

豊橋市における自転車利用の 現状と課題

平成24年10月9日



I わが国の自転車を取り巻く状況と自転車のメリット

1. 自転車を取り巻く状況
2. 自転車利用のメリット
3. 自転車の果たす役割

II 豊橋市における自転車利用の現状と課題

1. 自転車利用状況
2. 自転車事故の状況
3. 自転車利用に関する市民の意識
4. 自転車の走行空間
5. ルール順守とマナー意識
6. 駐輪場と放置自転車
7. 自転車の利用推進施策
8. 豊橋市における自転車に関する課題



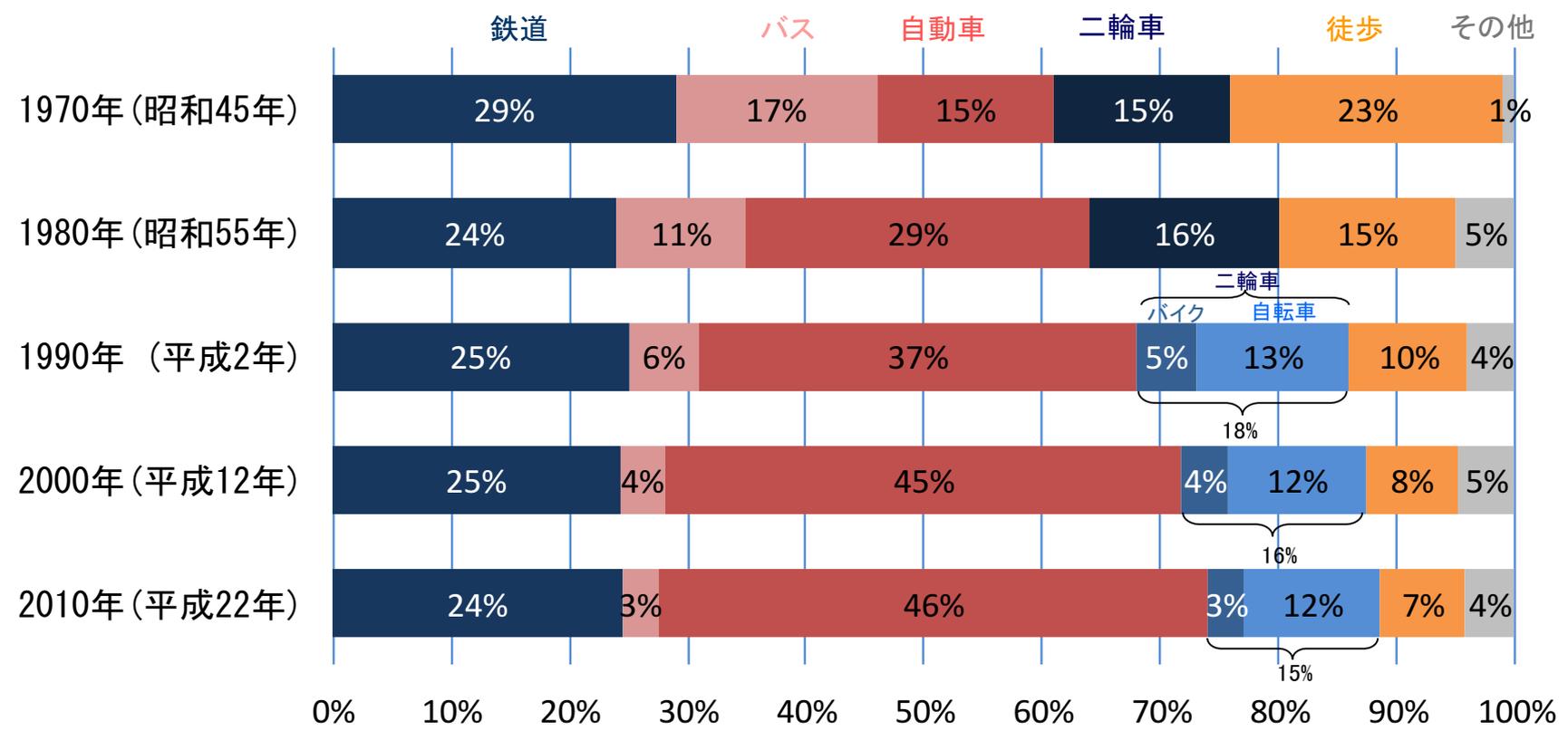
Ⅰ. わが国の自転車を取り巻く 状況と自転車のメリット

1. わが国の自転車を取り巻く状況

(1) 自転車の交通手段分担率の推移（全国）

- 通勤・通学時の 自動車分担割合は拡大 している
- 自転車の分担割合は12%程度で 大きな変化はない

■ 通勤・通学に利用する代表交通手段の割合(全国、経年変化)



※(注)昭和45年、昭和55年の調査においては、自転車は二輪車として区分されている。

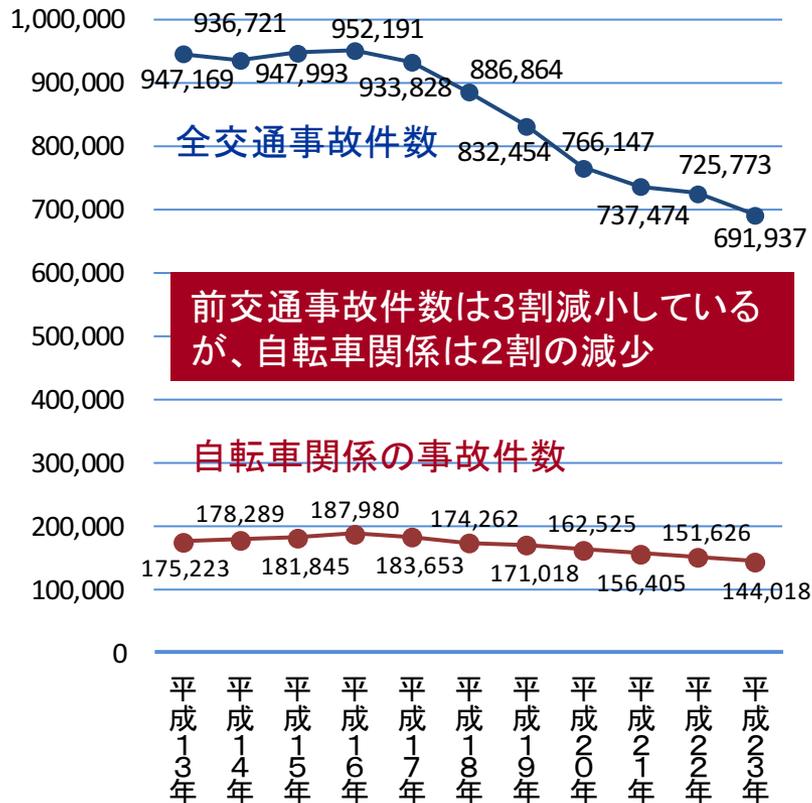
[出典: 国勢調査(総務省統計局)]

1. わが国の自転車を取り巻く状況

(2) 自転車事故に関する近年の動向（全国）

- 全交通事故件数は近年減少傾向にあるが、自転車関連事故は減少率が低い
- 特に、自転車対歩行者の事故件数は増加傾向にある

■ 全交通事故発生件数と自転車関係の事故発生件数



■ 自転車対歩行者の事故発生件数



1. わが国の自転車を取り巻く状況

(3) 自転車走行空間の現状（全国）

● 全国の道路約120万kmに対して、歩行者と分離された道路は約3,000km



※延長は道路延長、平成22年4月1日現在 [出典：国土交通省資料、警察庁資料]

1. わが国の自転車を取り巻く状況

(4) 自転車走行空間に関する制度の変遷

- 昭和35年制定の道路交通法において「自転車は車道の左側部分を通行」とされていたが、昭和40年代の交通事故の急増を受け、歩道(指定された区間)において自転車の通行が認められることとなった
- 同時期に自転車走行空間の確保のため、自転車道、専用通行帯が規定

	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	自転車歩行者道	
			普通自転車通行指定部分 のある歩道	普通自転車通行可の歩道
昭和40年	●昭和45年【道路構造令】 自転車道を新たに規定 設置基準:「自動車及び自転車交通量が多い道路で、安全かつ円滑のため自転車を分離する必要がある場合」	昭和46年以前は、専用通行帯はなかった ●昭和46年【道路交通法】 専用通行帯の規制を新たに規定 (自転車専用通行帯の規制が可能に)	昭和53年以前は、歩道における自転車の通行指定部分はなかった ●昭和53年【道路交通法】 普通自転車の歩道通行部分を新たに規定(歩道内の自転車通行部分を指定可能に)	●昭和45年【道路構造令】 自転車歩行者道を新たに規定 設置基準:「自動車が多く、歩行者の少ない道路で、安全かつ円滑のため自動車と分離する必要がある場合」
	●昭和45年【道路交通法】 自転車の自転車道通行義務を新たに規定(自転車道のある道路では自転車は自転車道を通行しなければならない)			●昭和45年【道路交通法】 普通自転車の歩道通行可の規制を新たに規定(自転車が歩道を通行可能に)
昭和50年				
平成20年		●平成20年【標識令】 普通自転車専用通行帯の標識を規定		

1. わが国の自転車を取り巻く状況

(5) 自転車走行空間に関する最近の取り組み

- 近年、国は自転車利用環境改善のため、自転車に関する法改正を実施

■関連法令の改正状況

平成17年 3月	道路法施行令改正	道路上に道路管理者による 自転車駐車場の設置可
平成18年11月	道路法施行令改正	道路占用の対象として、自転車等を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具を追加
平成20年 6月	道路交通法改正	自転車の歩道通行要件の拡大（児童、幼児、高齢者、障害者等）
平成22年12月	標識標示令改正	路側に設置できる 規制標識「普通自転車専用通行帯」 を新設
平成23年 9月	標識標示令改正	歩道・自転車道における自転車の一方通行規制を可能とする規制標識「自転車一方通行」を新設

1. わが国の自転車を取り巻く状況

(5) 自転車走行空間に関する最近の取り組み

- 近年、自転車走行環境の改善のため、国が様々な技術指針等を発表

■技術指針等の発表状況等

平成19年10月	自転車利用環境整備ガイドブック	既存の自転車走行空間の整備事例等を参考に 設計の留意点 を解説
平成20年1月	モデル地区指定	全国で98箇所の自転車通行環境整備のモデル地区を指定
平成20年11月	自転車施策推進に係る地方説明会における疑義と回答事例集	地方説明会を通じて、各モデル地区から提出された疑義を整理し、 整備上の留意事項 等を解説
平成21年7月	自転車走行空間の設計のポイント	モデル地区の取組等を参考に、主に 交差点部、その他特殊部 について、設計上の留意点を追加し、解説
平成23年10月	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について	自転車は「車両」であるということ を徹底し、「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保
平成24年4月	みんなにやさしい自転車環境 ー安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言ー	自転車通行空間の計画、自転車通行空間の設計、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組に関する提言

1. わが国の自転車を取り巻く状況

(参考) 自転車走行空間に関する最近の取り組み

○ 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

(平成23年10月25日警察庁交通局長通達)

◆ 背景

「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について(平成19年交通局長通達)」に基づく各種対策を推進してきたところ、一定の成果は見られるものの、未だ…

- 自転車利用者の交通ルール遵守意識は十分に浸透していない
- 自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たない
- 自転車の通行環境の整備も十分には進んでいない

良好な自転車交通秩序を実現させるための総合対策

◆ 基本的考え方

【自転車は「車両」であるということの徹底】

- ・ 自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- ・ 歩道を通行する者には歩行者優先を徹底

「車道を通行する自転車」と
「歩道を通行する歩行者」の
双方の安全を確保

通行環境の確立

- 規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備
- 自転車歩道通行可規制の実施場所の見直し
- 自転車歩道通行可規制のある歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去

等

ルール周知と安全教育の推進

- 自転車は「車両」であるということの徹底
- ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知

等

指導取締りの強化

- 指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質・危険な違反の検挙
- 街頭での指導啓発活動時に本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進

等

基盤整備

- 都道府県警察における総合的計画の策定
- 条例を制定した地方公共団体の事例も参考としながら、その取組を積極的に支援
- 体制整備、部内教養の徹底、関係部門との連携
- 地方公共団体等に対する駐輪場整備や放置自転車撤去の働き掛け

1. わが国の自転車を取り巻く状況

(参考) 自転車走行空間に関する最近の取り組み

○みんなにやさしい自転車環境 —安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—
(平成24年4月 国土交通省道路局/警察庁交通局)

項目	提言のポイント
自転車通行空間の計画	<ul style="list-style-type: none">●自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画作成手順を示し、車の規制速度や交通量等に応じた整備形態(自転車道、自転車専用通行帯等の車道通行を基本)の選定方法を提示●選定された整備形態の整備が困難な場合、当面の対応として、自転車歩行者道を活用できる条件、車線内に自転車通行位置を明示し自動車と混在する方法を提示等
自転車通行空間の設計	<ul style="list-style-type: none">●直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の具体的な対応案を提示等
利用ルールの徹底	<ul style="list-style-type: none">●全ての利用者へのルール周知(学校教育、免許更新時等)、ルール遵守のインセンティブ付与(事故の危険性周知等)、指導取締り(信号無視等の悪質な違反への検挙措置等)の3つの観点から取組を提示
自転車利用の総合的な取組	<ul style="list-style-type: none">●駐停車・駐輪対策(自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等)、利用促進(自転車マップ作成、レンタサイクル導入等)の観点から取組を提示

2. 自転車利用のメリット

- 自転車の特性を考えると、以下の4つのメリットが自転車のメリットとして考えられる

(1) 近距離移動に適した自転車利用

(2) 健康にいい自転車利用

(3) 安価な自転車利用

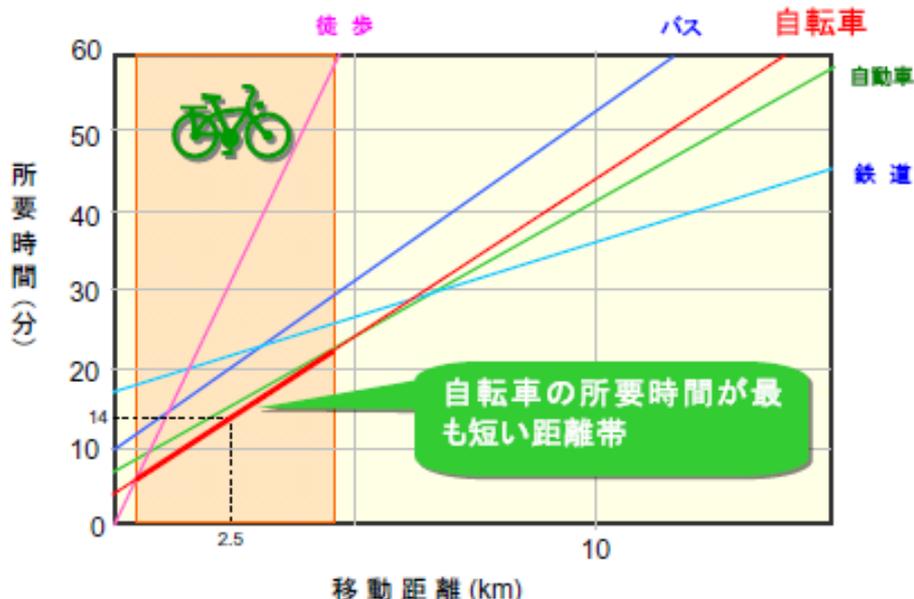
(4) 環境にいい自転車利用

2. 自転車利用のメリット

(1) 近距離移動に適した自転車利用

- 0.5km～5km程度の移動は、自転車の所要時間が最も短くなる
- 5km未満の交通手段の2割を自転車は担っており、自動車の5km未満のトリップの一定程度は自転車への転換可能性がある

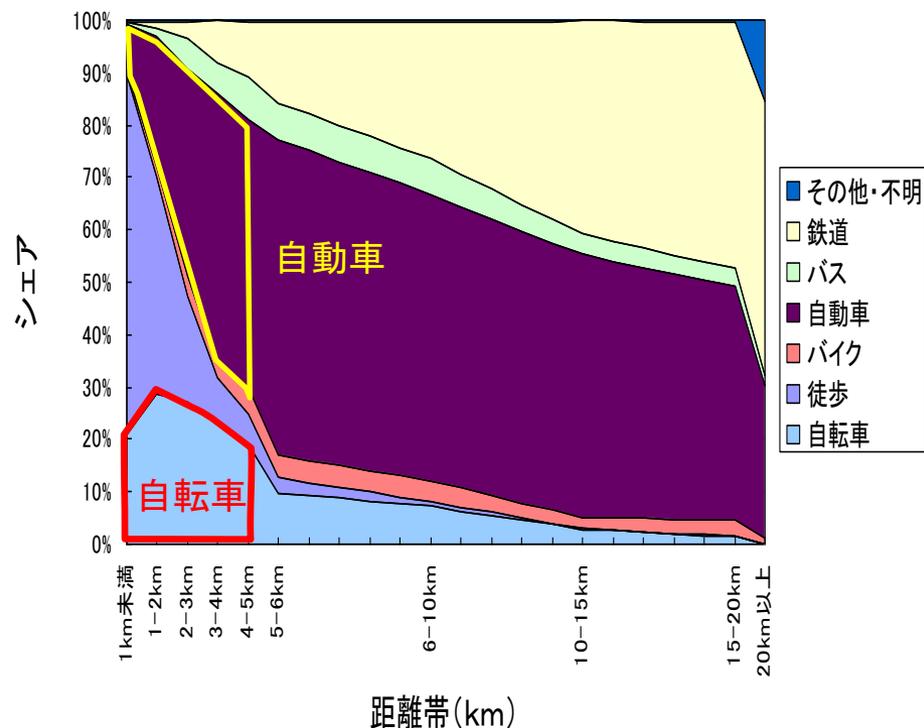
■ 距離帯別の交通手段別利用割合



徒歩: 4.8km	バス: 徒歩6分+待ち4分+14km/h
自転車: 出入庫4分+15km/h	鉄道: 徒歩17分+駅5分+32km/h
自動車: 出入庫7分+17.5km/h	

出典)「平成19年度 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」資料
国土交通省道路局、警察庁交通局

■ 距離帯別の交通手段別利用割合



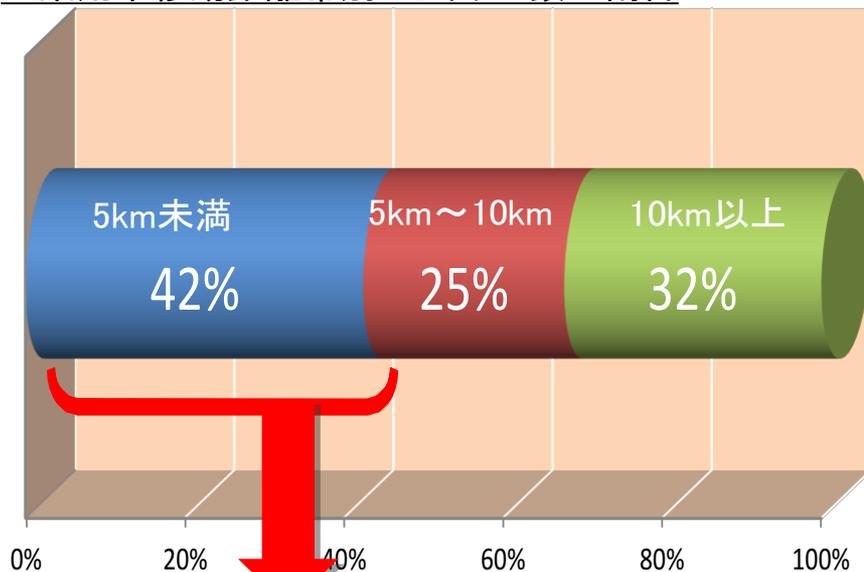
出典: H17全国都市交通特性調査(全国PT)
※6kmまでは1km刻み、6km以上は、5km刻みのみの集計中を直線で結んでいる。

2. 自転車利用のメリット

(1) 近距離移動に適した自転車利用

- 乗用車のトリップの半数近くが5km未満であり、自転車への転換可能性がある
- 豊橋市中心部から半径5km以内に、ほとんどの市街地が含まれ、この地域は自転車利用に適した平坦な地域である

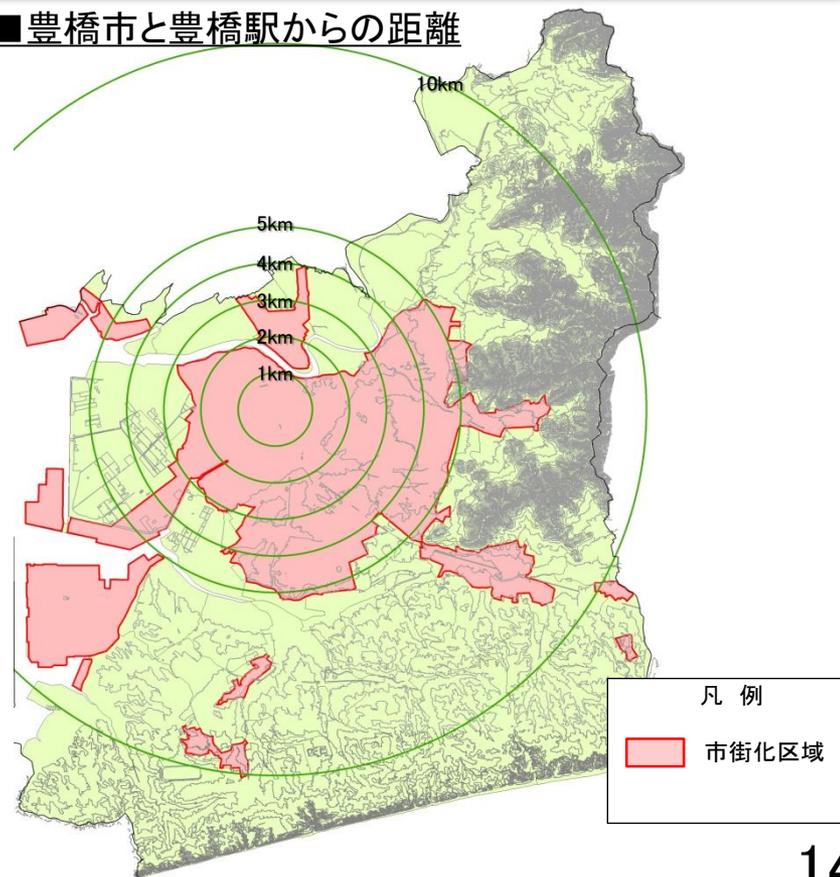
■乗用車移動距離帯別のトリップ数の割合



自転車への転換が期待される
乗用車での移動

[出典:平成17年度道路交通センサス(国土交通省)]
※全国の乗用車類の平日全トリップを対象

■豊橋市と豊橋駅からの距離



2. 自転車利用のメリット

(2) 健康にいい自転車利用

- 自転車に乗った場合、体重60kgの人が1時間40分程度の軽い負荷での走行で、ご飯1杯分(336kcal)を消費

■運動で消費するエネルギー量



	速歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度 (メッツ)	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (Ex)	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体 重 別 エ ネ ル ギ ー 消 費 量							
50kg	25kcal	60kcal	55kcal	130kcal	130kcal	90kcal	105kcal
60kg	30kcal	75kcal	65kcal	155kcal	155kcal	110kcal	125kcal
70kg	35kcal	85kcal	75kcal	185kcal	185kcal	130kcal	145kcal
80kg	40kcal	100kcal	85kcal	210kcal	210kcal	145kcal	170kcal

体重60kgの人がご飯1杯分を消費するのにかかる時間

112分	45分	103分	130分	65分	46分	54分
------	-----	------	------	-----	-----	-----

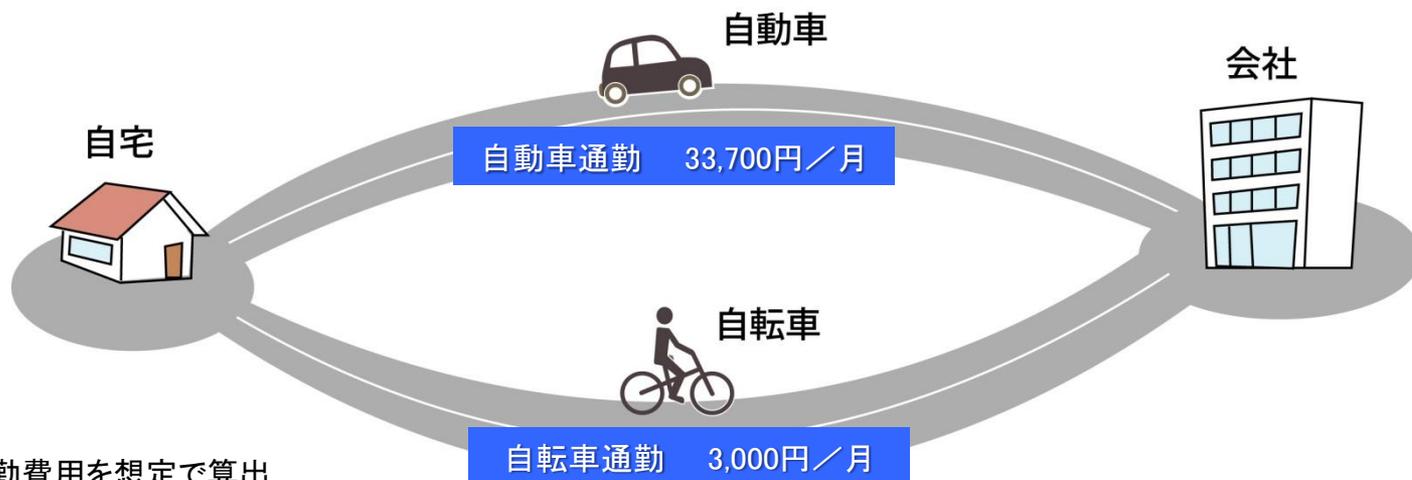
エネルギー消費量は、強度(メッツ) × 体重 × 時間(h) × 1.05の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたもの。
全て5kcal単位で表示。

[出典:健康づくりのための運動指針2006 厚生労働省]

2. 自転車利用のメリット

(3) 安価な自転車利用

- 自転車は車両費、維持費等の面で非常に優れた交通手段である



一カ月の通勤費用を想定で算出

■自転車通勤

車両代	1,000円	自転車は36,000円で3年間使用を想定
駐輪場代	0円	駐輪場は家・会社利用で0円と設定
自転車保険	2,000円	自転車保険は年間24,000円と設定
合計	3,000円	

■自動車通勤

車両代	20,000円	自動車は240万円で10年間使用を想定
駐車場代	5,000円	豊橋市の駐車場の相場から想定
任意保険料	6,700円	年間80,000円と設定
自賠責保険料	1,000円	36,000円/(3年×12ヶ月)=1,000円
自動車税	3,300円	自転車税3,4500円/年、自動車重量税5,000円/年と設定
ガソリン代	1,000円	通勤に片道3km、月120km走行を想定 120km÷16km/ℓ×燃費単価135円/ℓ
合計	33,700円	

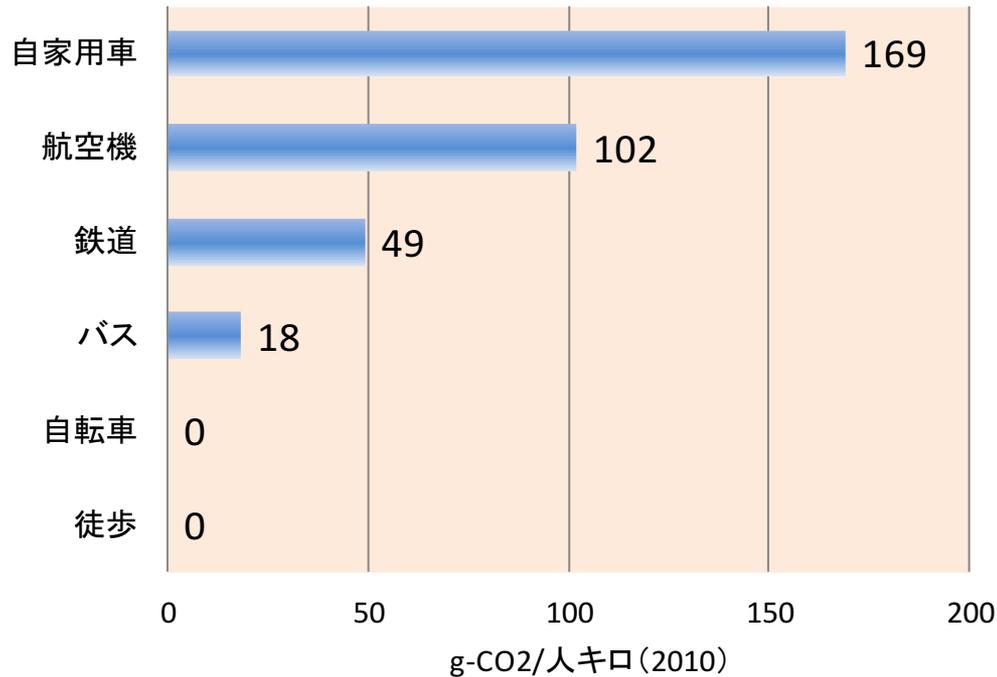
※あくまで金額は仮の設定の上の概算金額

2. 自転車利用のメリット

(4) 環境にいい自転車利用

- 自転車は、CO2を排出せず、環境に優しい交通手段である

■輸送量あたりの二酸化炭素の排出量(旅客)



[国土交通省総合政策局資料より作成]

3. 自転車の果たす役割

(1) 自動車と自転車の役割分担

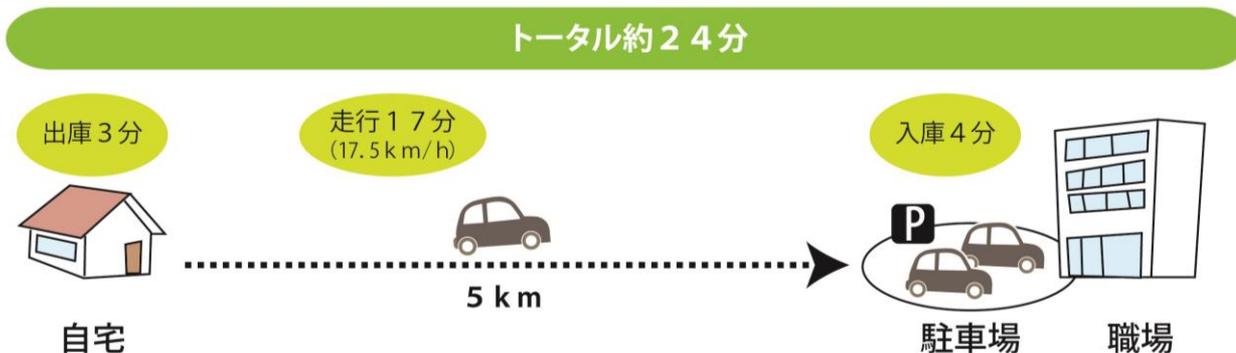
《自転車と自動車の関係》

● 5km程度までは、自転車による移動を誘導

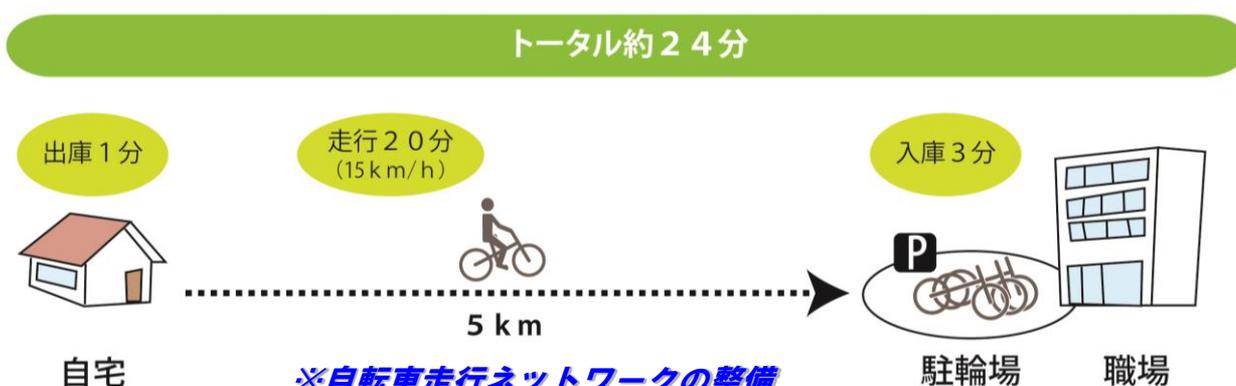
⇒ 自転車ネットワークの整備、事業所等での駐輪場所の確保

■ [自宅から職場に直行するパターン]

【自動車】



【自転車】



※自転車走行ネットワークの整備

・自転車走行ネットワークの整備等

[走行速度、入出庫時間は「平成19年度 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」資料（国土交通省道路局、警察庁交通局）から算出]

3. 自転車の果たす役割

(2) 公共交通と自転車の役割分担

- 自転車と公共交通が競合するのではなく、互いの位置づけを明確化したうえで、両者が連携し、役割分担をしていく必要がある

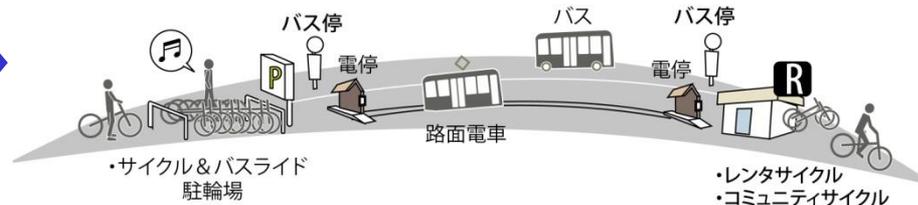
自転車と公共交通が競合



目指すは...

公共交通の利便性向上、自転車との連携

公共交通の利便性強化を図り、
それぞれの役割分担・連携を促進



・バスの速達性、定時性利用のし易さ向上

※イメージ



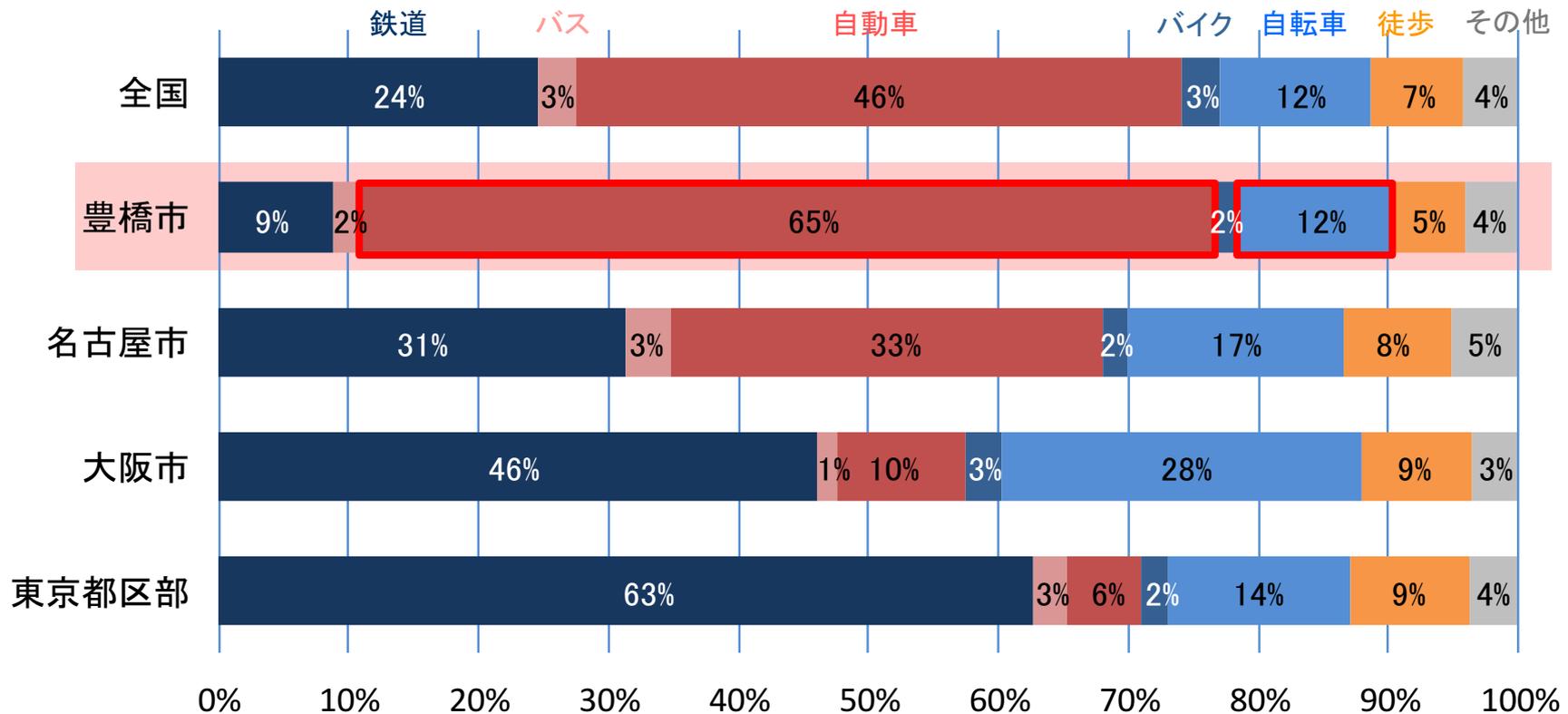
II 豊橋市における自転車利用の 現状と課題

1. 自転車利用状況

(1) 通勤・通学時の利用交通手段

- 通勤・通学時の自転車利用率は、約12%で全国平均と同程度
- 対して、自動車利用率は60%を超えており、依存率が高い

■通勤・通学に利用する代表交通手段の割合(平成22年)



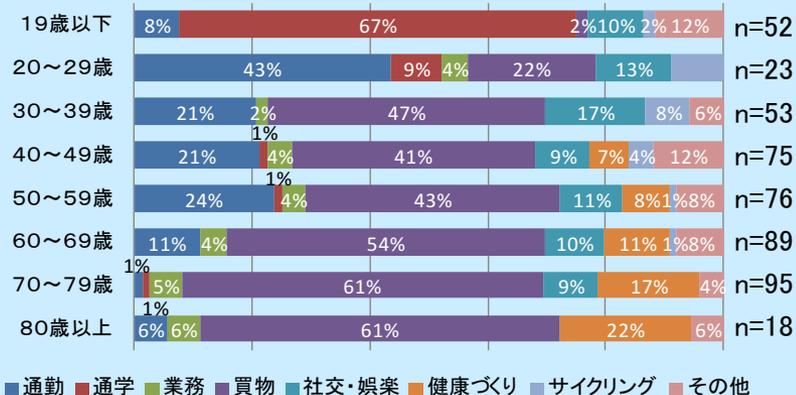
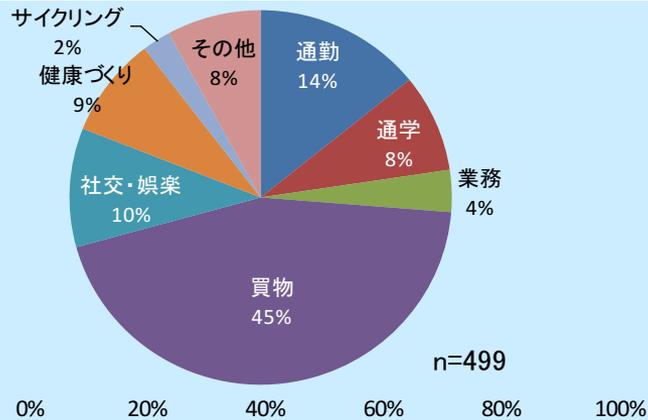
[出典：平成22年国勢調査（総務省統計局）]

1. 自転車利用状況

(2) 自転車の利用目的と行き先

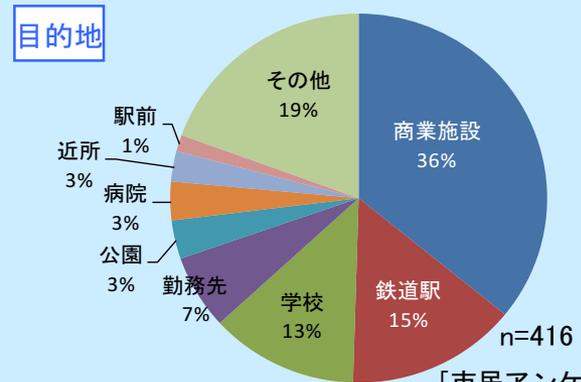
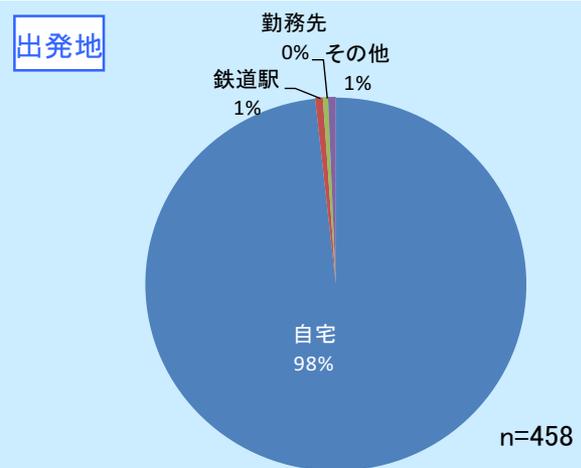
- 自転車の利用目的は買物が最も多く、高齢者ほど買物の割合が高い
- 主に自宅から商業施設や鉄道駅への移動に利用されている

■自転車の最も多い利用目的



[市民アンケートより]

■出発地と目的地



[市民アンケートより]

1. 自転車利用状況

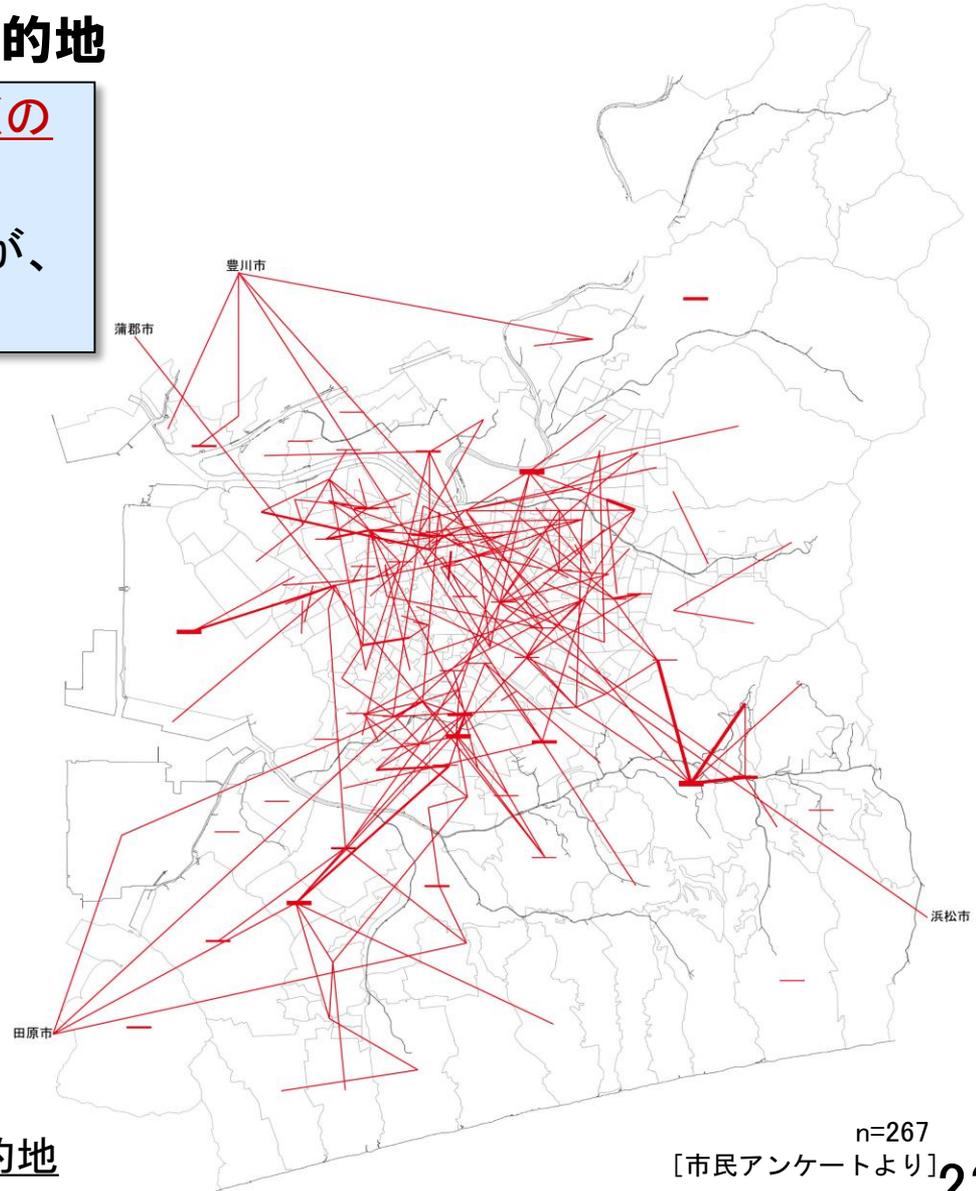
(3) 自転車での移動の出発地・目的地

- 豊橋市の中心部から南部にかけて多くの自転車での移動が見られる
- 2~3kmの距離の移動が中心であるが、市外への移動も見られる

■ 自転車での移動距離



[市民アンケートより]



■ 自転車での出発地と目的地

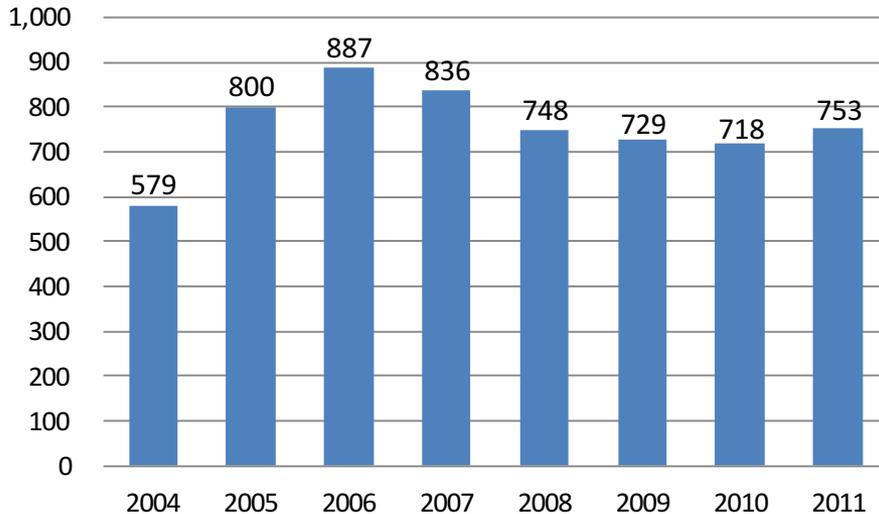
n=267
[市民アンケートより]

2. 自転車事故の状況

(1) 自転車事故件数の推移

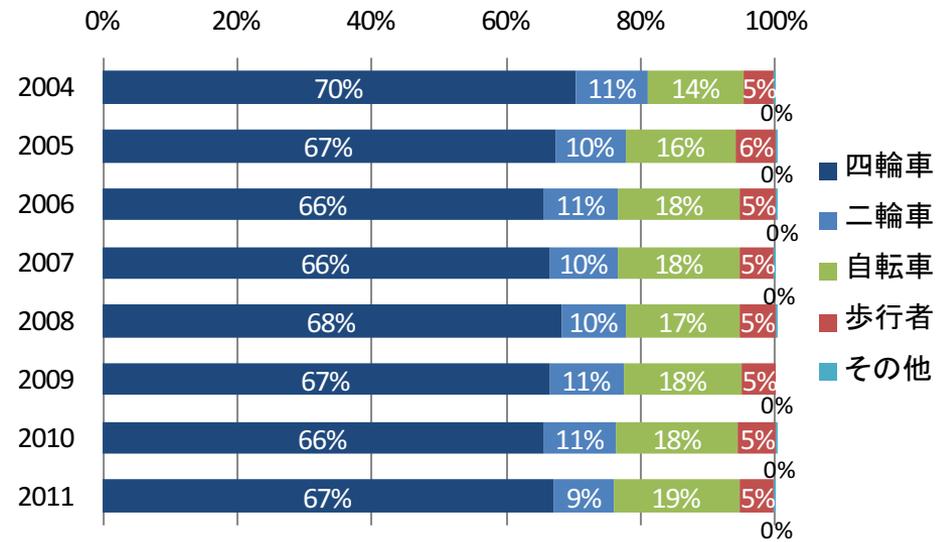
- 自転車が当事者となる事故の死傷者数は2006年度をピークに若干減少したが、2008年以降は横ばいである
- 交通事故死傷者数に占める自転車の割合は若干増加傾向にある

■ 自転車が当事者となる事故の死傷者数



[豊橋の交通事故より]

■ 交通事故死傷者数の当事者別の比率



[豊橋の交通事故より]

2. 自転車事故の状況

(2) 自転車死亡事故の状況

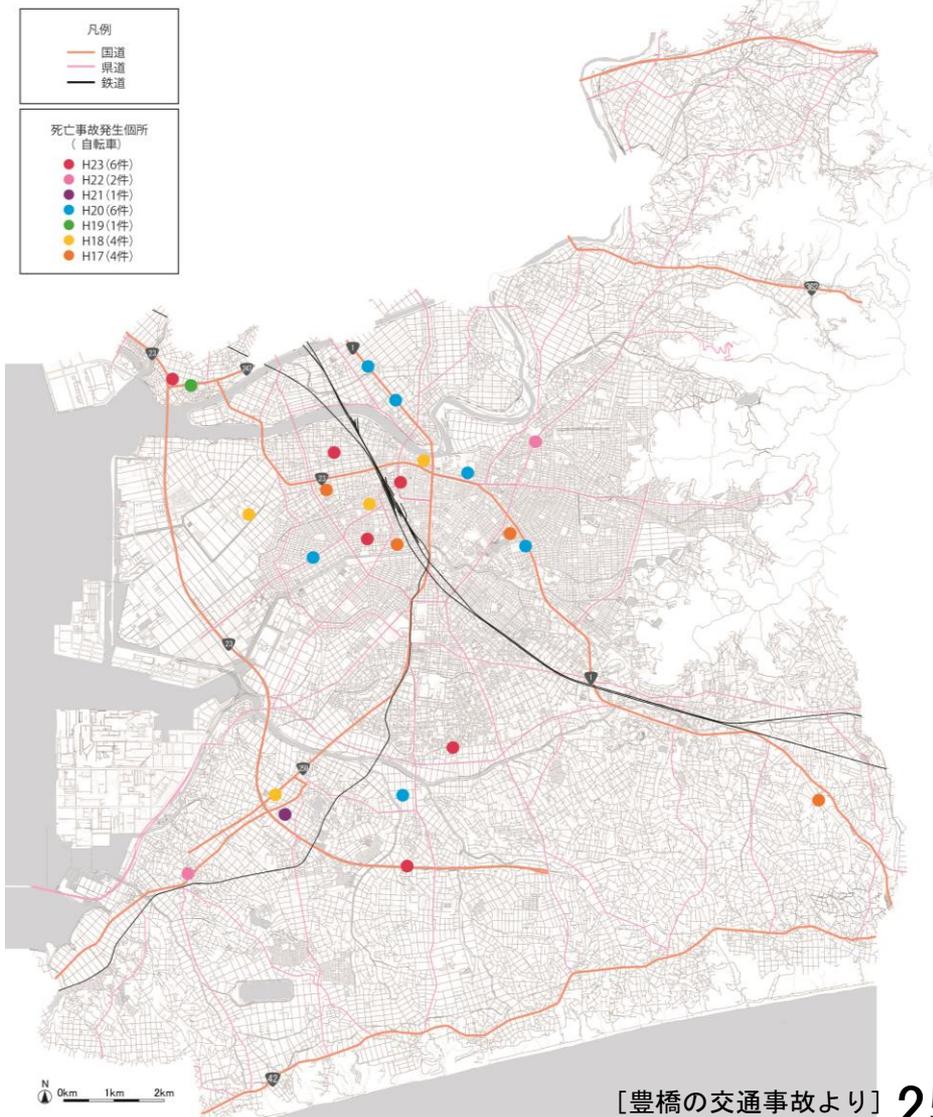
- 自転車事故の多くは交差点での出会い頭の事故となっている
- 自転車死亡事故の箇所は豊橋駅周辺で多く、北部では発生していない

■ 豊橋市における自転車死亡者数

	正面衝突	出合頭	右左折時	その他	合計
2001	0	2	0	0	2
2002	0	3	1	2	6
2003	0	4	0	0	4
2004	0	2	1	2	5
2005	0	3	1	0	4
2006	0	3	1	0	4
2007	0	1	0	0	1
2008	0	6	0	1	7
2009	0	1	0	0	1
2010	0	1	0	1	2
2011	0	4	1	2	7

[豊橋の交通事故より]

■ 豊橋市における自転車死亡事故発生箇所



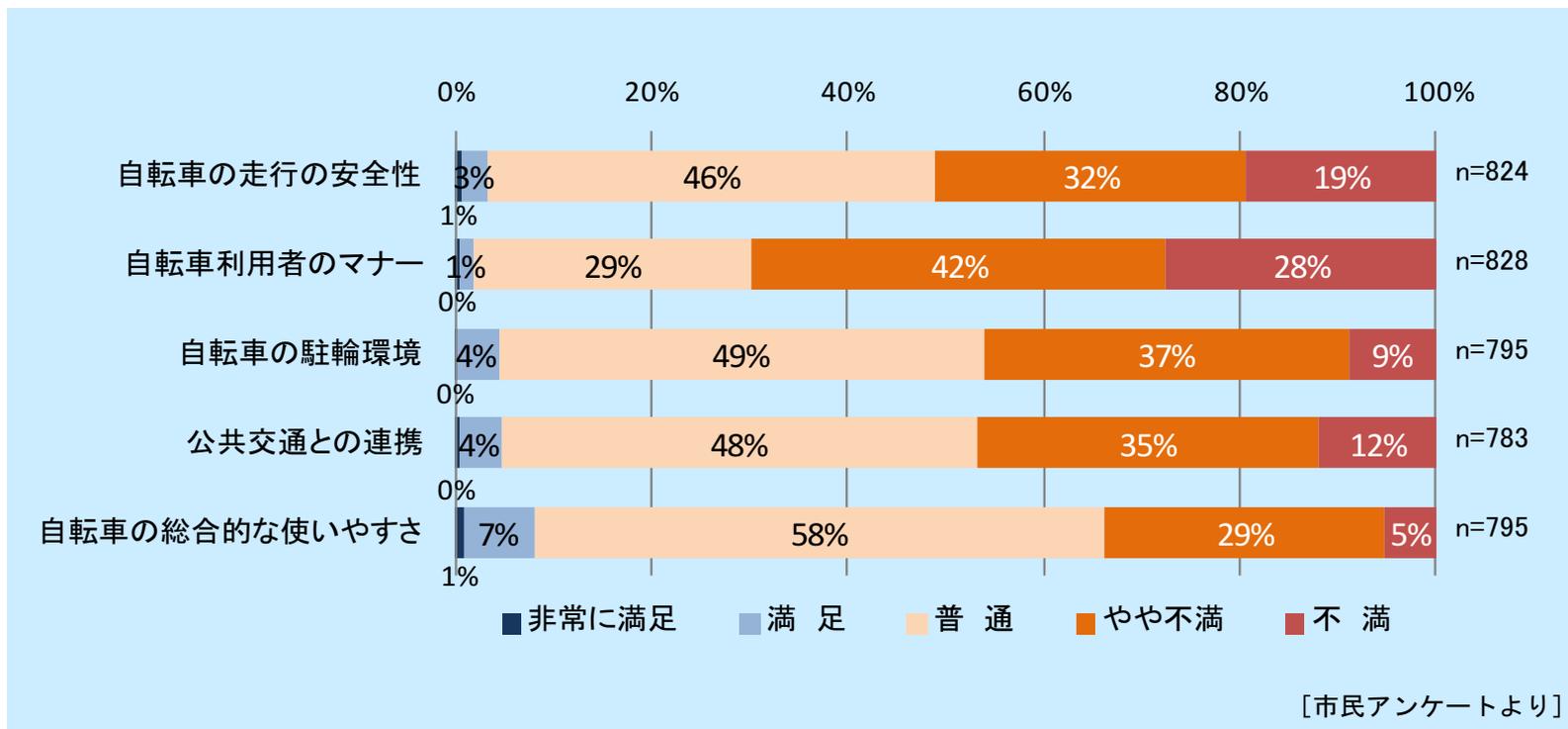
[豊橋の交通事故より]

3. 自転車利用に関する市民の意識

(1) 自転車利用環境の満足度

- 豊橋市における自転車の使いやすさの満足度をみると、総合的な使いやすさで、満足、やや満足あわせて8%と市民の満足度は低い
- 特に利用者のマナーについては不満、やや不満あわせて70%と不満が高い

■豊橋市における自転車利用環境の満足度

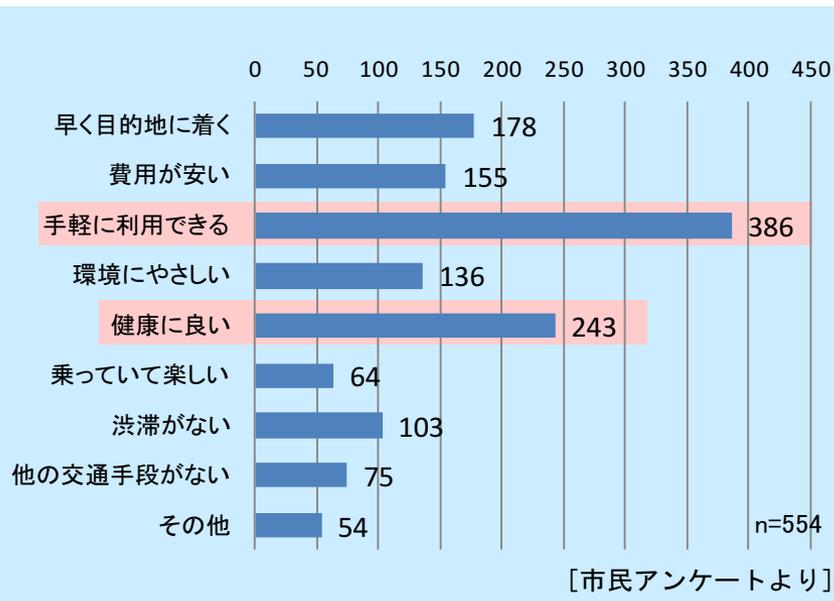


3. 自転車利用に関する市民の意識

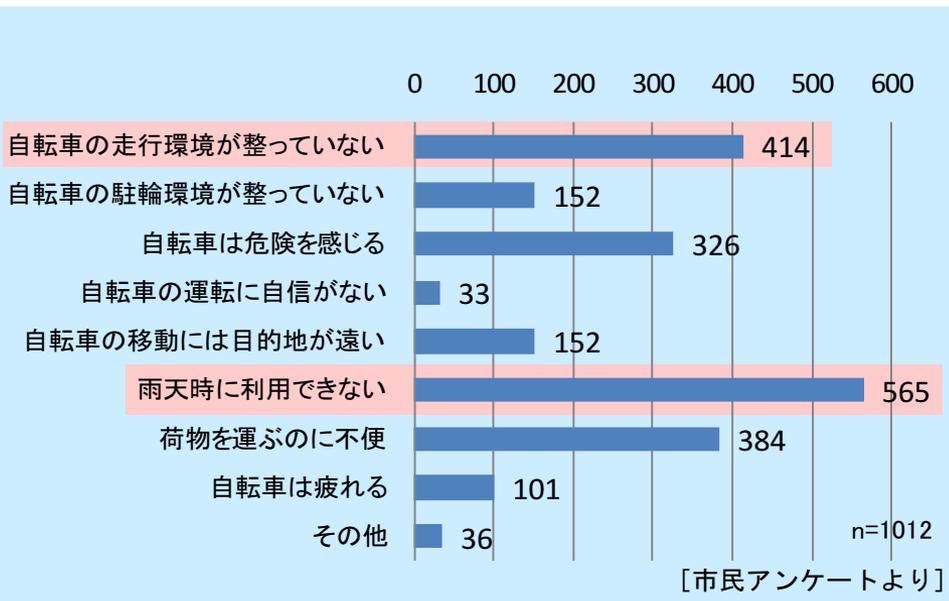
(2) 自転車のメリット、デメリット

- 自転車のメリットとして、手軽に利用できることや健康によいことを感じて利用している市民が最も多い
- 一方で、雨天時に利用できないことや走行環境が整っていないことに不満を感じている人が多い。

■自転車のメリット



■自転車に不満を感じる点

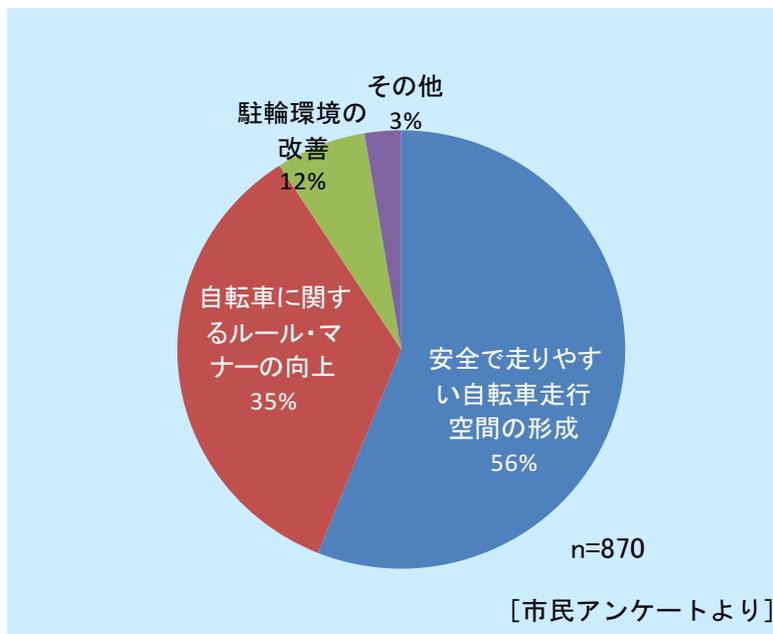


3. 自転車利用に関する市民の意識

(3) 希望する自転車関連の施策

- 希望する自転車関係の施策としては、自転車走行空間の形成が56%で最も多く、ルール、マナーの向上が35%で続いている
- 自転車走行空間とルール、マナーの向上で約9割を占めている

■希望する自転車関連の施策



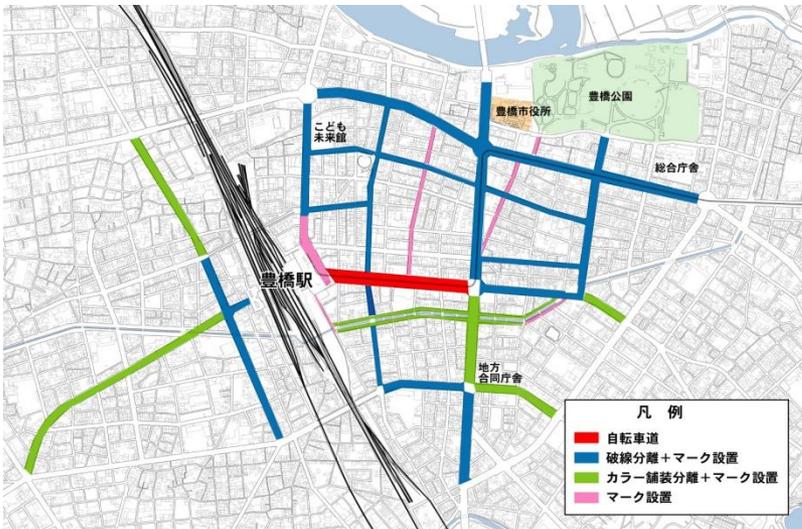
4. 自転車の走行空間

(1) 現在の豊橋市の自転車走行空間の整備状況

● 豊橋駅周辺の中心部 (モデル地区) では自転車歩行者道において 視覚的分離による走行空間整備 を中心に整備が進められている

■ 自転車走行整備状況

・ 自転車走行空間の整備延長: 15km



4. 自転車の走行空間

(1) 現在の豊橋市の自転車走行空間の整備状況

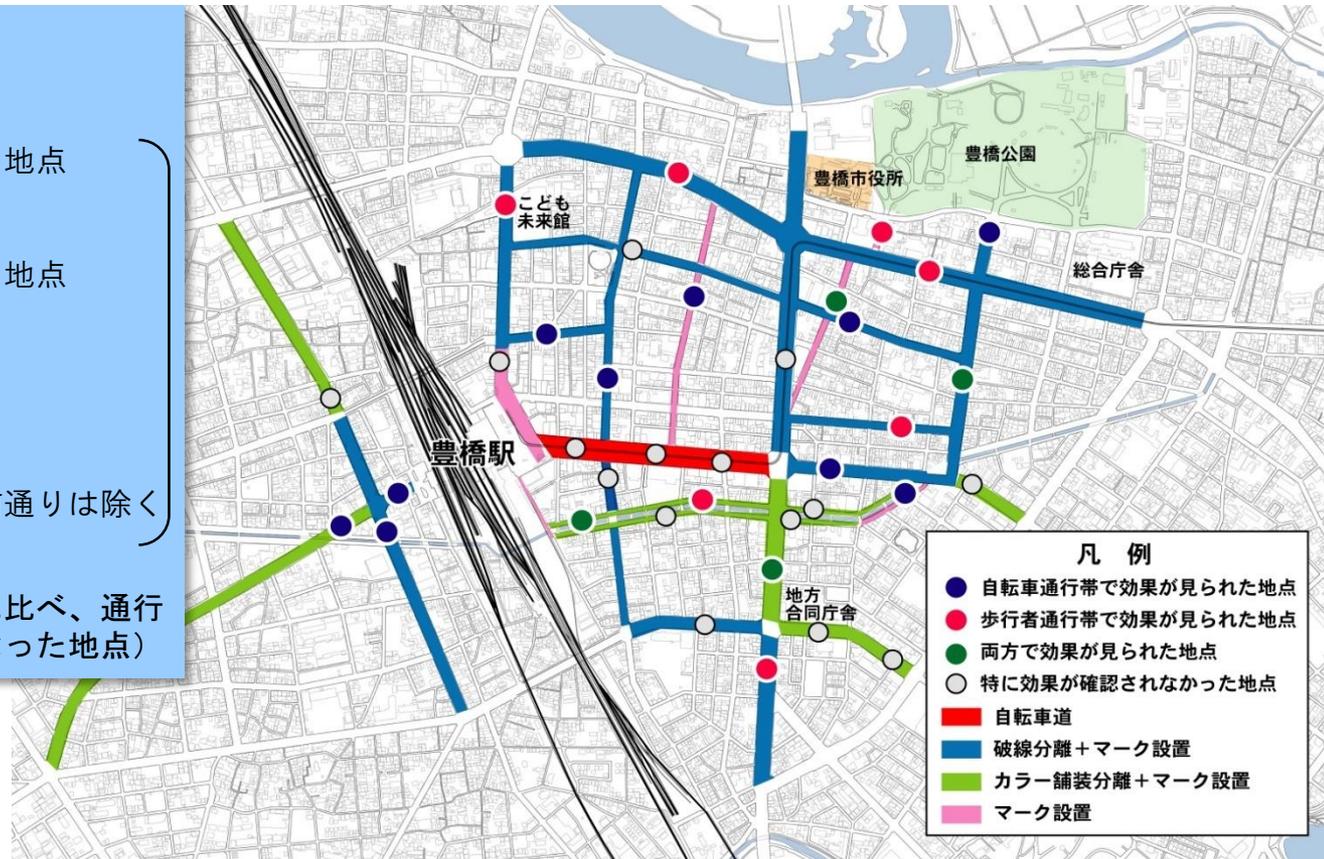
- 歩道上に走行位置を示した後、6割程度の地点で通行位置を順守する割合が高くなり、整備の効果が確認されている

○効果が見られた地点

→20箇所／33箇所 (61%)

- ・自転車通行帯で効果が見られた地点
→10箇所／33箇所 (30%)
 - ・歩行者通行帯で効果が見られた地点
→7箇所／33箇所 (21%)
 - ・両方で効果が見られた地点
→3箇所／33箇所 (12%)
- ※駅前通りは除く

(効果が見られた地点は、整備前に比べ、通行位置を守る歩行者、自転車がなくなった地点)



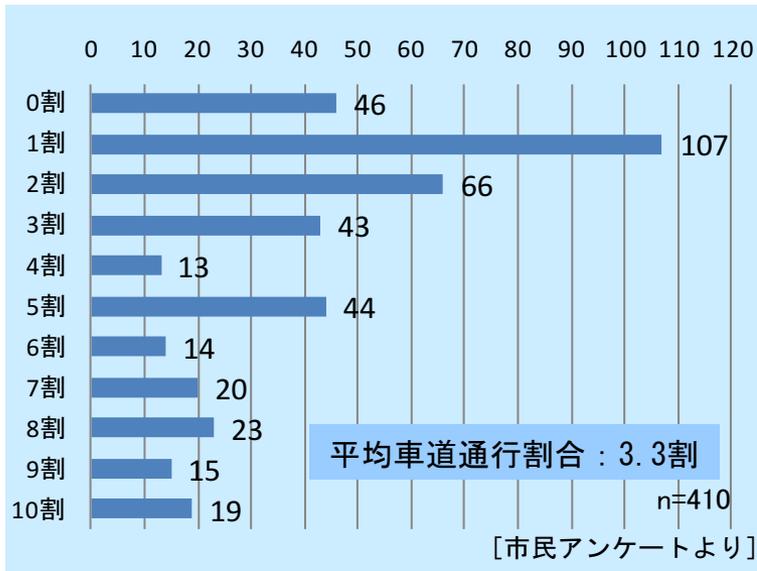
[東三河建設事務所調査結果より]

4. 自転車の走行空間

(2) 現在の市民の自転車の走行箇所と問題意識

- 自転車で車道を走行する割合は低く、歩道を走る理由はクルマに危険を感じるが多い
- 自転車は車道通行が原則であり、安心して車道を走行できる走行環境づくりが必要

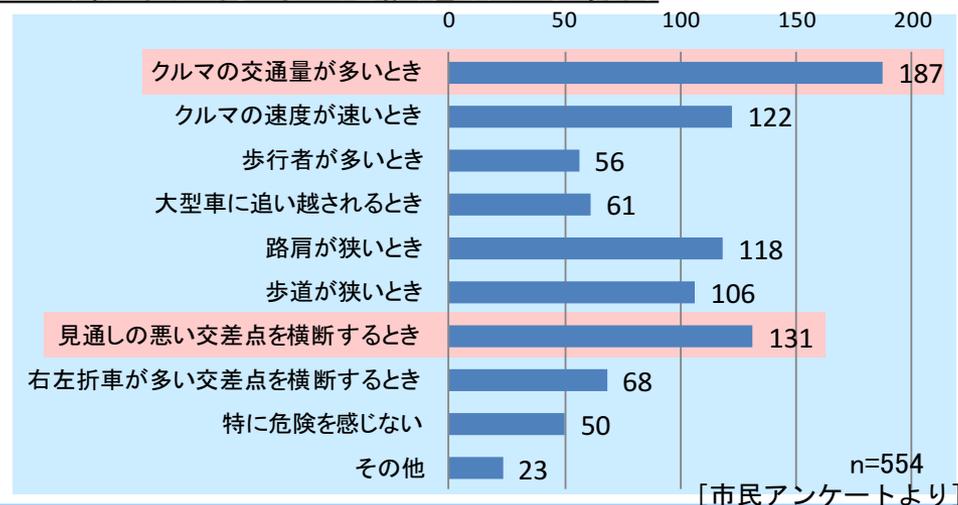
■ 車道を通行する割合



■ 歩道を走行する理由



■ 自転車走行時に危険を感じる場合 [市民アンケートより]



4. 自転車の走行空間

【参考】自転車走行空間の整備事例

自転車道

縁石のみにより車道・歩道と分離



(新潟県新潟市)

[出典：国土交通省道路局資料]

自転車専用通行帯

車両通行帯境界線に凹凸を設置し、自転車専用通行帯への自動車の進入を抑制



・境界線に凹凸を設置し、振動で警告

(長野県松本市)

[出典：国土交通省道路局資料]

簡易な自転車道(段差による分離)

○コペンハーゲン(デンマーク)



○アムステルダム(オランダ)



[出典：自転車施策推進に係る地方説明会における疑義と回答事例集(平成20年11月)]

簡易な自転車走行空間

路肩に自転車走行空間を整備



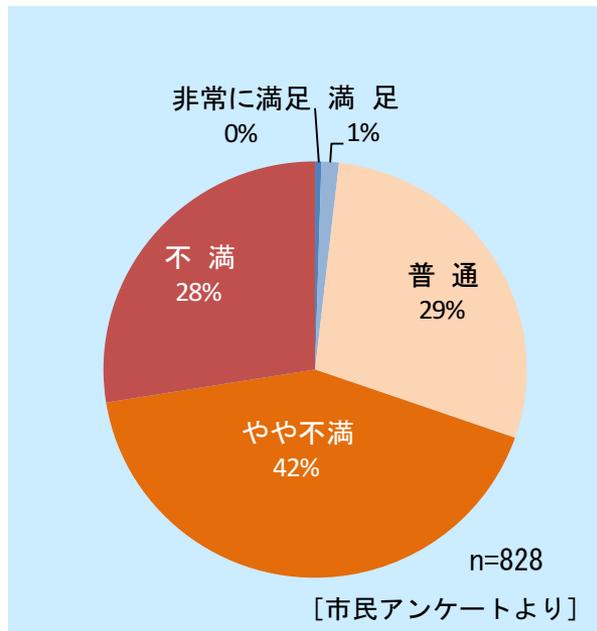
[出典：岡山市資料]

5. ルール順守とマナー意識

(1) 自転車ルール順守とマナーに対する市民の意識

- 現在、豊橋市の自転車利用者のマナー意識に対する満足度は低く、約7割が不満、やや不満と回答している。

■ 自転車マナーに対する市民の満足度



マナーに対する意見

高校生のマナーが悪く危険を感じる事があります。指導を強化して下さい。

自転車を利用して60年以上になります。私がすれ違う時、無理な運転をする(信号無視、スピードの出し過ぎなど)自動車がありますが、それは女性運転者に多いようです。自転車通学の学生さん気をつけてね。

自転車側もマナーを学んで欲しい。自転車=自動車という扱いであれば、交通ルールを守るべき。

学生が横に並んで走るのは、車の運転をしていて迷惑に思う。車道に出過ぎも危険。車道への飛び出しも危険。学校(特に高校生)でマナーについてしっかり教えて欲しい!

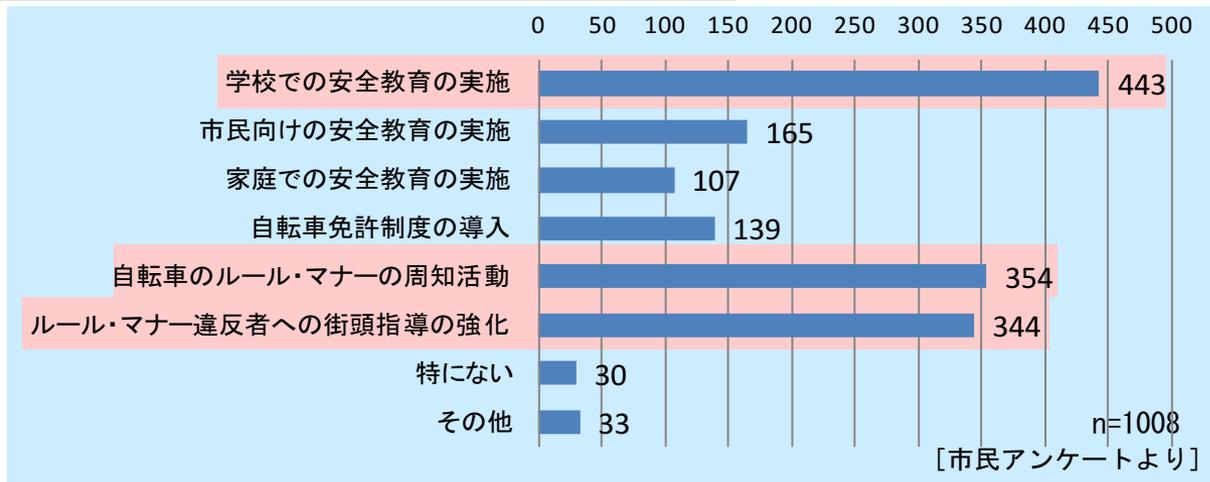
中学生・高校生の自転車に対するマナーが悪い!! 注意すると逆切れして罵声をあびせてくる。学校や家庭でのマナーに対するしつけ(勉強)をして下さい。命に関わる事なので大切だと思います。

5. ルール順守とマナー意識

(2) 市民の要望と安全教育施策

- 市民の自転車利用ルール順守に関する施策の要望としては安全教育の実施が最も多く、次いで周知活動、街頭指導の強化が多くなっている。
- 豊橋市や豊橋警察署では交通安全教室や啓発活動を実施。

■希望するルール順守とマナー向上施策



■学校での安全教育の実施

- 小学生対象の自転車安全指導巡回教室を52回(4951名)実施(豊橋市実施)
- 中学生や高校生対象としては、交通安全教室の中での自転車の安全教育を実施(豊橋市実施)

交通安全教室の様子



■その他の安全教育・啓発活動の実施

- 交通児童館で親子自転車乗り方教室を毎月実施(豊橋市実施)
- 老人会のブロック毎に高齢者体験型自転車教室を開催(豊橋警察署実施)
- 自転車販売店において交通安全情報の提供を行う啓発活動を推進(豊橋警察署実施)
- 交通事故死ゼロの日等において、主要交差点において交通指導、取り締まりを実施(豊橋警察署実施)

5. ルール順守とマナー意識

【参考】ルールの周知とマナー意識向上施策の事例

ルールの周知やマナー向上の取り組みの事例(金沢市)

整備とあわせ地域と連携した様々な啓発活動の実施



- 通行方法を示す法定外看板を設置



- 金沢大学サイクリングクラブのメンバー5名の協力を仰ぎ、正しい走り方を後続車へ身をもって教えるためのモデル走行隊を結成



- レーンの概要やルール等について示したチラシ(A3両面カラー1万部)を作成し、地元町会や高校等に配布



- 地元町会代表、学校関係者、PTA、交通安全協会、学識者、警察、道路管理者等による30名規模の街頭指導を実施

[出典：国土交通省道路局資料]

5. ルール順守とマナー意識

【参考】ルールの周知とマナー意識向上施策の事例

自転車のルールの周知、徹底に向けた交通指導

JR大分駅周辺において「自転車のルールの周知、徹底に向けた交通指導」を実施。

高校、警察、大分市が協働で、高校生等を対象に、自転車の走行ルールや駐輪ルールの街頭活動。



[出典：大分市ウェブサイト]

スケアード・ストレイト自転車交通安全教室

自転車による交通事故の多い高校生を中心として、地域の中学生から高齢者までを対象とし、スタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れた自転車交通安全教室を開催。



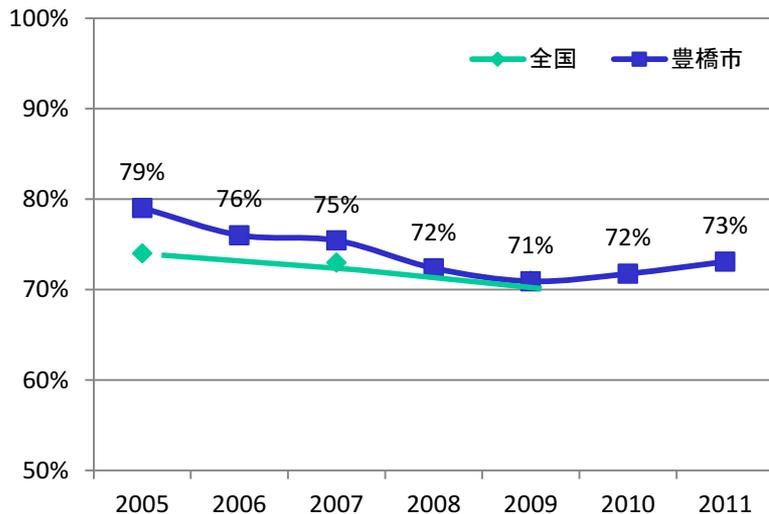
[出典：千葉県ウェブサイト]

6. 駐輪場と放置自転車

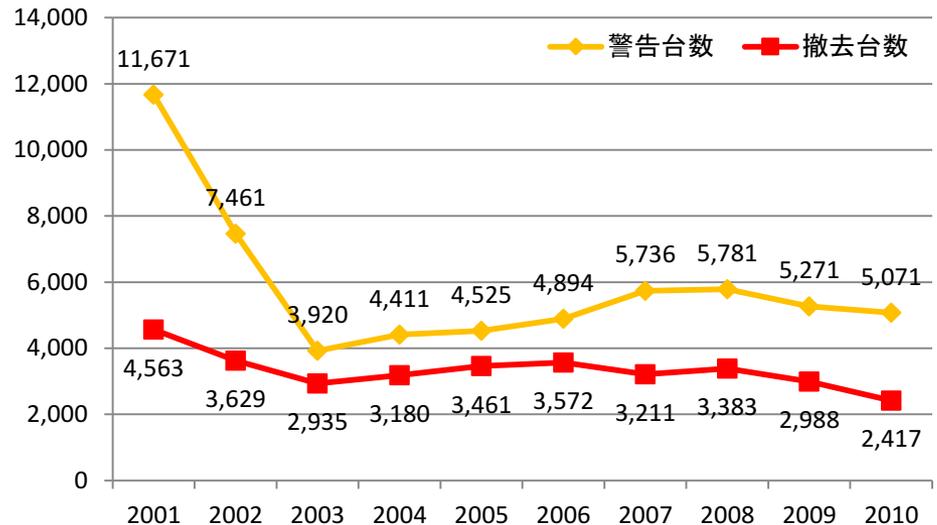
(1) 駐輪場の整稼働率と放置自転車

- 駐輪場稼働率は7～8割で推移しており、駐輪場にはまだ空きがある
- 放置自転車についての撤去台数は減少傾向にあるが依然として、2500台程度ある
- 警告台数は'00年台後半に入り、増加傾向

■駐輪場稼働率



■放置自転車の状況(豊橋市)



※豊橋駅東口(4200台)、豊橋駅西口(1300台)、二川駅南口(370台)の合計
※駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(平成22年):内閣府統括官交通安全対策担当調査

6. 駐輪場と放置自転車

(2) 現在の放置自転車対策と市民の要望

- 現在、放置自転車対策に取り組んでいるが、市民からは放置自転車の撤去の強化に対する要望が最も多いほか、駅周辺での駐輪場の整備要望も多い。

■ 現在取り組んでいる放置自転車対策

■ 放置自転車対策

- ・ 駅周辺の放置禁止区域内外で警告等を実施
《昨年度実績》
警告 4694台、注意530台、撤去 2156台

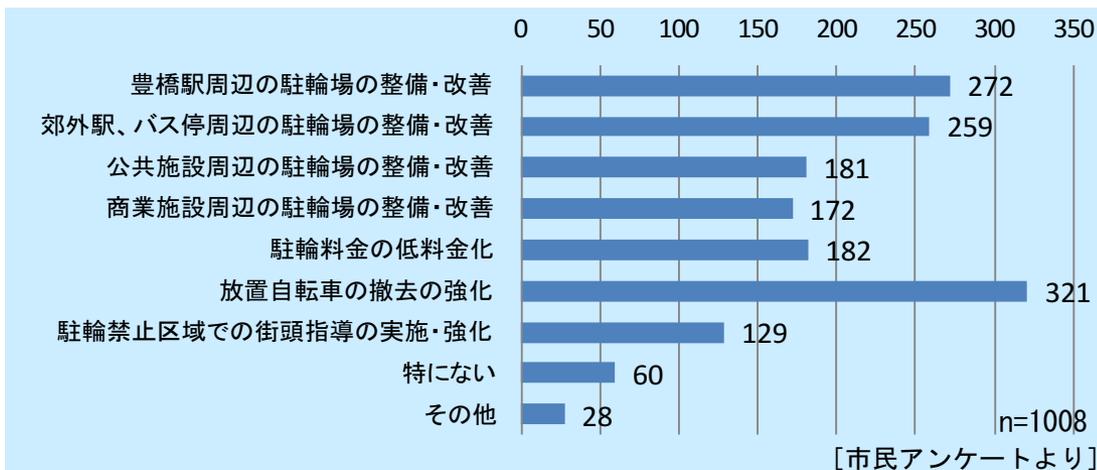
■ 放置防止啓発活動

- ・ 取り締まり以外にも、放置防止の啓発活動として、啓発品配布・誘導・啓発札取付け・整理を実施

■ 放置自転車の状況



■ 駐輪に関して要望する施策



豊橋市：広小路通りの状況

6. 駐輪場と放置自転車

【参考】駐輪場の整備事例

歩道橋下への駐輪場の設置

(栃木県宇都宮市)



[出典：国土交通省道路局資料]

バスと連携した駐輪場整備

(栃木県宇都宮市)



[出典：宇都宮市ホームページ]

LRTと連携したサイクル&ライド駐輪場

(フランス・ストラスブール)



市街地におけるコンパクトなC&R駐輪場

[出典：国土交通省都市局資料]



郊外部のLRT停留所と自転車駐輪場

[出典：都市と交通（日本交通計画協会）]

7. 自転車の利用推進施策

- 現在、豊橋市では複数の自転車利用の推進施策を実施している。

■サイクル&ライドの推進

- 豊橋市地域公共交通活性化方策の中でも位置づけ
- 豊橋鉄道は11箇所約2000台の駅周辺自転車駐輪場を無料設置
- サイクル&ライド駐輪場を記載した公共交通マップを配布



高師駅駐輪場



路面電車



←土休日は全時間帯でサイクルトレインを実施(豊橋鉄道)

■とよはしエコ通勤運動

- 豊橋市役所はエコ通勤優良事業所の認証を取得
- 第5次豊橋市総合計画 環境実践都市プランの中で位置付け《目標》
- エコ通勤率50%
- 年30トンの温室効果ガスの削減、最終目標は300トン



■電動アシスト自転車の普及促進

- 第5次豊橋市総合計画 環境実践都市プランの中で位置付け
- 温暖化対策として電動アシスト自転車購入補助を実施(利用実績 平成22年度 1082台、23年度 807台)

■三人乗り自転車の貸し出し制度

- 保育園や幼稚園への安全な送迎手段の確保や子育て支援のために貸出
- 2年間で延べ利用者数は、
平成22年度: 98人
平成23年度: 126人



■モビリティ・マネジメント

- 公共交通の利用促進について議論する組織や小学生を対象とした出前講座で、かしこいクルマの使い方を考える
- 市内モデル事業所の従業員や市役所職員を対象として、講演やアンケートを実施(平成19年度)

出前講座



8. 豊橋市における自転車に関する課題

1. 低い自転車満足度

- ・ 自転車の利用環境に関する満足度は低く、満足、やや満足は10%以下

2. 走行空間の整備の必要性

- ・ 中心部以外は走行空間の整備があまり進んでおらず、走行空間の整備に対する市民の要望も高い
(56%が最も望む施策に上げている)

3. 自転車ルール順守の徹底

- ・ 市民のマナーに対する満足度が低く、ルール順守やマナー向上を訴える意見も多い
(35%が最も望む施策に上げている)