

令和元年度第2回 豊橋市自転車活用推進委員会 議事録（案）

- 日 時 令和元年11月27日（水） 午後2時30分～4時30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(当日配布)

【資料1】 豊橋市の「これまで」の取組み評価について

【資料2】 「自転車に関するアンケート調査」結果報告について(速報値)

【資料3】 豊橋市の自転車活用の推進に向けた計画の基本的な考え方について

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) 豊橋市の「これまで」の取組み評価について

- 事務局より、豊橋市の「これまで」の取組み評価について、資料1に基づいて行われた。

【質疑応答】

(副委員長)

- 1ページ目の基本目標について、平成24年の値と現状値と目標値との比較では、自転車利用環境を満足と感じる人の割合が若干下がっている。また、日常的な自転車利用者の割合も35%から27.7%に下がっている。このことをどのように考えているか。

(事務局)

- 目標1の指標に関しては、市民意識調査で毎年調査しているものである。地区別で分析すると通行空間を整備した地区では、良い数字になっており、整備をしていない地区では悪い数字となっているという傾向が見られた。このような状況からハード整備については費用等の問題もあるが、着実に進めていく必要があると考えられる。
- 目標3は今回の自転車活用推進計画策定のためのアンケート調査による数値であり、前回と比較して、クルマの保有割合が増えており、クルマが利用しやすくなったことが自転車利用者の割合が減った理由だと考えられる。

(委員)

- この計画の一番の目標は自転車利用者を増やすことだと思う。しかし、様々な事業を進めても自転車利用者の割合がかなり減っている。今の事業を継続するということとしているが、事業自体の見直しが必要ではないか。

(事務局)

- それぞれの事業を進めた結果を評価すると、一概に悪い結果であったとは言えないと考える。事業については進めていくべきと考える。

(委員)

- 3つの目標を見たときに、意識改革と安全利用については一定の評価ができると思う。
- 目標には達していないが、事故が減少するなどの効果が得られており、安全教育や空間整備については評価される。
- 自転車の利用が減っているということについては、今までの取り組みではなく、新しい方策が必要だと考える。同じ取り組みを続けても、自転車利用者が減っていく可能性が高く、取り組みの見直しを行う必要があると考える。

(事務局)

- 社会的な要因として、高齢者が増えており自転車を利用することが難しくなったことや近隣にある店舗がなくなり、自転車で行く目的地がなくなったことなどがある。
- まちづくりと連携した自転車施策を講じていく必要を感じている。
- アンケートの方法なども考えながら、事業を進めていきたい。

(委員長)

- 目標設定に見合う施策を行ってきたのかどうかを考える必要がある。
- 地区別や属性別にアンケート調査結果を見るなどしたほうがよい。分析が全体の結果のみでは、何が問題だったのかがわかりづらい。

(事務局)

- アンケート調査結果について、地区別に分析して、地区ごとの目標値との乖離を確認したい。

(委員)

- 施策について、誰をターゲットにしているかの記載がない。
- 幼児や80歳以上の高齢者がそもそもターゲットではないとして、指標の集計から除いたら数値が変わるのではないか。

(委員)

- 次期計画で目標として定める内容をより具体的なものにしたほうがよい。
- 目標を単純に「日常的に自転車を利用する人を増やす」とするのではなく、「概ね5km以内の近距離移動において、より自転車を利用してもらう」など、ターゲットとして、どのような移動を対象としているのかを定めたいうえで、自動車から自転車の転換を図るということならば、今回、もしくは次期計画の評価時に達成したと評価できるのではないか。

(委員)

- 自転車の販売台数の実績でも、現行計画策定時の2014年に1,100万台だったものが、2018年には730万台に減っていることから、自転車利用者の絶対数は減っていると考える。
- 評価指標の自転車利用者の割合の分母と分子がわからない。ターゲットがどこかがわからない。
- 自転車屋が減っている状況にあり、自転車利用者の立場からすれば、トラブルがあった時の不安があると思う。

(委員)

- 市民意識調査に問題があるのではないか。
- 通行空間の整備や3人乗り自転車、ヘルメット、電動アシスト付自転車の購入補助には十分な効果があったと考えている。
- 平成24年の市民意識調査と今回のアンケート調査結果で評価指標の数値が、これだけ下がっているということを感じてもいいのかどうか疑問を感じる。
- 対象者がどのような人かで結果も変わる。統計の採り方に疑問を感じる。

(事務局)

- 今回のアンケートは1,500世帯に送付して、358世帯からサンプルを収集した。個人票で620件のサンプルを収集している。
- 平成24年の市民意識調査では、3,000件を配布して、回収数が1,008件、設問に回答したのが950件となっている。

(委員)

- このアンケートは無作為抽出で、アンケートを送付したのか。地域によって配布数を決めるなどしたのか。

(事務局)

- 無作為抽出で配布しており、地域による配布数は決めていない。ただし、無作為抽出なので、人口の多い地域ほど結果的に配布数が多くなっていると思う。

(副委員長)

- 評価指標の数値が大きく落ち込んでいるところを見ると、誤解をしている可能性があると思う。前回の調査方法との違いをみて、どういったつながりがあるのかを検証した方がよい。
- 日常的な利用者と一緒に分析するだけでなく、通勤や買い物などの目的別や距離別に分析をした方が施策につながりやすいと思う。

(事務局)

- 今回のアンケートでも、利用目的を調査しているので、目的別のクロス集計を行って、分析をしていきたいと思う。

(2)「自転車に関するアンケート調査」結果報告について（速報値）

- 事務局より、「自転車に関するアンケート調査」結果報告について（速報値）の説明が資料2に基づいて行われた。

(委員)

- 全体的な話になるが、例えば、6ページの目的別の移動手段の自転車での代替可能性について、距離帯別に整理がされているが、徒歩の人の扱いはどうなっているのか。
- 自転車に転換することを考えると徒歩の人は対象にならないと考える。

(事務局)

- 徒歩の人も集計対象に含まれている。
- もう一度再検討したい。

(委員)

- 自転車での代替可能性について距離帯別で整理されているように、まずは目的別の移動手段についても距離帯別で分析したほうがよい。
- 近距離であってもクルマ中心となるのか、徒歩が中心となるのかということを基本的な事項として分析した方がよい。
- 同様の質問を平成24年に調査しているのであれば、今回の調査結果との比較も行った方がよい。

(事務局)

- 前回の調査で、同じような聞き方をしていないので、単純な比較はできないと思うが、再度見直して、比較できるものがあれば比較したい。

(委員)

- 11ページの回答者の年齢構成は、豊橋市の年齢構成と比べて違いがあるか、このようなアンケートでは高齢者の方の回答が多くなる。
- 自転車を主に利用する高校生の回答数が少なく、あまり使わない高齢者の回答数が多くなっている可能性があるので、チェックすることと、自転車を利用する層と利用しない層を分けた分析をした方がよい。

(委員)

- 12ページの家族でのサイクリング等の実施状況で、世帯単位で自転車を楽しむ層が13%であることを少ないとしているが、何と比較して少ないとしているのか。
- 他市や他のスポーツと比較してならばよいが、何と比較してということが書かれていないと評価しづらい。

(事務局)

- 問9、10にあるように、今の楽しんでいる方が4%、昔は楽しんでいた人が10%ということで、減ってきているのではないかという認識はある。

(委員長)

- 説明を聞いていると少ないからダメなのだというように感じる書き方が多いように思う。
- 少ないということは、何かに取り組めば増える可能性がある評価になる部分も多いのではないか。

(事務局)

- 7ページの問6、7では、健康づくりや余暇で実際に自転車を楽しんでいる人は5.5%で、興味はあるけれど楽しんでいない人は38%となっており、潜在需要を十分に秘めていると認識している。

(副委員長)

- 今の話は、需要の開拓に関する事だと思う。サイクルツーリズムの観点からすれば、まだまだ伸ばす余地があるということで前向きに考えていただければよいと思う。
- 10ページのルール認知状況、遵守状況について、自転車に乗らない層を除いて集計して、その乖離を分析してほしい。
- 現状の整理では、乗る層と乗らない層が混ざっているため、認知状況と遵守状況の対比がしにくい。
- 11ページの「3kmまでなら自転車への転換の可能性あり」ということは、解釈として間違っているわけではないが、自動車と自転車の使い分けのようなもので、積極的に自転車利用を増やすという方向にもってほしい。微妙な表現になっているものがあるので、記載方法は検討していただきたい。

(委員)

- 5ページで自転車保険に入っていない人が多い現状が示されている。この結果に対して、市としてどのように対応するつもりか。

(事務局)

- 現状でも学校に職員が出向くなどして、条例の周知を行っている。今後はさらなる周知を行う必要があると認識している。
- 今年の6月から7月に行った市民意識調査では、保険に入っていない人が47%だった。今回のアンケートは10月に行ったものだが保険に入っていない人は34%ということで、一概に比較することはできないが、未加入者は徐々に減少しているのではないかと考えている。

(委員)

- 自転車を保有していない人も、保険加入の集計に含まれてないか。

(事務局)

- 入っている可能性がありますので、精査します。

(委員)

- 自転車が0台の世帯を抜くと結果が大きく変わると思う。
- 保険の加入率が低いという前提が変わることを心配している。

(副委員長)

- 電動アシスト付自転車については、経済産業省が、高齢者の足として普及を推進しているとしており、補助金のための補正予算も出てきている。
- 電動アシスト付自転車の普及率という面では、豊橋市は全国平均より若干高めとなっている。
- 全国の調査では、高齢者の電動アシスト付自転車の事故率は低いという結果が出ている。
- 袋井市の調査では、電動アシスト付自転車を利用した高齢者は、外出機会や行動範囲が増加した。
- 国の動向等も踏まえながら、高齢者の移動手段の受け皿として、電動アシスト付自転車の推進を検討していかれるとよいと思う。

3. 議事

(1) 豊橋市の自転車活用の推進に向けた計画の基本的な考え方について

(委員)

- 4ページの観光についての記載は同感であるが、豊橋市は新幹線をはじめとして、鉄道が集まっているところである。豊橋市を起点とした奥三河や浜名湖、三河湾、渥美半島などへの移動の要素がそろっており、観光の基地としての魅力がある場所だと思う。
- 豊橋市内だけではなく、広域的な観光についても記載するとよいと思う。

(委員)

- 今までの議論では、市民を対象としてどのように自転車に乗ってもらうかという視点のものであったが、観光の観点では、来街者にどのように自転車を活用してもらうかということになる。市民と来街者でターゲットが異なるものである。
- 豊橋市の宿泊者は観光だけでなくビジネスを目的にした人が多い。
- 来街者の方にも自転車を使ってもらうために、観光と地元の人たちのレクリエーションとで、ターゲットを分けて検討していただきたい。

(委員)

- 瀧川委員と同様の意見であるが、サイクリング等を楽しんでいる人が少ないということは、市民を対象とした調査の結果で、都市内でのレクリエーションとしての観光の話だと考えたが、その後は来街者を対象にした話が書かれており、わかりづらい。外から来た人に向けた観光の話をするのであれば記載方法を検討された方がよい。
- 2ページ目の視点①は現在自転車を使っていない人にどのように使っていただくかという話だと思う。自転車で気軽に行けるということは、今の行動を気軽に変えることができるということなのか、距離的には自転車で行こうと思えば行けるということなのか。アンケートでどのような聞き方をしているのか。

(事務局)

- 移動手段を聞いたうえで、「その移動は自転車でも行けるものですか？」と聞いており、回答の選択肢に「気軽に行ける」を加えている。また、「今も自転車を利用している」という選択肢もあるので、それらを合わせて気軽に行けるとして集計している。

(委員)

- この気軽に行けると回答した人はどういった人たちなのかということや、気軽に行けるけれども行っていない理由はアンケートから探れるのか。走行環境に問題があるのか、市民の意識に問題があるのかを把握しなければ、次の政策を考えられないと思う。

(事務局)

- 目的別の集計については可能だと思う。それ以外の属性についても精査したい。

(委員)

- 目的別に違うはずなので、通勤・通学であれば、事業所の取り組みでより推進していくといったことや、高齢者の買い物であれば電動アシスト付自転車があるかどうかということなどが施策としてあると思う。
- 問題をより深く掘り下げると、次の施策につながると思う。

(委員)

- 資料②の自転車利用を増やすために必要なことで、今利用していない人が何を必要だと考えているかを把握したほうがよいと思う。
- 杉木委員の意見については気軽に行けない人が何を必要だと考えているかを把握すれば、逆説的に問題を把握できるのではないかと考える。
- クルマの保有率が増えてロードサイド店の出店が進んでいるというのは順序が逆ではないか。

(委員)

- クルマの保有の増加とロードサイド店の進出は、どちらが先かという問題ではなく、相互作用のスパイラルを生んでいる。順序で書くと、どちらかがなくなるので表現を変えるとよい。

(副委員長)

- 5ページの最後の基本方針は、言葉の並べ方や表現を工夫するなどして、市民が聞いてパッと頭に残るものにしてほしい。例えば「①気軽に使いたくなる自転車」、「②健幸ライフをすすめる自転車」、「③市域の魅力を楽しめる自転車」のように最後の言葉をそろえることが考えられる。
- 視点③は、まさにサイクルツーリズムの観点であり、自転車活用推進計画を進めるときに、一番重要視されていたメニューです。
- 住んでいる人がその地域の魅力を再発見するとともに、さらに郷土愛を深めるものと、外からやってくる人をおもてなしすることで、お金を使ってもらい、地域を活性化させるものである。両方について分けて検討していただきたい。
- 大阪府で行ったアンケートでは、ハードなサイクリストで袋に自転車を入れて列車でやってくる人は少数で、多くの方はクルマでやってきて、クルマを駐車場において、自転車で楽しんで、クルマで帰っていく。

- 道の駅などに駐車して、自転車で楽しんで帰りにお土産を買ってもらうことや、道の駅などにレンタサイクルを置いて利用してもらうことなどが考えられる。自動車と自転車の使い分けやそういったことを用意する仕組みを考えていただきたい。
- 外から来る人でも上級のサイクリストの人たちはあまりお金を使わないことがアンケートでもわかっている。初級者や中級者がクルマでやってきて、お金を使ってもらうなどのストーリーがあるので、クルマでやってくる人の自転車のつながりも重視してほしい。
- 2ページ目の交通手段別の所要時間と移動距離のグラフは古く、大都市のデータに基づくものである。最近、土木計画学研究発表会で新しく地域別のグラフが発表されたので、確認いただいてストーリーを考えていただきたい。
- 視点①と視点②の話に健康で重複する部分がある。視点②の話をより健康に特化したものにしてはどうか。また、健康を増進するというよりも病気等のリスクを予防・回避するという話にした方が切実に感じると思う。
- 病気になるリスクを避けるために自転車に乗ることは、お金もかからないし、とてもよい運動の一つであるという話を前面に出して、視点②を更新したほうが良いと思う。

(事務局)

- 表現の仕方も含めて、アドバイスもいただきながら検討したい。

(委員)

- 視点①に「②クルマ利用が増えるほど交通事故が増加する」とあるが、自転車の利用が増えれば事故が減るということではないと思う。
- 交通事故はずっと減っている傾向にある。交通事故はいろいろな要因によっておこるものなので、必ずしもクルマが減れば交通事故が減るというものではないと思う。自転車事故も発生しているので、自転車が増えれば自転車事故が増えると思うので、記載内容が適切でないと思う。

(委員)

- 独り言としてとらえていただきたいが、机上論が多いと思う。自転車利用者は健康のことなどを考えて自転車に乗っているわけではないと思う。
- 自転車利用を増やすためには、自転車を利用する環境をよくする以外にないと思う。走る空間が保証されていることや非常に止めやすいことが利用のベースにあると思う。
- 条例でヘルメットの着用を努力義務としたことは自転車の利用を減らしている。
- メーカーも健康などをPRしたことがあるが失敗している。庶民にとって健康などはハードルが高い。

(委員)

- 豊橋市内では、国道1号など自転車が横切ることのできない道路がある。そういった場所で、高齢者がどのように重い電動アシスト付自転車を押して運ぶことができるのか。
- 豊橋駅前に放置禁止区域が設定されたが、現状駐輪している自転車が多い中で、どこに駐輪させるのか、高齢者にとっては店舗の近くに止められることが一番よい。地下の駐輪場に停めて、買い物をして、戻ってきてということを見ると利用する人が気軽にということにはならないと思う。

- 今の自転車利用者の意見についても、考慮すべきではないか。

(委員)

- 止めやすい環境の整備は非常に重要である。ただし、実際にときわ通りなどをみると歩行者の通行が困難なほど、駐輪がされている状況にある。
- 地下駐輪場に止められる人がわざわざそこに来て停めているとも考えられる。ならば、地下駐輪場に停めて、買い物をして、帰っていただきたいと思う所もある。
- 自転車と歩行者が共存できるまちづくりを考慮していただきたいと思う。
- お金がかかるということはありませんが、地下駐輪場には余裕がある。日常的に自転車を利用する人は地下駐輪場を利用していただきたい。

(委員)

- 小中学校では学校行事等で保護者の方に徒歩または自転車に来ていただくことを推奨している。
- 児童・生徒、保護者にヘルメットの着用をはじめとしたルールの啓発をしていければよいと考えている。
- 災害時の活用等についてはまるで考えていないということなので、こちらについても啓発していければよい。
- 条例については、PTA 総会で全世帯に印刷・配布し、校長が説明もしているが、保護者のヘルメット着用や車道走行はされていない。
- ヘルメットは購入補助があっても買わない。自転車の歩道走行については車道を通ることが危ないという意見が大半である。
- ルールの遵守については啓発よりも通行空間が整備されないと不可能だと思う。保護者から子どもに車道を走れとは言えない状況であるという意見もある。
- 啓発よりも通行空間の整備とそれのアピールをすることが重要。ながら運転などと同じ、車道通行やヘルメット着用は納得できないということが守られない理由であると思う。

(副委員長)

- 子どもは危ないと感じたら、歩道を走行することが認められている。ただし徐行して走る必要がある。歩道を安心して走っていると沿道駐車を出入りするクルマとの出会い頭事故が起きやすい。

(委員長)

- 議事ということで、自転車活用推進計画については、中身の細かな部分はともかく、基本的には今回示された内容で進めていくということによろしいでしょうか。

【異議なし】

- よろしいですね。時間も超過しておりますので、進行を事務局にお返しします。

4. 閉会

- 山本都市交通課長より閉会の挨拶が行われた。

以上