

「平成 25 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25年12月16日(月) 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 1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計画(素案)について

【資料3】自転車通行空間確保社会実験 検証結果(速報版)

【参考資料1】豊橋市自転車活用推進計画(素案)の前回委員会からの変更点

【参考資料2】豊橋市自転車活用推進計画(素案)事業一覧の変更点

【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

1. 開会

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、参考資料1、2に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・9ページに自転車通勤のコストがあるが、自動車通勤のコストが自転車に比べて安いと感じる。自動車の税金は加えなくていいのか。自動車にはガソリン税等がかかり、また、車検等に際しても維持補修費もかかるが、これらは加えなくてよいのか。何割にするのかという議論はあるが、税金や車検代は割り振りができ、これを明示するため、自動車にかかる税金や車検代は加えたほうが良いのではないか。自転車はこれらの経費が0である。
- ・23ページのライフスタイルについて、高齢者、子ども等ライフステージに合わせた取組みがあるのではないかと。上尾市ではひきこもりの防止、健康増進の活動等いろいろな活動をやっている。ここには掲載しないにしても、ライフステージや属性ごとにそれぞれの対策を書いたほうが良い。
- ・交通安全意識の醸成について、一般的な醸成だけでなく、内容と方法を分けて整理

して欲しい。内容については、どうしてこのようなルールがあるのかを具体的に教えること。方法については「人の一生を通した」とあるが、人のライフステージごとの様々な場面で「隙間なく」実施するというのも加えて欲しい。

- 28ページにシャワーを浴びているイラストがあるが、あわせてロッカーも加えてもいいのではないか。
- 46ページの指標に働きかけを行った企業数とあるが、協力が得られた企業数とした方がより積極的な数値になるのではないか。

(事務局)

- コストの税金については、税金等を分けるのは難しいため、金額から除いている。ライフスタイルの書き方については、意見を受けて検討させていただく。ロッカーについては分かりやすく記載したい。また、46ページの指標についても検討させて頂きたい。

(委員)

- 42ページのスケジュールの中に行政とあるがこれは具体的にどこを指すのか。その他の安全教育では、警察が入っている場合と入っていない場合がある。
- 豊橋市で、初期は通勤をメインとするということであるが、交通安全教育は後期からのスケジュールとなっているが、我々も自転車に関する取組みを行っていく中で、ルールが認識されてその他の取組が始まると感じたこともあることから、安全教育も初期から進めるべきではないか。

(事務局)

- 行政の中には市、県の道路管理者、その他の部局全て含めたかたちで入れている。
- 交通安全教育では市単独で実施するもの、警察と一緒に実施するものがあるため、警察が入っているもの入っていないものがある。
- 交通安全教育は現在のものを継続して行っていくが、新たな手法の導入等の施策は後期から行なうということである。

(委員)

- 通行空間の整備では、自転車専用通行帯等の規制をどうするかの話もあるため、警察も含めて検討していく必要があるのではないかと思います、お伺いした。

(委員)

- 12月から改正道路交通法が施行され、左側通行や罰則等が入ってきたので、この同じタイミングで前期から交通安全教育を進めていった方がいいのではないか。

(事務局)

- 当然、安全教育は大事だと考えている。通勤についても企業を対象にした安全教育は後期になっているが、これについては再度検討していきたい。今実施している交

通安全教育は力を入れて実施していくが、新たな交通安全教育の手法の検討等はまだ議論が進んでおらず、準備ができ次第進めていきたい。

(委員)

- 資料が非常に型にはまってしまっているような印象を受ける。様々な人が自転車に乗る気になることが目的である。その結果、コストが安くなるというのは結果論である。
- 自転車に乗ることが良いと思うのには、道路整備やマナー教育等の環境づくりがあると思う。自転車に乗っていることが普通だと思える環境づくりが重要である。自転車に乗ることが一般的だと感じてもらうために、例えば市の職員が同じウィンドウブレーカーで自転車に乗る、企業がまとめて同じ姿で通勤しているとそれだけで広告となる。シャワーやロッカーは後でもいい、みんなが普通に乗っていると感じることが、目に見える一番の広告であると自転車を売る立場として感じる。

(事務局)

- この計画は、他都市の自転車の計画を見ると課題から入っているなかで、メリットから入っている。その辺りも評価して頂きたい。

(委員)

- 私も計画自体は評価している。自転車に先ず乗ってもらうことが先だと考えている。

(委員)

- 総花的に計画ができていないがパンチがない。パンチの効いたものがなくなっている。豊橋市はすごく自転車に力を入れていると分かるような施策があったほうがいいのではないかと。
- 13ページの豊橋市の現状と課題のところ、自動車は65%使われているとあるが、全国の中で豊橋市のようなところは自動車での移動が主流である。
- 企業の立場で大人が自転車を使うようにならないといけませんが、そのためには大分推進しないとダメ。自家用車は便利であるが、自転車に切り替える必要がある。自家用車から自転車に切り替えるためのインセンティブが必要であるが、今の計画では自家用車から自転車への転換する姿が見えてこない。

(事務局)

- 主要施策として通勤で自家用車から自転車に転換させるということを挙げている。
- 平成23年のパーソントリップ調査の結果が先頃出ており、この結果を見ると代表交通手段として、自動車が65%から69%と更に増え、徒歩、自転車が減っている。この状況で、自転車の利用を増やす必要があるのは通勤と考え、企業に対する取組みを最初に挙げて進めていきたいと考えている。

(委員)

- 企業の立場からすれば、優良企業の表彰等、企業イメージがアップする等のメリットがある。積極的に取り組めるのではないか。

(委員)

- パンチがないという話だが、通勤にどうしたら利用されるのだろうかという話があるが、私はファッション性が重要と考え、ロードレース等のイベントから、趣味性を日常に取り入れることで、日常的に自転車を利用するようになると考えている。自転車通勤に掛かるコストもウェア等を考えると、自動車よりもコスト高になる可能性もある。それでも乗りたい人がいるというのは、ファッション性や健康等の有効性があるからと思う。
- この中で、絶対に実施しないとイケないのが安全教育である。
- 16ページの「地下駐輪場に余裕がある一方」とあるが、稼働時間が短いのが問題だ。駅西に24時間の駐輪場がある。地下駐輪場が24時間営業であればもっと使ってもらえる。効率的で利便性の高い駐輪場を作り利用してもらおうのが大事だ。
- 行政という立場では難しいかもしれないが、豊橋には競輪場もあり、渥美半島に自転車道がある素晴らしい地区であるため、自転車にもっとファッション性、日常の趣味性を持たせることが大事だと考える。

(委員)

- 安全教育の情報共有とあるがこれはどういうことか。個々に挙げている施策では今までの安全教育と変わらないのではないか。
- 基本方針2の安全意識の醸成の部分を読ませてもらったが、なかなか難しいと考える。我々も現在、手を変え品を変え行っているが、なかなか効果が出ない。先日、高校生対象に、スタントマンを使ったスケアードストレート等をテレビで放映していた。そういったことを実施しないとイケないのだが、具体的に何を実施するかをもっと肉付けした方がいい。

(事務局)

- 情報共有について、高校では交通安全に対する情報共有、情報交換をしているが、こういったことを行っていきたいと考えている。
- スケアードストレートの体験については、当初挙げていたが、一部、体験を受けた子どもがショックを受けるとの意見があり、表現を後退させた。
- 目的としては、通勤、通学、買物をあげているが、自転車に乗るのは楽しく、好きだから乗るのである。これが大事だと考え、ライフスタイルを挙げている。

(委員)

- 駐輪場については似たような意見が寄せられており、先だって条例を変えて、来年の4月から駐輪場の営業時間を延ばす予定である。その効果も今後出てくるのではないかと考えている。

(委員)

- ・レクリエーションがメインでは無く、ライフスタイルの中でいろいろな年齢層で色々な使い方があるということを一文だけで良いので載っていると、計画のイメージが柔らかくなるのではないかと思う。

(委員)

- ・推進計画のパンチがないということであるが、スローガンがあったほうがいいのではないか。例えば「自転車に乗ってまちに出よう」と言った分かりやすいスローガンがあればよい。

(事務局)

- ・計画の副題に掲げた「自転車がいきいきと走るまち、とよはし」をスローガンのものとして考えている。

(委員)

- ・交通安全教育の話であるが豊橋公園の前の信号の現示が変わったが、自転車が歩行者用の信号、自動車用の信号どちらを守ればいいのかを警察に聞いたが、明確には答えられなかった。交通安全教育も大事だが、自転車をどう捉えるかは教える側のスタンスも不透明な状況がある。
- ・たまたまテレビで、自転車教育の番組を見たが、警察が校庭で自転車の乗り方を教えていたが面白くない。自転車はこう乗る、事故はこういう場所で起こる等の映像を見たほうがよっぽどインパクトがある。何故逆走がいけないのか、危ないのかを教えていかないといけない。

(委員)

- ・実施スケジュールの中に「交通結節点での駐輪場整備」とあるが、弊社でも実施している。今足りないのは南栄駅、高師駅で、個々では何らかの手段を用いて整備したいと考えている。今回、通勤を自転車にということであるが、私は以前 JR の駅まで 4km を自動車で行って電車に乗っていた。この 4km を自転車でというと少し荷が重い。2km 程度であればいいのかと思う。これを豊橋市で考えると路線バスの技科大線等、通勤時間帯に本数が多い路線で自転車に乗り換えるのは有効と考えている。
- ・自転車と公共交通との連携の姿が見えてこないなので、そのあたりを聞かせて欲しい。

(事務局)

- ・まずは 5km であるが、人によっては 1、2km でも厳しいという人もいるが目安として考えている。
- ・自転車は鉄道と合わせて、アクセス、イグレスの交通手段とすることも考えて、施策に結節機能の強化やサイクル&ライドも組み込んでいる。
- ・駅等の駐輪場の整備も行い、自家用車から公共交通や自転車に転換してほしいと考

えている。

(委員)

- ・自転車ネットワークの優先整備路線等があるが、バスの結節点など公共交通と連携した整備は行わないのか。

(事務局)

- ・優先整備路線は、駅等の結節点に行く路線、大規模事業所へ向かう路線を考えている。

(委員)

- ・アピタ向山店のところに十字路があり、歩道橋で横断できるのは2箇所である。この交差点で、南北の自転車の量を12月2、3日に、午前7時30分から8時30分まで2日間調査した。初日は南から北、翌日は北から南に向かう自転車を調べた。初日は666台であった。そのうち、7時30分から8時までは146台、8時から8時30分までは520台であった。信号が1分間隔であるため、通行できるのは15回である。渡るのは20秒位で渡る。8時から8時30分までに500台以上、1時間で約700台の自転車が通行する。帰りには時間のばらつきがあるが、700台通ることになり、少なくともこの地点だけ見れば、自転車の数は非常に多いと感じた。

(委員)

- ・キャッチコピーの話があったが、インパクトのある計画とするのは重要である。例えば出来あがった計画の特徴を市長が他の都市に対して説明できることが重要である。徳島県の計画では「自転車王国とくしま」、宇都宮市では「走れば愉快だ宇都宮」等のキャッチフレーズを作っている。このようなキャッチコピーも考えていいのではないか。
- ・メリットを前面に出した計画にするなど、良いことが計画に盛り込んであるので、うまく前面に出した計画として頂きたい。
- ・先日、バーゼルの方が視察に来て、自転車の交通事故が10分の1に減ったという話をされた。バーゼルでは事故が多い箇所では科学的に徹底的に分析し、教育だけでなくハードの対策を行ったということである。このような徹底した分析とそれに対応したハードの対策も加えてもいいのではないかと思う。
- ・通勤の自転車の利用促進で一番効果があるのは通勤手当である。名古屋市では自転車の通勤手当を2,000円から4,000円に、自動車を2,000円から1,000円に逆転させた。買物の推進については、高齢化社会も考えて高齢者に配慮して進めていく必要がある。

(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)

- ・委員会はもう一度ある。そこでまた議論できればと考えている。

(2) 自転車ネットワーク計画(素案)について

- ・事務局より自転車ネットワーク計画(素案)についての説明が資料 2 に基づいて行われた。

(委員)

- ・ネットワーク路線については、愛知県と豊橋市で具体的に調整して頂いているが、県道が 2 ページの当初のネットワーク候補路線では多かったのが、3 ページは変わっている。
- ・また、5～10 年というベースで県道の整備形態を見た時に、自転車専用通行帯が多いが、自転車歩行者道で整備していたところを分割するのか、路肩を整備するのか。コストも掛かると考えられるので、もう少し担当者間で詰めて頂きたい。
- ・また、大学や大規模小売店舗があるということ等で選ばれたと思うのだが、4 ページ目にある路線のうち、環状線や豊橋科学技術大学前の路線は本当に整備の必要があるのかと思う。

(事務局)

- ・短期的に実施するところは路肩がある程度広い路線であり、それほど整備費は掛からないと思っている。
- ・断面構成を変えるところは、費用も掛かると考えられるので担当者間で協議させて頂きたい。
- ・技科大の前の道路や環状線について、現時点の担当者間の協議ではこうなっているが、今後変更する可能性はある。

(委員)

- ・目的をはっきりさせて重点的に実施するところを明確にされて、ネットワーク路線を目的別に整備するなどの考え方はよく出来ている。茅ヶ崎市では、自転車で移動できる移動距離として 1,300 人を対象に調査したところ、平均は 5.2km であった。これも年代ごとに変化がなく、70 歳代でも 5km 程度であった。このような移動可能距離を考慮してネットワークを形成することも重要である。

(委員)

- ・7 ページ内の図内にある数値の意味はなにか。

(事務局)

- ・図はパーソントリップ調査の結果で、1 日当たりのトリップ数を表したものである。赤い色の丸や線は、上位 2 割に入るトリップであり、ピンクは上位 5 割に入るトリップを表している。それ以外にももっと少数のトリップもあるがそれは示していない。図内の数値は 1 日当たりのトリップ数である。

(委員)

- ・今後のスケジュールを教えてください。

(事務局)

- ・1ページの上は、今年度検討しているネットワーク計画の策定で、この計画は推進計画の中に入る。
- ・個別の路線をどう整備するかについては、警察との協議が必要になるため、図面を作成する等、道路管理者の方に検討してもらうことになるがこれが下の整備計画となる。

(委員)

- ・1ページ目のフロー図で、優先整備路線の下に、ネットワーク整備計画の策定とあり、「長期的」に記載してあるが、この2つの関係はどういう関係か。

(事務局)

- ・これは誤解を招くので修正させていただく。

(委員)

- ・この路線を整備した場合、どの程度の自動車が自転車に転換するという試算は行なうのか。

(事務局)

- ・現在はその試算を行うことは考えていない。

3. 報告

(1) 自転車通行空間確保社会実験 検証結果について

- ・事務局より自転車通行空間確保社会実験検証結果についての説明が資料 3 に基づいて行われた。

4. その他

- ・特に質疑等なし

5. 閉会

- ・事務局より閉会の挨拶。

以上