

議 事 録

| | |
|--------------|---|
| 会議名 | 第 4 回 福岡市都市交通協議会 |
| 日時 | 令和 6 年 10 月 30 日 (水) 15 時 30 分～17 時 00 分 |
| 会場 | 西日本新聞会館 16 階 「天神スカイホール メインホールB」 |
| 議事 | 議題 1 協議会の進め方 議題 2 第 3 回協議会の振り返り 議題 3 計画の構成案について |
| 出席者 (敬称略) | 稲永委員、黒瀬委員、辰巳委員、松永委員、馬場委員、神崎委員、清水委員、松崎委員、安川委員 (代理：三根氏)、家本委員、荒牧委員、内野委員、伊藤委員、鈴木委員、窪西委員、古城委員 (代理：高崎氏) |
| 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 | ・議題 1～2 について事務局より説明をお願いします。 |
| 事務局 | ・議題 1 協議会の進め方 議題 2 第 3 回協議会の振り返り <説明> |
| 会長 | ・事務局から説明のあった議事 1、2 について意見や質問等があればお願いしたいが、まず事務局から、第 5 回協議会は、最終案を諮るのか、それともパブコメ後の意見交換なのかを確認したい。 |
| 事務局 | ・第 5 回協議会はパブコメ前の開催を予定しており、パブコメ前の計画案について意見をいただきたい。 |
| 会長 | ・パブコメの対応は事務局一任となるのか。 |
| 事務局 | ・パブコメの内容についての共有等は考えているが、計画案については第 5 回協議会を以てとりまとめることを想定している。 |
| 会長 | ・了解した。他に意見や質問もないようなので、議題 3 について事務局より説明をお願いします。 |
| 事務局 | ・議題 3 計画の構成案について <説明> |
| 会長 | ・目標像 1～4 の内容について意見や質問等があればお願いしたいが、まず、本日欠席の委員より意見があれば、紹介をお願いしたい。 |
| 事務局 | ・欠席の委員の意見を代読する。 |

委員

- ・方針1について、「持続可能な総合交通体系のイメージ図に関連して、駅などの主要な施設がないところにも、まちづくり等と連携し、生活圏におけるモビリティハブや身近な交通結節点を生み出していくといった観点も重要だと考える。」といった意見。
- ・方針4について、「都心部の交通混雑緩和を図るためにも、自動車の流入抑制に向けて、中心部に集中する駐車需要を周辺に分散させていく必要があるが、市が取り組んでいるフリンジパーキングについても、さらなる利用促進のためPR強化や値下げの社会実験など今後も色々としてこ入れしながら施策を強化していくことが大事と考える。」といった意見。
- ・方針8について、「環境にやさしい交通環境づくりの視点として、施設の長寿命化や、低炭素型コンクリートはじめとした材料の活用などにより、ライフサイクル全体で脱炭素化を推進することも重要になってくると考える。」といった意見を頂いた。
- ・これまで協議会を3回重ねてきており、非常にまとまりが良くなってきていると感じている。
- ・P13の公共交通利用者数について、かなり回復をしているという整理になっているが、バスの回復度合いは弱く、コロナ禍前の水準には戻り切らないだろうという見通しを持っている。また、交通モードやエリアによっても利用状況にばらつきがあるので、その辺も触れていただきたい。かなり利用者数が少なくなっているという、この危機感を共有してもらえそうな整理にしていきたい。
- ・自動運転やMaaS、フリンジパーキングなど、新しいモビリティ等の取組みが盛り込まれているが、こうした用語について、そのサービスを導入することでどういったことが便利になるのか、市民や交通に興味を持った学生に伝わるような、コラム的なものが随所に盛り込まれるともっとわかりやすいと思う。
- ・関連して、写真や図などは、福岡市での取組みを中心に掲載されているが、10年後の目指す姿として、先進的で素敵なイメージや写真を掲載してはどうか。例えばヨーロッパの取組み等について公共交通が走っている町並みを含めて示すことで、そういった風景を素晴らしいと感じてもらい、公共交通の利用促進等につながれると良いと思う。
- ・P15の持続可能な総合交通体系イメージ、幹線・フィーダー化のイメージについて、非常にわかりやすく一目でわかると感じた。その上で、交通結節点をもう少し強調してもらいたい。乗り継ぎが不便だと、このイメージの通りには進んでいかないので乗継拠点の整備や交通結節機能の強化が必要となるが、どういったところを乗継拠点としていくのか、どういった機能強化を図るのか、もっとわかりやすいものにしてもらいたい。例えば、駅ではついでに買い物ができるとか、交通広場のない路上であっても近くですぐに乗り換えられるとか、そういうイメージだ。
- ・また、乗り換えると余計お金がかかるという課題がある。西鉄では乗り継ぎ割引等の施策を一部実施しているが、乗り継いだ方が便利でお得というコンセプトを掲げていた。運賃について、乗り継いだ時にそれぞれにお金を払うと負担が大きいので、乗り継ぎの負担を軽くする方式や運賃制度についても触れる必要があると考えている。
- ・P26の地域特性に応じた生活交通の確保イメージについて、非常にイメージしやすいが、もう少し書き込みがあった方がいいと思う。この計画を実施していくにあたっていろいろな地域の方々とも話をしていく必要があるが、その際の基となる資料になると良いと思う。

| | |
|----|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・先ほど申し上げたように、公共交通に乗りたくないという気持ちになってもらわないといけないと思っている。少し古いバスや停留所がさびついているなど私たちも反省しなければならないところはあるが、厳しい経営状況の中でそうなってしまっている部分もある。P30に記載のとおり、みんなが手をつないで支えていくということを、今後もお願いしたい。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗継拠点等について強調した方が良いのではないかという意見だったが、これは即地的に表現した方がいいということか。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・ここで示す絵はあくまでもイメージで良いと考えている。乗継拠点の整備実施にあたっては、地域公共交通計画などに落とし込まれていくと思うので、その具体策に繋がるような方向性やコンセプトを P15 のイメージ図に示しておいた方が良いという意見である。乗継拠点では買い物等が来て、便利で乗り換えしやすいといったイメージを絵に盛り込めると良いと思う。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・単に交通モードを乗り換えるというだけではなくて、その交通結節点での待合の様子や、交通結節点周辺での買い物などの様子を示せるとイメージがしやすいということだと思う。 ・P26 のイメージ図についてももう少し書き込みがあればという意見だったが、具体的にどのようなことを書き込めば良いかイメージがあれば聞かせていただきたい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・例えば、病院や学校、商業施設などが描かれているが、そこで暮らしている人の姿が見えないという点が気になっている。交通は人を動かすための“手段”であるので、“目的地”にももう少しバラエティがあっても良いと思う。また、空白の部分が多く、空間がゆったりしすぎているような印象を持つので、もう少し絵が詰まっていた方がいいように思う。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・家からデマンド型交通に乗って、幹線・支線交通のところまで出て、そこから乗り継いで病院に行く、買い物に行く、といった人々の生活の中での交通というイメージが伝わる方が良いということかと思う。 ・事務局でより市民にわかりやすいように検討していただきたい。 ・また、複数の交通モードを乗り継いで利用する際の通し運賃制度についての指摘があり、指摘の通りだとは思いますが、現状として今の段階で記載できるものがあるのかという事情があると思う。事務局で検討いただき、今後に繋がるような記述を書き込めたらと思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・運賃のあり方の件は、利用者目線での話である。交通事業者にとっては収入が減ることになるが、その負担を誰がすべきなのかということも含めて、具体的に検討することが必要と感じている。まちの費用として支出することも選択肢としてはあると思う。国内外のいろいろな事例を基に示すことや、乗換抵抗の要因として運賃の要素は強いことを示すこと等を検討していただきたい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・まず、前回協議会から今回までの間に、これまでの意見も具体的な話としてかなり反映いただいていることに感謝したい。 ・計画全体の背景となる課題については、危機感の伝え方がやや優しすぎる印象がある。おそらく、これまでの都市交通において今後の 10 年が最も厳しい 10 年になるということになると思われるが、そのあたりの危機感がこの文章からは感じ取 |

| | |
|----|--|
| | <p>りにくい印象がある。現在のサービスは今後維持していくことさえ難しく、かなりいろいろな制約や我慢を強いる可能性があることを伝えていく必要があると思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、この都市交通基本計画でなくても、関連して整理されるガイドライン等があるのであれば、そこで書き加えていくことが望ましいものとして意見したい。 ・P21 方針 4 のシェアリングモビリティの利活用について、都心部の公共交通環境づくりという中で、特に道路に関しては、自転車と歩行者の衝突の回避について取り組むということがあった。また、自転車の車道通行の促進も非常に重要である。車道から出し入れができる駐輪場やシェアサイクルのポートの整備は具体事業としてあると思う。これは国交省が「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」に示していることにも通ずる話かと思う。 ・P27 方針 6 の誰もが安心安全な交通環境づくりについては、11月1日に道路交通法の改正、福岡県においては飲酒運転撲滅条例の改正があり、この数年においても自転車のルールに関しては極めて大きな変化が起きてきていて、今後2年以内に道交法の追加改正の施行がある。10年先を見渡すと、交通ルールはもっと大きく変わるだろうと感じる。重要なことは、市民に、自転車も含めてもう一度交通ルールについての接点を増やしていくということは考えていくべきじゃないかと思う。チャリチャリでは自転車に関する教育の体系化を行っている。例えば、アクティブトラベル、身体的運動を伴う移動に対していろんな交通ミックスを考えていくということは大事だと感じている。 ・P29 方針 8 について、シェアリングモビリティは必ずしもシェアサイクルだけではなく10年経つといろんな乗り物ができてきていると思う。今後のまちづくりの観点だけではなく、乗り継ぎをベースとした交通体系を考えていくうえで、様々なモビリティサービスが選択できる環境を作っていくことが重要。 ・P15 などのイメージ図において、バスのイラストが左右逆になっているため、修正いただきたい。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通ルールについての接点を増やすというのは、教育という面で捉えていいか。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・教育の機会に全てを委ねることだけではないと思う。直近の5年、10年においても変化大きかったが、今後の10年となると、もっと変化が生じるだろう。シェアリングサービスや自転車のマナーだけではなく、最近ではいわゆるカスタマーハラスメントという問題も生じている。単に乗り方などの交通ルールを学ぶだけではなく、交通という全体についてのルールについても考えていくべきではないかと考えている。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・P29 について、様々なモードが選択できるようにという意見だったが、モビリティハブのようなものをイメージしているのか。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・現状では、かなりバラバラな整備が進んでいる状況がある。EV 充電設備、シェアサイクルポート、キックボードポートなど色々な設備が整備されているが、個別に整備が進んでしまうとまちの色合いがばらけてしまうということを危惧している。利用者にとっても、乗り継ぎ場所がわかりやすく、乗り継ぎが便利であることが重要である。モビリティハブというイメージは非常に近い。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車に乗った集団が道幅いっぱい広がって運転している状況をよく見かける。非常に危ない。また、ながら運転も非常に多くて危険。携帯電話に気を取られてい |

| | |
|----|---|
| | <p>るので避けることなく突っ込んでくる。日本人、外国人含め、きちんとした交通ルールの徹底が必要。シェアリングサービス事業を展開している側にもその責任感を持っていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貝塚の JR 新駅に関して、新駅が開業すると鉄道が三路線経由する地域となる。現在の貝塚駅は単なる交通結節点であるが、貝塚公園や貝塚駅周辺の再整備計画も進められていて、今後、大きな交通の結節点となることが期待されている。ぜひ、松島や篠栗など現在路線がない地域へのバス路線も検討していただきたい。 ・九大跡地において脱炭素社会の実現に向けて水素バスの運行などに取り組んでいる。ぜひこういった新しいチャレンジを、市内全域に大きく広げていってほしいと思っている。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の件に関して、委員から何かあるか。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・先ほどの意見は、私自身もまちの中で非常に感じる場所である。国際化が進む今日において、留学や仕事などで多くの国から福岡に来て、そして自転車を多く利用いただいている。国によっても交通ルールが違うことは当然であるが、安全に快適に利用いただくためには、積極的に交通ルールをちゃんと伝えていくことがますます重要になってくるのだと感じる。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・貝塚の交通拠点については、JR との接続や周辺施設などについてもしっかり考えていかないといけないと認識しており、周辺からの新しい移動需要については、例えばオンデマンドバスなど、需要とのバランスも見ながらいろいろな方策を考えていきたい。 ・水素エネルギーの活用については、どのような形で最大限の活用ができるのか、様々な関係者と話をしながら、引き続き検討していく。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・P14 方針 1 運転手不足への対応に関連して、車両や走行空間等の交通インフラのメンテナンスに係る人材確保が課題になると懸念している。事業者としては自動化や省人化、スリム化を図りながら効率化を目指すのが、どうしても保守にかかる人員をゼロにすることやはり難しく、保守そのものをマネジメントしていく人材が必要になってくる。民間事業者だけでは、人材の確保、継続的な教育を担うことが少し難しくなる局面が出てくると感じている。交通を持続可能なものにしていくという視点で、インフラを支える人材の確保といったような記載を検討いただきたい。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・メンテナンスの人材確保について、行政としてどのようなサポートが考えられるか。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・産官学が連携した教育や最先端技術の共有化を図りながら、省人化に向けた取り組みなどがアイデアとして考えられる。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・P14 運転手不足について、県では今年度から重点的に取り組んでおり、来月には官民連携でバスの運転体験会を、西鉄バスや昭和バスにも協力いただいて実施する。運転手不足は広域的な課題でもあるので、県としてもぜひ連携した取り組みを今後も進めていきたい。 |

| | |
|------------|---|
| <p>会長</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・P25、26 の生活交通を考えていくにあたり、広域的に、市域を跨ぐ部分も出てくると思う。実際に、同様の検討も進められていると思う。そうした事情も踏まえて、実施主体に、近隣市町村も含む旨を記載いただきたい。 |
| <p>委員</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・確かに市域を跨ぐ部分が見えにくいかなという印象。公共交通というのは行政区単位で生活が完結するわけではなく、地域を跨いだ行動があるのでそれに合わせたサービスを展開する必要がある。 ・P21 方針 4 について、記述内容に異論はないが、文章の主語が明確になっていないと感じる。ここでは、歩行者の快適性を高めて都心部の回遊性を向上する、そのためのサポート手段として公共交通が充実しているということが都心部の交通のあり方であると言わんとしていると思うが、歩行者についての表現が若干わかりづらい印象を受ける。主な施策においても、快適で高質な回遊空間の創出とあるが、いずれのメニューも何となくハード整備だけの話に見えてしまうため、歩行者を優先する、回遊性を高める、ウォーカブルを推進するといった、わかりやすいキーワードを含めてもいいかと思う。 ・P22 都心拠点間の連携強化と自動車流入抑制のイメージについて、都心部は多様な交通モードが描いてあるが、その中でもやはり歩行者を最優先させるようなイメージにした方が目標像 2 のイメージが伝わりやすいと思う。都心部に青字で示しているコメントを、例えば、「都心部の移動は、歩行者を優先し、その移動を支援する公共交通を充実させる」など、そういった表現の方が趣旨に沿っているように感じた。 ・P16 の交通モードの特性のメッセージ性がよくわからない。P15 のイメージと連動させるような説明ができるとわかりやすいと思う。例えば、都心部中心においては徒歩が優先されることや、郊外においては鉄道やバスが優先度が高いこと、公共交通サービスがないところは自動車に頼らざるをえないなど、そういったことまで P16 で表現できると、メッセージ性が出てくるかなと思う。 |
| <p>会長</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・事務局に確認だが、P21 の主語はだれを想定しているのか。 |
| <p>事務局</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ウォーカブルな取り組みについては、国交省が、居心地がよく歩きたくなるまちづくりとして、道路空間に限らずに公園や河川、広場など様々な空間を含めて、滞在環境の向上に資する取り組みを推進しているところである。今回の交通マスにおいては、主な施策として、快適で高質な回遊空間の創出を進めていくことを掲げている。例示で示しているような道路空間を活用したイベントを、今後もエリアマネジメント団体と連携して進めていければと考えている。 |
| <p>会長</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・委員の指摘は、P21 方針 4 「都心部のまちづくりの進展とともに・・・」という文章について、主語が何かという質問だったが、必ずしも歩行者だけではなく、公共交通利用者も自動車利用者も含めた移動する人を指しているのかと思うがいかがか。 |
| <p>事務局</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・会長から解説いただいたとおり、歩行者だけに限らない概念として記述している。 |
| <p>会長</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・この文章は総括的なものとして、主な施策などの記述の中でウォーカブルや歩行者の視点をより強調していくことでいかがか。 |

| | |
|----|---|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を都心部で使っていただくためには、目的地に魅力的な歩行者空間が用意されていることが必要かと思う。そうでないと、結局、郊外の自動車利用に逃げられてしまう。都心部の交通における最優先される交通モードは歩行者という部分をもう少し伝わるようにしてもらえるといいかと思う。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・ヨーロッパなどのまちづくりでは、都心部は自動車でなく歩行者を中心にすることを考えていて、そうすると、結局のところ、公共交通で寄り付かないといけないということになり、公共交通がセットになってくるという、そういう考え方について意見されているということかと思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・快適で高質な回遊空間の創出は、明らかに歩行者を中心に据えた施策だと思うので、施策名の頭に「歩行者を中心に据えた」など、そういう言葉を足すことは現実的にも可能かなと思う。 ・道路空間の再整備・高質化の中に、「ウォークブル」や「歩きやすい」という観点も加えて、意匠などのデザインだけではなく、歩行者空間を拡充するために「道路空間の再配分」を行うということも併せて、加えられるといいかと思う。 ・危機感を市民と共有するという事は、非常に重要だと感じている。持続可能という言葉が多用されているが、地球環境保護にも非常に数多く使われていて、聞き慣れた言葉になっている。言い換えるとあまり危機感を感じにくくなっていて、すべてに持続可能という枕詞がつく時代になっているのが実態かと感じる。その上で、方針 1 を変えるというよりは、このままでは持続できないというメッセージを、例えば 13 ページや 12 ページ辺りの現状を取り巻く環境の部分で見出しを工夫することを検討いただきたい。持続することがこのままでは難しいから、持続可能にしなければいけないという文脈を市民に伝える必要があると思う。そうしないと SDGs 達成のために持続可能な公共交通体系を作っているというふうに誤解されかねない。 ・P15 持続可能な総合交通体系イメージは、最も重要な部分だと感じている。幹線には必ず鉄道とバスが併走しているが、これまでの議論ではバスの幹線というものもあり得ることを共有してきているため、併走する部分もあれば、鉄道のみ、バスのみといったことを示してほしい。 ・加えて、乗り換えの結節点が重要であることが、これまでの議論でも共有された方向性だと思うが、交通結節点の整備について具体的に図解する、もしくは事例を加えることで、イメージを強調した方がいいと思う。持続可能な総合交通体系というのは、シンプルに言うと、幹線・支線交通、乗り換え、結節点の整備という三つの取組みで実現するというのを伝えるといいかと思う。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・福岡市は、すべて鉄道で幹線を網羅できているわけではないので、その辺りを含めた修正をした方がいいかと思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・P21 方針 4 快適で高質な回遊空間の創出について、ぜひ「利活用」という言葉を追加していただきたい。開発等が進み、空間が整備されて見た目がすごくよくなった。しかしながら、そこが活用されないと、やはり魅力的には感じられないし、楽しくない。それが、歩かないということにも繋がってくる。オープンスペース確保について、これからどんどん整備されるがこちらでも活用されないと、単なる空間になってしまう。ぜひ、利活用という視点を入れていただきたい。 |

| | |
|-----|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通とは、何のモードを指すのかをどこかに明記した方がわかりやすくなると思う。主軸として考えるのは、おそらくバスや鉄道、船だとは思いますが、そういった記述を示しておく、すごく全体が見やすくなるを感じる。 ・P15 のイメージ図はすごく大事。シェアリングモビリティが、都心部でも、郊外部でも重要になってきていると感じる。域内・補完交通として位置付けられているが、現状はどうしても都心部によりがちだと思う。今後、郊外部への拡大も必要だと思うので、そういった意図を P15 のイメージ図や P26 のイメージ図に表現してもらえるといいと思う。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間の利活用は交通施策として考えられるが、オープンスペースの利活用はどちらかというと交通よりもまちづくり分野での活性化というニュアンスに近いように思う。ウォークアブルの取り組みの一つとして位置付けられるかもしれないが、どちらかというと道路空間の利活用の方が、都市交通基本計画での整理としては良いのではないかと感じる。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・P16 交通モードの特性と P15 のイメージ図との対応関係を表現することについて同意する。それぞれの交通モードを総動員して、この総合交通体系を作るという繋がりがしっかりわかるようにしていただきたい。例えば、番号を振って対応関係を明示することなど検討いただきたい。 ・P15 のイメージ図は各委員も重要という認識なので、大きく紙面を取って拡大することも検討いただきたい。 ・P16 は、上の表は交通モードを示し、下の表はシステムを示している。この部分はもう少しわかりやすい表現を検討いただきたい。また、各交通モード、システムのそれぞれの特徴の部分を強調するなども検討いただきたい。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・P16 の上下の整理の意図について、事務局から説明をお願いしたい。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none"> ・指摘のとおり、上は各モードの説明、下はシステムまたサービスといった観点で整理している。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・もう少しわかりやすい表現を検討してもらいたい。交通モードを細分化して、システムも含めた整理もあるように思う。自転車は、個人所有のものとシェアサイクルとある。バスも、コミュニティバスと路線バスで違いがある。検討いただきたい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・P15 持続可能な総合交通体系イメージについて、担当者の方に説明してもらいながら見るとわかりやすいが、説明なしで資料だけだと本当に言いたいことが読者に伝わるか気になっている。ポンチ絵で描かれている、「多様なモードの結節」、「支線等から幹線へのスムーズな乗り換え」などのイメージが、本当に伝わるのかなど懸念している。もっと読み物として丁寧にわかりやすいイメージとなるよう磨き上げていただきたい。 ・下表で示されている渡船が、上のポンチ絵に反映されていないので、船舶だけではなく航路も描画してもらいたい。 ・持続可能な総合交通体系イメージも、P15 右図の幹線・フィーダー化のイメージのように、現状と将来理想像を比較できると、よりわかりやすいかなと思う。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・P15 のイメージは、いただいた意見も踏まえて、この図だけでも意図がわかるように、なるべく工夫をしていただきたい。 |

| | |
|----|---|
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・続いて、施策の推進、成果指標について意見や質問等があればお願いします。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・目標像Ⅳ 環境にやさしい交通 の2点目「シェアサイクルの利活用の状況に関する指標」について、次期自転車活用推進計画において具体的な数値について議論が進むのであろうと思うが、現状ではシェアサイクルの福岡市の人口カバー率はまだまだ足りていないという認識があり、成果指標として設定する際の考え方としては、利用者数や人口カバー率が今後どのようなようになっていくべきか。また、その達成に向けて、例えば道路を活用した公共ポートの割合をどの程度増やしていくのかなどの方向性が出てくると良いと感じる。細かな数字の議論は自転車活用推進計画での話だと思うが、都市交通基本計画の方が計画期間が長いため、大きな方向性を示し、しっかりリンクされたものとしていく必要があると思う。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・指標は定期的に収集可能なデータでないといけない。検討中とはなっているかと思うが、意見を踏まえて引き続き検討いただきたい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・指標について、今回の計画において、公共交通を持続可能にするということが最大の目標としてあって、その中で、幹線、支線の役割分担や、交通結節点の整備が具体的に求められているというのが目標像1である。この観点から言えば、輸送効率を高めて民間事業としても公共交通が成立し続けるということが、重要ではないかと思う。成果指標をみると、乗車人員が設定されているが本当にこの指標だけで目標の達成状況を評価できるのか。もちろん、輸送効率に関して交通事業者からどのようなデータを提供してもらえるのかも関係すると思う。生産年齢人口が減っていく中で、乗車人員がものすごく増えるということ自体が実際難しいのではないかと思うところもある。それよりは輸送人員は概ね横ばいでも、輸送の効率が高まって利便性が高まるということで、結果として市民の方の利便性も高まるし、公共交通を民間事業として継続していく下地ができるということが重要なのかなと思う。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・輸送効率という指標を定期的に計測できるかという点がポイントかと思うので、交通事業者と、計測できそうなのかどうかを検討いただきたい。指摘のとおり、乗車人員のみでは、今回の目標の指標として必ずしも完全リンクするわけではないかもしれない。輸送効率を測る視点も必要かと思う。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号線では、歩道の自転車通行は可としている。ただし、歩道には歩行者と自転車の通行帯の仕分けがない。歩行者と自転車がぶつかりそうになって非常に危険な状態にある。ぜひ、安全な交通環境の形成に向けて、自転車の通行帯を示すなどの取り組みも検討いただきたい。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・日本では、昭和40年代に自動車が増え、自転車と自動車あまりに錯綜して危険な状況となって、歩道上の自転車通行可とした。欧米では、弱者である歩行者を一番守らないといけないと考えて、歩道上の自転車通行可は認めずに、車道に自転車が安全に走行できる空間を確保した。日本では、近年、歩道上での歩行者と自転車の錯綜事案が発生したため問題になり、逆に自転車は歩道ではなく車道を基本とするということに舵を切った。そのため、歩道を自転車が通行できるところもあるが、あくまでもスタンダードは車道であって、歩道は歩行者に配慮しながら通行するという事になっている。こうしたことは標識で示していて、歩行者のみ通行可や、歩行者と自転車通行可というものがある。また、ルールとしては歩道通行可 |

| | |
|-----|--|
| | <p>の場合であっても、徐行しないといけない。また車道寄りを走らないといけないといったルールもある。みなさんが交通ルールをきちんと守っていればそれほど問題にはならないが、実際にはそれが守られていないという実情がある。そのため、このルールの周知、徹底が重要で、注力しないといけない部分。基本的には自転車は車道を通行することになっているため、国道 3 号であれば車線幅員を削るなりして自転車の走行空間を車道上に確保するなどを検討しなければならないということになる。</p> |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・確かに、標識で示されていることはわかる。ただ、現状ではよくわからずに混乱している状況にある。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・その辺りの周知が常時必要なのだろう。 ・その他、成果指標について、本日欠席の委員より意見があれば、紹介をお願いしたい。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none"> ・欠席の委員のご意見を代読する。「成果指標について、プラスマイナスで望ましい方向を示すということも、フォローアップを行っていく上ではわかりやすくしていないのではないか。」との意見があった。 |
| 会長 | <ul style="list-style-type: none"> ・本日は非常に多くの意見を頂戴したが、意見を踏まえ、案の取りまとめに向け事務局の方で検討いただきたい。 <p><閉会></p> |