

## 豊橋市自転車活用推進計画に関する委員会等意見とその対応

### 1. 平成 24 年度 第 4 回委員会における意見とその対応

	項 目	委員会意見	対 応 (案)
1	計画の タイトル	(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長) ・タイトルに副題をこれから考えていくべき。	○事務局としての案を作成。第 2、3 回委員会で議論して頂きたい。
2	はじめに (国の動き)	(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長) ・警察庁から平成 24 年 12 月 27 日に「自転車の交通ルール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。	○図 1「近年の国による自転車関連の提言等の状況」の中に整理。 ○内容についても交通安全施策等を検討する際の参考とする。
3	はじめに (その他)	(豊橋市自治連合会常任理事 長阪保委員) ・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。	○別の表現を検討したが、同等のニュアンスを持つ表現が無いため現状この記載とした。
4	メリット (近距離の移動)	(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長) ・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。	○現状と課題の部分に、中京都市圏パーソントリップ調査結果から抽出した 5km 圏内の移動の割合を整理。
5	メリット (健康)	(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長) ・「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。	○社員の健康維持について、メリットの部分に、株式会社シマノにおける社内実験の結果を整理。
6	メリット (コスト)	(中部地方整備局名古屋国道事務所事業対策官 伊藤博文委員代理) ・「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が、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る。そのため、購入費を除いた通勤費の比較をした方がよいのではないか。	○車体の購入費以外で比較をする文章に変更した。
7	メリット (環境)	(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長) ・「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、5 km 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。	○メリットの部分に、豊橋市全体の CO2 排出量と、その中で自動車による排出量を整理。

	項目	委員会意見	対応（案）
8	現状と課題 （過度な自動車利用からの転換）	<p>（榑三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>（豊橋技術科学大学建築・都市システム系教授 廣島康裕委員長）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「過度に自家用車に依存しない」という表現については第5次総合計画と表現を揃えるため現状この記載とする。</li> <li>○自動車の利用が多い理由については参考資料の中へ記載を検討。</li> <li>○現状と課題の部分に、中京都市圏パーソントリップ調査結果から抽出した5km圏内の移動の割合を整理。</li> </ul>
9	現状と課題 （事故）	<p>（中部地方整備局名古屋国道事務所事業対策官 伊藤博文委員代理）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○文章、グラフタイトルを修正。</li> </ul>
10	基本方針2 （自転車免許）	<p>（榑三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>（東三河南地区公立高等学校長会代表 竹下裕隆委員）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事例として出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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○具体的に事業を検討する際に、自転車免許及び講習に併せたインセンティブの付与ができないか検討。</li> <li>○中学・高校とで連携した取組みについても事業の実施段階で検討。</li> </ul>
11	目標	<p>（豊橋技術科学大学建築・都市システム系教授 廣島康裕委員長）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標については、最初に掲げるだけでなく、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。</li> </ul> <p>（榑三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○分担率については、現時点でのデータを取るのが困難であるため、現在の自転車の利用頻度の視点で記載。</li> <li>○なお、計画の中間見直し時においてアンケート等を実施し、分担率の把握を考えている。</li> </ul>

## 2. 平成 25 年度 第 1 回委員会における意見と対応

	項 目	委員会意見	対 応 (案)
1	施策の整理の方法	<p>(豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授 廣島康裕委員長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目標、スケジュール、重点施策はどのように繋がっており、どのような判断で決定したものなのか。</li> <li>・ 冒頭から優先施策が出てくるのではなく、先に施策を整理した上で優先施策を選定する構成にした方が説得力があると思う。</li> <li>・ 重点施策として選定した理由を書くべきである。</li> </ul> <p>(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤ではネットワークの形成のみが重点施策となっているが、ハード施策とソフト施策の両方を取り入れないと一面的という印象である。</li> </ul> <p>(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重点施策の説明については、具体的なデータも含めて、丁寧に説明すべきではないか。目標 3 の分担率については、そこを目指して頑張るというチャレンジングな目標でもよいと思う。ただし、目標を目指すための施策は具体的にすべきである。施策の体系的な整理についても検討してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 実施施策、重点施策の考え方について、見直しを行った。</li> <li>○ 重点施策という考え方はせず、通勤、通学、買物に対応した事業を 3 つの主要施策としてまとめ、それぞれについてハード、ソフト両面で取り組む構成とした。</li> <li>○ また、各施策の中で、市の現状と課題を踏まえ、優先的に前期から取り組む施策を整理。</li> </ul>
2	目標と施策の関連	<p>(豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授 廣島康裕委員長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目標に裏付けがないように感じる。施策レベルで目標を達成するための本気度が見えない。</li> <li>・ 目標と施策、重点施策の関係は図の活用なども含めて、うまく説明していただきたい。</li> </ul> <p>(中部地方整備局名古屋国道事務所長 板倉信一郎委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ この目標値はチャレンジングなものだと理解したい。この施策を実施した場合これくらい効果がある、この施策も同時に行えばこれくらい見込めそうといった道筋を示せないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 目標の数値は各数値の積み上げではなくチャレンジ目標として記載。</li> <li>○ 実施事業の体系において、基本方針に対応する形で目標を整理。</li> </ul>
3	実施施策のスケジュールについて	<p>(豊橋市副市長 有安敬委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施策のスケジュールが計画期間後期の後半になっても検討のままのものもある。スケジュールについては再度検討する必要があるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ スケジュールを再度見直し、計画期間内に実施する事業を精査。</li> </ul>

	項 目	委員会意見	対 応 (案)
4	自転車の利用促進と交通事故	<p>(東三河南地区公立高等学校長会代表 藤原照明委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高校生の立場からは、マナーが悪いまま利用促進を図ると事故は増える可能性がある。どこから手掛けていくかを慎重に考えていくべきではないか。</li> </ul> <p>(豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授 廣島康裕委員長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全やマナーは利用促進の手段的な意味合いで捉えている。本計画の目標はあくまで自転車の活用推進であり、そのために安全性を高め、マナーを向上するということに捉えてはどうか。</li> </ul> <p>(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車利用を促進すれば事故が増えるわけではない。ヨーロッパでは概ねその傾向が表れている。利用促進を図ることで自転車利用者に自覚が生まれ、行政は責任が問われるため真剣に取り組むようになる。利用者も自転車が増加することで注意するようになる。この3点により、事故が減少または横ばいで推移することが様々な国で示されている。</li> </ul>	<p>○通学目的の施策の中で、交通安全教育関係の事業を優先的に実施するよう位置づけた。</p> <p>○基本方針2で、学生だけでなくすべての世代に交通安全教育をすることをうたっており、利用促進と交通安全教育を双方行なうことで、事故削減を目指すことを考えている。</p>
5	高齢者への対応	<p>(榊三井住友トラスト基礎研究所研究理事 古倉宗治副委員長)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重点施策は、通勤と通学目的に対応するものとして2つが掲げられているが、高齢になるほど自転車の利用頻度が高くなる傾向も表れている。高齢者に対して、買い物で使いやすいネットワークの構築で、生活の脚を守ることが重要ではないか。自転車レーンを例にすると、高齢者のふらつき運転に対応し、通常1.5m幅を1.7mにするなどがあってもよいのではないか。</li> </ul> <p>(中部地方整備局名古屋国道事務所長 板倉信一郎委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資料の中で通勤ネットワークのみが具体的に示されているが、どういう位置づけなのか。優先順位は、高齢者対応等の観点も含めて戦略的に考えるべきである。</li> </ul>	<p>○高齢者の利用が多い買物目的の施策の中で、高齢者対応の観点を盛り込んだ。</p>
6	自転車のメリットの教育	<p>(豊橋市立小中学校長会代表 竹内 輝委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全教育と合わせて、環境や健康面などの自転車のメリットを、子どもの頃から積極的に伝えていくことも必要である。</li> </ul>	<p>○「自転車利用によるメリットの教育」の事業の中で積極的に進めて行くことを考えている。</p>
7	学校での交通安全教育	<p>(豊橋市立小中学校長会代表 竹内 輝委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 私の学校では子どもに自転車の整備・点検票を渡して家庭で行ってもらっている。安全教育を安全生活課に頼るのではなく、様々なネットワークを使って取り組んで欲しい。</li> <li>・ 小学校では、自転車安全教室は3年生にしか行われなない。5、6年生でも1回実施すれば安全意識がより高まると思う。</li> </ul>	<p>○本計画では「交通安全上の課題に応じた安全教育の実施」のみの記載であるが、今後、具体的に事業をする中でご指摘の点を踏まえ、進めていくことを考えている。</p>