

福岡市都市交通基本計画(案)に対する 市民意見募集(パブリック・コメント)の実施結果について

1. 実施の主旨

「福岡市都市交通基本計画」の策定にあたり、広く市民の意見を反映させるため、同計画(案)に対する市民意見の募集を下記の通り実施しました。

2. 実施方法

(1) 意見募集期間

令和7年2月20日(木)～3月21日(金)

(2) 案の閲覧・配布場所等

情報プラザ(市役所1階)、情報公開室(市役所2階)、住宅都市局交通計画課(市役所4階)、各区役所情報コーナー、入部出張所、西部出張所、市ホームページ

(3) 意見の提出方法

郵送、FAX、電子メール、窓口

(4) 周知方法

市政だより、福岡市ホームページ等での周知

3. 意見の提出状況

○意見提出者数 : 20 名

○意見の件数 : 64 件

4. 意見要旨および意見への対応

別紙のとおり

(修正:6件、原案どおり:21件、記載あり:25件、その他:12件)

【問い合わせ先】

〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1

福岡市住宅都市みどり局都市計画部交通計画課

TEL : 092-711-4393 FAX : 092-733-5590

MAIL : kotsukeikaku.HUPB@city.fukuoka.lg.jp

市民意見の要旨と対応

区分	意見要旨	対応区分	対応案等
基本理念と目標像	8ページ目の図では、「目標像Ⅰがその他の目標像の基礎になる」とあるが、「基礎」という感じになっていない。	修正	図表を修正しました。
基本理念と目標像	各目標像にSDGsの目標が関連付けられているようだが、小さくて読めない。	修正	図表を修正しました。
目標像Ⅰ	12ページ目「今後の交通施策の推進にあたっては、このような人口構造の変化に伴う交通需要の変化等に対応することが重要です。」とあるが、人口増加や利便性に対応する施策が多く、人口減少を見越した記述がみられない。	記載あり	方針1「持続可能な総合交通体系の構築」において郊外部での人口減少や運転手不足等が課題となるなか、多様な交通モードが相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築に取り組むことを記載しております。 また、方針5「地域の実情に応じた生活交通の確保」において、郊外部の人口減少等を背景にバス路線の休廃止が生じていることを踏まえ、公共交通空白地における代替交通の確保に取り組むことを記載しております。
目標像Ⅰ	都心部への移動時に支線から幹線への乗り換えが生じてしまうが、便利な交通体系を維持するためにも幹線・フィーダー化を推進して欲しい。交通結節点の環境整備やシェアリングモビリティのサービス拡大など、利便性向上が重要になると思う。	記載あり	方針1の主な施策に「幹線・フィーダー化の推進」、「交通結節機能の充実・強化」、「シェアリングモビリティの利活用」等を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	乗継利便性は、物理的な面だけでなく料金面での課題があるので、交通事業者と連携して改善して欲しい。	原案どおり	方針1の主な施策に「持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築」や「交通結節機能の充実・強化」を位置付けており、交通事業者と連携して乗継利便性の向上に取り組むこととしております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	方針1の持続可能な総合交通体系の構築について、幹線・フィーダー化の推進に対して疑問がある。利用者に乗り換えを強いることは、心理的・時間的に負担が大きい。また、特に高齢者の負担となる。自家用車へのシフトが進み、交通渋滞やCO2の増加も懸念される。雨天時の自家用車利用の増加などを考慮する必要がある。 乗り換えなしで目的地にいけることが本来の持続可能な交通体系であるべきと考える。利便性の追求という点で、この方針は議論が不足している。	原案どおり	郊外部での公共交通利用者減少や運転手不足等が課題となるなか、多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築が必要なことから、方針1の主な施策に「幹線・フィーダー化の推進」を位置付けており、地域の実情や利用ニーズ等を踏まえながら取り組むこととしております。
目標像Ⅰ	公共交通については、都心部へのアクセスが多いという状況があると考えられるので、「通勤時間帯における直通運行」は維持したとしても、どうしてもアクセス時間が長くなってしまう幹線・フィーダー化は単純に難しいのではないかと。	原案どおり	
目標像Ⅰ	今はキャッシュレスの時代でもあるので、県外からの観光客にも交通系ICカードの利用を広めて欲しい。	記載あり	方針2の主な施策に「キャッシュレスの推進」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	週末に子どもと出かける際、電車やバスをよく利用している。子ども向けの企画乗車券があると、気軽に公共交通を利用できるし、子どもは電車やバスに乗って喜ぶため、これからも充実した交通サービスを続けて欲しい。	記載あり	方針2の主な施策に「来街者にも使いやすい交通サービスの充実・強化（MaaS等）」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	MaaSについて、市民の日常利用はもちろん、交流人口を踏まえ、国内外からの来街者の利用も含めてより利便性の高いものとなるよう、関係者間の一層の連携が重要と考える。	記載あり	
目標像Ⅰ	福岡市は、鉄道やバスなど多くの公共交通があって充実していると思うが、天神や博多以外の地域への移動はわかりにくく、運賃も市民感覚からしっくりしない。 来街者にもわかりやすい交通サービスの充実とあるが、市民にもわかりやすく移動しやすい交通サービスに努めてほしい。	記載あり	
目標像Ⅰ	福岡市は、他の都市圏（大阪、名古屋、東京）と比べ、バスによる公共交通が発達している傾向にあるが、鉄道の場合は、ネットやアプリなどのツールで目的地検索がスムーズであるのに対し、バスは、2回以上の乗り換え検索には対応しておらず、また、博多駅や天神などの乗り場は、昔に比べれば分かりやすくなったとはいえ、まだまだ分かりにくい。キャッシュレスや、サービス提供の議論よりも、まずは、分かりやすい案内や案内窓口が必要だと思う。市民でさえ、自分の利用するバス路線以外の路線を理解していない状況で、様々なサービスを展開しても、活用されるきっかけが低くなるのではないかと。	記載あり	方針2の主な施策に「乗り場案内や案内サインの充実・強化」、「来街者にも使いやすい交通サービスの充実・強化（MaaS等）」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	バスの電光時刻表が増えて便利になっているが、未設置の場所にもぜひ設置を進めて欲しい。	記載あり	方針2の主な施策に「駅やバス停における待合環境の改善」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	イベント時や雨天時にタクシーが捕まりづらく、配車アプリでも手配できないことが多いため、タクシーの利便性向上に向けた施策を検討して欲しい。	記載あり	方針1・方針2の主な施策に「様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進」、「公共交通の利便性向上と利用促進」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。

区分	意見要旨	対応区分	対応案等
目標像Ⅰ	地下鉄やJR筑肥線の運行に関して、体調不良者の対応や車両不具合、大雨や台風での運転見合わせや遅延が頻繁に発生しており、外国人観光客も多いので、しっかり対応してほしい。	その他	方針2「市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり」を位置づけております。ご意見は今後の取り組みの参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	拠点駅や鉄道駅については、待合環境は比較的整っているが、駅から離れた主要なバス停は、上屋とベンチが備わっている程度であり、シェアリングポートの充実や周辺用地と連携した待合環境の確保など、地域と協働する視点が重要と考える。また、協働にあたり、交通に対する地域の関心や理解がより高まることも期待する。	記載あり	方針2の主な施策に「駅やバス停等における待合環境の改善」を位置づけております。また、方針Ⅰにおいて、主要なバス停の近辺にシェアリングポートや待合環境が充実しているイメージ図を「持続可能な総合交通体系の構築イメージ」としてお示ししており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	市の限られた財政状況も踏まえ、関係者が連携した公共交通利用の啓発・PRの推進や、モビリティ・マネジメントの推進（利用者への働きかけ）などソフト面の施策を効果的に実施することが重要と考える。これまでの取り組みを適宜振り返りながら、より効果的な取組みとできると良いのではないかと。	記載あり	方針2の主な施策に「関係者と連携した公共交通利用の啓発・PR」や「モビリティ・マネジメントの推進」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	19ページに記載の鉄道・バスネットワークについて、市内の公共交通は、西と南で脆弱な印象を持っているが、地形の制約もあると思うので、地形等とあわせ可視化してはどうか。	記載あり	7ページの都市空間構成図において、山地・丘陵地・水辺等を含む土地利用区分や、鉄道やバスが運行する幹線道路を含む交通網を記載しており、これを踏まえ、21ページにおいて拠点間を結ぶ交通幹線軸ネットワーク図をお示ししております。
目標像Ⅰ	方針Ⅰの運転手不足への対応について、雇用者、新規雇用の対策にとどまっている。既存の運転手が離職しないようにする待遇の改善や、そのための税支出や料金値上げが必要なら理解を求める市民へのコミュニケーションが必要ではないかと。	原案どおり	運転手不足への対応は重要と考えており、方針Ⅰの主な施策に「様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進」を位置付けております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅰ	公共交通ネットワークの強化については、七隈線の混雑緩和策が必要ではないかと。参考資料で新線の整備効果が試算されているが、七隈線の高度化は検討されているのか。	記載あり	方針2の主な施策に「ピーク時における混雑対策の推進（車両増備、オフピーク利用促進等）」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。なお、参考資料の「拠点等へのアクセス強化に係る概略試算」においては、七隈線の高度化は含まれておりません。
目標像Ⅰ	交通結節機能の強化を掲げているが、福岡市の交通結節機能強化施策では、シェアリング自転車やポートの設置が多すぎる。特に中高年層の利用が少なく、実態に合っておらず、無駄な施策と考える。計画案によると通勤・通学目的の徒歩割合は約60%に達しており、コンパクトシティの目指すのであれば徒歩による交通計画を盛り込んだ施策に転換すべき。CO2削減、健康促進のメリットも大きい。	原案どおり	郊外部での公共交通利用者減少や運転手不足等が課題となるなか、徒歩や自転車を含む多様な交通手段が相互に連携した持続可能な総合交通体系の構築が重要と考えており、方針Ⅰにおいて「持続可能な総合交通体系の構築」、方針2、8の主な施策に「自転車や徒歩で移動しやすい交通環境づくり」を位置付けております。
目標像Ⅰ	駅やバス停付近へのシェアリングポート設置の事例として、馬出3丁目バス停があげられているが、ポートのみではなく、少しわかりにくいように感じる。	修正	図表を修正しました。
目標像Ⅰ	鉄道事業者もコロナ禍後に経営が悪化し人員が不足している。周辺都市とのネットワークの維持・活性化のために、支線やサービス改善について、要望に留まらず、必要な連携や支援を図るべきだと考える。福岡市は都市圏の母都市として、民間鉄道事業者との連携を推進・主導して行くべき。	記載あり	方針Ⅰの主な施策に「持続可能で効率的な公共交通ネットワークの構築」、「駅前広場等の乗継拠点整備等による乗継利便性の向上」、「様々な関係者が連携した運転手不足への対応の推進」等を位置付け、鉄道事業者を含む関係者と連携しながら、取り組むこととしており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	ドームへのアクセスを良くしてほしい。唐人町駅から若干離れているのでアクセスが良くなると有り難い。イベント後は唐人町駅の地下鉄が混み合い、他の利用者もいるのでそこを緩和する施策があるとありがたい。	記載あり	方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化（ドームへのアクセス強化の検討）」を位置づけており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	ドームへのアクセス強化と地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化に関心がある。これまでも調査研究は行われており、採算性などでなかなか厳しい結果が出ていることは承知しているが、箱崎線と貝塚線の直通運転のインパクトは強く、またドーム近郊への設備投資は、シンボリック的な側面もあるのではないかとと思うので、今後のさらなる工夫・検討に期待する。	記載あり	方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化（ドームへのアクセス強化の検討）」「地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通運転化の検討」を位置づけており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	福岡都市圏の規模と今後の発展性を踏まえても、市内のバス依存の状況は、インフラが脆弱していると考え。現在の西鉄幹線系統を中心に、新しい鉄軌道計画を考えてもよいのではないかと。上下分離方式による運営、パークアンドライドの充実等により、バス運転手不足にも貢献するのではないかと。 バス運転手不足により市内のバス交通は益々厳しくなっており、市はバス交通を民間会社に任せきた歴史的経緯からも、責任と主体性をもって、今後起こりうる現在のバス利用エリアのまちの空洞化とならないよう、手を打つべきである。	原案どおり	郊外部での公共交通利用者減少や運転手不足等が課題となるなか、方針Ⅰ「持続可能な総合交通体系の構築」を位置づけております。また、地下鉄などの鉄軌道については、多大な事業費が必要となるとともに、事業採算性等の課題があるため、中・長期的検討課題として、方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化」を位置づけております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。

区分	意見要旨	対応区分	対応案等
目標像Ⅱ	主要道路の交通渋滞が悪化しており、鉄道の公共交通網を充実させてほしい。 具体的には、七隈線を福岡空港国際線まで延伸して欲しい。加算運賃を設定するなどして収支を確保できるようにしてほしい。また、JR九州には博多～竹下間に新駅を設け、博多駅の混雑緩和を図って欲しい。	原案どおり	地下鉄などの鉄軌道については、多大な事業費が必要となるとともに、事業採算性等の課題があるため、中・長期的検討課題として、方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化（福岡空港および後背地への検討）」を位置づけております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	姪浜～橋本間に地下鉄を延伸して欲しい。	原案どおり	地下鉄などの鉄軌道については、多大な事業費が必要となるとともに、事業採算性等の課題があるため、中・長期的検討課題として、方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化（姪浜～橋本間での検討）」を位置づけております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	福岡空港への鉄軌道アクセスが中・長期的課題となっていますが、具体的な計画が記載されていない点が残念。 国内線・国際線連絡バスでのアクセス改善が図られているが不十分で、福岡の国際線便の利便性を高めるためにも、鉄道の導入が重要。また、仁川空港ではなく福岡を国際ハブ拠点空港として活用することも考えられるのではないかと。採算性については新設区間の別料金徴収や、空港運営会社への運行委託などの方法で対応可能と考える。企業誘致と人材定着のために鉄道アクセスの導入を強く希望する。	原案どおり	地下鉄などの鉄軌道については、多大な事業費が必要となるとともに、事業採算性等の課題があるため、中・長期的検討課題として、方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化（福岡空港および後背地への検討）」を位置づけております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	拠点へのアクセス強化として、シーサイドももち、アイランドシティへの検討が中・長期的検討課題となっているが、短期的に解決すべき課題として取り組む必要がある。 交通インフラを整備することで、車による都心へのアクセス数を削減し、結果として移動時間が短縮され、労働効率の向上および将来的な人口増加にも対応が可能。	原案どおり	地下鉄などの鉄軌道については、多大な事業費が必要となるとともに、事業採算性等の課題があるため、中・長期的検討課題として、方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化（シーサイドももち、アイランドシティへの検討）」を位置づけております。ご意見は、今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	福岡市の魅力は、博多湾と玄海国定公園の都市と自然が融合した地理的特徴にあり、博多湾にもシティクルーズを導入して欲しい。 観光や通勤の交通手段として有効で、特に糸島半島などバス以外の交通手段がない地域には需要があるのではないかと。 シドニーの海上交通を参考に、天神中央公園～ベイサイド～能古島～北崎や海の中道・志賀島などを結ぶルートが有効と考える。	原案どおり	方針3の主な施策に「自然などへの地域資源等への観光周遊を促す交通環境づくり」を位置付けております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	以前博多駅からウォーターフロントまでのロープウェイ導入構想があったが、ビルのハイラインに沿ったロープウェイを博多湾まで通す計画には魅力がある。 横浜市の成功事例を参考にし、観光料金やマイナナンバーカードを活用した二重価格設定などで採算性を再検証し、実現に向けた具体的な計画を示して欲しい。	原案どおり	都心拠点間のアクセス強化については、今後、社会情勢の変化や交通環境の変化、都心部のまちづくりなどを踏まえながら検討していく必要があると考えており、中長期的検討課題として、方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化（都心拠点間での検討）」を位置づけております。ご意見は、今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	拠点へのアクセス強化に係る概略試算は、元手が取り戻せる試算となっていない。最初から元手など取り戻せないことを解ってたてられた計画ではないかと。計画の見直しを求める。	その他	参考資料の「拠点等へのアクセス強化に係る概略試算」については、これらを計画しているものではなく、計画改定の検討過程を参考資料としてとりまとめているものです。
目標像Ⅱ	低コストで導入可能と言われているZipparの導入を検討できないか。 これにより、博多駅周辺からウォーターフロント地区～天神、唐人町～ドーム～福岡タワーなど利用者が比較的多く特にイベントでの渋滞が顕著な地域の利用者分散を図って欲しい。	原案どおり	参考資料において、「交通に関する民間企画提案」で民間事業者から提案された「次世代交通システムの導入」の内容を記載しております。提案については、提案者自らが実施主体となる取組みについて提案いただいたものであり、今後、提案者の検討の進捗に応じて対話していくこととしております。なお、方針3の主な施策に「拠点へのアクセス強化」を位置づけており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	近年、導入当時は『画期的な交通システム』と鳴物入りで始まった公共交通が故障修理や設備更新ができない等の理由で廃止、または柔軟な運用拡大や縮小もできないケースが相次いでいる。 例えば、広島市「スカイレール」、名古屋市の「ガイドウェイバス」など。 「Zippar」などの新しい交通システムについて、目新しさや話題性に飛びつくのではなく、どのような交通機関を選択するかは、30年、50年にわたる持続可能性と運用規模の拡大・縮小・廃止のしやすさを最優先に交通機関を選考すること。特定の企業やVCへ便宜を図るような判断と決定がなされないよう釘を刺しておく。	その他	参考資料の「交通に関する民間企画提案」において、「次世代交通システムの導入」など、民間事業者から頂いた様々な提案については、提案者自らが実施主体となるものであり、今後、提案者の検討の進捗に応じて対話していくこととしております。ご意見は今後の取組みの参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	中・長期的検討課題とは何か。	その他	社会情勢や交通状況の変化など中・長期的な視点を持って検討していくことが必要なものの中・長期的検討課題としております。
目標像Ⅱ	外環状道路や国道263号は夕方に非常に混雑しているため、都心部だけでなく周辺部でも交通改善に取り組んで欲しい。	記載あり	方針3の主な施策に「幹線道路ネットワークの形成」、「道路交通の円滑化（ボトルネック交差点の改良）」等を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。

区分	意見要旨	対応区分	対応案等
目標像Ⅱ	都市高速環状線開通から13年が経ち、当初は渋滞改善が見られたが、福岡市の人口増加やインバウンドの影響で環状線内側の渋滞が再び深刻化している。 特にドーム周辺や六本松、薬院、福重などで渋滞が恒常化しており、長期的な市の成長を見据えた対応が必要と考える。 新計画では、目新しさを感じず、交通網の充実を目指した高規格道路やランプ増設、都市高速のバイパス増設など、大胆な計画を策定して欲しい。	原案どおり	方針3の主な施策に「幹線道路ネットワークの形成」や「道路交通の円滑化（ボトルネック交差点の改良等）」、「自動車専用道路におけるランプやジャンクションの設置・改良の検討」を位置付けております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	都心部における自動車交通量の推移は自家用車だけのデータか。	その他	都心部における自動車交通量は、乗用車・大型貨物車・小型貨物車・バス・特殊車・タクシーの台数を計測しています。
目標像Ⅱ	方針4の交流を支える都心部の交通環境づくりに関して、自動車流入抑制の施策では、中心部の駐車料金と公共交通の運賃が考慮されていない点が問題。 多くのエリアでは、駐車料金がバスや地下鉄の往復運賃より安く、駐車料金が変わらない中で公共交通の運賃が上がると、自家用車を使う方が自然。駐車場に課税するなど、物理的障壁を設ける必要がある。 この方針では、駐車場を増やしてマイカーを増やしたいのか、バスや地下鉄に乗り換えてほしいのか、矛盾している。	原案どおり	交通事業者と連携し、「マイカーから公共交通へ」というコンセプトのもと、都心中心部への自動車流入抑制に取組んできており、方針4の主な施策に「公共交通の利便性向上と利用促進」や「パークアンドライドの推進」、「フリンジパーキングの利用促進」等を位置づけております。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	「フリンジパーキング」は、都心部の交通混雑緩和や駐車場探しの負担軽減に役立ち、バスや地下鉄への乗り継ぎが便利。 今後は、駐車場の数やエリアの拡充、乗り継ぎ割引などの利便性向上を進め、市民や来訪者がもっと利用しやすいような仕組みづくりと広報強化を期待。 市民と行政が協力し、持続可能な都市交通を実現する施策を進めて欲しい。	記載あり	方針4の主な施策に「フリンジパーキングの利用促進」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	イメージ図の「ウォーターフロント」の文字がテキスト貼り付けであるため、見栄えが良くない。	修正	図表を修正しました。
目標像Ⅱ	都心部の流入抑制の考え方について、図解のうち、②周辺部の説明が分かりづらい。周辺部の説明文の最後に「台数低減」とあるが「周辺部で中心部の駐車台数を受け止める」とも書いてある。方向性がよく分からない。	修正	文言を修正しました。
目標像Ⅱ	「自動車流入の抑制」に反対するわけではないが、東京・大阪とは違い、「都心部に車で行ける」ことが福岡市の魅力の一つという考え方もあると思うので、バランスが大事。通過交通がなくなるだけでも大きく違うのでは。	原案どおり	放射環状型幹線道路ネットワークの形成による都心部の通過交通の分散を図ってきており、方針3の主な施策に「幹線道路ネットワークの形成」を位置付け、都市計画道路をはじめとした幹線道路の整備を進めてまいります。ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅱ	様々な交通施策を検討する中で、市内外からの来訪者の施策による行動変容を把握するためにも、ビッグデータおよびICT技術を活用し、より実態に近いシミュレーションや実証実験等を行うことも肝要。ぜひ最新のDXの活用で、今後も都心部の快適な交通環境づくりの検討を。	記載あり	方針1、4の主な施策に「新たなサービス・技術の利活用・検討（MaaS、自動運転等）」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅲ	一部の高齢者や外国人の公共交通や自転車のマナーが悪いため、利用マナーの啓発に取り組んで欲しい。	記載あり	方針6として「誰もが安全・安心な交通環境づくり」を位置付けたうえで、主な施策に「自転車等の適正利用の促進」に取り組むこととしており、ご意見は今後の施策の参考にさせていただきます。
目標像Ⅲ	自転車が歩道を高速で走行し、歩行者と接触しそうになることが多いため、規制やマナー啓発を進めて欲しい。	記載あり	
目標像Ⅲ	自転車の利用マナーが悪く危険であり、取締りの強化が必要。自転車通行レーンがある場合、歩行者道として整備すべき。	記載あり	
目標像Ⅲ	自転車事故については、県警へ強力に働きかけをしてほしい。	記載あり	
目標像Ⅲ	交通安全のため、県警へに働きかけること。 (適正利用、無ナンバーバイク、外国人など)	記載あり	
目標像Ⅲ	バス・タクシーの魅力発信はいいが、事業者のマナーを徹底することが必要。歩道の駐停車が迷惑で通れないことがある。	記載あり	方針3、4の主な施策に「道路交通の円滑化（バス停カット整備）」、「道路交通の円滑化（タクシーの適正利用の促進）」を位置付けており、ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅲ	公共交通空白地について、バスの運行本数が考慮されていない点が問題。バス停があるからといって空白地でないわけではなく、1日8本と1時間に8本のエリアを同じにするのは適切ではない。交通空白地の定義を見直すべき。また、1日数本のバスしかない地域で免許を返納するのは現実的ではないと感じる。	原案どおり	高齢化の進展や地域の実情などを踏まえ、方針5の主な施策として「バス路線の休廃止に伴う代替交通の確保」に加え、「公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化」などを位置付けております。
目標像Ⅲ	高齢化が進む地域では、通院や買い物などの日常移動手段の確保が重要で、バス路線維持や代替交通への支援が必要。 特に公共交通が不足している地域では、公的支援の拡充と運行調整の強化を検討して欲しい。	原案どおり	高齢化の進展や地域の実情などを踏まえ、方針5の主な施策に「バス路線の休廃止に伴う代替交通の確保」や「公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化」などを位置付けております。

区分	意見要旨	対応区分	対応案等
目標像Ⅲ	「公共交通が不便な地域における取組みへの支援の強化」とあるが、周辺自治体を見ても自治体が主体となって運行しているコミュニティ交通が多く運行されている状況。 10年以内には、福岡市においても、地域公共交通に対する「支援」だけでなく、福岡市が「主体」となった地域公共交通が必要になる時期が来る可能性も考えられるのではと思う。	原案どおり	方針5として「地域の実情に応じた生活交通の確保」を位置付けており、市民・交通事業者・行政が共働り、持続可能な生活交通の確保を図ることとしております。
目標像Ⅲ	中洲川端駅では、車いす・ベビーカー・大きなスーツケースを持った観光客等を多く見かけるが、中洲側には地上に繋がるエレベーターがないため、「市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり」、「バリアフリー」、「誰もが安全・安心な交通環境づくり」といった方針などからも、エレベーターの設置を強く希望する。	その他	方針2及び方針6に記載のとおり、「市民や来街者にとって、分かりやすく使いやすい交通環境づくり」や「誰もが安全・安心な交通環境づくり」に取り組むこととしております。ご意見は、今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅲ	バリアフリーについて、動く歩道よりも前に、天神駅へのエレベーターを作ること。	その他	
目標像Ⅲ	「ベンチプロジェクト」で、バス停等に設置されるベンチは、ホームレスの方を寄せつけない仕切りのある「排除ベンチ」となっているが、非常に目立ち、市民として恥ずかしい。交通環境改善の一環として、駅やバス停の待機場所におけるベンチの設置を見直し、真のユニバーサルデザインを実現して欲しい。	その他	ベンチプロジェクトにおけるベンチは、高齢者などの立ち座りの補助のために手すりを設置しております。また、設置にあたっては、目的や場所などを考慮し、ベンチの適切な形状を決定しております。
目標像Ⅲ	アイランドシティでは、まちづくりエリアにおいて既に電柱地中化を実施しているが、高速インター近くの「みなと香椎」周辺エリアについても、電柱地中化を検討してほしい。 アイランドシティエリア全体の景観価値が上がることで、固定資産税価値の増加も期待され、電柱地中化の事業費も回収可能ではないか。	その他	方針5の主な施策に「無電柱化の推進」を位置付けております。ご意見は、今後の施策推進の参考にさせていただきます。
目標像Ⅳ	市リースの水素バスは見せ物にするのではなく、走るべき。体験的にでも営業運転をすること。	その他	ご意見は市政の参考にさせていただきます。
成果指標	成果指標の根拠が不明確で、市民が公共交通が便利だと感じる割合の目標がなぜ100%ではないのか疑問。 市政としては、目標を100%に近づけるべきだと思う。	原案どおり	成果指標の「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、割合が増加していくことをその方向性として設定しております。 また、関連する実施計画のなかで目標値を定める指標もあることから、関連計画とも連携しながら施策の評価・進捗管理を行うこととしております。
成果指標	総トリップ数が増加している中で、公共交通の利用者目標を増加とするだけでいいのか。分担率で目標を設定すべきではないか。 目標像Ⅳ環境にやさしい交通がどれくらいの分担率で達成されるのか、目標像Ⅰの公共交通を主軸とした交通体系がどれくらいの分担率を想定しているのかを踏まえて示すべき。	原案どおり	成果指標については、計画に基づく取り組みの達成状況を確認するための指標として、わかりやすく容易に収集可能と考えられる指標を設定しております。交通分担率については、調査頻度の観点から本計画の成果指標としては設定しておりません。
施策の推進	市民への意識調査の活用にあたっては、地域別に状況を確認することで、実態把握および効果的な施策推進に繋がると考える。市内一律で現状を把握するのではなく、地域特性を踏まえた状況把握、課題設定が適宜なされることを期待する。	その他	ご意見は今後の施策推進の参考にさせていただきます。
施策の推進	民間活力を効果的に取り入れる視点から、民間事業者の意欲的かつ実現性のある提案を取り入れる仕組みは有効と考える。一方、行政としては、民間事業者の持つ新たな技術やアイデアに対して各方面にアンテナを張り続けるのは現実的ではないと考えられるため、課題を効果的に発信することが大切であると考える。	その他	各目標像毎に交通を取り巻く現状や課題を整理したうえで、今後取り組む施策の基本方針や主な施策等をお示しており、交通課題の解決や交通利便性の向上にあたっては、民間事業者の提案を取り入れながら施策を推進してまいります。
その他	用語集の掲載ページに漏れがある(39ページの「総合交通体系」)。	修正	用語集を修正しました。