

## 平成29年度第2回 豊橋市自転車活用推進委員会 議事録

- 日 時 平成29年11月13日（月） 午後13時30分～15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

【資料1】 計画後期目標値の設定及び目標達成に必要な取組み（案）

【資料2】 自転車ネットワークの見直し（案）

【参考資料1】豊橋市自転車活用推進計画の目標達成状況

【参考資料2】自転車ネットワーク路線図

### 1. 開会

- ・ 廣島委員長より開会の挨拶が行われた。

### 2. 議事事項

#### （1）計画後期目標値の設定及び目標達成に必要な取組み（案）について

- ・ 事務局より、計画後期目標値の設定及び目標達成に必要な取組み（案）についての説明が資料1及び参考資料1に基づいて行われた。

〔質疑〕

（委員）

- ・ 事業区分3つ目の「安全教育」と5つ目の「支援・補助」は非常にリンクしているところがある。
- ・ 自転車のヘルメットについては、自転車安全教室を受けた者が補助券を利用し、購入することができるが、もう一つの電動アシスト自転車については、教室を受講しなくても、誰でも補助を受けることができる。
- ・ 販売している方から聞くのはおかしいかと思うが、市の温暖化対策推進室で電動アシスト自転車の購入補助を長い期間実施している趣旨について改めて伺いたい。

（事務局）

- ・ 趣旨としては、自転車の利用を促進することで、温室効果ガスの削減を図り、地球温暖化対策を推進するため、電動アシスト自転車の購入に対して補助を行うというものになっている。

(委員)

- そうだとは思うが、現場では自転車に乗っている人が電動アシスト自転車に乗り換えても補助が出てしまう。細かく言えばきりがないが、既に環境にやさしい行動をとっているのではないか。
- 例えば、車の運転免許を返上して自転車に乗るのであれば具体的なところが明確に見えてくるが、自転車から自転車では不自然に感じる。
- 高齢者の安全教室の受講者に対して補助を行うとか、何かリンクさせた方がもう少し有効に予算が使える。
- 我々の立場からすると非常にありがたいことではあるが、諸手を挙げて賛成ではなく、もう少し趣旨をわかりやすく明確した方が、事業が生きるのではないか。

(事務局)

- エコファミリー宣言はしていただいている。
- 意見は関係部署に伝え、しっかり話をしていきたい。

(委員)

- 貰える人は良いと思うが、1万5千円は結構大きな金額だと思う。

(委員)

- もう一つお聞きしたい。
- この場でなくても良いが、交通安全教室でどのようなことを説明しているのか教えてほしい。
- 何故かと言うと、昨年、自転車活用推進法が施行され、その中には売る側も、企業も、使う本人も定期的に自転車を点検するという項目が入っている。そういったことを交通安全教室の中で説明していただけているのかを確認したい。

(事務局)

- 確認し報告する。

(委員長)

- 「支援・補助」の数値が3つの合計人数になっているが、内訳はどうなっているのか。

(事務局)

- 平成29年度の見込み人数の内訳としては、電動アシスト自転車購入補助が650人、3人乗り自転車の貸出しが95人、ヘルメット購入補助が600人で合計1,345人となっている。

(委員長)

- 単価はわからないが、予算もだいぶ違ってくるのか。

(委員)

- ヘルメットの購入補助は予算が足りないと思う。電動アシスト自転車は余っている。
- もう少し予算を考えてもらえば。

(副委員長)

- 電動アシスト自転車の補助金を出すのに免許返納された方を優先するというのはストーリーとしては非常に良いと思うし、賛成する。

- ただ、静岡県袋井市で調査をしたところ、電動アシスト自転車貸付事業等で電動アシスト自転車を利用した高齢者の方は、疲れなくて移動できるため、行動範囲が1.4倍くらいに増え、また、外出回数も1.3倍くらいに増えたという結果が出ている。
- 特に高齢者など、体力が少ない方でも行動範囲が広がり、買い物などが出来るようになってきている。もちろん事故は一件もない。
- 例えば、5kgの米を買いに行くにも、今までは息子の車で連れて行ってもらったが、自分一人で買いに行けるようになり、非常に喜んでいるといった話もある。
- ドイツでも5kmと言われている自転車での移動距離が、電動アシスト自転車では8km程度まで上げられるメリットがあると言われている。
- 免許返納をされた方や講習を受けられた方に対し、優先的に予算を配分されるのは良いと思うが、更に、電動アシスト自転車の特性に着目して一般の人にも普及させるというのは一つの方向性だと思う。
- 自転車事故で一番多いのは出会い頭事故であるが、なぜ出会い頭事故が多いかというと、一旦停止と信号を無視する方が多いからである。
- 一旦停止と信号を無視する理由は、停止後の再発進が大変だからだということがわかっている。
- 電動アシスト自転車は再発進が楽だという特性を、購入される方にしっかり広報、啓発すれば一旦停止や信号を守ってもらえると思うので、普通の自転車より効用がある。
- 運動量も1/7程度しか変わらないと厚生労働省のデータも出ている。
- それから目標値の中に駐輪の指標が台数で設定されているが、国では量的な台数の整備だけでなく、今後は質的な整備を進めていこうといった話も出ている。
- 今回の目標値に質的なものを入れるのは難しいと思うが、具体的な取り組みの中では、利用しやすい駐輪場、例えば、電動アシスト自転車や子供乗せの自転車が増えているので、そういった自転車にも対応できるスペースを確保した思いやりゾーンを整備して質的な向上を図ってみてはどうか。
- 武蔵野市では子供乗せ自転車で来た人にベビーカーを貸し出すことをやっている。日中は飛ぶように貸し出されているといった状況である。
- 一台幅を広くする、子供載せなどの思いやりスペースを広く取るなどサービスの質的な向上を少し記載した方がいい。
- 意識啓発の指標での働きかけは個々に働きかけているのか、セミナーなどを行っているのか教えてほしい。
- 豊橋市役所の職員が取り組んでいる自転車通勤の推進が上手くいっていることを具体的に説明していくことや、市役所の例では自転車通勤の方が自動車通勤より事故の割合の方が少ないということを含めて啓発し、企業が一番怖がっている自転車の事故について安心感を持っていただく、きめ細かな対応策がこれからは求められると思う。

(事務局)

- 意識啓発の質問に対してお答えをする。
- 企業への働きかけの方法としてメールなどを投げっぱなしだけでは良くないと思うので、こちら側の趣旨を理解していただけるような方法で行いたいと考えている。
- 去年は1社1社行ったが、なかなかたくさん出来ないといったこともあるので、セミ

ナーや会議形式を含めてやっていきたいと考えている。

- ・ 今後進めていく市の取り組みの一つとして、健康経営を切り口とした企業に対する健康増進といったものを予定している。
- ・ 健康と自転車は非常にマッチしたものであるので、そういったところも活用しながらやっていきたいと考えている。

(委員長)

- ・ 抽象的すぎて何をやっているのかがわかりづらい。
- ・ 具体的な取り組みに記載のあるようなことを実施して1社に働きかけをしたとしていると思うが、実績の38社に何をやったのかははっきりしない。

(事務局)

- ・ 38社の内訳は、平成26年度に自転車通勤促進セミナーを開催して23社、平成28年度には個別に企業へ訪問して5社、そして今年度10社程度を目指しているということで、合計38社となっている。
- ・ セミナー形式と個別訪問を合わせたものになっている。

(委員)

- ・ 駐輪に関して2点質問したい。
- ・ 具体的な取り組みの中で、「ストリートデザイン実施路線での店舗前駐輪の検討」とあるが、内容を具体的に教えてほしい。路上で計画されているのか確認したい。
- ・ また、駐輪の目標値9,000台は行政で用意する取り組みになっていると思うが、民間側で整備するような施策は何か検討されているのか。
- ・ 他の市町では付置義務や企業が整備した駐輪場に対して補助をするような施策も進められている。
- ・ 自転車利用者を増やすのであれば駐輪場も増やす必要があるため、企業に自転車通勤を推進するのであれば、そういったところのフォローが出来れば良いと思う。

(事務局)

- ・ ストリートデザインでの店舗前駐輪については、路上で考えているがハードルは高いと思う。
- ・ 気軽に買い物をするためには、店舗の近くに駐輪場があった方が良いということで、ストリートデザイン事業の中で検討をしていくこととしている。
- ・ 地元で道路を管理するエリアマネジメントという制度もあるので、この事業の中でそういったことも検討し、実現出来たら良いなという程度の内容になる。
- ・ 駐輪場台数の中には公共以外に、豊橋鉄道の各主要駅近くの駐輪場や、豊鉄バスの駐輪場も入っている。

(委員)

- ・ 本当の民間企業へ広げた方が良いと思う。
- ・ 通勤利用にしても、企業が自転車の駐輪場を用意する必要があるので、そういった取り組みを、すぐというわけではないが検討された方が良い。

(事務局)

- ・ 付置義務については条例化を伴うといったところもあり、なかなか難しいとは思いますが、

将来的には検討をしていく必要があると考えている。

(副委員長)

- 参考資料1での計画の目標と、資料1のハード、ソフト面での具体施策の目標値について、どれとどれが結びつくのかわかりづらい。重複しているとは思いますが、関係を整理して表示した方が良い。
- 安全教育が目標2に繋がることはわかるが、通行空間の整備が安全にも繋がる場所もあるので、市民の方にわかりやすく提示するためには、アウトプットとアウトカムが対応する説明方法を考えた方が良くと思う。

(事務局)

- 意見については次回の参考にさせていただく。

(委員長)

- それでは、計画後期の目標値及び目標達成に必要な取り組み案については事務局の説明の通りとし、次回会議までに今年度の議論の成果をとりまとめていきたいと思う。
- 今後はそれぞれの団体においても目標達成に向けた取り組みが実施できるようご協力をお願いしたい。

(2) 自転車ネットワーク見直し(案)について

- 事務局より、自転車ネットワークの見直し(案)についての説明が資料2及び参考資料2に基づいて行われた。

[質疑]

(委員)

- 暫定形態として当面1.5mの自転車専用通行帯の整備が難しい路線については、車道混在として矢羽根の整備を進めていくという話ではあるが、直轄国道については今のところ暫定形態での整備予定はない。
- 一部で整備出来そうなところもあるので、前向きに検討をしていければと事務所内で話を進めている。
- 直轄の国道1号については優先整備路線ではないが、国としても出来るところから積極的に整備していこうと考えている。
- 具体にお示しすることはできないが、市役所前では少し工夫をすれば何とか整備出来そうなところもあるので、これから所轄ともご相談しながら進めていきたいと考えている。
- 暫定形態を増やしていかないとネットワークが伸びていかないので、各管理者では路肩が広げられそうなところについて、今一度、幅員等の検討をしていただきたい。
- 道路構造令がまだ改定されていないので、具体的に検討が出来ないところもあるが、現状の中で工夫出来るところを探し、少しでも整備が進むよう検討していただきたい。

(委員)

- 中学、高校では自転車通学している生徒がいると思うが、通学する路線はだいたい決められているのか。あるのであれば、どの様な形であれ対応した方が良いのでは。
- 学校の立場からはこういった形がより望ましいのか意見を伺いたい。

(委員)

- 私は小学校ですが、中学校の生徒たちの様子を見てみると、決められた路線を通っているとされる。
- ただ、歩道が設置してあるところでは、車道を通る子もいるが、なんとなく怖いのか、途中から歩道に乗り上げる姿もよく見かける。
- 車を運転する側も、自転車側も、細い道ではお互い気を付ければいいが、風の強い日などにはふらつく姿も見かけるため、混在というのは怖いなと感じている。

(委員)

- 他の学校のことはわからないが、私立高校では学校ごとで判断をしている。
- 私道など、通ってはいけないところはあるが、どのコースを通らなければならないといった指定はない。
- 自転車道を経由しなければならないといった話は聞いたことがない。

(委員)

- 公立高等学校でも、どこを通りなさいとしているところは私が経験してきた学校の中では無かった。
- 生徒が経験則で安全安心な道を選んでいると思う。
- 学校では自転車は車両であるため原則歩道を走らないと話をしているが、実際には歩道を走っている。生徒の様子を見てみると状況に応じて走っているように感じられる。
- 私は車も運転するし、歩くこともしているが、車を運転している時は自転車の走り方が非常に危険だと思うこともあるし、歩道を歩いている時には、高校生のスピード感は大変素晴らしく、怖く思う時がある。
- 極端な話では、豊橋市民文化会館の公園で運動部の生徒が走っているが、高齢者が歩いていると危なく感じられる。ぶつかるわけではないが、近くを通るだけでも怖い。その感覚が私もわかるようになった。
- 自転車がどこを走るかというのは、なかなか難しいと思う。車道を走るものではあるが、それはそれで問題があり、歩道を走るのもまた問題がある。
- 色々な面で生徒には交通安全の指導を毎回繰り返し行っているところではある。

(委員)

- 豊橋市内部では、これから安全面を含めて自転車利用を更に進めていく方向で議論をしている。具体的にどの程度打ち出すのかは今後になるが、少しでも安全になるよう、市としては色々進めていくのでよろしくお願ひしたい。

(委員長)

- 参考資料2と、資料2の3頁右図との関係がわかりづらい。

(事務局)

- ・ 資料2の3頁は自転車ネットワーク路線全体の整備形態を表したものになる。
- ・ 3頁左側がこれまでの考え方での自転車ネットワークの全体図、右側は暫定形態を適用した場所を明示した全体図になる。
- ・ 参考資料2は過年度の整備済路線と今年度の整備予定路線がわかるようにした図であり、整備形態とは関係無い。

(委員長)

- ・ 参考資料2のグレーの路線以外が32.8kmの優先整備路線か。

(事務局)

- ・ 着色した路線が優先整備路線になる。

(副委員長)

- ・ 計画を策定した時には149kmのそれぞれが通学用のルートなのか、通勤用のルートなのか、買い物のルートなのか、あるいは混在しているルートなのかを整理し、そういったものをレイヤー的に重ね合わせて自転車ネットワークが出来上がったと理解している。
- ・ 高校に対しても実際の通学ルートや自転車交通量を調べられていたと思う。
- ・ こうやって同じ色に塗ってしまうと、どれが通学用なのか、どれが通勤用なのかわからなくなっている。そこに更に完成形態と暫定形態が登場し、余計にわかりづらくなってしまっていると感じられる。この辺りを整理して示された方がわかりやすくなる気がする。
- ・ 他のネットワーク計画を見ると目的別のルートをレイヤー的に重ね合わせて作られているところはあまりなく、豊橋市の大きな特徴であると思うが、こうやって重なってしまうと特徴が全然わからないので、そのあたりを少し整理され、わかりやすくした方が良いのでは。
- ・ 形態と目的が混在しているとわかりにくくなる。

(事務局)

- ・ たしかに計画策定の段階ではそれぞれのルートなどをしっかり調査した上で組み立てをしているが、これを目的別に分けるとなると1枚に収まらなくなると思うので検討させていただきたい。

(副委員長)

- ・ 車道混在は危ないと思われるかもしれないが、大阪府や京都市など、色々な都市で車道混在の矢羽根を観察していると、実際は自転車が通っていなくてもドライバーは矢羽根を尊重して踏んでいない。
- ・ 例えば、宇都宮市の国道4号線などの交通量が多い場所でも、左折する車も直前まで矢羽根を踏んでいない。矢羽根を踏んでいるところはあまり見たことがない。
- ・ 狭い道路などやむを得ず踏む場合はあるが、一般的に幅員に少し余裕がある道路ではドライバーは心理的に配慮して運転されているので、暫定形態も十分あり得るのではないかと感じている。矢羽根マークの効果をもっと積極的に評価してもよい。

(委員長)

- ・ 資料2の2頁のフロー図の新しい考え方では、整備形態がCになるのかBになるのか暫定形態で様子を見るといった内容になるのか。

(事務局)

- ・ 基本的にはBの自転車専用通行帯を目指すところにはなっているが、1.5m以上の採用で「YES」か「NO」かの判断がある。
- ・ 従来であれば「YES」だけであったが、道路の構造などを踏まえた中で完成形態の整備がなかなか厳しいが、車道で自転車を安全に走らせる必要がある場合、暫定形態のCになることが今回の考えである。

(委員長)

- ・ 以前はBからCに行く流れがなかったが、今回の改定ではそういった可能性を認めるといったことで良いか。

(事務局)

- ・ 問題ない。
- ・ 暫定形態の積極的な活用が今回のガイドラインの改定で明記されたため、これに従い、第1回の委員会で豊橋市の自転車ネットワークの見直し方針を提案させていただき、ご意見を賜りながら現在進めている状況である。

(委員長)

- ・ それでは、自転車ネットワークの見直し案については事務局の説明の通りとし、引き続き自転車ネットワーク路線の整備を進めていくこととします。

### 3. その他

#### (1) 自転車活用推進法と自転車のまちづくりについて

- ・ 古倉副委員長より、自転車活用推進法と自転車のまちづくりについての説明が行われた。

(委員)

- ・ 古倉先生より説明の合った通り、自転車活用推進計画については来年の6月頃の閣議決定を目指して進められているが、それと並行して毎月15日締め切りでアンケート調査を実施している。
- ・ 本省道路局のホームページにアクセスしていただければ回答できるようになっており、ご自身の自転車の利用状況やご意見など書き込めるようになっているので、機会があれば応募していただきたい。

(委員長)

- ・ 予定していた内容は以上ですが、その他、委員の皆様それぞれの団体で自転車に関するの動向や取組の提案、自転車活用推進に対する思い等がありましたら、ご発言いただきたい。

(委員)

- ・ 今は県の代表をしている。個人でやっているお店の協同組合なので、県下で組合員が700軒強、豊橋では40軒程度ある。
- ・ その中で毎回話をしているが、現状販売が落ちている。最盛期の1,280万台が今年は700万台くらい。学生が減っているということでオリンピックの翌々年には400万台といった数字も出ている。
- ・ それでも潜在的な自転車はあると思うが、そういった状況では我々のような修理をする店が非常に減ってくる。
- ・ 販売をするところはあるが、それを直すところがないというのが現状だと思う。利用者の方からもそういった声がある。
- ・ 組合員に対しても、自転車という商品を扱っている以上は変なしがらみをなくし、もう一度原点に戻って整備についてしっかりやっていこうと話をしている。
- ・ 色々と条件はあるが、整備について前向きに考え、自分たちの資質も高めようと言っている。
- ・ 私たちはそういった形で、自転車が支障をきたした場合に直すのが責務だと思っているし、先ほどの話にも出したが、講習会などでも自転車を整備した方が良いと言っていたきたい。
- ・ 車検はないので乗ることができるが、限界まで乗るケースが非常に多い。ブレーキが切れても平気で乗っている人もいる。
- ・ 営業的に言っているのではなく、事故につながる恐れもあるので、せっかく乗る自転車はきちんとした形で乗っていただきたい。
- ・ 親御さんも子供の自転車ぐらいいは目を通すくらいの配慮をしていただきたい。
- ・ こういったことを事あるごとに組合員に対し話をしている。
- ・ せっかく自転車が脚光を浴びているので、色々な機会に自転車の整備は軽んずるなど言っていたきたい。

(副委員長)

- ・ 私もその考えに大賛成である。
- ・ 茅ヶ崎で自転車商組合が中学校か高校に行き、乗ってきている自転車を点検したところ、5割くらいで欠陥が出た。
- ・ こういったデータを示されると点検したくなるので、豊橋市内でデータがあれば良いが、なければ茅ヶ崎のデータを応用されて広報すると現実味が出てくる気がする。

(委員)

- ・ 親御さんは本当に無防備。現状を知らない。

(委員長)

- ・ 業者の方からだと商売と思われるので言いにくいのではないかと。こういったことを行政が代わりに言ってみてはどうか。

(委員)

- ・ 2年ほど前に要請があり、ある学校に無料点検に行ったことがある。
- ・ 点検して悪いところを自転車屋に行って直しなさいと言ったら PTA から学校は業者に加担するのかとクレームがついた。

- ・ 時代が非常に難しい。

(委員)

- ・ 点検は必要なことなので、親がそういったことを言ってきたとしても、教育的に必要なことをやっている自信をもてば良いと思う。
- ・ 整備した自転車で通学するのは当たり前のこと。

(委員)

- ・ 昔、土曜日の午前中に授業があったころ、年に数回、PTAの方と協力した自転車点検日があった。
- ・ プロの方が見るほどのことはとても出来ないが、空気が入っていないので入れなさいとか、サドルに跨ってもらい高すぎるよとかやっていた。
- ・ なかなか難しいかもしれないが、そういった活動も学校で考えていかなければならないなと思った。

(委員)

- ・ 私が経験してきた高校の中での話だが、高校1年で自転車を新しく買う生徒が沢山いるので、4月当初に全校生徒で自転車通学の許可をするための点検をしている。これに合格した生徒へステッカーを渡すということをやっている。
- ・ 年間数回だが職員と交通安全委員の生徒と一緒に、自転車置き場に置いてある自転車の確認もしている。
- ・ 職員レベルではあるが、良くない自転車に対しては直させることをしているが、プロの方に見ていただくというのは今までやったことはない。
- ・ PTAの方から何か言われるというのはあまり無かった。学校の指導の中で許可しないといえ対応していただけだった。

(委員)

- ・ 自転車というのはある意味簡単で、回して進んで、止まって、方向が変わればいい。
- ・ 走らなければチェーンが悪い、止まらなければブレーキが悪い、曲がらなければハンドルが悪い。基本は3つであり、それを押さえれば危なくはない。
- ・ 整備されていないと他人に迷惑をかける機能は、方向を変えること、止まること、走ることの3つだけであり、それはPTAでも親御さんでも点検できる。そういう意識を持っていただきたいということ。
- ・ 大げさな問題ではなく、そこにもし業者の必要があれば、動員について厭わないが、基本的には親御さんも含め、自分の自転車ぐらい本人でわかってもらわなければいけないと思う。

(委員)

- ・ 自転車の整備について、ぜひTSマークの推進ということはこの計画の中に位置付けて、しっかりと整備をしていただきたい。
- ・ 先ほどの話の中にもあったように、事故をすると必ず自分が損をするということがあ
- ・ TSマークには自転車保険が付いているので、せめてそういったものを利用するような取り組みを位置付けた方が良い。

(委員長)

- ・ TS マークとはどういったものか。

(委員)

- ・ 保険付きの簡単な整備を自転車屋がやってくれるといった制度。

(委員)

- ・ 補足をする、交通管理技術協会というところが扱っているもの。我々の組合も十数年前から取り組んでいる。
- ・ これは完全に整備され安全だと認定された自転車にシールを貼るものになる。
- ・ 保険を取り扱うと我々は保険業務取扱違反でやられるので、シールに保険が付いているという考え。
- ・ TS マークは保険ではなく、完全に整備されると保険が付いているというもの。
- ・ 何度も言うが、講習会で整備のことを言っていただければ、その要請があればやりますということであり、保険が独り歩きされると困る。そこは棲み分けをちゃんとしたいと思うが、良い制度ではある。

(委員)

- ・ 自転車がきちんと整備されていることの重要性について、みなさん同じ考えだと思うが、資料1の安全教育の中に入っていないように感じられるがどうか。
- ・ こういったことは最も基本的な安全教育ではないか。

(委員)

- ・ その内容を後から教えてもらえるようお願いしている。

(委員)

- ・ 単に走り方だけでなく、そういったことを含めてやるのが重要だと思う。
- ・ こちらに来てからまだ4か月程度で今日まで自転車についてあまり話を聞いたことがなかったので、どういう状況かなというのが正直なところ。
- ・ 過去かかわった中では、何年か前に自治体の中で自転車が地域の方にぶつかって危ないということで、地域の方が中心となって矢羽根みたいなものを付けたことがあった。
- ・ 優先順位がそういったことで決められている。
- ・ 学校で通学ルートが決められていないという話であったが、ある高校では通学路をある程度決めており、ここは危ないので何らかの対応をしてくれと、警察、道路管理者の方と一緒にやったこともある。
- ・ そういったところの優先順位が結局高くなり、やっていったなという思いがある。
- ・ やりやすいところからやっていくというのもあるが、地域なり、学校なり、そういう声があれば優先順位を上げて検討していくことになると思うので、本当に必要なところからしっかりやっていけるようになるので、よろしく願いしたい。

#### 4. 閉会

- ・ 加藤都市計画部長より閉会の挨拶が行われた。

以上