

「平成24年度 第3回 豊橋市自転車活用推進委員会」議事録

- 日 時 平成24年12月11日(火) 13時30分～15時30分
- 場 所 豊橋市役所 東館12階 東121会議室
- 出席委員 別紙「出席者名簿」参照
- 傍聴人 1名
- 事務局 6名

- 〔会議資料〕
- 【資料1-1】豊橋市自転車活用推進計画(仮称)骨子(案)概要版
 - 【資料1-2】豊橋市自転車活用推進計画(仮称)骨子(案)
 - 【資料2】自転車ネットワークの考え方
 - 【資料3】社会実験・モデル事業(素案)について
 - 【参考資料1】第2回委員会における意見とその対応
 - 【参考資料2】豊橋市自転車活用推進計画(仮称)骨子(案)参考資料
 - 【参考資料3】通学時の自転車利用に関するアンケート結果(速報)
 - 【参考資料4】通学時の自転車利用に関するアンケート結果(通学路)
 - 【参考資料5】「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について

議 事

1. 開会

- ・ 廣富委員長より挨拶

2. 議事

(1) 豊橋市自転車活用推進計画(仮称)の骨子(案)について【議案1】

- ・ 事務局より豊橋市自転車活用推進計画(仮称)の骨子(案)についての説明が資料1-1に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・ 5km 以内の圏域を自動車から自転車に転換するという考え方に異論はない。しかし、豊橋市の特色を考えると、市内から他市へ移動することがある。まちなかを走るだけではライフスタイルの転換にはならないと思う。豊川市や田原市などの他市や観光資源のあるところをつなぐ自転車道の整備も考えて欲しい。

(事務局)

- ・ 自転車のライフスタイルとは自転車を好きになるということで、今頂いた意見は重要である。ライフスタイルの転換の施策の中に組み込ませて頂きたい。

(委員)

- ・ 本骨子(案)は総論としてはレベルの高いものであると思う。
- ・ 「交通安全意識の醸成」について、自転車の利用者だけで安全が守られるものではない。自転車事故の多い相手が自動車であるため、自動車ドライバーに対する広報、意識啓発の取組みも加えたほうがよい。自転車のマナーについて批判が多いが、自動車についても、例えば自動車が自転車専用レーンに駐車することもある。自転車と自動車の双方が安全意識を持つことで、安全が確保されるはずである。
- ・ 目標1についてはもう少し具体的に書いてもいいのではないだろうか。分担率の目標は、数値目標を示す場合と、基準年からの比率で相対的に表す場合がある。
- ・ 施策体系について、通勤目的、通学目的、買い物目的の施策があるが、これだけの施策を一気にすべて実施するのは難しい。そのため、各目的の施策の実施スケジュールを示したプログラムのものがいるのではないか。
- ・ また、通勤目的、通学目的、買い物目的のそれぞれの施策の中でも優劣やメリハリをつけたほうがよい。基本的にどの目的についても通行空間の整備が重要になるのだが、例えば市民アンケートでは高齢者の買い物が多くなっており、高齢者の視点で見ると高齢者の安全意識の醸成が重要になると言える。各々の目的の中でも、全てを同様に実施するのではなく、施策の優劣、濃淡をつけた方がよい。
- ・ プログラム、施策の優劣、濃淡は各論で示すのは難しいと考えられるため、総論で示した方がよい。

(事務局)

- ・「交通安全意識の醸成」については自動車との関係が深いので、自動車のマナー意識も記載していきたい。
- ・PT のデータでは、5 km圏内の自動車分担率が51%であり、それを自転車に転換させたいと考えている。例えば、20%以上自動車から自転車に転換すれば自転車が自動車を逆転する。書き方については工夫したい。
- ・通勤は自動車からの転換が重要であり、通行空間の整備が重要になると考えられ、通学では子供の安全性を確保するのが最優先、買い物では高齢者、女性の安全性となるため、優劣についても記載したい。

(委員)

- ・目標1については数量的な指標があるのであれば、自動車との分担率の関係を逆転すると明確に記載した方がいいのではないか。

(事務局)

- ・公共交通や徒歩からの転換ではなく、自動車からの転換を考えているため、自動車と自転車を出して逆転させるという考え方で検討したい。

(委員)

- ・分担率については目標として掲げる上で、フォローをしていく必要があるため、数値の選択も配慮して決めるべきである。PT 調査は10年に一度であるため、どの様に数値を得るのか配慮しないといけない。

(事務局)

- ・PT を市でやるのはハードルが高いが、アンケート等で調査を実施し、数値を出すことを検討していきたい。

(委員)

- ・メリットについては、具体的なデータが記載されているとよい。5ページの近距離の移動についても、ウェブサイトのグラフがあったが、医療費の話、コストの話について、具体的にデータがあった方がよい。豊橋市の中でどこからどこまで移動すればどれくらいのコストがかかるという具体的な例を示すことや、CO2 の削減量を出すことも考えられる。もう少しデータの書き込みがあれば分かりやすい。
- ・ライフスタイルの転換については、自転車を利用するライフスタイルなのか、豊橋市のスタイルに合わせて自転車を利用するのかのどちらなのか。自転車を利用したライフスタイルを提案するのであれば、自転車を生活の中でどの様に使うのかを示したほうがよい。
- ・また、イメージ戦略については、どの様なイメージがあって、それをどの様に広報するのがこれからの課題になると考えられる。

(事務局)

- ・データ等は参考資料に掲載しているが、分かりやすくなるように工夫する。2つめと3つめの指摘については今後対応していきたい。

(委員)

- ・自動車は止まっている時間が最も長いが自転車もそうである。学校では全ての生徒が自転車でも大丈夫な駐輪場に整備している。駐輪場に対する施策も必要だと

考えるが、その様な要素はないのか。

(事務局)

- ・ネットワークは走る環境であるが、駐輪環境も大切な要素であると考えている。実施施策の中に取り入れており、駐輪環境の整備も実施していく。

(委員)

- ・基本方針の2で通行空間と記載してあるが、この書き方では通行空間だけと受け取れる。駐輪空間の整備も記載したほうがよいのではないか。

(委員)

- ・アンケートでは自転車利用者の不満、やや不満が7割となっており、満足度が低く、これは事実である。安全教育、マナーの向上のための取組みは賛成である。
- ・しかし、道路交通法の改正で強化され、私の感覚では以前よりマナー意識は向上している。先日、東三河地区の会合があり、そこでもマナー向上の取組みを続けていくという方向で一致し、学校での教育、警察の街頭指導により、自転車利用者のマナーは向上しているという認識である。
- ・さまざまな取組みにより現状でも意識の変化があるということは加えて欲しい。

(委員)

- ・学校で交通安全のための指導に力を入れているが、自転車の正しい乗り方の指導をしても、子どもは家に帰った後の夕方に事故に合う割合が高い。また、小学校3年生、中学校1年生において、事故が多い。マナーを重点的に実施すると記載してあるが、もっと積極的な記述があってもいいのではないか。
- ・自転車免許の事例があるが、20～30年前は各学校で実施していた。効果的な施策であれば、実際に実施して行く事も可能である。
- ・各学校で安全教育等に力を入れているが、並行して自転車シミュレーターの貸し出しなど、行政からの支援を実施して欲しい。

(事務局)

- ・意識が向上していることは我々も感じており、教員の方や警察の方の努力も感じている。
- ・行政としての支援についても今後、施策の検討段階で、検討していきたい。

(委員)

- ・課題の部分の、交通安全意識、マナーについて、現在の書き方では現状では努力していないような印象を受けるため、表現を工夫して欲しい。

(事務局)

- ・表現の方法については検討する。

(委員)

- ・警察庁交通局で、自転車の交通安全教育について懇談会を実施している。来週、報告書が出る予定である。そこでは年代ごとに対策を書いている。親への働きかけも重要であるといった提案もあり、参考にしていきたい。

(委員)

- ・全国的には7割が交差点での事故であり、交差点の処理を改善するということで、

車道通行が原則という面もある。

- また、先日出たガイドラインでは、設計についての記載の半分以上は交差点部分に裂かれている。参考資料については交差点についてもう少し踏み込んだ分析をし、本文でも交差点の事故について踏み込んだ記述をしても良いのではないか。

(委員)

- 骨子(案)については細かい点はあるが、基本的には今回提示された案で了承されたということによろしいか。

(会場異議なし)

- 事務局は細かい点については修正作業を実施して欲しい。

(2) 自転車ネットワークの考え方について【議案2】

- 事務局より自転車ネットワークの考え方の説明が資料2に基づいて行われた。

[質疑]

(委員)

- ネットワークエリア、ネットワーク路線という考え方であるが、具体的に路線に落とすことが出来るのだろうか。例えば通学について考えると、中心部全てがネットワークエリアということになってしまい、どの路線を整備するのかということは言えなくなるのではないか。
- 具体的な道路、路線をどの様に決めるのかについては、最終的には飛躍して決定するしかないのではないか。

(委員)

- 通学について考えると、ネットワークエリアはそれぞれの学校周辺となると考えられる。学校周辺はネットワークエリア、それ以外はネットワーク路線になると考えられる。

(事務局)

- ネットワーク路線の選定の基本になるのはガイドラインである。
- 自転車利用の主要路線を特定する場合にアンケート結果を踏まえて選ぶことになる。また、路線設定の考え方は、現状多く使っている路線、この路線を利用して欲しいという路線の2種類の設定になる。これらの考え方で現状に合わせ路線を選定していく。その上で、利用が多く、具体的に路線を限定できない場所はネットワークエリアとして高密度に整備するという考え方である。

(委員)

- ガイドラインにはネットワークの密度が示されており、1平方kmあたり1から6kmの通行空間を選定するとある。それを考えると1kmから330m間隔での整備となる。これらを参考にして、ある程度の密度を確保するという考え方で設定していくことになるのではと思う。

(委員)

- ・ 2. 3に自転車歩行者道は、当面の整備形態としてあるが、既存の自転車歩行者道は、当面、活用するというのがガイドラインの方針である。この様な整備をしようという趣旨にはなっていないので誤解を与えないように記載して欲しい。

(事務局)

- ・ 既存の整備された路線は活用するということが分かるように修正したい。

(委員)

- ・ 他に歩行者、自転車が少ない場合という要件があったはずである。それも付け加えて欲しい。

(委員)

- ・ ネットワーク整備の際に長距離では1本の路線の整備となるが、エコ通勤等で企業が手を挙げて協力するといった場合にはその企業の周辺をネットワーク路線としてもいいのではないか。学校においても安全教育に協力するという学校や協力する商店に対しては優先的に路線整備をするということも考えられる。手を挙げた企業に配慮することがあってもいいのではないか。
- ・ 2. 4の「効果が期待される」という部分で協力するから効果が期待されるという解釈で整備することが考えられる。

(委員)

- ・ 総延長何kmとするという目標がなければ、なかなか事業は進まないのではないか。

(事務局)

- ・ 今回の資料はネットワークの考え方を示したものである。
- ・ 形成するネットワークの選定、整備形態、整備の順序の3つの点が重要であると考えている。最終的には快適に通行する空間を目指すのだが、暫定的な整備形態を取らざるをえない場合もある。どこまでどのように整備していくのは今後、到達目標を示しながら、検討していきたい。

(委員)

- ・ 参考までに、ガイドラインの委員会で、国土交通省では1都市あたり50～60kmをイメージしているという非公式のお話であった。

(3) 社会実験・モデル事業（素案）について【議案3】

- ・ 事務局より社会実験・モデル事業（素案）の説明が資料3に基づいて行われた。

[質疑]

(委員)

- ・ 対象とする路線の歩道の幅員は何m程度か教えて頂きたい。3m未満であれば自転車横断帯を取るというのが、愛知県警の方針となっている。

(事務局)

- ・ 現在考えている路線は複数あるが、一例では植樹帯を含んで3.4m、有効幅員は

2. 5mとなっている。

(委員)

- それであれば横断帯をとれる路線であるため、実験後も運用可能だと思う。
- 歩道の自転車通行可を残すという記述があるが、実験段階では明確に書かない方がいいのではないか。
- 交差点について、右折レーンを狭めるなどにより、交差点においても可能な限り空間を確保して運用ができるとういと思う。

(事務局)

- 頂いた意見を参考にしながら協議を進めていきたい。

(委員)

- ネットワークを考えるとときに歩道通行可の場所で無理があるところは見なおしていくのか。市内ではほとんどの歩道が通行可となっているが、それをやめていくということか。

(事務局)

- まず、ネットワーク路線を設定して、その中でどう整備をしていくかを考えていく。
- 整備が出来れば通行可の規制を取り、出来なければ他の方法を考えていく。

(委員)

- 3ページの効果測定の対象は、車道を通る自転車に限定するのか。せっかくであれば歩道を通る自転車利用者に対しても、歩道は徐行して走ること等の広報を行い、歩道と車道両方の効果を見てもいいのではないか。
- また、安全性の向上の観点から、逆走が多い区間ではピクトの間隔を狭めたほうがいいのではないか。安全性が求められるところではピクトや看板を多く設定し、ルールの遵守率が上がるのかを検証して欲しい。
- 交通安全教育プログラムは沿線住民でよいのだが、沿線住民のドライバーに働きかけ、自動車のマナー向上も実施した方がいいのではないか。
- マップの評価基準は走った方の主観だけでは、客観性が薄く後から利用できなくなる。どういう視点で走りやすさが高いのかが明確にわかるようにした方がいい。その方が、作成後のマップの使いやすさが増すと考えられる。

(委員)

- ガイドラインの中にはピクトや看板の基準はあるのか。

(委員)

- ガイドラインでは例示にとどまっており、指示とはなっていない。

(委員)

- 路面のカラーの青色も指定されているのか。

(委員)

- 青系が推奨されている。しかし、青色以外のところもある。

(委員)

- 福島では青と緑を実験的に整備し、アンケートにより色を決定した。この様な決め

方もある。

(委員)

- ・交差点の右折レーンは青にし、直進は赤に区分している。青が使われているため、自転車が分かる表示がよい。

(委員)

- ・岡山の例では文字で大きく書いてある。出来れば漢字等で分かりやすい記載をして欲しい。

(委員)

- ・普通自転車の歩道の通行可規制を解除しないとあるが、交差点の横断帯は取るのか。

(事務局)

- ・直進するため、取ることを考えている。

(委員)

- ・その場合、歩道を通行してきた自転車はどの様に交差点を横断するのか。

(事務局)

- ・横断歩道を降りて歩くか、歩行者がいない場合はそのまま乗って徐行することになることになっている。

(委員)

- ・事務局の発言通りである。

(委員)

- ・自転車横断帯を取る場合、ガードレールを設置するのか。

(事務局)

- ・警察や愛知県等との協議の上、危険でないような措置をしていきたい。

(委員)

- ・豊橋市内においては、自転車通行可の歩道についてはほとんど自転車通行帯があると思う。例示の図の箇所においても、横と縦の路線について、それぞれ自転車通行帯を残すのか消すのか、といったことも記載してほしい。

(事務局)

- ・現時点では特定の道路を示しているわけではないが、次回に具体的な道路を示すことができればそのような形で記載したい。

(委員)

- ・自動車側からみて、左折をする場合に車道上での自転車との巻き込み事故の増加が懸念される。そのため、運転者側に対する注意喚起をしっかりとやるべきである。そうしなければ、交差点での事故が多発する。

(委員)

- ・自転車横断帯がある場合とない場合について、小学生が理解して通行することが出来るのかという点について懸念している。
- ・高齢者、小学生は歩道通行可能であるが、歩道側から逆走してくる自転車について自動車との事故がないかという点が不安である。

(事務局)

- 小学生は歩道を通行することになる。
- 原則自転車は車道であり、現在、安全に走りやすい環境と言えないため、安全性を高めて、その効果を見るための実験であると考えている。この原則がなくなると議論ができなくなるため、その原則は確認して欲しい。
- 左折時の巻き込み事故については歩道を走行している場合がより危険であるというデータもある。また、ガイドラインでは巻き込み事故対策のために交差点で車道を通行することをあげている。

(委員)

- 「横断帯がある場合は取る必要がある」という記述があるがこれはなぜか。

(委員)

- 横断帯があると自転車は横断帯を通る必要があり、交差点を直進することができないためである。

(委員)

- 歩道を通行する自転車の安全性をあげる看板等も建てるべきである。
- 歩道から交差点に進入する自転車は認知されにくく、認知ミスが事故では圧倒的に多い。実際の事故のプロットをみると歩道を通る自転車の左折巻き込みの事故がほとんどであり、車道を通る自転車の左折巻き込みの事故は少ない。

(事務局)

- 歩道から自転車を排除することが目的ではなく、どうすれば歩行者、自転車が安全に通行できるかが課題だと考えている。歩道は小さな子どもや身体障害者などの安全を守らなければいけない空間である。しかし、現状はそれを自転車が侵している状況である。そのため、自転車が車道を走り、その自転車の安全性を確保するというのが目的であると考えている。

(委員)

- 自転車の通行空間イメージ(案)については机上で作業されたと考えられるが、現場で確認して検討すべきである。実際に確認すれば思いもよらない点があるかもしれない。

(委員)

- このように停車帯が広い道路では、停車帯に自動車の駐停車が多くあるのではないか。参考資料では自動車が入りにくい処理をしているが、それは駐停車が多いという現実の裏返しである。そうであれば、駐停車車両のために自転車が車道に飛び出すことになり、公共交通等との事故の危険が増すと考えられる。
- また、自転車と公共交通の関連性も考えなければいけない。自転車が車道を走った場合、バスをすり抜けるという問題もある。トータル的な安全管理はどの様に考えているのか。

(事務局)

- 自転車は車道走行が原則である。その安全性を高めることが今回の対策だと考えられる。

- 一番の問題は歩道を自転車が速い速度で走行し、歩行者の安全性が確保されないことである。
- 地域によって特性があり、その環境に慣れるには時間がかかる。そのため、社会実験やモデル事業を繰り返しながら、浸透させる予定である。

(委員)

- 目の前のリスクとして、現状のマナーが問題であって、そのマナーを改善させることが重要である。マナー向上、遵守のための取組みを全面に出さなければ、いろいろな危惧する意見が出てくることが考えられる。

(事務局)

- 基本方針では自転車の安全意識の醸成を挙げている。これを踏まえての社会実験と考えて欲しい。

(委員)

- 社会実験の期間はどれくらいか。

(事務局)

- 1ヶ月から2ヶ月を考えているが、まだ、検討中である。

(委員)

- ある程度の期間実施させて、浸透させることが重要である。

(委員)

- アンケートの中身は全体で議論するのか。効果検証について、ドライバーが優しくなったのかを確認して欲しい。

(事務局)

- 社会実験は今回の会議で確定するわけではない。今回は提示させていただきただけで、今後、学校関係者の方や警察の方とも協議していく予定である。

3. その他

- 特になし

4. 閉会

以上