

## 令和3年度第3回福岡県交通対策協議会 議事概要

- 1 日 時 令和3年11月16日（火）10：30～12：00
- 2 場 所 福岡県吉塚合同庁舎803会議室（福岡市博多区吉塚本町13-50）
- 3 議 事 (1) 次期福岡県交通ビジョンの素案について  
(2) 次期福岡県自転車活用推進計画の素案について

### 4 議事概要

#### (1) 次期福岡県交通ビジョンの素案について

事務局から、次期福岡県交通ビジョンの素案について説明を行った。

#### ○委員からの主な意見

（辰巳委員）近年このような計画が立てられている中、キーワードは網羅されているが、MaaSという言葉が出てこない。展開する施策の中でMaaSについては触れているか。

（事務局）MaaSという単語はないが、55ページの基本方針2に記載している、AI等を活用したオンデマンド交通等の新たなモビリティサービスのひとつがMaaSだと考えている。

（辰巳委員）オンデマンドとMaaSは違う。近年、他の計画でも直接的な言葉が出てくることが多いため、どこかに直接的なMaaSという単語を入れておいた方がいい。

（塚原議長）明示的にMaaSを記述しても趣旨は変わらないと思うので、工夫してもらいたい。

（運輸局代理）全体的に地域公共交通や道路整備の話もある中、道路や自家用車も含んだ交通を同じ土俵で語っている交通ビジョンは素晴らしい。公共交通政策は、自家用車から公共交通機関に移していく構図で議論がされがちだが、それぞれの役割分担があってそれをどう考えていくかという視点が重要。福岡県は、自家用車と公共交通機関の役割分担をどのように考えているのか。

もう一点は、公共交通は、バス、タクシー、鉄道の中に新幹線やコミバスもあり、色々なモビリティサービスがあるという認識。新幹線や航空ネットワークの整備は国の役割だが、住民一人一人の住まいから一歩出たファーストワンマイルの部分は市町村でしっかりフォローしてもらう必要がある。交通施策に関わる都道府県の役割の部分について、特に市町村との比較においてはどのようにお考えか。

（事務局）まず自家用車と公共交通の調和について、地域公共交通については、守っていかなければ移動手段がなくなる人がいるため、しっかり守っていないといけない。一方で、道路整備などを行うことで自動車なども便利になるため、経済活動を進める上でやっていかないといけない。どちらをどうということはないが、バランスを取りながら調和を取っていく必要がある。

公共交通に関する県の役割については、地域の実情に応じた公共交通を考える上では、基礎自治体である市町村が一番実情を把握しているため、そこをしっかりと考えてもらうことが大事。県としては、補助金を出したり、一緒に考えたりということ支援していくということが役割だと考えている。

(稲永委員) 基本方針3の「1 地域公共交通の維持・確保(1) 持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通の実現」について、持続するということは、これからの地方部の地域における公共交通にとっては重要な課題だということを十分認識されていて、その内容が記載されていると思っている。「地域の実情に応じた最適な運行の確保」という言葉が⑤に出てくるが、これは「コミュニティバスの導入前に」という言葉がついているため、ある程度限定された話の文言の中で書かれている。「地域の実情に応じた」という言葉は新しい何らかの交通を導入する前だけではなく、既存の交通すべてに係る内容だと思う。①～⑦のうち、⑤以外にも地域の実情に応じたという趣旨は中に入っているという理解でよいか。

(事務局) 明示的に書いているところは少ないが、そういう趣旨である。

(稲永委員) 自治体からは、維持自体が難しく、路線が減る話も深刻だと聞いている。単純に現状維持だけで済むのかは、次期ビジョンではかなり重要なキーになるため、「実情に応じた」といったニュアンスは色々なところに使ってもらいたい。

(事務局) 資料の61ページの基本方針3の一番上の枠囲みの2パラ目に「地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の実現が求められている」と記載している。

(原田委員) ビジョンと言いながらかなり総花的で、目標を掲げて5年間でやっていく中で、そもそも事業主体はどこなのか。もう少し中身をブラッシュアップしていく必要があるのではないか。

(事務局) 自転車活用推進計画については、基本的に県や市町村が実施することを書いており、基本的に主体を記載している。交通ビジョンについては、主体が多様で協働して実施していくということで、主体は敢えて書いていない。内部では整理している。

(原田委員) 主体が多岐に渡るという話はよく理解できるが、スローガンではなく、目標として5年間でこれをやるというものであるため、全般的には本当にすばらしくまとめられており、推進してもらいたい、本当に県や地方自治体ができる話なのかということがかなり盛り込まれている。具体的にどこをどうしろというわけではないが、様々なことが網羅されている中、ビジョンとして5年間で目標を達成するという前提であれば、もう少し全般的にブラッシュアップする必要があるのではないか。

(塚原議長) ただ今の意見についてはパブリックコメントまでに検討してもらい、分かりやすくできる部分は分かりやすくブラッシュアップするというので、事務局の方に今後の対応をお願いしたい。

(運輸局代理) 先ほど公共交通政策の部分については、まず基礎自治体が考え、県が大きな方向性を示してそれに向けて導いていくという方向性を示されたと思うが、そういった思想の部分を書くということであろう。例えば、宗像市と西鉄がAI オンデマンドバス「のるーと」を運行しているが、結局これは誰がやるのかというものを明確にするためには、これに対して県がどうコミットしていくかまでをセットで考えないといけないと思う。コメントであるが。

## (2) 次期福岡県自転車活用推進計画の素案について

事務局から、次期福岡県自転車活用推進計画の素案について説明を行った。

### ○委員からの主な意見

(稲永委員) 第1章総論の一番下の福岡県自転車活用推進計画の矢印が、26年、27年以降にも引かれている。交通ビジョンではこの矢印はなかったと思うが、何か意図があるのか。

(事務局) 前回の自転車活用推進計画で次を想定して矢印を記載し、それを今回そのまま踏襲している。交通ビジョンと合わせた表現にする。

(平井委員) 先日西鉄のサイクルトレインの記事が載っていた。自転車のパークアンドライドではないが、色々な鉄道やバスなどを使って所定の所まで移動した後にそこで自転車を利用するといった取組がもっと進めば自転車の有効活用はさらに進んでいくと思うが、今回の施策の中ではどのように考えているのか。

(事務局) 現時点ではサイクルトレインの関係の施策は位置づけていない。

(塚原議長) 利用促進などでつながる部分はないのか。

(事務局) 現在、西鉄さんが実証をやられているが、継続的に続くかは現時点では分からない。平成筑豊鉄道では少しやっているが、計画内に施策を書くまでの成熟度がないという状況。

(平井委員) そのような取組が民間で少しずつ始まっているため、その状況を見て将来的につながられることがあれば、今後検討していただきたい。

(塚原議長) この点について、鉄道事業者から何かコメントがあればお願いしたい。

(コメントなし)

(事務局) 後鉄道事業者と話をし、施策に位置づけられるか検討する。

(塚原議長) 総論において、交通ビジョンも同様であるが、目次がないため、どの施策が何ページにあるかが分からない。パブリックコメント時に目次を付けると読みやすい。

(吉松委員) 目標4の自転車配達員などの事業者に対する自転車の安全利用の啓発について、コロナ禍で自転車配達員が非常に増えており、また、脱炭素社会の実現ということで、一般の方でも自転車を使う方が増えている。自転車は免許があるわけではないため、ルールを守らずに運転している人が多く、思いもよらないところから自転車が飛び出してくる。特に、配達員は急いでいるため、すごいスピードで、また無理矢理割り込んできたりして、ひやっとすることが度々ある。その中で、まずは啓発でいいと思うが、いずれは事業者にさらに守らせる、指導監督をさせる責任について、しっかりルール作りをしなくてはいけないと思っているため、そのことを今後の課題として行政の方としても考えてほしい。

(事務局) 自転車配達員の利用は増えており、警察と協力しながら、47ページの右上の写真のように、配達事業者が開催する指導安全教育の場に行き、自転車配達員への交通安全教育や自転車保険の加入などに取り組んできた。まずは、このようにしっかり啓発を進めていきながら、先ほどご指摘いただいたような点についても、

今後考えていく必要があると思う。

(高橋委員) 最近電動アシスト付き自転車が普及しているが、この計画には電動アシスト付き自転車という記述は見当たらない。電動アシスト付き自転車は特に普通の自転車とは違うという感覚があるのか、あるいは、普通の自転車と一切変わらないという認識でこの計画を立てているのか。

(事務局) この計画を作るにあたり、普通の自転車と電動アシスト付き自転車は変わらないものとして区別はしていない。

(高橋委員) 私は乗ったことはないが、スピードが出やすいとか、特別な点検が必要なのかなどはあるのか。

(事務局) 安全教育でも特段区別したものはない。スピードが出やすいかということ、スタートのアシストがあるため、スタートをするときにスムーズには動ける。

(塚原議長) パブリックコメントまでに何か追記するようなものがあれば準備してもらいたい。

(中牟田委員) 春日市は人口が約11万3千人、面積が14平方キロ強くらいの狭いところで、人口密度も那覇に次いで九州で2番目に高い地域である。朝、特に7時から9時前までの通勤通学時間帯に、狭いエリアで自転車、歩行者、自動車が集中するといった状況が起きている。その時間帯だけでも自転車の専用レーンが作れないか、歩行者と自転車を完全にエリア分けするようなことができないかなどを考えていかないと、毎朝、見守り隊や警察が交差点で見守っているが、人口過密の町でもあるため、危険な状況はなかなか解消できない。先日も大阪で自転車の死亡事故が起きており、自転車の問題は、法的に取り締まるだけで簡単に済む話ではなく、様々なパターンを常に精査しながら取り組んでほしい。

(塚原議長) 自転車も含めた交通の安全という大きな課題だが、事務局の方で、こういう記述で書いている、もう少し補強するなど、その辺りの方針について説明をお願いしたい。

(事務局) 自転車道の整備については、市・町が策定している自転車ネットワーク計画に基づき、そのルートについて自転車歩行空間の整備を行っているが、現道の中で自転車専用レーンを作ることは用地の問題もあるため、車道の路肩部に矢羽根をつけるなどを行っている。委員のご意見を参考にし、検討していきたい。

(中牟田委員) 確かに土地がないため、すぐに作ってくれと言っているわけではない。春日市では、サイクリングができるエリアは限られているが、そういうことをやるということは非常にいいことだと思う。将来的な構想として、解決策の中に様々なアイデアや方針が出てくると思うので、春日市の状況を敢えてお伝えした。

(塚原議長) 交通ビジョンでも稲永委員から意見があったように、地域の特性というのは非常に重要だと思うので、それを踏まえて取りまとめてもらいたい。

(原田委員) 交通ビジョンの中に、自転車の利用まで踏み込んでいることは非常に素晴らしい。安全に関しては、啓蒙や啓発活動は非常に大切で、当然行わなければならないが、事故は避けられないところもあると思う。資料の中に人口10万人あたりの自転車事故発生件数の資料があるが、全国平均に比べ福岡県はかなり事故が多い。

保険の加入を勧めることは非常に大事なことだと思う。新規の自転車であれば、当然販売店に加入を徹底させると思うが、それ以前に購入した自転車はたくさんあると思う。ここをどうやって保険加入に結び付けていくかというところが全く見えないが、その辺についてはいかがか。

(事務局) 自転車保険の加入については、資料の14ページの図表24で、自転車保険の加入割合を掲載している。これは、県政モニターアンケートに基づく状況だが、2020年度で加入率65%という状況になっている。県では、条例で、自転車を利用する場合の加入の義務が設けられているため、市町村への広報や色々な広報媒体を使って周知しており、学生などには、入学の機会などを通じて周知を図っている。

(原田委員) 保険の65%という話は実態とかなり乖離しているのではないか。新しく購入した場合や通学に使う場合は、当然加入しなさいということはあると思うが、既存の自転車まで含めると、分母の数がかなり小さいのではないか。身の回りの話から言うと、多分実数というのはここまでは追いついていないと思う。事故は起こるということを前提にすると、やはり保険の加入というのは非常に大事であるため、更に加入促進に向けて取り組むべき。

(加地委員) 自転車の施策については、他の交通手段に対して非常に低く位置を置いているのではないか。1人の尊い命を運ぶ交通手段としては、他の交通手段と同じ価値があり、そういう意味からすると、規制や保険の問題への考え方が変わってくる。交通手段を考えたときに、自転車の価値というものをもう少し再評価し、その上で施策を考えていく必要があると思うが、その点についてはどうか。

(事務局) 自転車が今後重要であるということで、個別に自転車活用推進計画というものを作っている。資料3の4ページにもあるが、交通手段として近距離であればやはり自転車は優位であるということもあり、自転車もしっかり計画に位置付けて活用の推進を図っていく必要がある。

(加地委員) 自転車が手段として便利だということより、命の尊さという視点で見ると価値が変わってくる。1つのスペースや土地を考えたときに、自転車で1人が移動することと車で移動することはスペースも相当違うため、自転車に対する価値の見方を考えないと根本的な解決策にならない。その辺を考慮して施策に活かしてもらいたい。

(塚原議長) ご指摘を踏まえ、パブリックコメントまでにブラッシュアップしてもらおうということで事務局に対応をお願いしたい。