

## 「平成 25 年度 第 1 回 豊橋市自転車活用推進委員会」議事録

- 日 時 平成25年7月4日（木） 13時30分～15時30分
- 場 所 豊橋市役所 西館7階 第1委員会室
- 出席委員 別紙「出席者名簿」参照
- 傍 聴 人 0名
- 事 務 局 5名

### 〔会議資料〕 ◆次第、出席者名簿

【資料1】 昨年度及び本年度の検討内容

【資料2】 豊橋市自転車活用推進計画における実施施策とスケジュール（案）

【資料3】 自転車ネットワーク（素案）について

【資料4】 社会実験・モデル事業（案）について

【参考資料1】 豊橋市自転車活用推進計画（仮称）の骨子（案）

## 1. 開会

- ・豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授 廣富康裕委員長より挨拶。
- ・愛知県自転車モーター商協同組合豊橋支部長 高野守夫委員が追加された。

## 2. 議事

### (1) 本年度の検討内容について

- ・事務局より本年度の検討内容についての説明が資料1に基づいて行われた。

#### 〔質疑〕

- ・異議なしのため、事務局案の通り進める。

### (2) 実施施策とスケジュール（案）について

- ・事務局より実施施策とスケジュール（案）についての説明が資料2に基づいて行われた。

#### 〔質疑〕

#### (委員)

- ・自転車免許制度について、具体的なイメージはあるか。例えば、交通安全教育の参加者に渡すことなど考えているのか。

#### (事務局)

- ・具体的には今後詰めるが、免許制度は高校生を中心に考えている。モデル校を選定して開始し、効果を検証しながら広げていきたいと考えている。

#### (委員)

- ・自転車免許制度については、小中学校は考えていないということで良いか。

#### (事務局)

- ・小中学校でも要望に応じて実施したいと考えている。中学校では、自転車通学が行われている学校はかなりある。また、石巻中学校などではすでに取り組みを始めていると聞いている。

#### (委員)

- ・小学校の場合、自転車安全教室は市の安全生活課主催で、3年生にしか行われたい。6年間で1回では少ないと思う。5、6年生でも1回実施すれば安全意識がより高まると思うがどうか。

#### (事務局)

- ・安全生活課とは庁内で連携を取りながら進めていきたい。まずは今の意見をしっかりとお伝えする。

#### (委員)

- ・自転車を文化としてどのくらい普及させていきたいか。日本有数のサイクルシティを目指すのか。その辺の構想を伺いたい。

(事務局)

- ・自転車の通行環境整備については、国からガイドラインが発出されたこともあり、機を逃さないように進めたいと考えている。ただし、自転車の通行環境を整備する上では道路幅員等の課題がある。まずは、多くの関係者が共通認識を持って取り組むところから開始したいと考えている。

(委員)

- ・私も自転車を利用するが、歩道橋が設置されている箇所は、横断歩道がないため通りたくない。例えば、歩道橋を撤去することまで考えているのか。

(事務局)

- ・行政としてどこまでやる気があるかが問われていると思うが、一度にすべてを実施するのは不可能であるため、まずは道筋を付けるために取り組んでいきたいと考えている。

(委員)

- ・昨年度の骨子を見ると、自転車利用のメリットを詳しく書いており、「近距離において最も重要な交通手段」としっかり位置づけられている。また、目標値では、「自転車利用者を過半数にする」など、しっかりとした数値目標を掲げている。これほどの計画は日本にはそれほどないと思われ、やる気が現れていると理解している。

(委員)

- ・高齢者の交通安全教育は現状でも実施されているのか。

(事務局)

- ・市と警察で取り組んでおり、今後も連携して取り組みたいと思っている。今後は、利用実態の把握も合わせて取り組み、高齢者にとってより有効な施策に結びつけていきたいと考えている。

(委員)

- ・重点施策は、それぞれ通勤と通学目的に対応するものとして2つが掲げられているが、市民アンケートの自転車の利用目的では、買い物44%、通勤14%、通学8%となっている。また、高齢になるほど自転車の利用頻度が高くなる傾向も表れている。高齢者に対して危ないから使うなということではなく、買い物で使いやすいネットワークを構築することで、生活の脚を守ることが重要ではないか。埼玉県の上尾市では、引きこもりの高齢者に自転車(三輪車)を20台貸し出したら引きこもりがなくなったという調査結果もある。自転車レーンを例にすると、高齢者のふらつき運転に対応し、通常1.5m幅を1.7mにするなどの対応があってもよいのではないか。

(委員)

- ・重点施策と目標とのつながりがピンとこない。目標、スケジュール、重点施策はどのように繋がっており、どのような判断で決定したものなのか。

(事務局)

- ・通勤は、自動車からの転換を目標としており、それを最もよく表すのが目標3である。通学は、事故が多く安全面が重要なことから、目標2を重視している。それを踏まえて重点施策を設定した。

(委員)

- ・目標に裏付けがないように感じる。施策レベルで目標を達成するための本気度が見えない。どうして重点施策なのかもわかりづらい。

(事務局)

- ・現時点では施策を羅列している状態である。どのように目標達成に向かっていくかの戦略的な部分については、今後検討したい。

(委員)

- ・施策のスケジュールが計画期間後期の後半になっても検討のままのものもある。スケジュールについては再度検討する必要があるのではないか。

(委員)

- ・重点施策の説明が冒頭の2行しかない。具体的なデータも含めて、丁寧に説明すべきではないか。目標3の分担率については、そこを目指して頑張るというチャレンジングな目標でもよいと思う。以前、アメリカ連邦局でも分担率の目標値を掲げていたが、チャレンジングな目標値だと言っていた。ただし、目標を目指すための施策は具体的にすべきである。施策の体系的な整理についても検討してほしい。

(委員)

- ・私もこの目標値はチャレンジングなものだと理解したい。例えば、この施策を実施した場合これくらい効果がある、この施策も同時に行えばこれくらい見込めそうといった道筋を示せないか。市民に計画を理解していただかないことには協力が得られない。また、資料の中で通勤ネットワークのみが具体的に示されているが、どういう位置づけなのか。実際は通学や買い物と重ね合わせたネットワークになると思うが、優先順位が高いということなのか。優先順位については、高齢者対応等の観点も含めて戦略的に考えるべきである。

(事務局)

- ・本来は通勤、通学、買い物を重ね合わせたネットワーク図であるが、通勤目的を特に重視するという意味でこういう形で掲載している。

(委員)

- ・やはり重点施策として選定した理由を書くべきである。施策のスケジュールや実施主体はだれがどのように決めていくのか。

(事務局)

- ・スケジュールや実施主体などの細かい調整まではまだ至っていない。今後、変更が生じると考えている。また、スケジュールについて、計画期間中が検討のみになっている施策については見直したい。

(委員)

- ・通勤ではネットワークの形成のみが重点施策となっているが、ハード施策とソフト施策の両方を取り入れないと一面的という印象である。

(事務局)

- ・目的の中でも、通勤・通学・買い物に重点を置いていることから、目的に応じて再整理を行いたい。

(委員)

- ・冒頭から優先施策が出てくるのではなく、先に施策を整理した上で優先施策を選定する構成にした方が説得力があると思う。

(委員)

- ・高校生の立場からすると、マナー向上と利用促進の両方に取り組むこととなっているが、マナーが悪いまま利用促進を図ると事故は増える可能性がある。どこから手掛けていくかを慎重に考えていくべきではないか。

(委員)

- ・私は安全やマナーは利用促進の手段的な意味合いで捉えている。本計画の目標はあくまで自転車の活用推進であり、そのために安全性を高め、マナーを向上するというように捉えてはどうか。

(委員)

- ・安全教育と合わせて、環境や健康面などの自転車のメリットを、子どもの頃から積極的に伝えていくことも必要である。私の学校では、子どもに自転車の整備・点検票を渡して家庭で行ってもらっているが、実際に行われているかはわからない。私が若い頃は、自転車屋を学校に呼んで無料で整備・点検をしてもらっていた。小学校単位で要望すれば、そのような取り組みを行ってくれるのか。市としても安全教育を安全生活課に頼るのではなく、様々なネットワークを使って取り組んで欲しい。

(委員)

- ・自転車利用を促進すれば事故が増えるわけではない。ヨーロッパでは自転車利用が盛んになるほど事故が減っている。利用促進を図ることで、自転車利用者に自覚が生まれる。行政は責任が問われるため真剣に取り組むようになる。自動車利用者も自転車が増加することで注意するようになる。この3点により、事故が減少または横ばいまたは事故率の確実な減少が様々な国で見られる。

(事務局)

- ・施策のつながりの表現の仕方がうまくないため、誤解されている部分があると思う。本計画は自転車の利用促進ではなく活用促進である。なぜ活用促進かというと、自転車は市民の7割が所有しているのに対して、危険箇所があったりマナーが悪かったりすることで十分に活用されていないと考えている。その辺りをうまく表現していきたい。

(委員)

- ・目標と施策、重点施策の関係は図の活用なども含めて、うまく説明していただきたい。

(3) 自転車ネットワーク(素案)について

- ・事務局より自転車ネットワーク(素案)についての説明が資料3に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・高校の立場からすると、生徒が遅刻する理由として多いのが自転車のパンクである。マップの中に自転車のメンテナンススポットを組み込めないか。

(事務局)

- ・メンテナンスは重要だと考えている。自転車事業者にも協力を依頼したい。

(委員)

- ・ガイドラインの望ましい整備形態に基づくと、ほとんどが自転車専用通行帯となるが、どのくらいの道路で両側に1.5mの幅員確保は可能なのか。宇都宮市の国道4号線で日量2万台の事例では、幅員が不足する場合、路面に矢羽根マークを標示するだけでもかなりの効果があったと聞いている。

(事務局)

- ・現状では多くの道路で幅員確保は困難である。自動車交通量が多いため、望ましい整備形態が専用通行帯になってしまうが、車道混在も含めて検討したい。

(委員)

- ・国道1号では、豊橋から田原方面において3万台近くの自動車交通量があり、大型車も多いにも関わらず、歩道でも1m程度の幅員しかない。よって、裏道を使って代替路を設定することも考えてはどうか。それと同時に、長期的には自動車利用者に、自転車や公共交通への転換を訴えていくのも重要である。ガイドラインは本来あるべき姿であり、現実的には他地区の事例も参考にしながら豊橋方式を考える必要がある。

(委員)

- ・自転車ネットワーク候補路線はバス路線と重なる部分が多い。バス停部の整備形態については、ガイドラインでどのように記載されているのか。

(事務局)

- ・ガイドラインでは、バスベイ型バス停や交通島を設置する例もあるし、路面標示による対応も記載されている。バスと自転車は共存していきたいと考えている。

#### (4) 社会実験・モデル事業について

- ・事務局より社会実験・モデル事業についての説明が資料4に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・社会実験の道路は車道混在の形となるのか。その場合、モデル事業として実施する効果はあると考えているのか。バスの停車中は後方で待たないといけないのであれば、自転車利用者としてはあまり気持ちよく走れる道路とは感じない。

(事務局)

- ・社会実験の道路は自転車ネットワーク計画では、自転車専用通行帯として位置付けている。単路部については自転車専用通行帯が設置可能な幅員はあるが、交差点部については右折車線の削減等による幅員確保は実現できなかったため、今回は車道混在という形となる。

(委員)

- ・交差点部の安全性が気になる。整備形態は車道混在にすることだが、検討の経過等を教えてほしい。

(事務局)

- ・モデル事業の箇所は、現状でも多くの自転車が車道を通行している。自転車専用通行帯にしなかったのは、右折レーン削減による幅員確保が状況から難しいこと、歩道を削るのが費用面から難しかったことによる。結局、通行位置を路面標示で示す形になった。ただ、混在というのは特別な形ではなく、自転車は車道の左端を走るということが認知されていない面があるため、それを周知するのが目的。

(委員)

- ・モデル事業として高齢者への安全教室が挙げられているが、お話をいただければ連携することも考えたい。

(事務局)

- ・ぜひご協力をお願いしたい。

(委員)

- ・安全教育の内容及び方法でさまざまなものが考えられるが、整理した上で、効果がありそうな方法について比較検討した方がよいのでは。

(委員)

- ・バスと自転車はできるだけ別路線を通行するようにした方がよいと思うが、なかなかそういうわけにもいかないと思う。吉田方小学校にはバスでの通学が多数おり、1回につき40~50人が乗り降りするため、バスが停車中に自転車が歩道上を通行して追い越す状況も見られる。大きな事故が起きないように、バスが停車時には、後方で停車して待つことを遵守していただくようお願いしたい。

(事務局)

- ・もっともなご意見である。社会実験と安全教育はセットで行う予定であり、地域の高齢者にも啓発活動を行う。ハードとソフト両面から対策を考えたい。

### 3. その他

[質疑]

(委員)

- ・スケジュールについて施策の数が多いため、どれを優先的に実施するかを検討する必要がある。自治会としては広報活動や啓発活動に協力したいと考えている。

(事務局)

- ・実施する施策は選定していきたい。自治会にはぜひご協力をお願いしたい。

(委員)

- ・自転車の利用促進を図るためにはシェアサイクルも考えられるが、これまでに検討は行われたのか。

(事務局)

- コミュニティサイクルについては、自転車走行空間や駐輪場などのハード面が不十分であると考えているため施策として挙げていない。ただし、通勤の方向けに駅で自転車から公共交通へ乗り換える形のレンタサイクルは考えていきたい。

#### 4. 閉会

- 事務局より閉会の挨拶。

以上