

「第11次福岡市交通安全計画（案）」に対する 市民意見への対応

1 パブリック・コメント手続の実施概要

(1) 実施の目的

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条第1項の規定に基づき、福岡市交通安全対策会議において、令和3年度から令和7年度までの本市の交通安全施策の大綱となる第11次福岡市交通安全計画の策定を進めるにあたり、市民等の意見を反映させるため、パブリック・コメント手続によって原案を公表し、意見募集を実施しました。

(2) 意見募集期間

令和3年9月17日（金）から令和3年10月18日（月）まで【32日間】

(3) 実施方法

①公表方法

市ホームページに掲載するほか、次の施設で資料の配付・閲覧を行いました。

○福岡市役所本庁舎・・・情報プラザ（市役所1階）、情報公開室（同2階）
防犯・交通安全課（同7階）

○区役所等・・・各区役所情報コーナー、早良区入部出張所、西区西部出張所

②意見の提出方法

意見については、郵送、ファクシミリ、電子メール、持参による受付を行いました。

(4) 意見の提出状況及び対応

①意見提出者総数 4名

②意見件数 22件

③意見への対応

修正あり : 0件

原案どおり : 22件

(参考) 意見分類

該当項目		意見数
計画の基本理念		6
第1章	道路交通安全	5
第1節	道路交通安全についての目標	
第1章	道路交通安全	11
第2節	講じようとする施策	
合計		22

2 市民意見要旨、意見への対応と考え方

NO	頁	意見要旨	意見への対応と考え方
計画の基本理念（6件）			
1	1	<p>脱炭素都市を目指すことも考慮して車中心の道路設計から、自転車、屋根付き自転車、移動用車椅子、ペロタクシー中心の道路設計に転換するべきではないか。</p> <p>具体的には、天神・博多地区の再開発で、空中自転車道路を建設して、福岡市や周辺の住民が通勤や買い物で街に出かける時に、自転車でいきたいと思わせる仕組み作りが必要。</p> <p>また、空中自転車道路には休憩所を設置して天神・博多地区の新たな空中商業スペースとして移動販売車などの商用利用を可能とし、低炭素都市の象徴とするのが良いのではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
2	1	<p>基本理念（2）については、「歩行者及び視聴覚障害者優先の交通安全思想を基本とした施策の推進」に変更すべき。</p> <p>歩行者が視聴覚障害者の恐怖感を取り除くことから始める必要がある。</p> <p>自転車は原則車道を走行する、車道が怖い人は、歩行者及び視聴覚障害者に恐怖心を与えないように歩道を走行する、車は車道では自転車に恐怖心を与えないようにするなど、自転車、自動車運転者の意識改革が必要。</p>	<p>原案どおり</p> <p>視聴覚障害者を含む全ての歩行者を優先する交通安全思想を基本として、施策を推進してまいります。自転車利用者については、「自転車の安全利用に関する条例」に基づき、警察、地域及び各種団体と連携し、街頭キャンペーンや学校での自転車教室、地域や企業に出向いての出前講座を実施するなど、全市的に自転車走行マナーの向上を図ってまいります。また、自動車運転者については、四季の交通安全運動などのキャンペーンや出前講座など、様々な機会を捉えて、運転者のマナー向上に向けた取組みを実施してまいります。</p>
3	1	<p>買い物弱者に対する政策が必要。</p> <p>自転車宅配が担うと思うため、業者への助成金や行政との協業が必要ではないか。</p> <p>また、高齢者が詐欺等に合わないよう、配達員の行政への登録制などの仕組みが必要ではないか。</p> <p>買い物弱者の政策が打たれることで、高齢者の免許返納は進むと思う。</p>	<p>原案どおり</p> <p>高齢者等の買い物弱者への支援については、日常生活の支援施策の一つとして福岡市保健福祉総合計画に位置付け、移動販売や臨時販売所の開設等、民間事業者等と連携しながら、地域の実情、ニーズに応じた地域の支え合いを主体とした事業として推進しているところです。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	3	<p>2（4）新型コロナウイルス感染症の影響の注視について</p> <p>ウイルスとの関係があいまいで、具体的ではない。</p>	<p>原案どおり</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響については、予測しにくい部分が多くあり、5年間の計画期間を通じて注視していくとともに、必要な対策については臨機に着手してまいります。</p>
5	3	<p>2（3）高まる安全への要請と交通安全、（4）新型コロナウイルス感染症への影響の注視について</p> <p>バスやタクシーなどの運転手が交通ルールを守っていない。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
6	3	<p>3（1）先端技術の積極的活用について</p> <p>先端技術の活用（案）として、ゴーグルや眼鏡に必要な地図情報を表示するIT機器が開発されれば、進行方向を見ながら、情報確認ができるため、ながらスマホ等による事故のリスク軽減になるのではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

NO	頁	意見要旨	意見への対応と考え方
第1章 道路交通安全 第1節 道路交通安全についての目標（5件）			
7	5	<p>計画の中に、違反した運転の数や摘発数も入れるべきではないか。</p> <p>自転車マナーや法令が全く守られておらず、9割が何らかの違反をしており、市は現状を分析することが必要。</p> <p>チャリチャリで電動アシスト付き自転車のシェアサービスが開始されたが、さらに自転車のスピードが速くなるため怖い。</p>	<p>原案どおり</p> <p>交通違反検挙件数等は計画に記載しておりませんが、周知することにより、効果があると考えられます。また、現状の分析に関するご意見についても、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>シェアサービス利用時に事業者が安全運転を啓発するなど利用者に安全利用を促すよう取り組んでまいります。</p>
8	6	<p>福岡市の交通事故発生状況をみると、AIによる危険察知の自動ブレーキである程度軽減できると思われるため、下記の通りにすべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動制御技術を導入した車へ補助金を出す。 ・年齢や運転経験年数により、自動制御技術搭載車限定免許とする。 	<p>原案どおり</p> <p>安全運転サポート車や後付けの急発進防止装置の購入助成については、国の補助制度が開始され、令和3年度も継続して実施されており、今後も国の動向を踏まえるとともに、他自治体の助成制度の効果なども注視しつつ、助成による支援の必要性も含め、普及促進策について総合的に検討してまいります。</p> <p>また、令和2年6月の道路交通法の改正により、高齢運転者については、より安全に運転を継続していただくため、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全機能を備えた安全運転サポート車（サポカー）に限って運転できる免許が令和4年6月までに創設されることとなっています。</p>
9	7	<p>自転車運転者は、歩行者、視聴覚障害者、対向自転車に恐怖感を与えないよう、街の意識の変更が必要。</p>	<p>原案どおり</p> <p>全ての人の交通安全が確保されるよう、「自転車の安全利用に関する条例」に基づき、警察、地域及び各種団体と連携し、街頭キャンペーンや学校での自転車教室、地域や企業に出向いての出前講座を実施するなど、全市的に自転車走行マナーの向上を図ってまいります。</p>
10	8	<p>自転車関連事故の72.8%が交差点及び交差点付近で発生しているとのことだが、信号のある交差点と、信号のない交差点で分けて評価する必要があると思う。信号のない交差点で危なかったことが多々ある。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
11	10	<p>3今後の道路交通安全対策を考える視点、(1)歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上について</p> <p>啓発では足りない。</p> <p>違反についてのデータを集め、警察と連携すべきではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
第1章 道路交通安全 第2節 講じようとする施策（11件）			
12	14	<p>1 飲酒運転の撲滅、(3) 運転者教育等の充実について</p> <p>事故を起こしたり、検問にかかったりする人は常日頃から飲酒運転している可能性が高いので、そのような人の情報把握に努め、事前に防止できるような対策を行う必要があるのではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>県飲酒運転撲滅条例に基づく、違反者に対するアルコール依存症に関する受診の義務付けの他、通勤・通学途上の違反については公安委員会から通勤先又は通学先である事業者にもその旨を通知することになっております。また、飲酒運転に係る通報の義務化や罰則の周知など、飲酒運転の撲滅に向け取り組んでまいります。</p>

NO	頁	意見要旨	意見への対応と考え方
13	16	<p>2自転車安全利用の推進、(1)自転車利用環境の総合的整備について</p> <p>自転車レンタル業務については、事件事故を懸念し、大幅縮小が必要ではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>シェアサービス利用時に事業者が安全運転を啓発するなど利用者に安全利用を促すよう取り組んでまいります。</p>
14	16	<p>2自転車安全利用の推進、(1)自転車利用環境の総合的整備、イ自転車等の駐車対策の推進について</p> <p>コロナ禍で急増している自転車宅配の駐輪場所の確保が問題となっているため、自転車宅配専用の駐輪ゾーンを決めることが有効ではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>自転車を駐輪する場所については、公共性の高い駅周辺などでは行政で、それ以外のところは民間で確保を行っており、それぞれの責任において適切な駐輪ができるよう努めております。</p>
15	17	<p>2自転車安全利用の推進、(2)交通安全教育及び指導・啓発について</p> <p>市職員が自ら毎日問題の多発している地域を巡回すべきではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>都心部において、市職員である自転車安全利用指導員を配置し、自転車安全利用の指導・啓発を行っており、今後とも自転車走行マナーの向上に取り組んでまいります。</p>
16	17	<p>2自転車安全利用の推進、(2)交通安全教育及び指導・啓発について</p> <p>反射材用品等の取付けについては、反射材ではなく点灯型のテールランプとすべきではないか。</p> <p>また、灯火点灯の徹底は薄暮から夜間の時間帯とせず常時とすべきではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>反射材用品等は、薄暮から夜間の時間帯における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できると考えております。</p> <p>福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例で、自転車利用者の責務として、夜間においては、前照灯を点灯するとともに、尾灯を点灯し、又はそれに代わる物として自転車関係法令に定める反射器材を備え付けることとしておりますので、ご意見も参考にしながら、運転者へのルール・マナーの啓発を推進してまいります。</p>
17	17	<p>2自転車安全利用の推進、(2)交通安全教育及び指導・啓発について</p> <p>指導啓発について不十分だ。自転車は原則車道、歩道は歩行者優先のこと、自転車で違反した場合、処罰、賠償の責任を負うことを明記すべきではないか。</p> <p>自転車安全利用指導員におしチャリの推進をさせるのではなく、スピーカーをつけて自転車のルール等をアナウンスさせてはどうか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
18	18	<p>2自転車安全利用の推進、(4)自転車利用者に対する交通指導取締りの推進について</p> <p>市は違反のデータをとり、警察に提供すべきではないか。データがあることで、市はターゲットを絞った教育、啓発ができ、警察はピンポイントで摘発ができ相乗効果が生まれると思う。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、具体的な施策検討の際に参考とさせていただきます。</p>
19	18	<p>2自転車安全利用の推進、(5)「福岡市自転車の安全利用に関する条例」等の周知、イ押し歩き推進区間の指定について</p> <p>渡辺通四丁目交差点から警固神社方向への50mは、西鉄改札口に面しているため押し歩き推進区間に追加すべきではないか。</p>	<p>原案どおり</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

NO	頁	意見要旨	意見への対応と考え方
20	19	<p>3道路交通環境の整備、(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備について</p> <p>住宅街などの一方通行の道や川の橋などで補助標識がない道が多く、自転車は逆走している。 このような道は「自転車を除く」の補助標識を付けて、自転車の逆走を許可してもよいのではないかと。 また、「軽車両を除く」は、子どもには解りづらいため、「自転車を除く」と明確に表記(もしくは列記)して学校でも校区の道について意識してもらおうのが良いのではないかと。</p>	<p>原案どおり</p> <p>「自転車の安全利用に関する条例」に基づき、警察、地域及び各種団体と連携し、街頭キャンペーンや学校での自転車教室、地域や企業に出向いての出前講座を実施するなど、全市的に自転車走行マナーの向上を図ってまいります。</p> <p>なお、一方通行規制の対象となる車両から自転車等の軽車両を除くかどうかについては、道路の広さや自転車の交通量等から個別に検討して実施していますので、「慣例的に自転車が逆走をしているから」という理由で「軽車両を除く」の補助標識を設置することはできません。</p> <p>また、「軽車両を除く」を「自転車除く」に替えることについても、自転車以外の軽車両の通行状況を踏まえて見直しています。</p>
21	19	<p>3道路交通環境の整備について</p> <p>自転車や原付バイクが左折専用車線がある道で直進する際、交通ルール上は、交差点まで左側通行となっているが、左折専用車線で左折した先に横断歩道がない場合、車はスピードを緩めずに左折して危険(特に博多口側の博多駅前)。 自転車や原付バイクは直進不可なのか、直進レーンに車線変更なのか、標識などで明記すべきではないかと。</p>	<p>原案どおり</p> <p>道路交通法上、自転車や原付は、原則一番左側の車線を通行しなければならないこととなっています。</p> <p>ただし、ご質問のように、左折車線が設けられた交差点において自転車や原付が直進をする場合には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車を含む軽車両は、左折車線から直進 ○ 原付は、直進車線から直進 <p>することになります。</p> <p>いただいたご意見は、自転車・原付バイク安全利用の啓発の際に、参考とさせていただきます。</p>
22	23	<p>3道路交通環境の整備、(3)幹線道路における交通安全対策の推進、キ道路の改築等による交通事故対策の推進について</p> <p>自転車事故等のリスクを軽減するには、自転車専用道路の整備も必要。 自転車で車道走行する場合に問題となるのは、車との距離の近さであり、これを早急に解消するためには、白線1本で区画された路側帯の整備(白線の引き直し)だと思ふ。 自転車通行空間ネットワーク整備計画で着手予定の道路全体の路側帯の白線の引き直しの早期完了を要望する。</p>	<p>原案どおり</p> <p>自転車通行空間の整備を行う際には、関連法令に基づき、交通の状況等を考慮しながら、道路を構成する車道、歩道、路肩、自転車通行空間などの配分を検討し、交通管理者との協議を経て決定し整備を行っており、白線の位置を変更し、路側帯を広くする際にも前記の手順が必要で、そのため、線を引きなす際には、より安全となるようあわせて着色や矢羽根等による自転車通行空間の整備を行っております。</p> <p>自転車事故のさらなる減少を図るため、ソフト・ハード両面での総合的な対策を実施してまいります。</p>