

平成 30 年度 第 1 回豊田市自転車利用環境整備推進会議 議事概要

1. 日 時 平成 30 年 10 月 3 日 (水) 10:00~12:00

2. 議 題 (1) 計画の概要とこれまでの経緯
(2) 各施策の評価と今後の方策
①空間づくり
②意識づくり
③仕組みづくり
(3) とよた快適自転車プランの評価
(4) 今後の予定

3. 規約の改正

○規約の改正について

・委員変更の説明。(事務局)

→了承(委員)

○議長挨拶(議長)

- ・昨年の 5 月に自転車活用推進法が施行された。今年の 6 月に自転車活用推進計画が決定された。豊田市では、法律が出来る前から、自転車利用環境整備計画を策定し、整備が進められている。ただ、整備された路線における自転車通行空間の利用がまだ少ないという課題がある。
- ・今後自転車を更に活用して頂くため、それぞれの立場で意見をいただきたい。

4. 議事概要

(1) 計画の概要とこれまでの経緯

(2) 各施策の評価と今後の方策

①空間づくり

a. 自転車通行空間の利用率に関して【議題 2 P9、P11、P12】

■ 自転車通行空間の利用率の定義は何か。また、自転車の通行量は増減しているか。(委員)

→整備前の利用率は車道を通行する自転車台数と断面全体の自転車台数との割合、整備後の利用率は逆走以外の矢羽根上を通行する自転車台数と断面全体の台数との割合である。各路線での整備後の自転車通行量は P12 に示す。(事務局)

■ 資料に記載されている利用率は単路部の自転車の利用率であるが、交差点部は調査されていないのか。(議長)

→各路線での自転車通行空間の利用率の比較は単路部の調査結果のみである。交差点は他の項目を調査している。(事務局)

■ (都) 梅坪堤線での自転車通行空間の幅員が 1.5m に見えるが、利用率がわずか 1%となる理由は何か。(議長)

- (都)梅坪堤線は、他の路線と比べ、自転車通行空間(幅員 1.5m)が確保できていない箇所での調査のため、利用率が低い傾向となる。(事務局)
- (都)梅坪堤線の利用率が低い理由は、南側のトヨタ町東交差点付近で歩道の高さが上がり、車道と歩道との高低差があるからであると考え。(委員)
- 自転車通行空間が整備されている路線での自動車の規制速度はどうか。(議長)
- 手元に資料がないが、都市計画道路の路線であるため、自動車の規制速度が 40~50km/h と思われる。(事務局)
- 規制速度を下げる事ができれば、自転車の利用率が高くなると思う。(議長)

b. 自転車の事故に関して【議題2 P7】

- P7の事故発生状況の左折巻き込み事故は、歩道で走る自転車の種類は分からないか。(委員)
- 事故データに自転車の種類までは記載されていない。(事務局)
- 全体交通量ではシティタイプの自転車が多いが、車道と歩道での交通量の分けは、把握していない。(事務局)
- 理想的に自転車通行空間の幅員を確保した方が良いが、実際は困難である。今後どの程度の幅員が必要かも検討すべきと考える。(議長)
- 事故データで年齢は分かるのか。(委員)
- 年齢までは分からない。(事務局)
- 自転車の通行ルールは、原則車道であるが、年齢による認識の違いもある。通行ルールの周知の際は、自転車と自動車と合わせて通行ルールを周知すべきと考える。(委員)
- 自転車通行空間を整備している区間では、自動車に対しても今後啓発活動が必要と考える。(議長)
- ドライバーからは、原付のほか、矢羽根上を走行する自転車に注意しなければならず、運転しにくいという意見もある。(委員)
- 矢羽根を整備することで、自転車の交通量が増えており、ドライバーは自転車の通行に対する認識ができると考える。(事務局)
- 原付の法定速度は 30km/h であるが、自転車の法定速度は規定されていない。今後、法の整備なども必要と考える。(議長)
- 自転車が増えることは良いことであるが、歩道を走る場合より車道を走る方が速度が高く、事故につながりやすい。(委員)
- 以前自転車は車道を通行していたが事故が多く、歩道を通行することになった。今年の9月末の4日間、国道248号で自転車に対する指導、取り締まりを実施した。指導警告した54件の中で、ヘッドフォンをしながら自転車を走行する人や、傘さし運転の件数が多かった。また、学生にはかっぱを着用して自転車を走るように指導している。今月にまた、国道248号で警告ではなく、検挙する予定である。(委員)

②意識づくり

- 矢羽根を走行する自転車は、停車中の車を避けるため、一旦歩道へ上がり、また矢羽根に降りる。このような行動パターンが通行ルールとして良くないと思い、矢羽根を走るときの通行ルールを徹底したい。(委員)

③仕組みづくり

c. 駐輪関係に関して【議題 2 P26】

- 放置禁止区域内で違反駐輪が常態化している場所は具体的にどここの場所か。また、どのような取組を実施しているか。(委員)

→ 放置禁止区域は中心市街地であり、駐輪している自転車を発見したら即撤去する。それ以外の区域では、張り紙等で1週間程度警告してから、撤去する。(事務局)

- 資料には返還と処分の合計値を示しているが、返還率はどれぐらいなのか。(議長)

→ 正確な数字は分からないが、処分のほうが多い。(事務局)

- 返還時の手数料はどれぐらいなのか。(議長)

→ 手数料はとっていない。(事務局)

→ 名古屋市では、返還時手数料が1,500円であることが安いという意見も出ている。(議長)

d. 利用促進に関して

- 仕組みづくりとしてスポーツ自転車の講座、おいでんバスの取組は良い試みと考える。今後さらに利用促進し、公共交通と連携したバスアンドライドなどにつなげてほしい。(委員)

e. 企業の自転車通勤に関して【議題 2 P28】

- 豊田鉄工(株)の自転車通勤事例が紹介されているが、トヨタ自動車(株)での通勤の状況はどうか。自転車通勤促進に関する取組などがあれば、紹介して頂きたい。(委員)

→ 現在、自転車通勤の方は通勤手当の対象外となり、利用実態はわからない。今年、実態調査を実施し、運転実態を把握中である。

社内の交通安全の周知はドライバーに対する運転ルールの周知が主となっているが、自転車利用者に対しても周知していく必要があると考えている。具体的に、ドライバーの「ながら運転」の実態調査に加え、自転車利用者のヘッドフォン利用などの実態調査や自転車への啓発立哨を実施している。(委員)

- 自転車通勤に対して企業の温度差があるとの説明があったが、温度が低い企業の意見はあるか。単に意識が低いだけか。(委員)

→ 企業の温度差については、単に意識だけではなく、手当、駐輪場の問題なども影響しており、難しいところもあると考える。(事務局)

→ 駐輪場の問題について、自転車利用者が急増すると、駐輪場に置けなくなる。市が管理している駐輪場もあふれている。(事務局)

→季節によって、自転車の交通量は変動している。(委員)

→自転車通勤は安く、エコである。手当もあれば利用が多くなると思う。特に名古屋市の駅周辺で、駐輪場から自転車があふれている。(委員)

(3) とよた快適自転車プランの評価

f. 自転車の交通事故死傷者数に関して【議題3 P3】

■死傷者数は整備対象路線のみか。(委員)

→豊田市内の自転車交通事故死傷者数である。(事務局)

■自転車利用者が増加している場合、死傷者数を目標指標と設定したら、増加する傾向になると考える。自転車利用者数を踏まえた事故率などの目標指標も合わせて評価してはどうか。(委員)

→目標指標の評価と合わせて、自転車事故率などの客観的な指標も今後検討していきたい。(事務局)

g. 今後の方策に関して【資議題3 P7】

■一般の自転車利用者に対して、自転車安全利用講習の具体的な方策はあるのか。(委員)

→自治区単位で、啓発活動を実施することを考えている。(事務局)

→市には出前講座の制度があり、自治区単位や、任意団体単位で市がそこへ出向き、あるテーマに基づいて講座をしている。自転車の安全利用の講習に使えるかと思う。(事務局)

■自転車販売店には何か協力いただいているのか。(委員)

→協力していただいているが、常日頃からやってもらっているかはわからない。(委員)

(4) 今後の予定

h. 国の動きに関して

■地方版の自転車活用推進計画について、豊田市は今後策定していく予定はあるのか。(委員)

→今後は現行の「とよた快適自転車プラン」の各施策を拡充していくのか、改めて新しい計画を策定するのか、検討が必要と考える。(事務局)

→空間づくり、意識づくり、仕組みづくりの取組に加え、観光面での取組も検討したらどうか(議長)

→検討する。(事務局)