

令和2年度 豊田市自転車利用環境整備推進会議

議事概要

1. 日 時 令和3年3月15日(月) 13:30~15:00
場 所 豊田市役所 東大会議室1・2
2. 議 題 (1) パブリックコメント結果及び計画策定の公表について
(2) 目標達成に向けた取り組むべき施策について
 - i .空間づくり
 - ii .意識づくり
 - iii .仕組みづくり

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)

4. 議事概要

(1) パブリックコメント結果及び計画策定の公表について【資料1】

- パンフレット内「豊田市の自転車に関する現状」の「移動交通手段の割合」において、他の市と比べ、豊田市の自動車の割合63%は高いのか。(委員)
→豊田自転車活用推進計画の本編P8に記載の平成23年度豊田市パーソントリップ調査では、交通手段に占める自動車の割合は、中京圏が62.0%、豊田市が71.1%と豊田市の自動車割合が高い。また自転車の割合は中京圏が9.9%、豊田市が6.9%と中京圏と比べ豊田市割合が低い。(事務局)
- P8の下段でもわかるように、豊田市の通勤・通学時の自転車分担率(8.9%)は中核市平均(15.9%)と比較し、低い状況となっている。(事務局)

- 目指す姿として、「クルマと自転車のかしこい使い分けが可能な交通社会」とあるが、具体的にどのように評価していくのか。また、目標指標②「外出をする際、自転車を利用できる市民の割合」の目標はなぜ現状維持なのか？(委員)
→パンフレットの目標指標②「外出をする際、自転車を利用できる市民の割合」などによって、評価していく。また、目標指標②は現状減少傾向であるため、現状維持を目標とした。(事務局)

(2) 目標達成に向けた取り組むべき施策について【資料2】

- 24ページに記載している「ポタリング」については「ツーリング」とは異なり自転車で目的もなく周遊するといえる意味である。表現方法等に誤解がないようPRした方が良い。(委員)

■ 10 ページの内容で、自転車通行空間の遵守率が微増ということだが、当該路線を通行している自転車の種類は何が多いのか。（委員）

→自転車の種類の具体的な数字は調査していないが、調査箇所が企業の付近であるため、通勤者が多いと想定している。（事務局）

■ 16 ページの大林豊栄線の自転車通行空間を見ると、自転車通行空間の幅は 1.5 メートル確保していると思われる。矢羽根より自転車専用通行帯のほうが視覚的にも訴えることができ、遵守率が上がるのではないかと。（委員）

→平成 27 年度に整備した路線であり、警察協議で暫定形態での矢羽根整備となった。今後の利用状況や警察協議等を踏まえ、完成形態（自転車専用通行帯）での整備につなげていきたい。（事務局）

→警察協議の中で、自転車専用通行帯の整備には交通規制も伴うため、市民意識を変える必要があり、協議中となっている。（事務局）

■ 16 ページの自転車への啓発活動はすでに実施していると思われるが、自動車への啓発活動も必要ではないかと。（委員）

→自動車への啓発は、以前、街頭に横断幕を設置し実施していた。今後、自動車への啓発も考えていきたい。（事務局）

■ 街渠が悪いと路面に段差ができ、自転車が通行しにくいと、大林豊栄線の状況はどうなのか。（議長）

→街渠が悪くなっている箇所は、矢羽根整備時に改良している路線もあるが、大林豊栄線の街渠は問題ないと認識している。（事務局）

■ 遵守率を調査する際に、調査時期、調査期間等で調査結果が変わる可能性もあり、調査方法について検討いただきたい。（委員）

→予算の面で難しい部分もあると思うが、可能な範囲で検討いただきたい。（議長）

■ 矢羽根整備と自転車専用通行帯を整備した場合で遵守率の違いを分析する実験を行った結果、矢羽根では、矢羽根がない場合の 3 倍、自転車専用通行帯では、自転車専用通行帯がない場合の 7 倍の結果となった。そのため、遵守率向上には自転車専用通行帯の整備を進めるのがよい。（委員）

→自転車専用通行帯を整備することによる遵守率向上は理解しているが、協議中であるため、目指すべき完成形態と認識しながら、意識啓発と合わせ、進めていきたい。（事務局）

■ 梅坪堤線「トヨタ町北東交差点」の二段階右折用滞留スペースの設置は、豊田市内では見かけたことがないが、初の試みであるか？（委員）

→豊田市内で歩道を削っての滞留スペース設置は初の試みであり、自転車通行空間の利用向上と安全性向上の対策である。(事務局)

■大規模交差点では、歩道を削っての二段階右折用滞留スペースの設置はしないのか。(委員)

→現状では設置していない。交差点は事故も多いため、必要に応じて検討していきたい。(事務局)

■中学生の自転車通行空間の遵守率が低く、安全な通行空間が確保されている場所でも歩道を通行しており、歩行者との事故の危険性もあるため、教育等の取組が必要である。(委員)

→歩道内での自転車通行ルールの指導や指導する側の先生を含め、教育やルールの周知徹底が必要と認識している。(事務局)

→まずは、生活道路等において左側通行を徹底するところから始めてはどうか。また、一時停止に関する教育も交通安全上重要である。(議長)

■26 ページのエコ交通啓発リーフレットについて、モビリティマネジメントでは対象者(ドライバー等)によって、啓発する内容が変わると思うが、対象はだれを考えているのか?(議長)

→新高校生及び豊田市への転入者を対象と考えている。(事務局)

■23 ページの「自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度」について、認証された企業団体は多いのか?(議長)

→令和2年度に始まった制度であり、初回は、24社が認定されている。(委員)

■愛知県も自転車活用推進計画を策定したが、他市の状況はどうか?(委員)

→愛知県の自転車活用推進計画の策定に伴って、現在、一宮市、豊橋市、田原市は既に策定済み。現在、作成中の市もあると聞いている。(事務局)

→また、国の自転車活用推進計画は、現在改訂中と聞いているので意識しておいてほしい。(議長)

■バス運転手からは自転車が、歩道から車道へ突然出てくるのが一番怖いと意見があり、自転車利用者の交通マナーの意識向上が重要である。また、自動車から公共交通や自転車への転換も重要である。(委員)

→自転車のマナーが悪く、アンケート結果では自動車の満足度は低い結果であった。自転車通行空間の整備と合わせ、ルール・マナーの周知活動は実施していきたい。また、クルマと自転車のかしこい使い分けに意識し、啓発していきたい。(事務局)

以上