

「平成26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26年7月15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 1名
- 事 務 局 5名

〔会議資料〕 ◆次第、出席者名簿、豊橋自転車活用推進委員会設置要綱、概要版パソレット
【資料1】自転車通行空間確保社会実験実施路線の自転車交通量調査等報告書
【資料2】平成26年度自転車関連実施施策（案）
【資料3】今後の会議開催計画（案）

1. 開会

2. 報告

(1) 豊橋市自転車活用推進計画の策定について

- ・ 事務局より、豊橋市自転車活用推進計画の策定経緯についての説明が口頭にて行われた。

(2) 自転車通行空間確保社会実験実施路線の自転車交通量調査等について

- ・ 事務局より、自転車通行空間確保社会実験実施路線の自転車交通量調査等についての説明が資料1に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・ 2点確認したい。1点目について、調査時間が午前7時から9時まで、午後3時から5時までとなっているが、傾向として同じようなものが見られたのか、若しくは何か特徴的なものが見られたのか、内訳等があれば教えていただきたい。2点目について、2ページの車道と歩道の通行量については整備前、整備後、追跡調査と徐々に減ってきているが、3ページの交差点通行量が追跡調査においては歩道、車道共に大きく増えている。何か変化があったのか。通行量が一般部にお

いては減っているが、交差点部において大きく増えている理由が分かれば教えていただきたい。

(事務局)

- 1点目の通行時間帯における内訳については、午前7時から9時の時間帯が全体の5割程度の通行量を占めており、特に中学生、高校生の通行量が多く確認された。2点目について、一般部と交差点部の総通行台数の変化については、今回、職員が追跡調査を行っており、現地を全て確認出来ているわけではないため、コメントを差し控えさせていただきたい。

(委員)

- 午前中と午後の通行量は分かったが、傾向は同じようなものだったか。

(事務局)

- 午前中については車道順走の割合が高い傾向が見られた。コメントにもあるが、自転車通学の中学生が、車道を多く順走されていることが確認できたため、午前中の割合が高い結果になった。

(委員)

- このような整備が出来たということで、学校が指導に力を入れているということはあるか。

(事務局)

- 昨年度、社会実験を行う前に、沿線の吉田方小学校、吉田方中学校、豊橋西高校の3校に対し、社会実験を行うこと、また、自転車は本来車道の左側を走るものであることを周知するため、チラシを作成し配布した。小学生については歩道を徐行するようにと、また、この路線は自転車通行可の歩道であるため、中学生、高校生については、歩道を走行する方は今までどおり徐行するようにと、スピードを出して走りたい方は車道の左側を走行するようにと、チラシによる周知をした。学校の先生がどのような指導を行ったかまでは分からないが、ご協力いただいた。

(委員)

- 調査箇所のJA豊橋でいつも買い物をしているが、午前中の人が多い。午後3時から5時が一番空いている時間帯だが、こういった理由でこの時間に調査を行なったのか。

(事務局)

- 時間帯を設定するに当たり、買い物利用の方が夕方になる前に買い物へ行かれると思い、この時間で設定した。次回調査を行う際には検討していきたい。

(委員)

- JA豊橋は午前中が混んでおり、皆さん自転車で買い物に来られるため、危険を感じることもある。

(委員)

- ・ 矢印があっても今までどおり歩道に上がり横断歩道を渡る人に対し、なるべく車道を走ってもらいたいということだと思うが、この人たちは安全面に対し不安を感じているのか。

(事務局)

- ・ 交差点を直進しようとする場合、車が並んでいると車に接近する可能性があるので、避けるために歩道に入るのではないかと。ただ、豊橋ではまだ整備したばかりであるため、慣れてくれば徐々に車道走行が増えていくのではないかと考えている。

(委員)

- ・ 歩道を走る人は今後も歩道を走るのではないかと。

(事務局)

- ・ 歩道を走ってきた方は横断歩道を渡る。車道を走ってきて交差点だけは怖いということで横断歩道を渡る方がまだ大分いる。

(委員)

- ・ ここの歩道は比較的広いので、どうしても歩道を走る人が多い。

(事務局)

- ・ 全体的には歩道走行の数はまだ多い。ただ、直線部分については1.5mの路肩があり、そこを自転車通行帯としているため安心して通行出来るが、交差点部については右折車線があり、その分路肩が狭くなっていることも理由に考えられる。

(委員)

- ・ 私は車道を走るのが怖く、ほとんど歩道を走っているが、夜間歩道を走ると歩行者と自転車の事故が起きやすいと思う。特に歩行者は明かりを点けていないため速度を上げて走るとぶつかりそうになる。自転車は車道を走ってもらうという方向性を持っていると思うが、人と自転車との接触事故が減ったとか、車道を走る自転車と自動車との事故が増えたとかの傾向はもう出ているのか。

(事務局)

- ・ この場所ではそこまでの調査結果はない。ただ、全国的に見ると同じ取り組みをしているところがあり、車道を走行すると交差点の事故は減少するというデータはある。歩道を走行する際は徐行が基本であり、歩行者と接触の危険があれば車道に出なければならない。夜間は視認性が悪いため、分かりやすい表示の必要性があると認識している。一般的な話として、自転車で歩道を走行する場合と、ルールを守って車道を走行した場合、データのほうは車道のほうが事故の確率が低いことがわかっている。

(委員)

- ・ 事故の確率が低いということだが、それほどたくさん統計処理されているのか。

(委員)

- ・ 自転車は交差点事故の割合が自転車以外の場合に比べものすごく高い。自転車の場合、交差点の割合が7割、その他が3割程度となっているが、自転車以外の事故では交差点割合が3割5分であり約半分程度となっており、自転車は交差点が

一番危ないということになる。事故多発交差点をプロットした場合、東京都では45プロットになるが、その内の41が歩道から進入したもので、左側通行で車道から進入した場合は2となっている。つまりこういったデータからすると、歩道から進入した場合のほうが左折巻き込み事故に遭いやすいことがわかる。その原因について東工大の先生が分析されているが、歩道から進入した場合の車からの自転車の認識率については4割程度だが、車道から進入した場合7割程度が気付いている。こういった気付き率が自転車事故を左右する大きな原因となっている。したがって、よく気付かれる車道から交差点に進入した方が巻き込み事故へ遭う確率が少ないとのいうことを裏付けるものとなっており、データの的には車道から進入した方が明らかに車から気づかれて安全だということになる。

(委員)

- 車の運転をイメージすると、道路の左を走っている自転車の車道と歩道のどちらが気づき易いか、先生の話で理解できた。

(委員)

- この実験の今後の進め方として、さらに車道を走ってくださいとPRを進め、追跡調査の成果をあげるのか、あるいは社会実験から路面表示を今後の整備の教訓とするのか、今後の予定、ねらいを教えてください。

(事務局)

- 通行空間の整備については、国のガイドラインに沿った形で整備を進めていく。市でも計画を作り、計画に基づく通行空間を車道部分に整備することを考えている。今年度については、昨年度社会実験を実施した路線の延長ともう1路線を整備する予定でいる。表示方法については昨年度社会実験において、車から見えにくい、表示方法が分かりにくい等の意見があったため、表示方法の検討を行うことで、社会実験の結果を生かすよう考えている。社会実験箇所の追跡調査は今後も実施していきたい。

(委員)

- 外側線から歩道側路肩まではどういった位置付けになっているのか。歩道以外を車道と表現するならば、外側線の外は車道でもないように思われるが、法的にどのような位置付けなのか教えてほしい。

(事務局)

- 基本的には歩道がある道路については道路交通法上、車道になる。

(委員)

- 路肩の幅は道路により色々あるが、今回の路線はかなり幅があるということで自転車のマークを付けながら通行可能な形で整備されたと思うが、仮にこれが徹底された場合、自転車利用者が外側線の外側は全て通行していいと認識されるのではないかと心配している。お客から自転車はどこを走ればいいのかと聞かれれば、基本車道ですよと説明しているが、外側線の外はどうなのかと聞かれた場合、車道でもあるし歩行者も通行できるとあいまいな返事をしている。このことについ

て常々、知識として欲しいと思っていたので教えてほしい。

(事務局)

- ・ 歩道がある道路と歩道が無い道路で線の外側の扱いが違う。歩道がある道路については、外側線と歩道の間も車道になる。歩道が無い道路については、路側帯となり歩道扱いとなる。ただ、自転車は走ることは出来る。昨年12月から歩道が無い道路で路側帯を走行する場合は左側通行になった。

(委員)

- ・ 路側帯とは実線と破線の複合のことか。

(事務局)

- ・ 路側帯は3種類あり、実線1本、実線と破線、実線2本のものがある。

(委員)

- ・ 実線と破線のものだけだと思っていた。

3. 議事

(1) 平成26年度自転車関連実施施策(案)について

- ・ 事務局より平成26年度自転車関連実施施策(案)についての説明が資料2に基づいて行われた。

(委員)

- ・ 井原駐輪場の整備について、私の知り合いが市へ貸している土地のことだと思うが、あのスペースで駐輪台数50台は狭いのではないか。

(事務局)

- ・ 今はまだ完成しておらず、これから整備する。現在、隣接する店舗横に自転車を駐輪されている状況であるため、土地の半分を借り、50台程度駐輪できる駐輪場を整備する予定。

(委員)

- ・ 利用者はかなりありそうか。

(事務局)

- ・ 現在、店舗横に30台程度駐輪されており、新たな需要を見込んで50台を考えている。

(委員)

- ・ 自転車通行空間の整備について、自転車道や自転車レーンの整備の計画はあるか。

(事務局)

- ・ 計画の中に自転車ネットワーク路線が記載されており、自転車道と自転車レーンとでネットワークが構成されている。基本的には規制速度や交通量により分けており、国のガイドラインに沿って整理している。ネットワーク路線全体延長149kmの内、自転車道が3km、自転車専用通行帯と呼ばれる自転車レーンについては146kmになる。

(委員)

- ・ 道路の状況を見て自転車道にする、レーンにするといった整理をしていくということによろしいか。

(事務局)

- ・ ネットワーク路線に指定した道路については、道路管理者にどういった整備が出来るか見ていただいております、自転車道やレーンが可能な路線についてはそのまま整備していただき、難しい路線についてはそれぞれ個別に整備可能な手法を検討していただくということになっている。

(委員)

- ・ 建設部の道路建設課で自転車ネットワーク整備計画の委託業務を発注させていただいた。請け負った業者は昨年度、浜松市の発注の自転車通行空間整備の委託業務を受託し、完了させた実績のある業者であり、静岡県における自転車の施策に明るい業者であると同っている。現在、業務内容の確認をしており、調査資料の作成が出来次第、現地調査を含めた情報の収集に着手する予定になっている。計画に示された優先整備路線について、具体的な交通量の調査等の検討により、課題の解決を含め、整備方針を作り上げて行きたいと考えているため、また色々と協議させていただきたいと思うのでよろしくお願いしたい。

(委員)

- ・ 駐輪場について、いくつか行政で整備する計画が記載されているが、例えば駅西には民間が作った駐輪場もあるので、民間が整備する際に補助を出すといった考えはあるか。駅西の駐輪場は24時間入れておけるため非常に都合がいい。地下の駐輪場では営業時間が10時半までだと係員に言われるとドキドキしてしまう。

(事務局)

- ・ 三井のリパークのことだと思うが、あそこは空き地を利用した24時間止められる民間が独自で作られたもの。駐輪施策についてはサイクル&ライドを中心として、今年は行政が二川と井原に駐輪場を整備するが、今後、まちなかにおいて、こういった形で駐輪スペースが確保できるかを庁内で検討し始めている。その中で、補助をすることが妥当であるということであれば、まだ具体的に決まっていはいないが、今後の施策としては考えられる。

(委員)

- ・ お店にも駐輪スペースを作れば補助が出るようになればいいと思う。

(委員)

- ・ 通勤、買物の項目にある電動アシスト自転車の購入補助金については、かなり長いこと取り組んでいるため、温暖化対策推進室の目玉施策かと思いますが、問題があるかと思います。補助の条件について、豊橋市在住のもの、エコファミリーに宣言するもの、市内の販売店で購入するといった3つだけしか無い。施策の概要には自動車利用から自転車利用への切り替えが目的と書いてあるが、そのくくりが一切無い。現実には自転車から自転車でも補助金が全部もらえてしまう。1

万5千円は決して少ない金額ではないので、行政的にどうかと思う。扱っている立場としてもそう思う。宣言の中にも車から移行するといった項目や車の利用を控えるといった項目が一つも無い。税金ですのでその辺りも再考していただきたいと思う。

(事務局)

- ・ 温暖化対策推進室と情報交換を密にさせていただきたい。

(委員)

- ・ 2000年の国勢調査と2010年の国勢調査では通勤通学の車の需要が増え、自転車の需要が減っている傾向が見られる。自転車を今使っている人でも坂道があってしんどいと感じる人等が車利用に変わってしまう可能性があるため、より適正な坂道対策や高齢化対策として、自転車から自転車への移行でも電動アシスト自転車は質の改善に寄与できるのではないかと個人的には思う。

(委員)

- ・ 実際現場で対応すると、自転車をやめて電動アシストに乗ろうとする方は、車に乗ろうとすることはほとんど無い。そういった年齢ではない。自転車から自転車、自転車から乗るのをやめるといった場合ばかりなので、エコとしては同じだと思う。

(委員)

- ・ 現実的に自転車が減っているのはデータでも明らかなので、これからもエコな運動を続けてもらいたい。

(委員)

- ・ 酷な言い方だが、体力的なものは本人の事情なので、補助はいらないのでは。

(委員)

- ・ それは考え方の違いもある。

(委員)

- ・ 入り口部分が非常にファジーなところだと思う。

(委員)

- ・ 自動車利用へ戻らないためにといった部分があれば良いと思う。

(委員)

- ・ 同じように電動自転車への補助をしている市町はあるか。

(委員)

- ・ 私が知っている限りは、貸し出しはあっても購入に対しての補助金はない。非常に市の豊かさを象徴しているのかなと思う。県で役をやっているが、豊橋はすごいねと言われる。

(委員)

- ・ 私もサービスしすぎかと思う。

(委員)

- ・ 免許返上の証明書で補助をするというなら話は別だが。

(委員)

- ・ 高齢の方が免許返上した代替としての補助ならいいと思う。補助のハードルを高くすべきだと思う。

(事務局)

- ・ この件についても温暖化対策推進室と情報交換をさせていただきたい。

(委員)

- ・ 三人乗り自転車貸出事業についてはどのような状況か。あまり見かけないが借りられているのか。

(事務局)

- ・ 3人乗りの電動アシスト付自転車は85台。平成22年度からの実績は概ね100人前後であり、1回転はしている状況。昨年度は105人と聞いている。

(委員)

- ・ 共通の中の施策で自転車安全安心アドバイザーとの連携推進とあり、施策実施関係団体に愛知県自転車モーター商協同組合豊橋支部とあるが、この実態はどこで調べられたのか。

(事務局)

- ・ こちらについては、豊橋警察署総務係からのご報告を受け、記載させていただいている。

(委員)

- ・ 実はこれは2代前の高橋市長の時代に私が委嘱を受けた項目。これは今年度10月に委嘱期限が切れるので平成26年度の実施策としては半分になってしまう。どのように調べられたのか気になった。正式にまだ県警本部から依頼を受けていないため、継続なのか分からないので調べておいてほしい。

(事務局)

- ・ こちらの調査については、年度初めの5月頃に市役所内部の関係部署、国や愛知県、関係団体へ照会させていただき、その回答をそのまま転記させていただいている。今年度上半期は実施しているということでご理解いただきたい。

(委員)

- ・ 空欄で埋まっていない項目は今後可能な限り埋めていくという考えでよろしいか。

(事務局)

- ・ 空欄になっている項目は後期の取り組みと、前期でも着手していないものになっており、前期は3年なので、今年度着手できないものは今後着手できるように調整していきたい。

(委員)

- ・ 通学の安全教育で高校生自転車運転免許教室については、全ての高等学校で考えているのか、どの程度の範囲でやろうとしているのか文面だけでは分からないので教えていただきたい。もう一つは、自転車免許制度等の新たな安全教育手法の

導入とあるが、小中学校は範囲外としているのかももう少し具体的な内容を教えていただきたい。

(事務局)

- 1点目の高校生自転車運転免許教室については今年度試行的に1校行なっている。既に5月22日に実施済みの事業であり、豊橋工業高校の1年生284名を対象に筆記と実技の試験を行なって、合格者に対し運転免許証を交付するといったことになっている。こちらの事業については安全生活課が所管しており、今後の予定については、どんどん拡大するといったことではなく、引き続き1、2校を予定しているとのことであり、受け入れ側の自動車学校の立地条件や、受け入れ能力もあり、一度には拡大できないと聞いている。
- 2点目の運転免許制度の小中学校への拡大については、高校生の取り組みを含め、安全生活課で考えていくと聞いているが、まだ具体的な方向性については聞いていない。

(委員)

- 自転車の運転免許を発行することについては法的なものではなく、あくまで啓発的なものだと思う。小中学校で免許証が無ければ自転車に乗れないとなれば大変なクレームになる。啓発的なものでやっていくということをお願いしたい。私の学校でも自転車安全安心モデル校を警察から引き受け、取り組んだことがあるが、小中学生の交通事故で一番多いのは自転車による事故であり、その大半は飛び出しによるもの。この件については、各学校で繰り返し指導はしているが、飛び出しによる事故が中々減らないというのが実情。新たな交通安全教育手法の導入というのがうたわれているので、こういった飛び出しを防止するといった効果的な他の自治体等の取り組みをご存知であれば、教えていただきたい。

(委員)

- 警察としてはお子様に対する自転車教室等を実施はしているが、中々すぐ結果には現れないのが実情であり、地道にやっていくしかないと思っているのでこれからもよろしくをお願いしたい。

(委員)

- 全国データでは、自転車事故が一番多く起きている箇所は裏道交差点での飛び出しとなっている。事故の割合は先ほど言ったように交差点が7割、一般道が3割だが、交差点の中でも一番事故の件数が多いのは裏道交差点になる。裏道交差点では飛び出しの一旦停止義務違反と右側通行からの入ってくる自転車の2つが事故の大原因となっている。2番目に多いのは脇道交差点で建物寄りを徐行せずに走行する自転車によるもの。それぞれのパターンごとに、どのようなルールが守られていなく事故が起きているか大体わかっている。したがって、事故の多いところの順番に、なおかつその事故の多いところでも、多くの要因がからんでいるのではなく、1つか2つのルールをしっかり押さえておけば事故の7、8割は防ぐことが出来るということが可能だといったデータがある。合理的に考えていただいて教育していただくと、事故が目に見えて減る可能性がある。

(委員)

- 各学校の判断になると思うが、保護者が子供の自転車のブレーキなどをしっかりチェックしていないと思う。以前勤務していた学校では、まちの自転車屋さんに来ていただいて、子供たちが持ってきた自転車を一齐に点検していただき、足りない部品や、直さなければならないところの指導をしていただいた。自転車業界の方とのタイアップといった自転車安全の取り組みを行なっていけたらと思う。

(委員)

- 通産省から経済産業省に変わってから、自転車振興会への補助金がかなりカットされたため、各支部の予算もカットされた。ただ働きでは難しいといった事情があり、そういったことで少なくなったという事実はある。もう1つは自転車の7割が専門店外で売られているといった事情もある。なぜそういった自転車まで点検しなければならないのかといった話にもなるといったこともご理解いただきたい。

(委員)

- 豊橋市で行われたアンケート調査によると自転車利用者の半分以上が高齢者もしくはその予備軍となっている。高齢者の利用目的で最も多い買い物について、まちなか駐輪環境向上検討会議をこれから開催されると思うが、高齢者の歩く限界距離が500m以下であるため、高齢者がまちなかに集まっていただき、買い物をしてもらうためには、高齢者に焦点を当てた環境整備が必要ではないか。具体的には、分散型でもいいのでなるべく駐輪場の箇所数を増やし、歩く距離を短くすれば高齢者も利用しやすくなり、買い物も楽に出来るようになるので、ぜひ高齢者施策も検討課題に入れていただきたい。
- それから安全教育について、全国のアンケート調査によると、高齢者の方々はルールをしっかり把握してもらえれば守ってもらえる割合が高いことが分かっている。逆に、同じアンケート調査では高齢者になるほど自転車講習会を受けたことが無いという割合が高いことになっている。ということは、もっと高齢者に焦点を当てた安全教育をしっかりしていかなければならないと思う。あと、話は変わるが、元気な高齢者の場合、事故率は10代から20代の方が高く、20代から30代と同じくらい。ただし、死亡につながる事故は他に比べると高い。実施施策にはヘルメットの補助は出ていないが、高齢者仕様のヘルメットについて、補助なりの手立てがあると良い。最近では高齢者しか被れないようなヘルメットが結構ある。そういったものも含めて今後の課題としていってほしい。

(事務局)

- 今のご意見について、1つ目は買い物として豊橋市のまちなかは駅の近くに地下駐輪場があるが、それ以外はまとまった駐輪場が無い。地下の駐輪場は高齢者の方は大変だといった話を聞いている。そのあたりを踏まえ、ワーキンググループを設置し、まちなかの駐輪をどうするべきかを検討して行きたいと考えている。
- 2つ目の安全教育についても関係部局との話をさせていただきたい。特にヘルメットについては、高齢者についても、また一般の方、特にスポーツバイクといっ

たスピードが出る自転車に乗る場合、安全具は必要だと思いますので、この辺りについても調整を図っていきたいと思います。

(委員)

- ・ 本件は議事であるため、色々な意見はありましたが、基本的に事務局の案のとおり進めていくということで意義はありませんか。

各委員より異議なしの声あり

(2) 今後の会議開催計画(案)について

- ・ 事務局より今後の会議開催計画(案)についての説明が資料3に基づいて行われた。

(委員)

- ・ 基本的には委員会は年に1回の開催とし、必要に応じ開催するという事で異議はありませんか。

各委員より異議なしの声あり

4. その他

特に無し

5. 閉会

(事務局)

- ・ 長時間にわたり、活発に議論いただき誠にありがとうございました。今回、社会実験路線の自転車交通量の報告をさせいただきました。その中で、もう少し特徴を明確にしなければならないといったことや、買い物の時間にズレがあるといった色々なご意見をいただきました。この件については追跡調査を予定していますので今後に活かして行きたいと思います。また、今年度、中心市街地の札木通り、これは商工会議所から NTT の事務所に向かっての路線になりますが、これについても自転車通行空間の整備を予定しております。こちらについては現状、自転車の通行量がかなり多いので、整備した後は交通量の調査等も追跡して行きたいと考えております。
- ・ それから、色々ご意見いただいた中で、歩道がある道路、歩道が無い道路について上手に市民に対し周知していかなければならないと改めて思いましたので、周知の工夫をして行きたいと思います。古倉先生に置かれましては事務局に代わり、色々なデータの説明をしていただき、ありがとうございました。
- ・ また、高齢者に配慮した施策の展開を考えた方がいいと思いました。ヘルメットの件や、アシスト自転車の補助要件が低いといったことについては、関係部署へ

しっかり話をして行きたいと思います。平成26年度の自転車関連施策の案については皆様にご了解いただきましたので、この施策を今年度推進していくといったことでもよろしくお願いいたします。豊橋市だけでなく、実施関係団体には委員の方の団体も含まれますので、施策の展開をよろしくお願いいたします。今後も色々と自転車の施策に関わっていくかと思いますが、お気づきの点があれば必要に応じ事務局に申し入れしていただければと思います。本日は長時間にわたりありがとうございました。

以上