

第 2 回委員会における意見とその対応

項目	委員会意見	対応（案）
計画の方向性	<p>計画の構成</p> <p>古倉委員：            ・斬新な自転車計画としていくには、他都市と同様の構成となっており、物足りない。他都市では、背景や課題が長々と書かれており、基本方針、目標や計画の推進は少しだけしか書かれていないものが多い。            ・<u>一番重要なものは3の基本方針と目標、実施施策と4の計画の推進であるので、1の背景や2の課題は要点だけに絞り、3、4を中心とすべきである。背景は参考資料に回せば良い。ただし、メリットは重要であるため、前面に出して欲しい。</u></p>	<p>○意見を受けて計画の構成を変更する</p> <p>○推進計画の構成</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. はじめに</li> <li>2. 自転車のメリット</li> <li>3. 豊橋市における課題</li> <li>4. 基本方針</li> </ol>
計画の方向性	<p>自転車の位置づけ</p> <p>古倉委員：            ・現在の自転車の位置づけは「都市の重要な移動手段のひとつ」となっているが、これでは後進的で弱い。位置づけはもっと強く、前面に出すべきである。例えば、<u>ターゲットを5km圏内の移動に絞り、そこでは自動車よりも優先するなどが考えられる。</u></p> <p>長阪委員：            ・自転車ばかりを促進するのはいいが、<u>バスが使われなくなって廃線となってしまうと困る人も多い。そのあたりのバランスが重要だと思う。</u></p> <p>有安委員：            ・5km圏内でも公共交通結節点は、自転車利用と連携するなど、<u>結節点として有効に使って、バス、路面電車とも機能分担すべきである。</u></p>	<p>○意見を受けて自転車の位置づけを「近距離（概ね 5km 以内）の移動における最も重要な交通手段」とする</p> <p>○公共交通との連携を考えながら自転車ネットワークやその他の施策の検討を進める</p>
計画の方向性	<p>数値目標の設定</p> <p>古倉委員：            ・自治体対象に行ったアンケートでは、自転車計画を策定する予定がある自治体は1割程度、そのうち目標を設定しているのはその1/5程度、数値的な目標を定めているのはさらにわずかである。<u>具体的な数値を定めた方がわかりやすく良いと思う。</u></p>	<p>○数値目標を設定する</p>
計画の方向性	<p>利用目的別の具体化 （利用イメージ、ソフト施策）</p> <p>古倉委員：            ・自転車ネットワークを使う人のイメージを持って進めていく必要がある。<u>通勤・通学・買物の利用イメージや具体的な目的を考慮したネットワークの作り方があると思う。</u></p> <p>古倉委員：            ・例えば通勤を考えると、通勤時の自動車からの転換が考えられるが、<u>走行空間整備のハード施策と、企業から自転車通勤車のサポートと、行政が企業をサポートするソフト施策と両方の施策を連携して実施して行かなければならない。</u></p>	<p>○計画では通勤・通学・買物の3つの目的別に自転車ネットワークを整理する</p> <p>○施策についても目的別にハードとソフトをセットで整理する</p>
計画の方向性	<p>メリットの詳細化</p> <p>古倉委員：            ・自転車利用者にとってのメリット、企業にとってのメリット、学校・生徒にとってのメリット、商業関係者にとってのメリットと、<u>色々なところにメリットがあるので、今後の議論でそこを深めて欲しい。</u></p>	<p>○メリットを目的別、受益者別に整理する</p>

項目	委員会意見	対応（案）
計画の方向性	<p>「かっこよさ」のイメージ作り</p> <p>金子委員：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・活用の推進のためには、自転車を使った生活スタイルを提案することになると思うのだが、体にいいや環境にいいというメリットよりも「かっこいい」というのが必要ではないか。</li> <li>・帰り道にまっすぐ帰るか、寄り道するのか、子どもの迎えに行くのかといったライフスタイルを考えて行って欲しい。道路網の形成や駐輪場整備以外のソフト的なアプローチが必要である。</li> </ul>	<p>○計画の施策実施の考え方の中のひとつに、「イメージ戦略の積極的な実施」を設ける</p>
交通安全対策の重点化	<p>竹下委員の代理（梶村氏）：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用の促進にあたっては、<u>交通安全を第一</u>に考えて行って欲しい。自転車事故の傾向は横ばい又は微増であり、交通安全対策に取り組んで行って欲しい。例えば施策体系の中に、交通事故の撲滅等の言葉を入れていくのもいいのではないか。</li> </ul>	<p>○第2回委員会で、交通安全に関する施策は重点施策としており、その内容を活かして検討を進める</p>
まちなかでの駐輪	<p>曾田委員：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイクと自転車で主に移動しているが、<u>駅付近は自転車駐輪禁止</u>となっており、本屋などを気軽に立ち寄りたいのだが、そうすると放置自転車になり、警告の紙が貼られる、その場合、その場合は地下駐輪場を使うことになる。</li> <li>・<u>自転車は気軽なのがいいところだと思うが、気軽さがないなあと感じてしまう。「自転車で生活するまち」とするにはどうしたらいいかを考えて行ってほしい。</u></li> </ul> <p>金子委員：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路上駐輪場は、福島市を見学に行った際に、歩道に駐輪するスペースを提供されており、きれいに駐輪されていた。自転車の駐輪が乱れるとすぐに直す人もついていた。</li> <li>・<u>規制をするよりもいかに駐輪するかを考えて、駐輪しやすい空間を作ってあげることも必要</u>だと思う。</li> <li>・きちんと停めるマナーを子どもにも浸透させることにもつながる。</li> </ul>	<p>○まちなかの利用しやすい短時間駐輪場を実施施策の中に盛り込めるように検討を進める</p>

項目	委員会意見	対応（案）
自転車ネットワークの考え方	<p>自転車ネットワークの利用イメージの明確化</p> <p>古倉委員：  <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車ネットワークを使う人のイメージを持って進めていく必要がある。<u>通勤・通学・買物の利用イメージや具体的な目的を考慮したネットワークの作り方がある</u>と思う。</li> <li>・ロンドンでは 900km のネットワークを作ること目標にしている。ネットワークは通勤目的に特化し、自転車のためのスーパーハイウェイが放射状に形成されている。企業 400 社程度と協力して、自転車通勤のメリット（税優遇、通勤手当、駐輪場の整備）を提供しながら、利用を促進している。</li> <li>・自転車ネットワークの目的を明確にすることで、<u>ソフト施策とセットで自転車利用促進を図ることができる</u>。</li> <li>・逆に目的を明確にしないと、総花的な施策となってしまう、効果的に計画を促進することができない。<u>イメージを持ってネットワークを考えていくことが重要</u>である。</li> </ul> </p> <p>廣島委員長：  <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>通勤の自転車利用は中心部にはない</u>と思う。中心部 5km 圏というのは作りやすいが、中心部 5 k m 圏域を面的に整備するのが本当にいいのかは疑問が残る。</li> </ul> </p> <p>有安委員：  <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>都心への車での通勤はあまりない</u>のではないかと。二川や臨海部の工場地帯周辺の道路は混雑している印象がある。<u>パーソントリップ調査の自動車 OD を把握する必要がある</u>。</li> </ul> </p>	<p>○通勤、通学、買物目的別のネットワークを検討する</p> <p>○それぞれのネットワークを重ね合わせ、全体のネットワーク計画とする</p>
公共交通との連携	<p>公共交通との連携</p> <p>有安委員：  <ul style="list-style-type: none"> <li>・5km 圏内でも公共交通結節点は、自転車利用と連携するなど、<u>結節点として有効に</u>使って、バス、路面電車とも機能分担するべきである。</li> </ul> </p> <p>長阪委員：  <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車ばかりを促進するのはいいが、バスが使われなくなって廃線となってしまうと困る人も多い。そのあたりのバランスが重要だと思う。</li> </ul> </p>	<p>○公共交通との連携を考えながらネットワークの検討を進める</p>
道路空間構成に関して	<p>道路空間構成に関して</p> <p>長阪委員：  <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全運動の際に、道路上にたっていると、7：45～8：30は非常に自転車の交通量が多い。自転車空間はできているが、歩行者空間に比べて少なく、<u>空間構成（幅の比較）も検討した方がいい</u>。</li> </ul> </p> <p>伊藤委員：  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ママチャリに乗る人が車道を走るとは思えない。スポーツタイプの自転車に乗っている人は車道しか走らない。新しい道路として、自転車専用の道路を作る計画はないか。</li> <li>・今後も、歩道上に地上機や植樹帯がある道路をつくる計画なのか。自転車の通行空間をつくるためには、<u>道路構成自体を考える必要がある</u>と思う。</li> </ul> </p>	<p>○自転車は「車両」であり車道を走行することが大原則となっていることから、本市の道路事情を踏まえ、自転車が走行できる（しやすい）環境整備の検討を進める</p>