

## 令和2年度第2回 豊橋市自転車活用推進委員会 議事録

- 日 時 令和2年10月2日（金） 午前10時30分～11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】 通行空間整備について

【資料2】 駐輪場の整備について

【資料3】 評価指標について

### 1. 開会

- ・ 杉木委員長より開会の挨拶が行われた。

### 2. 協議事項

(1) 次期計画の施策（案）について（基盤整備について 通行空間整備）

- 事務局より、豊橋市の自転車通行空間整備の考え方についての説明が、資料1に基づいて行われた。

【質疑応答】

(委員)

- 22ページの整備イメージの図では交差点部に自転車のマークを、交差点間の距離が長い場合には青矢印の表示を設置とあるが、交差点から感覚が空いて青矢印が設置されるというのは、分かりづらいのではないかと思う。
- 青矢印を設置する場合は起点と終点となる交差点にも自転車のマークと併せて青矢印を設置してはどうか。

(事務局)

- ご指摘いただいたように整備を行う方がよいと思った。今後、道路管理者と協議をしながら整備を検討していきたい。

(委員)

- 道路を走る自転車は、通勤・通学・買い物目的で利用する自転車と自転車スポーツなどで利用する自転車は車種が異なるので、一律の整備では問題だと思う。
- 豊橋市内で自転車走行空間が整備されている道路を自転車で実際に走ってみたが、駅に行く道などでは、交差点部の継ぎ目などで、路面に凹凸があるなどの問題がある。
- 豊川沿いを走る道路、下地から旧道沿いの道路は、自転車で走ると非常に気持ちのいい道路であり、渡船で渡って走ることもでき、眺めの良い公園もある。これをレクリエーションと観光の視点で評価していただきたい。場所を告知するだけでもよい。
- 豊川沿いの道路は渡船場が入り口になるなどの魅力があるにも関わらず、周辺に案内看板などがなく、道路の舗装も悪い状態になっている。

(事務局)

- 豊川沿いの道路については、サイクリングマップにサイクリングコースとして紹介するなどの宣伝を行っている。道路の整備については今後検討したい。

(委員長)

- レクリエーション・観光のネットワークの設定は、太平洋岸自転車道に関わる場所だけとなっているため、豊川などの他の視点も加えた方がよいと思う。

(委員)

- 下地駅周辺の豊川沿いの道路は良い場所だと思う。
- 市民にとって道の駅は遠すぎると感じる。道の駅から自転車を借りることもできるが、距離が遠すぎて移動できないと思う。
- 自転車で手軽な距離としては、吉田城のあたりや豊川の道路になると思う。
- 自転車通行空間への自転車マークの表示は、ところどころに設置してほしい。また、自転車走行空間にバス停の場所を示してほしい。

(事務局)

- 自転車ネットワークを整備する区間では、バス停の場所を明記することとしている。

(委員長)

- 21 ページの優先整備路線の設定では、活用の視点と安全性の視点に加えて、整備可能性を考慮して設定したとあるが、整備可能性はどのように検討して設定したのかを教えてください。

(事務局)

- 活用の視点と安全性の視点で評価が高いところを抽出し、道路状況を加味して、道路管理者と協議を行って設定した。

(委員長)

- ネットワークの整備可能性と連続性を両立することは難しいと考えられるが、どちらかという整備可能性に重きを置いて設定したということか。

(事務局)

- 既に整備が行われている区間もあるため、それらを有効に使用していくこと、加えて、通勤・通学・買物等の様々な目的での使いやすさというものをしっかり考慮して、設定している。

(副委員長)

- 1 ページの赤線と黒の実線で描かれた区間は、すでに現行計画でネットワークとして設定されているものということでしょうか。
- 新たに追加された区間の延長は何 km になるのか。
- 優先整備区間の整備は何年までに行うことを考えているのか。
- 通勤・通学や買い物などのネットワークの評価では、従業員数などの数だけではなく、自転車通勤推進宣言企業や自転車活用の取り組みを頑張っている店舗や、安全教育に取り組んでいる学校など、それぞれの地域での自転車活用意向を優先度に反映してはどうか。自転車通勤推進宣言企業も始まったばかりの取り組みであるため難しいと思うが、将来的にそういった視点も加えてほしいと思う。
- 居住誘導区域については、9 ページの黄色で塗りつぶされたエリアのことだと思うが、千葉市のネットワーク計画のように、エリアのネットワーク密度を設定するなどして、将来的に居住誘導区域の自転車ネットワーク密度を増やすといった、政策的な観点を加えてほしい。
- 買物の評価では、スーパーの商圈を 1 km としているが、宇都宮市で調査をした時には自転車で買物に行ってもよい距離は 3 km であった。豊橋市の商圈の設定は狭く感じる。調査等でせめて 3 km 程度であれば行ってもよいということであれば、もう少し広めに設定してもよい。
- また、駅の駐輪場へのアクセス圏域が 4 km というのは、広すぎるのではないか。
- 通勤と通学、買物は時間帯が異なる。通勤と通学の時間帯は重複するため、通行量が多くなる。将来的にはネットワークの距離だけではなく幅員や交通容量などの整備の室についても将来的な視点として持っておく必要があるのではないか。

(事務局)

- 自転車通勤推進宣言企業等については、どのような企業が取り組もうとしているかを

調べている。そういった企業が増えていく中でしっかりと考えていく必要がある。

- 豊橋駅の勢圏ですが、豊橋駅周辺には、駐輪場がしっかりと整備されている状況にある中で、そういった中での利用特性などを考慮したうえで設定している。
- 自転車ネットワークの新規追加部分は 1 ページの青色の円で囲った部分と太平洋自転車道で 31.7km になる。総延長の 180km には新規追加分も含まれている。

(委員長)

- 全ての意見を反映できるわけではないと思うが、現時点で反映できるものと次の計画に向けて加えておくべき視点などを、計画に記載しておくのと、将来、次期計画の見直しする時などに役立つと思う。そうした視点を持って計画を策定してほしい。

(2) 次期計画の施策(案)について(基盤整備について 駐輪場整備)

- 事務局より、豊橋市の駐輪場の整備の考え方についての説明が、資料 2 に基づいて行われた。

【質疑応答】

(委員長)

- 8 ページの駐輪場の需要予測では、駅利用の増減、人口の増減。駅利用の増減、5 年間の増減率で、10 年間継続して増減することとしているので、極端な数値となっている。全体として増加している傾向があるものの、駅ごとの数値が極端な値になってしまわないように配慮する必要がある。
- 社会保障・人口問題研究所の将来人口推計は、これまでのトレンドから人口の将来推計値を求めるものであるため、立地適正化計画などの人口集約などの関連計画との整合性視点からも人口誘導について設定してはどうか。

(事務局)

- いただいた意見を踏まえて、将来需要予測の設定を検討したい。

(副委員長)

- 新型コロナウイルスによって、テレワークや直接会社に自転車で出社することなどが広まり、駐輪場の利用は全国的に落ち込んでいる。
- データに基づく予測を行う際に、「もっと自転車を使ってください」というスタンスで考えてもよい。単に人口の推移をみるだけではなく、少し増加するような想定を設けてもよいと思う。
- 将来推計の前提として、駐輪場の整備のところに「スタンス」を入れてほしい。従来の自転車駐車場は放置対策。交通障害などマイナス面の解消が主だった。これからは「公共交通との連携」、「まちなかの活性化」の 2 つの視点から推進していくことが方向性として分かりやすい。

- 10 ページで駐輪場から目的施設までの徒歩の限界距離を 200mとしているが、駅の駐輪場を利用する人は通勤・通学が主であり、200mは限度である。
- 中心市街地での買物目的の人は 50mで 2 割が、100mで 4 割が止めたくないと回答するので、徒歩で 200m の距離に駐輪場を置いたら利用するかと言われれば利用しない。
- 対応として八王子の例を含めて、駐輪場は小型分散型、できればネットワーク的に駐輪場を考えた方がよい。50m なら 8 割の人が利用する。
- 利用ニーズについては、駐輪場の場所や料金、屋根の有無で変わってくる。近ければ料金は高い、遠ければ安い、屋根有無で料金格差を設けるなどメリハリをつけることが考えられる。
- 最初に駐輪場の整備に関するスタンスを書いて、駅ごとに検討するとよいのではないか。

#### (事務局)

- 公共交通との連携は「豊橋市都市交通計画 2016-2025」などで、それ以外にもまちづくりの計画も持っているので、それらとの連動も考えながら検討したい。
- 駐輪場を使ってもらおうという視点は重要だと思う。ソフト施策での利用促進も考えているので、検討していく。
- 小規模分散の駐輪場、費用の問題等もあるため、有効性等を絡み合わせて検討していきたい。

#### (副委員長)

- まとまった駐輪場を整備する場合、宇都宮大学の森先生のアイディアで、カートを貸し出して、商店街を買物してもらおうという方法もある。参考にしてほしい。

#### (委員)

- 公共交通は縦軸、横軸の関係にあり、その隙間を埋めるのが自転車だと思う。
- 路上駐輪はいけないことだと思うが、自転車利用者の多くが買い物では店の前に駐輪したいと思う。広小路などでは歩道も広いので駐輪できると思う。
- 例えば、素朴な意見であるが、1 年間の指定した場所においてもよい特権を販売することや、駐輪場を利用すると店舗で利用できるポイントが付くとかの楽しみを設けることなどしてはどうか。
- 自転車の台数を制限すれば、店の前に自転車を置いても、それほど問題にはならないのではないか。

#### (事務局)

- 実現にあたっては管理の問題もあるので、検討していきたい。

(委員)

- 駐輪場が重要で、自転車基地や大型ショッピングセンター、公園、のんほいパークなどに無料の駐輪場を作ってほしい。
- 有料駐輪場についても1～2時間は無料にしてほしい。

(事務局)

- 店舗との連携がどこまでできるかは難しいが、考慮して検討していく。

(委員長)

- 理念等は今回の資料以外で、計画の各施策の部分に記載していくことになると思う。
- 色々な意見をいただいたことを考慮すると、施設整備だけでなく、ソフト的な部分も含めて検討する必要があるということだと思う。
- 意見を踏まえて、事業等を検討してほしい。
- これまでの次期計画の施策(案)について(基盤整備について)の方向性については異議なしということでもよろしいでしょうか。
- 異議なしということでもよろしくお祈いします。

(3) 次期計画の指標について

- 事務局より、豊橋市自転車活用推進計画の成果指標についての説明が、資料3に基づいて行われた。

【質疑応答】

(副委員長)

- 調査の方法についての質問で、1番目の豊橋商業高校の調査での自転車の割合はどのような定義か。道路断面での交通量における自転車の割合ということでしょうか。
- 指標1と指標2を合わせたQOLのような、健康ライフ、楽しむ、生活の質の向上などを最初に言葉に入れておくとよいと思う。

(事務局)

- 自転車の割合は、各道路で自転車の通行量が何台かというデータを取っている。
- 指標についてはQOLなどの文言を説明に加えていきたい。

(委員)

- 指標3の自転車を楽しんでいる人の割合を現状5.5%から将来10%にするということは相当厳しい目標だと思う。自転車を楽しんでいる人の割合を5ポイント増やすということは現実的なのか。

(事務局)

- アンケート調査では、実際に楽しんでいる人は5.5%、楽しみたいと思うが楽しめていない人は30%ということだった。

(委員)

- スポーツの1ジャンルを楽しんでいる人の割合を5ポイントも増加させるという目標は、例えば、野球やサッカーでも難しいのではないかと思う。

(事務局)

- 目標値についてもう一度精査したい。

(委員長)

- 目標を少し高めに設定してもよいと思う。仮にできなかった時には、見直しの際にどうしてできなかったかを検証し、次の計画に生かすことで意味を持つ。
- 指標3が高い目標となっている一方で、指標1が現状からほぼ横ばいということも気になる。

(事務局)

- ご指摘の通りだと思うので、それぞれの目標設定のバランスについても、再考したい。

(副委員長)

- 指標2について、楽しみたいと思うが楽しめていない人が多いということだが、なぜ楽しめていないのかをクロス集計で分析することで、要因を探ってみてはどうか。

(事務局)

- 検討したい。

(委員)

- 自転車の活用を推進していくことはよいが、一方で事故も起こっており、実際に最近自転車で転倒して手をついたときに骨折するということがあった。
- 高齢者の場合、手をつくことができずに、頭を打ってしまうこともある。
- 豊橋市ではヘルメット着用を条例で努力義務としているが、ヘルメットの着用は進んでいないと思う。
- ヘルメットの着用や交差点事故を防ぐための交差点での一時停止の交通ルールのPRをしてほしい。

(事務局)

- ヘルメットの着用については重視しており、サイクリングマップにも記載するなど、しっかり行っていきたいと考えている。

(委員長)

- 特に高齢の方へのアピールができればよいと思う。

(委員)

- 本市は総合計画を策定中なので、自転車活用推進計画は総合計画と直接連動しているわけではないが、それに合わせる形にしたい。
- 成果指標の設定については、調査の精度もありますが、市が努力することをどのように評価することが重要なので、その点に今回の指標案には齟齬があったと思う。
- 特に、観光ネットワークの設定などは、国道・県道の整備計画だけではなくて、身近な道路についても考えないと、活用がなかなか進まないのではないかと思います

4. 閉会

- 事務局より閉会の挨拶が行われた。

以上