

## 「平成 24 年度 第 4 回 豊橋市自転車活用推進委員会」議事録

- 日 時 平成25年2月26日（火） 14時30分～16時30分
- 場 所 豊橋市役所 西館7階 第1委員会室
- 出席委員 別紙「出席者名簿」参照
- 傍 聴 人 2名
- 事 務 局 5名

### 〔会議資料〕 ◆次第、出席者名簿

【資料1】 豊橋市自転車活用推進計画(仮称)の骨子(案)

【資料2】 自転車ネットワーク(素案)

【資料3】 社会実験・モデル事業(素案)

【資料4】 平成25年度スケジュール

【参考資料1】 豊橋市自転車活用推進計画(仮称)の骨子への意見について

【参考資料2】 通学時の自転車利用についてのアンケート結果(通学ルート・危険箇所)

## 議 事

### 1. 開会

- ・ 廣島委員長より挨拶

### 2. 議事

#### (1) 豊橋市自転車活用推進計画(仮称)の骨子(案)について

- ・ 事務局より豊橋市自転車活用推進計画(仮称)の骨子(案)についての説明が資料 1に基づいて行われた。

#### 〔質疑〕

#### (委員)

- ・ (仮称) 豊橋市自転車活用推進計画となっているが、タイトルに副題をこれから考えていくべき。例えば「わが国を代表する自転車先進都市を目指して」といったような副題が考えられる。もっともこの言葉では今後日本国内で競合する都市が出てくると考えられるので、もう一工夫あるとよいと思う。
- ・ 2ページについて、警察庁から平成24年12月27日に「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」が発出されており、それについても掲載したほうがよい。画期的な内容が記載されており、体系的な交通安全講習を年齢層問わずに徹底して実施することが重要と記載されている。
- ・ 6ページの図について、5km圏内では自転車が速いということに関連して、豊橋市の中での5km圏内の自動車の交通がどの程度あるのかを示したほうがよい。
- ・ 7ページの「健康によい」というメリットについて、社員の健康が維持されるということに加えて、欠勤の減少、工場の事故の減少等の生産性の向上の効果が見られている。企業に協力してもらうため、企業側のメリットも明確に記載したほうがよい。
- ・ 9ページの「環境にやさしい」について、家庭においてCO2排出量の割合が最も多いのは自動車であり、およそ1/3を占めている。そのため、5km圏内の移動を自動車から自転車に転換するという僅かな努力で、大きな効果が期待されるため、その点も記載したほうがよい。
- ・ 骨子(案)の中に出てくる「過度に自動車に依存しない」という表現はまさにそのとおりであるのだが、どの程度が「過度」でないのかが明らかでないため、例えば5km以内については「過度に」を取って、自動車に依存しないことをもう少し具体的に書いたほうが良い。また、何故自動車の利用が多いのかについての分析を加えるといいのではないか。
- ・ 17ページの自転車の位置づけについて、具体的に「近距離(5km以内)」と明確に記載してあるのは評価できる。
- ・ 18ページに「いきいきと自転車が走るまち」と方針を定めているが、「いきいきと自転車が走れるまち」の方がよいのではないか。
- ・ 20ページについて、自転車の免許が記載してあるが、講習を定期的に受けた人が

メリットを得ることが出来ることを具体的に記載したほうがよい。

(事務局)

- ・頂いたご意見につきまして、対応して行きたい。
- ・副題については来年度、本委員会で検討し、推進計画に載せたいと考えている。
- ・2点目の警察庁の提言については記載したい。
- ・メリットについては、ご意見を踏まえ、記載内容を再度検討させて頂きたい。
- ・11ページの自動車に依存しないと分析については検討させて頂きたい。
- ・18ページの「自転車で走る」が「走れる」ではないかという点について、事務局で議論し、この書き方としているが検討させて頂きたい。
- ・20ページのメリットについても検討させて頂きたい。

(委員)

- ・5km圏内のトリップについては、全トリップの中で5km以内のものがどのくらいを占めているのかということをも明記したほうがよいと思う。
- ・目標については、最初に掲げるだけではなく、検証も実施すべきと考えている。過半数となっているが、現在の2倍にするという表現の仕方もある。この数字は個々の実施施策において達成できる目標値の積み上げという面もあるので、実施施策との対応も考えなければいけない。

(事務局)

- ・目標については、どの部分に力を入れるのか、どのようにしていきたいかを表す豊橋市としての意思表示である。指標については、今後各論で議論することになると思うが、骨子では目標の基本的な考え方を示している。

(委員)

- ・8ページの「コストが安い」において、自転車通勤と自動車通勤について通勤の比較があるが、前提として車両の購入費も含んだ数字となっている。自動車も通勤のためだけに買うのではなく、その他の用途にも利用するものであり、通勤だけで利用する人は居ない。そのため、購入費を除いた通勤費の比較をしたほうがよいのではないか。自動車は自動車保険料におけるオプションと燃料費を中心に設定、自転車は保険料と消耗品を設定し、比較すべきである。
- ・15ページの交差点の事故のグラフがあるが、タイトルは発生箇所という表現になっているが、中身は出会い頭や右左折時など事故類型の分類である。文章とグラフで表現している内容があっていないと思われるので、修正したほうがよい。

(事務局)

- ・通勤費については精査させて頂きたい。また、交通事故数のグラフについても記載方法を検討させて頂きたい。

(委員)

- ・1ページの9行目において、自転車は「邪魔者扱い」という表現がされているが、危険視されている表現を柔らかくしたほうがよいのではないか。

(事務局)

- ・ご指摘を踏まえて、表現について検討させて頂きたい。

(委員)

- ・22ページの目標3については分担率は難しいかもしれないが、5km圏内で最優先という位置づけとリンクさせたほうがよいのではないか。
- ・目標についてはコペンハーゲンでは、バイシクルカウンターという機器を設置し、自転車の交通量を継続的に計測しており、その結果に行政関係者が一喜一憂している。
- ・目標3についても、分担率や転換率等の概念を入れ、利用促進をするという方向性が明確になるような目標になれば、よりパンチが効いたものになるのではと考えている。

(事務局)

- ・目標3について、様々な方向から検討を実施した。平成22年と比較し、平成32年の数値も必要であり、実際に測定可能な数値として、現在の案となった。委員の方で他によい案があればお知恵を貸して欲しい。

(委員)

- ・本格的な調査は予算の制約から難しいため、市民アンケートにて、パーソントリップのような質問を設けることで把握するというのが現実的な方向性ではないかと思う。参考として申し上げる。

(委員)

- ・考え方としては古倉委員のおっしゃるとおりであるが、実際に検証をするとなると難しい面もある。

(事務局)

- ・今年度のアンケートでは細かい分担率等を把握しておらず、次回以降に調査を行っても本年との比較ができないため、今回の様な提案をさせていただいている。

(委員)

- ・本日の指摘を踏まえ、事務局で一部修正すべき点もあるが、骨子(案)については本会議で了承されたということによろしいか。

(会場異議なし)

## (2) 自転車ネットワーク(素案)について

- ・事務局より自転車ネットワーク(素案)についての説明が資料2に基づいて行われた。

[質疑]

(委員)

- ・ネットワーク計画にある代替路線とはどういったものか。

(事務局)

- ・候補路線での整備が難しい場合に設定する路線であり、通常は候補路線の直近の路

線を設定することを考えている。

(委員)

- ・自転車ネットワークの延長は市内の道路延長に対して、どれ程度の割合か。

(委員)

- ・国道1号への自転車通行空間の整備は道路断面を考えると難しいため、実際に代替路線を設定することになるだろう。

(委員)

- ・参考として海外の事例では、パリでは4,000kmの全道路延長に対して、700kmであり17.5%、オランダの市街地では55,000kmに対して7,400kmで13.4%となっている。

(委員)

- ・数値を掲載すると整備する側が感覚的に分かりやすくなるのではないか。

(委員)

- ・通勤通学の路線に公共交通の末端交通の路線は入っているのか。
- ・買い物、通勤、通学を同じような断面で考えるのではなく、買い物目的ではアンケートでの高齢者の利用の割合が6割から7割と高いため、自転車通行空間の断面を広めにとるということを考えてはいかがか。ポートランドの計画では高齢者対応の空間は他の空間と違った考え方で整備をするという考え方がある。

(事務局)

- ・駅端末については、主要拠点はネットワークに組み込まれている。高齢者向けの幅広の自転車通行空間については今後検討して行きたい。

(委員)

- ・現在示されている候補路線から、ネットワーク路線の整備までのフローを教えてください。整備の難しい箇所については、最初からネットワークから除いてしまうという手法をとる予定か。

(事務局)

- ・本市のネットワークといった場合、まず基本としてはこの路線でいきたいと考えている。整備のために検討をしていく中で、整備の実現可能性、代替路線による対応等を考えながら整備路線を決定していく予定である。その上で、代替路線も難しい場合にはネットワークから外すこともありえる。
- ・その後、優先的に整備すべき重要路線を選定して、実際の整備のスケジュールを作りたい。平成32年度までに今回お示ししている路線を全て最終的な整備形態とすることはできない可能性もあるが、暫定的な整備形態や安全対策等も含め、ネットワークとして機能するようにしていきたい。
- ・先ほどの延長であるが、豊橋市全体の道路延長が3,700km（国道県道市道含む）であり、自転車ネットワークはその3.6%を占めることとなる。

(委員)

- ・このネットワーク計画は市民にアピールをしていくのか。

(事務局)

- このような計画があるということは広く広報していくことが必要と考える。またどこを優先するか、スケジュール等の整理の仕方も併せて可能な範囲で明らかにしたい。

(委員)

- 3 ページ下の車道混在の形態について、宇都宮市では 3.5m の車線幅員に、1m の幅の矢羽根を設置する社会実験を行っている。先日現地を見てきたが、ほとんどの自動車が矢羽根を踏まずに通行しており、大型車も自転車が通っている場合は自転車や矢羽根から距離をとって通行するなど、効果があることが確認されている。

(委員)

- この候補路線が全て整備出来れば自転車先進都市と言える規模になるのか。

(事務局)

- 候補路線が全て整備出来れば、間違い無く先進都市と言えると考えられる。ただし、平成 32 年度までにすべての路線を整備させるのは難しい。事務局としては、自転車の扱い方やハードとソフトの両方の施策をあわせて先進都市となることを考えている。

(委員)

- ネットワークの延長だけで先進都市となるわけではなく、自転車の位置づけや扱い方、ソフト施策などすべてを含めて、自転車先進都市となるのだと考えられる。

(委員)

- 他の自治体におけるネットワーク計画についての状況はどうか。

(委員)

- 外国でニューヨークでは 2,900km、奈良県は 593km、静岡市が 294~5km、東京都では 20 年後、220km の目標を定めている。このうち奈良県は既に半分が整備済みであるが、内容としては現状の道路からそのまま選択し、標識によりネットワークであることを示したり、安全を確保するなどしており、道路空間をどのように考えるかは自治体によって考え方が異なる。
- 先進的な取組みを行っている都市としては宇都宮市が挙げられるが、現在では 20 数 km となっている。自転車の通行空間については質の問題もあり、ガイドラインに従ってこれだけの距離を整備すれば、わが国の計画では今のところトップクラスになるのではないかと。

(委員)

- ネットワークについては掲げているというだけではいけない。
- 本格的に行うのであれば、ネットワーク路線それぞれについて、例えば「何々通り」といった名称をつけたり、路線に番号を付けたりといったことも考えられる。

### (3) 社会実験・モデル事業（素案）について

- ・事務局より社会実験・モデル事業(素案)についての説明が資料3に基づいて行われた。

〔質疑〕

(委員)

- ・停車帯が 1.5m という幅員がある場所で、青のラインが 15cm では見にくいのではないかと。通学路にもカラー舗装を実施しているが、全面を塗ったほうが見やすい。コストの視点もあると思うが、なるべく見やすい整備をした方がよい。

(事務局)

- ・ガイドラインではレーンを塗る際の幅等についての指定はされていない。事務局内で検討した結果、通学路と区別が付き、混乱がないようにあえて全面ではなくしたという面もある。その代わりに、ピクトを設定している。幅が広いほうが見やすいというのはおっしゃるとおりであり、予算の関係もあるが、社会実験では区間ごとに違う幅を設定するなどし、青のラインの幅についても検証したい。

(委員)

- ・交差点部では矢羽根は外側線の外側に設置するのか。また、出来るのであれば右折レーンを狭めて自転車の通行空間を 1 m 程度確保することはできないのか。

(事務局)

- ・右折レーンを狭めることも考えて、警察とも協議したが、現状を変えるのは難しいという結果になり、今回は車線で自動車と混在することとした。
- ・交差点部では外側線は消すことを考えている。

(委員)

- ・この通りについて大型車両の混入率はそこまで多くないと思うが、例えば右折帯を 2.5m まで狭め、自転車通行空間をできるだけ広くとることはできないのか。

(事務局)

- ・そういった可能性も含め協議を行ってきた。ただ、委員会で再度このような意見をいただいたという経緯を踏まえ、再び協議をしていきたい。

(委員)

- ・二段階右折する自転車の交差点内での滞留場所の確保はどうなっているのか。

(事務局)

- ・今回の実験では設けていない。ガイドラインにおいても、混在の場合には滞留部は設けられていないため、設けない方向で考えている。

(委員)

- ・自転車通行帯が交差する場合、通行帯が交差して作られることになるのか。

(事務局)

- ・南北に交差する道路も同様の処理をした場合、矢羽根は交差する形となる。

(委員)

- ・自転車を実際に運転していて、矢羽根が交差した場合は交差するところに滞留してしまうことが危惧されるので、改善例について検討していただければと思う。

(事務局)

- ・宇都宮市での社会実験の実施結果などをヒアリングしながら今後検討して行きたい。

(委員)

- ・交通安全教育プログラムにおいて事例として出していた自転車免許について考えた場合、免許という意味合いを強くすることに意義があるのではないか。例えば高校で自転車通学を始める場合、必ず中学校で取得した免許が必要であるというように連携ができれば、免許の意味合いが変わってくる。中学校と高校とで連携していく必要があるが、そうした施策は行政にバックアップしていただきながらできる施策ではないかと思う。

(事務局)

- ・自転車の免許証の有効性について調べると、効果があるということを聞いている。本市でも実施している学校があると聞いている。全校が無理であればモデル校として実施できないかと考えている。
- ・小学校や高齢者は交通安全教育が行われているが、中学、高校、成人ではあまり実施されていないという現状を踏まえ、全世代的な交通安全教育の実施ができないかと考えている。

(委員)

- ・4ページの取り組み1については中高生が対象となっているが、実施箇所が吉田方小学校の前であり、小学生も授業後になれば多く乗っているため、小学生に対する交通安全教育の取り組みの位置づけについてお聞きしたい。

(事務局)

- ・小学生は歩道を自転車で走っても問題はない。ただ速度を出しがちであるため、歩道を走っていいが走り方があるということを教えるべきである。具体的な交通安全教育の内容は学校と相談しながら決めて行きたい。

(委員)

- ・中学生、高校生が交通安全を呼びかけるなど、社会活動を実施するのはどうか。人に呼びかけることで自覚が生まれる面もあり、このような社会参加も交通安全教育としていいのではないか。
- ・走りやすさマップについては、路肩の広さが1m未満か1m以上かの違いや交通量等、数字等を客観的な指標で量的に計測して、数字を表示できるとよいと考えられる。

(事務局)

- ・この場所での実施を検討しているということは今回はじめて公表させていただいて

おり、まだ学校等に協議はしていない状態である。今後は地元と話をしていき、交通安全教育など具体的な内容についても協議を進めていきたい。

- ・走りやすさマップについても今回はじめて提示する。今後調整を進めたい。参加事業所からもご意見を伺いながら実施していく。

(委員)

- ・交通安全教室はすべての小学校で実施している。そのため、誤解を招かないように「連携しながら進めていく」という表現がいいのではないか。

(4) 平成25年度スケジュールについて

- ・事務局より、平成25年度スケジュールについての説明が資料4に基づいて行われた。

〔質疑〕

- ・特になし

3. その他

- ・特になし

4. 閉会

以上