

## 平成 27 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 27 年 8 月 12 日（水） 午前 10 時 30 分～12 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
- 事務局 6 名

- 〔会議資料〕 ◆次第、出席者名簿、豊橋市自転車活用推進委員会設置要綱、  
豊橋市自転車活用推進計画概要版パンフレット
- 【資料 1】 事業目標値達成状況進捗管理表
  - 【資料 2】 平成 26 年度自転車関連実施事業
    - 【資料 2-1】 自転車通行空間の整備
    - 【資料 2-2】 とよはし自転車通勤促進セミナー
    - 【資料 2-3】 高校生自転車運転免許教室
  - 【資料 3】 平成 27 年度自転車関連実施事業（案）
    - 【資料 3-1】 平成 27 年度自転車通行空間の整備
    - 【資料 3-2】 とよはし健康マイレージ基本構成（案）
    - 【資料 3-3】 豊橋市 200 日間自転車無事故無違反ラリー

### 1. 開会

- ・委員長より開会の挨拶が行われた。

### 2. 報告事項

豊橋市自転車活用推進計画に基づく目標値の達成状況及び平成 26 年度の事業実施状況について

- ・事務局より豊橋市自転車活用推進計画に基づく目標値の達成状況及び平成 26 年度の事業実施状況についての説明が資料 1 及び資料 2 に基づいて行われた。

（委員）

- ・【資料 2-1】の標準図内にバス停部としてバス停の位置が書いてあるが、自転車通行空間を自転車で走っていた際にバスが止まっていた場合は、自転車は後ろで待たなくてはいけないのか、それとも歩道を走ってよいのか、危険だとは思いますが追い越しをしてよいのか、自転車の交通ルールとしてどうなっているのかを確認させていただきたい。

(委員)

- 明確に自転車はバスの後ろで待たなければならないといった決まりはない。追い越していただいても結構であるし、安全の為に自主的にバスの後ろで止まってもらってもよい。できれば追い越さない方がよい。

(委員)

- 歩道を走ってもよいのか。

(委員)

- 歩道を走ることも可能である。自転車は本来、幼児と高齢者は歩道を走ってもよく、車道が危険な場合は歩道を走ることが出来るため、自転車の運転手が道路をそのまままっすぐ進めば危険だと判断すれば歩道に入っただけでもよいし、車両を追い越してもらってもよい。
- オートバイのようにかぶせて行くことも可能ではあるが、それはあまりお勧めしないので、歩道に上がれるようであれば歩道に上がっただけであれば結構である。運転手がバスを追い越すことが危険だと判断されるのであれば、歩道に上がってもらうか、待っていただくのが一番いいと考える。法的な決まりはない。

(委員)

- そういうことであると、バス事業者の立場からすると、安全な交通ルールを定めていただいた方がよいのではないかと思う。

(委員長)

- 豊鉄バスはバスの運転手に対して、追い越しをする自転車に気を付けるなどの指導はしているか。

(委員)

- オートバイは追い越していくので、追い越しについては当然のことながら注意して発車するように指導しているが、車道に出てくる自転車が多くなると危険なケースが多くなる。そのため、バスの後ろで待つことや歩道を走った方が安全だと考える。しかし、停車と言ってもバスの乗降だけでなく、時間調整のための停車もある。その場合はバスの後ろで待つとかなりの無駄な時間となるので、自転車は歩道を走った方が事業者からすると安全で接触の機会も減るのではないかと思う。

(委員)

- 自転車を利用する立場からすると、自転車に乗る方は色々な方がいて、高校生や、ママチャリに乗っている人やスポーツ車に乗っている人などがいる。その人たちは状況の判断で走っている。バスを待つ人もいるし、通勤で急ぐ人などは後ろを見ながら追い抜いたりしていると思うが、自転車通行空間を整備していない道路と同様に、自転車通行空間においてもバスの運転手には安全確認をしてもらいながら出発してもらうしかないと思う。バスの後ろで待てといった決め事をするのは中々難しいと思う。

(事務局)

- バス対策の一つとして豊鉄バスにご協力いただいて、自転車は法律で左側通行と定められていることの周知と、バス停にバスが停まっていれば後ろで待っていた方が安全です、待っていてくださいというようなことを促す内容のステッカーをバス車両の後ろに貼らせてもらう取組みを今年度やっていこうと思っている。

- 自転車は車両であり、法律上車道左側を走るという原則があるので、それに立ち返りながら、極力危険のないような形で対応していく。その一つが自転車の通行空間を整備し、そこを自転車が安全で快適に通行する環境を整備していくといった考えである。
- 平成 25 年度に吉前線で社会実験を行った際にも安全面について同様の議論があった。その時の対応として、バス停でバスが停まっている場合は、後ろで待ちましょうといった案内看板をバス停の手前にある街路樹等の所へ立て、一定期間周知を図るという取組を行った。
- 自転車の通行区間の整備は本市としても始まったばかりなので、できる限り安全対策を図りながら行っていくことを考えている。

(副委員長)

- まずバスの件について、外国では自転車はバスの後ろで発車するまで待っているという光景がよく見受けられる。本当はその形が一番よいが、選択肢の 1 番目としてある。歩道に上がる場合は、急にバスから降りたら自転車が来る可能性があるという危険性が歩行者に対してある。歩道を選ぶという選択はありだと思うが、歩道を通る場合はバスから降りた人など歩行者に十分注意をして徐行なり、一時停止を徹底するという方法が 2 番目である。3 番目として車道側から追い越すという方法だが、当然後ろから来る自動車に十分確認する。3 つの選択肢を提供し、いずれにしてもルールを守った対応をするべきということ自転車利用者呼びかけることが重要である。加えて先ほど話があった、バス停に停まったバスの運転手にも当然、大変だとは思いますが 3 つ選択肢の行動があるということをあらかじめ頭に入れてもらい対応してもらうことで、お互いが事故を防ぐことができるのではないかと思う。
- それから、自転車通勤促進セミナーで 15 社が参加されて非常に盛り上がったのではないかと私自身は思うのだが、結果としてどの程度関心を持たれたかということの興味がある。会社として直ぐに対応することは難しいとは思いますが、今年度どうされるかということが知りたい。例えば、所謂健康経営をされる健康企業の中には、自転車通勤計画あるいは通勤計画を作り、自転車で通勤できる従業員には一度個別のヒアリングをして自転車通勤等の呼びかけを行うといったケースも海外にはある。ロンドンなどでは自転車通勤計画の中で事業所とタイアップして健康な社員を作るため自転車通勤を推進し、シャワー室を設けたり、駐輪場を設けたりといった支援を行っている。そのような対応が可能であればいいのかなと思う。お伺いしたいのはとよはし自転車通勤促進セミナーにおいてどの程度事業所が関心を持ち、アンケートの中で課題としてこういったことを挙げていたかということをお伺いしたい。
- 三点目は高校生の自転車運転免許教室について、よくこの事業とセットで学生が自転車通学をする許可を学校が与える場合に、免許を持っていないと与えないという若干厳しい措置をとるケースもあるが、免許を持ってないと自転車通学できないとすることで、免許の効果というか、そういう励みが逆にあったほうがいいのかとも考える。その辺りの状況についても教えてほしい。
- 資料 2-1 の 5 ページに交通法令周知に向けた広報啓発活動の推進とあるが、取り締まりと広報啓発のセットでどのような効果があったのか分かれば教えてほしい。広報をしても結果的に反響がないということであれば、効果という点では結果として課

題が残ることとなるので、改善方法を考えていく必要もある。広報啓発活動というのは6月1日に道交法が改正されて義務講習なども含め注目されているので、分かる範囲で効果等を教えていただけたらと思う。

(事務局)

- まず1点目の自転車通勤促進セミナーの件であるが、15社ご参加いただき、参加者の方にはアンケートを取らせていただいた。結果の概要として、自転車通勤を促進することに対して、すぐに促進すべきだといった回答は3社、長期的には推進すべきであるという企業は9社、どちらでもないは3社といった結果で、セミナーに参加していただいたということは自転車通勤の意志のある事業所ということを考える多くの事業所が前向きな意思を持って参加いただいたのではと思っている。参加した事業所が現在自転車通勤を奨励しているかについては、アンケートの結果では、現在奨励している、または奨励したいといった事業所は6社であった。あとの9社の方は何もしていないという回答であった。今現在、各事業所で行われている自転車通勤の対策では、複数回答可で回答いただいているが、自転車通勤の方への手当が4社、着替える方へのロッカールームの設置が4社であった。自転車通勤を奨励するとしたらどのような施策が重要だと思うかといった問いに対する回答は、自転車通勤に対する手当の新設、増額が一番多くの事業所が、それが有効な施策なのではないかという回答であった。また行政でどのような施策があれば自転車通勤を勧められるかという質問もさせていただき、一番多かったのは自転車通行空間の整備や、駐輪場の整備といった環境整備であった。続いて、事業所が通勤自転車を貸す、または従業員が自転車を購入する際の補助についての行政支援が次いで多かった。今後についてだが、各事業所でロッカールームの増設やシャワールームの新設なども聞いているが、他の取組みを行っている事業所や、まだ行っていない事業所へ、もう少し具体的に意見を聞き、市としてどういった支援が考えられるかといったことを今年度は検討していきたいと考えている。
- 続いて、高校生の自転車運転免許について、免許がないと自転車通学が許可されないかどうかであるが、担当部署に確認したところそのような考えも持っているが、実際のところまだできていないという回答であった。
- 最後の、資料2の5ページの広報啓発活動の推進だが、具体的にどういう効果が出たかなどの数字等はいただけていないので、回答可能であれば、警察署の方へ回答をお願いしたい。

(委員)

- 警察では街頭に出て、自転車で走行している高校生、中学生、通勤の人に対して、イヤホンをしている、携帯電話を見ているとか、そういったことに対して現場で適宜注意をしており、具体的に活動を行ったことでどれだけの違反者数が減ったかということまで具体的な数字では出ないので、日々、そのような指導などは継続して行っている。あと担当部署は総務部が担当であるが、安全教育を事業所や高齢者を対象として行っており、そちらも法改正に合わせて行っている。違反すると講習を受けなければならないよということで話はしており、具体的に効果を数字で表せるものではないが、日々このような活動を行っている。

(副委員長)

- 通勤の件だが、事業所が恐れていることは自転車の事故という安全性の問題だと思うが、豊橋市役所では自転車通勤を奨励されており、結果として百人当たりの車の事故と自転車の事故の比率などは、車の事故の方が自転車事故の倍くらいの割合で起こっており、安全性は自転車の方が高い。さっきの通勤手当ではないが、車通勤も少し下げ、自転車通勤手当を増やして結果的には通勤手当を節約できたなど具体的なお話なんかも行っていけば、事業所も興味をもたれるという気がする。さらに積極的に自転車通勤を推奨したいという事業所があれば、その事業所に近い道路の自転車通行空間の整備を優先的に行うというくらいのバックアップがあってもいいのかなと思う。例えばロンドンのスーパー界隈はまさに通勤用のネットワークだが、沿道の事業所と個別に打ち合わせを行いながらどのルートを通るか相談して、一番事業所が使いやすいルートを設定して通行空間を整備しているという風に、事業所に聞きながら進めていく事例もあった。通勤におけるネットワークを考えるということも参考にいただければと思う。

(委員長)

- 先ほどの市役所の事例において、事故や手当の統計はあるか。

(委員)

- 豊橋市において自転車の事故が多い箇所は交差点部か。

(委員)

- 自転車事故の大半は交差点の出会い頭である。私もいま具体的なデータを持っていないが事故の率がどの程度ってということが調べることができれば参考とすることはできると思う。

(副委員長)

- 全国ベースでは交差点の事故が 67% である。自転車を除いた残りの事故は 33% くらいなので、自転車事故は交差点が圧倒的に倍くらいの割合である。全国ベースでは交差点事故が普通の自転車事故の倍くらいになっているので、交差点を中心にした対策が重要と考えられる。

(事務局)

- 先ほどの委員長からのコメントであるが、市役所での統計は量っている。最新のデータは持っていないが、平成 25 年度に作成した自転車走りやすさマップの中に、自転車に転換すると事故が少なくなることにに対してデータを整理した。市役所では自動車やオートバイの通勤が 100 人当たり、3.2 件である。それに対して自転車での 100 人当たり事故は 1.6 件ということで半分の発生率と一度整理している。

(委員長)

- 距離も違うのでそれだけだと転換したらという効果は見られないので、車から自転車通勤に変えたという人がどうなのかという数字もほしい。そのように見なければもともと車の人はトリップ長がながいので、事故に会いやすいということがある。その辺りを調整した比較表がほしい。アピールするポイントとして、車から転換したらどうなるかというものが必要ではないか。推奨して車から自転車に変わった人がどうなったかがわかれば説得力のあるデータになるのかもしれない。或いは通勤手当がトータ

ルでどうなったのかななども面白いと思う。

(委員)

- 通勤手当や電動アシスト付自転車の購入補助などをやっている所は多いが、雨が降って車で来ると、だんだんまた自転車から車に変わってしまい、自転車通勤が曖昧となる。車で来ているにも関わらず自転車通勤手当をもらっている、電動アシスト付自転車を買う際に補助金をもらったのに車で来ているなど、いろいろなことに対して決め事が大変である。その中で不満を持つ職員が出てきたりして、なかなか上手く進んでいけないというのが現実的にある。おそらくどこの会社でもそういったことが出てくるのではないかなと思う。また、駐車場の問題もある。

(副委員長)

- 今の話は通勤手当を申請されるときに車で申請されているのか自転車で通勤されているかによって補助金や手当をもらう、もらわないということになるので、申請と違う方法で通勤されるというのはおかしな話である。ただし他の通勤手段だと事故等の保険がかからないということもあるので、本人も通勤手当をもらっていてモリスクを負うことになる。きちんとバランスがとれていたらいいのであるが。

(委員)

- 会社に駐車場が少なければ距離で分けて 3 km 以内は強制的に車は使わないとか、そういうやり方もあると思うが、それをなかなか解決できないので本当に難しい。多分どこの会社でも取り組んではいると思うが、上手く進んでいけないのではないかなと思う。

(副委員長)

- 参考だが、雨の日に自転車通勤している人がどういう通勤の仕方に変えているか調査をしており、自転車ツーキニストというのが 100 人いたら 30 人くらいはいて、そういった方たちは雨が降っても槍が降っても自転車で通勤している。それから、車に変える方が 1 割くらい、それから、公共交通の方がいて、最後には近いので傘をさして歩くという方がいる。自転車通勤で困ることという質問に対して、雨で通勤できなくて困るという方が 17% くらいしかいない。つまり、自分の家から雨の日はどうやって通勤するかっていうことは予め考えが付く話なので、予めどのように通勤するかを考えている方は結構いる。全く困ったことはないという割合 18% よりも雨が困るという人の割合は少ない。通勤している人に聞くと、全然大変ではなくて寧ろ健康や、病気にかからないなどのメリットを重視している方、或いは職場でのラジオ体操やらなくても体をホットにすることにより、直ぐに仕事ができるということを重視している方もいる。参考としてほしい。

(委員)

- 天気の日にはなるべく自転車に乗りましょうとあって、乗っている方も結構いると思うのだが、それは数字には表れなくて、成果として出てきにくい。実際には天気のいい日や、春、秋には自転車で通っている人が結構いるが、数字には出ないので効果や成果という面が難しい。

### 3. 議事事項

平成27年度自転車関連実施事業（案）について

- ・事務局より平成27年度自転車関連実施事業（案）についての説明が資料3に基づいて行われた。

（委員）

- ・【資料3】1ページ目の自転車通行空間の整備に関係団体愛知県とあり、ネットワーク路線の整備にも関係あるが、4月からこちらの方に赴任をさせていただいて自転車通勤をさせていただいている。豊橋駅から事務所まで2.5kmくらいの距離を歩いたら汗だくになってとても我慢できないので自転車を買って通勤している。豊橋は歩道が広いし、結構自転車で通勤しやすいなと思っており、自転車が乗りやすくてありがたいと感心していたところである。ただ、この前もう少しガタガタせずに乗りやすいようにしてくれという方も見え、私自身も来たときには快適だなと思っていたが、最近では交差点から車道などの繋ぎ目でガタガタとなるのが気になり始め、どんどん贅沢になるなと思っている。
- ・私どもが関係している部分では【資料3-1】内の青色の線が書いてある県道部分で、県境地域は渋滞もあり、渋滞解消の為に自動車から自転車に乗り換えてもらうために自転車通行空間を整備する。豊橋湖西線という延長が全部で5.3kmの自転車通行空間を整備しようということで、去年から県の単独予算で交通量調査をさせていただいて今年度から国の予算も使って本格的に入って行くという状況である。今年度は最初なので予備設計をしてある程度のことを決定し、来年度細かい設計をして、その後、工事に入って行く。平成29、30年度あたりに完成できればというイメージである。やり方が複雑なものだともう少し期間がかかるかもしれないし、簡単なものだともっと早くできるかもしれない。また、豊橋市と調整しながら行っていきたいと思っている。

（副委員長）

- ・今国交省と警察庁で自転車のガイドラインの見直しをしており、例えば今まで交通量や規制速度に基づいて、自転車の通行空間はこれとはっきりパターンを決められていたのだが、それではなかなか話が進まないということが出てきて、基本は交通量や規制速度を基に考えるのだが、もっと弾力的というか暫定的に設定していけばいいのではないかということで、なかなか今までの何千台や何kmという硬い基準を当てはめる手法では上手く整備できないという声が現場からあがってきたということで、少し規制速度や交通量についてある程度暫定的にしていき、ゆくゆくは本来の姿に持っていくが、途中の姿は混在型にしろ、自転車専用レーンにしろ、暫定的でよいのではないかといった議論がされており、秋か冬くらいには結論が出ると思う。そういうこともあるというのは少し考えていただければと思う。
- ・健康マイレージの中で、ベーシックプランとファミリープランというものがあるが、個人ではなく事業所の取り組みの事業所プランというものはできないか。事業所が自転車通勤の参加者を増やす、あるいは、自転車通勤の総距離を競い合って、より高い数値が出ると、ポイントを付与するなどということができないか。事業所ごとに規模

が違うので、数値は一人あたりにするなど、事業所ごとのプランも作り事業所ごとに参加してもらうとより事業所の従業員の方のやる気も出てくるような気がするので、そういうことを自転車通勤の推奨にリンクするといいと思う。急にはできないとは思いますが、エコ通勤している方の事業所にエコポイントの付与を行う、表彰するなど、海外では結構行われている取り組みなので、ここまで話が来ているとすれば、事業所のプランもあっていいのではないかなと思う。

#### 4. その他

(副委員長)

- 電動アシストの購入者に対してモニター的に、使ってみてどうですかといったアンケートを実施した結果が広報としてあるとよい。電動アシストを使うとこれだけいいことがあるということデータを提示し、使っている方の声を市民に届けていくというようなことを行えば、より利用が拡大していくのではないかなと思う。ある地域において電動アシストの貸し付けを行っており、利用者にアンケートを行い、効果を確認するという調査を考えている。これは単に研究で使うということだけではなく、実際に走ってみた市民が今まで 5kg の重さの米を車でしか買いに行けなかったが、電動アシストを使えば自転車で行けるようになったと喜んでいる声があり、電動アシストの貸し付けを受けた方が大変気に入り、半分程度の方が自分で購入されたという成果が上がっていますので、このような実際のヒアリングを市民の方に提示すると利用促進につながると思うので参考にさせていただきたい。

(委員)

- 【資料 1】の目標設定において優先整備路線 32.8km の内、29 年度末までの目標値が 14km ということで、既に行われている黒色の部分と赤色の部分それぞれ県道の豊橋湖西線以外の所で平成 28 年度、29 年度での予定箇所がわかっているならば教えていただきたい。

(事務局)

- 【資料 3-1】で計画期間の 32 年度末までに整備を目指す優先整備路線が整理されており、27 年度については箇所指定となっている。計画前期最終年度である 29 年度までにこの内の 14km の整備を目指しているが、28 年度以降についての整備箇所については具体的に個々の路線を何年度ということは現時点ではまだ決まっていない。

#### 5. 閉会

- 豊橋市都市交通課長より閉会の挨拶が行われた。
- 本日の議論を踏まえ、今後の自転車施策について調整を図っていく。
- 各委員においては、今後の自転車の活用を推進するための施策等について実施してもらうと共に、助言等をいただきたい。

以上