

第一回福岡市都市交通協議会 議事録
(令和5年11月30日開催)

議 事 録

会議名	第1回 福岡市都市交通協議会
日時	令和5年11月30日(木) 10時00分～12時00分
会場	エルガーラホール 7階 中ホール
議事	議題1 福岡市都市交通協議会の進め方について 議題2 現計画の振り返り、考慮すべき社会情勢の変化等
出席者 (敬称略)	稲永委員、黒瀬委員、辰巳委員、中村委員(オンライン参加)、松永委員、神崎委員、清水委員、松崎委員(代理:小島)、安川委員(代理:富原)、家本委員、荒牧委員、内野委員、伊藤委員、鈴木委員、山崎委員、梶原委員(代理:山本)
発言者	発言要旨
事務局	<開 会> ※住宅都市局長より挨拶
事務局	<委員紹介>
事務局	<要綱説明>
事務局	<会長の選任> ・辰巳委員を会長、黒瀬委員を副会長として選出する。
会長	・それでは、議題1について事務局より説明をお願いします。
事務局	・議題1 福岡市都市交通協議会の進め方について 議題2 現計画の振り返り、考慮すべき社会情勢の変化等 <説明>
会長	・福岡市の今後の都市交通を考案するにあたり、「考慮すべきこと」や「今後の展望」などについて、ご意見を出席の皆様より頂戴したい。
委員	・弊社は九州全域で事業展開を実施しており、2011年の九州新幹線の全線開業や、2022年9月の西九州新幹線の武雄温泉長崎間の開業に伴い、九州全体の広域移動の速達性・広域性が向上する一助になったものと捉えている。 一方、福岡市内の都市交通は、自動車交通から公共交通への転換が図られ、交流人口が増加したということは、これまでの取組みが功を奏した結果だと捉えられるが、後の超高齢化社会や環境循環型社会の到来を見据えると、より安全かつ利便性の高い交通の提供とあわせて、魅力的なまちづくりの進展に取り組むことが、今後の持続可能な社会を構築するキーワードになるのではないかと捉えており、社会情勢の変化を踏まえ、長期的な視点を持ちつつ、持続可能な交通体系を目指して検討していきたいと考えている。
委員	・弊社は、福岡市を中心としてバス、鉄道事業を展開しているが、長年のモータリゼーションによる利用者の減少、人口の減少、アフターコロナの生活様式変化などにより、皆様の通勤の様子も大きく変わっているものと考えている。 福岡市の今後の交通を考えていくにあたり考慮すべきこととしては、担い手不足が大きいと感じている。賃金や労働条件の見直しを進め、人材確保の取組みを実施

	<p>しているが、コロナ禍以前から欠員状態に歯止めがかからないのが実情である。そうした情勢を踏まえ、鉄道で輸送する幹線交通、路線バスなどで輸送する支線交通、タクシーやデマンドバス、シェアサイクルなどのラストワンマイルを担う交通のそれぞれが有機的に繋がるのが重要だと感じる。</p> <p>また、これまでは公共交通モード間の競争が行われていたが、現在の限られたリソースでは競争は難しい。これからは競争ではなく、事業者間の共創の取組みが重要であり、そのためには行政だけでなく、市民や他事業者との連携が不可欠である。それ以外にも、交通事業者として、脱炭素社会の実現について取り組んでいきたいと考えている。公共交通への更なる転換や、公共交通自体を環境へ配慮したものへと転換する事業などを進めていきたい。</p> <p>更に先進的な技術の革新も進んでおり、それらの最新技術を活用して、乗務員不足の解消や自動運転、AI、シェアリングサービスなどのサービス向上を検討するとともに、先進的な取組みを既存の交通サービスとどのように連携していくか検討することも重要課題であると認識している。</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・弊社は、福岡市内へ、伊万里、唐津、糸島から都市間高速バスを運行しており、福岡市内では、マリノア線、西の浦線、九州大学線を運行しているが、コロナ前と比べて、利用者数が回復していない状況。福岡市西区の九州大学線においては、徐々に回復傾向にあるものの、コロナ前の利用者数への回復には至っておらず、学園通線の沿線に整備途中である商業施設などがさらに誘致されれば、九州大学関係者だけではなく、地域住民の利用により路線の維持が図られるものと思慮される。 また、学園通線の歩道は、歩行者及び自転車の区分けがなされているが、西の浦地区や北崎地区では、レンタサイクルでの観光やロードバイクのサイクリストが多く、道路は片側1車線で狭くカーブも多いため、危険な状況にある。歩道及び自転車道の整備があれば、バスの安全な運行及び自転車、バイクのとても安全な観光ができるものと思慮される。また糸島半島は観光客が増加しており、それに伴い渋滞が頻繁に発生しているため、公共交通への利用促進を図るとともに、パークアンドバスライドの整備が望まれるところである。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡市タクシー協会という名前ではあるが、東は古賀市、西は糸島市、南は筑紫野市までを営業区域とする8つの市と1郡を福岡交通圏というエリアで広く事業を行っている。91の法人で約4,200台の車両を保有し運行している。タクシーの状況は以前からも厳しいものであったが、コロナ禍の影響で3,000人あまりの乗務員が退職した。ただし、その中でも福岡市では、令和5年6月から、毎月30人から多くて50人、増加傾向になっている。ただし、約3,000人が業界を去った中で、現在の稼働率60%というところを、急遽100%まで持っていくというのは、非常に難しい状況。エッセンシャルワーカーとして、利用者の利便増進を図っていき、車両が戻せるような努力をしている。 また、生活スタイルは一変したかと思う。大きな鉄道やバスを補うというタクシーの役割は、今後も大きくは変わらないと考えているが、例えば、今までの会議のため、東京から福岡まで移動しないといけない、自宅から博多駅の会議室に移動しないといけなかったのが、必ずしも移動する必要がなくなったという生活スタイルの変化の中でどう対応していくのか。コロナでタクシー車内のキャッシュレス化も進んだ。生活スタイルや働き方が変わっていくなかで、タクシーの利用状況も大きく変わっていると思われる。

	<p>また、特定の時間、場所では、タクシーが不在になっていることもあるかと思うが、24 時間どこでもタクシーがいるというのは、先ほどご紹介した広いエリアで運行しているので、全て対応できないというところをご承知おきいただきたい。</p> <p>最後に、交通機関を使っての人の移動を中心に考えてきたわけであるが、博多駅の近辺では、お寺や博多人形、博多織など歴史がずっと紡いできた遺産があるので、そういったところを、例えば、徒歩あるいは自転車で移動することも考慮してはいかがか。</p> <p>志賀島には、君が代発祥の地とも言われている場所もある。船で渡って志賀島を回遊していただいて、福岡に滞在していただくということもできれば、福岡市の観光にも繋がっていくと思う。</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・弊社のシェアサイクルは、国内で一番最初に福岡の皆様にご利用いただいて、成長しながら、世界でも極めて珍しい1分単位の料金体系で、福岡市との共同事業という形ではあるが、いわゆる公費はいただかずに、民間単独で成り立たせるというところでやってきている。まず今回、シェアサイクルを実施する我々を交通事業者として捉えていただけたことに大変ありがたいと感謝している。弊社の社名は「新たな葉脈」という英語からの造語であるが、シェアサイクル単独で考えるのではなく、幹の部分となる交通機関がある中で、葉脈のように街の中の移動をしっかりと作っていききたい、細かな移動を担っていききたい、そんな思いを持っている。 チャリチャリの利用としては、この5年どの年を見ても平均は1.8キロ程度の移動となっているが、今後まさに交通機関の担い手という課題も生じる中で、どうやって福岡の街の中の移動をデザインしていくのか、移動の結節をどう作っていくのか、そもそも街の中を、街に来られる方にどう動いて欲しいのか、どれぐらいの速度で動いて欲しいのか、こういうデザインを、今後10年のことを、考えていく場になっていったらいいなと思っている。 福岡市内に約670箇所のポートがあるが、その93%は民間事業者に協力をいただいている。このポートという場所が第二の駅やバス停のような存在だと思っており、今後この10年で技術も進化して、シェアサイクルに限らず様々なモビリティのサービスが生まれてくると思われるが、乗り継ぎや乗り降りをするポイントというところで、街の中の1つの目印になっていくような存在にもなっていけたらと思っている。 この春からLINEと一緒に福岡の中でどこにポートが欲しいかを聞いているが、今5,000件以上のリクエストをいただいた。皆さんの意見をデジタルな形で集めていくというのも福岡らしいなと思っているので、頑張ってやっていきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・我々の協議会では、天神の魅力向上を目的に、福岡市の協力をいただいて、企画立案から施策実施まで行っている。私から大きく3つ話をさせていただきたい。 1つ目は、我々は「居心地の良い、歩きたくなるまち」を目指している。都心部への自動車流入の抑制とウォーカブルな空間形成を目指し、現在、福岡市とともに、都心部への過度な自動車流入の抑制を目的に、フリンジパーキングに取り組んでおり、都心部への自動車の流入台数が減少傾向という報告もあったので一定の効果が出ているかと思っている。自動車から人中心というところは、世界の潮流であり、日本でも歩行者利便増進道路というような新しい制度も始まっている。他都市を見ても、大阪の御堂筋では、歩行空間を拡張する社会実験も始まっており、難波駅前では、駅前を広場化し、人中心の道路空間の使い方が始まっている。福岡市もウォーカブル推進都市に登録されており、都心部の人中心の空間形成について、ぜひ一緒に取り組みたい。また、都心部の自動車流入抑制に力を入れることによ

	<p>て、歩行者空間の拡大のみならず、都心循環 BRT がより活かされるほか、走行環境の改善にも繋がるので、公共交通の利用環境の改善にも資するのではないかと考えている。</p> <p>2つ目は新しいモビリティとの共存。電動キックボード等新たなパーソナルモビリティをどうするかは避けて通れないと思っているので、導入にあたっては、ぜひ官民連携で今後どうしていくかなど、長期的な計画を一緒に考えさせていただけたらと思っている。現実として、実装するにあたって色々と直面する問題もあり、導入する際のベースになるものは、安全性と秩序。既存の交通機関や市民の理解を得られるような取組みを事業者、行政と連携し、導入に積極的に協力していきたい。</p> <p>3点目は都市間連携。天神と博多でフリンジパーキングに取り組んでいるが、回遊性の促進と合わせて、サービスの連携も今後強化していきたい。</p>
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・博多まちづくり協議会は、「歩いて楽しいまちづくり」、「美しく安心なまちづくり」の2つを柱にして活動を行っている。 <p>前者には、街中の歩行者の回遊が極めて重要だと考えており、その検証として、2011年から博多駅周辺の歩行者や自転車、自動車の通行量を定点で毎年計測をしている。そこから色々なことが見えてきているが、1つだけお話しすると、3月に七隈線が延伸したが、その地下鉄の上の博多駅前通りの歩行者の通行量を追っていくと、2011年時点では、博多が圧倒的にオフィス街であり、朝夕のピーク以外はあまり人が歩いてない、休日は人があまり歩いていなかったが、キャナルシティや博多の駅ビルなどの拠点ができ始め、道路整備に合わせて、沿道の建物も更新が始まり、そういった要因がある中での成果だと思うが、今年の結果は、平日よりも断然休日の方が、歩行者が多い。数字を少し紹介すると、平日で2万2000人に対し、休日は2万5000人がいらっしゃる。オフィス街から繁華街化してきているということだと思っている。色々な社会課題の解決の1つとして、ウォークアブル推進の取組みは極めて有効だと思っている。ぜひ次期交通計画の中では、都心部は、歩行者優先の交通計画ということ盛り込んでいただきたいと考えている。</p>
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・3点お話ししたい。 <p>1点目は、比較的都市部の話題が多いと感じて聞いていたが、福岡はかなり広く、いわゆる郊外部の、隣接自治体との境目はあるが、生活圈を意識した生活交通の確保といった視点での施策を、今回の計画の中で考慮していただきたい。隣接自治体の各種公共交通の会議に出ると、福岡市との動き、行政区域の境はあるが、それは見えるものではなくて生活圈としては1つ。そういうところの足の確保のために、隣接の自治体との連携も視野に入れながら、計画づくりを進めていただきたい。</p> <p>2点目は、新しいモビリティサービスについてで、関心が高いが、一足飛びに大きなものではなく、地域に上手くフィットした、適材適所での新たなサービスの適用に向けた方策を考慮していただきたい。</p> <p>3点目。昨今の担い手不足といった話題は避けては通れないと思っている。新しい技術により、将来的にはやや解消の期待が持てるところはあるが、10年という比較的近いところの計画になるので、この点は何らかの方策が見える、市としての姿勢が見える計画にしていきたい。</p>
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・4点ほどお話ししたい。 <p>1点目は、基本理念の部分で、ウェルビーイングやQOLの向上等の切り口も必要だと、今日的な課題として感じているので検討いただきたい。</p>

2点目。先日、シンガポールに約10年ぶりに行ってきたところ、バスも地下鉄も非常にわかりやすい案内がなされていた。料金の精算も、10年前はSFカードのような前払いのカードを買って、清算する形であったが、今回はクレジットカードで、バスも地下鉄も全ていける、非常にシームレス。空港を降りても何も準備することなく乗り継いで行けるという状況であった。特に外国人旅行者や観光客、ビジネスで来られる方の移動のしやすさを徹底的に追求していくということが国際競争力や都市の魅力を高めることに繋がるという視点は重要である。また、ユニバーサルデザインとして、サインや音声案内も以前からやっているが、そういった案内に加え、特に料金について、外国人の方々が便利なものは何なのか、今一度追及していく必要もあるのでは。特に福岡の場合、様々な事業者の方々が交通サービスを提供しているので、事業者の横断的な情報提供等の検討も必要。

3点目。七隈線も延伸し、アイランドシティの都市高も延伸したということで、これまで進めてきたいわゆる根幹的な交通ネットワークは、概ね概成という段階にきていると思う一方で、例えば、外国人旅行者の増加を考えると、港湾のクルーズ船対応等も進めてきたとは思いますが、やはり空港のアクセスの良さは大きな福岡のアドバンテージになっており、そういった意味で、例えば空港アクセスについて、地下鉄のさらなる延伸とか、あるいは都市高延伸とか、これは1例であるが、根幹的なネットワークなり、福岡の交通の魅力、都市の魅力を高めていくような交通基盤整備について、やり残しがないのかといった点の検証や議論も必要なのではないか。

4点目。昨今の災害や、インフラ施設の長寿命化といった議論がなされているが、そういった交通施設について、しっかり長寿命化等に対応していくのは当然で、加えて、そういったストックをしっかりと使っていくという観点、特に人中心の交通空間を作っていくことで言うと、例えば、道路を新たに作る、広げるといったことだけではなく、既存のストックの使い方を変えていく、有効活用していく、既存のインフラをしっかりと活用をし尽くしていくといった視点で考えていくことが大事である。

委員

・簡潔に2点ほど、自分の研究活動等を通じて感じたことについてお話ししたい。研究活動の1つとして地域公共交通のあり方、持続可能性について研究している。地域公共交通の代表格として考えられるのはコミュニティバスだと思われるが、古いところだと、導入から二、三十年を超えている状況にある。当時は交通空白地を埋める、地域住民の足を守るといった目的でスタートしたと思うが、20年30年経つと、人口の張りつきが変わってきている。福岡市内ではないが、人口の張りつきと、路線のサービスレベルを比べたところ、高齢者を中心にカバー率が下がっているところも多々見受けられた。そういうところから見直しの時期に来ているのではないか。

また、超高齢化社会になったところで、コミュニティバスなどの地域公共交通は、市民や地域の住民の足を守るラストワンマイルとよく言われるが、実際のところ超高齢者の方はもうラストワンマイルどころか100メートルの移動も難しいという状況にある。これも他の自治体であるが、バス停の圏域は半径300mと言われているが、実際に話を伺うと、道路向かいにも移動できないような方もいる。これからさらに超高齢化が進むと、そのあたりももう少し考えないといけない。それを実際コミュニティバスだけでやるのはかなり難しいので、昨今、自家用有償旅客運送であったり、タクシーなどによる移動支援なんかも行われているが、いわゆる2024年問題で、ドライバー不足の中で、どこまでサポートできるのかというところが課

題になる。また、新しいモビリティサービスが今後10年でどれぐらい実現可能なのか、発展していくのかということも考慮しながら考えていく必要がある。

2点目は、テーマとしては小さいかもしれないが、私自身が通学路の安全安心という、防犯の面と交通安全の面で研究しているなかで、近年は、子供の移動自由性、CIM というものについて研究している。これはイギリスから始まった話で、子供1人にどれだけ移動を許すのかという年齢での指標であるが、日本は基本的には小学校まで1人で歩いて通学するというのがベースになっているが、それ以外にも、幹線道路を1人で横断できるかとか、自転車で1で行かせるかとか、公共交通を1人で使わせるかなどの6つのライセンスで指標を測るというものである。日本の場合、通学は基本的に子供だけで行うので、CIMが高いように思いがちだが、実際はそうでもなく、世界で10位前後。また、イギリスの調査になるが、CIMを約10年前と現在とで比較すると、かなり低下してきている。これはおそらく日本も同様。やっぱり親が移動を許すというところで、道路環境や安全安心面に不安があるというのが昨今の状況である。子供がいかに自由に移動できるかというのは、子供自身の成長や発達に影響を与えると思うが、もっと長期的に見ると、将来の移動の状況や需要に非常に大きな影響を与えるように思う。子供だと主に生活圏内での移動ということになるので、歩行空間を中心とした移動環境や、安全安心や防犯のような面も、本筋ではないかもしれないが考えていければ。

委員

・私から3点ほどお話ししたい。

1点目は、鉄道とバスの連携。札幌と福岡の人口密度を比べると、福岡は鉄道沿線に人口が集中しているが、七隈線沿線にはもっと人口密度を高くする余地があるという気がしている。また、札幌はほとんどの地下鉄の駅にバスターミナルがあり都心直行のバスではなく、基本的には地下鉄に乗せる交通体系で、それと比べて福岡はバスから地下鉄に乗りかえる設備がほとんどない。実際は、データを確認すると野芥や橋本などで乗り換えているようだ。人口密度が高いエリアでの鉄道とバスの競争は良いが、人口密度が低いエリアや乗務員不足の課題があってバスサービスが続けられないところでは、鉄道とバスの連携をしっかりとっていくことが重要。バス路線を見ても札幌は、ほとんど最寄りの地下鉄駅に向かうが、福岡ではほとんどのバスが最寄りの地下鉄駅ではなく、天神や博多に直行している。

2点目は、私が福岡に来たときに感じたのは、バスが非常に使いやすいということ。特に都市高速道路を走るバスは速達性が高く、ほぼBRT並みではないかということを知った。しかし、初めて来た方は分からない。そういう意味では、来街者や通勤、海外から来た方にとって、福岡の公共交通が大まかどういふものかということが分かりにくいのではないかと。例えば、ボストンでは、空港に直接接続するBRTのバスがあるが、それも公共交通の路線図に組み入れられている。どういう形が良いか分からないが、福岡の公共交通の主な基幹的なシステムはこれだということを、しっかりと打ち出してはどうか。そういうものが見えると、外から来た方に伝えやすくなる。

また、この延長線上の観点で、国際線を降りたときに、率直に言って移動しづらいなど感じる。地下鉄の延伸が良いのか、他の方法が良いのか分からないが、国内線が便利だけに、国際線の空港アクセスもしっかり力を入れていくべきではないか。

3点目は、公共交通を考えるベースとして、どこに人が住んでいるかということを考える必要がある。もっと公共交通と土地利用の連携をしても良いのではないかと。端的に言うと、駅や主要なバスネットワークの近くにもっとたくさん人が住めるような、そういう土地利用計画をやるべきではないか。土地利用計画自体はここで

<p>委員</p>	<p>話すものではないが、土地利用と連携して、将来にわたり公共交通の利用者が住んでいないと交通だけががんばっても利用者もいないということになるので、その辺りはしっかり連携していくべき。また、都心部は車よりも公共交通を使うことを優先する方針もより明確にすべき。附置義務駐車場の緩和などを進め、公共交通で来ていただく方法が望ましいという形で、都市開発や土地利用計画の規制も検討してほしい。これから沿線で様々な再開発が起きていくと思うが、それらの再開発に対して施策を投じるのは、非常に有効な手段ではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡市は全国的に見ても元気な都市であり、人口は増加傾向にあるものの、今後ますます高齢化が進展し、福岡市でも人口構成が大きく変化していくものと考えられる。通院など高齢者に多い移動目的の増加や免許返納が進んでいくことなど、全体としての移動ニーズの変化をとらえながら、地域の移動を考えていく必要がある。オンデマンド交通は買い物や通院など高齢者の身近な移動を担うことから、継続して取り組んで欲しい。 <p>環境の視点においては、国内の自動車産業の動向を注視する必要があるが、この10年間で、自動車からの二酸化炭素の排出削減は重要な取り組みになってくると考える。太陽光発電など、昼間に発電したエネルギーを蓄電し利用する観点から、電気自動車の普及は大事になると思うが、これとあわせて充電設備などのインフラ整備も重要になってくるので、自治体によるサポートが必要になっていくと考えている。</p>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・最後に私から、皆さんの意見を振り返りつつコメントさせていただきたい。皆さんのご意見を伺うと、あらためて持続可能性に大きな課題があるということで、長期的に公共交通の利用者が減少していること、あるいは乗務員が不足している、そういった面で、今のまま続けることはできないだろうという未来がより鮮明になったのではないか。 <p>それとともに、新たな時代への転換ということで、タクシーのキャッシュレス化や新たなモビリティの登場などへの対応も非常に重要になってくるということ。そして、海外からの来街者等を考えると、キャッシュレス化に限らず、案内などをより充実し、よりシームレス化していくことが重要である。</p> <p>また、街のあり方として、これは昔から言われていることであるが、車中心ではなくて、人中心のまちづくり、歩いて楽しいまちをいかに作っていくのか、これが都市の価値を上げていくことに繋がるのではないか。便利な自動車ではあるが、これを優先すると、どうしてもまちの魅力が失われていくので、いかに人中心のまちを進めていくのかというのが重要。</p> <p>そして、交通安全は、これまで議論の中心にはなっていない部分ではないかと思うが、主要な幹線交通だけでなく、地区交通の安全性も、昨今、自動車が登校中の小学生の列に突っ込むといった事案もあるので、交通安全はきちんとやっていかないといけないといったご意見もあった。</p> <p>それから他都市と比べたときに、まだまだ福岡に課題があるということが明らかになった。札幌と比べたときに、歴史もあるし、全く同じことはできないと思うが、良い事例にいかに近づけていくのか議論し、実現に向けて努力することが大事だと思う。</p> <p>また、交通結節点が非常に重要ということで、いかに実現していくのかということや、土地利用と交通の関係、立地適正化計画もそうであるが、土地利用と切り離して交通は持続できないので、都市計画マスタープランの改定との連携もお考えいただければ。この辺りが、本日皆様からいただいた主な意見であったと。</p>

	<p>私からの意見として、福岡でももう少し頑張るべきだと思うのは、来街者への交通サービス。これまでどうしても、地元中心の交通サービスだったと思う。それはやっぱり地元の人だったら知っているだろうという、ある程度土地勘があることを前提にしたサイン計画であるとか、運賃の支払いも、もともと IC カードを持っている方だったが、海外の方は、クレジットカードでの決済も重要であり、案内についても、例えばピクトグラムひとつにしても、ずっと同じものを追いかけてたい。空港を降りて博多について天神に行くと、同じ乗り物なのにピクトグラムの色が違って混乱を招くことがある。</p> <p>それから、ここの道を曲がるというのは地元の人なら誰でも知っている、外から来た人は知らないということもある。例えば、駅を降りてラッチが 1 ヶ所しかないことは、福岡の人は知っているが、外から来た人は、本当にこちらの階段を上げばいいんだろうか、出口が全然違うかもしれないということ考えてしまう。まだまだ案内が足りないところがあるので、ぜひ今後充実させていただきたい。</p> <p>それから、今回議論になっていないのが物流。交通は人流、物流とあるが、物流も同じく 2024 年問題を抱えており、都心部にいかにして物を運び込むか、より効率的に交通負荷のかからない形でやっていくのかは重要である。今のままでいいのかどうか、今一度点検をしていただいて、問題があれば、改善の道を探るということも重要ではないかと考える。</p> <p>その他、近年 MaaS やデータの共有という話もあるが、福岡市では局所的には、そういった議論をされているので、より良い方向に向かうように進めていただきたい。</p>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで委員から様々なご意見をいただいたが、質問等あれば。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・県警からもご出席いただいているので言及させていただくが、渋滞緩和には道路の交差点改良も必要で、例えば、大丸のところの歩行者信号を少し短くしていただき、バスの左折が流れるようになったという事例や効果もあるので、警察の規制との連携はなくてはならないものと考えており、お考えを聞かせていただきたい。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・警察は、交通の安全と円滑を図るため、道路管理者を含む関係機関と連携し、各種対策を講じている。信号の秒数の例を挙げれば、同じ交差点に対して正反対の要望もあるわけで、安全と円滑のバランスを勘案しながら調整している。 社会情勢の変化という面では、交通規制にも持続可能性が求められており、限られた予算の中で、真に必要な交通規制を講じていくこととしている。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・安全と円滑のバランスは難しい。例えば、バスレーンの設置に関して、円滑性の面では効果が高いが、その分だけ一般の自動車が走るレーンは絞られるので、安全性にやや心配があるということである。長い目で見れば、バスを優先することによって、自動車からバスに転換してくれればいいが、その過渡期というのはそうはいかなくて、自動車が混乱するので追突事故等が起きやすいというものもあると思う。 ぜひとも、良いバランス感覚で、あまりにも安全性に振らないように、よりバランス感覚を持ってご判断いただければと思う。 これまでのご意見を聞いて、行政の方から何かご意見があれば頂戴したい。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・私は、今年の 3 月までは大分で勤務していたが、大分から福岡に行く人がとても多くて、おそらく平日の歩行者と休日の歩行者というのは、どこから来たのかなど歩

	<p>行者の性質が違ふと思う。大分から、土日福岡に行く人が非常に多いし、JR やソニック、高速バスが夜遅くまで運行しているので、日帰りでイベントで福岡に行っても、その日のうちに大分に帰れる。そういった意味で、平日は近隣の都市圏の人が多いかもかもしれないが、休日は、各地から福岡を訪れる人がたくさんいると思う。今後、計画を進めていくには、どういう人達が、どんな動きをしているのかということをしっかり調査して掴むことも大事だと思う。個人的な意見であるが、今後のキーワードとして大事になるのは「わかりやすさ」と「安全」だと思う。博多駅周辺にお客さんが初めて来たときに「分かりにくい」とよく言われる。初めて来たときに、どこにどう行けばいいのか、これからは九州圏内、全国、それから海外からも多くの人たちが来るので、そういった人たちがすんなりと目的地に行けるやさしい案内をしていけば良いと思う。また、自転車や歩行者等が、狭い歩道の中で混在し、安全上危ないというところも出てきているので、そういった点にも気をつけていく必要がある。</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省としては、公共交通を取り巻く現状が非常に厳しくなる中で、地域公共交通のリデザインを推進しているところ。 MaaS等の交通DXの取組みや、交通GXの取組み、共創の取組みを通じて、利便性、効率性、持続可能性の高い公共交通の実現を推進しているところで、その辺も踏まえ、福岡市の交通も考えていく必要があるのではないか。特に共創という部分については、非常に重視しており、公共交通事業者間の連携というところで、各移動手段のモード特性に応じた形での役割分担、例えば交通の供給のだぶつきをなくす、あるいはシームレスな移動の実現は非常に重要だと思う。交通事業者間連携も当然重要であるが、一定程度、行政の関与や連携等もなければ、それを実現することは難しいので、地域一丸となってというふうに思っている。 共創という面において、もう一つ重要なのが、交通事業者と他の分野との連携である。福祉や教育といった部門との連携が重要になってきていて、九州以外ではあるが、例えば、路線バスやスクールバス、福祉送迎のサービスといったものを統合するような形で、効率化も含めながら交通需要を生み出していくということは、他の地域で事例がある。交通に限らず、他の分野との連携も重要になってくると思っているので、行政の中でも、都市交通部局と福祉や教育部門等との連携も重要になってくるので、そういう形で地域一丸となって都市交通を考える必要がある。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉バスやスクールバスとの統合は色々なところで出ている。それと福岡市には合わないかもしれないが、もしかすると貨客混載というのも、中山間地域の方になるとあるのかもしれない。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・県としては、地域公共交通の維持確保という観点で様々な取組みを実施してきたところである。例えば複数の市町村に跨る路線バスへの赤字分への補助や、市町村が運用運営するコミュニティバスへの補助、それからユニバーサルデザインタクシーの購入補助などの面で維持確保につなげていこうということで取り組んできたところであるが、運転手不足という課題が県内各地から出てきているという状況で、まさに昨日、運転手不足問題の検討会議を開催した。その中でやはり出たのが、2種免許の取得の負担が大きい、自動車学校での免許取得期間が長いのが負担ということであった。それに加えて、マスコミで運転手不足が、毎日のように報じられることによって、運転手という仕事自体が非常に大変なものというイメージが強まっている。この悪いイメージを何とか変えていかなければいけないという強い声もあったという状況である。行政として、これまで路線維持の補助等に取り組ん

	<p>できたが、運転士不足に対してどう取り組んでいくかということ、検討していかなければいけないのではないかと。この会議については、今後複数回開くので、この計画の中にも何か影響がある可能性もあると思っている。</p> <p>それともう1点、公共交通の利便性確保というという観点で、交通 DX の取組みとして、AI オンデマンド交通の導入が、県内各地で広がっている。アイランドシティで始まった「のり一と」であるが、これが過疎地である日田彦山線沿線の東峰村で導入しようというような検討が進んでいる。福岡市内でも似たような地域があると思うが、過疎地の公共交通の維持という観点で参考になると思うので、その点は県としても情報を提供させていただきたい。</p> <p>それと最後に、交通 DX で、MaaS の取組みである。九州知事会と九州地域戦略会議が中心となって、九州 MaaS という取組みが進んでいる。来年の夏ごろには導入しようという方向で進んでおり、費用負担等の検討が進んでいるところであるが、九州全体で MaaS の取組みをやろうということであるので、福岡市の中でも MaaS の取組みが関係してくると思っているので、情報提供させていただきたい。</p>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ここからの時間は、これまでの意見の中からテーマを絞ってより詳しく議論したい。まず1つは持続可能性。これをどう解決していくのかということ、それともう1つは交通結節点の強化。この2点に絞って議論したい。まず、どの程度厳しいのか、5年後10年後にどういう状態になるのか。もう少し具体的に交通事業者の方からお話しいただいて、危機感を共有したい。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能性のところをいくと、鉄道業界も決して他人ごとではないと感じており、乗務員不足というのは将来的な課題になろうかと思っている。 <p>乗務員の免許も国家免許になっているので、そのハードルといったところも当然あり、鉄道特有の状況としては、運転手と車掌といったツーマン体制のところもある。ある線区等においてはワンマン運転も導入しているが、ホームドアの整備といった安全対策とセットで、ワンマン運転の拡充というのは検討しなければならないと思っている。</p> <p>それと技術革新のところをいくと、香椎線等で進めている自動運転も、GOA の 2.5 レベルのところは今実証実験で進めているので、そういったところの進展に伴って拡充していくような対策も進めなければならないという課題がある。</p>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足を解消するにあたって1つは自動運転の話があったが、自動運転になるとかなり解消するんだろうと思うが、その前のホームドアの対策で、駅員さんまで不足を解消できるということなのか、それとも運転手だけなのか、その辺りどうか。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・筑肥線で導入しているホームドアは、ホームの係員による操作ではなく、運転士による操作を行っているので、そういった形で安全性効率化を両立した運用ができているのかなと思っている。あとはホームドア整備の設置費用の課題を解決しながら、進めていけたらと感じている。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足は非常に切羽詰まっている。現在も不足しているが、年齢構成を見ると、もうすでに高齢化しており、若者が入ってこなければここ10年の間に大変な状況になるというのがもう見えている。これは、私どもの会社だけではなく、全国的に同じ状況であり、免許を早く取れるような制度にするなど進んでいるが、やはり運賃改定をずっと抑制してきたということにも実は原因がある。乗って

	<p>いただける運賃でないといけないという事業者の考え方、運賃を上げると、お客様が減ってしまって、収支にマイナスの影響を与えるというような考え方があり、平成10年前後にそういう状況に陥ったこともある。物価が上がっていない状況のもとで、バスや鉄道の運賃が突出して上がっていくことがいかなものかということで、運賃自体については、原価を積み上げて頂戴できるようになっているが、その際に人件費分を自助努力というか、抑制をすることがあった。また、安全面から欠かせないことであるが労働時間の規制もあり、今では運転士の仕事は給料が安くて、忙しくて、不規則で、長時間というようなイメージができてしまい、何となく割に合わない仕事じゃないかというふうに思われてしまうところが出てきた。そのため、何とかこれを払拭していかなきゃいけないと思っている。コロナの時に、エッセンシャルワーカーということで、非常にやりがいや誇りを持って働ける仕事という流れが一時できそうになり、何となくそこに対しての賞賛はいただいたが、長続きはしていない。乗務員不足の問題は、まさに持続可能性の問題だと思うので、実際に若い人たちが魅力を感じて入っていただくこと。それとずっと長く勤めていただくことも必要だと思うが、若い人が数年間ここで働いて、そしてまた若い方に交代していく方法もあるかと思う。色々データがそろってきているので、分析して数値化をして、合理的に、どうしたら一番いいのかというようなことを考えていかないといけないと思っている。高齢化に手をつけないといけないと思っているが、当面を凌ぐために、定年の延長などの研究もやらないといけないと思っている。ただ、あまりに高齢化すると、個人差はあるが、安全性という面では運転事故リスクもあるので、高齢者が運転しなくて済むようなものにしないといけないと思っている。色々な問題が絡み合っているが、それを解きほぐして行って、交通政策に反映させることが大切だと思うので、何かしら手がかりをつかんで、福岡市にお渡しできればいいと思う。</p>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・確かに、高齢者の事故というのを報道で見聞きする度に、バスの運転手もあまり高齢者になると、そういったリスクもあると思うが、例えば自動ブレーキといった安全面での技術開発は何か検討されているのか。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・技術開発部門があるわけではないが、メーカーで作られたサポートカーのような技術や、運転士をサポートするような機能もかなりあるので、それもあって事故が年々減少してきている。そういう技術的なものを取り入れていっており、運転士が気絶する時に、自分がまだ意識があるうちに停止する機能が運転席についているし、お客様側にも非常停止装置がある。予測によって自動停止するというシステム、リアルタイムで営業所の運行管理者と繋がるドライブレコーダーも運用している。そういった技術はなるべく先に入れていっているが、コロナの間投資がなかなかできなかった。業績が回復しているといってもなかなか厳しい状況なので、デジタル的な投資、初期費用について支援いただけると非常にありがたい。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーも先ほど運転手不足で1度コロナで去られた方が戻ってこないという話があったが、ホテルでも同じような話がある、1度やめたら、おそらく次の仕事を見つけて、もう戻ってこないという。新たな乗務員を集める、何か対策や取組みはされているのか。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな取組みというところでは、明けて1月17日(水)に、タクシー協会主催のタクシー会社合同説明会を行う。タクシー会社も参加し、面接も行う。3,000人あまりの退職者の多くは、年金受給の高齢者であった。今新たに、20代や30代の方が、

30人40人と乗務員になっており、平均年齢が少しずつ下がっていくのかなというところと、全乗務員に占める女性の割合が3.2%からあまり動かなかったのが4%台になってきている。これから女性の乗務員をどう確保できるのか、会社によっては、近くの待機児童所とタイアップしているような事業者もあるので、女性だけではなくて男性も含めて、法令上のハードルがあるとは思いますが、働きやすいほうに変わっていくと、タクシーに入ってくる方も増えるのかなと思う。ただし、先ほどの女性の割合が4%というのは、東京だと10%ぐらいという数字も出てきている。急激には変わらないと思うが、少しずつ女性の割合も増えてきているので、営業所や、更衣室、洗面所、トイレの改装を含めて、行政の支援をいただきながら、そういった方を取り込んで、働いていただいて、定着していただいて持続的な経営が出来るのかなと思う。結節点については、私どもは、どこかの営業所やホテルで待機してスタートということではなく、市内を流すので、そこに結節点というのは難しいところもあると思うが、持続可能性というところでは、少しずつ何か形が見えてくるのかなという中で、天神の地下街で呼び込みというところから始めたいと思っている。

委員

・交通結節の観点についてお話ししたい。先ほど市内には670ヶ所のポートがあると申し上げた。もちろん、例えばBRTのバス停や駅から、何メートル以内でどれぐらいポートが作れるかといったことをすごく意識をしながら、民有地の利用のお願いをさせていただいているが、利用の多いポートを見ると、トップ10のほぼ全てが交通結節点である。ナンバー1は博多駅の筑紫口側のポート、それからバスステーションのポート。つまりほぼ乗り継いでいることが明らかで、しかも博多駅の筑紫口のポートができてから日は経っていないが、急激に利用が伸びている。南側や東側から、明らかに今までと違う傾向の乗り継ぎが出てくるということで、結果的に公共交通との移動の連続性が新たに生まれてくるということが言えると思う。つまり、家から会社に出てくるとか、どこかの向かい先に直接行かれるときに、自家用車で一直線で行かれていたのが、3割がマンションの下にポートがあるので、家からバス停や駅までシェアサイクルで行き、公共交通機関を使う。最後の移動のところも自転車で行くというふうになってくる。その移動のデザインが近ければ近いほうが、具体的にできるというのが見えている。私自身も、世界中200箇所ぐらいのシェアサイクルに乗り回したが、交通結節をどう作るのか、そのデザインが優れていれば優れているほど、多様な乗り物が上手く使われていたのは明らかで、共通のパスや1日の料金がどうなのということよりも、どれぐらいやっぱり便利に乗り継げるかってことがはるかに大事だと思う。例えば、ソウルは、地下鉄の駅を上がったところにシェアサイクルのポートが並んでいるし、台北も大体、地下鉄の駅を上がれば置いてある。こういうデザインをモビリティハブと表現されることが非常に増えてきたが、これも10年後ということ逆算して考えると、先ほど申し上げたように、これからも色々な乗り物が出てくると思うので、いかに街の中の乗り降りする場所を作っていくか、デザインしていくか、これをどう限られた公共空間、道路空間の中で作っていくのか、ひいては市民の皆さんの無意識の中で、こうやって移動できるんだなってなると、公共交通の利用の促進に繋がっていくだろうし、海外の方にすれば、どう乗り継げるかというデザインに慣れている方にとって、ちょっと福岡そこが難しい、ハードルが高いと私も思うので、そこを近づけてくるということも、大きなランドデザインの中では重要であると思う。

会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ポートの3割が住宅エリアという話だったが、住宅地から近くのバス停や駅までだったら、自宅に所有してる自分の自転車で行くような気もするが、それに勝るメリットがあるということか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・帰りに、明らかに雨だと分かっていると、朝の利用が2割ぐらい伸びる。朝の天気予報で、今日夕方から雨だと言われると、朝8時台の利用が上がる。もちろん帰りにお酒を飲む予定があるみたいなこともあるかもしれない。逆に、行きは身近なところからバス停で行ったが、帰りは手前のバス停で降りて、近くのスーパーで買い物をして、最後のところをシェアサイクルをというケースもありえる。片道の利用もあると思っている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能という観点から、担い手不足の話が中心になっているが、以前から問題になっているのは経営状況。路線の収支が悪化している。これについては、特に、郊外部や山間部では経営が全く成り立たない。都心部ではまだまだ単独で黒字を確保できるものもある。それぞれ分けて考える必要もあるかとは思いますが、郊外部・山間部については、約20年前に規制緩和が行われ、その頃に路線廃止が相次いだ。そういう経営的に成り立たないところについて、民間で運営を考える以上は、収支の良い方に経営資源を集中させるので、利用する人は少ないけれども、利用する方にとってはどうしても必要だというエリアが必ずあるわけだが、どうしてもその観点が抜ける。そのようなエリアに経営資源を向けられるかということ、商業的判断にならざるを得ない。ここが一番の問題じゃないかと思っている。その頃、交付金なども出たが、各自治体でコミュニティバスのような形で、事業者が運行を請け負い、車両は事業者で持ったり、自治体で持ったりするわけだが、収支を補う、賄うような形で維持をしていくというような方式が出た。これも時代が変わってきているので見直しが当然必要になっているかと思う。そういうところで、市町村の境のところで繋がっていない、というものもある。どうしても経営の問題、収支の問題っていうのは避けて通れないところもあるので、私どもの将来長期ビジョンで自分達なりの考え方を公表しているが、所有のあり方について、例えば車両は、公的な、道路行政の街路樹と同じような扱いで、車両やその上の路線まで道路行政での費用負担がなされ、そして運行については、運行管理のところが一番大切だと思うが、ノウハウを積み重ねている事業者、そのような役割分担、モード別の役割分担に加えて、事業スキームの部分の役割分担などもなされるべきではないかなと考えている。これは時間がかかると思うが、どこかで始めないとできないし、またそれが本当に合理的なのかというのは、数字で検証しないと分からないので、データを集めながら検証いただけるといいのではないかな。欧米などのモデルでは、全く日本と成り立ちが違うので単純に比較はできないが、行政で、路線計画、運賃、サービスレベル、すべて決めた計画をなされた上で、そして、運賃、お客様にご利用いただく部分で不足する部分については、例えば、交通税や、一般の企業から別に頂くとか、そういう収入の方の工夫も必要だろうし、コスト削減も含めて、合わせ技で、かなり考えることもあるかと思うが、1つ1つ解きほぐして行って、何が一番福岡にあったものなのかを探っていくような機会になればと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・最後の話は、今は赤字路線もかなりあちこちにあって、これに欠損補助を入れたり、かなり公のお金が入ってきてつつある。ただ日本の場合はどうしても公共交通は独立採算が基本となっている。今後これがもう1歩進むと、欧米のように下は行政が持って、上の運行だけ委託するが、それすら赤字補填しているという状況に近づいていくのかなと思う。日本の公共交通を維持しようと思うと、ピーク時はぎゅ

	<p>うぎゅう詰めで、満員じゃないとペイできない。ヨーロッパに行く結構空いている、あれだけゆっくり乗れるっていうのは、かなりコストがかかっているの、その分の赤字を、行政が負担しているという部分があるので、日本も財源が問題だが、交通政策基本法もできているので、今後そちらの方向に向かっていくと望ましいなと思うものの、現実はなかなかすぐにはいかないだろうなど。特にこの問題は福岡市だけではなくて、国を挙げての問題であると認識している。</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの乗務員が戻ってこないという話に関連して、先ほどのシンガポールの話で、いわゆるウーバー的なアプリで予約して事前に料金決済してというものがある。日本ですぐに導入という話にはならないと分かっているが、首都圏でも神奈川県三浦市で、色々と交通条件を含め違うが、ライドシェアの検討会が10月からスタートしている。議論が始まったばかりなので、どうなるか分からないが、少し事務局の方でウォッチしていただいて、参考として扱っていただければと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェアに関しては、国の方でも動きがあっており、様々な課題もあると承知しているので、今後これがどのような動きをしていくのか、注視をしていきたいと思う。 <p>それでは時間も終わりに近づいたので、このあたりで議論を締めたい。本日たくさんのご意見等を頂戴したので、今後、これらのご意見を福岡市の方できちんと整理をしていただきたい。</p>
事務局	<p><閉 会></p>