

令和4年度第1回福岡県交通対策協議会議事概要

- 1 日 時 令和4年11月15日（火）14:00～15:00
- 2 場 所 福岡県庁3階 講堂（福岡市博多区東公園7番7号）
- 3 議 事 (1) 福岡県交通ビジョン2022及び第2次福岡県自転車活用推進計画について
(2) 福岡県交通ビジョン2017及び前福岡県自転車活用推進計画の総括について
(3) その他

4 議事概要

(1) 福岡県交通ビジョン2022及び第2次福岡県自転車活用推進計画について

事務局から、福岡県交通ビジョン2022及び第2次福岡県自転車活用推進計画について、説明を行った。
また、あわせて九州MaaSの動きについて、説明を行った。

○委員からの主な意見

(稲永委員) MaaSについて、現在、福岡県内は民間主導で色々な取組が推進されていると認識している。一方で地方ではなかなかMaaSの取組が進んでいない状況もあるかと思う。九州MaaSを含め、全国的に日本版MaaSが広がりつつあるので、都市部ではない地域の取り残しは避けるべきだと考える。

一気に大きなことを始めるのは難しいと思うので、まずは乗換案内などの取組から必要か考える。県として、このような取組から進めていただく方がいいのではと思う。

(河津委員) MaaSについて、利用者が利用しやすい環境をつくり、公共交通を使っていただき、また観光という面でも利用していただくという方面で、九州運輸局も九州MaaSプロジェクト研究会にオブザーバーとして参加している。

国土交通省においては、今年8月に「地域交通のり・デザイン」の提言が出されたところ。未来志向で丁寧な調整、建設的な協議を経て、その地域にあったオーダーメイドの計画をつくるということが大切だということが定義されている。この提言は、地域公共交通計画の策定という形でつながっていくと思う。

令和3年度に幹線補助の要綱改正があり、令和7年度から地域公共交通計画の策定が補助を受けるための要件となっている。現在、各市町村、各県において、地域公共交通計画を策定しているところである。それぞれ各自治体が策定するものではあるが、やはり市町村をまたぐ幹線もあるため、福岡県においても策定の検討をお願いしたい。

(清水委員) MaaSについて、経路検索は、ナビタイムのものをマイルート（MaaSアプリ）で使っており、経路検索は常にできるようになっている。マイルートを活用して、企画乗車券や様々なサービスを掲載することで、誘客を図れる。このようなことについて、九州MaaSプロジェクト研究会においても、話を進めているところ。ぜひ積極的な参加をお願いしたい。

また、一つお願いがある。交通事業者においては、新型コロナウイルス感染症や国際情

勢の影響も受け、非常に傷んでいる。そういう中で新しいことを始めるには財政的な支援が必要になると思っている。どうか支援をお願いしたい。

(事務局) 県としては、MaaSのみならずデジタル化について、ダイヤ、運行状況などオープンデータ化等が必要だということで、市町村向けの研修会や助言などに力を入れている。例えば、補助制度もすでに設置しているが、今後とも市町村のオープンデータ化に対しても取り組んでまいらる。

(塚原会長) MaaSの活用については、稲永委員からも御意見があったとおり、福岡県は県土も広いため、都市部だけではなく地方部にも推進していただきたい。また高齢者等にも使いやすい形で進めていただければと思う。

(2) 福岡県交通ビジョン2017及び前福岡県自転車活用推進計画の総括について

事務局から、福岡県交通ビジョン2017及び前福岡県自転車活用推進計画の総括について説明を行った。

○委員からの主な意見

(塚原会長) 前自転車活用推進計画の目標値(自転車関連事故の発生件数)について、実績4,000件だとわかりにくい。4,000件以下とした方が誤解がないかと思う。

(事務局) 第2次自転車活用推進計画においては、自転車事故の発生件数2,200件以下という記載にさせていただいている。

(稲永委員) 自転車の事故に関して、福岡県内の死亡事故の件数が分かれば教えていただきたい。

(事務局) 死者数は、平成29年で17人、平成30年で20人、令和元年で12人、令和2年で9人、令和3年で18人、令和4年1月から10月で3人となっている。

(鞭馬委員) 自転車通行空間の整備について、道路によっては道路幅員が狭くなり、大型車が通行する際に、自転車との間隔が取りづらく、自転車の後ろを走行するような状態が続いている。その影響で、運行の遅れや乗務員の休憩時間等が割かれている状況である。

(事務局) 自転車の安全と車両の円滑な通行ということで、なかなか厳しい課題ではあるが、御意見として承り、今後反映させていければと思う。

(塚原会長) 道路空間を広げるのが一番いいが、なかなか一朝一夕には進まないもので、行政の方で利用者の皆様の御意見を諮りながら円滑に進めていただきたい。

(中井委員) 自転車通行空間の整備の影響で、渋滞が起こっている。そういうことも考慮してほしい。先ほど事務局から説明のあった自転車事故については、自転車に過失がある事故なのか教えていただきたい。

また、海外のメーカーの電動アシスト自転車が原付のバイクと遜色ないようスピードで走っている。そういうところを調べていただきたい(安全性、正規のものなのか)。

(松岡委員代理) いわゆる電動アシスト自転車などについては、その出力によって、原付のバイクと同等の扱いとなることから、実際に検挙する場合には、出力を計算して、何の違反になるかということで確認している状況である。

自転車事故の過失については、自転車側に違反がない場合の事故が8割となっている。