

平成29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29年7月10日(月) 午後13時30分～15時40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計画概要版パンフレット
- 【資料1】 今年度の進め方について
 - 【資料2】 計画前期の事業実施状況
 - 【資料3】 事業目標値達成状況進捗管理表
 - 【資料4】 自転車ネットワークの見直し方針について
 - 【資料5】 自転車通行空間の整備効果について(札木通り)
 - 【参考資料1】 「自転車ガイドラインの改定」等に関する説明会(国土交通省)
 - 【参考資料2】 自転車ネットワーク路線図

1. 開会

- ・ 廣畠委員長より開会の挨拶が行われた。

2. 議事事項

(1) 今年度の進め方について

- ・ 事務局より、今年度の進め方についての説明が資料1に基づいて行われた。

〔質疑〕

- ・ 特に無し。

(委員長)

- ・ それでは、今年度はただ今事務局の説明のあったとおり進めることといたしますので、引き続き計画後期に向けたご協議をお願いしたいと思います。

(2) 計画前期の事業実施状況及び各目標値の達成状況並びに課題整理について

- ・ 事務局より、計画前期の事業実施状況及び各目標値の達成状況並びに課題整理についての説明が資料2、3に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員長)

- ・ 計画前期4年間で何も実施していない項目があるが、これは事業の計画があったが実施できなかったものなのか。

(事務局)

- ・ ご指摘の通り2点実施出来ていない事業がある。1点目の「企業を通じた交通安全教室の実施」については市の安全生活課が担当の部署になる。安全教室については各団体からの依頼を受けて実施をしている。企業からも依頼があれば実施することにはなるが、今のところ依頼は無いと聞いている。警察でも企業からの依頼を受けて安全教室を実施しているが、企業側からの要望で自動車を対象とした安全教室となっており、自転車は対象になっていないと聞いている。
- ・ 2点目の「自転車利用のメリットの教育」について、既に日常的に自転車を利用しており、他の交通手段を持っていない学生に対しては安全教育が中心となっている状況である。ただ、学生に対して自転車利用のメリットを周知することで、今後も自転車を使ってもらうためには非常に重要だと思うので、実施できるよう考えていきたい。

(委員長)

- ・ 「自転車マップ等の作成」も空欄になっているが。

(事務局)

- ・ この事業の実施時期は「後期」となっているため、今後進めていきたいと考えている。

(委員)

- ・ 高校生の自転車運転免許教室を豊橋工業高校で実施しているが、こういった成果があったか把握されているか。

(事務局)

- ・ 高校生自転車運転免許教室については豊橋工業高校を対象にユタカ自動車学校で実施している。昨年度は280名が受講した。

(委員)

- ・ 実際に免許証を渡しているのか。

(事務局)

- ・ 受講された方には免許証を交付している。免許証を持っていなければ自転車に乗れないわけではないが、交通安全教室の受講が終了したという意味で本人の意識啓発につながればと考えている。

(委員)

- ・ 私も交通安全教室に参加して免許証を貰った。写真が綺麗に写っているし貰った人は嬉しいと思う。

(副委員長)

- ・ 受講は高校生が自転車通学を認めるための要件になるのか。どこかの新聞記事でそういった事例があったと記憶している。

(事務局)

- ・ 当初はそういった話もあったが、現実的にはそこまで縛りをする事は出来なかった。

(委員)

- うちの場合は自転車のブレーキがしっかり効くのかといった構造上の確認を自転車屋で受けてもらえば許可証を出している。交通安全教室の受講とはちょっと違う。豊丘高校はどうか。

(本多直樹委員)

- 同じ様にやっている。許可証ではないが自転車点検の項目に問題がなければステッカーを交付している。ステッカーが貼ってある自転車であれば通学しても良いとしている。他の公立高校も同じようにやっていると思われる。

(副委員長)

- 自転車通学の要件ではないということか。

(委員)

- 要件ではない。工業高校はユタカ自動車学校に近く歩いて行ける距離だが、距離が遠い学校だと移動の問題もある。

(副委員長)

- 確か松山市では小学生が自転車免許を持っていれば市営プールが無料になるといったことをやっていたと思う。市の施設の優待が受けられるなどインセンティブを設けて積極的に受講してもらうのも良い。

(委員)

- 賛成します。

(副委員長)

- 200日間無事故無違反ラリーや高校生自転車運転免許教室により何か効果が現れているか。アンケート結果や事故件数が減ったなどの効果検証があれば他へも広がりやすい。

(事務局)

- 200日間無事故無違反ラリーについては参加した高校11校中3校、中学校では23校中16校が無事故無違反を達成した。因果関係については難しいが、市内で昨年発生した自転車利用中の死傷者数は490人であり、前年比で69人減少したという効果は確認している。

(副委員長)

- 高校生の免許教室を受講した方へ簡単でも良いのでアンケートすると効果の把握に良いと思う。

(委員)

- 電動アシスト自転車の購入補助について、利用者の2/3が高齢者との説明があったがどうしてそれが分かったのか。平成29年度からは申請用紙に生年月日を記載するようになったが、それ以前は年齢を記載する箇所は無かったはず。

(事務局)

- 会議に先立ち担当部署に口頭で2/3と確認した。

(委員)

- ・ 根拠の数字は無いのか。現場での感覚は半数が若い人。どうして高齢者が多くなったのかと気になった。
(会議後に担当部署に確認したところ、平成28年度に利用者アンケート調査を行っており、その回答者の内2/3が60代以上であることが根拠であった)

(副委員長)

- ・ 企業に自転車通勤の話をしてなかなか理解してもらいにくい状況なのか。自転車通勤を推進するにあたってのバリアになっている事は何か。
- ・ 最近では企業経営の一つとして健康経営が重要だと言われている。その中でも従業員が健康になってもらうために自転車通勤は大きな柱だと思う。そういった意味でだんだんと浸透してきている気がするのだが。企業として自転車通勤を推進しづらい課題があれば、それへの対応策を検討する必要があるのではないか。
- ・ 豊橋市役所では自転車通勤を率先して推進したことで自転車通勤者が増えた。この結果を企業に対して示せば説得力があるのではないか。それでも理解が得られない場合は、それぞれの事情をヒアリングで明らかにし、対応策を検討すれば良い。
- ・ 個人の感覚ではあるが、おそらく自転車での事故を懸念しているのではないかと。通勤距離の関係もあるので一概には言えないが、自転車通勤の場合、事故に遭う確率は100人中1.6人、自動車通勤の場合では100人中3.2人であり、人数的にはちょうど半分となっている。こういった成果もあるので、企業に対して少しでも自転車通勤へのバリアを取り払う方法を検討してはどうか。
- ・ 電動アシスト自転車は坂道に強いだけでなく高齢者に対しても効果があるため、なるべく事故が少なくなるよう元気な高齢者にもっと普及してもらいたいが、購入補助が減少傾向にあるということでも少し寂しい感じがする。原因はどのように考えているのか。

(事務局)

- ・ 1点目の自転車通勤の企業へのアプローチについて、豊橋市役所はご指摘のとおり自転車通勤を含めたエコ通勤を進めている。豊橋市役所で頑張っている内容を企業や市民に伝えていければと考えている。
- ・ 静岡県との県境地域の企業では通勤距離があることと、工場勤務で疲れた後に自転車は厳しいといった話もあった。
- ・ 健康を気にされる方は多いので、環境という大きな話ではなく個人の健康に切り込んだアプローチも良いのではと考えている。
- ・ 2点目の支援補助の人数が減少傾向にあるということについては、平成29年度見込みの数字が予算上のものであることも関係している。平成29年度のヘルメット購入補助の人数は200人となっているが、平成28年度は603人であり、3倍程度の違いが出ている。昨年度も予算の段階ではもっと少ない数字であったが、想定より利用者が多く、市の担当部署で予算流用をして緊急的に予算対応を行ったため、最終的にこのような数字になった。今年度分の予算要求の時期までにこういった状況が想定できなかったため、平成29年度見込みの数字が前年度より少なくなっている。今年度も同じように利用者数が伸びれば昨年度と同じように増えることもありえると思う。

(副委員長)

- ・ 大阪の堺市にある自転車部品会社のシマノでは自転車通勤をしている人のコレステロール値や肥満率などの調査を行っている。ここまでの調査はなかなか出来ないと思うが、効果測定をすることで自転車通勤をすることのメリットの実例をなるべくたくさん集めて企業を説得するときに使うと良い。電動アシスト自転車についても利用することでの効果について同じように説明することで購入補助の利用を増やすと良い。

(委員)

- ・ 自転車ネットワーク路線の整備延長の目標が未達成の要因として、国の交付金が充分でなかったとなっているが、これは各市町村からの申請が多く豊橋市の配分が少なくなったのか。
- ・ 県道について整備する場合も豊橋市が主導権を持って整備を進められるのか。

(事務局)

- ・ 市では国の交付金を活用しながら様々な事業を進めており、自転車ネットワーク路線の整備についても国の交付金を活用して整備を行っている。市の負担を少しでも減らして整備するためには交付金の活用が不可欠ではあるが、全国的にも厳しい状況があるためこのような表現とした。
- ・ 自転車ネットワーク路線の整備については県と市それぞれが主体的に整備を進めている。

(委員)

- ・ 交付金について質問をいただいたので国土交通省としての立場で今の状況についてご説明させていただく。
- ・ 先ほどの指摘の通り、全国の公共団体から非常にたくさんの要望をいただいている一方で、予算の確保が充分でないことから、結果として満足いただける金額をお渡しできない状況にある。そうした中、豊橋市でも苦勞されて整備されていることは強く認識している。県道についても交付金で対応していただいている部分もあるので、引き続きご要望いただきたい。
- ・ 最近では道路事業を始め、公共事業は非常に厳しい状況にある。時限的措置で道路に係る交付率、補助率が上がっている状況であるが、この時限的措置が今年度で切れてしまう。これを延長するための法案について議論されていると聞いている。

(委員)

- ・ 自転車ネットワーク路線の整備を市と県で整備を行っているが、国が行うものもあるのか。

(委員)

- ・ 国も全国的には取り組んでいる。愛知県内でも名古屋市内の国が管理する国道、例えば19号や22号で一部取組みを進めている。
- ・ 豊橋市内で国が直轄管理する国道は1号と23号バイパスがある。豊橋市の計画での優先順位は今後整備する位置付けとなっているため、その際には出来る範囲で対応させていただく。本日の会議資料でも参考資料2の裏面に豊橋市が自転車ネットワーク路線として位置付けた路線が表記されており、表面にはその中でも優先して整備する

路線が表記されている。国道は今のところ優先整備路線に位置付けられていないので、豊橋市の計画に合わせ今後どうしていくか考えていく。

(委員)

- ・ 交付金の問題もあるが、国へも何かお願いを出来ないか。

(委員)

- ・ 基本的な考え方として、国、県、市の道路管理者が、それぞれの道路について工事を
する役割分担になっているため、各道路管理者で予算を確保している。
- ・ 私どもも国道で自転車の空間が必要だという話になれば、財政当局に対して予算要求
をすることになる。

(委員)

- ・ この会議の場で国に対してお願いしても良いのか。

(事務局)

- ・ この会議では豊橋市の自転車ネットワーク路線全体について取りまとめを行っている。
この場では豊橋市内の自転車ネットワーク路線のあり方について、管理者は別として
ご意見をいただきたい。その結果をそれぞれの管理者にお願いすることになる。

(委員長)

- ・ 計画と事業は違う。我々はどこが管理しているのかは関係無しに自転車ネットワーク
の計画を立てている。その結果を各道路の管理者にお願いすることになる。事業には
我々は直接関われない。

(委員)

- ・ 昨年12月に国会で自転車活用推進法が通過し色々な文章が降りてきている。
- ・ 1つは国土交通省からインフラ整備について、もう1つは経済産業省から安全な自転
車を提供する責務について明確に文章で出されている。漠然とした話だが、国の肝い
りであるため予算は増えるのではないか。

(委員)

- ・ 政府として推進するため、事務局を国土交通省が預かりするという形になっている。
- ・ その一方で国としての政策課題は自転車以外にも沢山ある中での予算配分になってい
るのが現状。その中でいかに地方の実情を発信できるのかということでもある。
- ・ 予算確保のためには、豊橋市での先進的な議論の成果についても情報発信が必要だと
思う。

(委員長)

- ・ 議事2については資料でまとめられているとおりの課題整理とし、今後はその対応策
について具体的に検討を進めていきたいと思えます。
- ・ 委員の皆様それぞれの団体におかれましても、関連する事業がございましたら検討を
行なっていただきますようお願いいたします。

(3) 自転車ネットワークの見直し方針について

- ・ 事務局より、自転車ネットワークの見直し方針についての説明が資料4、参考資料1、

参考資料2に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- 本来の完成形態は自転車専用であるが、暫定形態では自転車優先のようなイメージになってしまう。暫定形態でも自転車専用ということになるのか。道路交通法では専用であれば車の乗り入れは禁止されるが、暫定とした場合には車の乗り入れが可になってしまう心配がある。この辺りの位置付けはどのようになっているのか。
- 当面の整備を暫定形態で車道混在とした場合、自転車専用の位置付けでありながら自動車が乗り入れることが可能になるのか。

(事務局)

- 車道混在とは自動車が走る空間に車両である自転車も混在して走るということであり、自転車専用ではない。

(委員)

- 車道混在では車の駐車も可になってしまうのか。

(事務局)

- そのとおり。

(委員)

- 補足させてもらうと、専用なのか、混在なのかを一目で分かりやすくするために路面の表示方法を統一しましょうということが参考資料1のP21に記載されている。矢羽根になっていけば混在ということになる。

(委員長)

- 参考資料1が白黒であるためかイメージ図の違いが分かりにくい。

(委員)

- 自転車専用通行帯の場合、自転車が走る空間を全部青で塗りつぶすか、あるいは自動車と自転車の間に青線を一本入れるかどちらかにするという図になっている。
- 図の※印で補足されているが、自転車専用通行帯の幅の全部というのが塗りつぶしであり、幅の一部というのが車道側だけ青線を一本入れるものになる。
- もともとの資料はカラー版であった。

(委員)

- 参考資料1のP13が分かりやすいと思う。

(副委員長)

- 自転車ネットワーク計画を持っている他の都市はあまり暫定形態を活用していないのか。他都市に比べ豊橋市が特に積極的な活用をしていくのか。その辺りのバランスはどのようになっているのか。

(事務局)

- 暫定形態の積極的な活用についてはガイドライン改定の趣旨でもあるので、これに基づき豊橋市でも積極的に活用して行こうというもの。
- 他都市の状況については数字的なものは把握していないが、矢羽根を設置している都市はたくさんある。

(副委員長)

- ・ 暫定形態の積極的な活用は珍しいことではないという認識で良いか。豊橋市だけでなく他の都市も暫定形態の積極的な活用をしているのか。

(事務局)

- ・ 他都市の先進事例を見て国がガイドラインという形で全国的に示したものだと思われる。これを受け豊橋市ではガイドラインに添って今後のネットワーク路線の整備を行っていかうというもの。

(副委員長)

- ・ 暫定という表現が例外的なものに感じる。豊橋市で例外的な整備が行われるという誤解が生じる心配があった。

(委員)

- ・ 本来の規格で整備をしようとする道路の拡幅などに相当な時間を要することになる。そうすると、いつネットワークが出来上がるのか分からないので、まずはネットワークをとにかく組んでいきましょうという考え方でガイドラインが示された。
- ・ ただし、ある程度のルールを整理しておかないと全国でまちまちな考え方で整備され、交通安全上の支障も出てくることから、暫定的に整備する場合の形態について示したのが今回のガイドライン改定の内容とご理解いただきたい。

(事務局)

- ・ 先ほどの資料の説明にもあったが、暫定形態を豊橋市では「整備効果早期発現型」として細工をしている。

(委員)

- ・ この部分の表現は豊橋市のオリジナルである。

(委員長)

- ・ なんとなく分かりにくい。暫定形態というのは良い表現ではないので、こういった表現をつかったということか。

(事務局)

- ・ 完成形態にいつ出来るのかという話になってしまうのでこのような表現にした。

(委員長)

- ・ 本当は100点が望ましいが、今だと0点のままになってしまうので、せめて50点の状態に早くしようということか。50点で良いのなら100点にする意味が無くなってしまわないのでは。

(事務局)

- ・ 推測ではあるが、完成形を目指すのは間違いないが、現実的に早期の実現は見込めないため、良しとする線を示されたのではないか。

(委員)

- ・ 無いよりは有った方が良いという考え。その先に理想像として完成形を目指していかなければならないというのは道路管理者の意識としてある。

(委員長)

- ・ それであれば「暫定」という言葉の方がまだ完成ではないということが分かって良いのでは。「整備効果早期発現型」では曖昧な感じがする。

(委員)

- それぞれの都市の事情もある。例えば、完成形態での整備に用地買収を伴うこととなった場合、将来自分の土地を提供しなければならなくなるため自転車の通行空間の整備に賛成したくないといった理由で合意形成が難しくなる場合もある。
- 合意形成を図る一つの方法として、豊橋市は「整備効果早期発現型」という形で市の中にネットワークを浸透させていくお考えなのかと思われる。

(委員)

- だいぶ苦しいね。

(委員)

- それぞれの都市によって進め方は色々あると思われる。

(事務局)

- 自転車ネットワークは豊橋市の中だけでは無いので、近隣市町の情報を集めて分かりやすく伝わりやすい言葉を検討したいと思う。

(委員長)

- こういったネーミングを付けている例はあるのか。

(事務局)

- 暫定形態の積極的活用はガイドライン改定での変更点であるため、先行して活用しているところは承知していない。
- 全てを暫定形態で整備するわけではなく、出来るところは完成形態での整備を進めていく。しかし現実的に難しい路線が出てきているので、暫定形態を上手く活用して行きたい。

(副委員長)

- かえって分かりにくくしているようにも感じる。

(事務局)

- 名称については事務局からの提案であるので、必ずしも固執しているわけではないが、当面の再整備が現実的ではないという状況もあるので引き続き検討して行きたい。

(委員)

- 参考で聞きたい。まちなかはいくぶん歩道が広いが、自転車は車道という考えで、車道の中にこの空間を確保しようとしているのか、歩道の中で自転車道をつくる考えはないのか。

(事務局)

- 自転車は車両であるためその考えは無い。

(委員)

- 先ほど事務局から説明があったが、幅員の再配置という考えで、相対的に歩道が広いのであれば少し歩道を狭め、自転車の走行空間を新たに整備してはどうかといった議論が路線によっては出るかもしれない。

(委員)

- 住民との納得の上で整備した歩道であるため色々問題はあると思う。

(委員)

- ・ 路線ごとの事情に応じて進めていくことになる。

(委員)

- ・ 乗る側としては車道は怖いので、出来ればそういった工夫もあったら良いと思う。

(委員)

- ・ こういったことも読み込めるようにガイドラインは整理されている。

(事務局)

- ・ プラスアルファで安全性についても考えていかなければならない。

(委員長)

- ・ かなり大きな考え方の変更だと思われる。
- ・ 気になるのは、今はネットワーク路線だけの話だが、ネットワークに入らない路線はどうなるのか。特定の路線だけ考え方を変えることになるのか。

(事務局)

- ・ ネットワーク路線の整備についてはこの考え方の通り。ネットワーク路線以外の道路については一般的な法令の考え方に沿うものになる。自転車は車道の左側を走るといふ考え方は従来から変わってはいない。まずはネットワーク路線から整備していこうという考え方。
- ・ 自転車が走行する場所を分かりやすく示し、そこを走ってもらうことで、普及できれば良いと考えている。

(委員長)

- ・ それでは今後は新しい方針で自転車ネットワークの見直しを進めていくことといたします。

3. 報告事項

(1) 自転車通行空間の整備効果について（札幌通り）

- ・ 事務局より、自転車通行空間の整備効果についての説明が資料5に基づいて行われた。

[質疑]

(委員)

- ・ 札幌通りは自転車通行空間に加え、従来からの自歩道もあるので、そういったことも歩道走行を容認していることに繋がっているのでは。
- ・ 将来的には自歩道は歩道に見直す方向なのか。

(委員)

- ・ 自転車通行空間を設置するときには自歩道を外すという選択肢もあったが、色々と検討した結果外せなかった。県下でもなかなか外せないのが現状。
- ・ 将来的には外したいという思いはある。外してもっと自転車を車道に出したいと考えているが、それにはまだ時間がかかる。歩道を走れるのは高齢者と子供だけであり、それ以外は車道に出てもらうのが理想ではあるが、そこまでいくのには時間がかかる。

(委員)

- ・ 何度か現地を通ったが、歩道の中にも外にも自転車のピクトが描いてある。どっちを走っても良いと市民の方に思われているのでは。

(委員)

- ・ 本来であれば歩道内のピクトを消した方が良いとは思いますが、消すには規制の見直しが必要になるため様子を見ながらの状況。

(委員長)

- ・ どういった方が車道を走っているのか、交通量によって違いはあるのか。

(委員)

- ・ 〇の日に現地に立って指導を行っているが色々なケースがある。以前は車道を逆走する人もいたが今はほとんどいない。ルールを守っていない人すべてに意見を聞ければ良いが、そこまではなかなか出来ない。

4. その他

(1) 最近の自転車に関する動向について

- ・ 古倉副委員長より、最近の自転車に関する動向についての説明が行われた。

5. 閉会

- ・ 加藤都市計画部長より閉会の挨拶が行われた。

以上