

令和元年度第1回 豊橋市自転車活用推進委員会 議事録

- 日 時 令和元年8月23日(金) 午後2時00分～3時50分
- 場 所 豊橋市役所 西館7階 第2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、道の駅とよはし E-BIKE レンタル案内チラシ(当日配付)
- 【資料1】 豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例について
 - 【資料2-1】 平成30年度自転車関連実施事業
 - 【資料2-2】 事業目標値達成状況事業進捗管理表
 - 【資料3】 令和元年度自転車関連実施事業(案)
 - 【資料4】 現行計画の地方版自転車活用推進計画への位置付けについて
 - 【資料4-1】 「豊橋市自転車活用推進計画」と地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)との整合の確認
 - 【資料4-2】 現行計画への記載(案)
 - 【資料5】 次期自転車活用推進計画策定について

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) 豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例について

- 事務局より、豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例について、資料1に基づいて行われた。

【質疑応答】

(副委員長)

- 提示された条例は、市民、自転車利用者等の責任を明確化しており、非常に先進的でよい内容となっている。
- 気にかかる点として、配付されたパンフレットは、市民に向けたものだと思うが、事業者や、学校、団体に対しての責務をどう考えているか、考え方を伺いたい。
- 他都市の条例も同様であるが、違反した際の罰則規定などの記載がない。不幸にして破る人がいたとき、刑法上は罰則がないとしても、民事上のマイナスが出てくるなど、守ってもらえるような仕組みの検討も必要ではないか。

(事務局)

- 事業者に対する周知についても別途事業者向けに独自に作成しており、9月には、商工会議所の機関誌に掲載する予定である。
- ヘルメットの着用義務、保険加入義務等について、ヘルメットは努力義務であるため罰則は考えていない。義務化した自転車保険については、他の損害保険の付帯保険等もあるため、保険加入状況等を現場で確認できない問題もある。入っていただくようお願いする。

(委員長)

- ヘルメット着用の件について、学校関係者の方は、どのような取り組みをされて、どのように考えられているか。

(委員)

- 条例を各学校で教職員に周知し、ヘルメット着用を含めた交通安全教育のチラシ等をPTA総会で配布している。
- 保護者への周知徹底とともに、小学校ではヘルメットをかぶるように指導している。
- 中学生は、通学、部活動、教育活動で自転車を利用することが多く、ヘルメットを被るよう指導している。努力義務であるが、しっかり教育しながら、子供たちにも保護者にも伝え、進んで着用するよう指導している。

(委員)

- 条例ができ、高校でも生徒、保護者、職員への指導を始めている。浸透が進んできたと考えており、自転車を使う場合の義務を理解している学生も増えている。
- 保険は、学校によってはPTAの総合保険などに全員が入るなどの取り組みを進めている。

(委員)

- 本校では定期点検を受けた自転車しか乗って来られないルールであり、定期点検を受けて頂くためのお願いの書類の中で、ヘルメットの着用、保険加入等を周知している。
- ヘルメット着用を校則に載せることは難しい。校則化することが可能か生徒指導の教員と話すこともあるが、守らせきることは難しいと思われる。実態として、学校の近くでは被るけど、遠くならば外してしまうのではということもあり難しいのが現状である。

(委員長)

- 学校として義務付けは難しいが、周知はしっかり進めていくことはできるという認識でよいか。

(委員)

- スポーツ系の自転車に乗る生徒は、ヘルメットを着用するが、今の高校生は見た目を大事にするところもあり、普通のシティサイクルに乗っている子どもは難しいと思う。
- サイクリングジャージを着ていれば違和感がなくても、制服にヘルメットということにも抵抗感があるように思う。生徒に話を聞くとそのような意見がある。

(2) 平成30年度の事業実施状況及び豊橋市自転車活用推進計画に基づく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30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2-1及び資料2-2に基づいて行われた。

【質疑応答】

(副委員長)

- 資料2-2の資料は、取り組みをどれだけ進めたかのアウトプットの指標であり、行政が進めた取り組みの量を示したもの。実際にその取り組みによりどれだけ成果が得られたかのアウトカム指標もあれば良い。
- 例えば、企業に対する働きかけにより、実際にどれだけ企業が自転車通勤に関わるようになったか、ヒアリング等を通じて把握していけると良い。

(委員長)

- 取り組みの目標がどのような形で設定されたか、という部分もわかるとよい。

(事務局)

- アウトカム指標について、現行計画では別途目標を設定しており、自転車利用環境に対して満足と感じる人を過半数にすること、自転車が当事者となる交通事故を半減させること、日常的な自転車利用を過半数以上にすることとして設定している。
- 計画最終年度の来年度には示すようにする。

(副委員長)

- 目標達成という視点では今の話でよいが、施策ごとの成果をより具体的なデータ等で表現していけるとよい。次期計画でも考えていけると、より計画の意味が出てくる。

(委員)

- 資料2-2について達成状況は分かるが、各施策で順調に推移しているものもあれば、さらに強化しなければいけないものもある。例えば自転車通行空間の整備に関して、十分に無い所もあると思うが、具体的にどのように進めていくか考えを聞きたい。

(事務局)

- 自転車ネットワークの整備について、これまでは自転車通行空間を構造的に十分な幅員が確保できる状態で道路整備を進めてきた。
- 平成28年度の自転車通行空間ガイドラインの改定を受けて、暫定形態としての矢羽根型路面表示の整備も含めて整備を加速する予定である。

(委員)

- 暫定形態での整備についてですが、今年度市の道路建設課さんより暫定形態での整備の話は聞いている。整備を進めるのは良いが、暫定形態での整備であれば、将来的にもどのような整備形態か分かるように残していく必要があるかと思う。

(事務局)

- ご指摘の通り、暫定形態であることを分かるように記載した自転車ネットワークを示

すようにしているし、今後もそのようにしていく。

(3) 令和元年度自転車関連実施事業(案)について

- 事務局より、令和元年度の実施予定の事業案について、資料3に基づいて行われた。

【質疑応答】

(副委員長)

- 通勤・通学目的については、学校や企業、雇用者等の組織側での取り組みが位置付けられているが、買い物に関しては企業、スーパー、大規模小売店舗側の対応が位置付けられていない。
- 茅ヶ崎でのアンケート調査では、土曜日の駅前中心市街地に近い商業施設で行ったが、自転車来訪者の約50%程度が高齢者で週3回以上自転車で来ている。賑わい、売り上げ等の貢献に繋がっていると考えられる。
- スーパー側にとっても自転車来訪者への対応を図ることがメリットになると認識してもらうことも必要。次回の計画で考えていけるとよい。
- 豊橋の道の駅でのe-バイクの取り組みについて、通年型で行われているものか、一定期間のイベント型か。大阪市で行った調査では、駐車場に車を止めて、自転車で周辺を回遊する形で利用されることもあり、サイクリストのニーズにも合い、結果的にお金を落としてもらえらる状況にもつながると思う。

(事務局)

- 買い物に関する商業施設側を巻き込んだ取り組みについて、現行計画には入っていないが、次期計画に向けた参考とさせていただければと思う。
- 道の駅のe-バイクの件については、関係課から回答いただく。

(委員)

- 当該事業は8月4日から通年型で開始しており、基本的に土日に限定して運用。秋からは、本格的に運用スタッフを入れていく。来年度以降は平日での運用拡大も考えている。自転車で様々な市内観光資源等を回れるように、これから進化させて行きたいと考えている。

(委員)

- 観光サイクリングマップは道の駅とよはしの他、どこで配布しているのか。またこれから作成するマップはどのような場所で配布するのか。できるだけ多くの人がアクセスしやすい場所で配布してほしいと思う。

(事務局)

- 現在のサイクリングマップは、道の駅発の地図ということで道の駅への配置を基本としている。比較的多くの人に手に取ってもらっており、随時補充している状況にある。
- 道の駅の他に、豊橋駅の情報プラザ等で置くことができないか調整している。今後も、より多くの人に手に取ってもらえるように場所を選定していく。

(委員)

- 通行空間の整備に関連して、通学する子どもたちの安全な通行環境として、防犯灯の設置をお願いしたい。田舎に行くほど自転車通学が多いが、防犯灯は少ない状況。
- 田舎ほど植栽の管理が十分で無く、そこは自転車が通れない状況にある。今後、整備を進めていくとさらに安全に学生が通学できる環境となるのではないかと。

(事務局)

- 市では道路管理、維持管理は重要な取り組みであると考えている。行政側では気づけていない部分もあると思うので、要望を頂ければと思う。

(委員)

- 防犯灯については、建設部では道路照明灯として地元要望を受けて交差点に随時設置している状況。整備できる数には限界はあるが、ご要望いただければ検討させていただく。
- 植栽等の道路維持管理については、道路管理者として適正な維持管理に努めていく。

○廣畠委員長より、本件について事務局の説明のとおり進めていくことについて、委員へ諮り承認された。

(4) 現行計画の地方版自転車活用推進計画への位置づけについて

- 事務局より、現行計画の地方版自転車活用推進計画への位置づけについて、資料4、4-1、4-2に基づいて行われた。

【質疑応答】

(委員)

- シェアサイクルの普及促進に関して、周辺駅のレンタサイクルの状況を確認したところ、名古屋から快速列車の停まる駅について刈谷から蒲郡までの駅の付近でレンタサイクル事業を行っているか予定があるとのことであった。
- 安城、岡崎に関しては既にシェアサイクルが導入されており、それぞれ10か所程度にサイクルポートが設置されている。例えば安城市では、二次交通を含めアクセスしにくい三河安城駅からデンパークまでのアクセス手段として活用することが考えられる。
- 豊橋は路面電車があるものの、来街者の視点からするとシェアサイクルがあればより来訪しやすくなる。
- ある市町の調査ではシェアサイクルの利用者の内、市民の利用が50%、県内が25%、県外が25%であった。観光の視点からシェアサイクルを、検討いただければと思う。

(事務局)

- 駅周辺のホテルでは、レンタサイクルを顧客サービスとして行っていると伺っている。一方でシェアサイクルが採算ベースとして事業化できるかどうか判断する必要がある。
- 豊橋市内では、路面電車、バスなど公共交通との関係もあるため、その点も含めて議論し、検討していくことが必要と考えている。

○廣畠委員長より、本件について事務局の説明のとおり進めていくことについて、委員へ諮

り承認された。

(5) 次期自転車活用推進計画策定について

- 事務局より、次期自転車活用推進計画策定について、資料5に基づいて行われた。

(委員長)

- それぞれの視点から計画に向けてのご意見、ご提案等を頂きたい。

(委員)

- ときわ通りなどまちなかの駐輪対策について、以前から問題である。とくに夕方が多く、関係する部局が多いため調整が難しいこともあるが、対策を検討していくことが重要。今のやり方では上手くいかない部分もあり、何年も同じ状況が続いている。
- 庁内でも議論して頂き、やり方を変えていく取組を早くから始めていけば最終的に計画に反映できると思う。時間がかかる話なので、早めに進めていくことが必要。商店と駐輪する人、管理する人、それぞれの立場の意見が合わないこともあるので、新しい方策を検討していくことが必要。

(事務局)

- 委員会とともに、関係各課での意見調整を含めた庁内会議を開いており、ご指摘いただいた部分についても、検討を進めていきたい。

(副委員長)

- 次期計画の策定に向けては、豊橋市のオリジナリティを発揮していくことが必要。自転車活用の担い手は市民であり、市民がワクワクするようなストーリー性を持って計画を考えて行ってほしい。
- 分かりやすいストーリーがあれば、一緒に参加してみようという気持ちが起こる。計画はそうあって然るべきであると思う。
- 自動車と自転車の関係を整理する必要がある。自動車は技術の発展とともに、利便性、快適性が高まっているが、自転車は大きく進化することは考えにくい。自転車施策でカバーしないと自動車の快適性や魅力が上回り、自転車の利活用は停滞又は減少する。自転車施策は絶えず進化していくことが必要である。
- 計画のストーリーに関して、例えば群馬県では、中学生、高校生の一人当たり自転車事故死傷者数が最も多いという汚名を返上するというわかりやすい課題解決に、自転車通学路の整備等のハードや安全運転啓発などのソフトの各施策を柱にするストーリーでみんな協力していく気運となった。
- 自動車と自転車の使い分けを考えることが必要。現状では第一に自動車を考え、余裕がある時は自転車という考え方になっている。これを、まず自転車で行けるかを第一に考え、これで行けない場合はクルマを使うなど、自転車を優先して考えて行くような発想の仕方にしていくことが必要。
- 自転車活用の推進に関して、環境、健康のメリットの周知は陳腐化して訴求性がなくなりつつある。例えば、生活習慣病や認知症の予防など、だれもが必ず避けて通れないより具体的な自転車活用の効果を伝えていくとよい。
- ストーリー性がありなおかつ訴求性のある構成とし、それらの総論をしっかりと据えてこれと個別の各論が直接つながるストーリーでどのようにしていくかとなる。総論

をよく議論しユニークなものとして欲しい。

(事務局)

- 豊橋なりのオリジナリティの感じられるストーリーとなるようみなさんのご意見を伺いながら進めていきたい。

(委員)

- 毎日の生活の中で自転車を利用しているユーザーとして、利用しやすい、安心して使える駐輪場の充実が必要。70歳台の人も自転車をよく利用しており、有料駐輪場でも苦労して使わないといけない状況にある。
- 無料の駐輪場では屋根がないなど、雑な感じになっている。
- 自転車の通行に関して、歩道を通行する場合に、歩いている人がいてどこを通るとよいのか不安になることがある。より分かりやすい情報提供、通行空間の整備を検討してほしい。
- 買い物について、自転車利用者の多くは女性で、スーパー等の駐輪場もやはり雑な感じとなっている。具体的にどのようなことができるかという問題はあがる。

(事務局)

- 市の駐輪場に関しては整理はしているが、なかなか追いついていないところがあるかもしれない。
- 自転車通行は、危険回避のために歩道を通ることもあると思うが、基本的に車道通行がルールとなっている。分かりやすい通行空間の整備、情報提供を考えていく。
- 商業施設等との連携については、次期計画での参考の一つとしていきたい。

(委員)

- まちづくりでの自転車の位置づけを考えて行くことが必要である。現行の上位計画として、都市計画マスタープラン、立地適正化計画等があると思うが、この先の持続可能な都市構造の形成に向けて、徒歩、自転車を中心とした環境づくりを考えるうえで、自転車の役割、計画との関係性を整理していくことが必要。
- 今後の議論となると思うが、達成度の評価指標や、具体的な評価方法を検討していくことが必要。どれだけ実効性があるかを検討していくことが、何かを変えるきっかけになると思うので、しっかり議論していきたい。

(事務局)

- 次期計画の検討に向けて、立地適正化計画等の上位関連計画との整合性、連動を意識しながら、自転車の位置づけ、自動車や公共交通との関係性などを考えて行く。
- 目標設定については、委員会等でもしっかり協議していけるよう、提案していきたい。

(委員)

- 今後の取り組みには多くの予算が必要になってくると思うが、計画策定段階から予算規模を考えて行くことが必要となってくる。予算がどのくらいで想定するかという部分が少しでも入ってくると、より具体性に厚みが出ると考える。

(事務局)

- 貴重なご意見として参考とさせていただく。

(委員)

- 天候が悪い時には、自転車の方もバスを利用される。今年の7月は雨が多くバス利用者も増えている。
- 普段自転車を利用される方も新規のお客様として対応しながら、バスも自転車もしっかり活用できる環境づくりを進めていきたい。

(事務局)

- 市としては、鉄道、バスなど公共交通を辞めて自転車に転換を促す、ということは決してなく、バスも自転車も含めてまちづくりに必要な交通として考えていきたい。

(委員)

- 駐輪場の話については、名古屋市でも少し問題となっている所もある。例えば、地下鉄駅まで自転車でやってきて地下鉄に乗っていく人が多く、地下鉄駅付近の国道敷に自転車を置いていかれる状況がある。名古屋市とタイアップで植栽を撤去してでも駐輪スペースを確保している。自転車利用者が増えればこのような対応も不可避となると思われる。
- 今後、自転車ネットワーク等の検討にあたり、国道1号等の整備の必要性があることもあると思われるので、国交省としても連携して進めていきたいと考えている。

(事務局)

- 自転車ネットワークに関しては、今後見直しを進めていくため、ご協力いただきたい。

(委員)

- 高校生の場合、他自治体から鉄道を使って学校に通うことや逆に市内から他自治体の学校に行くこともある。駅を利用する際にヘルメットをどのように保管するのか、また買い物に行く、教室に持ち込むなど、どのように管理していくのが課題。生徒が実際にヘルメットを着用する際に、具体的にどのように対応していくのか、考えていくことも必要。

(委員)

- ヘルメットについては、雨の日にヘルメットを着用した状態で雨合羽を着ることが難しい。ヘルメットを着用した状態でも被れるフードなど、クリアしなければならないことはたくさんある。
- 高校生、中学生も含めて、子どもは大人の運転を見て真似る所があり、大人自身が率先して交通ルールやマナーを直していかないといけないと思う。

(委員)

- 小中学生については、引き続きしっかり教育を続けていくことになるが、加えて保護者に対する啓発についても進めていきたい。
- 交通ルールに関して、車道を通行するルールがあることは把握しているが、現実的には歩道を通る場面もある。歩行者との関係も含めて、歩道の通行の仕方考えながら整備を進めることが必要。

(委員)

- 交通安全教育、自転車通行空間の整備が、警察の関わる部分の中心と考える。

- 交通安全教育に関して、過去においては警察官も含めて、車道を走る自転車に対して歩道を通行するように指導してきた部分があり、またルール上、子ども、高齢者は歩道通行が認められている。急に変えろと言われても変えられない、という部分もある。
- 車道での整備を進めた場合でも、歩道での「普通自転車通行可」の交通規制が外せないことが多く、外す場合には自転車道を整備することが求められる。
- 現状では、車道に降りることだけが独り歩きしている状況にある。そのあたりは温かい目で見ながら、少しずつ進めていかないといけないと思う。5年10年よりも長いスパンで考えていかないといけない。
- 自転車通行空間の整備について、今後、あまり自転車道、自転車レーンでの整備を進めていかないと方向性と思うが、他の自治体で自転車専用通行帯として整備している場所もあり、豊橋市道でも整備の幅員が確保できる場所はある。ワンランク高い整備の方法も検討することが必要。
- 整備の形態については、事前に相談をお願いしたい。

(副委員長)

- アンケート調査について、世帯票、個人票に分けて調査する場合、仕分けをしっかりとするなど、注意が必要である。
- 効果の検証を含めて、簡易のアンケート調査で良いので2、3年に一度で定期的に実施できるよう、仕組みと予算・方法を考えることが必要。
- 自転車の利用頻度に関しては、1週間当たりの利用回数に換算できるような形で調査することが望ましい。
- 自転車での移動距離を聞くことはよいと思うが、これに加えて、自転車で行ってもよいと思う距離を聞いていけると良い。片道か往復かということも重要な視点である。
- 電動アシスト付き自転車を使う場合、移動できる距離が延びるという調査結果がある。電動アシスト付き自転車は、高齢者、主婦層などでは普及率が1割以上あり、電動アシスト付き自転車の状況を把握することも必要である。
- 電動アシスト付き自転車の場合、いってもよい距離が1.6倍になっており、他国ではこれを主軸に進める国もあり、経産省でも普及に向けた委員会も立ち上がる予定である。
- 自動車との使い分けに関しては重要な視点であると考えます。
- 認知状況に関しては「知っているか」だけでなく「守っているか」も重要。例えば、知っている人が少ない年齢層では「教え込む」、知っていて守っていない人が多い年齢層では「守らせる」など、対応する取り組みが異なってくる。
- 歩道、車道が分離されている道路での歩車道の選択割合を聞くことが必要で、回答の傾向が変わってくる。今回の調査ではしっかり区分されている所での議論と思うので、分かるようにしておくべき。
- 電動アシスト付き自転車についての需要についても調査が必要と思われる。

(委員長)

- アンケート調査については、委員の確認を取るなど慎重にやった方がよいと考える。多少スケジュールが遅れたとしても、しっかりやる必要がある。

(事務局)

- アンケート調査については、今回示した項目をベースとして調査票を作成していく。作成段階において委員にお示ししていくようにする。

○廣島委員長より、本件について事務局の説明のとおり進めていくことについて、委員へ諮り承認された。

(6) 閉会

- ・ 古池都市計画部長より閉会の挨拶が行われた。

以上