

## 「平成 25 年度 第 4 回 豊橋市自転車活用推進委員会」議事録

- 日 時 平成26年1月14日（火） 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 2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)

【資料3】自転車通行空間確保社会実験の検証結果

【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】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に基づいて行われた。

#### 〔質疑〕

##### (委員)

- ・49ページの事業について、目標値が現状と平成29年度で数値が大きく変わっていないものがあるが、目標値についてどのような考え方で設定したのか教えていただきたい。

##### (事務局)

- ・自転車通行空間の整備については、優先整備路線の目標とする整備延長を設定し、駐輪場については交通結節点やまちなか駐輪場について、どの程度の駐輪場が必要でどの程度整備するかを一つ一つ検討した。交通安全教育については、現在の交通安全教育を今後新たに拡充していくことを考えているが、現在、既に行っているものの内容を充実させていくことも考えており、これは数値には反映されない。イベ

ントも同様で、数値目標としては反映されないが、イベントの内容を拡充させることも考えている。また、自転車の補助・貸し付けについては現時点である程度の人数に貸し付けており、一度補助した人については、再度補助等はできないものから、それほど数字が変わらない状況となっている。

(委員)

- ・数値について注意書きがあればよい。

(委員)

- ・今まで実施していることから、今後伸びないものもあるため、注意書きでわかるようにしてもらえればと思う。

(委員)

- ・前期目標となっているが、後期は見直すのか、また、指標について計画のどの施策と関連するのかが記載されてあればよい。

(事務局)

- ・これは前期目標であり、進捗状況を見ながら見直す予定である。施策のどれと関連するのかわかるようには検討させていただきたい。

(委員)

- ・20ページの目標像「自転車がいきいきと走るまち」とあるが、これと目標、基本方針とがどう関連しているのかわかればよい。

(事務局)

- ・目標像の記載の下の2行の記述で、方針1、2、方針3との関連を示しているが、この記載についても修正を検討させていただきたい。

(委員)

- ・51ページについて、道路管理者別ではなく、道路種別ではないか。

(委員)

- ・中学校が通学率10%とあるが、10%以上ではないか。

(事務局)

- ・ご指摘の点について修正させていただく。

(委員長)

- ・本件は事務局の内容を素案として、本日の委員会の指摘を踏まえ、今後、建設消防委員会、パブリックコメントと進めさせて頂きたい。

## (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1に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・10、11 ページと非常に真面目に検討されている。現在、これ以外で整備済みの路線はないのか。

(事務局)

- ・社会実験で整備した箇所があり、これは優先整備路線の対象路線となっている。

(委員)

- ・優先整備路線で、並行する路線があるため、対象外とするという箇所が北のほうにあるが、この辺りは他と繋がっていないがよいか。また、大清水駅の北では、連続性が確保できないため、除外した路線等がある。このあたりの考え方を教えていただきたい。また、南北の連続性を確保する路線が薄い感じもあるため、南北をつなぐ路線を追加してもよいのではないか。

(事務局)

- ・並行する路線があるとした箇所は実際には豊橋公園があるため、そこを通ってもらうことを考えている。大清水駅の北側は周辺の整備が難しいことから対象外とした。

(委員)

- ・南北の連続性を確保するという考え方もあり、南北を結ぶ路線を追加してもいいのではないか。

(事務局)

- ・今回、まず、どこをつなげるべきか考え、通勤の自動車から自転車へと転換するという市の大きな方針があることから、通勤を対象に考え、豊橋駅とその周辺、交通結節点である二川駅や大清水駅、県境の工業地域を結ぶことを考えた。
- ・また、通学や買い物目的の利用については、学校や大規模小売店舗の位置等も見ながら設定した。

(委員)

- ・整備可能性の図について、車歩道境界等を見直す必要があるとあるが、整備が困難な路線にも、複数のパターンがあるのでもう少し詳細に記載できないか。

(事務局)

- ・当然、整備ができないものにもいろいろなケースがあるが、7ページの断面図の考え方で、幅員が確保できるものは整備可能、できないものは整備が困難と考えた。

(委員)

- ・6ページの整備の必要性が高い路線に、豊橋駅の南西部が入っていないが、これはなぜか。

(事務局)

- ・目的が重なる路線を抽出した結果、そうなったということである。

(委員)

- ・自転車での車道走行に慣れていただくことを考えた場合、この方面にも1、2路線あってもいいのではないか。

(事務局)

- ・通勤で、自動車から自転車に転換することを考え、このように設定したが、委員の指摘も考慮し、事業費等の制約もあるが、路線の追加についても検討したい。

(委員)

- ・7年間での整備を考えるのであれば、もう少し整備延長を伸ばしてもいいのではないか。

(委員)

- ・目的ごとに路線を考えると繋がっているのが、目的が重なるところを優先路線とすると、ぶつ切れになるのが気にかかるところである。通勤なら、通勤のモデル整備路線等を設定するなど、目的ごとのネットワークの展望を持ち、戦略的に実施した方がいいのではないか。

(事務局)

- ・今回の計画では、3つの目的に対応した施策の実施を考え、通勤では通行空間だが、通学では安全教育、買物では中心市街地の駐輪場や高齢者対策などの環境整備をまずは重点的にやりたい。

(委員)

- ・考え方は理解したが、図に落としした場合に特に南西部が弱い。いきなり優先整備路線にすることは難しいため、段階的なプログラムを組み、ソフト施策を重点的に実施していくモデル路線等を設定した方がいいのではないか。例えば買い物モデル路線を設定し、ソフト施策、ハード整備を段階的に実施していくことで、この地域では安心して商業施設に行ける等、戦略的な施策を実施してもいいのではないか。また、密度的なものも考え、例えばこのエリアでは自転車で何メートル行けばどこからでも自転車ネットワークに行ける、何キロ平方メートルごとに何キロといった考え方を加えてもいいのではないか。

(委員)

- ・11ページの中で、モデル的に成功事例になるようなものを考えてみてはどうだろうか。例えば豊橋駅からどこかのエリアは自転車ネットワークがつながり、自転車が利用され、結果として渋滞が削減される等の考え方を加えてもいいのではないか。
- ・以前、田原市に用事があったことから豊橋市の南西部を通ったが、海軍橋を越えたあたりから渋滞で、自動車が進まなかった。南西部も切り口を変えれば自転車ネットワーク路線として出てくるのではないか。

(委員)

- ・事務局としては7年間に30km程度と考えているのか。

(事務局)

- ・予算の面もあるので、数字的にはこの数字となるが、ここで示した路線しか整備しないのではなく、他の路線も状況が変われば整備することを考えている。この考え方を12ページに記載している。

(委員長)

- ・今後、建設消防委員会やパブリックコメントで意見が出てくると思う。これをパブリックコメントにかけて、そこで意見が出てくれば対応を考えるということで、まずはこの事務局案をパブリックコメントにかけることとする。

### 3. 報告

(1) 自転車通行空間確保社会実験の検証結果について

- ・事務局より自転車通行空間確保社会実験の検証結果についての説明が資料1に基づいて行われた。

[質疑]

(委員)

- ・歩行者の交通量はどの程度か。

(事務局)

- ・歩行者の交通量については、すぐに数字は出ないが、朝は吉田方小学校の小学生が多く歩いているため、自転車は歩道では走りにくいという程度であると思う。

(委員)

- ・33 ページに自動車利用者は自転車に配慮したと回答しているが、自転車側からはあまり配慮されたという意見にはなっていない。もともと歩道を通っていたからそうなったのか、車道を通っていた人の意見なのか。

(事務局)

- ・現在はそこまで把握していないが、事前の通行位置のデータもあるため、今後、解析する。

(委員)

- ・自動車と自転車の間隔が大きくなったとして、平均値が示されているが、これは何地点の平均値なのか。

(事務局)

- ・交通量調査は1か所、ビデオ調査は1つの交差点で行っている。1か所の交差点での平均値である。

(委員)

- ・8、9、10 ページで、自動車の通行位置の変化が記載してあるが、この数字は有意であるといえるのか。結論を補強する材料があるとよい。宇都宮で矢羽根を設置した時の自動車の挙動を見ていたが、ほとんど矢羽根を踏まず、すごく効果があると感じた。サンプル数が11というのは少ないが、そういったことで安全になったと言えるのではないか。

(事務局)

- ・平均しか取っておらず、分布状況等は記載していないが、現地での感覚では自動車は実際に避けていると思う。今後、詳細を解析していきたい。

(委員)

- ・矢羽根を踏んだのか、踏んでいないのかわかれば安全性が向上したともいえるので、そのあたりをもう少し詳細に見ていただければと思う。

(委員)

- ・35 ページに快適でなくなつたと書いている人も2割程度いる。ここで、ルール遵守、マナーの向上が必要と書いているがここでのマナーの意味は何か。

(事務局)

- ・自転車は車道通行が原則というルールの中で、並走をしないや1列に並んで通行する等のことがマナーであると考ええる。

(委員)

- ・自転車のルール、マナーは記載されているが、自動車のルール遵守、マナーの向上も重要であると考ええる。自転車に快適に車道通行させるためには、自動車にもルール遵守、マナー向上が必要であり、自動車と自転車の双方が意識して、向上させていく必要がある。

(委員)

- ・整備を進めるべきではないという人が結構いるが、そういう人たちがなぜ進めるべきでないと言ったのか、自由意見も確認してほしい。

(事務局)

- ・自由意見は、まだ、意見の対応等を行っていないので、確認させていただく。
- ・保護者から伝え聞いた話では、学校で自転車は車道を通行しなさいと指導したと聞いているが、車道通行が怖いという生徒もいたので、そのあたりから出たということもあるかもしれない。

(委員)

- ・これはセンシティブな問題でもあるが、自転車は車道を通行しなさい、でも、歩道通行してもいいということは矛盾してしまうと思う。デリケートな問題ではあるが、安全教育などでは単純に車道を通行しなさいとした方が、ぶれずにいいのではないか。
- ・豊橋公園前の交差点など、自転車がどこを走ったらよいかかわりにくいという面もある。ルールの遵守からあるべき姿を徹底した方がいいのではないか。

(事務局)

- ・小学生や高齢者、また道路交通状況によっては歩道も通行してよいのであり、厳密に言えば法律的には矛盾していない。当然、車道が原則なのであるが、いきなり歩道を通行してはいけないというのは、厳しい面もあるため、法律の範囲内で歩道も通行してよい、ただし、徐行する必要があるとした。

(委員)

- ・歩行者はどう感じているのかというのがある。
- ・自転車は車道ですというのが原則であり、それは警察も言っている。センシティブな問題もあるが、基本的には方向はこの方向で後戻りしないようにしてもらいたい。
- ・ルール遵守意識、マナー意識の向上などのソフト施策等とセットでこの方向を進めていくべき。

(事務局)

- ・歩行者の意見は 19 ページにあり、2 割程度が「安全性が向上した」と回答している。
- ・地元への説明会の中で、小さいお子さんがいる父兄の方は、歩道を自転車が走るのは歩道を歩く子供に対しても危険だよねという意見も上がっており、自転車通行空間の整備に対する理解はされている。

(委員)

- ・現在、歩道を自転車が通行しているという現状もあり、デリケートな問題でもあるため、徐々に浸透させていくしかない。

#### 4. その他

(委員)

- ・3月15日、16日に自転車のイベントを豊橋港と競輪場で行うが、その中で交通安全教育等もあわせて実施できればと考えている。みなさんや豊橋市の方にもご協力いただければと思う。

以上