令和5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6年3月18日(月) 14:00~15:40
- 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(4) 今後の方向性

(1) 豊田市自転車活用推進計画の概要

■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、従前値30.4%(平成30年)は、市民意識調査の結果か。(委員)

→平成30年度交通まちづくり行動計画中間評価等業務委託(平成31年3月)のアンケート調査結果である。(事務局)

→また、「④自転車損害賠償保険加入率」の従前値68.4%の令和2年Eモニターについて、市民意識調査以外の結果であれば使用データが異なるため、注釈等で説明を記載した方が良い。(委員)

■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」の“自転車を利用できる市民”の意味は?(議長)

→自転車を利用できる環境にある人という意味である。(事務局)

■6ページで示している「目標指標⑤放置自転車の撤去台数」では、放置自転車が減少している結果となっているが、放置禁止区域外の放置自転車の台数は増えていないか?放置自転車の撤去回数従前と現況で同じか?(議長)

→放置自転車の撤去台数は、コロナ禍の令和2年、令和3年では減少していたが、令和4年、令和5年は若干増加している。また、放置自転車の撤去は、年2回実施しており従前と現況は同じである。(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

■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、利用率の高い上位3路線「(都)

豊田今本線の北側 51%」「(都)京町梅坪線の北側 25%」「(都)平戸橋土橋線の東側 18%」は、全て下り坂で幅員 1.5mである。この 3 路線の勾配は何%か？（議長）

→勾配の詳細な計測値はないが、3 路線の勾配に大きな差はない。「(都)豊田今本線の北側 51%」は、三河豊田駅と会社間を自転車で移動する方が多く、会社で自転車は自転車通行空間を通行することを周知されていると考えられるため、利用率が高い理由と思われる。（事務局）

■ 13 ページで示している「豊田市の自転車関連事故発生状況の変化」について、豊田市内と自転車通行空間整備路線を対象に分析しているデータは、貴重なデータである。（議長）

■ 16 ページで示している「自転車の通行位置・方向別にみた自転車関連事故」では、自転車通行空間整備後に発生した事故が、歩道で約 9 割発生しており歩道内で逆走する自転車は、危険であることが証明されている。車道順方向や車道逆方向の事故は、どのような事故か？（議長）

→車道順方向、車道逆方向ともに、多くが左折自動車との事故である。（事務局）

■ 15 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、自転車通行空間整備路線での 10 代の自転車関連事故は少ないが、小学生や中学生は自転車で歩道走行することが多いため交通量が少ないのでは？（委員）

→自転車通行空間等の交通量は加味していない結果である。（事務局）

■ 15 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、自転車通行空間整備路線のデータは、豊田市内、愛知県にも含まれているのか？また、N 値はいくつか？（議長）

→自転車通行空間整備路線のデータは豊田市内、愛知県にも含まれる。N 値の具体値は回答できないが、県が 5000~6000、市が 200~300 程度である。（事務局）

■ 10 ページで示している利用率調査地点の自転車通行空間の断面について、(都)豊田刈谷線の歩道と車道の間幅員 7.7m、7.9m の空間があるため自転車通行空間に活用してはどうか？（委員）

→(都)豊田刈谷線の歩道と車道の間については、部分的に側道が整備されているため、連続した自転車通行空間への活用は困難である。（事務局）

(3) 目標達成に向けた取り組むべき施策について

■ 25 ページで示している(都)小坂若林線の整備後の断面図について、歩道幅員 4.5m と広いが自転車通行空間に活用できないか？また、登り坂の区間もあるが何か工夫はしているのか？（議長）

→歩道幅員 4.5mは緑道も含めており、活用できる歩道幅員は 4.5mもないため、自転車通行空間への活用は難しい。登り坂の勾配は約 5%であり、自転車も登れると判断している。(事務局)

■ 28 ページで示している自転車専用通行帯の整備（注意喚起看板）について、名古屋市内では、電動キックボードの通行が増加しており、電動キックボードの通行位置が曖昧で自転車走行時に危険を感じる時があるため、電動キックボードの通行位置を表示する看板があるとよい。(委員)

→今後、電動キックボードの普及状況を踏まえ必要に応じて検討していきたい。(事務局)

■ 31 ページで示している、路面表示にある自転車ピクトはヘルメット付きである。他の路線も同様の表示とし、啓発喚起看板等にもヘルメット付きとすることで、ヘルメット着用の啓発を兼ねるとよい。(議長)

■ 自転車専用通行帯整備後、自転車は歩道を通行できないのか？(委員)

→歩道の自転車通行可の規制を解除していないため、自転車は歩道通行可能である。最終的に規制を解除するかは、検討中であり公安委員会と協議し決定する。(事務局)

→今後、道路交通法改正により自転車の交通違反に反則金を科すこととなる。(委員)

■ 27 ページで示している、登り坂での自転車注意の路面表示を設置した路線を教えてください。(委員)

→具体的な路線はすぐに分からないが、設置はしている。(事務局)

■ 32 ページで示している小学校 4 年生を対象にした施設内講習について、自転車の通行位置は歩道と教育しているのか？(委員)

→小学生には、自転車の通行位置について、原則車道の左側通行と教育しており、自転車通行可の歩道上では歩道の車道寄りを走行することもできると教育している。(事務局)

→道路交通法では、自転車利用者が危険と感じたら歩道通行してよいとなっており、小学生は歩道通行でよいと考えている。(議長)

■ 33 ページに、自転車乗車用ヘルメット購入費補助制度が示されているがヘルメット着用率は調査しているのか？(委員)

→ヘルメット着用率は調査していない。(事務局)

→ヘルメット着用率について、アンケート調査を実施した(都)西山上挙母線の自転車利用者の約 3 割が着用していると回答している。(事務局)

■ 20 ページで示している対策後の写真は縁石があるが、縁石に自転車のペダルが接触しそうで走行しづらいため、新しく縁石を設置する必要はあるのか。(委員)

→対策前にも縁石は設置されていた。また、歩行者の安全のため縁石は必要と考えている。(事務局)

(4) 今後の方向性

■ 47 ページに示している豊田市自転車活用推進計画の改定時期を令和 6 年度から令和 9 年度に伸ばすということで、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定、道路交通法改正内容を踏まえ検討頂きたい。(議長)

■ 自転車通行空間の利用を促進する整備内容とするため、アンケートで得た利用者意見を整備に反映し進めていきたい。また、整備前に DX 技術を用い VR 上で自転車通行空間整備に関する利用ニーズ等の検証も考えていきたい。更に自転車通行空間整備のハード対策だけでなくソフト対策も実施し、ハード・ソフトが連携した取り組みを進めていきたい。(会長)

以上