

「平成25年度 第2回 豊橋市自転車活用推進委員会」議事録

- 日 時 平成25年10月3日(木) 13時30分～16時00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】豊橋市自転車活用推進計画(素案)

【資料2】自転車ネットワーク路線選定の考え方

【資料3】社会実験・モデル事業(案)

【参考資料1】豊橋市自転車活用推進計画に関する委員会等意見とその対応

【参考資料2】豊橋市自転車活用推進計画(仮称)の骨子(案)の変更点

【参考資料3】平成25年度の豊橋市自転車活用推進委員会のスケジュール

- ・社会実験チラシ(小学生用)(案)
- ・社会実験チラシ(一般用)(案)
- ・交通安全チラシ(小学生用)(案)
- ・交通安全チラシ(中高生用)(案)
- ・自転車通勤のススメ

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。

2. 議事

(1) 豊橋市自転車活用推進計画(素案)について

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

〔質疑〕

(委員)

- ・自転車のメリットにおいて、自動車通勤のコストが算出されているが、駐車場代は自分の家なのか通勤先なのか。また、保険料等は自動車を持っていれば自動車通勤をしていなくても支払う必要がある固定費であり、コスト比較からは外したほうがいいのではないか。

(事務局)

- ・通勤のコストについては、前回の委員会で車両価格が入っているのはおかしいのではないかという意見を受けて外したほか、様々な検討をした。駐車場代については自宅に駐車場がある方等いろいろな方がいる中で、平均的な金額としてこの金額にした。保険料は比較する上で分かりやすさを優先し現在のよう形としている。

(委員)

- ・車自体をやめてしまうのでなければ、保険料等がかかってくる。例えば通勤にかかる距離から算出するなど実数のほうが、説得力もあり、今後の検討材料にもなると思う。

(事務局)

- ・ご意見を受けて検討させて頂きたい。

(委員)

- ・通勤とそれ以外の距離を按分して保険費を出す方法もある。

(委員)

- ・駐輪場にも料金がかかる場合があるため、平均的な費用を出したほうがいいのではないか。

(委員)

- ・いずれにしろ自転車通勤の方が安いと考えられるが、過剰にならないような表現に工夫して欲しい。

(委員)

- ・主要な施策の一つとして通学に関する施策がある。ここで、意識啓発として、「自転車利用によるメリットの教育」があげられているが、学生は否応なく自転車に乗らなければいけないため、必要ないのではないか。意識啓発は通勤や買物目的対象に行くべきであると考えられる。

(事務局)

- ・学生のうちに教育することにより、自動車を運転できるようになってからも、自転車のメリットを考えて交通行動をとってもらうことが重要であるため、通学目的対象の施策の中にあげている。一方で「メリットの教育」は通勤や買物に入っていないので入れさせて頂きたい。

(委員)

- ・自転車のメリットに「近距離の移動に最適」であることをあげており、5ページには「手軽で効率的」とあるが、6ページには「5 km以内では最も速い」と書いているので、5ページにもそのことを記載するべきではないか。
- ・17ページに「交差点での事故が自転車事故の大半を占める」とあるが、「出会い頭」「右左折時」の事故は交差点に限らない。沿道からの出入り等でも出会い頭の事故はある。正確を期した記述をするべきである。全国的には交差点での事故は67%程度。
- ・21ページに「わが国を代表する自転車先進都市となることを目指す」とあるが、これはいい表現であると思われるので、具体的にどのような点で先進都市なのかを書いて欲しい。
- ・23ページのライフスタイルに通勤があげられているが、通勤以外にも買物や健康でのライフスタイルを提案していったらどうか。

(事務局)

- ・ご指摘を踏まえて、もう一度中身を検討したい。交差点の事故については全国のデータを含めて考える。

(委員)

- ・具体的には、何が先進都市といえるのであろうか。

(委員)

- ・施策を目的別に分けていること、明確に数値目標をあげていることは他都市の施策にはみられない。

(委員)

- ・例えば目標の設定レベルなど、他の都市と比べて先進的なことが具体的に分かることが重要である。

(事務局)

- ・現在は、わが国を代表する先進都市となることを目指すという表現になっているが、わが国のどの部分で目指すのか、例えば通行空間だけで目指すのか等を具体的に記載すべきか。

(委員)

- ・説得力があるものとしてほしい。

(委員)

- ・数値目標は全て過半数や半減など、ここまで書いている都市は少ない。絶対的な基準はないが、他の都市と相対的にみながら説明していただければ問題無いと思われる。

(委員)

- ・推進計画（素案）の中に自転車の分担率が記述しており、豊橋市は12%であり、名古屋市は18%と高い。こういったものをどこまで伸ばしていくのかというのも一つの目安となると考えられる。

(委員)

- ・最後の進捗管理であるが、自転車通勤者や駐輪場が具体的に0%増えたなど、具体的に数値がわかると分かりやすいと考えられる。

(事務局)

- ・アウトカム指標は提示させて頂いている3つで考えている。アウトプット指標については、各事業内容を庁内や庁外と調整していくことを考えている。

(委員)

- ・豊橋市における自転車保有台数はご存知であろうか。当組合では各市の防犯登録の出荷枚数を把握している。豊橋市では年間2万2千枚の防犯登録があり、サイクルを5年とするとおよそ10万台強の保有台数があると考えられる。これは全国平均に直すと3.3人に一台の割合である。こういった数字も参考にされてはどうか。

(事務局)

- ・防犯登録台数は毎年把握できるのか。一つの指標として考えられる。

(委員)

- ・毎年把握できる。よろしければ提供したい。愛知県全体で53万枚の防犯登録がされている。

(事務局)

- ・他都市のデータもいただければ、是非比較させて頂きたい。

(委員)

- ・28～31ページに事業名があるが、ヘルメットの普及はないのか。講習会を受けたら抽選でヘルメットをプレゼントする等の方法が考えられるが、事業にヘルメットの普及も加えたほうがいいのではないか。

(委員)

- ・自転車の施策に対して、国からの補助金等はあるのか。

(事務局)

- ・自転車に特化した補助制度は把握していない。

(委員)

- ・以前はガソリン税や道路特定財源といったものがあつたが、地方分権の流れの中で、用途を縛らず地方交付金となったのが近年の状況である。これは用途を自治体で決めることができるので、豊橋市として工夫して使っていただくことはできると思う。

(委員)

- ・豊橋市だけで実施するわけではないため、さまざまな機関にお願いしていくことになるが、どの様な見通しを持っているのか。

(事務局)

- ・まず市の庁内については、各部局に計画を提示し、意見をもらっている状況である。また、国や県の各道路管理者にも相談している。今後、民間の方々にもお願いしていくことになるが、これから調整していく。

(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)

- ・今回の意見を踏まえ、修正をしていく部分はあると思うが、基本的には今回提示された豊橋市自転車活用推進計画(素案)の大枠については了承していただくことでよろしいか。

(会場意義なし)

(2) 自転車ネットワーク路線選定の考え方について

- ・事務局より自転車ネットワーク路線選定の考え方についての説明が資料2に基づいて行われた。

[質疑]

(委員)

- ・自転車通行空間の幅員はどの程度になるのか。

(事務局)

- ・自転車道は一方通行とした場合には2.0m、やむを得ない場合は1.5m。双方向通行の場合も同様であり、自転車専用通行帯は1.0m、ただし望ましいのは1.5mとなっている。

(委員)

- ・自転車の事故で、自動車と衝突し、被害者となる事がよく言われているが、対自転車の事故も多い。自転車が一番脅威に感じるのは自転車である。そのため、自転車の通行空間は対面通行でない方がよい。一方通行を基本とした整備をお願いしたい。

(委員)

- ・自転車は道路交通法では車両であり、車道の左端を走るのが原則である。豊橋市においてもこれから車道の左側に自転車が走れる空間を整備してくれることを信じている。
- ・私は全国いろいろな自転車の環境をみてきたが、自転車通行帯は全国バラバラである。歩道を広げて自転車通行空間を整備している都市もあった。安全な自転車通行帯がある、また、駐輪場を駅前に整備されて、店舗のすぐ前に止めることが出来る、このように自転車の利用環境を全て含めて整えられているところが、自転車先進都市といえるのではないか。

(委員)

- ・警察が歩道の車道側という指導をしている場合もある。車道の左側通行が原則であるので、その浸透を徹底させて欲しい。

(委員)

- ・事務局のほうで、事前にヒアリングをしていると聞いているが、国と県の自転車ネットワークに対する意見をお伺いしたい。

(委員)

- ・国の管轄道路では、国道1号がネットワーク候補路線として位置づけられているが、現時点で自転車通行空間の整備は非常に難しいと考えており、長期的に対策を進めていく必要があると感じている。国道23号が開通し、自動車の交通量が少し減少し、三弥町交差点で31,600台から5,600台減少したが、依然26,000台/日の交通量である。
- ・歩道の幅員もなく、車道もギリギリで整備している。現時点で新たに自転車の通行空間を整備するのは不可能であり、むしろ歩道を広げてほしいとの意見も上がっている。
- ・ただ、将来的に考えれば国道23号の延伸で国道1号の交通量が減少する可能性もあり、もう少し長期的に見据えて、自動車通勤から自転車への転換等の、車の利用の仕方の働きかけと環境整備を含めた取組みが必要である。
- ・また、それまでは市道等の代替路を利用し、代替路では自動車の通行に対して負荷を与え、自動車は国道1号を利用するといった施策も考えられる。
- ・一方、通勤を考えた場合、雨が降ったらどうするのかという課題もある。雨が降ったら公共交通を利用することも考えられるが、そのためのサービス水準の維持が必要であり、雨の日以外は公共交通を利用しない中で、公共交通が成り立つのかといった問題もある。ただし、雨が降ったら自動車では意味は無い。
- ・このようにまだ課題があり、今後、考えていかなければいけない。

(委員)

- ・自転車ネットワークの中でかなりの道路が県管理の道路となっている。協力したいところではあるが、計画期間の7年間、どの様な手法で整備し、どのくらいコストがかかるのかが非常に大きな課題である。
- ・新規の改良やバイパス整備等の際に反映していくことはできるが、既に整備された路線では新しく再配分するしかなく、新たな用地確保は困難である。整備の可能性の検討手法をお互い詰めさせていただかないと県としては不安がある。
- ・また、交通安全事業費の中で対応していくことになるが、交通安全事業費は額が小さく、どのくらいを目標にしていくのかももう少しすり合わせが必要であると考えます。

(事務局)

- ・ネットワーク候補路線であるため、長い目で見ていくことも必要であるが、一方で短期的に効果を求めていく路線も必要である。まずは候補路線の中で現実的かどうかを考えて頂き、場合によっては代替路も含めて検討していきたい。いずれにしろ

自転車は通行しているため、その安全性を確保するという視点で現実的な整備手法を考えていきたい。

(委員)

- ・危険箇所について昨年度にアンケートを実施したと思うが、それはどうなっているのか。

(事務局)

- ・ネットワークとは別に計画の中で、危険箇所の対応もあげており、各道路管理者に危険箇所図を渡している。今後、事業として対応していく予定である。

(委員)

- ・国のガイドラインに基づいたネットワーク計画は全国で進んでいる。近年では千葉市が注目されている。
- ・今回の豊橋市のネットワーク計画は現時点では候補路線となっているが、今後、幹線道路に作るのか代替路を作るのか検討を進めなければいけない。
- ・千葉市のネットワーク計画では、路線名、整備手法の一覧表も付いている。そこまでは難しいかもしれないが、この路線はこういう手法と、これから示して欲しい。
- ・優先整備路線のボリュームはどの程度を考えているのか。

(事務局)

- ・数値的なものはまだ検討できていないが、まずは自動車からの転換を考え、通勤利用の見込まれる箇所を地域として考えたい。規模は今後検討していく。

(委員)

- ・自転車ネットワーク候補路線はすぐに整備の実現は難しいと考えられるが、ずっと言い続けていくことが必要である。
- ・路線を示した図があるが、線に幅をもたせたラフなものでもいいのではないか。

(委員)

- ・こういったものが望ましい、という考えを示す図としては、実際の具体的な路線を表すのはあまり良くないと感じる。

(事務局)

- ・表現の仕方については、幅を持たせることも含めて今後検討していきたい。ただ、道路管理者との協議のためには具体的に路線をあげなければ調整できないためあげている。最終的な表現については検討の余地があると思う。

(委員)

- ・内部での議論のためには、この様な方向で良いと思うが、これを踏まえて外に出すときには柔軟な表現でいいのではないか。

(委員)

- ・優先的に実施していく地域について、考えはあるのか。

(事務局)

- ・県境と二川駅周辺で通勤環境に関する取組みを行っており、まずはここを行っていききたい。道路管理者と調整が必要である。また、豊橋駅周辺についても、平成20年に実施したモデル地区の取扱いも含め検討したい。また二川駅、大清水駅といった交通結節点のサイクル&ライドの取組み等を優先的に対応していきたいと考えている。

(3) 社会実験・モデル事業(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)

- ・社会実験路線ではバス路線が走っているため、いつから開始するのか教えて欲しい。社内でドライバーに周知したい。
- ・また、実験が終了したら看板はとるのか。

(事務局)

- ・工事の日程はまだ決まっていないが、今月末から開始し、1~2週間で施工する。日程が決まったら連絡する。看板は実験期間終了後とるつもりである。

(委員)

- ・整備は期間後終了後どうするのか。

(事務局)

- ・ラインやピクトグラムは期間後も残す。内容は今回の結果を受けて変えていく可能性はある。今後本格的に実施するため、実験についてはその検証と捉えている。

(委員)

- ・看板をとるのであれば、看板を取った後での状況も検証したほうがいいのではないか。

(委員)

- ・看板の効果も測定した方がいいと考えられるが、方法はアンケートで、看板の有無等も確認することが考えられる。自転車利用者の観点から、一般の人の使い勝手も確認する必要がある。茅ヶ崎では自転車で走行している人を捕まえて、ヒアリングを実施した。この様な手法を実施してもいいのではないか。
- ・ビデオ調査では、通行位置についてどの程度の情報を得ることを考えているのか。

(事務局)

- ・交通量調査では昨年度との車道通行、歩道通行の台数などの自転車の通行位置の変化を確認し、ビデオ調査では危険な状況の有無等を確認する。

(委員)

- ・他都市の事例では自動車が矢羽根を避けて走り、自転車の安全性が向上したという事例もあり、自動車の走行位置についても確認して欲しい。

(委員)

- ・バス停の看板の設置については、なるべく恒久的に設置して頂きたい。

(委員)

- ・今回の看板はトタンの看板で、耐久性が高くない。もし、恒久的な看板の設置が必要であれば、公安委員会を通して設置したい。

(委員)

- ・小学生向けのチラシについて、歩道で小学生が双方向で通行しているが、こちらに向かってくる小学生を外して、左側を通行している絵にして欲しい。
- ・私は吉田方校区に住んでいるが、この様な路線を少しでも増やして欲しいと望んでいる。

3. その他

- ・特になし

4. 閉会

- ・事務局より閉会の挨拶。

以上