

「豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030（素案）」についての意見募集結果

1. パブリックコメントの概要

- (1) 意見募集期間：令和3年2月22日（月）～令和3年3月23日（火）
- (2) 意見提出者数： 2人
- (3) 意見件数 : 50件

2. 意見の内容と市の考え方

寄せられた意見の内容及び意見に対する市の考え方は次のとおりです。

	意見の内容	意見に対する市の見解
1	課題抽出 対策案 運転教育 → 「知ってる」レベルから、実際に守れるスキルへ 違反取締 → 免許制へ 事故の増加 → 保険加入 100%へ → 定期車検の実施へ	今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。
2	通学路の整備について 学校ごとの自転車通学路の把握と生徒諸君の実態調査 ヘルメットの完全義務化 視野の確保と通行帯の連続確保のため街路樹の整備伐採も必要	今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。
3	自転車乗員の安全と共に、歩行者、車いす、愛玩動物などの安全の確保	今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。
4	p.7 「(3) 自転車活用のメリット」 国の活用推進計画にはなぜか書かれていないのですが、自転車による自動車利用の置き換えを進めることによって、重傷事故・死亡事故を減らすことができる点も大きなメリットです。ノルウェーのオスロでは、自転車インフラの整備をはじめとして、市中心部への自動車乗り入れ制限、路上駐車場の撤去、公共交通機関の充実といった様々な施策を組み合わせることで、歩行者と自転車の年間死者ゼロ人を達成しました（残念ながら自動車の単独事故があり死者ゼロ人とはなりませんでしたが）。ノルウェーのことなんて言われてもピンとこない、ということであれば、豊橋市役所の自動車通勤と自転車通勤とで重大事故の件数を比較してみてもいいかもしれません。活用推進委員会で以	今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。

	<p>前、人数あたりの単純な事故件数でいくと自転車が自動車の半分であった、という話題がありました。事故の軽重や通勤時間あたりといった切り口で分析しなおしてみると、身近なところで自転車のメリットを実感できるかもしれません。</p> <p>「クルマを減らせば悲惨な事故は減る」のであり、自転車はそのための重要な手段です。</p> <p>また、高齢化による身体能力の衰えをはじめとして、障害があったり、経済的に困窮している、あるいは単に免許を取得できる年齢に達していないなどの理由で、自動車を運転したくともできない市民にとって、「いつでもどこへでもお出かけする」自由を失わないための唯一のツールが自転車です。もちろん公共交通機関の整備は最優先で取り組むべき課題ですが、公共交通網の穴を塞ぐものはかならず必要になりますし、いまのところは（そしておそらくこの先十数年は）間違いなく自転車がその筆頭です。社会というのは、強いものが弱いものを支えることで、集団としてより強くなるための仕組みです。交通弱者、あるいは（昨今流行りの言葉を使えば）移動貧困者を救うことができる自転車は、まちにとって大きなメリットをもたらします。</p> <p>こうした考えに、上位・関連計画である都市交通計画ではほとんど言及していないのは残念なことですが、最後発の交通関連計画として、本計画においてはしっかりとフォローしていく必要があります。</p>	
5	<p>p. 7 「保険料 18 万円」</p> <p>統計資料 (https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/) からすると普通乗用車で保険料は 1 台あたり年額平均 8~9 万円です。18 万円はいくらなんでも盛りすぎだと言われなにか心配です。</p>	<p>出典により異なると認識しております。</p>
6	<p>p. 9 『本市の都市交通体系において「近距離（おおむね 5 km 以内）の移動における最も重要な交通手段」として位置付け』</p> <p>それとあわせて、10km 以内の中距離においても「自家用車と比肩しうる重要な交通手段」としても位置づけるべきです。10km 程度であれば、体力的には未就学児であっても問題なく走破でき</p>	<p>公共交通との連携、使い分けが必要と考えるため、近距離の移動における最も重要な交通手段として位置付けております。</p>

	<p>る距離です。移動時間も含めて「自家用車に匹敵」となると、現状のインフラにおいてはある程度の速度が出せる成人男性に限定されてしまいますが、歩行者に気をつかわないでよく、高速で走行する鉄の塊からも隔離された走行空間を整備し、信号制御などで自転車に優位性を付与するなどすれば、より多くの市民が自らの体力に応じて最善の速度で移動することができるようになり、10km以内というくくりでもじゅうぶん実用的な移動手段となります。都市交通計画における位置づけにはこだわらず、意欲的な目標を設定してください。</p>	
7	<p>p. 13 「自転車ネットワーク路線の整備延長：前期目標 14km、後期目標 10km」</p> <p>「事業目標値達成状況進捗管理表」によれば「整備にあたっては国の交付金が充分でなかったこと等により、当初の計画どおり進めることが出来なかったため、目標未達成の見込みとなった。また、現行のガイドラインの整備手法では必要な幅員確保のための既設構造物改修に費用がかかったことも進捗の遅れにつながった」とありますが、ちょっと意味がわかりません。こういう整備をするからこれだけの予算が必要だ、ということできちんと要求したのですか？</p> <p>財務部とはどのような折衝をしたのですか？</p> <p>「お金がない」は本当の問題ではないはず。なぜお金がたりなくなるという事態が発生したのか、そこをきちんと明らかにしておかないと、このままでは「なんだかよくわからないけれども1年に2kmぐらい整備できるみたいなのでそのようにします」というだけの計画になってしまいます。前計画の反省が生きるようにしてください。</p>	<p>ネットワーク路線の整備を進めるため、関係機関との調整及び予算要求などを行っております。</p>
8	<p>p. 13 「自転車ネットワーク図」</p> <p>自転車通行空間は、その種類によって利用率、貢献度が大きく異なります。現時点で整備済みの路線について、整備形態（自転車道・自転車専用通行帯・矢羽根・自転車歩行者道）の区別ができるような地図を掲載してください（第4章でもかまいません）。ただ、自転車歩行者道については、一定以上の幅のある区間（植栽などの障害物を除いた実効幅が4m程度）のみを自転車通行に適した路線とすべきかもしれません。</p>	<p>今後、施策を進める上で、整備形態の区別ができるような地図を示してまいります。</p>

<p>9</p>	<p>p. 13 「車道を通行する自転車の割合が大幅に増加しました」</p> <p>計画の目的は、車道を通行する自転車の割合を増やすことがではなく「自転車利用者を増やすこと」のはずです。「警察が車道通行が原則と言っているので車道通行割合を増やすことも目的」と考えているのかもしれませんが、そもそも警察が「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」で第一に推進すべきとして挙げている対策は自転車道と自転車専用通行帯の整備です。しかし当然交通管理者たる警察にはその権限がないので、結果として車道通行を含む安全五原則に関する呼びかけだけがなされているというだけのことです。</p> <p>以上を踏まえ、本項目に併記のグラフについては、走行位置ごとの割合だけでなく、歩道と車道それぞれの台数がわかるような積み上げグラフとして、整備によって自転車利用が増えたかどうかを判断できるようなものとしてください。</p> <p>また、通行量調査は午前7時～9時の間に実施されていますが、この時間帯は自動車の通行量は多いものの実勢速度が低く、また歩道の歩行者も多いといった条件が重なっており、車道通行はベストな選択肢ではなく「歩行者で混み合う狭い歩道を走るよりはまし」という理由で選ばれている可能性も大いにあります。利用者がまわりの交通状況によって通ったほうがよいかどうかの判断を迫られるインフラがはたしてよいインフラといえるでしょうか。</p> <p>さらにいえば、通勤通学という「のんびり走ってられない」目的で自転車を利用する層はそれ以外の層よりも走行速度が高く、自動車に対する恐怖を感じにくいという点も考慮に入れる必要があります。真っ昼間に買い物に行こうとしているおじいちゃんおばあちゃんでも使ってくれるインフラこそが本当に役立つインフラです。</p>	<p>通行空間整備による自転車走行位置の変化について調査した結果を示しております。</p>
<p>10</p>	<p>p. 14 「目標値の達成状況【駐輪場台数：前期目標 9,000 台、後期目標 9,000 台】」</p> <p>ネットワーク路線については初期値がほぼゼロだったので、グラフが累積距離であろうが単年度の整備距離であろうがどちらでもよかったのですが、駐輪場については初年度をゼロとしてグラフを描画しないと、計画に対する実績の割合が明らかではありません(数字を見ればわかるとおっしゃるかもしれませんがそれではグラフにする意味がありません)。またこちらも前期に 155 台</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>

	<p>ぶんを整備予定のところ、64 台ぶんしか整備できなかったことについて、「事業目標値達成状況進捗管理表」では「検討を行ったものの整備に至らず」と書いてありますが、それはなんの説明にもなっていません。事業の反省・分析・対策をしているのであれば、その内容をきちんと市民に明らかにしてください。いまのところ市は「がんばってくれているようだからこのまま任せておこう」と思えるほどの信頼を獲得できていませんので。</p>	
11	<p>p. 15 『車道通行などの遵守率は低く、「知っているが、守っていない」状況があり』</p> <p>いまのところ、自転車にとって現実の道路というものは、道交法を遵守して走ることが確実な安全につながる場所ではありません。つまり、道交法を遵守しているかどうかを安全さの指標とするのは現時点では不適切です。自転車に車道を走ってもらうのがなんのためかといえば、歩行者との事故を避けるためであり、車道の交通量が多かったり、歩道が空いていたりといった状況で歩道を走ることをごとさら問題視する必要はありません（もしも警察官がそのような場面で歩道走行を目撃したとしても取り締まったりはしません）。であれば、評価指標としても車道走行率などではなく事故率（利用者数あたり、または走行キロあたりの事故数）を使うのが適切です。事故数だけみれば、平成 24 年から 35%減と、自転車利用者数の 20%減に比べれば大きな成果を挙げています。これは素直に誇ってもよい実績です。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
12	<p>p. 16 「エコ通勤の推進企業において自転車通勤手当を充実することや駐輪場の確保する取り組みが行われるなど、事業者の意識の変化が見られました」</p> <p>取り組みの内容と会社の数を一覧表にしてみてください。自転車通勤手当を設定した企業が何社、駐輪場をあらたに確保した企業が何社、といった具合に。そしてその成果について、本計画における目標を達成するためにはそのペースで十分と考えているかどうかを教えてください。</p>	<p>前計画の事業区分の指標として、「自転車通勤促進の働きかけを行った企業数」をあげており、一部企業では自転車通勤への取り組みが進められている事例として記載してあります。今回の計画でも通勤を目的とした施策を進めていくため、意見を聞くなど状況把握に努めてまいります。</p>
13	<p>p. 19 「実施事業の進捗状況と評価」</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>

	<p>繰り返しになりますが、「目標が達成できませんでした。次はがんばります」では困ります。とくに走行環境の整備については、ネットワーク路線 149km を整備するのにいまのペースでは 60 年かかります。最低でも、目標に及ばなかったのはなぜなのか(できれば、その問題の解決に必要なのはなんなのか)、それが明らかになっていないと、市民は視線は冷ややかなままでしょう。</p>	
14	<p>p. 22 「自転車利用を増やす、中心市街地への自転車アクセスを増やす視点では」</p> <p>そのような視点で回答するようにとの指示がアンケート調査票に書いてあったのですか？ もしなければこの記述は削除してください。</p>	<p>アンケート調査票の設問の中に記載しております。</p>
15	<p>p. 22 「市内の資源が評価されていない状況です」</p> <p>そういうことではなく、クルマで行っても駐車場に困ることもなく便利なので自転車で行く理由がないということでしょう。市内のお出かけスポットに自転車を出かけてほしいのであれば、自転車を利用する明確なメリットを用意しなければいけません。それは間違いなく走行環境なのですが、それが準備できないのであればたとえば駐輪場で割引券や景品を配布する、自転車で施設内移動を可能にするといった別の方策が必要でしょう(そんなことをすべきだとは思いませんが)。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
16	<p>p. 25 「道路混雑やそれに伴う移動性の低下、経済的損失の増加、にぎわい施設の郊外化などが進む可能性があります」</p> <p>間違いなく起きることに対して「可能性があります」などと留保をつける必要はありません。ところでこれらの事象について、なにかわかりやすい数字は出せないものですか？</p> <p>渋滞による損失は一人あたり年間何時間で、それを収入だか消費だかにかけるといくらになって、ですとか、その「にぎわい施設」とやらの中心部および郊外における数の推移ですとかそういう数字です。</p>	<p>将来の懸念として、現状よりも進むことについて、「間違いなく起きること」と断定できないことから、この記載としています。</p>
17	<p>p. 25 「自家用車の利用ができないと生活が困難という認識が広がり、自家用車の利用ができない人の生活が難しくなる可能性があります」</p> <p>「～認識が広がり」の部分は必要ですか？ クルマなしでの生活が実際に難しくなるかどうかには認識は関係ないと思うのですが。</p>	<p>実情だけでなく、市民の意識においてもそのようなことが広がると考え、この記載としています。</p>

18	<p>p. 27</p> <p>「市財政に占める医療費負担の増加にもつながる可能性があります」「日常的な運動を促進し、発病率を抑えるなどの取り組みを進めることで、結果的に医療費の抑制につながる可能性があります」</p> <p>こちらにも可能性がありますどころではなく確実なことです。こんなところで無駄に弱腰になる必要はありません。</p>	<p>自転車の運動効果、発病率の抑制等に関して、様々な意見があり、確定的な効果か判断ができませんことから、この記載としております。</p>
19	<p>p. 28 「現状各スポットと本市を結ぶサイクリングルートが知られていない状況です」</p> <p>「ルートが知られていない」とありますが、「知られている」というのは具体的にはどういった状況を指すのか教えてください（「利用されている」とは違う、ということですよ）。</p>	<p>市民、来街者に認知されている状況と考えております。</p>
20	<p>p. 30 『周りの人から見てもかっこ良く、健康的に自転車を賢く使いこなす、「スマート」な自転車利用を目指します』</p> <p>申し訳ないですがこの言い回しはナンセンスです。みなさんは歩くとき、電車やバスに乗るときに、周りから見てかっこいいかどうか気にしたり、「俺いま賢く使いこなしてるわ～」などと考えたりしますか？</p> <p>ひょっとしたら自家用車を運転する方の中には一定数いらっしゃるのかもしれませんが、交通手段にそういうことを求めるという発想は一般的とはいえません。ふつうは、早く安全に目的地に到着できて、移動の目的が果たせるかどうか（たとえばたくさんの荷物を運ぶことや友達とのおしゃべりを楽しむといったことが目的に含まれるならそれができるかどうか）だけを気にするものです。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
21	<p>p. 31 「自転車を安全に乗りこなせる知識と技術」</p> <p>まともなインフラさえ整備されていれば、ほんらい自転車を安全に乗るのにそれほどややこしい知識や技術は必要なく、たとえ小学生であってもどうということはないものです。自動車や歩行者と混じって走ることを余儀なくされる劣悪な環境が、知識と技術を要求しているのです。</p>	<p>ここでは、自転車を安全に乗りこなせる知識と技術、活用メリットなどを伝えることにより、自転車を利用し続け、過度に自家用車に依存しない生活を実現したいという思いを記載しております。</p>

22	<p>p. 34 「計画の達成目標」</p> <p>10年かけてたったこれだけなのですか？これで自動車依存の進行や高齢化による移動困難者の多発に対応していけると本気でお考えですか？</p> <p>それにこの目標では「なにかをやったか・やらなかった（できなかった）か」がまったく評価できません。第3章の施策それぞれについてきちんと数値目標を設定し、うまく進まない施策があったのなら重点的に検討・対策するなどしていかないと、またしても「がんばったけど目標は達成できませんでした。理由はよくわかりません」で終わってしまいます。</p> <p>前計画では少なくとも明快な数値目標があり、どの施策が思うように進まなかったのかは判明しています。その反省を活かせるかどうかはみなさん次第ではありますが、本計画でも目標設定については踏襲するようにしてください。</p>	<p>前回の計画における事業区分ごとの目標値は、実施事業の進捗を管理するために代表的な施策を指標としたものです。目標達成に向けて、他の施策も含め効果が上がるよう各施策を実施し、進捗管理をしていきたいと考えています。</p>
23	<p>p. 37 「自転車を賢く使いこなすメリットを伝えていきます」</p> <p>繰り返しになりますが、「賢く使いこなさないといけないような移動手段が市民に選ばれることはありません。なにも考えなくても「ふつうに自転車のほうが便利だよ」と思ってもらえる環境を整えることを目標にしてください。</p>	<p>自家用車に依存しすぎないように自転車を使い続けることのメリットを伝えていきます。</p>
24	<p>p. 38 「実施・連携主体」</p> <p>学校・行政・警察・企業のほかに、「地域（狭くいえば自治会、広くいえば言葉通り特定地域の住民）」「民間団体」なども加えるべきではないでしょうか。「主体」というところに引っかかりを覚えるのかもしれませんが、やはり子どもたちの安全は地域住民が守っていかなくてはという意識をもつことが大切です。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
25	<p>p. 38 「交通安全教育の継続・充実」</p> <p>交通安全教育というのは学校に任せきりではまったくもって足りておらず各家庭における教育が非常に重要なのですが、「学校がやってくれるからいいだろう」と考えている保護者はかなり多いのではないかと思います。現実問題として、交通安全教育に年間何時間程度を割り当てているのか、数字として示したほうが危機感を共有できるのではないのでしょうか。</p> <p>そしてまた、家庭内での交通安全教育も簡単ではない（とくに、げんに子供が自転車で出かけるのが危険だと考えられていると、</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>

	<p>そもそも乗る機会がありません) というのも事実ですので、上述のように民間団体や地域の力も借りていくことを検討すべきかと思えます。</p>	
26	<p>p. 38 「自転車に乗り続けることのメリットの周知・啓発」</p> <p>こうした取り組み自体を否定するものではないですが、前述のように、移動手段というのは「早く安全に目的地に到着できるか」「移動の目的(荷物を運ぶという主目的、おしゃべりを楽しむという副次的な目的など)が果たせるかどうか」で選ばれるものであるということを忘れないでください。また、定期的に運動している人たちは、理由として健康にいいことを挙げますが、そもそもの前提として「(一人で、あるいは仲間と)運動を楽しんでいる」ということがあります。楽しくないけど健康にいいので続けている、という人はあまりいないでしょう。自転車も同じです。そして楽しみというのは他人からくどくど説明してもらうようなものではありません。市民が「楽しい自転車移動」を体験する機会を増やすことこそが重要です。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
27	<p>p. 39 「安全・快適な移動経路などの情報収集・提供」</p> <p>こういうことを言いたくなる気持ちもわかるのですが、どこを通るのが安全かをいちいち考えないといけないような移動手段が市民に選ばれることはありません。自動車と同じように、スマホで経路案内をぱぱっと表示して何も考えず走り出せるようにしなければいけません。</p> <p>ヘルメット着用推進も含め、こうした「自転車利用者の自衛を促す」活動は、安全快適な移動経路を十分に提供しないことに対するいいわけでしかありません。これがたとえば「10年待ってもらえれば自転車でどこを通っても問題ないようになります」ということなら、それまでの間は我慢しようか、という話になるのですが、60年もかかるとなると(p.19のコメント参照)、「結局やる気がないんでしょ」と言いたくなります。</p> <p>前向きな情報提供としては、たとえば未就学児や小学生が自転車の練習ができる場所の一覧をチラシにして(または交通安全チラシの裏に印刷して)保育園や幼稚園、小学校で配布するというのはどうでしょうか。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>

	<p>それから、以前委員会で「高校の立場からすると、生徒が遅刻する理由として多いのが自転車のパンクである」という発言がありましたが、「児童・生徒が安全・快適に自転車を利用できるように」という観点からは、学校に空気入れを何台か設置し、毎月一度「空気を入れる日」を設定するとよいのではないのでしょうか(パンクの原因は大半が空気圧の不足です)。さらには、市が費用を負担して(無償で依頼しようなどと虫の良いことを考えてはいけません)、市内の自転車店に定期的に通学自転車を点検に来てもらうというのも「安全・快適」を実現するのに役立つはずです。</p>	
28	<p>p. 40 「さらに自転車も車道を走りやすくなります」</p> <p>繰り返しになりますが、車道を走らせることが自転車の活用推進につながるわけではありません。また自転車利用が増えることは、自動車からの認知度と安全性の向上にある程度寄与するのは事実ですが、それだけで十分な安全性が得られるわけでもありません。</p>	<p>ここでは実現したい将来の姿として、自家用車が減ることで、自転車が通行しやすくなると考え記載しております。</p>
29	<p>p. 41 「実現に向けた施策」</p> <p>自動車通勤を自転車通勤に転換する際の障害をひとつひとつ取り除いてあげるぐらいのつもりでないと、企業は動いてくれません。多くは補助金で解決できるものですが(転換に対する奨励金、自転車通勤手当への補助金など)、敷地内に駐輪場を用意できない企業に対して歩道の専有許可を出すですとか、近隣の企業間で駐輪スペースを融通し合う仕組みを作るといったような取り組みも必要です。</p> <p>ところで豊橋市役所では自転車通勤を促進するためになにかやっておられますか？</p> <p>あればぜひその内容をご紹介ください。なければ来年度より模範として自転車通勤促進に取り組むことにして、この計画に明記してください。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p> <p>なお、本市役所では、エコ通勤の推進として通勤距離区分(2 km以上15 km未満)での自転車通勤の場合に、通勤手当の加算を行っております。</p>
30	<p>p. 41 「ヘルメットの購入に関しての支援制度を継続します」</p> <p>大人が相手でしたら、このように買いたい人には補助を出す、ぐらいの姿勢がちょうどいいのではないかと思います。自転車の安全というのは道路環境によって大きく向上するものですから、道路をろくに作っていない自治体に「ヘルメットをかぶりましょう」と言われると「順番が違うのでは？」と言いたくなります。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>

	<p>そもそもヘルメットの義務化の是非については賛否さまざまな議論があるところですので、豊橋市が着用を努力義務にとどめた点を考慮しても、あまりうるさく言い過ぎないことが肝心です。</p>	
31	<p>p. 41 「体力にあまり自身がない人や」 「自信」ですね。</p>	<p>ご意見を参考に見直しました。</p>
32	<p>p. 44 「より効果的なプログラムを検討し、交通安全教育の充実を進めます」</p> <p>自転車関連事故の大半を占める車両との事故では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車側の違反が 6 割に対して、車両側はほぼ 10 割という現実 ・車両側は運転免許を所持しており ・さらには自転車の 20 倍以上重くて速度も 3 倍以上（運動エネルギーでいえば 200 倍！） <p>という点を考えますと車両運転手への安全教育の徹底こそが求められます。</p> <p>（参考：令和 2 年度第 2 回自転車の活用推進に向けた有識者会議 配布資料より「自転車を巡る現状等【参考資料】」 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle-up/giji07.html）</p> <p>県警に協力を仰ぎ、免許更新センターで自転車の立場を経験してもらったり（参考動画： https://www.youtube.com/watch?v=zT74IMdBi3I）、ながらスマホの実験に参加してもらうなど（ https://www.youtube.com/watch?v=fudrcGaR5bo））、これまでの型にとらわれない、効果的なドライバーの安全教育を企画してください。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
33	<p>p. 44 「本市では、幼児同乗用自転車などの貸付事業を行っています」</p> <p>この事業はたいへんすばらしい取り組みで、今後もぜひとも継続・拡大していただきたいところです。ただ、市のサイトに「バッテリーの充電容量が少なく 1 回の充電で走行できる時間が短い自転車もあります。ご了承のうえ、お申込みください」とあるのはいただけません。バッテリーの劣化した電動アシスト自転車はなかなか扱いが面倒なものです。早め早めのバッテリー交換、あるいは申し出があったら即座に交換対応などしていただ</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>

	ますようお願いします。	
34	<p>p. 47 「自転車を楽しむ機会の充実」</p> <p>「ええじゃないか豊橋サイクルフェスティバル」はクローズドコースでのレースイベントだったところに子供を連れて行って楽しませてもらいました。近年はサイクリングイベントとなってしまう年齢制限があるので参加できていないのが残念なところです。子供が安全に楽しめるような、BMX やマウンテンバイクのコースなどがあると嬉しいですね。</p>	今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。
35	<p>p. 55 「なお自転車ネットワーク全 219.7km を短期間に整備することは現実的でないことから、自転車の利用ニーズや安全対策としての必要性などを想定した【優先整備路線】を設定し、整備を進めるものとします」</p> <p>これはつまり本計画の10年間で優先整備路線(日常利用 53.1km プラス余暇利用 40.3km マイナス重複分)の整備を完了する、ということでしょうか。前計画では2014～2020の7年間で20数kmを整備したわけですから、それと比べるとかなり意欲的な目標といえますし、大いに評価します。</p> <p>そうではなくて、「優先整備路線」の中からできそうなところをできる範囲でやる、ということでしたら、219.7kmではなく「80～90kmを整備することすら私たちの手に余りますので、」と書き方を改めてください。そして何kmであれば現実的であり、計画の目標として進捗管理に使えるのか教えてください。</p>	優先整備路線については本計画で整備を進めていく路線として設定しております。
36	<p>p. 58～59 優先整備路線</p> <p>13 ページの前計画の図と見比べると、優先整備路線の設定が追加されたところと削除されたところがあります。新たな路線やなくなった路線がわかるような図を用意してもらえませんか。市民にとっては路線が市道か県道かはどうでもいいことなので、それらの塗り分けはやめてしまってもかまいません。</p>	計画の改定に伴い、未整備の優先整備路線を含め、新たに優先整備路線を設定しており、削除されたところが分かるような図は必要ないと考えます。
37	<p>p. 58 「【日常利用】の優先整備路線」</p> <p>通勤時間帯の渋滞が問題として挙げられていましたが、この優先整備路線の選定にあたっては渋滞が発生しているかどうかも基準として考慮されているのでしょうか。</p>	考慮しておりません。
38	<p>p. 59 「【余暇利用】の優先整備路線」</p>	整備路線について公安委員会や道路管理者と

	<p>クルマや徒歩、電車やバスでは隣の人と楽しくおしゃべりをしながら移動できるのに、自転車だけが「並進禁止」という道交法の規定のせいで一人さびしく一生懸命ペダルを漕がなくてはいけません。これは自転車が選ばれない大きな理由のひとつであり、ぜひとも全路線に「並進可」の標識を立てていただきたいのですが、まずは余暇路線からとしたほうが警察の理解が得られやすいかと思います。楽しい自転車ツーリングのため、並進可標識の設置を許可してもらえるような幅員の広く安全な通行空間を企画してください。</p>	<p>協議しながら整備を進めていきます。</p>
<p>39</p>	<p>p. 60 『日常の通学・通勤・買物での利用を想定した自転車通行空間の整備については、原則、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備を推進します』</p> <p>豊橋市に限らずほとんどの自治体が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に従って整備する、と自転車計画に書いているのですが、たいへん残念なことにこのガイドラインは非常にできが悪く、盲信してよいものではありません。ガイドラインの作成に協力した団体はいわゆる自転車愛好家を中心としたものであり、「自転車が大好きで 30km/h ほどのスピードが出せてすぐ隣を車が走っていても怖くない」という価値観に沿って作られています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」についての意見 http://cycling-embassy.jp/guidelines/ ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版の検証 (1) 危険な「暫定形態」への自転車誘導 http://blog.livedoor.jp/ashitanoplatform/archives/63991932.html ・ perfect comes from perfect https://perfect-comes-from-perfect.blogspot.com/search?q=%E5%AE%89%E5%85%A8%E3%81%A7%E5%BF%AB%E9%81%A9%E3%81%AA%E8%87%AA%E8%BB%A2%E8%BB%8A%E5%88%A9%E7%94%A8%E7%92%B0%E5%A2%83%E5%89%B5%E5%87%BA%E3%82%AC%E3%82%A4%E3%83%89%E3%83%A9%E3%82%A4%E3%83%B3&max-results=20&by-date=true <p>といった記事をお読みいただければ、ガイドラインの問題についてご理解いただけるはずです。</p>	<p>本計画は国や愛知県の自転車活用推進計画を勘案した計画であるため、原則「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき整備を行います。</p>

豊橋市では 13 ページで紹介されている矢羽根の整備事例でその効果に自信をお持ちかもしれませんが、すでに指摘したように、通勤時間帯だけを見ては「日常の通学・通勤・買物での利用」につながるインフラは作れません。また県内の市町村に目を向けても、豊田市の矢羽根は惨憺たる利用率ですし（

<https://www.city.toyota.aichi.jp/shisei/kaigi/kaigi/1015139.html>

)、名古屋市内の国道 19 号線では自転車通行帯の利用率がピーク時を除くと 3 割という（

<https://nagoyanbike.blogspot.com/2020/11/nationalroutebikefacilitymustbecyclepath.html>

）、なんのために作ったのかわからないという結果になっています（それに対して同じ R19 で防護柵があり対面通行の自転車道は、非常に高い利用率を誇ります）。

車道を減らすのはどこの自治体でも簡単なことではありません。そしてそのような困難を目の前にしたとき、このガイドラインの「暫定形態」というのは大いなる救いに見えてしまうので、広く採用されてきてしまったのです。しかし実際にはそれはただの逃避、どこか本当に役立つ自転車インフラの整備を 10 年は遅らせる、やらないほうがマシな愚策です。自動車走行空間を中心とした道路空間の再配分と構造変更、これらをきちんとやらないと自転車利用は増えません。そしてそれが簡単なことならアルバイトでも雇ってやらせておけばいいのです。そうではないから行政と市民が協力して、あきらめずに時間をかけて少しずつでも前に進まなくてははいけないのです。

やればやっただけモトがとれるのが自転車インフラ整備です。わずかでも豊橋市の未来を憂える気持ちがあるのなら、どうかお願いですから、あてにならない国のガイドラインは放っておいて、ご自分で「よいインフラとはなにか」そして「充実した自転車インフラを備えた素晴らしい街のすがた」をしっかりと勉強なさってください。上に挙げたいくつかのブログはその出発点となるはずです。

（以下は計画とは関係のない意見ですが話題の流れからここに書きます）

ガイドラインの作成に協力した団体、すなわち自転車活用推進研究会のこれまでのポリシーは、「とにかくたくさん自転車が車道を走るようになればクルマはきちんとよけてくれるようにな

	<p>る」というもので、これはある面では真実なのですが、問題は「将来的に事故が減ったとしても、よけてくれないことで発生する事故が一定数ある」「そしてそのような事故（追突事故）はかなり致命的」さらには「将来のことはいざしらずいまのクルマを見ていて一緒に走ろうという命知らずはほとんどいない（車両対車両の追突事故は国内で年間 12 万 6 千件発生しています。車両を見逃すドライバーが自転車はよけてくれると期待するのはあまりにも非合理的です）」という点に目をつぶっていることです。委員会の副委員長も団体のメンバーですので、このポリシーに同調しておられたかと思いますが、自転車活用推進研究会では少しずつではあるものの「やはりクルマと一緒に走ろうと言うだけではなかなか自転車活用は進まない、難しいことは承知の上できちんと走行空間の確保に取り組まなくては」という雰囲気が出てきています。ひょっとしたら副委員長も発言の方向性が微妙に変わってくるかもしれませんが（変わることを祈ります）、そうした背景があるという点を押さえておいていただければと思います。</p> <p>なお、車道走行を推奨する点、それから自身の関わった取り組みの成果をいささか誇張して語る点を除けば、副委員長の発言は専門家ならではの幅広い見識にあふれるものであり、その熱心な姿勢とあわせて、じゅうぶん傾聴に値するものですので、今後ともよい関係を維持されますようお願い申し上げます。</p>	
40	<p>p. 62 「交通事業者、施設管理者、店舗、商店街などと連携しながら」</p> <p>「連携しながら」はこの手の文書でよく使われるのですが、「なんとか協議会」を作っって言い訳程度に会合を何回かやって終わり、ということも珍しくありません。もっと踏み込んで、市として金なり土地なりを融通する、もしくはなにがしかの規制を緩和したり優遇措置をとったりする用意があるということぐらいは示しておいてもいいのではないのでしょうか。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
41	<p>p. 63 「駐輪の需要予測の考え方」</p> <p>「自転車活用推進計画の策定・遂行に伴う需要増」が抜けています。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
42	<p>p. 63 「駐輪施設のない電停やバス停について、利用者や周辺住民などからの要望を踏まえ」</p>	<p>利用者や周辺住民などから意見を聞きながら交通事業者と連携して</p>

	<p>自転車で電停やバス停まで来たいという人は、現状では駐輪場がないのであきらめているでしょうから利用者ではないですし、たぶん周辺よりも遠いところに住んでいると思います。潜在需要を見極めるためには、なにはともあれ数台分でもいいので駐輪場を作ってしまう、「自転車で来てもいいんだ」という意識を持ってもらうのがいいです。かならず利用者はいます。</p>	<p>整備を進めていきたいと考えています。</p>
43	<p>p. 64 「既存の駅前地下駐輪場の利便性向上に取り組みます」</p> <p>「豊橋駅、二川駅の市営駐輪場では、始発・終電に合わせた施設利用時間の拡大など、利便性を向上しました」とありましたが、いっそ 24 時間利用を可能にできないもののでしょうか。人件費のモトがとれないような時間帯は無料で利用できることにしてしまってもよいと思います（需要が少ない時間帯に無料にするのは不公平でもなんでもありません）。</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
44	<p>p. 64 「まちなかの駐輪場状況」</p> <p>同じ地点で駐車場を検索すると倍ぐらいの数が出てくるので、そりゃ車で出かけるよな、と思ってしまいます。既存の自動車駐車を自転車用に転換してもらうための施策を取り入れるなどして、自動車駐車場よりも駐輪場のほうが多い（収容台数ではなくスポット数が）という状況にしなければいけません。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
45	<p>p. 65 「施策 再開発事業などにおける駐輪施設整備の要件化」</p> <p>これはぜひともお願いしたいところですし、場合によっては駐輪設備を設置するなら補助金を出すとかなにがしかの規制を緩和するということまでやってもよいと思います。</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>
46	<p>・通行空間整備効果の測定について</p> <p>自転車通行空間は、整備後に自転車利用者が増えたかどうかを計測してその効果を検証し、「(今後の、ではなく) 次の」自転車通行空間整備に活かす必要がありますが、利用者数は日によってばらつきがあるものなので、ある程度正確な値を出そうとしたときには人力による計測ですと費用が高額になってきます。ぜひとも専用の計測機器の活用をご検討ください（例： https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000624241.pdf ）。また、こうした機器で得られた種々のデータを統計解析することで、通行空間を構成するパラメータ（幅員だけでなく歩行者を含めた通行量や自転車・自動車の速度など）のうちどれが自転</p>	<p>今後、計画を推進していく上での参考にさせていただきます。</p>

	<p>車利用者数への影響が大きいのかといったこともわかります。必要であれば近隣の大学の交通工学の専門家などに協力を仰いでください。</p>	
47	<p>・自転車歩行者専用橋梁の建設</p> <p>なにをばかなことをとおっしゃるかもしれませんが、豊川に人道橋を2~3本架けることで自転車活用推進に大きなインパクトをもたらすことができます。もちろん金さえあれば普通に自動車を走らせる橋を架けたいところでしょうが、建設費やその後の維持費を考えると現実的ではありません。そこを自転車歩行者専用とすることで、なんとか実現可能なものにできるのではないか、という提案です。</p> <p>豊川以北はネットワーク優先整備路線も存在せず見捨てられた格好になっている</p> <p>交通量が多く危険な国道1号線を避けて豊川を越えられるようになり、R1への交通集中も緩和できる</p> <p>車道を削減するわけではないので横やりが入りにくい</p> <p>豊橋の自転車政策が国内ではきわめて先進的であるという力強いメッセージとなる</p> <p>などなど、メリットは多いはずです。</p> <p>参考： > 歩行者・自転車専用、コペンハーゲン5つの橋 - Critical Cycling http://criticalcycling.com/2017/06/bicycle-bridges-in-copenhagen/ > 海を渡れば“自転車天国”オランダ 街なかや都市間の移動は自転車がキホン!? Cyclist https://cyclist.sanspo.com/167370</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>
48	<p>・高校生を対象とした自転車免許制度について</p> <p>2014年度に豊橋工業高校の1年生を対象にはじまった自転車免許制度ですがその効果が現れている統計があれば紹介してください。また拡大の予定の有無についてもお願いします。</p>	<p>今後確認してまいります。</p>
49	<p>・自転車走行空間の社会実験について</p> <p>対象路線を自転車で走ったことのない人を対象にアンケートをとるばかりか、その結果を大きく扱うのはやめてください。経験的に、自転車インフラの評価は実際に走ってみたいとできないも</p>	<p>本計画の策定に際しては社会実験を実施しておりません。</p>

	<p>のです。どうしてもということであれば、事前アンケートをとった上で走ってもらい、走行後の評価と比較して、それらが統計的に信頼できるほど一致していることを先に証明してください。</p>	
50	<p>・自転車の車道通行について</p> <p>車道走行のほうが事故率が低いとの発言が委員会でありましたが、ちょっと以下の記事を読んでみてください。</p> <p>> 有名なあの図を検証する。自転車 出合い頭事故の危険性：ランキング日記 https://otenbanyago.at.webry.info/201510/article_1.html</p> <p>> 警察庁科警研：自転車の歩道走行と車道走行の危険性比較：サイクルプラス「あしたのプラットホーム」 http://blog.livedoor.jp/ashitanoplatform/archives/55857861.html</p> <p>日本は交通事故データがあまり詳細でなくオープンでもないので、その統計解析はまともにされているとはいいがたい状況です。対して、海外ですときちんと調査・研究がされていて、少なくとも矢羽根に関しては描かないほうがかえって安全という結果が複数の国で報告されています。もっとも安全なのは車道と物理的な障壁で隔てられた自転車レーンですが、「物理的な障壁」という一点でいえば日本の歩道はこれに該当するわけですので、対自動車事故だけを考えればとても安全であり、だからこそ選ばれているわけです。もちろんこのままでは歩行者が危険なので分離は必要ですが、なにも考えずに自転車を車道に出すのは、「クルマが多くて危険だから自転車には歩道を走ってもらおう」と決めた昭和 45 年の施策をそのまま巻き戻すだけです。そうして被害者を歩行者から自転車に、加害者を自転車からクルマに入れ替えばどうなるか、結果は火を見るより明らかです。お願いですから「自転車は車道」の呪縛からそろそろ抜け出してください。よろしければこちらの記事もどうぞ。</p> <p>> 「本来、自転車は車道」だから車道?: ランキング日記 https://otenbanyago.at.webry.info/201908/article_1.html</p>	<p>参考意見として受け止めさせていただきます。</p>