

令和5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5年7月24日（月） 午後1時30分～3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 7名

1. 開会

- ・委員長より開会の挨拶が行われた。

2. 報告

（1）令和4年度自転車関連実施事業及び豊橋市自転車活用推進計画「2021-2030」に基づく目標値の達成状況について

- 事務局より、資料1、資料2に基づき説明

【質疑応答】

●委員

ヘルメット着用の努力義務化について4月から盛んに報道されており、多くのお客さんに買いに来てもらっている。一方、買い物に行くにしてもヘルメットの扱いに困ることから、車で出かけようという自転車推進と逆の現象も生じている。ヘルメットの使用中は良いが外した時に邪魔になる、自転車に置いておくと盗難に遭うなど現場の声もあることを承知しておいてほしい。

ヘルメットの購入補助については、愛知県の場合は対象者が満7歳以上18歳以下の児童と満65歳以上の高齢者で中間層の補助はないが、豊橋は全年齢が対象となっており、非常にいい施策だと思う。

●委員長

持ち歩くのは難しいと思うので自転車にセットする鍵を付ける方法があると良い。

●委員

鍵を付ける方法はあるが、そこまでやりたくないといった感じ。自転車利用促進ではなく、マイナスに動いているのは辛いところもある。

●副委員長

ヘルメットの件について、いくつかの駐輪場の管理者に聞いたところ、かごに入れておいてヘルメットを盗まれた話は聞いたことはないとの回答であった。実証的にもう少ししっかり調べた方が良いと思う。

聞き取りの中で、駐輪場にヘルメット用のロッカーを用意するなどの対応をしたいと聞いている。ヘルメットの着用義務によって自転車利用の抑制となるのは本末転倒なので、安心して使ってもらえるシステムを勉強していきたい。

●副委員長

資料 1 の 2-3 健康経営推進事業について

全国の健康経営企業 14,000 社くらいある中、豊橋の企業は健康経営が進んでいると思われる。健康経営企業に約 2,000 通のアンケート調査を行ったところ、健康経営としての取り組みの中に、自転車通勤を項目に入れている企業は 0.9%と少なかった。

自転車通勤は健康経営として良い取り組みであり、自転車の活用推進となる。豊橋市の健康経営企業は自転車通勤を健康経営の一つとしているところがどのくらいあるのか、把握していただけると良いと思う。

●事務局

豊橋の健康経営企業として登録されている事業所は 160 社あるが、その中で自転車通勤を健康経営としている企業がどのくらいいるかは把握できていないので、健康部局と連携しながら確認していきたい。

資料 2 の自転車通勤率の算出については、従業員 50 人以上の事業所に対してアンケート調査をしており、その事業所の中に健康企業は入っていると思う。健康経営企業に対し、健康部局と連携して自転車通勤による健康効果などの情報啓発を行っている。

●委員長

資料 2 の自転車通勤率の割合について、分母と分子の考えを教えてください。

●事務局

聞き取りをした事業所のすべての従業員数を分母とし、その内の自転車通勤者数を分子として算出している。

3. 議事

令和 5 年度自転車関連実施事業（案）について

●事務局より、資料 3 に基づき説明

【質疑応答】

●委員

自転車通学者の現状として、昔と比べると圧倒的に自動車送迎が多くなっている。一方で安全が確保されていないと自転車通学を呼びかけるのが難しい状況もある。資料の中にもあるが、自転車通行空間が整備されることで、はじめて自転車の活用を力強く呼びかけられると思っている。高豊中学校は国道 4 号沿いにあるが、自転車通行の原則となる車道を走ることは非常に危険を感じる。

そのような中、気になっているのは国道まで伸びている雑草である。子供たちが雑草を避ける際に接触事故などの危険が生じるため、通行空間の整備の中には除草作業も関連して位置づけられているか。

●事務局

計画の中には除草の位置づけはない。しかし、自転車走る場所は原則車道であり、安全の確保は必要である。道路管理者（国・県・市）で草刈りは定期的に行っているが、予算面でも行き届いていない箇所もあると思う。危ない箇所があれば、地域から声をあげてもらえれば行政で対応できる。

●委員

豊橋市内の県で管理している道路は維持管理課で行っているが、草を刈るには予算が必要となるため、常にきれいにするのは難しいところである。道路区域は行政で草刈りできるが、民地については土地所有者の方に切ってもらう必要がある。何か危ない箇所があれば県の事務所に連絡いただければ状況確認を行い、危なくないように対応する。

●委員

草だけでなく街路樹も危ないところもある。

●委員

通行に支障のあるような街路樹であれば管理者で対応する。また、道路パトロールもしながら対応している。民地でも所有者に切ってもらおうよう連絡を取っている。すぐに対応できないこともあるが、危険があれば連絡してほしい。

●委員

街路樹や雑草などは除草・剪定はしているが成長に追いつかない部分もある。道路パトロールも車に乗って確認しており、歩行者目線・自転車目線ではパトロールできてない。気になるところがあれば携帯電話から#9910にかけると各道路管理者につながるため、状況を伝えてほしい。

●委員長

道路管理者が危険となっている箇所を全て見つけ出すのは難しいので、情報を吸い上げるためにも連絡先（#9910）があることを周知できると良いと思う。

●副委員長

資料3 2-6 通勤手当の加算の見直し（廃止）について、名古屋市役所が全国で初めて自転車通勤手当を増やすことで差別化を図り、自転車通勤が2倍に増えた。脱炭素、健康増進、脱生活習慣病などとして全国に名声がとれている。豊橋もぜひ頑張してほしい。

自転車通勤の推進や健康経営を市役所が先頭として進めている中で逆行となる。利便性で言えば車が勝る中、脱炭素等を進める市役所として、自転車を優遇していかなければ、企業にも広がっていかない。先頭を行く豊橋市としてぜひ継続すべきである。

●委員長

この議論は、国からも指導されているのか。社会の流れに逆行されているような感じもする。

●事務局

継続させたいところではあるが、議会の中で「職員の通勤手当を自転車だけ特別扱いすることは、地方自治法上において問題がある」と取り上げられ、今の制度をそのまま維持するのは非常に難しい状況である。

●委員長

資料2の指標「通勤時の自転車利用率」について、業種別で利用率が異なることに対し、今後どのような取組を行っていくのか教えてほしい。

●事務局

その分析は最近分かったことであり、業種別に対応した施策はまだない。しかし、オフィス関連企業など自転車通勤を行いやすい業種をターゲットとした取り組みが良いと考えている。

●委員長

昨年の取組の件で資料1の4-9について、実施しなかった理由として「協会の他の事業が予定通り実施できたため」とあるが、令和5年度ではまた実施というのはどういうことか。

●事務局

資料1の4-9は、コロナ等で他の事業ができなかった場合に、実施しようとしていた事業であった。他の事業が無事にできたため、実施しなかったという理由である。令和5年度も令和4年度と同じ考えで、実施する可能性があるということ。

4. 自転車通行空間整備について

(令和4年度末時点) 自転車通行空間の整備状況、自転車通行空間整備における今後の取組及び花田大崎線の自転車交通量調査結果について

●事務局より、資料4に基づき説明

【質疑応答】

●委員

出来れば自転車は歩道を走ってほしい。バスから降りたお客さんと後ろからきた自転車と接触した事故が今年度に2件発生している。運転手は道路状況を確認して乗客を降ろす、という手順はあるが、お客さんが続けて下りる場合は出口ばかりを見てられない。

駅前の歩道は自転車歩行者道路となっており、今後整備していく中で、歩道側に自転車道を整備できれば良いと思っている。名古屋市は歩行者と自転車が完全に分かれているところもある。

●委員

今の事故の状況について、自転車は歩道を走っていたときか。バスと歩道との隙間の車道を自転車が来たところで接触したのか。

●委員

車道です。

●委員

バスが停まる時は、車道と歩道との間を詰めて、自転車が通れないくらい寄せて停まれないのか。

●委員

詰めれば詰めただけ、街路樹等の接触の危険性が高くなり、臨機応変な対応が必要となる。

●委員

サイクリストとしては隙間を通れなくなるようにブロックしてくれた方がいい。中途半端に空いていると間を走行してしまう。自転車通行帯にバスが停まっていれば、自転車は止まらないといけない。自転車通行空間整備事業というのは、自転車は車道を走り、車の運転手に自転車を認知してもらう方が事故も減ると思う。街路樹などで見通しが悪い歩道から急に自転車が出てくる方が危ない。

●事務局

整備手法としては路肩で 1.0~1.5メートル幅がとれれば自転車通行帯を整備している。幅を確保できない道路は矢羽根を整備している。整備区間にバス停があれば、バス停の路面表示も整備しており、自転車利用者からするとバスが停車する場所と分かるようになっている。

バスの止め方にも検討の余地はありそう。

●委員長

自転車は車両として扱われるため、隙間を走る場合、自転車側はバスから人が降りてくる可能性を予測しないとイケないのでは。隙間を抜ける行為に問題あるか。

●委員

自転車はバスが停まっていれば止まらなければならない。もし追い越す場合は右側からとなる。バスは歩道寄りに停めなければ自転車が通れてしまうと自転車が入ってきてしまうので、ブロックしてもらうのは一つの手段である。今後、バス事業者の意見も参考にして、道路管理者と協議していき、幅寄せできるような整備ができると良いと思う。

●委員長

自転車利用者に対し、バス停車時の通行の仕方について啓発すべきだと思う。

●委員

バスの運転手側として事故のリスクを減らすために、幅寄せできるような工夫をしていくことが必要だと思っている。

●委員

バスの車体は長く、ハンドルを切ると大きく動き、接触の危険がある。

●委員

バス路線の運行本数が多いところは事故のリスクも高くなるので、ソフトやハードの安全対策が必要。

●副委員長

資料4の自転車通行空間の整備状況を市民へ伝えるためには、全体のネットワークの延長と整備延長が分かるようにして、全体像を示した方が良い。東京都の自転車通行空間整備推進計画では2040年の将来像を示している。豊橋市も将来像を示して、市役所も頑張っていることを示し、その代わりに、市民へヘルメット着用などの協力を打ち出せると良い。

●事務局

全体像のネットワーク延長は219kmで、そのうち整備延長は27km。

優先整備路線が53kmとなっていて半分くらい整備している。予算の中で毎年1~2kmの進捗で進めている。まずは優先整備路線を整備していきたい。

●副委員長

ドイツなど外国ではネットワーク計画に農道の活用があるが、日本のネットワーク計画にも農道の位置付けはない。将来的には海外のような農道をネットワークに取り込むなどの活用ができると良い。

●委員

整備を進めている一方で、車を運転する立場としては自転車利用者のマナーが気になる。標識があっても止まらない自転車があり、どのような動きをするか分からない。お互い気持ちを理解し、良い環境で交通ルールを守り、安全を保ち、お金をかけずに環境作りができると良い。

●事務局

マナーについては、安全生活課と警察と連携しながら安全教室を行っている。なかなかルールを守れていない人もいるが、引き続き、啓発を行う。親からの教育などもあり、色々な分野と連携しながら啓発を行う必要があると思う。

●委員長

意識啓発は時間がかかるとしている。モデル校などもやっているのだから、学校に対して行っていると

思うが、企業に対しての安全教室なども継続的に考えていければ良いと思う。

●事務局

一般向けの安全教室もできるようになっているが、申し込みはない状況である。

●委員

ヘルメットの補助制度を利用される人がいる中、そのような人に自転車5則を渡せると良いと思う。せつかくの啓発の機会を逃している。仰々しい安全教室よりもチラシが良いのでは。

●事務局

関連部署に伝えていこうと思う。

4. 閉会

- ・事務局より閉会の挨拶が行われた。

以上