

平成 30 年度 第 2 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 31 年 3 月 15 日 (金) 10:00~12:00

場 所 豊田市役所 東 65 会議室

2. 議 題
- (1) 第 1 回議事内容と本日の予定
 - (2) 国の自転車活用推進計画
 - (3) 豊田市の現状と課題及び基本方針案
 - (4) 自転車通行空間整備路線の改善に向けた取組

3. 規約の改正

○規約の改正について

・目的、検討内容、委員の変更の説明。(事務局)

→了承(委員)

○議長挨拶(議長)

・今までの会議では、既に策定している豊田市の自転車利用環境整備計画について、整備の推進状況を議論した。今回は、国の自転車活用推進計画(平成 30 年 6 月 閣議決定)にのっとり、地方版の自転車活用推進計画を策定する中で、既にある自転車利用環境整備計画を、どのようにして地方版自転車活用推進計画として位置付けていくか、ご意見いただきたい。

・整備済み路線について課題もあるため、改善に向けて今後も意見をいただきたい。

4. 議事概要

(1) 第 1 回議事内容と本日の予定

→特に意見なし

(2) 国の自転車活用推進計画【参考資料 P2】

■③“「自転車車線」設置に関する規定の追加”に「道路構造令に新たに規定する」と記載があるが、いつ頃に改定する予定か。(委員)

→明確には聞いていない。(委員)

(3) 豊田市の現状と課題及び基本方針案【資料 6】

■警察で自転車利用者の取締りを行った件数は分かるか?他の地域と比べて少なければ、強化すべきと言える。(委員)

→警察に確認したが、個人情報の関係で、データはもらっていない。再度、データの提供を依頼していく。(事務局)

■資料 P3「豊田市における交通事故の推移」の平成 30 年の結果はないのか？(議長)

→翌年の秋頃に集計結果がまとまる予定である。(事務局)

■P5 の年齢別にとった自転車の交通事故発生件数について 30～40 代も多いが、どのような属性が分からないか？属性が分かるとターゲットが絞れてよい。(議長)

→属性の分けが可能か、事故データを確認する。(事務局)

■P8 の出会い頭の交通事故は、建物の死角も原因である。建物の方に回転灯やミラーを設置することにより安全対策ができる。企業への働きかけも必要である。また、P10 ヘルメットの装着が悪い理由としてヘルメットが使いにくい、デザインが悪い等があると思う。使用したくなるような対策も必要である。(委員)

→自転車通行空間を整備した路線は、自転車が車道を走ることによって、出会い頭の事故が減っている。(事務局)

→一時停止を徹底させることも重要である。(議長)

→交通安全の、担当部署と連携し検討していく。(事務局)

■ヘルメットの着用について、市として条例化を考えるとところだと思うが、次期計画の基本方針の中には出てこないがどう考えているか。(議長)

→自転車損害賠償保険の加入、ヘルメットの着用については、来年度 4 月以降に条例化も含め検討する予定である。(事務局)

→基本方針「事故から身を守るための取組の促進」の中で、今後具体的に加えていく予定である。(事務局)

■計画期間は？(委員)

→5 年を想定している。(事務局)

→評価の視点から見ても 5 年は必要であるとする。(事務局)

■P13 の 5 km 未満の自動車利用者に対し、自転車を使用してもらい取り組みは何かあるのか？(委員)

→P18 に記載している、エコ交通を進める会と連携し、今後も進めていく。(事務局)

→天気の影響や、通勤前後で買い物等ある場合、自転車は利用しにくくなる。しかし、コストや健康等のメリットもあるので、継続的に啓発活動を進める。(事務局)

→移動に関するコスト（ガソリン料金・時間短縮）のメリットも伝えと良い。（議長）

（４）自転車通行空間整備路線の改善に向けた取組【資料 7】

■梅坪堤線における、調査の時間帯は？また、利用者の属性は把握しているのか。（委員）

→調査の時間帯は、朝 7 時～9 時と夕方の 16 時～18 時である。利用者は、通勤者が多い。（事務局）

→企業への通勤が多いなら、企業にお願いし教育する方法もあるが、現状はどうしているのか。（委員）

→自転車通行空間整備の工事を実施する前に地域や周辺企業へチラシの配布、回覧を実施している。（事務局）

→警察とも協力し、街頭啓発活動は実施している。（事務局）

■企業として自転車利用者への啓発活動等は実施しているのか。（委員）

→会社内のホームページで交通安全ニュースとして自転車利用ルールなどのチラシを掲載することがある。自転車通勤者に対して、個別には対応はしていない。現在、自転車利用実態を調査中である。その結果をどのように活用するかは、まだ決まっていない。（委員）

■自転車通行空間の利用率が低い要因として、交差点付近で自転車通行空間が狭くなることがある。交差点で自転車の通行空間を確保する事は方向性として良い。車道と歩道をうまく活用するには、ある程度の間隔で乗り入れが必要である。（議長）

→梅坪堤線は、擁壁が長い区間があり、数百mの区間、自転車通行空間から逃げ場がない。今回、早期に対策出来る内容を提案した。（事務局）

→P12 の擁壁の区間の乗入部において、車道から歩道へ誘導は行うのか？（委員）

→車道から歩道への誘導は行わない。利用者が選択できるようにと考えるの対策である。（事務局）

→道路交通法で、危険と思ったら歩道を通行してよいので問題ない。また、自転車歩行者道であり、自転車は歩道を走行しても良い中で、歩行者優先を啓発するために、資料の看板記載内容で問題ないと思う。（議長）

■今年の 2 月にバス路線の神田町から上拳母駅周辺（R419 号）に、自転車通行空間の矢羽根が整備された。車道幅員が狭く、東側には、縁石がある。車道走行の自転車を追い抜くには、センターラインを車両の大半がはみ出し、危険である。（委員）

→矢羽根整備は、暫定形である。幅員を確保し整備するには長期間必要であるため、矢羽根を整備し自転車が車道を通行するという意識を持ってもらうための、啓発の意味合いが強い。（事務局）

→自転車の、逆走が見られ、危険な状態であった。矢羽根を設置することで順走通行を啓発し、交通ルール守っていただくことが重要であると考え。矢羽根の位置は、センターラインから 2.5m確保した位置に設置してあるため、普通自動車であればすれ違いは出来ると考える。（委員）

→ドライバーの方は、自転車は車道通行が原則であることを認識し、理解協力が必要である。(議長)

■矢羽根があることで、走りやすくなり自転車のスピードが速くなった。スピードが速い自転車とタクシーの危険な事故も発生しており、対策が必要である。(委員)

→自転車利用者、歩行者、ドライバーが安全への共通認識を持って頂くため、自転車通行空間の整備に合わせ自転車に対しても啓発活動を行っていく。(事務局)

以上