

## 平成28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28年7月11日（月） 午後13時30分～15時
- 場 所 豊橋市役所 東館12階 121会議室
- 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計画概要版パンフレット
- 【資料1】 平成27年度自転車関連実施事業
  - 【資料1-1】 高師駅自転車置き場拡幅
  - 【資料1-2】 自転車安全・快適利用啓発バステッカー事業
  - 【資料2】 事業目標値達成状況事業進捗管理表
  - 【資料3】 札木通り自転車交通量調査結果
  - 【資料4】 平成28年度自転車関連実施事業(案)
  - 【資料4-1】 自転車通行空間の確保
  - 【資料4-2】 まちなか駐輪環境基礎調査の実施
  - 【資料4-3】 自転車用ヘルメットの購入補助チラシ

### 1. 開会

- ・ 廣畠委員長より開会の挨拶が行われた。

### 2. 報告事項

- (1) 豊橋市自転車活用推進計画に基づく平成27年度の事業実施状況及び目標値の達成状況について
- ・ 事務局より、豊橋市自転車活用推進計画に基づく平成27年度の事業実施状況及び目標値の達成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)

- ・ 通行空間の目標値に対する達成率が低い理由は何か。警察と行政とのせめぎ合いみたいなものが有ったのか。

#### (事務局)

- ・ そういったものは無い。平成27年度の整備延長が1.4kmと少なかった理由は、平成26年度に行った実施設計に時間が掛ったためである。

(副委員長)

- 三人乗り自転車貸出事業は自転車安全利用の教育と連携して行っているが、電動アシスト自転車の購入補助をする際にも安全教育は行っているのか。
- 使用者の特性に応じて補助金の出し方を変えるなどの検討の余地はあるか。例えば、袋井市では電動アシスト自転車の購入補助を高齢者の健康や外出支援という観点を重視して、対象者を60歳以上の方に設定している。豊橋市のアンケート調査でも自転車の利用目的の半分は買物で、買物利用が多いのが高齢者である。したがって買物に行く高齢者の足となるように、購入補助で優遇してはどうか。また、自転車通勤を推奨している企業の自転車通勤者への支援に重点を置いてみることはどうか。対象を限定するべきということではないが、資料1で同じ内容の事業が複数再掲載されており、目的別や使用者の特性に応じたメリハリのある施策が来年度に向けての検討課題だと思う。

(事務局)

- 安全教育については電動アシスト自転車の購入補助については行っていないので、担当課に提案し検討していきたい。
- 電動アシスト自転車の購入補助は温暖化対策推進室が行っている。目的に応じた補助金の出し方については、都市交通課から温暖化対策推進室に提案をし、出来る範囲での仕組み作りを検討していきたい。

(委員)

- 高齢者を対象とした交通安全教室は校区単位や町単位か。高齢者向けに行っていることを知らなかったので参加したいと思った。

(事務局)

- 安全生活課が企業や市民の方を対象に交通安全教室を行っており、申し込みがあれば出向している。例えば老人会のような単位でも出来ると聞いている。詳しい内容は分からないので安全生活課に確認して報告させていただく。

(委員長)

- 交通安全教室の参加者にノベルティを差し上げることなどにより、インセンティブを働かせ、交通安全教室を広めるのはどうか。
- 高齢者や小中学生は交通安全教室に出ている人が多いが、企業向けの交通安全教室はやっているか。

(事務局)

- 平成28年度からの取組みで、交通安全教室受講者に対し自転車ヘルメットの購入補助を始めた。
- 企業に対しては、意識啓発として自転車通勤促進の働きかけを行った企業数を指標に出している。昨年度は少なかったが、今後は商工会議所などを介して仕組み作りができればと考えている。

(委員)

- ・ 安全教育という面では交通安全教室の開催による個々の効果はあったということだが、マクロの視点で豊橋市全体の自転車事故件数の数値があると良い。また、通行空間や駐輪、支援・補助についても、可能であれば毎年行っている豊橋市のアンケート調査で満足度の数値を把握できれば良いと思うので、検討課題としていただきたい。

(委員長)

- ・ 資料1の効果の欄には、事業や施策の結果を「～が良くなった」など、同じ表現に統一してまとめたほうが良いと思う。

(事務局)

- ・ 効果の欄については次回からは表現方法を見直すことにする。

(委員)

- ・ 駐輪場台数の目標値9千台は、自転車の活用を推進する目的としては少ないと思う。今後さらに増やす予定はあるか。

(事務局)

- ・ 現在の目標値は計画を策定する際に、今後5年間の整備予定を検討し設定したものである。
- ・ 渥美線沿線でバリアフリー化を計画している駅舎があり、これに併せて駐輪場の拡張工事を豊橋市で支援し、豊橋鉄道と一緒に進めていく予定である。例えば地域の方から土地を無償で貸していただくことや、事業所と調整して整備を進めるなどの土地の制限がある中でこの目標値にしている。
- ・ また一方で、現在、まちなかの短時間利用の駐輪場についても検討を始めている。豊橋駅の東口と西口の地下駐輪場はあまり稼働率が良くない。買い物は短時間での利用になるため地下駐輪場をなかなか使わないからだと思われる。

(委員)

- ・ 私もまちなかへ買い物に行くときには地下駐輪場に自転車を入れているが、1、2時間で帰る。短時間の無料駐輪場を考えているのか。

(事務局)

- ・ その件について今年度調査をしている。現在考えている駐輪施策としては、例えば2時間までは無料だが、それを越えれば地下の駐輪場より料金が高くなる、というような短時間利用の駐輪場を考えているが、他都市の状況等を見ながら施策の展開を検討していきたい。高齢者にとって地下に自転車を入れることは大変であるということも聞いている。方向性としては短時間利用する人にとって使いやすいようにしたい。

(副委員長)

- ・ 先日、内閣府が全国の放置自転車を調査した結果を出した。2年前の12万台から8万台に減少している。このような状況であるため、これからは放置自転車対策や駐輪場のキャパシティの議論だけでなく、自転車と公共交通との連携や利用促進が大きなテーマになっている。

## (2) 札幌通り自転車交通量調査結果について

- ・ 事務局より、札幌通り自転車交通量調査結果についての説明が資料3に基づいて行われた。

### (委員)

- ・ 交差点内にも線は入っているのか。また、交差点内は車道を直進すればいいのか、それとも交差点手前で歩道に乗り上げた方がいいのか。理想の走り方を教えていただきたい。

### (事務局)

- ・ 交差点内には青色の矢羽根を設置している。明示された自転車通行空間から直進し、交差点内の矢羽根上を走行して反対側の自転車通行空間に入っていくので常に車道を通ることになる。
- ・ 歩道に乗り上げる要因は2つあると考えている。1つ目が学生は交差点内は横断歩道を走るべきだと思っているからである。2つ目が交差点の手前にインバウンドのホテルがあり、観光バスがホテル前の道路に停車中は松葉公園側から東に直進してくる学生は車道から歩道に乗り上げてしまう。また自転車通行空間の幅は1mであり、学生は並走したがるため歩道に乗り上げてしまう。

### (委員)

- ・ 私も交差点内の矢羽根上を走行するが、いいのかなと迷いながら走っている。あそこが一番怖い。

### (委員長)

- ・ 交差点内に入らず左折する自転車はデータに含まれるか。

### (事務局)

- ・ 含んでいない。どういう渡り方をしたのかを調査している。

### (副委員長)

- ・ 1990年代後半のアメリカのある研究において、手前で歩道に乗り上げて横断歩道を渡るとは危険であるという結果が出ている。向こう側へ渡るのであれば、はっきり車道を直進した方が安全である。なぜなら自転車が歩道に乗り上げると一旦車の運転者の視界から自転車が消え、車が左折すると自転車が急に現れるように見えるため危険である。自転車が一貫して車道を走ること、車の運転者は絶えず自転車に注視しながら左折するため事故が少ない。
- ・ 東工大の先生が分析した結果、歩道から交差点に進入した自転車の車からの認識率は4割であるのに対し、車道から交差点に進入した場合の認識率は7割以上であった。
- ・ 私も10万件の事故を調べてもらったが、車と自転車の事故のほとんどが認識ミスである。認識していれば防げた事故である。したがって自転車が車から認識されることが1番重要である。左折する車が自転車に十分注意するような看板を立

てるなど、行政側は自転車利用者の恐怖感を減らすことが必要である。

- 京都市では自転車専用通行帯をつくったが看板など何も立てず、広報啓発もしなかったために、整備前後で同じくらいの割合であった。
- 豊橋市はこれだけ良い成果を上げている。広報広聴などしていると思うが、何か秘訣があれば教えていただきたい。また向上した原因を推測で良いので教えていただきたい。

(事務局)

- 自転車通行空間を整備したときに看板を持って立ったことはある。ここを走れとは言えないので、自転車が本来走る空間が整備されました、と周知することで学生に利用を促した。社会実験を行っていたのが良かったと思う。また桜丘高校の学生が多く通行するので、安全生活課が行う安全教室に併せて、自転車通行空間を整備したというチラシを配布した。ただ庁内の検討会議ではまだ車道の走行割合が少ないという意見があった。

(委員長)

- もう少し細かくデータを見ることはできないか。同じ2時間でも時間帯によって台数は違うと思う。混んでいるときは車道に1列に並ばないといけないので、歩道で追い越しをしているのかなど、その辺りの影響を見ないといけない。京都で効果がなかったのは台数が多すぎ、信号ですっと待っていないといけないので、歩道に流れていった結果だと思う。

(委員)

- 0の付く日に立って出来る限り自転車通行空間を走るように指導している。信号待ちの列が長くなると、どうしても歩道に入ってしまう。待っているのは5台程度で、それ以上は歩道に上がる。自転車が長い列で横断すると、車が左折出来なくなってしまう、直進車も進めないという障害が起きるので、車に遠慮するということがあって自転車は歩道に上がっている。信号が青であればそのまま車道を直進していただけたらと思う。長い列を作ると信号が変わり、行けなくなってしまうという不安感もあると思う。

(委員)

- 私も歩道が広いので上がってしまう。

(委員)

- 歩道から車道に入ってくることはあるのか。

(委員)

- 交差点内ではそれほど無い。若い方には車道を走って頂いて、高齢者は歩道をゆっくり走ってもらえれば良いと思う。無理をして車道を走ってもらう時期はまだ来ていない気がする。

(委員)

- 自転車通行空間を走ろうと思ってもお店の車が止まっている。

(委員)

- まだまだ浸透するには難しいところがあると思う。

(委員)

- ・ 私も詳細な分析が必要だと思う。問題なのは資料3の直線部分の①と②の違いである。通行量も倍近く違うので、①ではピーク時に自転車通行空間を走りづらくなり歩道に乗りあげていると思う。グラフだけで判断してはいけないが、②は半分ぐらい車道を走っているが①は3割しか車道を走っておらず、せっかく自転車通行空間を整備したのに残念だと感じる。

(事務局)

- ・ 今回は少ない人数で調査を行ったので、最低限必要なものになっている。今後は色々な意見を参考にしてどのような調査をしていくか検討していく。

(副委員長)

- ・ 台数調査だけではなく、自転車利用者に対し、どのように感じ、どうしたら自転車通行空間を走るのかなどのきめ細やかなアンケートをすると良いと思う。
- ・ 自転車通行空間へ誘導する広報啓発の効果もわかると良いと思う。

(委員)

- ・ 自転車の右折は2段階右折か。2段階だと渡った先にスペースが無いと困るのは。

(委員)

- ・ 自転車の右折は2段階右折である。隅のところでやりくりしてもらうことになる。

(委員)

- ・ スペースが無い場所では歩道に乗り上げないと難しい。

(委員)

- ・ 渡った先のカーブの所で自転車の向きを変えてもらうことが本来の姿である。

(委員)

- ・ 自転車通行空間はバス専用レーンのように自転車専用なのか。

(委員)

- ・ 専用ではない。ここは自転車の走る場所であると示しているだけである。

(委員)

- ・ 車が乗り入れをしたり、駐車したりすることは違反ではないということか。

(委員)

- ・ 違反ではない。自転車レーンとして規制をかけると、その方向にしか走れないし、そこしか走れなくなってしまう、厳しい規制になるので、ワンランク落とした形で自転車が本来走る場所を示している。
- ・ 正確に言えば自転車レーンでも走ることは出来る。車が走って良いということではなく乗り入れする際に進入することは可能ということである。原付が走ったりすることはいけない。
- ・ 本来自転車は車道の左側を走る、ということを分かりやすく示したと思っていただけと良い。

(委員)

- ・ 停車している車を避ける場合はどこを走ればいいのか。

(委員)

- 基本は車道で追い越す形にはなるが、危険であれば歩道を走っても良い。

(副委員長)

- 東京都の国道における自転車レーンと矢羽根を設けたときのアンケート調査の結果で、自転車側の8割から9割が満足している。また車側も棲み分けが出来ているので、これからも続けてほしいという意見も出ている。

### 3. 議事事項

#### 平成28年度自転車関連実施事業（案）について

- 事務局より平成28年度自転車関連実施事業（案）についての説明が資料4に基づいて行われた。

(委員)

- 資料4-2のまちなか駐輪環境基礎調査の実施について、豊橋駅の西側は調査しないのか。

(事務局)

- 買い物目的の放置自転車と商店街の数、市民の方が短時間でよく東口を利用するという調査エリアを東側に設定している。西口では三井のリパークの平面駐車場と公共駐車場が地下の駐輪場と白河の駐輪場がある。現状では西側では放置自転車は少なく、東側を早急に整理すべきエリアと考えている。

(委員)

- 高校生の自転車免許教室は全校行うのか。

(事務局)

- 申込制になっており豊橋工業高校のみで行う。工業高校はユタカ自動車学校に近く生徒が参加しやすい環境になっている。

(副委員長)

- 通勤、通学、買物、共通と目的別に計画を策定していることは重要なことだと思う。
- 通行空間の作り方も目的別に検討した方が良い。通勤者は大人なので、ある程度の節度を守って走ってもらえるが、通学ではそういったことが大人に比べると想定されにくい。例えば幹線道路沿いではなく、一本格下げした裏道の道路に通行空間を作るなどの配慮が必要だと思う。また買物については高齢者が多いので、多少振らついても安全性を確保できるように最低限の幅の配慮は必要であると思う。急に言われても難しいと思うが、そういう視点を持って検討をしていただくと思う。
- 目的別の広報啓発のやり方については、通学者に対してはルールを知ってもらい守ってもらうという内容だと思う。しかし通勤者はルールをある程度知っている。

警察庁のアンケートでは7割くらいは知っているのに3割しか守っていない。ルールは知っているが守っていないというズレがある。つまり広報啓発はルールを知ってもらうということより、いかにルールを守らせるかが重要である。

- ルールを知っている人にルールを守ってもらうために最も効果があるのは、ルールを守らないと損をすることである。例えば車と事故に遭えば99.9%自転車側が怪我をするというような内容である。2番目はルールの根拠の説明である。3番目が事故の詳しいデータの説明である。4番目はルールを守らないことにより他人から白い目で見られることである。これら4つの中で女性や高齢者に対し、最も効果のある啓発の方法はそれぞれ違う。つまり相手に応じた広報啓発の方法や効果のあり方を検討課題として考えて頂きたいと思う。データは提供する。通勤や通学、買物、共通で目的別に分けてあるが、同じ文章ではなくそれぞれに沿ったニュアンスで書くと良いと思う。

(事務局)

- 来年度にはネットワークの見直しを予定している。意見を参考に検討していきたいが、既存道路の幅を広げることは難しいと思うので、どう整備するかが課題である。
- 目的別のルールの啓発については参考にさせて頂く。

(副委員長)

- 愛媛県では車に対して、自転車との距離を1.5m離れて走行するようチラシを使って呼びかけている。このように通行空間をソフト面で守っていく方法もある。単に自転車と車が車道空間で共存しましょうという呼びかけよりは、自転車の恐怖心を少しでも取り除けるような目的に応じた安全な通行空間を考えて頂きたい。

(委員長)

- 今年度の事業を行うと計画がどの程度まで進むのかという整理はしていないのか。

(事務局)

- 予算が分かっているものについては出来るが、支援・補助についてはあくまで予算上であるため結果として出すのは難しい。通行空間については今年度予定していたものがかなり予算で切られたため、平成28年度の整備延長が書けないのが現状である。現在、予算内での設計を進めており、現場の精査をしているため、まだ数字は出せない。毎年終わった事業に対して数値を出させていただく状況になっている。

(委員)

- 自転車保険のPRについて将来的には大阪のように条例を作ることも視野に入っているか。

(事務局)

- 今のところ考えていない。県単位で行われており、そちらの動向も見ていきたいと思う。

(委員長)

- ・ 豊橋鉄道は放置自転車の撤去を行うこととしているが、どの程度までを考えているのか。

(委員)

- ・ 4月終わりから5月にかけて年1回実施している。学生が卒業後そのまま置いていった放置自転車などがある。全部合わせると100台単位になる。それらを適切に処理するが、それでも処理できないものは業者に売却する。防犯登録してあれば連絡するが、名前も登録も無いと礼しか付けようがない。

(委員)

- ・ せっかく市が作ってくれたところでもあり、札木通りは桜丘高校と藤ノ花高校の生徒が多く通るので、少しでも分かってもらえるよう引き続き周知していく。

(副委員長)

- ・ 前国会の末に成立するかもしれなかった自転車活用推進法というのがある。秋の臨時国会で成立する可能性がある。国が自転車の利用促進を位置付けることと、国が自転車の計画を作らないといけない義務付けがされる。国の自転車活用推進計画が作られると、都道府県や市町村は計画策定の努力義務が課される。自転車の日や月間などが設けられる。法律が1つのきっかけとなりこれから自転車利用促進の動きが活発になる。こちらの動向もよく注視して頂ければ参考になると思う。

#### 4. その他

特に無し

#### 5. 閉会

- ・ 瀧川都市計画部長より閉会の挨拶が行われた。
- ・ 専門家や実際に自転車通行空間を利用している方、警察、道路管理者などから多くのご意見を頂いた。
- ・ 本日の議論を踏まえ、庁内の部局と連携をとりながら検討し、事業を進めていきたいと思う。
- ・ 今年度はまちなかの駐輪環境の調査などもしっかり行っていくので、色々な分野からのご意見を頂きたい。

以上