

## 交通ルールを守った自転車利用の促進と魅力ある街づくり事業について

交通ルールを守った自転車利用の促進と  
魅力ある街づくり実行委員会

### (1) 共働のきっかけ・必要性

- 市民意識調査でも非常に悪いと結果が出た自転車の運転マナーの改善や、自転車と歩行者の事故の増加を食い止めることが基本的な「課題」であります
- 背景として、高度成長期に急増したクルマと自転車との事故防止を目的に、自転車に歩道を走らせる政策が国民に定着していること、しかし近年「自転車は車道を左側通行」という原則論の再アピールを警察や行政が強めていることがあります
- 生活安全課と共働で事業を行う「愛チャリ City 推進協議会」では、「平地が多くコンパクトな街である福岡市の近距離移動には、健康にもよく、エコな乗り物である自転車が、特に有効である」という前提に立ち、ルール・マナーに則った自転車安全利用の促進をはかることで、自転車のあるライフスタイルが福岡の街をさらに魅力的にしていこうと考えました
- 市民局生活安全課は、一方的に原則論や道徳論を通常のチラシなどで訴えるだけでは課題の解決は難しく、どのように市民に自転車利用のルール・マナーを伝えていけばいいかを、民間団体の知恵、ノウハウやネットワークを活かしながら、現実に即して考え、実践し、幅広い世代に普及していくことが大事と考えました

### (2) 事業目的

現状の法規と道路整備状況を踏まえた上で、自転車利用のルール・マナーと具体的な走行方法とを普及・啓発し、自転車にもクルマにも歩行者にも安全・安心・快適な街をめざす。



### (3) 年間事業実施目標

#### ①愛チャリ City 研究会 (毎月1回)

- ・「愛チャリ City」の実現に向けて様々な立場の人が集い、情報や想いの共有+自由な議論+交流ができる場を創出し、毎月1回を基本に運営します
- ・自転車のルール・マナーについてのみならず、自転車を活用した地域振興・街づくりなども考える場にしていきます



#### ②愛チャリ教室&愛チャリイベント (6回)

- ・座学+路上での実走をセットにした自転車ルール&マナーの安全教室を、トータル6回開催を目標に実施します
- ・子供から大人まで、スポーツバイクから完全ママチャリ派まで、幅広い人に参加してもらえる企画の実施が目標です

#### ③サイクルフォーラム福岡 (1回)

- ・①の少人数での「研究会」とは別に、多くの市民に当プロジェクトの取組みを広げるため大会場での「サイクルフォーラム」を1回実施します
- ・他都市との連携や情報交換ができる体制作りも目標です
- ・会場の参加者のみならず、ここでの情報をさらに多くの人にシェアできるように、映像での発信に取組みます

#### ④愛チャリ City PRESS の発行 (見本号+3回)

- ・昨年度のパフレット形式ではなく、定期発行のタブロイド判フリーペーパーをカラーで、1号あたり10,000部程度発行することを目標とする
- ・駐輪場スペースとのタイアップや協力店開拓も行い、定期的情報発信の素地を作るのが目標

#### ⑤Webサイトによる発信 (通年随時)

公式サイトのほか、Facebook ページ、公式 Twitter のアカウントの運用も行い情報の拡散に務めます



#### (4) 事業実施内容

①愛チャリ City 研究会：これまで5月～10月まで毎月実施しています

前半でテーマに即した資料などのプレゼンテーション～後半に意見交換・議論～交流会というパターンで、下記のような内容を扱いました

開催場所：福岡市役所 15 階会議室

参加者数：毎回十数人～二十名程度で実施

**4月25日→開催告知まで行いましたが、体制が整わなかったため中止としました**

**5月30日→京都の自転車ソーシャルビジネス企業の事例報告・・・行政から駐輪場の整備、運営、レンタサイクル事業、マナー啓発など全てを一括して委託されている**  
(参加者：20名)

**6月30日→ブルーレーンや歩道内自転車道など道路種別、交差点種別などで事務局が実践してみた自転車のルール・マナーを守った走り方の研究報告**  
(参加者 メンバー:10名 一般:1名 行政:5名)

**7月28日→6月に研究した「自転車の実際の走り方」を様々な種別の道路や交差点で実走できるコースを、イベント「愛チャリ City ライド #1」向けに作成し メンバーが事前試走してみた研究報告**  
(参加者 メンバー:9名 行政:2名)

**8月27日→台風の影響で中止となった第1回イベントのリベンジを8/30に実施するにあたり、走行方法と「歩道の徐行」についての確認と議論**

**9月24日→8/30に行った City ライドの映像を編集し、映像を確認しながら、実走した感想・問題点洗い出し**  
～第2回実走イベントのルート案提示→議論

**10月21日→9/27イベント映像をレビューし仮説を検証。現行法と現在の道路状況での「愛チャリ City の走り方」としていくつかの具体的な視座を得ました**  
(参加者 メンバー:7名 一般:1名 行政:3名)

この「愛チャリ研」に参加いただいた一般参加者のうち何人かが、その後、協議会のメンバーとして参加しています。会議当日以外にも時間を使って一緒に資料づくりや仮説、検証などに協力してくれるようになりました。





## ②愛チャリ教室&愛チャリイベント

「自転車ルール・マナーのミニ講座」と「エスコート付き道路実走」をする『愛チャリ City ライド』を8月末、9月末と2回実施しました。

本来は上半期に3回実施したいと思いましたが、8月3日(日)予定した回は台風の影響で中止になっています。



### ・愛チャリ City ライド #1(リベンジ)『自転車で海まで行こうよ』

【参加者 20名 /メンバー: 12名(子供3名含) VC(指導者):5名 一般:1名 行政:2名】

8月30日(土) 福岡市役所集合 ~>ももち浜まで実走

09:00 受付

09:30 プチ講座「愛チャリ City の走り方」

10:00 出発~天神から所定のコースを通りながら舞鶴公園で中間レビュー

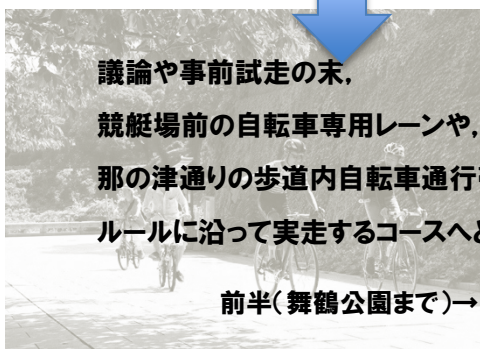
大濠公園をぐるっと4分の3周徐行運転し、唐人町から海へ

11:30 頃ももち浜の海に到着 全体レビュー

12:00 頃解散

メンバーから提案された第1案

【#1Cityライド ルート(案)】  
・福岡市役所→天神エリア→大名エリア→城址エリア→大濠公園→シーサイドエリアを走行



後半(ももち浜まで)→



### 【検証のポイント】

- ◎車道と歩道の使い分けを意識し、車道走行中と歩道走行中の従う信号機の違いや停止線でのルールなども検証。
- ◎また一般の自歩道では「徐行」を徹底。歩道内自転車通行帯は時速12km程度、車道は15～20km程度で、道路の違いによる走り分けも検証。

### 【得られた結果】

- 子供の参加者を意識して歩道中心のコースとしたところ、  
徐行の多さに(子供ふくめて)ほとんどの参加者が疲れたという結果に…
- 「自転車は車道が基本」とアピールするよりも「自転車は歩道では始終徐行！」と徹底アピールするほうが、結果的に自転車は車道を走るようになる





## ・愛チャリ City ライド # 2『博多の風情と潮風の香り』

【参加者 17名 /メンバー：9名(子供3名含) VC(指導者)：5名 行政:3名】

9月27日(土) 福岡市役所集合

～>薬院→平尾→竹下→博多駅→ベイサイドプレイスまで実走

09:00 受付

09:30 プチ講座「愛チャリ City の走り方」

10:00 市役所出発

12:00 頃ベイサイドプレイス到着

12:30 頃解散。

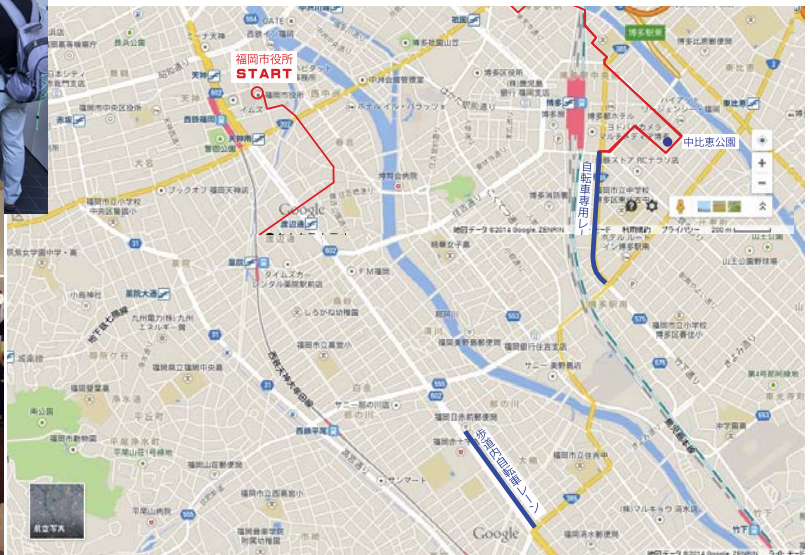
### 【検証のポイント】

◎前回とは異なり一般の自歩道を走ることができるだけでなくコース設定。

基本的に車道を走るが、敢えて幹線道はなるべくはずして、幹線道と平行して走る裏の道を走行した。

◎自転車レーンがあるところはコースに組み入れて走り分けた。

◎「実験」ばかりにならぬよう、クルマでは入れない楽しい道を意識していた。



【得られた結果】

→参加者からは、「走りやすく、楽しかった」との声が多かった

→自転車は車道が基本だが、何もクルマが多い幹線の車道を走る必要はなく、裏道を気をつけて走る方がストレス無く楽しい走りができる

※裏道ならではの危険ポイントもあるので当然注意は必要

→幹線を通らずに走り、急に見なれた場所に出ると、いつもの街なのに意外な新鮮さ・・・つまりそれほど「幹線道路」でしか街の地図が頭に描けていない

→幹線道路沿いは大きな建物・雑居ビルが多いが、裏道には小さな面白い店がいろいろあった・・・自転車なら気軽に立ち寄れる→クルマ族とは違う街の形があり得るのではないか



この回は自転車レーンを整備する部局である道路下水道局自転車課の係長にも参加頂きました。

自転車課係長は、「研究会」にも出席いただいております、一般市民の声を直接聴ける機会として参考にいただいております。

なお、年度当初は、昨年度に早良小で行った「愛チャリ教室」のように、小学校や、地域で自治会の方を集めて行う「自転車安全教室」を、全6回のうち3回程度は行いたいと考えていました。

昨年度から交渉をしていた、いくつかの学校・自治会と交渉を続けましたが、新年度に

なり双方の担当者が代わり、検討に時間を要したこと、校外での実走に対し慎重な意見があることなどから、「道路の実走は難しい」との回答となり実現できませんでした。

那珂南校区の自治会長が、愛チャリ City 研究会に何度も参加して頂いており、ご協力をいただき那珂南校区での「愛チャリ教室」の実施を提案しましたが、可能性があるとしても3月にできるかどうか・・・ということになり、提案を取り下げることにしました。年度内に学校授業での愛チャリ教室、または自治会での地域住民対象の愛チャリ教室の実施はかなり難しい状況となりました。

③ サイクルフォーラム福岡 実施しておりません

④ 愛チャリ CityPRESS の発行 実施しておりません

⑤ Web サイトによる発信

愛チャリ研究会の報告等を Web サイトで発信しております。

#### (5) NPOと市の役割分担

◎ 愛チャリ City 推進協議会

- ・ 各事業の企画／運営
- ・ 必要各所連絡／調整
- ・ Web サイトの作成／管理
- ・ 報告／記録の作成
- ・ 事業費の収支管理

◎福岡市市民局生活安全課

- ・ 各事業の企画／運営のサポート
- ・ 警察／行政関係部署との連携/調整
- ・ 交通ルール及び条例等の情報提供／内容監修
- ・ 開催場所提供
- ・ 広報協力

#### (6) 共働事業のメリット・成果

生活安全課単独での取組みにおいては、日常的にチラシ等による啓発ばかりでしたが、共働事業によって実際の自転車ユーザーの生の意見を反映できるようになりました。それも会議机上での意見交換だけでなく、仮説を実際の道路実走で検証し、現状の問題点の洗い出しを行い、徐行走行の難しさ等を体感し、フィールド実践できたことは、今後の啓発等の取組みにおいてメリットであり成果であったと考えます。

自転車のルール・マナーの徹底を訴えようとしても、法整備も道路整備も過渡期と言える現在、現実はどう走ればいいのかを明確に答え、実行することは困難な状況となっています。自転車をほぼ使わない人、日常の道具として利用している人、趣味としている愛好家とでは、自転車への想いも必要性もまったく異なりますので、「原則論」や「一般的な道徳論」で割り切るのではなく、フィールド実践を“様々な自転車利用レベルの一般市民”と安全利用の観点



から、現実に即した走り方の議論を重ねていくことは、行政単独ではしづらいことではないでしょうか。

また、この活動では自転車課が積極的にご参加いただいている点も大きな意義があります。共働事業によって、異なる局の自転車課と一緒にフィールドを実践し、横断的な意見交換をすることが実現しました。ブルーレーンや歩道内自転車通行帯などの道路を一般の利用者がどう感じるか、また「愛チャリ City ライド#2」で得た視座“幹線道ではない道が、A街からB街に繋がっていることが分かっていたら、自転車はそちらの方が走りやすい”などの情報は、今後の道路計画の参考にさせていただけるのではないかと期待しています。

加えて、他都市との連携にも繋がっていきます。8月の愛チャリ City ライド#1には、広島県の尾道から高速道路公社の理事が個人的に参加してくださいました。自転車を趣味とするこの方は、自転車政策に積極的な尾道の観光大使も務めていて、愛チャリ City 福岡の発信にいつも注目をしているとのことでした。

東京のNPO自転車活用推進研究会（以後「自活研」という。）の理事長や事務局長とも、愛チャリ研究会にも出席するメンバーの紹介で繋がることができました。

この自活研は、東京・目黒の自転車関連団体が集中するビルにあり、自転車活用に関する情報が政策面からビジネスまで集まる「自転車情報のハブ」と言える組織です。自転車政策に強い影響力を持っている小林理事長に直接お会いし、福岡での「愛チャリ City」推進の取組みを知っていただけたことは、福岡市の活動が全国のキーマンに広がり、又繋がるのに役立つに違いありません。

## **（7）共働する上で苦勞した点・工夫した点**

今年度当初に行った団体の組織体制を変更するにあたり、事務処理業務に想定以上の時間とエネルギーを要し、共働事業のスタートに影響が生じました。

「愛チャリ City 推進協議会」は、常設の事務所に専任の事務局員を置き活動する組織ではなく、それぞれ別の仕事を持ちながら「愛チャリ City」の実現に向け活動をしております。

現在「愛チャリ City 推進協議会」が実質的に運営実施している事業はありませんので、共働事業のための実行委員会の事務局業務を、平日の昼間に動けるフリーランスやオーナー経営者が分担する形で行っており、通常の運営でも大変ですが、こうしたイレギュラーな状況への対応はより大変でした。

パートナーである生活安全課はこうした状況をご理解頂き、市役所内の事務処理など様々な形でサポートいただきました。

しかし、それでも十分に対処できなかつたり、大幅な計画遅れに繋がったこともあり、それは当団体の組織構造上の問題であると認識しております。

現在、生活安全課と協議の上、当団体との共働プロジェクトとして実現できる内容で、当初計画した問題解決をできる限り図れるように、少し規模縮小した計画を立て直しております。

#### **(8) 担当者の声・市民の声**

市との共働事業をしているという信頼性で、他地域の自転車政策キーマンとも繋がりやすい。また意外と他県からも注目されており、今後ますます連携を強めるといいのではと思った。

(愛チャリ City 推進協議会メンバー)

安全利用推進部門の企画したイベントに自転車道整備部門が参加し、得た知見から幹線道の裏の道路にブルーのラインを引く提案を検討しているという。また、現実にその推進のためには「一般市民の声」が強い見方となるので皆さん協力して欲しいと呼びかける…といった動きが出ており、ただ研究や検討の場という以上に実際の施策に役に立つ場になったのが素晴らしい。

(愛チャリ City 研究会ご参加の市民)