

議 事 録

会議名	第 2 回 福岡市都市交通協議会
日時	令和 6 年 3 月 21 日 (木) 15 時 30 分～17 時 00 分
会場	エルガーラホール 7 階 中ホール
議事	<p>議題 1 協議会の進め方</p> <p>議題 2 第 1 回協議会の振り返り</p> <p>議題 3 市民意見の概要</p> <p>議題 4 意見交換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テーマ 1 持続可能な交通体系づくり ・テーマ 2 都市の骨格となる交通ネットワーク ・テーマ 3 交流を支える都心部交通のあり方
出席者 (敬称略)	稲永委員、黒瀬委員、辰巳委員、萩島委員 (オンライン参加)、松永委員、馬場委員、神崎委員、清水委員、松崎委員、安川委員、家本委員 (代理：小柴)、荒牧委員、内野委員、伊藤委員、鈴木委員 (代理：有馬)、山崎委員 (代理：田上)、古城委員 (代理：高崎)
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	・本日は、議題 1～4 のうち、議題 1～3 を一括りにして進めたいと考えている。それでは、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	<p>・議題 1 協議会の進め方</p> <p>議題 2 第 1 回協議会の振り返り</p> <p>議題 3 市民意見の概要</p> <p><説明></p>
会長	・議事 1～3 について意見や質問等があればお願いします。
会場	<意見なし>
会長	<p>・意見が無いようなので、議題 4 に進みたい。</p> <p>・議題 4 の意見交換としては、3 つのテーマについてそれぞれご意見を頂戴したい。</p> <p>・まず、テーマ 1 について事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<テーマ 1「持続可能な交通体系づくり」について説明>
会長	<p>・事務局よりテーマ 1 について、課題や他都市事例などの説明があった。</p> <p>・皆様ご承知の通り、運転士不足など、交通サービス提供の持続性にも課題があり、全体的に公共交通の需要が減少していくかもしれない中で、いかに持続的可能な交通体系づくりを考えていくかが非常に重要になっている。</p> <p>・こうした状況を踏まえ、本日は、今後どうすべきかについてご意見を頂戴したい。</p>

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者として、公共交通のネットワークの維持は将来にわたって考える必要があると認識しており、労働力不足等々から路線の再編が余儀なくされている地域もあろうかと思う。 ・地域公共交通を維持していくことは、いわゆる社会インフラをしっかりと残していくことかと思う。その社会インフラの利便性をしっかりと上げていくところには、交通事業者の連携を深めることで可能になってくると思っているが、一部、市民意見の中にも書かれていたように、乗換抵抗が増すことで自動車交通への回帰が発生してしまうと本末転倒になろうかと思うので、利便性の向上と自動車交通への回帰が起こらないような仕掛けや規制などの組み合わせで、公共交通の維持を図っていくことが肝要かなと考えている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えが発生すると利用者の利便性が非常に低下するということはあると思う。 ・どういう状況だとその抵抗が減るのか、待ち時間の問題、運賃の問題などいくつかあると思うが、こういう環境に持っていくべきだということなど、少し補足していただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・バス等との接続を考えた場合では、ダイヤの接続、乗換抵抗、いわゆる物理的な面でのバリアフリー化の推進がまずは必要になろうかと思っている。 ・九州 MaaS の協議会のなかでも、いわゆるフィジカル連携をしっかりと進めなければ、その先のデジタルの連携もないと言われており、まずはしっかりダイヤ面だとか、物理的なバリアフリー等の整備を図ることが第一と考えている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士が極めて不足していて、弊社の所属運転士の状況は、約 6 割が 50 歳以上と非常に高齢化をしており、若年層は極端に少ない状況となっている。「若者の車離れ」も言われているが、大型 2 種免許の取得が少なくなっている状況である。また、2020 年度以降、退職者数が採用者数を上回る状況が続いている。人材確保の取り組みなどを実施しているが、今後も 2024 年問題等もあり、厳しい状況が続く見通しである。 ・持続可能な交通体系づくりについては、役割分担が重要だ。 ・1つは交通モード同士の役割分担で、各モードの役割を明確にする。先ほど紹介されたように、市民からはいろいろなご意見等があるが、ご理解いただけるようなものにしていかなければならないと思っている。一番有効なのは、幹線と支線との明確化。札幌市の例が出ていたが、乗り換えによる輸送効率の向上が必要と考えている。 ・もう1つの役割分担は、官と民の役割分担。以前だと低収益の路線には補助金による維持が可能だったが、担い手不足という新たな課題の解決を図っていかなければならない。官民共創が必要になってくると考えているが、民間だけで公共交通をやっていくのではなく、新たな公共交通の運営体制について、まちづくり・都市計画と連動した公的な立場からの交通計画の策定が必要ではないかと考えている。 ・九州 MaaS の中では交通モードが複数に及ぶが、各モードを繋いで、既存のアセットをフル活用することが重要である。その有効なツールとして、ルート検索、チケットティング、決済を一括してできるものがあり、そのデータを活用してネットワークの検討などにも活かしていけるものと考えている。 ・そして、乗り継ぎの不便を解消するためには、乗継時間の有効活用を考えることも重要である。こちらについては MaaS を通して、情報発信やレコメンドなどを送ることができると思う。物理的な乗継拠点の整備については、民間で乗継時間を過

	<p>していただく事業を構築することもあるし、公的な施設をモビリティハブとして活用させていただくという考え方もある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・もう1点、今非常に厳しい収支状況でもあり、負担のあり方について意見させていただきたい。市民からの「市内隅々まで走ってもらいたい」というご意見は、そこに住んでいる方にとっては当然のことだと感じるが、採算性を前提としている民間事業だけでは難しい問題がある。都市計画と交通計画は一体的に考える必要があり、まちのあり方、まちの形に合わせた、交通を考えていかなければならないと思っている。こうした考えにおいて、受益者は誰かということ、費用の負担のあり方を考えてみると、乗車されるお客さまが受益者であるが、もう少し深く考えてみると、そのお客さまが目的地で、何かを消費し、そしてその消費によって、街が賑わうことで、街の価値が向上する、税収増などにもはね返ってくるということもある。このようにご乗車いただくお客さまだけにご負担を求める今の制度ではなく、少し幅広く受益者を見込み、そういう方々にも何かのご負担をいただけるような、そういう交通計画・仕組みが必要ではないかと思っている。そのためには、国内外の事例研究をしっかりとしていきたいと思うので、先生方にはぜひとも協力をお願いしたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・モードの役割分担、官民の連携、MaaS、負担のあり方という話があった。 ・その中で、都市計画と連動した交通計画の策定は、非常に重要だと思うが、都市計画と交通計画は見据える時間軸が若干違い、立地適正化計画然り、都市計画の方が時間がかかる。都市計画が追いついてくるまでの部分を交通がどうやって耐えるか、そこも非常に重要なところかと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・弊社は従前より厳しい経営状況にあり、約20年前から福岡市都心部への直行型の路線バスから、鉄道利用圏から外れた地域と主要な鉄道駅を結ぶフィーダーバスへの転換を図っている。これにより交通事業者間の相互の連携、役割の分担をしている。持続可能な交通体系づくりには、交通結節点である鉄道駅での2次交通との乗継利便性の向上が求められると思う。現在の路線バスやタクシーの他、シェアサイクルやカーシェア等、多様な交通モードのステーションを設置するなどの取り組みをやっていければと思っている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・ラストワンマイルを担うシェアサイクル等も含め、乗継利便性の向上の話があったが、例えば、バスと鉄道の乗り継ぎなどでは、ある程度の運行頻度が確保されていることも重要かと思う。そのあたりについて、何かお考えがあれば、少し補足をお願いしたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・九大学研都市駅から九州大学までを運行しているが、朝晩のピークは需要があり、運行頻度を高くしているが、昼間は需要があまりなく、収支がなかなか厳しい状況が続いている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー会社も同様に、コロナ以降、約2,000人の運転士が辞め、運転士不足、ライドシェアも含めて問題になっていると思う。この問題をどうにか解決すべく一生懸命協会としてやっているが、働き方改革・労働時間の短縮の影響が大きく、タクシーは24時間稼働しなければと思っているものの、今の勤務体系ではうまく組めない状況である。一般的には、朝8時から夜間3時か4時までの勤務が限界。そうすると3時から6時、7時あたりはタクシーが不足する時間帯になっている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・こうした状況の改善のために様々な取り組みが考えられるが、1つには外国人労働者の雇用が考えられる。コロナ以降、運転士は少しずつ回復してきており、他業界よりも上昇率は高いと思うが、まだ不足する状況にあると考えている。2つには、勤務体系の根本的な変更が必要と考えている朝8時からの勤務体系を、昼2時や3時からにすることで不足する時間帯に対応するという取り組みたいと考えている。3つには、Taxi Go や Uber などのタクシーライドシェアなどの問題にも関係するが、夜間は天神や中洲等の中心部にタクシーが集中し、郊外部ではタクシーがないということが生じている。このような状況を改善する必要があるが、タクシーの賃金体系は売上金額によって決まるため、とても難しい問題である。また、これまでシステム導入など進んでいなかった地域の中で運行していたタクシー会社が天神や中洲にも営業エリアが広がるという問題があり、どのように対応していくのかも問題となっている。東京を例にすると、これまでは駅待ちして営業していたけれど、ライドシェアが参入するとそちらに流れるということが生じている。 ・労働の問題は大きい。これだけ人口がどんどん減っていけば外国人労働者に頼らざるをえない時期が間違いなく来ることになる。政府などがもっと真剣に取り組んでいかないと大変なことになると感じている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人労働者の雇用確保はすぐには動きづらいかとは思いますが、貴重なご意見に感謝する。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルを4エリアで展開している中では、都市部・郊外部などの地域によって、あるいは確保したいフィーダーとしての移動などによって、課題も異なっていると感じている。 ・様々な自治体からチャリチャリを導入したいと依頼を受ける中では、観光拠点と駅などの2拠点をつなぎたいというものや、都市部すべてをカバーしたいというものなど要望は様々である。 ・そうした中で、交通モードの役割分担は都市部と郊外部でかなり異なってくるので、それぞれ考えないといけないと感じている。 ・都市部では、マイクロモビリティとしてポート密度をどれだけ高められるかを意識している。札幌の事例のようにフィーダー化して交通結節をつくる場所では、バスや鉄道などの幹線機能をシェアサイクルが担うことは難しい部分もあるが、フィーダーの部分ではバス・タクシー・シェアサイクルとうまく協働しながら支えていける要素があるのではないかと考えている。このように課題と役割分担をきちんと考えなければいけないと感じている。 ・また、都市計画の話も少し話題にあがったが、自動車を前提としたインフラ整備だけだと誘発需要で自動車交通が増えてしまう。その自動車への回帰を防ぐといった観点で、まちづくり全体のランドデザインを描くという過程で、エリアでどう人に移動してもらいたいのかという部分から組み立てていかないといけない。自転車だけではなくパーソナルモビリティ全体に関連して、歩きたくなる空間をどう空間として都市に作っていかれるかどうかあわせて議論ができればと考えている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの都市部での役割が中心の話だったが、郊外部ではバスやタクシーもなかなか厳しいという状況においてシェアサイクルが導入された場合も、やはり採算性がかなり厳しいのだろうと考える。収入を都市部で稼ぎながら郊外部のシェアサイクルサービスも維持するといった考え方について、見通しはどうか。

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部への展開は、今後視野に入ってくるとは考えている。 ・都市部の収益を郊外部の運行に内部補填するという考えは現状では持っておらず、あくまで地域単位で、エリア毎でどう移動を支えられるかを考えたい。 ・例えば、4月から運行開始する久留米市では、事業者パートナーシップとして関わっていただきながら一緒にそのエリアの移動を支えるという、都市部の展開とは違う展開の仕方を考えている。採算性も見ながらにはなるが、このような地場事業所と一緒に展開するモデルが郊外では考えられるかなと思っている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・運転士の成り手不足が深刻化している件について、二種免許の取得のハードルを改善することはできないのか。また、取得に応じてインセンティブを与えることや、機能を付加して魅力のある免許とするなどは考えられないのか。タクシーやバスという産業に飛び込みやすいルールに変更する時期に来ているのではないかと感じている。 ・免許制度を変更して、交通事業に参画できる人を広く呼び掛けられるような仕組みに取り組みられるといいように思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・二種免許に関しては、特に大型二種免許であるが、以前は21歳にならないと取れない、そして費用もかかるということだったが、法改正により21歳より若くとも取得できるようになっている。今後の大型二種免許取得にかかる法改正の見通しはどのような状況か。ご存じのことがあれば共有をお願いする。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・大型二種免許の年齢繰り下げなどは一部実現されている。次は、外国人の二種免許取得が課題だろうと考えているが、現状の取得試験は日本語であり、そこにハードルがある。これから少しずつ対応も進んでいくものだと思う。 ・私どもの採用に関する努力としては、入社時に大型二種免許を取得していなくても、普通免許を持っていれば、会社の費用で二種免許取得を支援する制度を設けている。 ・今後、二種免許を持たなくても、例えば、自動運転のオペレーションという形でお客さまの取扱いなどのサポートに従事していただく等であれば、随分その採用のハードルは下がると思っている。 ・自動運転は鉄道の場合は線路があるが、一般道路ではなかなか難しいので、導入を早めるために走行空間を整備いただくと非常にありがたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・関係行政機関の皆様から意見等はあるか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の持続可能な体系づくりを議論していく中で、利用者のニーズは多様化しており、それに交通事業者の交通サービスが合わせるといのはなかなか厳しくなると感じている。そうしたときに、利用者側も、交通体系が使いやすくなるように、何かしら協力・努力をしなくてはいけないのではないかと考えている。 ・課題と対策を考えるにあたっては、対象となるターゲットをどうするのか。通勤者・通学者とするのか、民間の社会活動とするのか、はたまた観光客やインバウンドとするのかによっても検討のやり方は大きく変わってくると思う。 ・ターゲットを誰にするのかをしっかりと示していき、そのターゲットに、持続可能な公共交通になるようにいろいろ協力してもらおうといったような取り組みを考えていくことも必要ではないかと考える。個人レベルでの協力も必要であるが、限界が

<p>会長</p>	<p>あり、企業に協力していただくことも大切で、そうなれば、行政が関わることで求められると思う。このような議論に取り組まなければいけないと感じている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮に通勤について対策を検討するのであれば、企業に協力いただき、公共交通での通勤に切り替えてもらい、車の通勤に制限を設けるといった対応も考えられる。福岡都市圏の交通を議論するにあたって、やはり福岡市内の企業の協力が必要で、皆が現状の課題や将来への取組といった課題と目的意識を共有し、企業を巻き込みながら議論をしていくと、少し先が見えてくるのではないかと思っている。 ・ヨーロッパでは、企業から税金のような形で負担をしてもらい、それを財源に月々の定期代を格安にする、この還元によって公共交通での通勤を促進するという取り組みをしている事例もある。そうした考え方も、今後議論していかないといけないと感じた。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・県では、まず地域公共交通の維持確保を目的に様々取り組んでいる。昨今の一番大きな問題はやはり運転士不足である。対策として、福岡県地域公共交通運転手不足問題検討会議を立ち上げ、11月、12月、1月と開催した。交通事業者、有識者からいただいた意見等を、来年度実施できるよう予算化に取り組んでいる。産学官が連携してしっかり取り組んでいきたい。 ・運転士不足の状況下でいかにして地域公共交通の維持確保を図っていくかということも非常に重要な問題だと考えている。交通のDXは人手不足に対して非常に有効だと考えており、県としては、MaaS、オンデマンド交通の導入など様々取り組んでいる。また、西鉄、福岡市、JR九州で取り組んでいる自動運転にはしっかり注目していきたい。 ・MaaSについては、昨年5月から県の実行委員会を立ち上げている。その中で、やはりデジタルだけではなく、フィジカル連携をどうしていくのかという課題が上がっており、これからまさに議論を行い、取り組みを進めていきたいと考えている。 ・京都市の事例に、「都心部の路線は郊外部や中山間地域の利用があればこそ」とあったが、地域全体の地域交通の維持確保を図ることで、都市部ともしっかり連携し人の動きを活性化していくことをMaaSも通じてやっていきたいと考えており、県下で広げていきたいと思っている。 ・ただ、地域公共交通の維持確保には、補助や支援として非常に多くの費用がかかっている。県の財政的にもなかなか厳しい状況にある。市町村、交通事業者、住民だけではなく、国にも地域公共交通の維持確保のためにさらなる支援をお願いしながら一緒に取り組んでいきたいと思っている。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・DX化については、現在の課題をどれだけ解決できるのかといったところも、非常に重要な視点と思う。 ・本日は学識者・エリアマネジメント団体の方々にも出席いただいているが、今後の在り方についてご意見を頂きたい。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部について少し意見させていただきたい。都心部は交通が充実しているが、都市部から離れている地域の住民の話を見ると、「生活の足がない」という切実な話を伺うことがある。バス事業者も事業として成り立たせるのが厳しいエリアの話になるが、こうした部分に対して行政が何らかの形で取り組むといった部分は、今回の議論でもしっかりと出していく必要があると思う。

	<ul style="list-style-type: none"> ・一部の地域ではいわゆる共助というような形で、住民同士が支え合いながら、車でどこかに連れていくという取り組みをしているケースを聞く。関わっている範囲では、高齢者が高齢者を支えるという形がメインになっている。でも、ここにも限界があると思う。こういう共助というキーワードの中に、ぜひ若い世代を巻き込むような動きが少しでも出てくるようになれば持続的に進めていけるのかなと思う。 ・住民の話を見ると様々な要望が出てくるが、自宅の前から都市部へ行きたいなど、実現困難な要望を聞くこともある一方で、「スーパーに自分たちで行くのは厳しい」と本当に切実なものもある。さすがに全ての要望を受けることはできないが、どこまでが不可欠な交通として行政として支えていくべきなのか、これを少し整理できるとこれから先の計画の議論の中で、誰がどこまで交通網を担っていくのかといったところが見えるのではないかと思っている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・若い世代の巻き込みというのは非常に重要な視点かと思うが、どうやって巻き込んでいけるのかは工夫をしないといけないと感じている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な交通体系づくりに関して、札幌市の事例のように福岡市でも将来的には公共交通のサービスレベル低下が起こりうると想定されるが、データ等用いながら市民や利用者の理解を得ていくことが重要だと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・電力分野では、デマンドレスポンスという考え方がある。従来だと使用者は好きなだけ電気を利用できたが、現在は発電状況に合わせて使用者が行動変容しましょうというコンセプトが必要だという考えに代わってきている。 ・交通の分野においても、限られた人材とリソースの中で、やはり利用する側がある程度は歩み寄っていくことが必要じゃないかと思う。それが不便を我慢するという形ではないような、インセンティブが働くような仕組みであれば本当は望ましい。 ・利用者側にどういう行動を求め、地域的にも採算性などを維持しつつ事業者が運用できるのか、公共サービスが活用できるのかといった部分をうまく定義できるといいと思う。そのためにもデジタル技術が必要になってくるのかと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・電力分野のデマンドレスポンスという考え方をどう交通分野に当てはめていくかという場合に、交通需要というのは社会活動から生まれてくるものなので、その社会活動を変えていくということに取り組みないとなかなか難しいと思う。交通分野以外での協力を得ていかないといけないということだが、通勤の部分ではそういった認識が多少あり、福岡市役所や他の事業者でも始業時間をずらして移動需要のピークを分散させるような取り組みをしている。ただ、通勤にとどまらずに取り組みむ必要もあると思う。通勤時の需要はあるが、昼間時間帯は少ないといった状況にあり、この昼間時間帯に対して工夫が必要と考えている。 ・少し整理をさせていただきながら投げかけを行いたい。 ・本日の1つ目の議題、持続可能な交通体系づくりについて、様々な意見をいただいたが、この中で、モード間の連携、フィジカル連携、負担のあり方、幹線とフィーダーといった意見があった。これらを実現する時に、誰がフィーダー役を担うか、誰が幹線役を担うのか、こういった部分は非常に難しい話かと思う。フィーダーはなかなか儲からない。ここで、1つの考え方として参考になるのはヨーロッパや他の国で実施されている「交通連合」という話ではないかと思う。ただ、実際に取り

	<p>組もうと思っても簡単に進む話ではないが、今一度こうした取り組みが可能なかどうかを議論することは重要ではないかと思う。そうしたときに、事務局にも交通局が出席しており、本協議会は全ての交通事業者が参加している場なので、何かできないかということ今一度議論をしてみてもどうかと思う。こうした議論を行う余地はあるのかどうか、その辺りの感触を、交通事業者からご意見いただきたい。</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・当然、議論するべきだと思う。負担のあり方の問題、先ほどのフィーダー部分が儲からないという話もそうで、効率的な運行が難しい、というところがある。利用者が出発点から目的地まで同じ事業者のサービスを利用すると、特に問題は起こらないが、交通事業者が異なる場合に費用や収入をどう分配するのかといった損得が常に存在するために、非常に難しい話となる。しかし、公共交通という枠組みで一気通貫に1つの事業と考え、それぞれの交通事業者が持ち寄ったコストや収入を分配とした場合に、そこに参加する際にどういうメリットがあるのか、などを議論することは有意義だと感じる。また、交通事業者に限らず周辺の商業事業者なども含めて考える、まさにまちづくりの議論として取り扱うことも重要と思う。交通サービスがあることでそうした事業者にも受益が発生するわけなので、そういう方にも負担いただくことを考えていくべきと思う。 ・そういうことを話す場をぜひ作るべきではないかと思う。こうした会議体でもいいかもしれないが、議論には時間がかかるので、膝を突き合わせてお互いの事情や考え方をじっくりと話し合う場があるといいと感じている。そうした場が発端になって、少なくとも交通の流れの中で一気通貫にしていくには、どのような割合にすれば交通事業者同士が事業を成り立たせられるかどうか、ということを考えていければ。そうした場は必要だと思うので、参加することに差し支えはなく、是非ともやるべきだと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・大変心強い意見に感謝する。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーが去年8月に運賃改定をした。特に東京の方では15%程度の運賃改定をしたことで、若者のドライバーが増え、平均年齢が64歳から61歳になった。公共交通なので運賃を抑えるべきという議論があったが、それでは運転士の確保が難しいと思う。運賃改定はこれまでは7~8年というスパンでしか行われていなかったが、こうした結果を踏まえて、国の方では運賃改定の頻度を上げるべきという話も出ているように聞いており、安心しているところだ。東京では大卒生が収入面に魅力を感じてタクシー運転士に就職する事例も出ており、賃金というものがすごく大事になってくると思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃改定によって増えた利益分を賃金にまわしているということか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・売上額自体に比例して収入も上がる形で、極端な例だと、東京では60~70万円稼ぐ人が出てきている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・フィーダー化について、実際に実施するとなると、例えば、バスがそこで降り返せるのか、それから待ち時間が果たして快適なのかなど、フィジカル連携や物理的な乗換拠点の魅力を有することが必要と思う。乗換拠点の魅力はまさにまちづくりに繋がっていくという面もある。現計画でも交通結節点の整備等は盛り込まれているが、今回の計画では、改めて乗継拠点についてしっかりやっていくということ

	<p>を打ち出すことが重要と思う。物理的な整備をやっていかなければ、バスが折り返そうと思っても折り返せないところがある気がする。ぜひ都市計画と連携して、施設の建替え時に乗換機能を組み込んでいくことを考えていくべきだろうと思う。東京でも BRT が最近増えてきており、虎ノ門では都市開発と合わせて 1 階にバスターミナルを設けている。大規模なものが必要というわけではないが、何らかの乗換拠点の整備と併せてやっていかないと、フィーダーになっただけだと地域から不満がうまれると思う。待ち時間が快適だから 10 分くらいは待ってもいいかなと思える場所の確保と一緒にフィーダー化を進めていけるといいと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線について、福岡でいう幹線とは何が担っているのかを、改めて確認していただくといいのではと思っている。札幌と比べるとやはり都市圏の規模に対して鉄軌道の量が少ないように思う。一部の地域では、おそらくバスが幹線を担っていて、そういうところでは、バスを幹線化するならば、車両を大型化したり、場合によってはそのバスの幹線とバスのフィーダーの乗換場所がどこなのかといったところを議論していく必要があるのかなと思う。その辺りも含めて、どこならできそうなのかということまで検討いただき、実験的にでも実際乗り換えてうまくいくのかとか、料金が一緒だったら地下鉄に乗り換えてくれるのかなど含めて、試験的にでも始めていった方がいいのではと思っている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・乗継拠点の整備は非常に重要と思う。待ち時間をどう縮めるかは運行頻度を上げれば可能となるが、なかなかフィーダーの場合にはそこまで上げることができないという状況があり、そうするとダイヤをいかに合わせていくかを考えることになるが、バスはどうしても渋滞で遅れうるという問題がある。また、朝の通勤時にバスから地下鉄に乗り換える時は比較的問題ないと思うが、帰宅時にはバスがいつ来るかわからないといった問題はどうしても残ることになる。こうした交通結節点に関して、どこの場所であればフィーダーが十分成り立つのかを検討すべきだろうと思う。特に郊外部など渋滞があまり発生しない、特に夜間に渋滞は発生しないところはたくさんあると思う。そういったところからまずはフィーダー化を始めていくという形で、バスも定時運行できる状況を確認していけば闇雲に運行頻度を上げなくても待ち時間が少ない接続ができるのではとも思う。 ・それから、待ち時間の過ごし方について、新潟の場合は、ショッピングセンターを乗継拠点にしており、エアコンも効いていて、時間をつぶしながら、かつ、そこでお金も少し落としながら、乗継ぎ時間を待つという仕掛けが考えられている。福岡でも十分に適用できる部分かと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・先ほどの交通モード間の連携の件については、ぜひとも交通事業者中心に今後の連携の在り方について議論を進めていただけるよう、協力のほどお願いしたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・次のテーマについて事務局から説明をお願いしたい。
事務局	<p>〈テーマ 2「都市の骨格となる交通ネットワーク」について説明〉</p>
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の骨格となる交通ネットワークについて、考慮すべきことや取り組むべきことについて意見を頂戴したいと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・都市高速道路は非常に便利であり、一般道路の渋滞緩和にも一定の寄与をされていると思う。しかし、一部区間では渋滞がひどい状況があり、バスの遅延にも繋がるような面もあり、単純に道路だけの話ではないと感じている。

会長	<ul style="list-style-type: none"> ・道路はバスとも関連するため、道路＝マイカーという部分だけではないという点についてご指摘いただいた。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・都市高速道路は、朝の通勤時間帯において定常的に混んでいるところがある。出口やジャンクションなど分離の構造上非常に混雑する。そういう所に関して、既に取り組まれているところもあるかとは思いますが大規模な改良というよりは小規模な改良を行うことや、場合によっては一部の出口の運用方法を変えるなど、ボトルネックの解消を考えるべきだろうと思う。 ・あわせて、もし都市高速道路に必要な需要が入り込んでいるのだとすれば、時間帯によって価格帯を変えるなど、朝の通勤時間帯において都市高速道路が担うべき役割をきちんと担える環境を作っていくことが非常に大事ではないかと思う。 ・鉄道に関しては、今から大規模な新線を整備することは人口予測を考えても難しいと思う。ただし、七隈線の博多駅への延伸のように、一部において需要があるのに繋がっていない部分を改良するのは、かなり費用対効果も大きいのではないかと思う。そういう部分を探るべき可能性があるのであれば、どのくらいの事業性があるのかを検討することはいいことかと思う。 ・具体的に言えば、例えば、国際線の延伸というものがどれくらいのフィージビリティがあるのかを検討してもいいかと思う。その際は、鉄軌道の延伸によって福岡の都市全体への効果がどの程度あるのかを測ることが必要と思う。 ・貝塚線と箱崎線との相互直通運転に関しても、以前から検討されており実現が難しいといった方向性もあるかもしれないが、沿線の人口増を考えると貝塚線はある意味での可能性を持ち直してきているのかと思う。 ・新線建設というよりは小規模な延伸・相互直通運転など、高速道路と同じように改良や延伸で最大限の効果を発揮するというのをまずは考えていくべきと思う。 ・それでもまだ骨格となる機能がないというところには、BRTの導入が骨格形成という意味では一番早道ではないかと思う。例えば南区かもしれないが、道路に専用空間を設けBRTを運行することで骨格的な公共交通の体系を作ることには意義があるという場所があるのであれば、ぜひ骨格交通として位置付けて、積極的な対応を行っていく、こうしたことが再編にも繋がるのではないかと思う。 ・骨格となる公共交通ネットワークは都市圏で考える必要がある。特に東部は市外の自治体とも連携する必要があるだろう。南区への鉄道の新設を期待する声も理解できるが、事業費や事業期間を考えるとBRTの導入の方が、整備効果が早くではないか。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・都市高速道路の料金については、今でも一部休日など料金を変えているが、これをさらにいわゆるダイナミックプライシングという形で検討することの指摘をいただいた。公共交通においてもダイナミックプライシングが導入されているが、これによって利用の平準化などいろいろな検討ができると思うので、道路、公共交通、両面での話かと思う。 ・新線導入はなかなか難しいが、一部まだやりようがあるのではないかということの意見をいただいた。また、相互直通運行やBRTといった意見もあった。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・骨格となる交通ネットワークの充実強化に向けては、都市構造や拠点の特性、既存ネットワークを踏まえることが重要。特に市の魅力をさらに高めるには、空港やウォーターフロント、ドームなどの拠点へのアクセス強化が重要ではないか。検討に

	<p>あたっては、採算性や費用対効果などの事業実現性といった視点が重要ではないか。</p>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・黒瀬委員より空港という例示があがったが、その他にもウォーターフロントという視点もあると思う。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ここ5～15年で、福岡の交通はかなり便利になったと感じている。渋滞もするがそれほど深刻だとは感じていない。市民意見では確かに具体的区間が上がってきておりもっともだと思いつつも、これを全部充足させるために、抜本的な大規模な投資で整備するのは難しいと感じる。かなり基盤が成熟しており、すでにバス事業などで提供されているアプリなど、海外観光客などインバウンドにも対応できる、サービスの面の充実を図っていくことで、不便さが解消される部分もあるように思う。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ハードだけでなくサービスの充実も必要だというご意見、確かにその通りだと思う。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民意見では、「拠点につないで欲しい」や、「鉄軌道が欲しい」などの意見が上がっているが、利用頻度などを考えると、鉄軌道の整備は現実的に難しいと感じる。 ・現在、ドームや博多の森では、臨時バスの運行で対応されている。ただ、運転士不足等で対応がかなり難しくなってくるという面もあるかと思う。 ・シェアサイクルの利用データを分析したところ、特に唐人町からドームに行く移動でシェアサイクルの利用がかなりあり、ポートも200台ぐらい整備されている状況もある。この議論においても多様なモードで役割分担しながら対応していくということも一つの有効な方法ではないかと思う。 ・道路整備においては、着実に整備が進捗しており、以前に比べかなり便利になってきていると感じる。ただ、渋滞箇所はまだ存在し、特に国体道路が多い印象である。国体道路自体は国管理だが、道路はネットワークとしてつながっているため、国体道路が改善するとそこに接続する市道も渋滞緩和される相乗効果が期待される。そういった幹線道路ネットワーク形成を考える必要があるのではないか。道路整備がかなり進んでいるとは言いながらも、渋滞緩和のために、管理主体の別はあるかと思うがネットワーク形成は必要でないかと思う。 ・その他においても道路の新設はかなり難しい部分もあるので、線形や交差点の改良といった既存ストックを活用した対策ということが重要ではないか。 ・郊外部などの整備が残っている地域について、4車線道路が少ない地域もあるが、これから都市計画決定して進めていく上で、物理的に整備が難しいところであったり、実現性であったりを考慮して検討し、また、どのような整備効果が期待できるのかにおいては道路の3便益以外の効果を定量的に示すような取り組みを行っていただければと思う。 ・道路整備については、自動車交通の誘発などから積極的には推進しにくいかもしれないが、自家用車のみならず公共交通ネットワークや物流ネットワーク、また交通安全やバリアフリー化の推進などの視点からの検討も重要であると考えている。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ドームなどではイベント時にもものすごく大きな需要が集中する。これに合わせてサービスを提供するのは非常に難しいということで、様々なモードを活用して役割分担することで、1つのモードに集中しないようにするのは非常に重要なことと思う。

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・道路に関して大分良くなったが、一部、国体道路や九州大学周辺などでは依然として渋滞が見られる。こうしたところに対して道路整備は必要であるが、利便性が高まりさらに自動車交通量が増えると問題となるので、道路を適切に整備しつつ、そして車に過度に転換しないように、公共交通との役割分担を考えながら進めるという視点を持っておかないといけない。 ・箱崎における JR 新駅設置に関して、この場所は都市高速道路、JR 鹿児島本線、地下鉄箱崎線、西鉄貝塚線が交わる地点であり、新駅によって鉄道 3 線が結節されるようになる。 ・この新駅の上に、ぜひ大きなマンションを建てていただきたいと考えている。2 階部分はプロムナードとして各鉄道の 3 つの駅をつなぐ。その周辺は回遊の場所であり、なおかつ買い物もできるようになると望ましいと思う。 ・九大跡地活用では、おそらく最低でも 5000 人ぐらいは人口が増え、昼間人口も 10,000~15,000 人と見込んでいる。この移動需要を支える交通手段として、鉄道 3 線をつなぐ新駅が必要である。駅の上にはマンションでも建ててもらって、その事業収益を賄うことを考えてはどうだろうか。ただし、2 階を開放して、3 線各駅の共通広場として使えるようにしてほしい。利便性の高い交通ネットワークに向けてぜひ検討していただきたい。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 鹿児島本線と西鉄貝塚線、地下鉄箱崎線が近接する交通拠点となる場所だが、都市高速道路にも繋がることからパークアンドライドにも適切な場所だろうと思う。遠方からやってきて市内の渋滞の中を最終目的地まで車で行くよりも、都心の交通をカットするという意味でも、郊外から車であるがそこで車を置いて、そこからは鉄道で移動するというような仕組みが考えられ、こうしたことに取り組むには非常に適した場所だろうと思うので、ぜひ検討するべきと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・マンションについては約束まではできないが、交通の結節ということについては、間違いなく交通事業者として取り組まなければいけないと考えている。 ・この件に関連して、東方面、西鉄貝塚線と地下鉄箱崎線の直通についてだが、確かに千早・香椎は非常に人口が増えており、これから 10 年のまちづくりを見ても、箱崎九大前の跡地開発や香椎花園跡地での開発などがあり、沿線の状況は大きく変わってくると思う。これまで随分長い間、直通の検討をしてきたが、なかなか費用対効果が確保できない結果になっていた。しかし、沿線状況が今後変わる見込みの中で、再度挑戦をする機会が来たのではないかと考えている。市交通局とも話をしながら、貝塚線箱崎線直通連合のような、まさに交通連合かと思うが、一緒になってやれるような機会がぜひ欲しいと思っている。越えるべきハードルはかなり高いと思っているので、これからしっかり勉強させていただきたいと思っている。 ・道路渋滞に関して、交差点の工夫や信号の工夫で随分解消する部分があるのではないかと考えている。特に都心部は横断歩行者が非常に多く、左折するバスがかなり影響を受けている。一回の信号で 1 台か 2 台しか進まず、遅れが積み重なっていくという状況がある。交通で一番大切なことは安全なので、歩車分離式信号なども考えられないか。他の交通への影響が大きくなることは承知しているが、シミュレーションしながら検討いただきたい。 ・骨格となる交通ネットワークに関しては、やはり東方面の鉄道の相互直通運転についてしっかり勉強を重ねていきたいと思う。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点の工夫や信号の工夫について、県警から意見をいただけるか。

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・歩車分離式信号の適用については、各場所において、具体的なシミュレーションを持って検討しているところである。 ・既に、博多駅周辺や、学校・通学路などは重要視して、歩車分離を図っているところである。 ・ただ、信号機には与えられている時間が決まっているので、歩行者に信号の時間を与えてしまえば、車両の時間が削られてしまうことになり、かえって渋滞を招いた例も多数ある。 ・各々の場所において、深くシミュレーションをしたところで検討していかなければならないと考えている。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・その他、意見はないか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡市内において、鉄道や都市計画道路等の根幹的な交通ネットワークについては概成されているが、都市の魅力を高める社会基盤整備という点においては、交差点だけでなく、鉄道と道路の交差点における交通渋滞や交通事故の危険性の解消が必要であると考えている。 ・交差点における主要渋滞箇所については、福岡県渋滞対策協議会や福岡市都市交通協議会の中でも議論されているが、鉄道との交差点においても、渋滞による経済損失や環境への影響、また安全性についても関係者で将来に向けた議論をできたらと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今後 10 年から 20 年の時間軸を想定した場合、自動運転技術の発達と合わせて、シェアサイクルやキックボードに限らず、新たなパーソナルモビリティが登場してくることも考えられるが、共通して課題になるのは道路等の公共空間の使い方だと考える。 ・国の制度でも、歩行者利便増進道路や、都市再生特措法の道路占用特例など、道路空間を人中心に開放していく流れはさらに進むと思われる。 ・道路については、自動車の走行を中心にする道路もあれば、自動車の流入を抑えて歩行者中心にすべき道路、バスの走行を優先すべき道路など、単一ではない道路機能の考え方があると考えている。この点について、エリア毎の道路機能を考えた上で議論すべきであると考えている。 ・例えば、幹線道路は時速 50km で自動車が走れるようにし、その内側は時速 30km 制限にするなど、道路機能を前提とした公共空間のあり方について、次期計画の中で言及すべきと考える。
会長	<ul style="list-style-type: none"> ・テーマ 3 に移りたい。事務局から説明をお願いする。
事務局	<p>〈テーマ 3「交流を支える都心部交通のあり方」について説明〉</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部の自動車交通の流入抑制に向けて公共交通の利用促進活動を行っているが、駐車場マネジメントも大事ではないかと考えている。例えば、都心部中心の駐車場の料金を高くして、中心部から離れていくに従って安くするような料金の傾斜化であったり、札幌のカモンチケットが代表例だが、商業施設の提携駐車場の共通化

	<p>であったりと、提携サービスにおいても都市の中心部と周辺部で差別化を図り、サービスの傾斜化などに取り組むことが考えられる。こうしたことに取り組むことで、都心部の自動車流入の抑制策に幅が出てくるのではないかと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来的にはそれが発展し、大店法や附置義務駐車場の代替措置を認める施策としてこれが認められることで、都心の駐車場の確保がより政策的に誘導できるのではないかと考えている。料金施策については、現在営業しているところもあるし、関係者が多岐にわたるため、一筋縄ではいかなないと思うが、長期的なプランに沿って動いていければいいと思う。 ・歩行者ネットワークの取り組みについて、博多まちづくり協議会とも一緒に天神・博多の回遊ルートを発掘し、歩いて楽しいまちづくりを実践していきたいと思っている。歩行者空間の高質化や道路空間をはじめとした公共空間の活用は、交流を支えるためには重要なものと考えている。公開空地や、サイクルポート撤去後の歩道空間の活用を進めて、空間形成を最新の制度も使いながら行っていきたいと考えている。 ・天神ビッグバンの工事が進められており、さらににぎわい・活力が溢れるまちになっていくと思う。これを維持していくためにも、誰もが使いやすく、サービスレベルの高い公共交通というのは欠かせないものと考えている。運転士不足・採算性など切迫した課題はあるが、今後の公共交通サービスというのはマイナスでなく、ぜひ都市の成長で得られた富が再分配されて、公共交通のサービスレベルが上がり、ネットワークが強化されていくようなシナリオとその仕組みなどを計画に盛り込んでいただければと思う。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・回遊空間の創出として、博多駅前通りに地下鉄延伸とあわせて整備され、本当に快適な歩行空間が生まれている。2010年に7,000人であった歩行者は、昨年2万5,000人まで増えており、4倍となっている。歩行空間整備だけの効果ではないが1つの大きな要因だととらえている。エリアマネジメントとしては非常に感謝している。 ・車中心から人中心へという考え方について、身近な話として、博多駅の総合案内所での話を共有したい。「外国人旅行客から、1～2時間で博多や他のまちを楽しめるまち歩きがしたいがおすすめはどこかという質問をよくされる。外国の方にとっては、まちを楽しむこと、イコール「歩く」ことが前提になっていることが多い。歩きやすく、楽しめるコースとしてどこを案内するか、すごく悩ましい」という話がスタッフから聞かれる。まちなかの移動は車ではなく人（歩く）というのは、世界の潮流であるし、国内でもその流れが加速していると認識している。 ・現在の交通基本計画でも道路空間の再構築が盛り込まれているが、これをもっと推進することができないかと考えている。例えば、道路空間において優先すべき交通モードをはっきり計画の中に示すなどしてはどうか。歩行者が最優先でその次に公共交通があり、自家用車は優先順位が一番低いという位置付けがあると、市民に対してもわかりやすいメッセージになるのではないかとと思う。慎重に進めないといけない議論だとは思っているが、優先順位を明確にすることで、道路空間の再構築に係る具体的な施策を実施しやすくなるのではと考えている。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部では、ウォーターフロント、天神ビッグバン、博多コネクティッドが進み、ものすごく需要が増える見込みである。連節バスの増便などが考えられるが、これだけでは足りない可能性がおそらく出てくるのではないかと認識している。新たな交通モードは何かというと難しいが、輸送力を確保できるような何らかの手だてを勉強していかなければという問題意識を持っている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・フリンジパーキング、パークアンドライド、駐車場の隔地化など、都心部への車の乗り入れを抑制する施策がとられている。これに加えて、例えばロードプライシングなどを導入している都市もあるので、そのようなことも考えていただきたいと思う。ただ、車を抑制するためには、都心部での移動がしっかりと確保されていないといけない。また、都心の3拠点間の移動をもっと考える必要があるし、3拠点に加えて渡辺通や赤坂など、新たな拠点になるところも出てきているため、その点も意識して対応していく必要があると思う。 ・最後に全体的な話だが、やはり市民の理解を得ないと様々なことをしても続かないと思う。市民に、環境の問題などにも意識を向けていただく。特に、最近の若い方々にはそういった教育がなされていて、年配者よりも若者の方が環境問題やインクルーシブな話に大変興味を持っているという話も聞く。また、子どもは乗り物が大好きなので、イベントを通じて公共交通に対する理解を促進していくことも重要かと思う。交通事業者ももちろんやるが、これこそ連合としてみんなでやっていくのが一番いいのではないか。福岡市の協力のもとイベントなどで啓発活動をしていきたい。私たちも経営状況などを開示しますし、みんなで考えていこうよという雰囲気づくりをぜひお願いしたい。小学生へのバスの営業所見学など、洗車機を潜って喜んでいただいたりもしているので、こういった取り組みはこれからも続けていこうと思っている。
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民への発信は重要だと思う。例えば、バスの専用レーン。何もわからないと、なんで渋滞している時にバスが1車線占有するのかといった考えになる。しかし、レーンがあることでバスがスムーズに走るから皆がバスに乗る。だからこれぐらいの渋滞で済んでいるといったところがある。要はすべて車に乗ったら大変なことになる。だからそこを理解していただくのは重要である。 ・ロードプライシングのような更に反発が大きいと思われる話もあったが、いずれにしてもトータルとしてどうすれば適切な交通システムになるかを考えるときに、一部、特に車において不利益が生じる場合もある。ここを理解していただくということがすごく重要だと思う。 ・その他意見はないか。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ウォーターフロントのまちづくりに合わせたアクセス強化が重要。都心部、拠点間の移動を公共交通で支えていくのは手段であり、まちがいきいきとして安全で楽しく過ごせるという観点を大事にし、都心の空間づくりを進めていくべき。
<p>委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部へ流入する自動車対策として、附置義務駐車場を現在よりも減らす、駐車場料金を都心部で高く設定する、駐車場の供給量を減らすなどの対策が必要だ。附置義務駐車場の確保が再開発のネックになっている部分もある。原則として公共交通と業務用車両以外は都心部に入りづらくする政策を総合的に検討すべき。 ・公共交通の利便性向上させる意味でもバス待ち環境の整備も大事。 ・特に大博通り、天神通線と平行する渡辺通などの道路空間に余裕があるところは、バスをスムーズに流せるような方策として公共交通専用の走行空間の整備を進めるべきではないか。BRTは環状路線もいいが、大博通りはすぐにでも専用走行空間の整備をやれるのではないか。 ・ウォーターフロントへのアクセスが重要。バス専用レーン確保し、水素バスや連節バスがピストン走行するなど、ウォーターフロントと博多駅がもっとスムーズに

	<p>つながることを、市民に目に見える形で実現すべき。鉄軌道ではなくても、市民にとって新しい交通が入ったと実感頂けるような検討をしてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウォーターフロントへLRTの導入を検討することも視野に入れてもよいが、効果実現が早いのはBRT。フィーダーを分けずに済むし、路線の自由度高い。 ・LRTでもBRTでも専用走行空間を確保することが重要で、専用走行空間を確保すれば、走行空間をLRTとバスで共用させることも可能。クリーンエネルギー活用、公共交通優先の信号制御の整備といった視点も重要である。 ・LRTやBRTなどの公共交通専用の走行空間を入れた場合、道路にどのような影響があるか検証すべきだ。都心部については、多少自動車交通が不便になっても、公共交通の利便性や定時性向上を重視すべきではないか。 <p>委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞やタクシー等の沿道サービスへの影響を考慮すると現状では難しいかもしれないが、都心部への自家用車の流入抑制対策とあわせて、例えば専用/優先レーンの導入や乗降用プラットホームの設置など連節バスのBRTとしての機能強化を検討しても良いのではないか。 <p>会長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テーマ3に限らず、九州運輸局からは何かないか。 <p>委員</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州管内の公共交通関連の協議会に出席する中で、運転士不足は必ず議題に上がる。その議論の中で、大型2種免許の取得の助成を行っているものの、人が集まらないという話がよく聞かれる。そういった場合の施策として「自治体によるPR」がアイデアとして出る。待遇面などのイメージが運転士はあまりよくない形で広まっているところがあるため、待遇面だとかいい所を自治体の方でピックアップしPRしていただけないかというような意見が増えている。例えば別府市では、ドライバーとして移住された方に支援金を出すなどもされており参考になるかと思う。 ・乗り継ぎの待合スペースについて、宮崎県小林市では、バスセンターに学生が勉強できるスペースを作っており、待ち時間を有効に使って待つことに違和感がないという声も上がっているそうだ。そういう活用も参考になるかと思う。 <p>会長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・非常に示唆に富んだ紹介である。意見に感謝する。 ・時間の都合上、本日発言できなかった意見もあると思うが、そういった意見は事務局に伝えていただき、本日いただいた意見とあわせ、事務局できちんと整理をして、今後の計画策定に向けて検討していただきたい。 <p>事務局</p> <p>〈閉会〉</p>
--	---