

第 2 回 福岡市自転車活用推進計画検討委員会 議事要旨

■日時：令和 6 年 10 月 24 日（木）15：30～17：00

■場所：エルガーラホール 7 階 中ホール 1

■出席者：＜委員＞

- 座長 松永 千晶（福岡女子大学 国際文理学部 環境科学科 准教授）
 伊賀上恵子（公益財団法人 福岡観光コンベンションビューロー 事務局長）
 佐藤 信哉（株式会社 VC ドリームス 代表取締役、VC 福岡 監督）
 榊 淳英（福岡市 PTA 協議会 副会長）
 吉中美保子（西日本鉄道株式会社 まちづくり・交通・観光推進部長）
 ＜行政アドバイザー＞
 栗田耕一郎（国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 交通対策課長）
 松尾 直大（福岡県警察本部 交通部 交通規制課長補佐）
 権田 昌也（福岡県警察本部 交通部 交通企画係長）
 松岡 淳（福岡市 住宅都市局 都市計画部長）
 鷺頭 史典（福岡市 市民局 生活安全部長）
 ＜事務局＞
 福岡市 道路下水道局 管理部 自転車課

■議事内容

1. 開会の挨拶
2. 議事
 - (1) 策定までのスケジュールについて
 - (2) 上位計画や関連計画の検討状況について
 - (3) 第 1 回委員会の振り返りについて
 - (4) 福岡市自転車活用推進計画の取組みについて
 - (5) 福岡市自転車活用推進計画の構成について
3. 閉会の挨拶

議事概要

○議事について事務局より説明し、意見交換。

■主な意見（◎座長 ○委員 □行政アドバイザー △事務局）

議事（１）策定までのスケジュールについて

意見なし

議事（２）上位計画や関連計画の検討状況について

◎上位計画や関連計画について取りまとめいただいているが、同時進行でそれぞれの計画が策定中のため、動き等があれば情報共有していただきたい。

議事（３）第１回委員会の振り返りについて

○シェアサイクル利用者へのヘルメット着用について、シェアサイクル事業者と協力してヘルメット着用の重要性などの啓発に取組むという説明があったが、具体的にシェアサイクル事業者はどのようにしているのか。何か方針が出ているのか。

△シェアサイクルの貸し出しが無人ポートのため、利用者のサイズにあったヘルメットの提供、衛生面、管理面等の課題があり、現実的にはなかなか難しい。シェアサイクル事業者においては、利用者が必ず使用するアプリ上での啓発や、よく使われるポートに掲示を行う等、利用者へヘルメット着用を促すような取組みを行っている。

議事（４）福岡市自転車活用推進計画の取組みについて

【「はしる」について】

○取り組み事例案に逆走防止等の表示とあるが、危険な箇所の表示方法も併せて検討してほしい。

△現在、通行空間の整備と合わせて、逆走防止のポールを立てているが、効果的な表示等ができるかについて検討していきたい。

○矢羽根等があるとサイクリストとしては非常に走りやすい。矢羽根以外にラウンドアバウトの運用について、今後福岡市で検討される可能性はあるのか。

△ラウンドアバウトの導入については事務局では把握できていないため、確認させていただきたい。自転車通行空間については、例えば中央分離帯の縮小等も含めて、なるべく走りやすい走行ルートを確保していきたい。

□ラウンドアバウトについては福岡市では今のところ整備予定はない。現在県内で運用されているのは、宗像と八幡東の２つ。今年度中に筑紫野、うきはを含め、あと４つほど運用される予定。

□福岡市内においては駐車監視員活動ガイドラインに沿って、重点的に違法駐車を取り締まりを実施しており、自転車通行空間に駐車している車両についても、積極的に取り締まりを実施している。

□交通規制基準では、自転車歩道通行可の規制を実施する場合は、基本的に歩道の幅員が3 m以上のところに実施するよう規定されているため、これを踏まえ、3 mに満たない歩道については自転車歩道通行可の規制を外している。これは全国的にもそのような流れになっている。

しかし、道路交通法上では、自転車歩道通行可の規制が無くても13歳未満と70歳以上などは自転車で歩道通行可となっている。保護者の方からは、歩道通行可を外したら子供が危ないだろうという意見はあるが、歩行者を守るという観点から規制を外している。児童の方は規制を外した後も歩道を走れるということは、おそらく多くの方が知らないため、色々な機会を捉えて話していただきたい。

【「とめる」について】

○駐輪サービスの利便性向上の項目になると思うが、統一的な駐輪場の満空情報の発信等も行うと便利になると思うのでご検討いただきたい。

△満空情報については、現在中央区の一部の駐輪場で指定管理者の取組みとして行っており、インターネット上に情報を出している。

また、民間駐輪場や官民合同で整備運営をしている路上駐輪場でも満空情報の表示をしているところはあるため、これらの取組みを踏まえながら検討していきたい。

○利用者の視点で言うと、運営者が民間か公共かは関係ない。例えば、統一のフォーマットに皆が情報を追加していくような仕組みをつくり、一つのもので多く見られる、可能であれば、例えば駐車場等も同じような仕組みでやっていくことができるといいのではないか。

△確かにバラバラに情報が出ていると利用者にとっても不便。現在、福岡市の放置自転車対策関連の情報を掲載したチャリエンタウンというサイトがあるが、そこには市営駐輪場の他に、民間の駐輪場も全てではないが情報を載せるようにしている。自転車に関してはここを見ればわかるというように対応を検討していきたい。

◎取組み事例のまちづくりの機会を捉えた駐輪場整備について、ここでは主に駐輪場の量的な話と利便性の話について、自転車活用推進計画に書かれると思うが、道路整備懇談会では、できるだけ魅力的な道路空間づくりという視点から、景観面の配慮も重要ではないかという指摘がされている。駐輪場の量や利便性も非常に大切だが、駐輪場の整備も景観に配慮した整備を検討していただく必要があると思う。

△ご指摘の通り、まちづくりに合わせて整備する際に、建物は工夫されるが、駐輪場だけが無機質で機能面を考慮しての整備のままでいいのかという問題意識を持っている。来年度、橋本駅前に整備する駐輪場は、木製のルーバーで修景を施すこととしている。これからの駐輪場については、景観にも配慮した整備をしていきたい。

【「まもる」について】

○取組み事例のICTを活用した効率的な放置自転車対策について、内容としては放置自転車がどこに保管されているか分かるものと聞いたが、もう1歩踏み込んで、ICTを活用して駐輪マナーについても何かできるのではないか。撤去だけでなく、マナー啓発についても検討していただきたい。

△ICT を活用した効率的な放置自転車対策は、保管場所だけでなく撤去にも活用しており、インターネット上で放置状況等を確認し、効率的な撤去と、撤去された人がどこに保管されているかわかるシステムを運営している。

マナー啓発に繋げることについては、所管する市民局とも意見交換を行いながらどういったことができるか検討していきたい。

□道路交通法は、法令全般で見ると細部に至るまでルール化されており、モラルやマナーとルールの線引きは難しいと思うが、道路交通法に関するものはルールかなと思う。

前回委員会の際に、自転車に関して青切符の導入が予定されていることに触れさせていただいたが、ルールもより一層厳格化されていくと思っているため、この多国共生の中で、外国人にもわかりやすく啓発するには、日本人独特のマナーに比重を置くのではなく、ルールをより明確にし、啓発にあたっていきたいと考えている。

□11月1日からの道路交通法の改正により、自転車運転中ながらスマホや酒気帯び運転の罰則が整備される。今後、益々飲酒運転や携帯電話の使用に対する取締りも厳しくなっていくと思う。

県警としても、そこを重要視し市民局と連携した啓発や周知活動をしている。企業の方にも常々お願いしているが、従業員の方にも広げていただきたい。

○外国人はわからずにルール違反を行っていることが多いと思う。悪いということには気がついていないことがある。啓発の仕方として、ルールを守りましょうということではなく、はっきりとこれはダメですよということで、わかりやすく表現をしていただきたい。

【「いかす」について】

○今年ツール・ド・九州という自転車の国際イベントが県内では小倉と岡垣町、宗像市で開催された。経済効果等ははまだ発表されていないが影響力の大きなイベントであり、県内外から多数の観戦者が訪れており、また、海外からの観戦者も増えてきている。福岡市は今後そのようなイベントに興味はあるのか。

△ツール・ド・九州については、我々も情報収集し、ルートに必要な整備の基準といったことは確認している。残念ながら、福岡市内でナショナルサイクルルートとして整備しようとしているルートは東と西に分かれているが、志賀島や北崎はサイクリストに大変人気があると聞いているので、今後検討していきたいと考えている。

□自転車利活用に関する情報提供や災害対応における自転車活用の検討と書いてあるが、具体的にどういう内容なのか、例えば市として災害対応に自転車を使うのか、それとも一般の方に災害時は自転車を使ってもらえるのか、具体的にお聞きしたい。

△災害対応における自転車活用は、一つは、シェアサイクルの活用があると思う。

防災に従事する市職員が移動する手段として使うというのもあるとは思いますが、具体的にはこれから詰めていきたい。

◎発災して建物が崩れているような状態で自転車に乗るのはかなり危険だと思うが、帰宅困難者の交通手段として使うというのも考えられるのではないか。東日本大震災のときは少し離れたところでも交通機関が止まって帰れなかった人がいるという状況だったが、そういうことは想定されていないのか。

△災害対応時の自転車活用は現計画にもあるが、策定当時は地震発生時の帰宅困難者へのシェアサイクルの活用を考えていた。しかし、関東の事例で、シェアサイクルを開放した際に一齐にシェアサイクルが郊外に行ってしまう、運行再開がなかなか難しい等の様々な課題も見えてきているので、別の方法ができないか検討している。

△災害時の利用というと、災害直後の活用のイメージになると思うが、例えば被災後の避難所においても、シェアサイクルを活用できないかと考えている。他都市において、例えば平成30年の広島市豪雨災害では、被災地支援として市内に臨時のポートを置いて、シェアサイクルを活用した事例もあるため、福岡市においてどの様なかたちで災害時に実装できるか、事業者との対話も踏まえながら、検討していきたい。

○「いかす」に関連するが、いとLab+を発着地点として糸島半島へサイクリングに行くイベントを開催させていただくことになり、約50名の規模で2回ほど開催した。

市民局生活安全部にご協力いただき、4年目となる自転車安全教室を実施しているが、それを今回のイベントと複合でいとLab+の駐車場を利用して自転車教室を開催するができた。企業と行政とスポーツチームが連携して、自転車教室を開催でき、我々としては非常に大きな第一歩だった。

また、ツール・ド・九州を契機に、北九州サイクルフェスティバルというイベントが開催されており、500名から600名のサイクリスト、複合イベントを含めると1,000名を超える方が集まる。今年も三萩野公園という競輪場の目の前の敷地を借りて開催し、海外からも多く来場する予定。

ツール・ド・九州を契機に、このようなイベントが開催することができており、サイクルロードレースだけではなく波及効果があることを報告させていただく。

△そのような民間発意のイベントが計画された際には、連携、支援について検討したい。

□自転車安全教育は、これから自転車に乗る子どもを対象に交通ルールや安全な乗り方を学んでもらうことを目的に、「いかす」と「まもる」を組み合わせるイベントを開催している。毎回大人気であり、定員をはるかに上回る申し込みがある状況。今後も取り組みを続けていきたい。

△「いかす」に関しては、シェアサイクルは福岡市と事業者の共同事業として実施されているが、事業期間が今年度までとなっており、来年度以降の取り組みについては、現在公募を行っているところであり、新たに事業者選定等行い、引き続き取り組んでいきたいと考えている。市の役割は公共用地の提供と広報支援になる。

◎他の上位計画や関連計画でも、総合交通体系の中でのシェアサイクルの活用や、結節点でいかにシェアサイクルをうまく使うかという意見が出ている。

市のシェアサイクル事業者からどこのポートを出てどこのポートに行くのかというODデータの情報提供を受け、分析すると、やはり市内で一番発着とも多い箇所は博多駅の筑紫口であり、そのほかにも

規模の大きい駅でかなり利用数が多いという結果になった。

モビリティハブという言葉もよく出てきているが、そのような観点から、利用者として使いやすいというところでは、交通結節点でしっかりポートを整備していくということが重要になってくるのかと思う。

また、休日やイベント時の利用も少し傾向が見えてきており、例えばペイペイドームは、唐人町駅から多少距離があるが、ここでのチャリチャリの利用が一部見受けられる。ペイペイドームのポートはおそらく 200 台ほど整備されている状況であるが、イベント時にどう活用していくのか、報道では動く歩道をつくる計画があるとかいう話も出ていますが、一方でしっかりポートを整備していくことも必要かと思う。

△シェアサイクルは基本的な運営は事業者が行っているが、市としても公共用地の提供、特に各駅に駐輪場があるので、利用可能なところはポートとして活用できるように市としても支援したい。

□動く歩道については、福岡市都市交通基本計画の改定にあたり募集した民間事業者からの企画提案の一つであり、整備することが決まっているわけではない。今後、事業者と実現に向けた対話を進めていく段階である。

併せて、先ほどモビリティハブという話があったが、バス事業者から九大学研都市駅にモビリティハブのようにシェアサイクルを止められるよう整備をしたいという提案もあった。

□ラウンドアバウトに関連して、清川の交差点はラウンドアバウトではないのかと聞かれることがある。清川の交差点は、走行方法はラウンドアバウトであるが、ラウンドアバウトの定義としては、4つの道路が交差し、この4つとも中央線があり、出入口がしっかり分けられていることであるため、清川の交差点はラウンドアバウトではないことを紹介しておく。

○ラウンドアバウトは増えていく方向にあるのか。

□増えていく方向ではあるが、整備するには土地が必要。加えて、交通量が多いと処理しきれない。これらを考慮すると、福岡市はなかなか整備できる場所が無い。

(5) 福岡市自転車活用推進計画の構成について

□新しい方向性の中で具体的な取り組みというのは、今回示された形で掲載することになるのか。今はまだ骨子だと思うが、基本的な方針やスローガンだけであって、実際どういうことを考えているのかが見えない。それにぶら下がる施策、例えば「とめる」っていうところでは、暫定的に整備した路上駐輪場は、周囲の駐輪場整備にあわせて撤去していくなど、方針や考え方をきちんと示すような構成もあっていいのではないか。

△路上駐輪場については、現在の考えでは暫定的な整備であるため、周囲の駐輪場の状況に合わせて撤去していく方針としており、このようなことも計画に反映していく予定。今回の委員会資料では概略的な部分にとどめている。

◎0章の交通ルールについて、本日行政アドバイザーからご説明いただいた。

原則、自転車の歩道通行は不可だが、13歳未満と70歳以上の歩道通行可能ということは重要だと思うため、追記していただきたい。

△自転車のルールはなかなか知らない人も多いため、0章の中で、今いただいたご意見も踏まえて、ここを見れば自転車の基本的なことがわかるというようなものにしたいと考えている。