議　事　概　要

1　会　議　名	令和６年度第１回太宰府市総合交通計画協議会
2　開 催 日 時	令和７年３月２７日（木）１０：００～１１：２０
3　開 催 場 所	太宰府市役所　４階大会議室
4　出 席 者 名	【委員】 大枝委員（会長）、池田委員、草場委員、髙橋委員、冨士原委員、齋藤委員、山口委員、楠田委員、八尋委員（副会長） 【関係人】 緒方氏(福岡国道事務所)、右近氏(福岡県)
5　議　　題	【議事】 議題　太宰府市総合交通計画（案）について

6　内　　容

事務局	（開会挨拶）
楠田市長	（挨拶）
	（傍聴人入室）
事務局	議事に入る。進行については、太宰府市総合交通計画協議会規則第 6 条の規定により大枝会長にお願いする。
大枝会長	議題は 1 件。「太宰府市総合交通計画（案）について」となる。 事務局から説明を受け、議論したいと考えている。事務局は説明をお願いする。 【議題　太宰府市総合交通計画（案）について】
事務局	（資料説明）
大枝会長	これまでの経緯も含めて事務局から説明があった。 資料 1 の 9 ページに体系図の記載があり、平成 29 年度から令和 4 年度にかけて基本方針と基本目標、令和 5 年度に施策の方向性を検討した。方針 3 については事務局か

	ら説明があったように、立地適正化計画や地域公共交通計画と整合を保つ必要があるため、今回の協議会では方針１と２の事業・プロジェクトについて議論したい。 　方針１の事業・プロジェクトに対し、ご意見やご質問等あるか。
八尋副会長	パークアンドライドの推進について、鉄道駅に関しては、西鉄は都府楼前駅、二日市駅、太宰府駅、五条駅がある。JR も二日市駅と都府楼南駅がある。そういった鉄道駅周辺にパークアンドライドをどの程度開発しているのか。もしくは開発中なのかを確認したい。
事務局	パークアンドライドの検討については、市が駐車場を所有していくという可能性も１つとして考えられるが、資料１の 20 ページに記載しているように、既存の民間企業が所有している施設、西鉄や JR が所有している施設等を活用できないか検討してきた。 　前回の協議会のご意見を踏まえ、駐車場の配置場所の問題や、観光客の行動を変えるため付加価値の検討も必要と考えている。公共交通の運賃の割引、周辺の商業施設や太宰府天満宮周辺の土産物店の割引券やポイントの付与等を民間企業等と連携していくことも検討していきたい。
八尋副会長	現在、利用者に対して何か優遇措置は実施しているのか。
事務局	現在は実施していない。別の施策になるが、MaaS アプリによる企画乗車券の造成も検討している。パークアンドライド利用者に企画乗車券を発行する際も交通事業者等との連携が必要。イオン大野城、ゆめタウン筑紫野の駐車場に関する情報提供は行っているが、買物割引といった連携までは実施できていないため、そういった協議を実施していくことを検討している。
八尋副会長	着々と進めていってほしい。利用者側からすると割引特典があることで行動が決まることもあり、公共交通を利用することにも繋がっていく。
事務局	１人で来られた場合と家族４人で来られた場合、駐車料金と付加価値を比較することが考えられるため、車を利用しなくてもお得感やメリットが感じられるような施策も必要と考えている。
委員	パークアンドライドの利用件数の実態を把握しているか。把握しているのであれば利用件数の推移の状況も教えてもらいたい。 　資料 1 の 24.25 ページ、混雑状況の発信や駐車場の満空情報の発信は、すごく有効な施策。駐車場が満車であれば、時間帯や駐車場を変えるといったことに繋がる。情報発信はリアルタイムなのか。また、太宰府市交通情報案内システムを閲覧する際、サイトにアクセスするしか方法がないのか。道路を走っているときに目先の駐車場が満車とわかるようになっていると、ドライバーに伝わりやすく、より効果的となる。システムにアクセスしなくても道路上でも取得できるような情報発信を実施しているか。

事務局	パークアンドライドに利用できる駐車場の情報を発信しているのみとなるため、実際に駐車されて本市へお越しいただいている利用件数は把握できていない。商業施設へ駐車されて、買い物後に本市以外へ行かれる方もいるため、利用件数を把握できるような取り組みも含めて検討していきたい。 太宰府市交通情報案内システムについては、ライブカメラによる映像の配信、駐車場の満車・空車情報の配信、パークアンドライド情報の配信といった大きく分けて3つの情報を配信している。 ライブカメラによる映像の配信については、市内全体で 25 台のカメラを設置し、5分から10分毎に撮影した画像が随時更新されていく仕組みとなっている。駐車場の満車・空車情報の配信については、ゲート式の駐車場で自動的に台数のカウントができる場合は、入庫した台数に応じてリアルタイムで満車・混雑・空車の情報がシステムに表示される仕組みとなっている。自動的に台数のカウントができない駐車場については、専用の端末を設置させてもらい、駐車場の係員が手動で満車・混雑・空車といった操作をすることで情報を表示している。 システムの閲覧方法については、基本的にはサイトにアクセスしていただくことになるが、駐車場の満車・空車情報の配信は、カーナビのVICSと連携しているため、カーナビの設定によっては道路上でも情報を取得できる取組を実施している。
大枝会長	ほかに質問等がなければ、事務局は方針 2 の事業・プロジェクトの説明をお願いする。
事務局	（資料説明）
大枝会長	事務局から方針2の安心安全な交通環境の構築について、事業・プロジェクトの説明があった。ご意見やご質問等あるか。
委員	資料 1 の 27.28.29.34 ページ等の通学路安全プログラムや自転車等の利便性向上対策の件、これまでの私の意見を踏まえて検討いただき感謝する。 通学路安全プログラムは小学校中心に通学路を点検しており、八街市の事故を踏まえ、いろんな対策が実施されて安全性は高まってきていると感じている。小学校に加えて、中学校、高校、大学の通学路に対しても着目していくことも重要と考えている。徒歩、自転車、公共交通で通う生徒や学生がいると思うが、中学校以上になると状況を把握していても共有されていないこともあり、安全対策へ情報の活用ができていない場合がある。通学路をしっかり把握してどこが危険なのか、太宰府市の特徴を踏まえた観光ルート等も含めて、住民や子どもたちといった利用者目線の意見も取り入れながら、計画を検討してPDCAを実施していく形がいいと考えている。 資料1の31.32ページに関しては、高齢者、障がい者等を記載あるが、子育て層への対応の文言もしっかり記載してほしい。ベビーカーの使用等、妊産婦は大変な思いをす

	る。授乳室がないといったことで外出を控えることもあり、子どもが大きくなっていくと不自由なことも多くなる。地域で子どもの数を増やしていきたいのであれば、徹底的に障壁を取り除かなければ、人口は増えていかず、子どもが欲しいとも思わないため、ハード面から徹底的に子育てのハードル下げていかないといけない。 いろんな施策にも共通するが、データ分析やマーケティング視点で実施してもらいたい。誰に使ってほしいのか、対象の方がどういう情報を使って太宰府市に来ているのか等の対象、手段やいつなのかをしっかり把握して、情報発信していく必要がある。混雑情報やMaaSアプリも同様に、今使っているものが適切なのかを考えながら活用していくことが大事だと思っている。 資料1の36ページの自転車や多様なモビリティに関しても、太宰府天満宮に集中してしまうということもあるため、回遊性、滞在時間の向上として、まちづくりの視点とオーバーツーリズム対策会議でも議論した太宰府市の歴史やストーリーを組み合わせ、地域を周遊することができるように案内表示やルートの提案等を含めてデータ分析を実施しながら、どこにサイクルポート等を設置したらいいか、どのサービス提供者がいいか等を考えながら運用を検討していくといいのではないか。
事務局	自転車、バリアフリー、オーバーツーリズム関係についても今後具体的な施策の検討にあたって参考とさせていただく。
大枝会長	資料1の32ページの例えば車道との段差解消とは縁石になるか。 車いす利用者と視覚障がい者が関わってくるが、視覚障がい者用には 2cm の段差を標準としており、車いす利用者にとっては抵抗になる。福岡市では段差を解消したブロックを展開していこうという動きがある。他の自治体で取り入れようとしていることも参考にしながら検討いただきたい。それぞれの自治体で検討していくと様式が変わってきてしまい、利用者に不便さを与えてしまうことから、可能であれば統一した規格としたほうがいい。福岡市がそういった提案をしているため、可能な限りそういったことに合わせていくことも考えていただきたい。 障がい者駐車設備について、乗り降りする場所や車体のどこから乗り降りするかなども考えながら検討いただきたい。車体の側面から乗り降りするのであれば、広いスペースが必要になるが、車体の後ろから乗り降りすることもある。資料の写真では、車体の後ろから乗り降りする場合、前向き駐車をして車が通行しているところで乗り降りするため危険である。バリアフリー化に際しては、考慮すべきことが多くあるため注意が必要。
委員	歩道と車道の段差解消では、境界ブロックの段差解消まで至っていない。古い基準の歩道が多く、歩行者と車を分離するためにマウントアップしているところがあるため、車道と同じレベルにして、車道と歩道の分離は縁石を設置していく流れになっていると認識している。すべてが実施できているわけではないため、今後実施していく際に考慮していく必要があるが、太宰府市としてはマウントアップを車道と同じレベルにしていこうという考えではないか。

大枝会長	普通の道路では、車と歩行者を分けなければならないが、横断歩道に関しては車道から歩道に上がっていくため、そこの部分については基本的には下げていい。 資料1の36ページで注意いただきたい点がある。委員からも意見いただいたが、どのような人たちが利用するのかも重要となり、回遊といった太宰府市の特性に合わせたルートの検討も貴重なご意見となる。少し心配している内容として、例えばキックボードに関して韓国等でも実施しているが、どこでも乗り捨てていいシステムにすると歩道のいたるところに電動キックボードが置かれていたり、乗り方に規制がないため歩道を走ったり、車道を走ったりしている。 新しいものを導入する際は、どういう使い方をするか等を慎重に検討しないと野放図のようなことになってしまうことを心配している。
八尋副会長	委員がご存じであればお聞きしたい。 保水性舗装によるヒートアイランド現象を緩和する技術があったと思うが今もあるのか。
委員	舗装技術に詳しいわけではないが、暑さ対策として路面の素材を変えることや、ミストシャワーを噴霧すること、日陰を作るために韓国では交差点にパラソルを設置するといった対策が実施されている。これから暑くなってくるため、まちなかを暑くないようにするといったことを計画に盛り込み、過ごしやすい回遊性向上という視点はあると思う。
八尋副会長	実施している市区町村はご存じか。
委員	万博等で採用されている可能性がある。また、夏季のオリンピックやパラリンピックは真夏に開催されているため、開催都市で暑さ対策を実施されたかもしれない。 先ほどの電動キックボードの件、危険性も指摘されているが、基本的に日本人を対象とする場合、しっかりと自転車の施策することが電動キックボードの基本となってくると考えている。道路の空間を自転車にも優しい状況にすれば、そこを走るのが電動キックボードとなる。自転車が走る空間を車道にすれば、電動キックボードもその空間を走ることになる。自転車と歩行者が混在している状況が今まであったため、そこに電動キックボードが入ってくることで危険となっている。運用面では、返却のポートをきちんと設置することが必要となるが、元々自転車と電動キックボードは、どこでも乗り捨てていい仕組みになっており、返却する場所を決めて運用する形になってきている。 自転車と電動キックボードは、同様のものと考えつつ、しっかりソフトとハードを実施していく必要があるため、まずは自転車の施策をしっかりとしてから電動キックボードに取り組みことを推奨する。
大枝会長	ほかにご意見等ないか。 特にご意見等ないようであれば、本日の議事を終了するがよろしいか。

	（意見なし）
大枝会長	なければ進行を事務局へお返しする。
事務局	（閉会挨拶）