

第1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8月8日（木）15：30～17：00

■場所：エルガーラホール7階 会議室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）
榎 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）
鷲頭 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. 委員会の設置について
3. 委員紹介
4. 座長選出
5. 策定までのスケジュール（案）
6. 議事
 - （1）現在の福岡市自転車活用推進計画の振り返り
 - （2）福岡市の自転車を取巻く状況
 - （3）新しい福岡市自転車活用推進計画の策定について
7. 閉会の挨拶

■議事概要

- 福岡市自転車活用推進計画検討委員会について事務局から説明。
- 委員の互選により、座長に松永委員を選出。
- 策定までのスケジュール（案）について事務局から説明。
- 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）現在の自転車活用計画の振返り、（２）福岡市の自転車の取り巻く状況について 【自転車活用推進計画について】

- 計画を策定する前提として、福岡市としてどの程度のレベルの自転車活用推進を目指すのか。例えば、パリでは車線を減らして自転車レーンに変え、市内の移動は自転車利用が自動車を上回っているとの記事を見た。分担率を何%に上げる等、目標値を共有した方が議論もしやすく、具体策も変わるのでは。

△現状、福岡市の自転車通行空間整備や交通マナーなどが不十分な状況がある。

引き続き、自転車通行空間整備やマナー啓発、その他、どの程度推進するかは今後検討していく。

一方、かつて問題だった放置自転車については、様々な啓発や撤去活動などによって改善されているため、維持しながら取り組んでいきたい。

△車線数を減らして自転車通行空間を整備した事例としては、博多駅からキャナルシティまでの通りがある。全市的に既存の道路幅員の中で車線数を減らして自転車通行空間を整備することは、自動車交通の渋滞を引き起こすことにもなるため、まだ交通処理の観点では十分な合意形成ができていない状況ではないと認識している。

□本計画の上位計画に福岡市都市交通基本計画がある。福岡市の今の考えとしては多様な交通手段や選択肢を提供して、公共交通を主軸として自転車も含めた多様な交通手段が連携を図れるような、総合交通体系を目指すこととしている。

◎福岡市都市交通基本計画や福岡市道路整備アクションプランなど、上位計画や関連計画との整合性を取ることが重要。整合性が取れているかを委員会で共有し、上位計画や関連計画で自転車がどう位置付けられるかを確認しながら整理するのがよい。

○自転車を利用する人を増やしたいのか、交通マナーの是正を進めたいのか、総合計画なのでバランスだと思うが、物事を進める場合、優先順位があると思う。どこを一番にし

たいのか。

△通行空間や通行環境の整備、モラルマナーの向上はより重点的に行きたいと考えている。

自転車を活用できる環境が不十分だと考えているため、通行空間や通行環境の整備、モラルマナーの向上など、駐輪場整備なども含め、自転車を活用できる環境をより良くしていくように取り組んでいきたい。

○自転車に関する各取組みの項目の分け方の関連性が見えにくいと感じる。

目的と手段を明確にして、福岡市ではこういうことに取り組んでいくということが全体として見える方が市民の方にも理解しやすいのではないかと。

△この計画としては、まず自転車を活用してもらうために、自転車の利用率向上などを直接目指すのではなく自転車を利用しやすい環境や活用できる環境を構築していくことを目指しており、「はしる」「とめる」「まもる」「いかす」という4つの観点で進めている。

△総花的にはなっているかもしれないが、市民の関心があることや、事故を減らしていくための全国的な取り組みを市としても推進していくという観点で、走りやすい環境、とめるという場所の問題、交通マナーの問題など、4つの観点を掲げるのが一番分かり易いと思う。

□平成16年に福岡市自転車利用総合計画を策定しているが、当時は放置自転車が多く、駐輪場整備や放置自転車撤去、モラルマナーの啓発がメインで、どちらかというと「とめる」、「まもる」が重要であり、適正な利用促進を図ることを目的に進めてきたが、自転車の魅力として多くの方の方に使っていただきたいという意味で「いかす」というキーワードが入っている。それぞれが関連するところではあるが、そこをキャッチフレーズとして何を行っていくかということがこの4つの観点だと思う。

【自転車通行環境について】

○電動キックボードの利用が認められるようになり、幅員が狭い道路等では危険度は増すと思う。自転車の計画だということは分かっているが、自転車通行空間を整備する際に新しいモビリティも含めての走行空間を考慮する必要があるのではないかと。

自転車通行空間の整備形態について、車道内共存や車道混在タイプにおいては、自転車が歩道から通行空間に出てくるときや、形状が十字になっていない箇所は、バスの運転士からは結構危ないという意見がある。道路交通法も関わってくるかもしれないが、例えば自転車と自動車の双方に注意喚起ができるように、道路標示やサインをつけて注

意喚起を行う取り組みはできないか。

また、市政アンケートの「力をいれていくべき道路事業」において、「歩道の設置や拡幅、段差解消など」が最も多く、段差があると自転車が走りにくいいため、それを避けようとして車道に出てくることがある。通行帯を確保するだけでなく段差を無くすことも整備の際に大事なポイントではないか。

△電動キックボードは原付の一種ではあるが、走る空間としては自転車とほぼ同じであるため、自転車通行空間の整備を引き続き推進していきたい。

道路標示の件については、交通管理者とも相談しながら、いい方法がとれるよう取り組んでいきたい。

歩道と車道の段差解消にも取り組むが、路肩の側溝を幅の狭いものにするなど、自転車走行空間が走りやすい状態に整備するよう工夫し、引き続き推進していきたい。

議事（3）新しい福岡市自転車活用計画の策定について

【「はしる」について】

□福岡市は福岡県内では最も自転車通行空間整備の取り組みに力を入れていると認識している。九州のトップというところもあるので、その意識を持って取り組んであると思う。しかし、そもそも十分な道路幅員がないため、整備が進んでいない箇所が多くある。例えば道路の中央が中央線であればそれ以上の整備は難しいと思うが、中央分離帯であれば、中央分離帯を縮小して整備するなど、まだ整備できる可能性がある箇所は多くある。中央分離帯など今まで整備していない箇所も、もう一步踏み込んで整備を進めていただきたい。

【「とめる」について】

○附置義務駐車場の現状と課題のところでは偏りがあるという話があった。各ビルが新たに駐輪場を整備しているが、駐車場の利用状況や稼働率を把握しているか。

△毎年10月、11月頃に駐輪状況放置状況など実態調査を行い、その中で把握している。

○附置義務駐輪場は場所によっては稼働率の低いところがあるように感じている。そもそも使い勝手が良くないなどもあるかもしれないが、知られてないという場合もあると思われるため、例えば統一サインなどで分かり易く駐輪場を表示する工夫があってもよいのではないか。

△稼働率に差がある実態はある。公共駐輪場だけでなく附置義務駐輪場についてもどう案内していくかについては、検討していく。

△チャリエンタウンという本市のホームページで自転車関連の情報を掲載しているが、この中で民間駐輪場も含めて案内し、一部の駐輪場では満空情報を示すといった取り組みを行っているが、市民からももう少しわかりやすく案内してほしいというご意見をいただいているため、今後工夫して取り組んでいきたい。

【「まもる」について】

□警察庁にて道路交通法改正前に前段として有識者会議が開かれており、その中の国民アンケート結果では、自転車ルールについては大体9割が正解している一方、それを守っているという回答の割合はかなり低くなる。警察庁はこの結果をもとに、青切符導入に至ったようだが、必ずしもこの9割が本当に知っているのだろうかと思う。今後青切符の導入に向けて、自転車安全利用の啓発、自転車ルールの周知というところは、しっかり行う必要があると思う。今後とも市と県警が連携し、様々なキャンペーンも行い、より一層密に連携をとり、市民の自転車マナー改善に繋がってほしいと思う。

□現在、市と県警で連携して周知啓発のイベントを開いたり、検挙に当たらない自転車利用者に対しても指導啓発を行っているが、街頭での警察官の活動する時間は限られているため、取り締まりも引き続き行うが、広報効果の高い実効性のある広報・啓発を行っていききたい。

□マナーが悪いのはその通りだと思うが、実際は自転車がどこを歩いていいかなど、おそらくルールを知らないのではないかと思う。何らかの形で、ルールを周知すればマナー自体も上がってくると思う。

○安全教室は現在対象者が小中学生、高齢者、留学生だが、通勤者への啓発も行うといいのではないか。

□福岡市では団体向けに出前講座を設けているが、なかなか事業者には手を挙げていただけないところがある。そこで、通勤時間帯につき、県警と渡辺通の交差点などで信号待ちをしている通勤者に啓発のグッズ配布等で周知を図ることも行っている。

□ヘルメット着用が努力義務化になったが、一方でシェアサイクルの利用者は増えており、その利用者の大半はヘルメットをしていない。そうになると着用率は減るのではないか。今後はシェアサイクルにヘルメットをセットする等、何か考えはあるのか。

△シェアサイクルの場合ポートが無人であるため、そこでヘルメットを貸し出すことは、サイズや衛生面、盗難などの問題もあり、現実的には難しい。現在の対応としては、ア

プリアポートにおいて利用者のヘルメット着用の啓発を行っているが、抜本的な対応というのは難しいと感じている。

△福岡スマートシェアサイクル事業は無人でやっているが、この事業を始めた当初、自転車を貸し出す際に有人では車載ポートを多く設置できないため、無人でできるのかというところから社会実験を始めたという経緯がある。

理想形としては自転車に乗る方がマイヘルメットを持っていただくと良いと思うが、とても高いハードルだと感じている。

シェアサイクル事業者からは、ヘルメット着用の重要性を利用者に伝えていくと聞いているため、協力しながら取り組んでいきたい。

【「いかす」について】

○外国人の入国者数がものすごく増えている。行動も変化してきており、様々な交通手段を使っているのが現状。その中で、どこでシェアサイクルを借りたらいいか分からないなど、自転車の利用が難しいという声を聞いている。インバウンド対応という点でも、市と民間が連携してできればいいと思う。

また、ヨーロッパを中心に脱炭素の流れがあり、その中で、自転車で移動したいという声が多くある。何か提案をするときもSDGsであればいいというのではなく、SDGsであるのが当たり前で、その先、更に何をすることが求められている。公共交通で行けないところは二次交通であり、そこを解決できるのが自転車だと思う。

観光の側面と「まもる」の視点も大事になってくると思う。

△これまで日本の電話番号でなければ登録できなかったが、外国人が持つ電話番号でも登録できるように見直しを行っている。また、アプリの英語版を設けて、その中で、自転車のマナーや通行ルールなどの啓発を行っている。啓発に関しては英語だけでなく韓国語、中国語（簡体・繁体）の4カ国語に対応している。

外国人利用は昨年7月から始めているが、ますます増えている状況。

○外国人も交通ルールを知らないだけで、悪気無くというところもある。諸注意を色々書いてあると読まないと思うので、表示に強弱をつけるといった工夫が必要。