

令和3年度第2回福岡県交通対策協議会 議事概要

- 1 日 時 令和3年8月18日(水) 10:00~11:30
- 2 場 所 WEB会議(福岡県庁3階 講堂)
- 3 議 事 (1) 福岡県交通ビジョンについて
- ・令和2年度 福岡県交通ビジョン2017の実施状況について
 - ・次期福岡県交通ビジョンについて
- (2) 福岡県自転車活用推進計画について
- ・令和2年度 福岡県自転車活用推進計画の実施状況について
 - ・次期福岡県自転車活用推進計画について

4 議事概要

(1) 福岡県交通ビジョン 令和2年度実施状況報告について

事務局から、福岡県交通ビジョン2017に掲げた各種施策の実施状況及び数値目標の進捗状況について説明を行った。

また、資料2の26ページ①の「交通量が多く事故の危険性が高い道路や通学路などの歩道整備」について、以下のとおり訂正の説明を行った。

- ・県管理道路の通学路 誤「581km」→ 正「556km」
- ・令和2年度末整備率 誤「79.8%」→ 正「80.8%」

○委員からの主な意見・・・特になし

(2) 次期福岡県交通ビジョンについて

事務局から、次期福岡県交通ビジョンにおける、これまでの成果と交通を取り巻く状況の変化、施策体系について説明を行った。

○委員からの主な意見

(平井委員) 県内交通ネットワークの整備や環境への配慮などに取り組んでおり、良いことなのだが、一方で都市部において慢性的な渋滞が発生しており、地域産業の活性化の支障となったり、環境にとっても問題であり、渋滞対策が必要である。渋滞対策としては、道路改良といったハード面、IT技術を活用した信号誘導といったソフト面の両面の対策がある。これまでのソフト・ハード両面の渋滞対策の取り組み内容を伺いたい。また、次期交通ビジョンにおいて、しっかり取り組んでいただきたい。

(事務局) ハード面としては、渋滞を緩和する事業として、県道福岡筑紫野線(須久北1丁目交差点改良)などの渋滞箇所となっている交差点の改良や、県道久留米筑紫野線(神代橋工区)などの渋滞する区間を迂回するバイパス整備、国道385号(那珂川拡幅I期工区)などの現道において不足している交通容量を拡大するための拡幅、西鉄天神大牟田線(雑餉隈~下大利)などの渋滞の原因となる踏切の除却

につながる連続立体交差事業などを実施している。引き続き、必要な箇所の整備を推進していく。

ソフト面として、交通管制センターでは、都心部において、車両感知器などにより、主要幹線道路の交通量や交通渋滞の情報を収集するとともに、収集した情報をコンピュータで解析して信号機のコントロールを行うなどの運用を行っている。また、渋滞情報や交通情報を交通情報板、カーナビゲーションなどを通じてドライバーに提供することにより、交通渋滞の軽減に取り組んでいる。今後も、交通渋滞等の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全を実現する新しい道路交通システムである ITS（高度道路交通システム）の活用に取り組んでいく。

ソフト面として、更に、自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動するパークアンドライドを推進するため、県内のパークアンドライド駐車場について情報発信を行っている。

ハード面、ソフト面含め、次期交通ビジョンにおいても引き続き、渋滞対策に取り組んでいく。

(3) 福岡県自転車活用推進計画 令和2年度実施状況報告について

事務局から、福岡県自転車活用推進計画に掲げた各種施策の実施状況及び数値目標の進捗状況について説明を行った。

○委員からの主な意見・・・特になし

(4) 次期福岡県自転車活用推進計画について

事務局から、次期福岡県自転車活用推進計画における、これまでの成果と自転車を取り巻く状況の変化、施策体系について説明を行った。

○委員からの主な意見

(富山委員) 県内での自転車の利用者については、この間、増える傾向にあるのか。また、交通手段に占める生産人口の割合は増加傾向にあるのか。

(事務局) 次の資料の「自転車を取り巻く状況の変化」資料9の6ページに記載しているが、パーソントリップ調査によると、地域別の自転車分担率は、基本的に増えており、年齢別にみても増えている。

(富山委員) パーソントリップの調査結果しかないからパーソントリップの結果を使用しているのだと思うが、パーソントリップは間隔を空けてしか結果が取れないというのは問題だと思う。こういった自転車利用者を増やすことを、自転車活用推進計画における政策的な目標の1つとして上げるかは次に向けての議論になる。

(辰巳委員) 資料8の8ページについて、目標の(2)で自転車通勤を推進するために企業に対してセミナーを行ったということだが、実際に企業が自転車通勤の推進をする際、シャワーなど自転車通勤に対するサポートが必要なこともあるため、実際ど

れくらいの企業が乗り気になっているのか疑問なところ。今回セミナーを開催した際の企業の反応はどうだったか。

(事務局) 環境面や安全性の問題など、企業にとってのリスクも含め、半数くらいの企業からは、セミナーには参加したがなかなか導入は難しいという意見があった。一方で、セミナー内で社内規定の作り方なども説明しており、半数くらいの企業からは、これらを参考に組み組んでいきたいという声もあった。

(高田委員) 資料10の目標4の9番目、安全利用の関係であるが、昨年末、運輸労連加盟組合の全国区のドライバーを対象に、自転車の危険走行に関するアンケート調査を実施し、約9,000名から回答を得た。プロのトラックドライバーの視点から、自転車の走行ルールやマナーについて課題を洗い出したところ、最近、フードデリバリーが非常に増えており、このフードデリバリーに関する走行マナーについての指摘が多かった。フードデリバリーに関しては、最近では自転車のみならずスクータータイプの原付や小型自動二輪等も見かけるが、ドライバーが危険を感じた走行マナーで一番指摘が多かったものが自転車のすり抜け運転であり、これは回答者の4割近くが指摘している。また、自転車であるため主観的な速度になるが、速度超過という指摘も多かった。安全を守るための当面の施策として回答者の約半数が希望しているものが、街頭での指導や取り締まりの強化であった。したがって、次期自転車活用推進計画においても、そういった点も踏まえた対応をお願いしたい。なお、アンケートの回答内容は、運輸労連加盟組合のホームページにもアップロードされているため、興味のある方は参照してもらいたい。

(事務局) 県警においては、従来から、街頭において自転車の利用者に対する指導取締りを実施してきた。コロナ禍で、自転車等を用いて飲食物を配達するデリバリーサービス等が増加するなど、県民の関心が高まっていることから、これらの業態も含め、自転車利用者全体に対して、引き続き、指導取締りを実施していく。

(稲永委員) まだ全国的な話になっていないかもしれないが、電動キックボードの実証実験等が公道で行われている。今すぐに全国的に乗れるわけではないが、少し先を考えると、今回の自転車推進計画の目標4にあたる、安全に通行する社会づくりの推進で、新しいモビリティに触れておいた方がいいのではないかと。

(事務局) 現時点で入れる入れないは明言できないが、こういう新たなモビリティが出ていくということも含めて、今後、施策をどう入れ込むかを検討していきたい。

(塚原議長) 引き続き協議会でも議論になっていくと思うため、引き続き、意見等をいただきたい。現時点ではまだはっきりとした案はないということである。

(高橋委員) 自転車の事故数が令和2年で目標達成しているということだが、これは、コロナ関連で人流が抑えられた結果が関係していると思う。人流が抑えられて目標を達成したからよしとするのではなく、事故の発生原因をきちんと分析し、さらに今後の対策を考えた方がいいと思うが、いかがか。

(塚原議長) 詳細な分析についてはこの場では難しいと思う。今後どのような対策を取るかは、次期自転車推進計画等の中で議論していくことになるため、本日の意見をきちんと議事に残し、次回の議事に反映させてもらいたい。