

平成29年度第3回 豊橋市自転車活用推進委員会 議事録

- 日 時 平成30年2月26日(月) 午後14時30分～15時30分
- 場 所 豊橋市役所 東館12階 東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

【資料1】豊橋市自転車活用推進計画(中間見直し版)(案)

【参考資料1】これまでの協議内容と本日の検討事項

【参考資料2】前回会議における意見とその対応について

【参考資料3】計画の実施事業の体系と目標達成状況について

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) 豊橋市自転車活用推進計画の中間見直し(案)について

- ・ 事務局より、豊橋市自転車活用推進計画の中間見直し(案)についての説明が資料1及び参考資料1～3に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・ スケアードストレート交通安全教室とはどういったものか。

(事務局)

- ・ スタントマンを活用して恐怖体験をさせる交通安全教室のこと。
- ・ 実際に車にひかれそうになるのを見せて、すごく危ないことだと実感してもらう。

(副委員長)

- ・ 中間見直しの趣旨の部分に自転車活用推進法が施行されたとの記述があるが、国が自転車活用推進計画の策定を進めている中で、これに対する市の計画としての受けの記述をしなくても良いのか。この辺りはどのように考えられているのか。
- ・ 今後対応していかなければならないと記述するのか、今回はさらっと法律が施行されたことを記述するだけにするのか。

- ・ 自転車活用推進法施行の記述があると、その対応はどのようにするのかといった話になるのでは。
- ・ 2月16日に開催された国の有識者会議において国交省から示された資料では、2020年を今回の計画の目標年次にしている。今年の夏に計画を策定する予定なので、2年間しか有効期間が無いものになる。
- ・ このあたりをどう表現するのか考えた方が良いのでは。

(事務局)

- ・ 自転車活用推進法について今回の計画の中で直接対応することはしないが、現在の計画は後期3年間だけの短い期間であるため、次期の計画策定の際には自転車活用推進法を踏まえた内容に整合させていく必要があると考えている。
- ・ 今回の中間見直しの文章の中に、この辺りのことを記述するかしないかということでもいいか。

(副委員長)

- ・ 豊橋市の現計画は、国の法律上の計画と名前が全く同じである。
- ・ 国の有識者会議では法律の基本方針14項目をどのように計画に取り入れるのか議論をしている。
- ・ そういったところを今回の見直しの中でどのように表現をするのか。
- ・ 今回の資料のとおり法律が施行されたことを記述するだけでもいいが、それに対する市としての考えを入れた方が良いのでは。

(事務局)

- ・ 文章を追加するかどうか検討させていただきたい。

(委員)

- ・ 自転車通行空間について、今まで整備した延長に対して中間時点での効果は出さないのか。

(事務局)

- ・ 個別の施策に対する効果は具体に出すようになっていないが、自転車通行空間を整備した札木通りでは、整備前と整備直後、それと1年経過後の追跡調査で自転車通行空間の活用状況について確認をしている。

(委員)

- ・ そういったものをどこかに盛り込み、現在ここまで整備され、こういった状況になっているといったことを報告しないのか。

(事務局)

- ・ 参考資料1にも記載してあるが、これまでの整備状況や目標達成状況、課題といったところは、今年度1回目の会議の中で整理している。
- ・ 先ほどの整備効果についても説明させていただいた。

(委員)

- ・ 整備をしたが実際は利用されていないのでは。
- ・ 自転車ネットワークを今後広げていくことになっているが、既に整備した路線も実際にはそれほど需要が無いといったところもあるのでは。

(事務局)

- ・ ネットワーク路線の整備後の利用状況の事で良いか。

(委員)

- ・ そういったところをオープンにした方が良いのでは。
- ・ 計画に基づきどんどん進めていくのは良いが、実際ちゃんと利用されているのかが見えてこない。
- ・ 色々な制約の中で整備されているところもあるので、実際そこを本当に自転車が走っているのか。なかなか状況が厳しく走れないところもある。
- ・ そういった走りづらい状況がある中で、本当にどんどん整備を進めていっていいのか。

(委員)

- ・ 具体的にイメージされているところはあるのか。

(委員)

- ・ 新しく整備をしているところ。
- ・ 交差点の直近は道路幅が狭く、1m程度の中で自転車と車を共存させている。
- ・ 法的には問題ないが、実際そこで自転車がいて車がいて、もう1台右折車がいてといった状況に本当に自転車が入っていけるのか。なかなか入りづらいところがあると思う。
- ・ 整備をすることは良いと思うが、実際の利用はどうなっているのか。

(事務局)

- ・ 先ほど申し上げた通り、札木通りは十分に使われていることを確認している。

(委員)

- ・ それは承知している。
- ・ 札木通りは幅が広いので高校生などが多く利用しているが、それ以外の路線も本来は調査をして効果を確認すべきでは。

(事務局)

- ・ 整備をした路線を毎年定期的に調査していくのは難しい。
- ・ 検証の方法として、あるところを定点的に見ていくことや、ローテーションで見ていくことなどが考えられるが、今はそこまで出来ていない。

(委員)

- ・ 進むことは必要だと思うが、どこかで振り返ることも必要だと思う。

(事務局)

- ・ 他の要因もあるかもしれないので交通全体のこととして整理していく。

(副委員長)

- ・ 整備前後の整備効果の比較は全国的に事例がたくさんあるので、これからの課題として参考にしてみてもどうか。
- ・ 調査の際にアンケートとっているところもある。ご指摘のあったような交差点について聞いているケースもある。可能な範囲でアンケート等で効果を見ることも考えては。
- ・ そういったもので色々な意見が出た場合に、その部分をどうしていくかは次の課題として検討する流れでやった方が良い。
- ・ 対応として、例えば、交差点での自転車と自動車との交錯の問題では交差点に看板を

建ててそれぞれに啓発を行うなど、アンケートの意見に応じて検討していくなどした方が良い。

- ・ 色々なところがやっているので、参考にすれば良い結果が得られると思う。

(委員)

- ・ 利用率だけではなかなか走ってもらえない。
- ・ 安全になったということを理解されないと利用率が伸びていかない。
- ・ 我々も整備をしているが4割だとか、酷いところでは2割といった状況。
- ・ 車道を走ることが安全だということを認識してもらえような出し方をしていないと、なかなか転換してもらえない。
- ・ 交差点での事故が一番多いということなので、そういったことに着目した取りまとめを行ってみてはどうか。
- ・ 中間見直しを公表する際には整備した路線も明示した方が良い。整備した8.1 kmがどこか示されていない。
- ・ ネットワークのどこが繋がったのか分かった方が良い。

(委員長)

- ・ 参考資料3では総合的な効果として、整備したところ、していないところを全部含めた平均になっているが、これを整備した地域に絞ってみれば違いがあるかもしれない。
- ・ こういったデータ整理の方法で事業の効果がわかるかもしれない。
- ・ 細かい分析は難しいかもしれないが、そういった工夫があってもいいのでは。
- ・ 量だけでは質の向上が図れない。安全性が高まっているということは計測が難しいので、このあたりはアンケートなどに頼ってもいいかもしれない。

(委員長)

- ・ 自転車ネットワーク路線の整備延長の目標値10 kmはどこを整備するのか。

(事務局)

- ・ 整備目標10 kmの内、7 kmは道路管理者より後期3年間で整備の見込みのある延長として聞いている。
- ・ 目標値については、整備可能な延長ではなく、事前に道路管理者に了解を得た上で、事務局で努力目標としてプラスアルファしたものを設定している。
- ・ 実に整備できる延長にプラスアルファで努力目標10 kmとしているので、整備予定路線は10 kmではなく7 kmになる。3 kmを上乗せしている。

(委員長)

- ・ 少しわかりづらい気がする。

(副委員長)

- ・ 参考に伺いたいですが、ネットワーク路線の整備にあたっては何が課題となっているのか。
- ・ 国交省が行った自治体向けの全国的なアンケート調査では、半数以上が沿道調整が一番大変だという結果になっている。予算が足りないというのは1割程度だったようだ。
- ・ 今後進めていく上で、何が一番大きな課題なのかを考え、どのように対応するのか戦略を練る必要がある。

- 予算が足りなければ仕方がないが、効果検証をしながら出来るだけ整備のスピードアップを図り、全体のネットワークを繋げていてもらいたい。

(事務局)

- 交差点の改良など道路空間を変更する場合には時間も費用も掛かったので、今後は暫定形態を積極的に活用した整備により進捗を図っていく対応とした。
- これまでは完成形態の整備として幅員を広げたりする場合には沿道調整がネックになっていたが、今後は暫定形態としてこういった形で整備が出来るのか具体的に整理していきたい。

(委員)

- 当初の段階では幅を確保するため、側溝を改修して路肩部分を50cm程度広げるのに非常に費用がかかっていた。
- 特に交差点部分は右折帯がある関係で幅が確保できず、費用が掛かったという状況。
- 今後の整備については、路肩部分の舗装が傷んでいるところも多く、舗装改良を併せて行う必要があるということで、意外と費用が掛かることもある。
- ただ、暫定形態を活用していけるとなると、少しはスピードアップできると思う。
- 安全性を確保しながら少しでもネットワーク化を進めていきたい。

(事務局)

- 先ほどの整備延長の件については、事業計画の関係もあり、今の段階で3年後の姿を示せれないところもあるので、今後は毎年の整備進捗の報告をさせていただく。

(副委員長)

- 最近は駐輪対策というような表現よりも公共交通との連携といった話が良く出てくる。
- 単に放置対策、駐輪対策だけでなく、自転車と公共交通との円滑な連携といった観点があるとより先進的な前向きな感じが出てくる。
- 安全教育の話では、先ほども質問に出たスケアードストレートは、どちらかというところで見ている人に恐怖心を植え付けてルールの遵守をよびかけるものになる。
- もちろんこれも大事だが、さらに、ルールを守らなければいけないといったことを理解してもらうことが大事。
- 恐怖心から守らせるだけでなく、守ることの重要性を理解してもらう観点が必要。
- 正攻法ではないかもしれないが、他の人がどのような目で見ているのかといったものも効果がある。
- 保険加入のチラシではルールを守らず加害者になってしまったら多額の損害賠償が取られるなどの損害を示している。
- ルールを守らないとあなた自身が損をすることが多いといった話や、事故はこういった原因で起きているといった観点からルールを守ってもらうことも大事。
- スケアードストレートは従来からのやり方とは異なるが、それ以外にもルールの理解を前提とした教育がこれからは重要だと思う。
- 自転車通勤の話では、豊橋市が頑張っている内容を各企業にお伝えすることは大事。
- 各企業もしっかりとした自転車通勤の目標を持ってもらい、これからは健康経営とい

った観点をしっかり持ってもらえるような広報、啓発が必要。

- 企業の従業員が健康であるということは何よりも代え難い重要な経営資源。
- そのため一番手っ取り早いのが自転車。朝早く起きる必要もなく、渋滞にも巻き込まれず、健康の役に立つ。こういった観点をしっかり強調していただくことが重要。
- ヘルメットも重要なポイントだと思う。
- 自転車事故死亡者の半分以上が高齢者で死亡率も高い。高齢者がヘルメットをかぶっている場合の死亡率は、若い人に比べて半分あるいは4分の1程度に死亡率が減って非高齢者と変わらないというデータがある。
- ヘルメットは命を守るために本当に大事であるため、そういったデータを使って普及をしていってもらうことが大事。
- 電動アシスト自転車では、さいたま市が三人乗り自転車の貸し出しをやっている。毎月1,000円でも飛ぶように借りられている。
- 電動アシスト自転車は一旦停止後の再発進も楽であり、一時停止及び信号遵守のルール順守を促進し、また、ふらつかない。そういったことで、子供を乗せてもより安全だといった効用をしっかりと広報、啓発しながら利用促進をすれば、子育て支援プラス安全運転に繋がる。

(事務局)

- いずれも非常に大事で、貴重な意見だと思う。
- 駐輪については、具体的な取り組みに、南栄駅のバリアフリー化に併せた駐輪場施設の再整備や、まちなかや交通結節点における駐輪場整備といったことを記載しており、本市はそういった観点を持っている。
- この辺りは公共交通の計画である、都市交通計画にも同じように記載しており、十分に意識してやっていきたいと思う。
- それ以外の意見については、交通安全の担当部署とのかかわりが多い意見であるため、伝えたいと思う。
- 企業からは健康面だけでなく、駐車場の用地を余分に確保しなくても良いことがかなり魅力的に感じられると伺っているので、その辺りも含めて企業に理解していただくような一石三鳥ぐらいの説明をしていきたい。

(副委員長)

- だいぶ前にはなるが、福島市の代表的な企業に通勤者のアンケート調査をさせていただいた。
- 全体的に見ると車通勤をしている人の6割程度が5km以内の通勤であった。5km以内であれば自転車通勤が十分できる距離である。
- そういった実態をしっかりと把握したデータがあれば企業を説得しやすくなる。

(委員長)

- 他に意見はないか。
- それでは今回の計画の中間見直し案については、色々と意見をいただいたので、出来る範囲で意見を取り入れた修正をしていきたいと思う。
- なお、修正内容の確認については私に一任していただくことでよろしいか。

〔異議無く承認〕

3. その他

(委員)

- ・ 今回の中間見直し版はどういった形で公表されるのか。

(事務局)

- ・ ホームページで公表する。

(委員)

- ・ 修正内容について委員長の了解が得られたら公表するということでよろしいか。

(事務局)

- ・ そのようになる。

(委員)

- ・ 国の自転車活用推進計画は今年の夏までに閣議決定する予定で進められており、もうすぐ骨子が出てくるといった状況。
- ・ 本来は国が先に計画を作り、各自治体はそれを参考に作ってってもらいたいという思いがあるので、先ほどの話にも出たが、次回の改定のタイミングでは整合していただきたい。
- ・ 健康面やサイクリングなど多様な使い方については既に整理をしていただいているが、次期計画に向けて更に検討を進めていただきたい。

(副委員長)

- ・ いろいろなところで国の計画がどうなるかが注目の的になっている。
- ・ 各市でまとめられる活用推進計画をこれにどのようにマッチさせていくかが課題。
- ・ 法律でも国の計画を勘案して策定するといった言葉を使っている。
- ・ 自治体が計画を作ろうとした場合、国の計画が無ければ勘案できないので、こういった形で出てくるのかすごく関心を持っている。その動向を見つつ、ぜひ良い計画を作ってもらいたい。
- ・ 特に目標は抽象的なものではなく、目標値があると良い。
- ・ 私も全国的な状況について、宇都宮大学の先生と一緒にアンケート調査をしたいと考えている。結果が出たら報告させていただく。

(委員)

- ・ 企業側へのアプローチといった話が出たが、まだまだ企業側に自転車を活用していくような意識はない。一部企業にはあるが。
- ・ やる気のある企業は自らバスを用意して走らせているところは多くあるが、まだまだ自転車といった意識にはなっていない。
- ・ 特に、豊橋の工場地帯は臨海部と二川地区にあり、住んでいる市街地からかなり距離がある。
- ・ また、そこの通行空間もトラックなどの業務用車が頻繁に走るようなところになって

おり特殊性がある。

- そういったところを勘案した上で、どこかとタイアップしたモデルを作っていた方が良い。

(委員)

- 自転車の交通安全について、細かなルールを教えていった方が良いのでは。
- 例えば、車道の逆走はダメだが、歩道はOKだということや、最近増えてきたスクラブルや歩車分離では自転車はどちらに従えばいいのか、歩道で来た場合と車道で来た場合など色々なパターンがある。
- 車道で来て信号待ちしていた場合、左折は当然出来ないが、歩道で来た場合は曲がれてしまう。
- こういった細かなルールを安全教室でしっかり教えた方が良いと思う。
- 計画の目標にあるように、事故が少なくなることは良いことだとは思いますが、件数だけだと分かりづらいところがある。
- 死亡事故は非常に大きいことだと思う。事故が何件あっても1件の死亡事故にはとても及ばないと思うので、ケガの度合いや、入院期間、通院期間などで比較してみてもどうかと思う。

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