

令和 8 年度豊橋市自転車活用推進委員会 議事録

○ 日 時 令和 8 年 7 月 15 日（水） 10 時 30 分～12 時 00 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

1. 開会

委員長より開会の挨拶

2. 事業の推進状況について

（1）令和 7・8 年度自転車関連事業

事務局より、資料 1～資料 6 に基づき説明

【質疑応答】

●委員

資料 3 の青切符告知件数について、豊橋市内での告知件数は何件か。

●委員

豊橋市内では、4 月が 6 件、5 月が 1 件、6 月が 6 件、7 月が現時点で 2 件の違反者に対する検挙を行った。違反の内容については、最も多いのが車道の右側通行であり、その他にも、一時不停止違反や信号無視、携帯電話使用について、市内でも検挙を行った。

●委員長

青切符の導入により、危険を誘発する行為が減っている実感はあるか。

●委員

悪質な違反は青切符で検挙されることが市民の方々にも浸透しており、自転車の走行マナー向上を実感している。

●委員長

青切符の導入とともに、やはり交通ルールの定着が必要である。自転車は被害者にも加害者にもなりうる。青切符の導入により、正しい交通ルールが定着するのであれば、それはとても良いこと。警察ではどのような取り組みをされているか。

●委員

上り旗を使って市内各所で街頭啓発を行っている。特に、豊橋公園南側のスクランブル交差点では、車道を走行しているが、歩行者用信号で交差点に進入する方もいることから、市民の方から正しいルールの周知に努めてほしいという要望をいただいている。そのため、同交差点での啓発活動に注力している。また、ヘルメット着用の呼びかけや、様々な団体の交通安全講話等を行ったり、自転車の交通ルールに関する問い合わせに個別で対応したりしている。

●副委員長

青切符の導入は、非常に効果があったように思う。課題として、車道しか走行できないため、歩道を走行すると即座に青切符を切られてしまうという誤解が生じて、自転車利用をやめてしまうことにより、自転車の活用推進に逆行することが懸念される。原則、車道を走行するというのは事実であるが、歩道の走行も認められているということを周知していくべき。

●委員長

故意でなくとも違反をしたら青切符を切られてしまうという誤解も生じているように思うため、誤解しやすい交通ルールについて、行政から周知するような取り組みの必要性を感じる。

●事務局

資料4に関連して、駅を起点としたシェアサイクルの活用を推進したいと考えている。各交通事業者からシェアサイクルにどのような期待や懸念をされているか伺いたい。

●副委員長

シェアサイクルには、公共交通と連携したラストワンマイルにおける使い方が求められており、公共交通との共存共栄を図る必要がある。シェアサイクルの利用を推進するためには、どのような使い方を想定するかという点を踏まえて、広報・啓発をするべき。交通事業者にのみ頼るのではなく、より積極的に利用促進を行うような行政側からの働きかけも必要である。

●委員

シェアサイクルを二次交通として利用していただければよいと考えている。渥美線のサイクルポートでは、大学生が日常的に通学に利用している。競輪場前や赤岩口にも設置しており、観光にも利用しているが、通学利用の方が比較的多いという状況である。シェアサイクルは、目的地にサイクルポートがないと利用しづらいため、サイクルポートの増加によって利用が促進できると考えている。

●委員

シェアサイクルに限らず、自転車利用者の中には、駅前の駐輪場に自転車を停めて、路線バスに乗り換えるということをされている方もいる。個々の移動のニーズを把握することが必要である。

●委員長

豊橋市のシェアサイクルは、まだ一般にあまり浸透していないように感じる。利用者の増加によって、さらにサイクルポートを増やすことができるという側面もある。シェアサイクルの存在をより広く周知する取り組みが必要である。

●事務局

シェアサイクルの利用については、キャッシュレス決済アプリと連携しており、同アプリ内で必要情報の入力が省略できたり、返却先のサイクルポートの予約ができたりする。一度使い方が分かってしまえば、非常に便利なサービスであると感じた。

●委員長

特に若年層ではキャッシュレス決済アプリが主流である。いかにして最初の利用をしていただくか方策が考えられると良い。

●委員長

通学場面の施策について、県立高校において、ヘルメット着用を条件として自転車通学を認めるといった趣旨の新聞記事を目にしたが、学校ではどのような働きかけを行っているか。

●委員

自転車で通学している学生は多数おり、青切符の導入も含めて、交通安全教室を行っており、その中でヘルメット着用についても啓発を行っている状況である。愛知県教育委員会からも、新入生に関しては「あいちの高校生 自転車安全利用5則」を踏まえて、自転車許可願を提出いただくようにしているが、ヘルメット着用は一般的にはあくまで努力義務であるため、校則でヘルメット着用を義務付けるような措置は難しい。県立高校として指導に努める中で、徐々に着用率が上がっているような状況である。

●委員

私立高校についても、県立高校と同じように、愛知県教育委員会からの通知を活用して、生徒への指導を行っている。自転車通学の割合に対して、ヘルメット着用率は依然として低い状況であるが、ヘルメット着用者は徐々に増えている実感はあるため、長い目で見て、安全意識が高まることを期待している。一方で、校則でヘルメット着用を義務付けるような措置はしておらず、都度、必要に応じて生徒には指導啓発を行っている状況である。

●副委員長

資料2の通学場面において、リーフレットを配付し、自転車通行の原則や注意事項、自転車利用のメリットについて周知したとあるが、より詳細なデータを用いて啓発を行うべきである。健康効果や環境効

果、経済効果など、実際に自転車を利用した際に得られるメリットを数値として示すことが、利用促進に有用である。

企業側が自転車通勤の促進に積極的になれない理由として、自転車の事故への懸念がある。これには走行空間の整備で対応する必要があるが、実態としては、同じ人口あたりの交通事故死傷者数は、自転車より自動車の方がはるかに多い。医療費の削減という観点についても、自転車通勤によって、本人の医療費負担の削減に加えて、企業にとっても、健康保険料負担の削減を図ることができるため、個人だけでなく企業もメリットを享受できるということを含めて、啓発を行うことが重要である。

資料5の逆走自転車への注意喚起看板については、なぜ逆走が危険であるのかということに立ち返って啓発の仕方を考える必要がある。

シェアサイクルのメリットは5つある。1つ目は自転車の放置がなくなること。2つ目はアシスト自転車が多いこと。3つ目は、個人の点検や整備が必要ないこと。事業者によって定期的に点検・整備が行われている。4つ目は、保険がかかっていること。5つ目は交通ルールの周知に努められていること。シェアサイクルを利用する際に専用アプリを見ると、安全啓発のルールが掲出されていて、それを必然的に目にすることになる。これらのメリットを踏まえて、もっと利用を呼び掛けるよう、行政も積極的に啓発すべきである。

●事務局

資料2の中で、特に企業における自転車通勤の割合を上げる方策を考えているが、企業へのアプローチの仕方に苦慮しているため、アドバイスをいただきたい。

●委員

健康経営に取り組む企業は多いため、自転車通勤のメリットが具体的な数値として分かると後押しになる。他にも渋滞対策という観点があり、自動車で通勤すると、渋滞によって1時間かけて駐車場へ停めて、また会社まで歩くといった場合もあるが、自転車であれば渋滞の影響もなく、会社の目の前まで行けるというメリットがある。そういった利点についても周知に努める必要がある。ただし、渋滞で困っている企業は明海地区や県境地域といった郊外に多く位置しており、自転車通勤ができる方が限られているという課題もある。

●委員

資料6について、豊橋公園内は元来、条例によって自転車を含めた車両の乗り入れは禁止されている。規制を新たに始めたのではなく、公園内の表示や柵の増設によって、啓発を行ったということである。豊橋市だけが禁止しているという性質のものでもない。豊橋公園を通行する歩行者の方から、高速走行する自転車が危険であるという声が寄せられているため、青切符導入を契機として、自転車が車両であることをしっかりと認知していただきたい。

(2)「豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030 改訂版」の目標値の達成状況

事務局より、資料7に基づき説明

●副委員長

市街化区域内の自転車の利用率について、調査概要はどのようなものか。

●事務局

この調査は豊橋商業高等学校の生徒が実施しているものであり、毎年同じ地点において、8時から16時に行っている。調査結果を分析したところ、8時から9時、15時から16時の通学時間帯については、令和元年度と比較してあまり変化がないが、コロナ禍を経て、9時から15時の時間帯は、自転車利用者の割合が6割程度まで減少したことを確認している。

●委員長

同指標について、過去5年間の推移を見ると、このくらいの上下は統計的に見て有意な増減ではなく、利用者の状況が変わっていないあるいはやや減少傾向という形でとらえるべき。利用状況を改善するための努力が必要である。

通勤時については、渋滞の影響が大きい企業での活用等が考えられる一方で、業務活動時では、啓発対象の企業群が変わるように思うが、その点についてどうか。

●委員

企業の業務活動において、自転車を活用するというのはなかなか想定しづらい。自転車で行ける範囲のみで業務が済んでしまうケースが少ないため、営業活動等は車で行くことが前提になっている。やはりシェアサイクルは、観光での利用が望ましいように思う。

●委員

当協会はサイクルフェスティバルという観光イベントを催行しているため、これにシェアサイクルを組み込めると良いと考えている。観光面での利用としては、現在1か所のみ宿泊施設にサイクルポートが設置されているが、これを増やしたうえで、宿泊、周遊していただける過ごし方を発信できると良い。

●委員長

そういった仕掛けも必要。サービスの案内に関して、宿泊施設にも協力していただいたり、あるいは来訪前にサービスを把握できるような周知の方法を考えたりすることも必要である。

●委員

市街化区域内の自転車の利用率について、調査を行っている32地点について、どれほど利用環境の整備に取り組んだかということも踏まえて評価するべきである。自転車通行帯や矢羽根など、自転車の進行方向を示している路面標示が特に効果が高いと感じているが、このような利用環境の整備をしたうえで、自転車の利用率がどのように変化したのか、整備の効果が得られたのかという観点で指標を評価するべきであるため、調査を行った32地点の整備状況を教えていただきたい。

●事務局

指標と整備延長を比較した評価は行っていない。今後、比較しながら説明ができるようにする。

●委員長

整備状況について、現状としては把握していないため、この場での回答は難しいということであるが、次回以降の委員会では、整備状況も踏まえて、指標を評価できるようにしていただきたい。

3. 閉会

事務局より閉会の挨拶

以上