

令和 4 年度 豊田市自転車利用環境整備推進会議

議事概要

- 日 時 令和 5 年 2 月 7 日（火）10：00～12：00
- 場 所 豊田市役所 東大会議室 1・2
- 議 題
 - （1）豊田市自転車活用推進計画の概要
 - （2）自転車の利用状況と交通事故の発生状況について
 - （3）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

（1）豊田市自転車活用推進計画の概要

- 国の自転車活用推進計画について、第 2 次自転車活用推進計画において当初計画から変更した点はどのような点か。（議長）

→主な変更点として、コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりや、情報通信技術の飛躍的发展、高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、現計画から取組を更に強化するとされており、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」が追加されている。（事務局）

- 6 ページで示している「目標指標①自転車の交通事故死傷者数」について、従前値の平成 28 年～30 年の中で目標値の 220 人を下回った年はあったか。（委員）

→平成 28 年～30 年の中では、220 人を下回った年はなく、平成 30 年の 234 人が最小である。令和 2 年は 188 人、令和 3 年は 184 人と目標値を達成している。（事務局）

- 6 ページで示している「目標指標②外出する際、自転車を利用できる市民の割合」について、利用“する”ではなく利用“できる”とした理由は何か。また目標値を「現状維持」とした理由は何か。（委員）

→目標値の「現状維持」の設定理由は、計画策定期間の調査においては減少傾向にあったためである。指標を利用“できる”とした理由は、確認した上で改めて委員へ連絡する。（事務局）

- ほとんどの目標指標は、目標値を達成しているため、目標値を見直すことが必要ではないか。（委員）

→来年度以降、豊田市の自転車活用推進計画の改定に向け検討を開始する予定である。目標指標や目標値の設定も改定に合わせて検討する予定である。（事務局）

■ 6 ページで示している「目標指標③市民意識調査による「歩行者や自転車利用者にとって安全で快適な道路が整っているまち」として満足する市民の割合」について、「約 3 % 上昇」という目標値に対して現状値は「現状維持」の状態である。この状況を踏まえて、市としてどのように取り組んでいくのか。（議長）

→ 当指標の出典となる市民意識調査は豊田市全域を対象にしているが、自転車通行空間整備を優先的に実施している重点エリアでの満足度は平成 28 年度から令和 3 年度で約 3 % 向上している。そのことから、自転車通行空間整備の一定の効果はあったと考えているが、引き続き自転車通行空間の整備や啓発活動等を通じて、目標値の達成を目指していく。（事務局）

（２）自転車の利用状況と交通事故の発生状況について

■ 自転車への注意喚起として、豊田市駅周辺で「左折車に注意！」の看板を見たが、良い表示であると感じた。この注意喚起の効果は把握しているか。（委員）

→ 具体的な整備効果は確認できていないが、国のガイドライン（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）を基に注意喚起看板についても設置基準を内規的に定めている。（事務局）

■ 14 ページで示している歩道での事故は具体的にどのような事故か。（委員）

→ 歩道内順方向の自転車事故は、一番多いのは車両左折時の約 48 % である。また、歩道内逆方向の自転車事故は、出合頭の約 67 % が最も多い。（事務局）

■ 「自転車は車道走行を原則とする。」というルールに基づき、生徒には車道を走行するように指導しているが、実際に車道を自転車で走行すると背後から速いスピードで自動車が追い越したり、スマートフォンを見ているドライバーもいたりするため、危険を感じる。自転車は車道走行を原則とするというルールは理解しているが、歩道に歩行者がいない場合は、自転車が歩道を走行しても良いのではないかと感じる。（委員）

→ 自転車が安全に走行できるように、完成形態での自転車通行空間の整備を進めていく。また、道路交通法においても、危険だと感じた場合は歩道走行が可能である。（事務局）

→ 道路交通法でも、車道走行が危険な場合は、歩道走行が可能であるが、歩道を走行するときは歩行者優先とし順方向で車道側を走行するように生徒に指導していただけると良い。（議長）

■ 10 ページで示している（都）豊田刈谷線は植栽帯の幅員 7.7m があるため、自転車通行空間に利用できないか。（委員）

→ （都）豊田刈谷線は幹線道路であり、交通量が多い路線であるため、環境面や騒音対策として必要な植樹帯を設置していると思われる。現況は暫定形態の車道混在で整備しているが、今後は完成形態での整備を目指していきたいと考えている。（事務局）

■ 9 ページで示している自転車通行空間の利用率について、市管理道路だけでなく国や県の管理道路と比べると良い。また、利用率の変遷が分かるように経年変化がわかると良い。(委員)

→国や県の管理道路における自転車通行空間の利用率との比較や各路線の経年変化については、確認した上で改めて委員へご連絡する。(事務局)

■ 9 ページにおける自転車通行空間の利用率の平均が約 14%となっているが、名古屋市での調査では約 50%の利用率であったことと比較すると、低い結果といえるため、利用率が低い要因を検討する必要がある。ちなみに、(都) 豊田今本線の自転車通行空間の利用率が北側 51%、南側 15%と差があるのはどのような要因があると考えられるか。(議長)

→(都) 豊田今本線は勾配があり、北側が下り、南側が上りのため、上りの時は自転車が上りきれない場合もあり、歩道の利用率が高くなっていると思われる。(事務局)

■ 13 ページで示している年齢別にみた自転車関連事故死傷者割合について、豊田市内は 16 歳～19 歳が多い理由は何か。(委員)

→豊田市における若い年齢層の自転車利用者の割合が都市圏全体と比較し高いことが理由として考えられる。(事務局)

→高校生は運転免許を取得していないため、無信号の交差点での一旦停止は、認識していない人が多いと思われる。当大学の無免許の学生の約 6 割が一旦停止の認識がない結果であったため、運転免許を持っていない方への教育が必要であると考えられる。(議長)

■ 13 ページで示している年齢別にみた自転車関連事故死傷者割合については、自転車通行空間整備前と整備後で変化はあるか。整備前後の変化を把握した上で、広報活動等を実施していくべきである。(委員)

→年齢別にみた自転車関連事故死傷者割合の自転車通行空間整備前後の変化については、確認した上で改めて委員へご連絡する。(事務局)

(3) 目標達成に向けた取り組むべき施策について 1)空間づくり

■ 26 ページで示している(都) 西山上挙母線の整備内容(路面表示詳細)について、「歩行者注意」のピクトグラムは、何に対して注意喚起するのかがわかりづらい。(委員)

→横断歩道を渡る人に対しての注意喚起であるが、路面表示の「歩行者」という表現がわかりにくいということであれば、「横断者」と表示を修正することも検討したい。(事務局)

→横断歩道を渡る人に対しての注意喚起であれば、もう少し横断歩道に近い場所の方が良いのではないかと思う。(委員)

- 25 ページで示している（都）西山上挙母線の整備内容（路面表示詳細）について、2 段階右折スペースの区間長が 2.0m となっているが、自転車が増車可能な台数は何台か。また、32 ページ（都）小坂若林線の整備内容の断面に路肩の表示がないが、路肩の設置は不要なのか。（委員）
- 2 段階右折スペースの区間長 2.0m は、国のガイドラインに基づき設定した。概ね自転車が増車できるスペースである。また、自転車専用通行帯と路肩を合わせて 1.5m 確保している。（事務局）
- 2 段階右折スペースは、道路の交通状況を勘案して大きさを検討すると良い。また、路肩については原則として自転車専用通行帯とは別で設置することとされているが、やむを得ない場合などはこの限りではない。（委員）

- 32 ページで示している（都）小坂若林線の横断図を見ると、もう少し自転車専用通行帯の幅員を広くとることもできるのではないかと見受けられる。研究でも、交差点部で 1.5m 未満の場合は利用率が低くなるとの見解もあるため、車が幅寄せしないような仕組み等も含めて検討が必要である。（議長）
- 当交差点は T 字交差点のため、通常の交差点と比較し動線が限られると考えられる。（委員）

- 33 ページ（都）梅坪堤線での自転車通行空間の改善の 2 段階右折の設置箇所は、T 字交差点であるが、横断する自転車はどの信号機に従うのか。歩行者自転車専用の信号機は設置されているのか。（委員）
- 信号機の設置状況を確認した上で改めて委員へ連絡する。（事務局）

（3）目標達成に向けた取り組むべき施策について 2)意識づくり 3)仕組みづくり

- 40 ページで示している「3②ヘルメット着用の促進及び自転車の点検・整備の促進」について、ヘルメット着用を促進するため、路面表示や看板の自転車マークを、ヘルメット着用したマークにするとヘルメット着用の意識が向上するのではないかと。また、自転車走行時に背後から自動車が増近づくと危険な場合があるため、自転車ルールの教育はドライバーに対しての教育も必要であると考えている。（委員）
- 自転車マークをヘルメット着用のマークにすることを検討する。（事務局）
- ドライバーへの教育についても検討する。（事務局）

- 旅ポタについては、ツーリズムとよたとしても市と連携して効果的な P R 方法を検討していきたい。また、今後外国人の受け入れを考えた際に看板等の多言語化等を検討頂きたい。（委員）
- 現時点では多言語化に対する具体的な案は無いが、今後検討していきたい。（事務局）

- 26 ページで示しているバス停付近での「バス停注意」の路面表示、28 ページで示している注意

喚起看板「バス停車は後ろでお待ち下さい」は安全対策として有効であるため、バス停の設置されている場所においては設置頂きたい。名鉄バスでは、バスの乗り方教室を開催しているので、この時に自転車安全教育の協力も可能ではないかと考えている。(委員)

→バス停付近の路面表示と注意喚起看板はバス停の設置されている場所においては、これから整備する路線では全て設置していく方針である。(事務局)

→乗り方教室については、交通全体をとらえたときに利用促進や交通安全など様々な側面があると考えているため、そういった観点を含めて引き続き調整をしていきたい。(事務局)

■シェアサイクルを利用する場合、利用者はヘルメットを持参していない場合がほとんどであるため、ヘルメット着用の義務についてどのように対応するのが課題である。(委員)

→豊田市において、現時点ではシェアサイクルの導入予定はない。(事務局)

■自転車走行に関して、3年以内に2回以上警察の指導を受けると自転車講習会を受講する必要がある。豊田市内において、警察から自転車走行時に指導を受けた人数や自転車講習会を受講した人数等を当会議で共有していただきたい。(委員)

→本日、豊田警察署交通課が欠席のため、後日確認する。(事務局)

以上