

令和7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7年11月10日（月） 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. 「豊橋市自転車活用推進委員会 2021-2030」の改訂について

事務局より、資料1、資料2に基づき説明

【質疑応答】

●委員

基本方針について、方針1は目標設定を見直しているとのことだが、変更していない方針2との差はどのような理由か。

●事務局

方針1については、通行空間や駐輪場整備といった自転車利用のための基盤づくり、安全教育の取組を行ったが数値が伸びませんでした。これまでの取組を充実させながら、現状値からの再スタートとして数値を見直しました。方針2については、計画前期に通勤・買物の場面について起票や店舗と連携した施策が十分に行えなかったため、数値は変更せず、施策をしっかりと行うことにより、目標達成を目指すこととした。

●委員

方針1は、交通量調査の結果から数字を出していると思うが、幹線道路が含まれているため通過交通として利用されている自動車の影響が強いように感じる。今回は中間の見直しということで、指標自体を大きく変えることが難しいと思うが、次期計画策定の際は、相対的な指標ではなく絶対的な指標の設定も検討した方が良い。

●委員

現状の指標は、自転車の分担率についてのものであるが、全国的に見ても自動車交通を含む移動手段に対して相対的に減少、もしくは横ばいの状況である。そのため分担率だけでなく、月に数日以上自転車を使用する人の割合などの「利用率」や「自転車の走行距離」など、新たな指標を採用する動きが自転車先進国の中で出てきている。最近の国の第三次自転車活用推進計画の素案では、自転車の利用率を新しい目標として設定し、自転車を月に数回以上利用する人の割合を指標として設定し、現在の38.7%から

45%に増加させることを目指している。次期計画策定の際は検討していただきたい。

●委員

現在の計画書とは別に、アクションプランのような独自の施策展開はあるか。例えば、シェアサイクルの利用促進の中にポートの設置とあるが、駐車禁止区域の設定や、有料の自転車ラックを設置するといった施策があれば教えてほしい。

もう 1 点、観光について、太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに設定されたが、市内からナショナルサイクルルートへの誘導はどうなっているのか。また、ルート内の拠点となる施設整備について、記載があっても良いのではないか。

●事務局

関係課と協力連携しながら自転車活用を進めているが、計画とは別のアクションプランといったものはない。シェアサイクルについては、現在は民間事業者が進めている。今後、民間事業者や交通事業者と連携協定を結ぶなどして、駅や公共施設へポート設置を行い、利用者の増加に取り組みたい。

ナショナルサイクルルートについては、県が主導で案内看板の設置を計画しており、レンタサイクルの利用ができる道の駅は、トイレの利用や着替えのできるゲートウェイとなっている。

●委員

もう 1 点、自転車ネットワークの【余暇利用】について、「道の駅わくわく体験コース」という記載があるが、地図上に道の駅の記載がないため追記してはどうか。同様に「牛川の渡し」や、拠点となる市内の駅についても記載があると良い。

●事務局

計画の地図に記載する。

●委員

「サイクルアンドライド駐輪場」の将来需要予測の図面について、令和 7 年 3 月時点での記載があるが、この台数は現状の不足台数が記載してあるのか。

●事務局

令和 12 年時点での需要予測をしており、不足が予想される駐輪場に星印がついている。記載の数字は、現状の駐輪可能台数であり、「令和 7 年 3 月時点」は台数についてのもの。標記がわかりづらいので修正する。

●委員

シェアサイクルが導入されて 1 年が経過したが、どの程度の利用があるのか。事務局が把握している範囲で教えてほしい。また、現状のサイクルポートは広範囲に広がっており次のポートまで時間を要するなといった印象がある。来街者がシェアサイクルで市内を散策するといった利用については理解できるが、市民がどのように利用することを想定しているか。

●事務局

利用のデータについての共有はしてもらっており、1年間で徐々に浸透してきている状況。今後はそのデータを基に必要な場所へのポート設置を進めていきたいと聞いている。

●委員

利用者について、居住地や年齢・性別といった属性のデータというのはとれるのか。

●事務局

属性データは取れないと伺っている。どこのポート間を利用したか、どのような時間帯に利用されたかといった情報はある。連携する中で、そういった情報を活かしていきたい。

●委員

国の第三次自転車活用推進計画において、公共交通との連携を強めるといった記載がある。駐輪場についても、これまでのように放置自転車対策や地域の人口予測という受け身の対策だけでなく、公共交通の一体的な利用促進のための交通結節点など、施策的な要素も含めた将来の予測をしていただきたい。また、今後の将来ビジョンを明確に持って示されると良い。

●事務局

事務局の都市交通課では、「自転車活用推進計画」と「公共交通計画」を持っているので、サイクルアンドライド駐輪場といった公共交通との連携についても、計画に位置付けて取り組んでいきたい。国の示すビジョンについて、どのようなものか確認し検討する。

●委員

自転車損害賠償保険の加入について、義務化されているので記載した方が良い。アンケート結果では80%が加入しているとのことだが、義務化されているので100%を目指すものである。

●委員

自動車保険や、その他の損害賠償保険に付帯しているものが多く、自転車の利用が多い子どもの保険についても、親御さんのそういった保険が多いと思う。実態の把握は難しい。

●委員

自転車を購入する際に防犯登録が義務化されているが、愛知県の防犯登録数が5年前の50万枚に対して現在は38万枚にまで減少しており、約2割も減少している。年間で見ても、今年の新規登録数が1万9千台で、5年前の2万3千台から大幅に減少している。自転車を定期的に利用していた場合、定期的に修理が必要だと思うが、自転車店に聞いても修理の依頼は減少経過であり、そもそもの自転車利用が減少していることがわかる。このことから、駐輪場の充足率を考えた場合、現状の考え方よりも必要駐輪台数というのは減少していくのではないか。

●事務局

市の実態を把握していきたい。

●委員

健康経営を意識している企業では、これだけの運動をすればどの程度のカロリー消費があり、どのくらい血糖値や体重が落ちたかといったデータの把握をしながら行っている。自転車も同様で、単純に健康になるだけでなく、健康効果についても発信できると利用促進になるかと思う。また、通勤として考えると、健康だけでなくどれだけ便利になったか、自家用車通勤と比べて燃料費や駐車場代がどれだけ節約できるかといった視点の施策もあると良い。

シェアサイクルについては、駅前のポートが少ないように感じる。例えば、現在の駅から豊橋公園までの移動手段は徒歩か市内線であるが、4年後にアリーナができることを考えると、駅前や町中にポートがあって豊橋公園まで自転車で行けるようになると選択肢が広がると考える。現状では難しいかもしれないが、検討していただきたい。

●事務局

ご意見いただいたように、通勤利用を増やすべく健康だけでなく、環境や経済面でのメリットも発信していきたい。また、シェアサイクルが選択肢となるよう、しっかり議論、調整していきたい。

●委員

この推進委員会自体は、計画づくりを通して皆さんの意見をすり合わせしていくことを目的としている。この計画づくりを通して、今一度それぞれが主体的に考えていただき、議論がされるとありがたい。

●委員

自転車の利用を増やすためには、自転車に乗る機会を増やすか、他の交通手段から転換させるかという大きく2つの手段があると思うが、どちらの方向性でお考えか。後者の場合、公共交通との取り合いにもなりかねないので、自家用車からの転換というのを強く前面に出してもよいのではないか。

●事務局

計画のそもそもの建付けとして、「通勤」「通学」「買物」「レクリエーション・観光」「災害」という活用場面ごとの利用についての計画となっており、近場での買い物を自転車へ転換し、過度な自家用車利用からの転換を目的としている。自転車と公共交通の共存が難しいことは理解しているが、サイクルアンドライドやラストワンマイル利用という形で共存できればと考えている。

●委員

繰り返しになるが、自転車と公共交通の連携が重要で、自転車は公共交通の駅までのアクセス手段として活用し、そこから公共交通を利用してもらう取組が必要である。また、自転車単体での活用推進が難しいため、他の政策との連携も重要。自転車を地球環境への対応策として位置づけ、デコ活で一体的なライフスタイルの転換を促すことや、健康増進や生活習慣病対策も視野に入れ、自転車の役割を明確化する必要がある。

八王子市、茅ヶ崎市などのアンケート結果を見ると、自転車で行ける距離内に目的地があるという市民の認識割合が高い。他都市でも同様の調査を行った際に、自分の行きたい目的地までの距離を当てはめた場合、「自転車で行ってもよい」距離に当てはまっている人が60%程度おり、その場合は自転車利用

の潜在的可能性があるので、こういったデータを示して意外と自転車で行ける人が多いことを理解してもらい利用促進につなげるべきだと考える。

企業に対して自転車通勤を推進するためには、自転車はクルマより危険であるという事故のネガティブイメージを改善するデータ提示が重要。自動車事故は10万人当たりのクルマ乗車中の死傷者数が自転車乗車中事故の5倍にもなっていることの比較や、運動不足が大きな原因の一つとされる生活習慣病による死亡者数（20歳から59歳）は、全国で5万人以上あるのに対し、自転車事故による死亡者数（20歳から59歳）は100人以下であることと比較し、自転車の安全性や健康効果を訴える必要がある。

●事務局

本日の意見・提案を参考とし、今年度末の公表に向けて改訂を進めさせていただく。

3. 閉会

事務局より閉会の挨拶が行われた。

以上