

令和3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3年7月28日（水） 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 6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2年度の事業実施状況及び豊橋市自転車活用推進計画（前計画）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】

●副委員長

①電動アシスト自転車の購入補助に関して、補助を受けた人の市民意識の向上などが分かるようなヒアリングやアンケート調査を行っていただければ紹介いただきたい。静岡県袋井市では、高齢者の移動回数が電動アシスト自転車の購入により1.4倍、移動距離が1.6倍になった。電動アシスト自転車はスピードが出て危ないと言われるが、ふらつきが少ないといったメリットがある。また、一時停止をしても再発進がスムーズといったメリットもある。安全性の向上や行動範囲が広がるといった利点について検証されると良いと思う。

②資料1の「共通」の安全教育について、豊橋市のデータではないが、自転車の事故件数は東京が1番多く約13,000件、2番目が大阪、3番目が愛知県で約7,250件で愛知県は非常に自転車事故が多い。自転車事故のデータを示しながら安全教育をすれば内容が研ぎ澄まされて、聞いている人に届くと思う。そういったことを入れながら安全教室をされていたのかという実態を教えてほしい。

③資料1～5のサイクルトレインのPR強化について、全国的にもやっているところはあるが、このように自転車のマークを外装側面に取り付けているところは珍しい。さらに、駅のホームにも表示しているのは全国でも実例が少ないように感じる。どこかの参考にしたい実例があれば教えてほしい。このPR強化はサイクリングとしての活用があると思うが、日常利用的に平日昼間の買い物や用事にもどんどん使ってもらえれば公共交通の利用促進にもつながると思う。

●事務局

①本市の電動アシスト自転車購入補助は、再生可能エネルギーのまち推進課と安全生活課が行ってい

る。安全生活課が補助している高齢者の運転免許返納に関する補助では、自家用車から自転車へ利用が転換することが分かる。再生可能エネルギーのまち推進課が補助しているものについては、昨年度まではアンケートを取っておらず、今年度、利用目的などに関するアンケートを実施している。また、内容がまとまり機会があれば紹介する。

②安全教室は安全生活課が主体となり、高齢者 50 人、一般 2,171 人に対して実施した。高齢者へのアプローチはまた勉強してやっていきたい。

③本市のサイクルトレインでピクトグラムを使ったデザインとして、ヨーロッパのものを参考になっている。ヨーロッパなどでは車両に大きく表示されていて、誰もが自転車に乗せられるというのが分かるようになっている。また、国内においても房総半島の BB base では、とても明快に自転車が乗れるように示してある。BB base は自転車に乗せられる専用の車両なので、あそこまでとはいかないものの、乗る人だけではなく、市民や周りの人にもサイクルトレインであると知ってもらうことは大事だと考えている。ホームでの床面表示は全国的にあるが、可能な駅は遠くから見られるようホーム上面にも設置を行った。この事業は豊橋鉄道に対して、本市と田原市が連携して補助を行った。豊橋鉄道だけではなく行政一体となってサイクリングの促進のために環境を整備している。

●副委員長

2 点目については、高齢者の事故も多いため積極的にやっていくと良いと思う。ワクチン接種も 2 回終わった人も多いので安全教室に参加してもらえると良いと思う。

3 点目のサイクルトレインについて、BB base などはどうしてもサイクリスト向けの非日常になっていると思うが、豊橋市においては PR によって日常的な利用につながっていると思う。

●事務局

説明が不十分だったため補足する。この事業に関しては豊橋鉄道の事業なので代弁という形になるが、渥美線のサイクルトレインは利用者も順に増えており、利用の仕方についてもサイクリングだけでなく、塾や買い物といった日常利用でも多く使われていると聞いている。また、都市交通課として自転車と公共交通の連携をととても大事にしており、今回の自転車活用推進計画についても記載があり、公共交通と自転車の連携も意識し、並行して進めていく。

●委員

資料 1 の 2 ページ下のとよはしエコ通勤運動について、「維持することはできた」と記載があるが、豊橋市の職員数に対して何名が自転車通勤の手当を受け取っているのか。また、年の何日以上、月の何日以上自転車通勤だったら手当を出すといった規則があるのかを教えてほしい。また、本当にその人が自転車通勤をしているのかといった運用面についても教えてほしい。

●事務局

豊橋市の職員としては、約 3,750 名。その中でエコ通勤の職員（公共交通機関利用、自転車利用、徒歩）は約 1,200 名。エコ通勤の割合としては 32.3%（令和 2 年 4 月現在）。エコ通勤対象者の確認方法については、毎月の始めに、先月のエコ通勤日数の聞き取りをし、それを基にしている。

●委員

資料 2 について、駐輪場台数の目標達成状況が未達成になっている。この 9,000 台という目標値は何に基づいているのか。算出方法などがあれば教えてほしい。市内の防犯登録数は毎年 25,000 台。買い替え周期は平均 6.5 年、150,000 台程度豊橋に自転車があると推定される。その中で通勤用に使われている自転車は 3~4%。そうすると、4,500 台から 6,000 台が通勤用の自転車になるという計算になる。その中で企業の駐輪場を使うこともあるので、それを考慮すれば駐輪場をつかうのはもっと少ないと思う。そういったこともあり、9,000 台という根拠について疑問を持っている。現在の使用状況はかなり密になっているのか。駐輪場の利用者は市内だけでなく市外の人利用もあるため何とも言えないところがあるが、目標値の改定根拠を答えられる範囲で教えてほしい。

●事務局

駐輪場の台数について、渥美線沿線、路面電車の競輪場前電停より東側の電停に駐輪場が順次設置されている。通勤通学における利用者の利便性を高めるため、前計画の後期で 8,700 台といった実績があった。それに対して実利用では、市内線において赤岩口で利用者が多い。渥美線でも高師駅や南栄駅、柳生橋駅などで利用者が多い。その中で、駐輪場によって偏りがあるため、どこでもとにかく増やすという考えはないが、駐輪台数が多いところをターゲットにして整備していく中で現状の目標値としては 9,000 台を目標値にした。

●委員

自分の資料では通学を計算に入れていないので、通学を入れると 8 割（12,000 台）程度になると思う。今の目標値である 9,000 台は個人的にもいけると思っている。

先ほど説明で工具を整備すると話があった。資料 1-3 の写真にもあったが、この写真の工具セットを整備するのか。

●事務局

そうである。

●委員

この工具は修理工具ではなく、緊急に必要なものではない。事前に調整するためのもの。修理するための原因になることは、パンクを含め足周りになる。それを事前にカバーする必要はないと思うが、突然の時への対処は考えておられないと思う。これは余談だが、現在、組合で検討していることがあり、車が故障した時に JAF を呼ぶことがあると思うが、自転車でも同じように、協力店を募って自転車にアクシデントがあった場合に回収可能なシステムを作ろうと考えている。

●事務局

JAF のようなことが自転車でも同じようにできれば、サイクリストにとっても有効な活動になると思う。市としても協力していきたい。

●委員長

サイクルピットとそのような取組みの連携は非常に面白いと思う。組合と市が連携を取って利用者がより使いやすいような環境を整えていくことは重要だと思う。

先ほどの 9,000 台の目標の根拠については特に根拠はなかったか。

●事務局

前計画後半で 8,700 台の実績があり、そこから 300 台の増加を目指すということである。

●委員長

駐輪場の台数について、150 台程度駐輪できた駐輪場が閉鎖になったことについて、閉鎖になった理由があれば教えてほしい。

●事務局

狭間南駐輪場は、現在、駅前 2 丁目のまちなか図書館などの再開発事業の影響で閉鎖になった。今後図書館利用に関する駐輪場の整備は予定していると聞いているが、一般利用のものに関しての駐輪場整備は聞いていない。

(2) 札幌通り自転車交通量調査結果について

●事務局より、資料 3 に基づき説明

【質疑応答】

●副委員長

①考察について、自転車の歩道走行台数が多いとあったが、トータルで見て歩道通行台数が多いという理解で良いのか。

②整備前後で事故が改善されているのかどうか。それについて何か把握していることがあれば教えてほしい。

③整備後の利用者へのヒアリングやアンケートによって利用者の声は拾えているのかどうか。

●事務局

①一昨年と比較して自転車交通量の総数が増加している。その中で車道を走行する数は同程度であり、歩道走行台数が増えている。

②事故に関しては、前後の比較という面ではわからないが、昨年度の計画策定時に札幌通りの事故の実態について確認したところ死亡事故は起きていないことは確認している。

③利用者へのアンケートについては取っていない。

●副委員長

せっかく整備したのであれば効果検証をされると良いと思う。例えば、東京の都道で自転車利用者と車

利用車の双方からアンケートを取ったところ、少し古いデータだが、7～8割良かったと答えた。整備したことによる双方の声が聞けると良いと思う。車道での事故件数について、矢羽根や自転車通行空間での事故はほとんど起こっていない。こういったレーンがあるところでは事故はあまり起きていないが、レーンのないところで事故が起きている。豊橋市ではどうなっているか分からないが、全国的に見ればこのように事故の減少につながっており、効果が注目されている。

●委員長

もし、タイミングがあれば整備したということを周知する意味でもアンケート調査や事故分析など警察からのデータを活用して検証してもよいと思う。

順走ピークの時間帯に集中しているように思う。逆に全部の自転車が全て車道に出ることによって車道に自転車が溜まって危ないことにならないのか。

●事務局

札木の交通量調査の時に交差点に立っていたが、特に8時前後がピークで高校生の通学者が多かった。車道を走行している自転車もいたが、それが長く縦に並ぶということは見受けられなかった。どちらかというと赤信号によって歩道に自転車が溜まっていたが、たまたま、歩行者が多くいる交差点ではないので歩行者と自転車が交錯することはなかった。もし、歩道の歩行者が多いのであれば、危ないと感じた。

●委員長

今は自転車が歩道部分にたまっているが、それが全て車道に出たときに自転車側が危なくならないのかが心配である。

●事務局

全ての自転車が原則通り車道に出た場合には、かなり長い列になると思う。札木の自転車通行空間の幅が1.5mであり、並走することは難しく1回の青信号で多い時は30～40台通行するので、それが一列に並ぶと60～80mほどになる。そうするとあまり現実的ではなくなってしまうと考えている。1列に並ぶため車と接触することはないと考えている。

●副委員長

車道上のレーンは狭く、あまり知らない人同士が横に並んで信号待ちをするスペースは考えにくい。自転車専用レーンは自動車も走行中はほとんど侵入して来ないので、そのような意味でも車との接触はあまり考えにくいと思う。むしろ、歩道に自転車が溜まって交差点に進入することによって、左折する車の巻き込み事故が多発すると考えている。街路樹やガードレールで見えないところから交差点に入ってくる自転車と車による事故件数が多いので、むしろ一列にならんでもらった方が安全かと思う。将来的な話だが、もし交通量が増えたら、ヨーロッパのように2車線化を検討してもよいと思う。

●委員

札幌通りの自転車通行空間について、学生たちにどのように周知すればよいか。市内にもあるところとなないところがあると思うし、車利用者目線としてその表示の上に車に乗ってよいのか。そのレーンの役割やルールに関して分からないところがある。生徒には入学段階でしっかり伝えるべきだと考えている。市内でのレーンの整備箇所とこのレーンの対応方法を教えてほしい。

●事務局

札幌通りに関しては、自転車に通るところに明示しているが、歩道に自転車が通ってはいけないということになっていない。仮に自転車がその歩道を通行しても違反になったりはしない。ただ、通行空間に関しては、前計画において自転車通行ネットワークの中でも優先的に整備する路線を定めている。歩道内の自転車の通行については歩行者優先なので、すぐに止まれるスピードで走るようにするなど気を付けて走行してもらう。そのようなルールについて記載したチラシを市が作成しているので、活用いただくこともできる。

●委員長

チラシの配布を予定していると先ほどあったが、配布の前に先生方に確認をもらい、不足している情報などの意見を伺い、修正した後に配布すると良いと思う。

●事務局

承知した。

●副委員長

安全利用自転車5則にもあるが、原則として、自転車は車道が原則、歩道が例外である。もちろん例外的には認められた歩道の通行も徐行であれば可能である。ただ、車道が危ないのではないかという話だと思う。しかしながら、最近は車道に出てくる自転車の数は増えているが自転車の車道での事故は減ってきている。むしろ、歩道での自転車事故は2016年から2018年にかけて約9,200件から9,700件に増えてきている。理由を簡単に言うと歩道を走っている自転車では自分は安全だと思い込んで走っているため、コンビニなどから出てくる車と出会い頭にぶつかるといったケースが多い。これが歩道事故の6割から7割を占めている。このように、歩道は必ずしも安全ではなく、むしろ事故件数は増えている。一方、車道事故は減っているという事実関係をしっかり説明する必要があると思う。

●委員

間違っって認識されるといけないので、補足しておく。自転車は車道が原則、歩道は例外とあるが、本市の自転車通行空間がある歩道でも自転車歩道通行可としてある。自転車通行空間を走りたい人はそこを走ってくださいとなっており、明記しているだけで、必ずしもそこを走らないといけないということではない。なぜかという、いきなり市内の歩道を自転車通行不可にしまうと必ず混乱が生じるため、なるべく車道へ誘導しようという試みでこのようなレーンを整備している。札幌の通行レーンについては通学時に多くの学生が通行しているが、歩道を自転車で通行するときのルールを周知をすべきである。車道へみんなが降りて走行してくださいといった内容で誘導してしまうと逆に危険で不安に思う人もい

と思う。ただ、歩道で並走であったりスピードを出して走るといったことはいけないので、そういったことを指導していただき、警察としても高校生だけでなく、大人もマナーの悪い人がいるので警察としてはそういったことをこれからも注意していく。

●委員

自転車通行空間というものが最近になって市内はじめ近隣の市町村で増えてきて、まだまだ知らない人が多いと思う。地区によってはまだ整備されていないので、子供だけでなく親も知らないことがある。将来的にこういったものが広がっていくなら、小中学生のころから教えておく必要があるが、親も知らないで啓発活動はとても大事だと思う。いろんな市町で見かけるようになったが、場所によっては狭い空間に明示されているところもあり、安全面で大丈夫なのかなと思う。ただ、実際に引かれたらみんなそこを走るの、小中学校のうちに周知するためにもそういった年代の子にもわかるような資料を作成いただきたい。そうすれば、小中高校で周知できると思う。

●事務局

より良い周知ができるようチラシのたたき台を皆様に確認いただこうかと思っている。ただ、何もかも盛り込むことはできないので、ターゲットに合ったものにしたいと考えているのでまた相談させてほしい。

●委員長

高校生向けのものとは別に、小中学校向けを別途で作成してもよいと思う。加えて、現在実施している交通安全教室を活用して周知するのも良いと思う。

3. 議事

(1) 令和3年度自転車完全実施事業（案）について

●事務局より、資料4に基づき説明

【質疑応答】

●委員

令和3年度の事業の中で、サイクリングマップや高校生のチラシの話があったが、電子媒体での代用も検討していただきたい。高校生だと紙のチラシをもらってもすぐ捨ててしまうと思う。見たい時にすぐ見られるよう電子媒体での周知を主力に考えてほしい。特にサイクリングマップについては、マップを活用する人ももちろんいるが、サイクリストであれば電子媒体を見ながら回るといったことをしているので、イベントの情報発信やマップの作成は紙だけでなく並行して電子媒体は進めていく時代だと思う。

●事務局

サイクリングマップに関しては、紙のものを道の駅とよはしをはじめ市役所などに置いている。紙のマップに2次元コードを読み込んでいただき、マップの確認ができるようになっている。本市のホームページでもPDFのものを確認することができる。

また、学校側への質問だが、小中高校へチラシ等を配っていく際に配布の手段として電子媒体で生徒さんへ配る仕組みはあるのか。

●委員

電子媒体であれば QR コードの活用ができると思う。来年の教科書にはひとり 1 台電子端末を持っている前提で、QR コードを読み取ってそれぞれで動画を見てもらって学べるようになっている。高校は順次だが、小中学校はすでに入っている。学校内で見るのであれば QR コードが使えると思う。

●事務局

参考させていただき、使いやすいものにしていきたい。

補足で、サイクリングマップ作成の段階でいろいろ調べたりサイクリストの声を聞いたりして、紙媒体と電子媒体によって使い道が違ってくるだろうと考えている。紙媒体だと全体を一度に見られたり、観光や見どころといった地域資源を散りばめることで来てみたいと思わせるといったメリットがある。一方、電子媒体の良さがあるので、いただいた意見を受け止め、今後活かしていきたいと考えている。

●副委員長

自転車通勤に関して、コロナの影響でいろんなところが調査しているが、自転車通勤を認めている 8 ～9 割の内自転車通勤手当を出しているのが 4 ～5 割となっている。企業が積極的に通勤手当を出すように従業員の健康のためといったメリットや CO₂ 削減に寄与しているといったメリットなどを強調して広報、啓発ができると良いと思う。宇都宮市での自転車通勤手当に対する企業へのアンケート調査結果では、積極的にやるべきだ 8%、否定的 5%、どちらでもない 80%程度で企業のスタンスとしては、「やるならやってください。」といったスタンスになっている。もう少し積極的になるように周知してほしい。

① 天候について、東京駅では年間平日 240 日の内、雨の日の出勤時間の 6 時から 9 時に 1 ミリ以上の雨が降っていた日は 26 日であった。1 ミリの雨は傘をしていない人もいる。1mm 以上の雨の日のうち、10 日は梅雨の時期。それ以外の時期で考えれば 16 日雨の影響で乗ってこないのではないかなと思う人もいるが、ポンチョなどを着たり、あまり恐るに足りないというのが実態である。

② 企業が積極的にならない理由は自転車事故だと推測される。ただ、車通勤と自転車通勤の事故率を調べてそんなに自転車危なくないよという事が分かれば、もう少し企業も積極的になるかと思う。

買物について、宇都宮の中心市街地の車で来ている人、自転車で来ている人の一週間でのスーパーでの売り上げを見ると自転車利用者の 1 回あたりの買い物額は少ないが、1 週間トータルで見ると自転車利用者が 12,000 円に対して車利用者は 10,000 円であった。買い物も自転車で積極的に来てもらう方が健康増進の観点からもよいと思うし、スーパー側も儲かる。

健康について、比較は良くないのかもしれないが、車利用がほとんどの方はあまり運動せず生活習慣病にかかりやすく、これにより亡くなる方は 20 代～50 代で約 43,000 人程度、自転車利用による事故で亡くなる方は 20 代～50 代は 70 名程度しかいない。安全を考えて運転することは前提だが、身体活動による買い物利用や通勤を促進し、積極的に街に出て車でなく自転車を利用してもらうことで、生活習慣病予防に効果があると厚生労働省も言っている。

●事務局

事業者に対するアプローチ、事業者が相手にする人に対するアプローチの仕方、健康、環境、雨、事故などアプローチの切り口を紹介いただいたので、企業にとって関心を引くアプローチの仕方を探っていく。他市町の事例も集めながらやっていく。

●委員長から議事（１）について諮ったところ、異議なしにより承認された。

4. その他

（１）第２次ナショナルサイクルルートの指定について

●事務局より、参考にに基づき説明

【質疑応答】

●委員

ナショナルサイクルルート第２次に指定され、現在全国で６つしかないルート。日本として誇れるサイクルルート。日本人がサイクリングを楽しめるのはもちろんの事、現在はコロナの関係で難しいが、海外からも利用者が来て、風景など日本の良さを感じてもらえるような環境整備に努めている。

●委員

道の駅とよはしは渥美線の駅から遠いと思うが、自転車回送サービスを利用して道の駅とよはしへ行って、そこを拠点としてナショナルサイクルルートを楽しもうと思った人がいたとして、こういった駅を使う想定なのか。既にルートは整備されているのか。

●事務局

道の駅とよはしから渥美線へ直接アクセスするという観点では、通行空間として整備しているわけではない。ただ、輪行などを活用して JR や新幹線を使って豊橋駅まで来て組み立ててサイクルトレインで太平洋岸自転車道の近くまで来てもらうといったことが考えられる。必ずしもゲートウェイを経て太平洋岸自転車道を使わないといけないわけではない。うまく活用してナショナルサイクルルートを活用いただければと思う。自転車回送というのは、元気な人は表浜の太平洋岸を走って豊橋の方まで帰ってくることも可能、初心者の方であれば、サイクルトレインを活用して三河田原方面から豊橋駅まで帰ってくることも出来るので、さまざまな移動方法に利用いただければと思う。

●委員

そういう利用者があることを想定してモデルコースを作ることは戦略上正しいと思う。もしそういったことが考えられていないのであれば、やるべきだと思う。

●事務局

大清水駅から国道 42 号線までの太平洋岸自転車道へ向かってアクセスするルートはネットワークにあ

り、今後検討していきたいと考えている。

●委員長

自転車活用推進計画の中のネットワーク路線の整備の優先路線などもあると思うので、拠点間の連携も検討していただければと思う。

●委員

警察の方に質問になるが、前回の会議でも話題になったが、電動キックボードが将来的に本市でも使用されるようになるだろうと思う。当初は日本では規制がされ、はやらないと思っていたが、原付と電動自転車の間くらいな形で位置づけられていっているように感じるが、市内でも走ることが出来るのか。また、本市として電動キックボードをどのように考えているか。

●委員

電動キックボードについては、ナンバーを取れば原付、取らなければ電動自転車として、これら二つが混在するようなモビリティが認められてきている。それについては本市でも通れるようになる。ただ、電動でウィンカーもライトもついていないものについては当然公道は走れないし、今後も走れないと思う。

●委員

本市だけ特別走れないというのは基本的にないと思っている。法として許可されているものについては、市内で走行できるということでしょうか。

●委員

基本的にそういったものは、購入時に公道を走れるかどうかを教えてくれると思う。海外から輸入されネットで買うものについては別かもしれない。公道を走れないものについては許可されているところでは走れない。豊橋ではまだあまり見ないが、自転車の体を取っているが、漕いでないのに走っているものも見受けられる。それが歩道を通行してはいけない。電動によって漕ぐアシストをするものは良いが、漕いでないのに走れるものについてはだめ。豊橋では見ないが名古屋では10年ほど前からちょこちょこ走っている。

●委員

行政としては、こういったものは自転車計画に加え、都市交通計画の中でこういった扱いになってくるのか。

●事務局

前回にも話があったが、先ほど話があった通り、自転車とは異なるものと考えている。それについては、自転車活用推進計画ではなく、都市交通計画で議論して考えたいと思う。現状市内ではあまりまだ見かけない。実際これらが増えてきて、交通の課題や利活用という話になれば、交通計画の中で議論していくものと考えている。

●副委員長

電動キックボードにも２種類あると思う。15km/h 程度しか出ないもので特区内でのみ走れるものがあると新聞で見た。特区はあんまり広いエリアではない。それはナンバープレートを取って原付扱いになるもの。実際乗った人の声を聞くと、車輪が小さいため振動が大きく乗り心地は良くない。乗り心地は気にしないにしても、カッコよさを求める人には普及していくと思う。ただ、車体の安定性はないと聞いている。

5. 閉会

●事務局より閉会の挨拶が行われた。

以上