

令和2年度第3回 豊橋市自転車活用推進委員会 議事録

- 日 時 令和2年11月17日（火） 午前10時30分～12時00分
- 場 所 豊橋市役所 東館8階 第82会議室
- 出席委員 別紙「出席者名簿」参照
- 事務局 6名

1. 開会

- ・委員長より開会の挨拶が行われた。

2. 協議事項

(1) 豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030（素案）について

- 事務局より、資料1に基づき説明

【質疑応答】

- 委員

自転車と原付の間となる二輪車や電動キックボードなどの新たな交通手段への対応は記載されているか。

- 事務局

そういった対応への記載はない。状況を注視しながら、中間見直しなどで検討したい。

この計画はあくまで、自転車を対象の計画で、現在見直しを行っている上位計画にあたる都市交通計画なども含めて検討したい。

- 副委員長

前回の資料に比べて、指標のバージョンアップがされており、ストーリー性もあり分かりやすい計画となっている。

市民に問題を訴えかけるだけでなく、活用のイメージも示されており、目標値も分かりやすくて良いと思う。

成果指標の補足説明は市民に公表されるのか。

- 事務局

この委員会の説明資料として提示したものであり、計画書に記載するかは検討したい。

- 委員長

補足資料の妥当性の◎、○、△の違いはどのように判断されたのか。

- 事務局

方針①は過去 10 年間の推移を踏まえて、4 割増としている。5 割増は推移をみて難しいと考えた。方針②では、現在の数値が 7.2%であり、約 3 割増の 9%とした。4 割増とすると 10%となるが、前達成が困難であるほど高い目標になると考えた。

●委員

14 ページの運転免許の自主返納をした人に自転車の購入補助をすることについて、70 歳以上の自転車の運転に不安のある層に補助をして、自転車利用を進めるのは、どうなのか。
ふらつきの問題などを考慮すると 2 輪の自転車ではなく 3 輪車を推奨するのであればよいと思う。
今まで自転車を利用していなかった人がいきなり自転車を利用して大丈夫かという思いがある。

●事務局

現在は、免許返納者の方に対して他の補助等も含めて電動アシスト自転車の購入補助をしている。安全生活課とも調整しながら 3 輪車の補助についても内部で検討したい。

●委員

高齢者の交通安全指導についてもあまり明確に記載されていないと思う。

●事務局

実際に実施している交通安全教室の取り組みも含めて、拡充できるのかどうかを検討するなどしたい。

●委員

高齢者にいきなり自転車への転換を促しても、安全に走ることでできる人は限られる。交通安全ルール等の認識や運転技術の問題などで危険になるのではないか。

●事務局

若い時から高齢になるまで、自転車に乗り続けてもらうことを目指したいと考えている。
自家用車から自転車に変わるということには利用者の戸惑いと転換のハードルと運転の危険性といった問題がある。

●副委員長

電動アシスト付自転車にはふらつき防止の機能があるので、普通自転車よりは安全に乗っていただける可能性があると考えます。
アンケート調査では運転が何歳までできるかについて、自動車は 75 歳であったの対し、自転車が 80 歳までという結果も得られている。
但し、電動アシスト付自転車は急に速度が出ることによる危険性があるので、講習を行うことで対応していただければ、安全性の問題は解消されるのではないかと。

●委員長

3 輪車は、自転車と比べて利用台数が少なく、価格も高いのでは。

●副委員長

3 輪車の価格は自転車の約 2 倍となっている。
また、3 輪車はふらつきの問題はないが、交差点等で曲がる際の、車体の傾きやオーバーランの問題がある。

●委員長

小さな子どもを乗せるのであれば、2 輪の自転車よりも、3 輪の方が転びにくいので安全。

普及が進めば価格も安くなると思う。そういう点では国内での自転車のタイプという点でも課題があるかと考える。

●委員

買い物のための中心部での駐輪施策は、これまでは駐輪場の整備と撤去活動が主であったので、買物のために地下駐輪場に駐輪する必要があった。

そのため、市民には中心部に気軽に自転車で買い物に行けないイメージが植え付けられていると思う。駅前に駐車場が整備されてきたので、駅前に自家用車で来て短時間駐車して、買物等をして帰ることが市民の行動パターンとなっていると思う。

通勤・通学のための自転車利用であれば、地下駐輪場に停めて鉄道を利用するという考え方になっていくと思うので、買物についてはきめ細かな施策の方向性を打ち出していく時期に来ていると思う。

また、サイクルツーリズムに関して国や県は地域の活性化に結び付けていこうという考えだと思う。この計画では、市民が楽しむレクリエーションとサイクルツーリズムが混同して書かれているように思う。指標は市民が楽しむ割合であり、人を外からどう呼び込むかという視点はない。

施策をどのように展開していくかという方向性をしっかり見定めていく必要があるのではないかと。

当然、市民がレクリエーションとして親しむことと外から来訪してくれるサイクルツーリズムの2つの視点がある。イベントであれば市民の人に楽しんでもらうためなのか、外から人を呼び込むためなのかを考える。コンベンション協会がやっているサイクリングイベントはどちらかということと市域外の人に来ていただいて地域の名物や名所を回っていただくものになっている。そういった視点をどのように計画書に記載するかを検討した方がよい。

●事務局

外からの来街者も大切だが、本計画ではまず市民が楽しめる環境をまず整備したうえで、来街者にも参加していただける方向で考えている。

●副委員長

全国的なサイクルツーリズムは、外部からの来訪がメインになっているが、市民が自らの地域資源を発見したうえで、外部にお勧めするという考えでもよいと思う。

まずは、市民が楽しめる基盤づくりをすることが重要。

また、サイクルツーリズムの旅行者が現地で支払う金額は、一般的な旅行者の1/10であるという調査結果もある。

●事務局

サイクルツーリズムの施策については念頭にあったが、外からの来街者の活動を定期的に定量的な指標で評価することは難しいと考えた。

まずは、市民の方に楽しんでもらってSNS等で情報発信をしてもらいたいと考えている。

サイクルツーリズムについて、もう少し手厚く記載できるかは内部で検討したい。

●委員長

指標は今のままで良いと思う。実現したい将来の姿や施策、方針に市外からのサイクルツーリズムについてもう少し盛り込んでどうか。

●委員

自転車の愛好家は市内外におり、豊橋市内在住の人は渥美半島や浜名湖、奥三河、三河湾等に走っていく。

外から来る人は主に自転車を車に乗せて来る。道の駅などに駐車すると、邪魔者扱いとなる可能性がある。石巻で走るのであれば、石巻公園に自転車を乗せて車で行って、自転車で石巻を巡る。太平洋岸を走るのであれば万場調整池のあたりに車を止める。

そういったサイクリングをするための駐車場の整備が、市民が楽しむためや来街者を呼び込むために必要ではないか。

運転免許の保有については、若い世代は就職等で絶対に必要になる。自動車の利用については、その土地や鉄道の状況によるのではないか。

●委員長

今は昔に比べると若い人は運転免許を持っていても自動車を所有しないケースが増えていると思いますが、どうでしょうか。

●事務局

運転免許の取得率と自転車の利用率は完全にリンクするわけではないが、20歳以降で自転車の利用率が低くなるという傾向がみられる。

●委員

自転車の活用とは、自動車から自転車への転換ということではなく、晴れた日には健康のために自転車に乗るなどの軽い感じで利用する人を増やすということいいのではないか。

●委員長

自転車を選択してもらおうという判断を増やすということですね。

●副委員長

自転車で移動できるけど実際には自転車を使わないという人がいる状況では、転換という言葉よりも、交通手段を使い分けるといった言い方が良いと思う。

●事務局

都市交通計画などでも自動車を賢く使うということを書いているので、「使い分け」という考えをキーワードとして見直すことを検討したい。

●委員長

先程の委員の意見のうち中心部の駐輪に関する意見への回答はどうでしょうか。

●事務局

60ページ再開発をするときには駐輪場の整備をお願いすることなど、駐輪の事業としては考えているものもあるが、63ページ等で事例紹介の書き方をより濃くすることが考えられる。

●委員長

施設整備と通学だけでなく意識啓発の取組として記載してはどうか。

●事務局

ハード整備については記載あり、ソフト施策については買物等の施策に記載しているところもあるので表現等を検討したい。

●委員

4 ページ目の計画の位置づけで都市交通計画が令和 7 年までになっているのに対して、自転車活用推進計画が令和 12 年までとなっている。計画期間の関係はどのようになっているのか。

●事務局

都市交通計画は現在中間見直し中であり、令和 8 年にも新たな計画として策定する予定である。

●委員

計画書として見たときに 28 ページまで見ないと計画の全体が分からない。アンケートなどは参考資料として、後半部に掲載してもよいのではないか。

基本方針と活用のシーンの整理は市民にとってはわかりやすいと思うが、30 ページで方針と活用シーンを整理した後に施策が記載されたうえで、49 ページでさらに施策の枠組みで整理されている。

計画書の書き方として分かりにくく、混乱を招く恐れがあるので、49 ページの施策の枠組みの整理を基本方針の前に移動させるなどしてはどうか。

●委員長

計画書の概要版は作成されるのか。

●事務局

作成します。

●委員長

そうであれば、概要版に計画の中身を、ご意見のように課題、方針、施策という形でまとめるということにしてはどうか。

●副委員長

行政計画であれば、活用シーンやストーリーは必要ないが、市民に自転車活用を訴えるという意味で、記載する必要があると思う。

●委員

活用シーンから施策までのつなぎとなる文章の記載等が必要だと思う。

●委員

新たな自転車の問題として、豊橋市ではまだ少ないが Uber eats の自転車のマナーの悪さが都市部で問題となっている。

そうした自転車への交通安全指導などは考えているのか。

●事務局

今後の状況を確認しながら、中間見直し等で検討したいと思う。

●委員

にぎわい施設の郊外化について、ロードサイドの店舗が中心部に戻ることはあるのか。

●副委員長

商業施設の郊外立地も廃れてはいるものの、まだ大きな変化はない。

全国的には富山市で立地適正化計画の居住誘導地域内で人口が増えたといった事例がある。

●委員長

現状ではあまり事例は多くないが、富山市での都心回帰傾向は立地適正化計画以前からの取組による影響もある。これからの変化を見据えた政策を考えていく必要がある。

●委員

富山市の市電のように、豊橋市の市電等を整備することも考えてみてよいと思う。
交通全体の話として、自転車だけでなく考えてもよいと思う。

●副委員長

にぎわい創出に関することでは、宇都宮市の調査では、中心市街地のスーパーでの自転車利用者と自動車利用者として売り上げを比較すると買物 1 回あたりでは自動車利用者の方が売り上げが多いものの、自転車利用者の方が来店回数が多く、1 週間あたりで見れば自動車利用者が 1 万円ちょっと、自転車利用者が 1 万 2 千円くらい使用され、宇都宮では自転車の方が売り上げは多くなるという結果もあり、自転車の利用がにぎわい創出につながると考えられる。

●委員

豊橋バスではバスロケーションシステムを来年 3 月に導入する予定である。
DX（デジタルトランスフォーメーション）の取組についても検討していく必要があると思う。

3. その他

●委員

- ・先日あった土木学会で全国の自転車活用推進計画についての状況報告があり、冒頭で豊橋市の現計画が高い評価をされていた。（発表者はドーコン）
計画については、全国の都道府県では 40、市区町村では 54 が計画を策定されている。全体的にはサイクルツーリズムに傾斜しがちなものが多い。
- ・シェアサイクルについても発表されており、全国で 225 都市で実施されている。岡山市のシェアサイクル「ももちゃり」では、運営費の約 6 割を市の税金でまかなっている。市民の移動手段や外来者の移動手段として使ってもらうことの重要性を考えており、それくらい負担してやっと事業としてうまくいっている状況である。

4. 閉会

- ・事務局より閉会の挨拶が行われた。

以上