

令和7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7年8月5日（火） 14時00分～15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 5名

1. 開会

委員長より開会の挨拶が行われた。

2. 事業の推進状況について

事務局より、資料1、資料2に基づき説明

【質疑応答】

●委員

近年の顕著な動きとして、高齢者の免許返納後において、自転車を代替手段として考える方が多い。ただし、二輪や三輪の自転車に乗りたい意思があっても、実際にはほとんど乗れない。自転車への転換だけでなく、公共交通など交通全体として、高齢者の移動について考えてもらいたい。

●委員

高校生の安全教育の実施数や参加人数について、高校生全体に対して考えると少し少ないと思われる。

●事務局

対象とする学年に対して実施しており、全学年、全学生を対象として実施しているものではないためである。

●委員長

資料1のP2の2-6など、取組達成状況が空欄となっているものがあるが、実施できなかったのか、情報が取得できなかったのか、説明が必要と思われる。

三人乗り自転車の貸し出しが令和6年度に終了したのか。また、廃止事業について、なぜ廃止となったのか資料に記載すると良い。

●事務局

資料1について、記載のない箇所は、実施できなかったものとなる。また未実施や事業廃止について、以下の理由が挙げられる。

- ・健康効果の検証について、市職員の通勤データと健康データを用い、自転車通勤による健康効果などを検証してきたが、対外向けに明確な効果を示すことが難しく、PRを実施することができなかった。

- ・三人乗り自転車の貸出について、実績が年々減少していたことや貸出用の自転車の老朽化が進んだことから事業廃止となった。

来年度以降の資料について、記載方法を検討していく。

●委員

自転車競技協会として、とよはしチームピストのイベントについては、競輪場側の都合により昨年度は実施できなかった。

●副委員長

- ・茅ヶ崎市の事例で、電動アシスト自転車通勤の実践による検証として、健康改善の意見が集まっている。主観的なものではあるが、参考になると思う。

- ・電動アシスト自転車の事故軽減について、ふらつきの減少やライトの自動点灯、再発進時の負荷軽減など安全性が向上する特性を持ち、過去に行われた 2018 年の全国 2 万人対象の調査では、電動アシスト自転車の利用率が 7%に対して、警察庁の同年の全国の自転車事故の統計での電動アシスト自転車の事故率は 1.4%と低くなっている。高齢者も同様の傾向であり、電動アシスト自転車危険であるのは誤解であり、安全性が高いと言える。

- ・自転車のメリットの啓発とともにデメリットの部分についても、正確な理解を促す必要がある。自転車での移動距離が短いことや雨天時の使用制限を懸念する意見があり、自転車のデメリットとしてとらえられているので、データに基づいて正確な理解をしていただくような広報啓発が必要と考える。他都市の調査では、普段の通勤や買い物においてのイメージとして、自転車では長い距離の移動はできないとされているが、日常行く目的地である職場や買物等の場所までの実際の距離と、自転車で行ってもよい距離とを比較すると、大抵の都市で実際の6～7割が自転車でカバーできている。自転車は雨があるから乗りたくないという人がいるが、1時間に1ミリ以上の雨が降っているのは、朝の通勤時間帯で年間日数の20分の1位の確立となる。これを理解し、自転車に対するマイナス面を客観的に見ていただきたい。

- ・ヘルメット着用者へアンケート調査等によるメリット等の把握を行うことが重要で、未着用者に対して良い点を伝えること、及び着用の障害点を分析し改良することで、ヘルメット着用の推進を行うことができる。

- ・企業が自転車通勤に対して懸念されている1番のことが、事故が生ずるという安全対策であるが、通勤時の移動手段別での事故割合では、自転車より自動車の方が、死傷者数及び死者数とも高い割合となっている。

- ・買物での自転車活用について、店舗側にもメリットを理解してもらうことが必要であり、他都市事例より、自動車に比べ、自転車の方が来店回数は多くなる傾向があり、賑わいやトータルの買い物金額はクルマ以上や少し低いくらいで売上面でのメリットがあると考えられる。

- ・自転車関連でない観光イベントで駐輪場の無料化などを実施し、自転車利用を促進する取組により交通負荷軽減にもつながられる。

- ・「災害」での自転車活用について、災害時の避難における渋滞問題を避けるための移動手段として、自転車や徒歩があり、普段から自転車など、車以外で行くことができる場合、その災害時の避難の方法として自転車を選択するよう、各人であらかじめ考えておいてもらうような啓発を行っていただくことが期待される。

●委員長

令和6年度の取組を含め、以降の議論となる中間見直しの内容で展開していくため、次の議題に一度進め、先の意見も含めて回答いただく形としたい。

●委員一同

異議なし

3.「豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030」の中間見直しについて

事務局より、資料3に基づき説明

【質疑応答】

●委員長

先ほどの議事の中での副委員長からのご意見として、現計画に不足している視点や、データを用いた正確な意識啓発、企業や商業施設などに対する情報発信の方法、デメリットに対する正確な認知などのご提案があった。今回の見直しの際に、どのように反映していくか、考えを教えてください。

●事務局

計画の前期において十分に取組めていなかったものがあると認識している。自転車活用のメリット、デメリットについて情報発信を行うことができていないので、引き続きデータ等の資料を把握したうえで、しっかり進めていきたい。また、企業や商業施設等にとってのメリットや関心のある情報も整理し、企業や商業施設等との連携を図りながら事業を推進していきたい。

●委員長

自転車利用に対するデメリットの正確な認知を促す話について、中間見直しの新たな視点として、一度、現在の施策、事業の見直しをご検討いただき、次回報告いただければと思う。

●事務局

次の会議については、令和7年11月10日の開催を予定しており、本日の意見を踏まえて資料を作成し、報告していきたい。中間見直しの計画書については、令和8年3月末の公表に向けて進めていく。

●委員長

シェアサイクルについて記載があるが、現在の記載のとおり、活用場面「レクリエーション・観光」の情報提供の項目でよいのか。官民連携の中で、公共施設にシェアサイクルポートを設置するイメージであれば、基盤づくりの施策に位置付けても良いと考えられる。活用の場面として入れ込む場合でも、複数の目的に活用できるものとして再掲をしても良い。

●事務局

現状、豊橋のシェアサイクル事業の認知がされていない。様々な場面で活用できると考えるが、現時点で最も活用がイメージしやすい「レクリエーション・観光」の情報提供としている。今後、他の活用場面や基盤づくりへの記載も含め、検討していく。

●委員

道路交通法の改正に伴い、来年の4月より自転車の青切符制度が始まる予定となっている。対象は16歳以上となり、運転免許を持っておらず道路交通法を知らない人も対象となる。現在、高校生については市と一緒に安全教育等を行っているが、運転免許証を持っていない高齢者等に対してどのように対応するかが悩みである。

自転車の重大事故についてこの1か月で2件発生している。ともに自転車の方が被害を受ける形となっており、左折もしくは右折した車両に巻き込まれた。ヘルメットは着用しておらず、頭を打って意識がなくなる事故であった。ヘルメットの着用率は高校生へのアンケートを実施したところ1割くらいである。委員や市の職員の方はヘルメット着用しているか、確認したいところである。厳しいことではあるが、安全があってこそその自転車であるため、まずはヘルメットの着用、交通ルールの順守を促すことが必要である。自転車の活用を考えたとき、自転車で事故された方や周囲の方が自転車に乗りたいと思うか考えると、安全が最優先ではないか。

高校での交通安全教育は2月頃に実施しているが、高校生で事故に遭う方はヘルメットを着用していないことが多い。

最近、自動車の安全性能は良くなっているが、自転車はそうでない。安全教育について協力していくが、まずはヘルメットの着用から考えていく。警察、市、企業などでヘルメットの着用率を高めるような取組から進めていくとよいのではないか。

現状では、大人がヘルメットを着用していない状況にある。大人がヘルメットを着用するところを子供に見せ、子どもが着用の意識を持たせていくことが必要。

●委員

自転車用ヘルメットの着用、自転車の車道左側通行など、基本的な交通ルールは理解しているが、横断歩道での歩道・車道の扱い、自転車通行帯はどうか、車道の左折専用レーンがある場合などの交通ルールについて、分かりにくい部分がある。

自転車は車道の左側通行など基本的な部分をしっかり伝える必要がある。

小学校の交通安全教室では、教育は実施しているが身についていないように感じる。

自転車活用に関して市でも取り組まれているが、自転車を購入する際にメリットやデメリットといった細かいことを考えて買う人は少ない。自転車を乗っていることが当たり前となるような雰囲気づくりが必要である。まずは自転車に乗ってもらい、乗ってよかったと思える施策を講じるのが重要だと思う。

●委員

運転免許証の自主返納者に対する、電動アシスト付き自転車等の購入補助事業が廃止されたことについて、実際にどのような理由で廃止されたのかについて確認したい。

●委員

補助事業について、運転免許証を返納された高齢者が利用されていると思われやすいが、年齢確認等がないため、必ずしも想定する対象が利用している状況でないと認識している。

●事務局

電動アシスト付き自転車の購入補助事業については、基本的には運転免許証の返納者に限定した事業で

なく、環境負荷の低減の施策の一つとして環境部で進めてきた事業である。様々な施策を整理する中で実施しない方向性となったと聞いている。今後こういった事業を行う際は、皆さんの意見を伺いながら進めていきたいと思う。

●副委員長

電動アシスト自転車利用の推進について、先進国では行動範囲の拡大による健康効果や事故の少なさなどから積極的に推進されている。日本の他都市でも電動アシスト自転車を貸し付けた高齢者に対するアンケートで、移動距離が 1.6 倍に延びたなどのメリットが確認され、国の自転車活用推進計画で、さらに推進が進む可能性がある。一方で、愛知県は高校生による自転車の第 1 当事者の事故率が高い地域であるので、適切な教育が必要である。

自転車の利用増加に関しては、自転車に乗らないのはおかしいのではないと思うくらいに積極的な広報啓発が必要。他都市では駅のポスターやガードレールに「シェアサイクルをもっと使おう」や、「自転車は健康にいいですよ」といった掲載をしている。

指標について、計画の途中段階であり、目標値を変えるのは難しいと考えられるが、指標①のような自転車の分担率は、自転車先進国においても横ばいである。分担率という相対的な指標ではなく、絶対的な指標にするのも良いと思う。

マイサイクルの場合はパーソナル交通に位置付けられるが、シェアサイクルは公共交通に位置付けられ。公共性のあるシェアサイクルをもっと伸ばすために広報啓発をしっかりとするよう、市としての計画の中に反映してもらえると良い。

●委員長

現在、設定されている指標が方針に合っているのか疑問がある。シェアサイクルの利用率や、安全の観点からヘルメットの着用率などの指標も考えられる。中間時期での指標の置き換えは難しいかもしれないが、次期計画に向けても検討いただければと思う。

●委員

通勤に関する見直しポイントについて、新たな企業との連携強化となるが、市内事業者だと郊外部や港湾部などの事業所はハードルが高いと考えられるため、まちなかの事業所への通勤に関する対策となると思われる。また、電車に乗って市外に通勤している人において、サイクル&ライドをしながら公共交通を活用していただく形は良いと思う。また、まちなかの店舗の駐輪スペースが不足している状況もあり、民間事業者への駐輪整備費を補助すれば、買い物にも自転車が使しやすい環境づくりになると思う。今後、新アリーナの整備が進んだ際には、シェアサイクルがあれば来場者の回遊が期待できると思う。

●事務局

本日の意見・提案を参考とし、次回の委員会では中間見直しの案を提案させていただく。

4. 閉会

事務局より閉会の挨拶が行われた。

以上