

豊橋市自転車活用推進計画(仮称)の骨子
(案)

平成25年2月26日

豊 橋 市

目次

はじめに	1
1. 計画の位置付け	4
2. 自転車のメリット	5
3. 豊橋市における現状と課題	11
4. 計画の基本的な考え方	17
(1) 都市交通体系における自転車の位置付け	17
(2) 基本方針	18
(3) 目標年次	22
(4) 目標	22
(5) 施策実施の考え方	23
(6) 施策体系	26

はじめに

自転車は移動手段として、とても優れた乗り物です。そして自転車を生活に取り入れることで、健康や経済、環境などの面で様々なメリットを享受することができます。また人々の健康志向や環境意識の高まり等を背景に、その利用ニーズも高まっており、メディアに取り上げられる機会も増え、自転車に関するイメージも変わりつつあります。

本市は温暖で比較的平坦な地形が広がっていることから、自転車利用に適したまちであると言えます。しかし、本市は自動車交通への依存度が高く、近い距離での通勤や買物などの移動でも自家用車が利用される状況となっており、まちも道路も自動車中心の構造になっています。また、自転車は買物や高校生等の通学などで多く利用されており、重要な交通手段の一つとなっているにもかかわらず、公共交通機関や自動車に比べ明確な位置付けがされていません。そのため、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備があまり進んでおらず、車道では自動車から、歩道では歩行者から「邪魔者」扱われているとともに、その利用に関しても様々な課題があるのが現状です。

こうした中、近年、国土交通省と警察庁等との連携のもと、自転車利用環境の改善のために様々な取組みが進められています。

平成 20 年 1 月に自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるための「自転車通行環境整備モデル地区」として本市も含めた全国 98 箇所が指定され、自転車通行空間の整備が行われたほか、平成 23 年 10 月には警察庁より、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考えとした総合対策の推進のための通達が出されました。

そして有識者で組織された「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」からの提言を受け、平成24年11月に国土交通省と警察庁が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を各地域で進めるためのガイドラインを策定しました。

しかしながら、この様な動きはまだ始まったばかりで、自転車の利用環境が改善、充実しているとは言えない状況です。

本市の総合計画では、基本構想に示すまちづくりの大綱のひとつである「快適で利便性の高いまちづくり」において、過度に自家用車に依存しなくても移動できるまちを目指すため「自転車利用の促進」を取組みの基本方針として挙げており、豊橋市都市交通ビジョンでは「自転車にやさしい利用環境の構築を進めるとともに、普及啓発を進める」ことを方針として掲げています。

そこで、本市の都市交通体系における自転車の位置づけを明確にし、自転車の通行空間や利用環境の整備を進め、安全な利用を促すことにより、本市における自転車の活用を推進するため、「豊橋市自転車活用推進計画」を策定します。

今後は、本計画に基づき、市民、企業、学校、各種関係団体、国、県等との連携・協働のもと、わが国を代表する自転車先進都市を目指し取り組んでいきます。

表1 国の動向

平成19年 7月	自転車の安全利用の促進について 【中央交通安全対策会議】	自転車は車両であるという原則に基づき、「自転車安全利用五則」を定め、自転車の安全利用を促進
平成20年 1月	モデル地区指定 【国土交通省・警察庁】	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 【警察庁】	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 【安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会】	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みに関する提言
平成24年 11月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 【国土交通省・警察庁】	自転車通行空間の計画、設計を中心に、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組みについて示したガイドライン

1. 計画の位置付け

第5次豊橋市総合計画をはじめとした、本市の上位計画において、自転車利用環境の整備、利用促進が位置付けられています。本計画はこれらの上位計画を踏まえ、自転車の活用を具体的に進めていくための実行計画です。

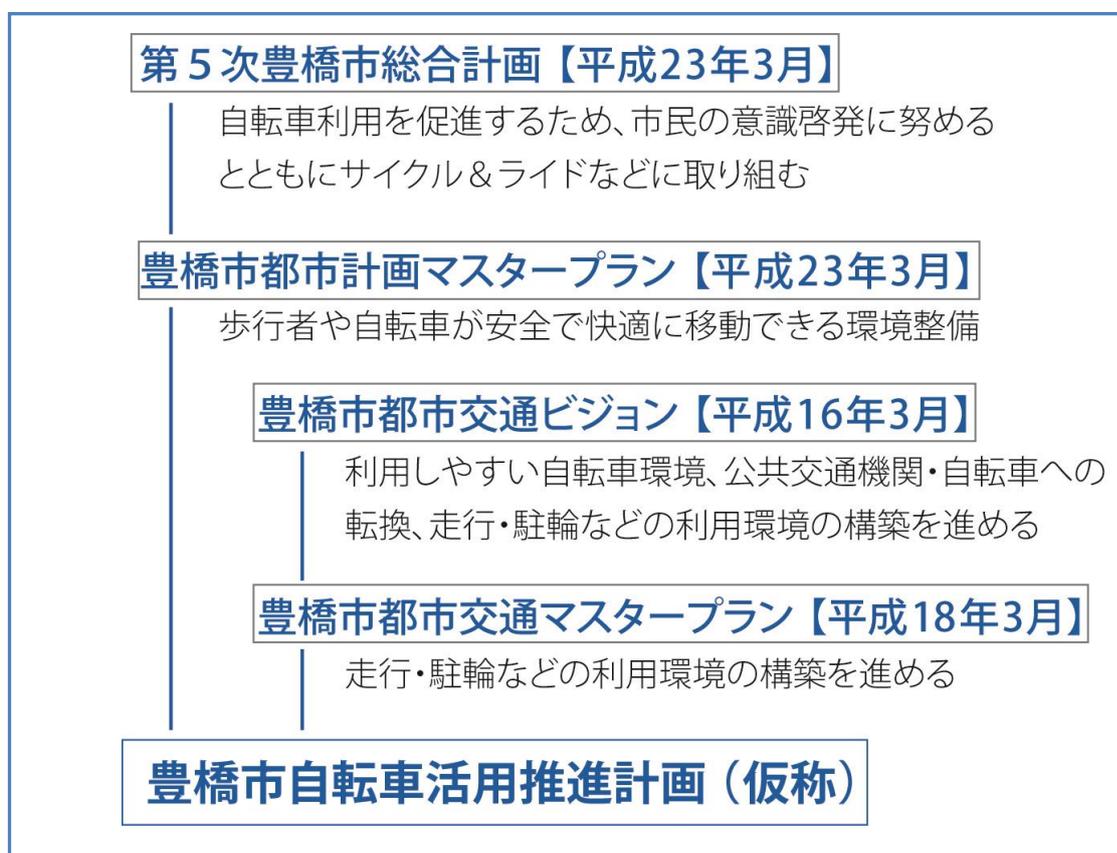


図1 上位計画との関係

2. 自転車のメリット

自転車は非常に手軽に利用できる交通手段であるとともに、その利用を日常の生活に取り入れることにより、健康、経済、環境などの面でのメリットが期待できます。また、自転車の利用により、利用者がこれらのメリットを享受するだけでなく、企業や商業施設、地域、地球環境などにも良い影響が期待できます。

本計画ではこれらのメリットを、「近距離の移動に最適」「健康に良い」「コストが安い」「環境に優しい」「地域社会の活性化」の5つに整理しました。

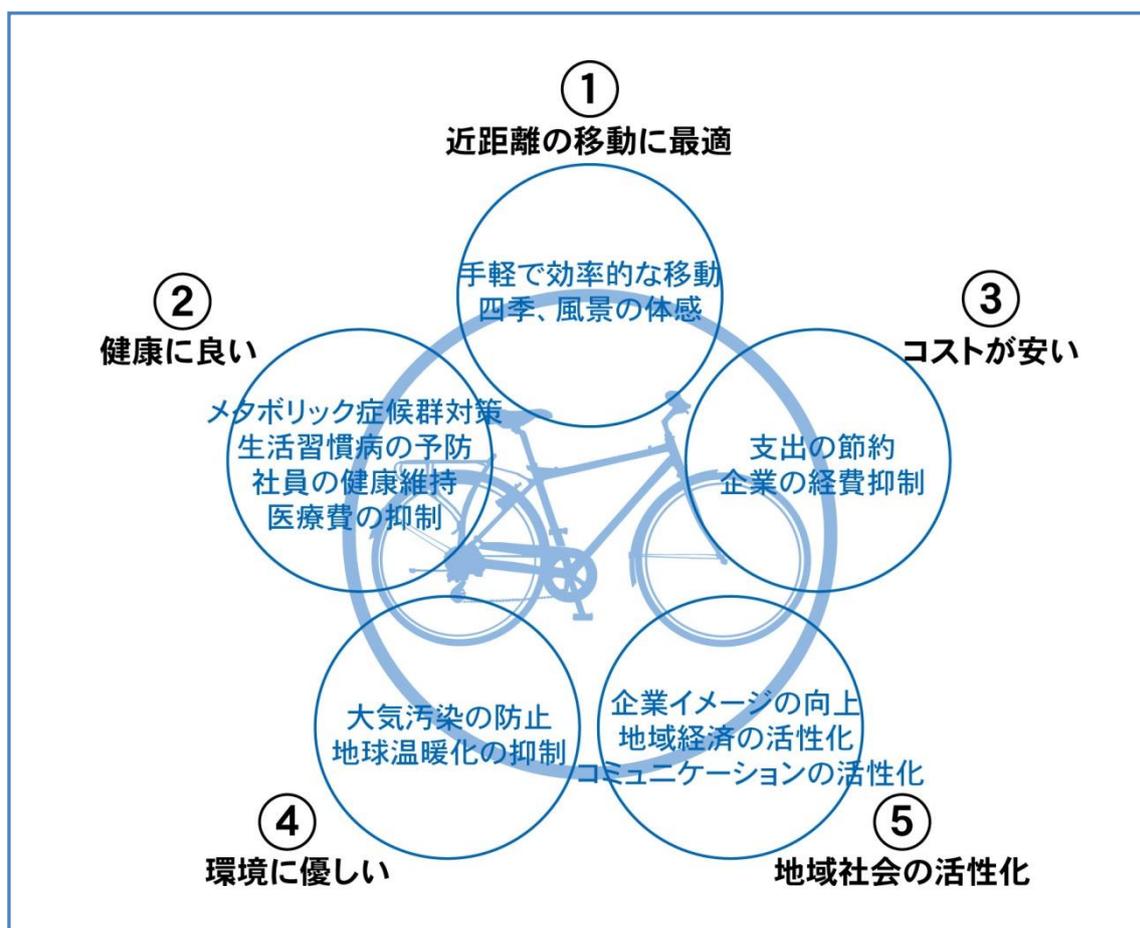


図2 自転車のメリット

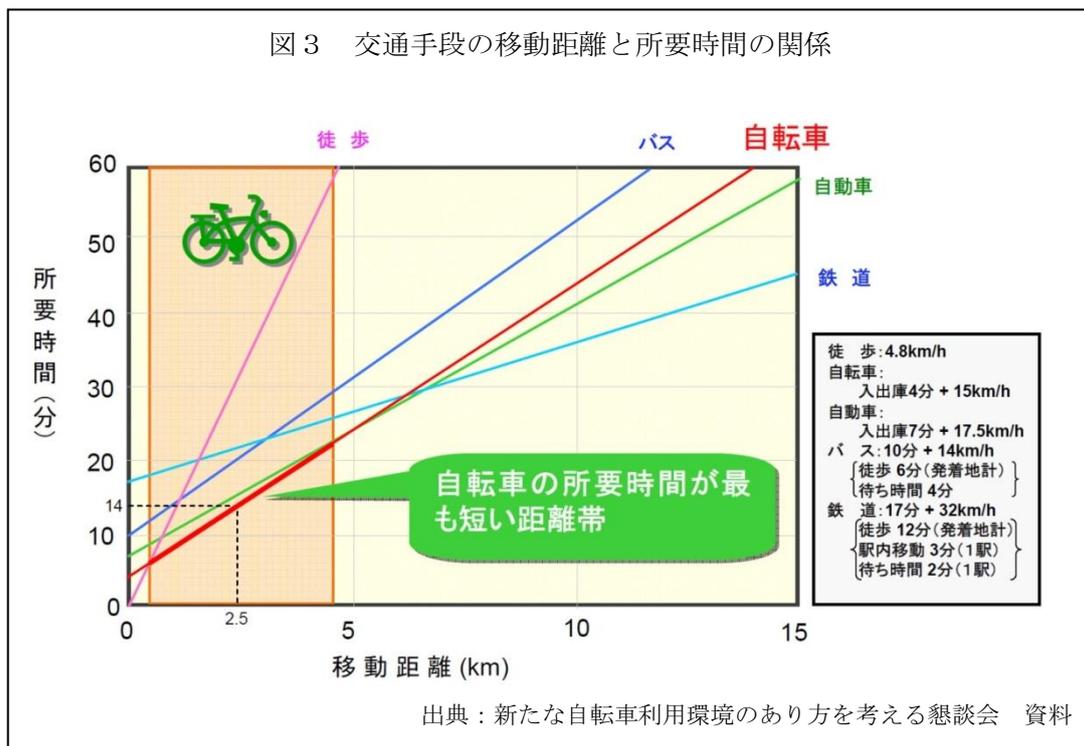
① 近距離の移動に最適

自転車は手軽に利用でき、渋滞等の影響もあまり受けず効率的に移動できることから、5km 以内の近距離では自動車よりも早く目的地に着くことができる交通手段であると言われています。

また、ほとんどの場所では自家用車のように駐車場を探す必要もなく、出発地から目的地までドア・ツー・ドアの手軽な移動が可能です。

そして自転車は、利用者それぞれに合った快適な速度で走ることができるとともに、まちの風景や四季の変化を楽しみながら心地よく移動できる交通手段です。

このようなことから、自転車は手軽かつ効率的で心地よく移動できる、近距離の移動に最適な交通手段であると言えます。



② 健康に良い

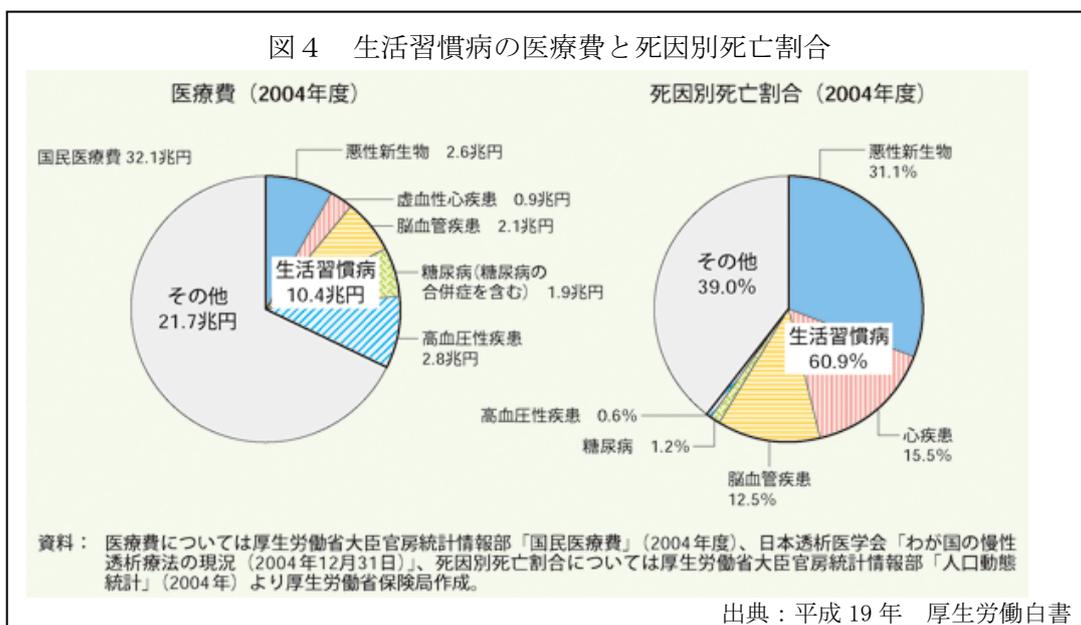
日常的によく体を動かしている人は、高血圧、糖尿病、肥満になりやすく、また体を動かすことはメンタルヘルスや生活の質の改善に効果をもたらすことが認められています。さらに高齢者においても普段の歩行など日常生活における運動が、寝たきりを防止する効果のあることも示されています。

ところが近年、家事や仕事の自動化、自家用車の普及により日常生活における運動量が低下してきたことは明らかで、食生活の変化とともに、近年の生活習慣病増加の一因となっています。

自転車を利用することで、日常の生活の中で無理をせずに運動をすることが可能となります。特に日々の移動を自家用車から自転車に転換するだけで、新たに運動する時間を設けることもなく、メタボリック症候群や生活習慣病の予防に役立ちます。

また、これらの効果を企業の視点から見た場合、自転車通勤を奨励することは社員の健康維持に役立ち、さらには医療費の節約や生産性の向上などのメリットも期待できます。

日本における生活習慣病による医療費は10.4兆円で医療費全体の3割を占めています。前述のように、これらの生活習慣病は運動不足や食生活の変化が大きな要因となっているため、自転車を利用し、生活の中で適切な運動をすることで、個人の健康維持にかかる費用だけでなく、社会全体の医療費を押し下げることも期待できます。

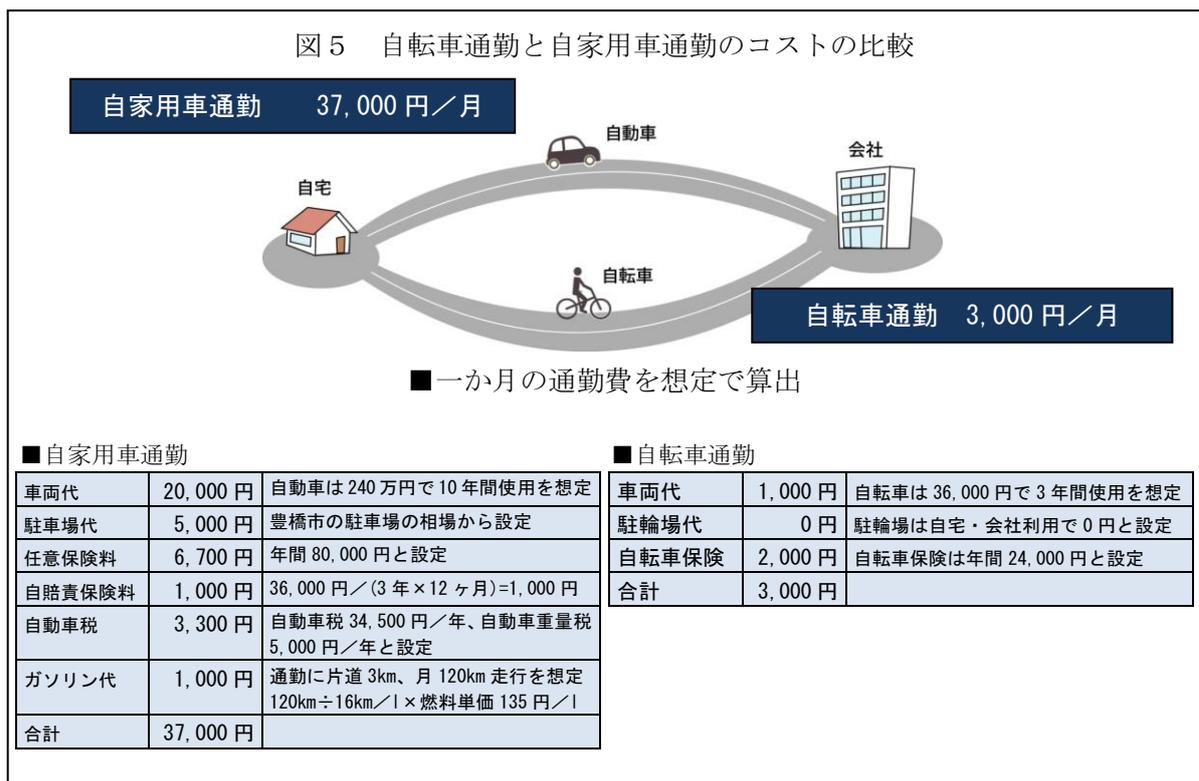


③ コストが安い

自転車は乗っている人の力で走行するため、ガソリン代等の費用がかかりません。

それ以外にも、車両費や維持費が比較的安価で済むというメリットがあります。例えば通勤手段を自家用車から自転車に転換した場合、1年間にかかる通勤費は10分の1以下に節約することもでき、利用コストがとても安い移動手段と言えます。

また、企業の視点から見た場合でも、社員の交通手段が自転車に転換することにより、駐車場確保のための費用や交通費等を抑制できる可能性があり、全体的なコストダウンにつながります。



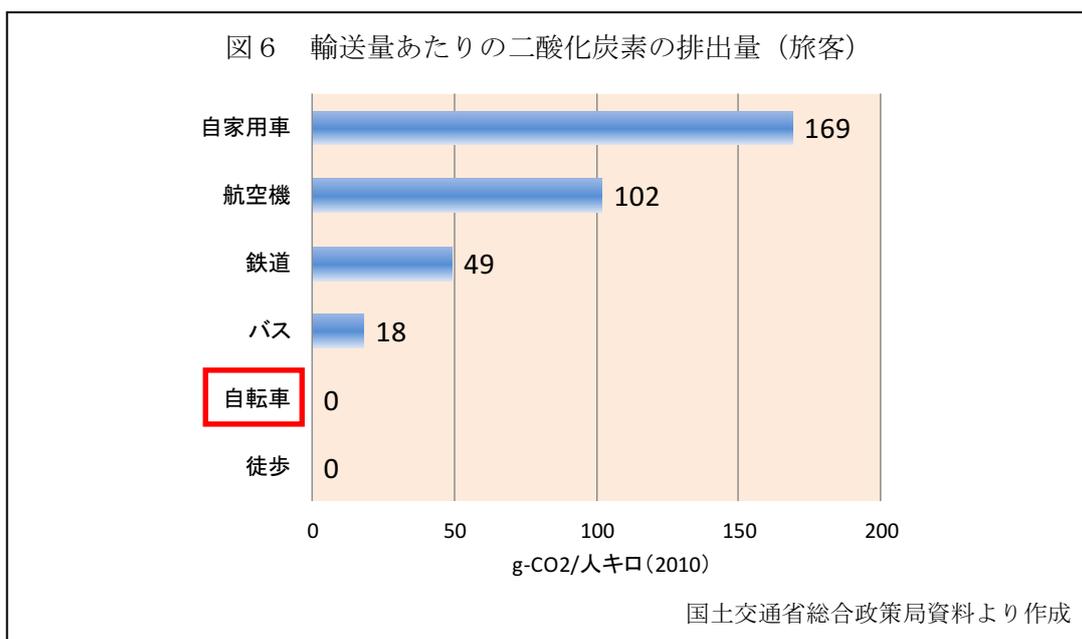
④ 環境に優しい

近年、温室効果ガスによる地球温暖化が、世界的に問題となっています。その中でも温室効果ガスの95%を占める二酸化炭素の排出量をみると、日本では運輸部門からの排出量が2億3,200万トンで全体の約2割を占めています。

また、二酸化炭素のほか、窒素酸化物や粒子状物質等の大気汚染物質が自動車からの排気ガスに含まれており、これらの物質が自動車による地域の大気汚染の要因となっています。

自転車は二酸化炭素を発生せず、大気汚染物質も排出しないなど、環境に優しい乗り物です。

自家用車から自転車に転換し、自転車の利用が増えることは、本市の大気環境を改善することになり、地球温暖化対策にもつながります。



⑤ 地域社会の活性化

自転車の活用を促進することで、自転車利用者本人や環境に対してだけでなく、市内の企業や経済、地域コミュニティに対しても良い影響があると考えられます。

企業にとって自転車通勤が増えることは、環境への取組みという形で企業イメージが向上につながることを期待できます。

経済に対しては、自転車の活用により近距離の買い物が増えることが期待でき、市内での消費活動の拡大につながります。

また、自転車は周りに対しオープンで表情が伝わり、出会う人と互いに言葉を交わすことも容易にできます。自転車を活用する人が増えることは、地域に生活する人々の活発なコミュニケーションにつながります。

表2 宇都宮市の郊外店と中心市街地店の買物の金額、袋、回数の比較

来店回数を週当たり で回答した者	週当たり 来店回数a	1回の買物(平均)		買物回数(週)		
		荷物または 袋の数b	金額c	荷物または 袋 a×b	買物金額 a×c	
郊外店	車	1.4	2.8	7789	3.92	1万905
	自転車	回答者なし	回答者なし	回答者なし	—	—
中心市街地店	車	1.9	1.8	5326	3.42	1万119
	自転車	3.4	1.8	3691	6.12	1万2549

※回答者：郊外店 350、中心市街地店 184。うち、荷物や金額に回答のあった者(出店：勵土地総合研究所等受託都市再生モデル調査(宇都宮市対象の調査)より)

出典：成功する自転車まちづくり 政策と計画のポイント (古倉宗治)

3. 豊橋市における現状と課題

本市では自転車のメリットを発揮し、その活用を推進するため、自転車に関する問題点から課題を抽出し、一つずつ解決していきます。本計画では、本市における自転車利用の現状から以下の5つを課題として整理しました。

① 自家用車利用からの転換

本市における交通手段の利用状況は、通勤・通学時における自家用車の分担率が全国平均の46%に対し65%と高く、また本市の自転車利用に関する市民アンケート調査においては、自転車を日常的に（週1日以上）利用する方の割合は35%と過半数に満たないなど、自家用車への依存度が高い状況にあります。

そこで、豊橋市都市交通マスタープランに掲げる「過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」を実現するため、自転車の利用を促進し、過度な自家用車利用からの転換を推進することが重要であると考えられます。

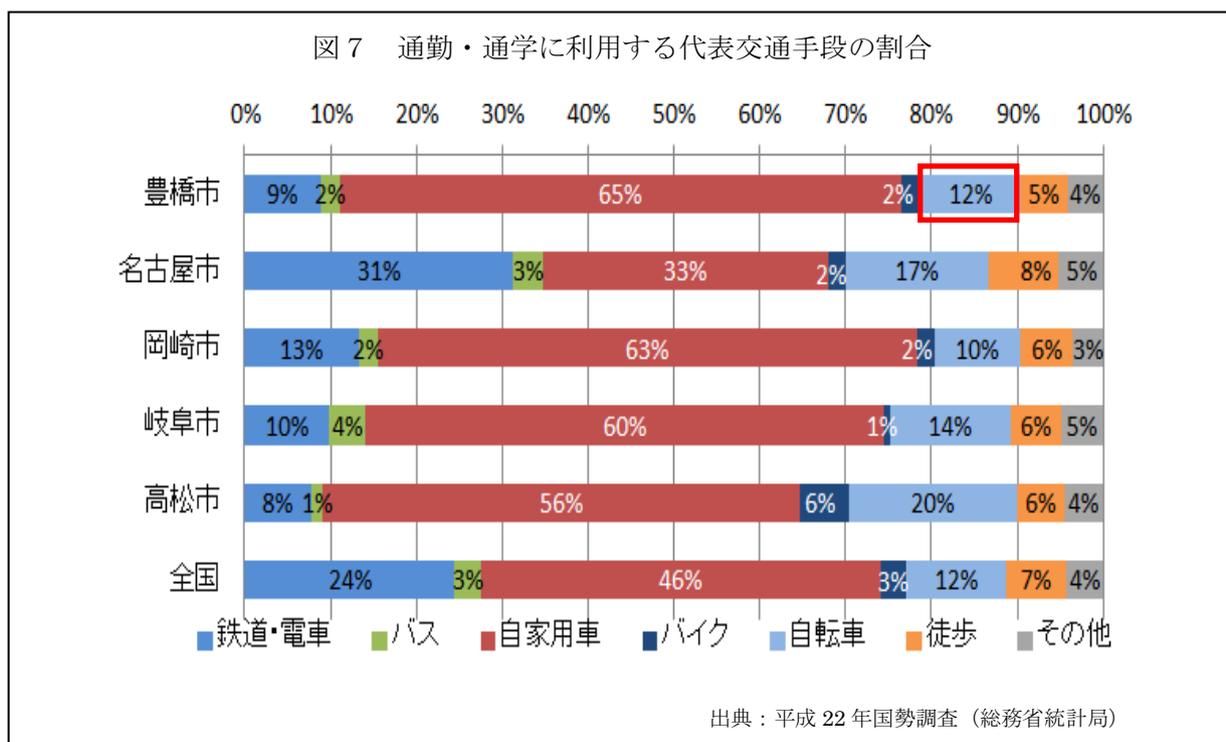
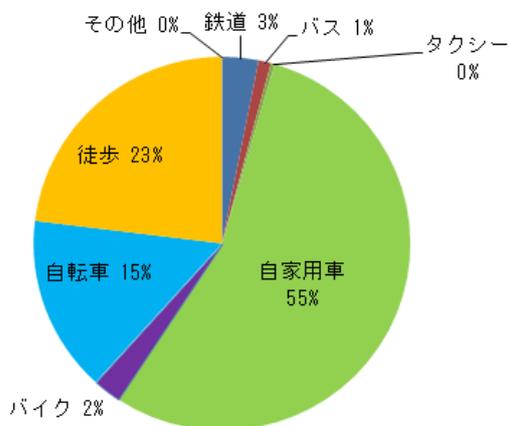
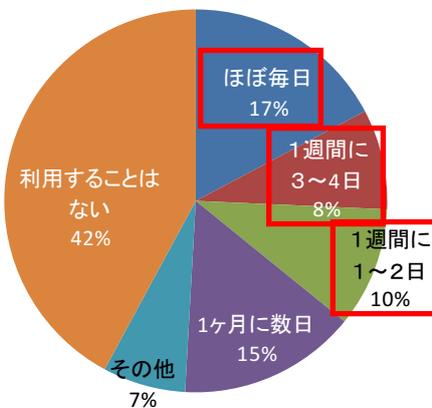


図8 5km以内の移動の交通手段別分担率
(豊橋市)



出典: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査(H13)

図9 自転車の利用頻度



出典: 自転車利用に関する市民アンケート調査(H24)

② 安全で快適な通行空間の整備

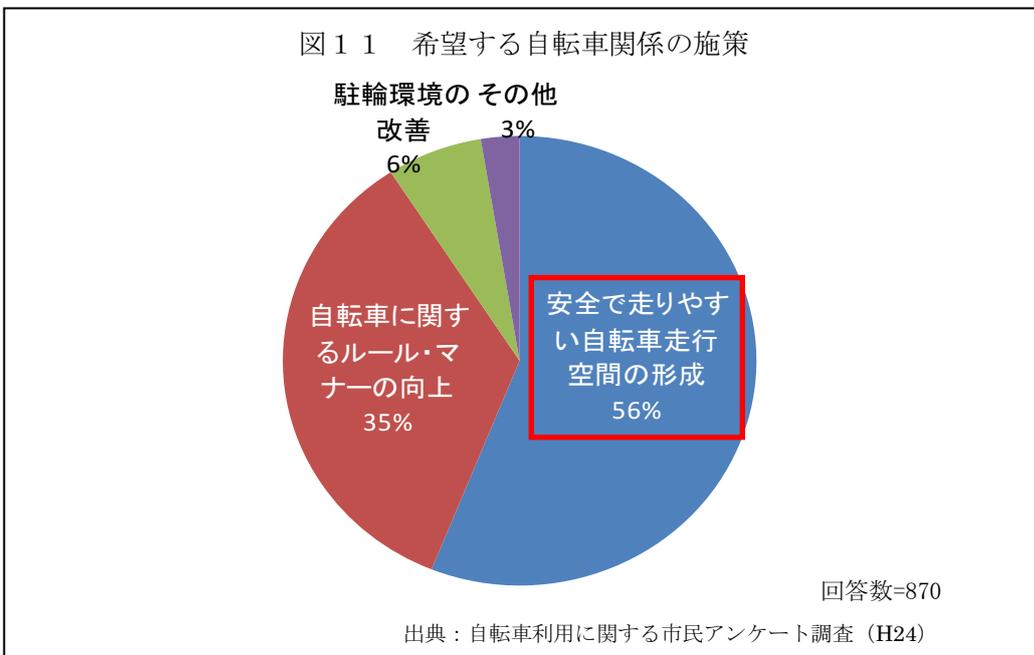
豊橋駅周辺には延べ約14kmの自転車通行空間が整備されておりますが、それ以外の地域はあまり整備が進んでおらず、自転車利用に関する市民アンケート調査でも、希望する自転車関係施策として「自転車通行（走行）空間の形成」を挙げる方が56%と最も多くを占めています。

そこで、自転車の利用を促進するため、自転車道や自転車専用通行帯等の通行空間の整備、そのネットワーク化など、安全で快適に走行できる通行空間の整備が重要であると考えられます。

図10 自転車通行空間整備状況



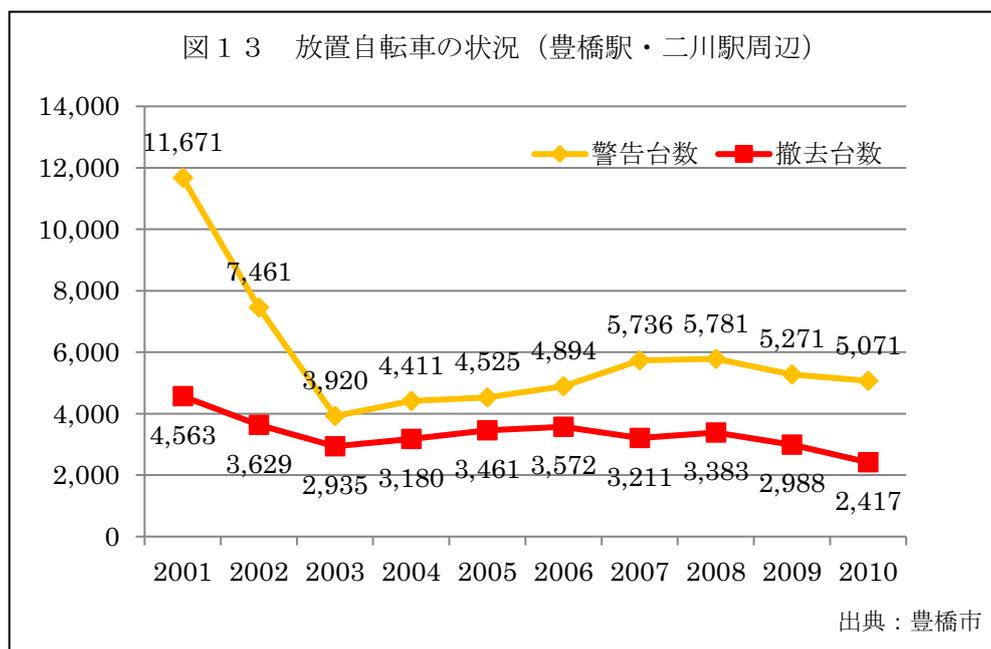
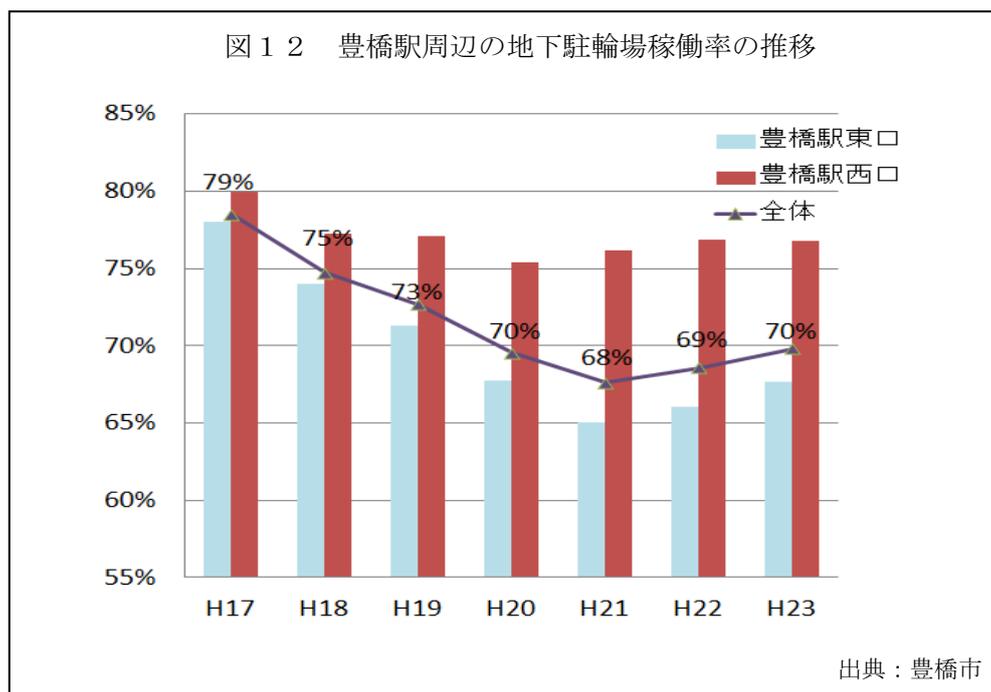
図11 希望する自転車関係の施策



③ 駐輪場の活用及び整備

豊橋駅周辺にある自転車等駐車場（地下駐輪場）の稼働率は70%と余裕がある一方、自転車等放置規制区域における警告台数は約5,000台で2003年と比較して約30%増加しています。

そこで、自転車利用者の利便性向上や放置自転車の削減のため、今ある駐輪場の活用や新たな駐輪施設の整備等が重要であると考えられます。

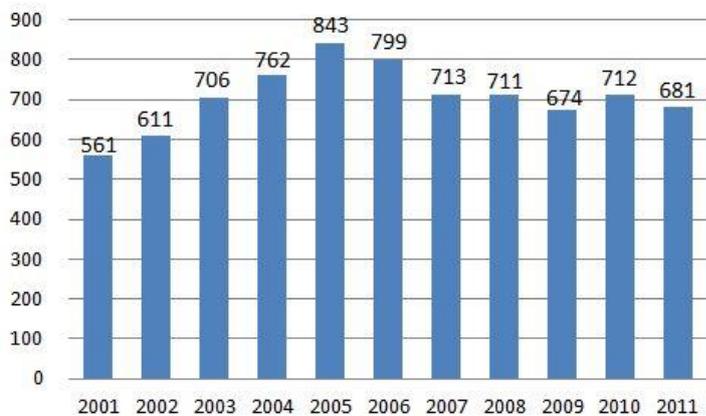


④ 自転車に関する交通事故の削減

自転車当事者となる交通事故は年間 700 件程度発生しており、その半数以上が交差点（出会い頭）で発生しています。また交通事故死傷者数に占める自転車の割合は 19%で増加傾向にあります。

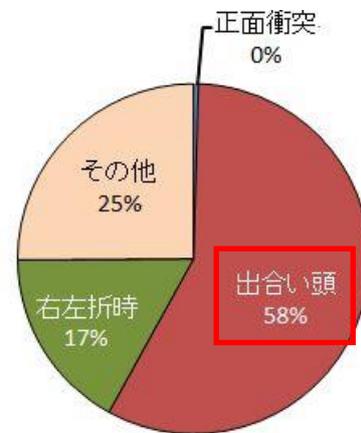
そこで、自転車の交通事故を減らすため、通行空間の整備と合わせて、更なる交通安全の取組みが重要であると考えられます。

図 1 4 自転車当事者となる交通事故件数の推移



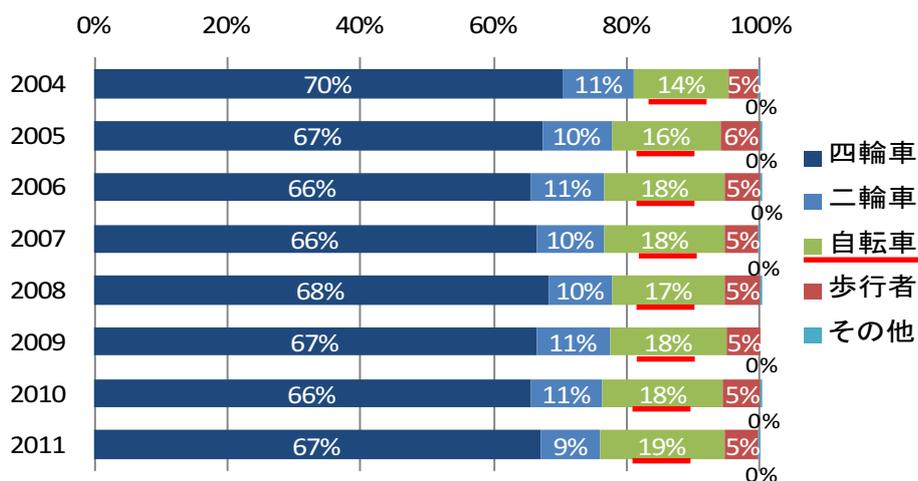
出典：豊橋の交通事故（H23）

図 1 5 自転車の事故の発生箇所



出典：豊橋の交通事故（H23）

図 1 6 交通事故死傷者数の当事者別の比率



出典：豊橋の交通事故（H23）

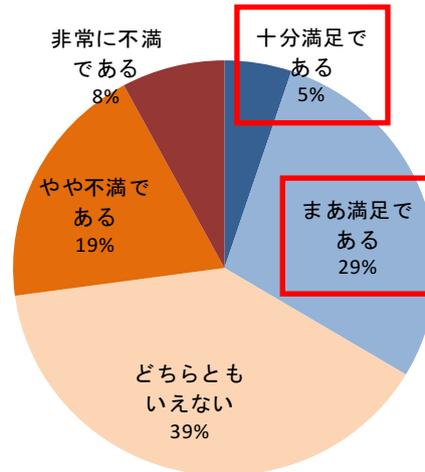
⑤ ルール遵守、マナー意識向上のための更なる取組み

自転車の利用に関する満足度については、豊橋市市民意識調査では「自転車の利用のしやすさ」に対して満足と感じる人の割合が34%と過半数を下回っています。また自転車利用に関する市民アンケート調査では自転車の利用環境に関する満足度が低く、特に自転車利用者のマナーについては70%が不満、やや不満と回答しています。

これまでも学校関係者や警察等により交通安全に関する様々な取組みが行われ、ルール遵守やマナー意識の向上が図られてきました。

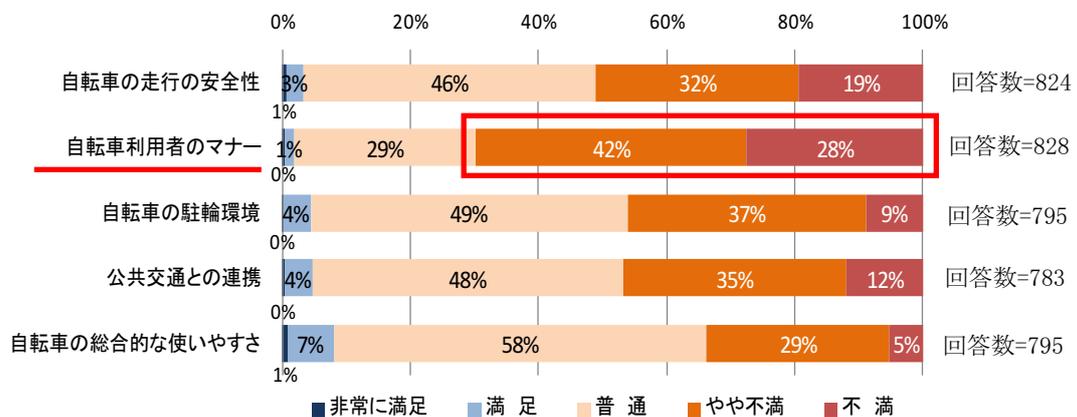
今後は、自転車を安全に安心して利用してもらうため、自転車利用者だけでなく歩行者や自動車運転手などすべての人が交通ルールを遵守し、マナー意識を向上するための更なる取組みが重要であると考えられます。

図17 「自転車の利用のしやすさ」に対する満足度



出典：豊橋市市民意識調査（H24）

図18 自転車利用環境の満足度



出典：自転車利用に関する市民アンケート調査（H24）

4. 計画の基本的な考え方

(1) 都市交通体系における自転車の位置付け

自転車の利用、特に自家用車から自転車への転換を進めることにより、自転車利用者だけでなく社会全体が様々なメリットを享受することが期待できます。

しかし、自転車のメリットを最大限に活かすためには、徒歩、自転車、公共交通、自動車など様々な交通手段がある中、自転車の位置付けを明確にし、かつ、それぞれの交通手段との連携や場合によっては自家用車利用の抑制等も考えながら具体的な施策を進めていくことが重要です。

本市の交通の課題として、過度な自家用車利用からの転換が挙げられます。自転車は近距離において自家用車よりも手軽で効率的な移動ができることから、転換先として最も適した乗り物です。また長距離の移動においても自転車は公共交通機関等へのアクセス手段として有効であると言えます。

そして、本市における自転車の保有率は70%を超えており、多くの市民がすぐに活用できる乗り物です。しかも自転車を活用することで、先に挙げたような様々なメリットを、利用者や企業、地域等が享受できることが期待されます。

そこで、本計画では自転車を、本市の都市交通体系において「近距離（概ね5 km以内）の移動における最も重要な交通手段」として位置付け、活用を推進していきます。

(2) 基本方針

本計画では、自転車の持つメリットを最大限に活かすとともに様々な課題に対応するため、以下の基本方針に基づき施策を立案、実施し、自転車の活用を推進していきます。

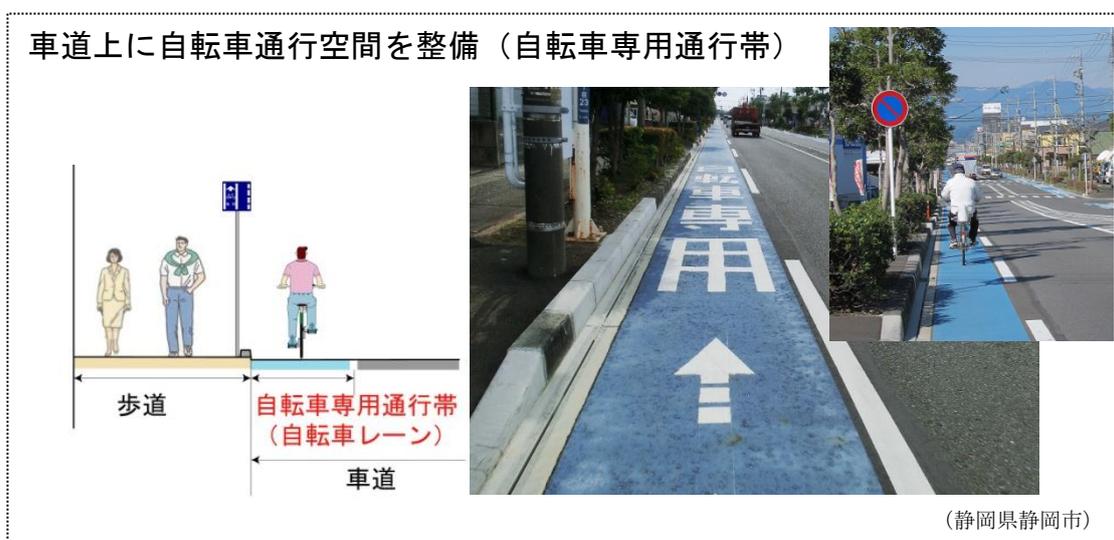
そして、豊橋市全体で自転車活用施策に取り組むことにより、本市がわが国を代表する自転車先進都市となることを目指します。

基本方針 1. 自転車が安全・快適に移動できる利用環境の整備

目指す姿：自転車がいきいきと走るまち

自転車の利用を促進するためには、まず、自転車とそのメリットを十分に活かせるだけの、安全かつ快適に移動できる利用環境を整備することが必要です。そこで、道路空間の再配分などにより自転車と歩行者、自動車と共存できる自転車通行空間を整備し、そのネットワーク化を進めるとともに、歩道上の短時間駐輪施設等の利便性の高い駐輪環境をまちなかに整備し、自転車のメリットを最大限に発揮できる環境づくりを進めます。

【施策イメージ】



車道上に自転車通行空間を整備（通行位置の明示）

- ・路肩を塗装し自転車の通行位置を明示



(東京都世田谷区)

駐輪環境の整備

- ・歩道上に簡易な駐輪施設を設置



(岡山県岡山市)

基本方針 2. 自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識の醸成

目指す姿：自転車がひとに優しいまち

自転車の事故を減らし、安全に安心して利用してもらうためには、従来から小学生や高齢者へ実施している交通安全教室等に加え、自転車免許証制度の導入等の新たな取組みを行うとともに、歩行者や自動車運転手などにも交通安全意識を高める機会を持ってもらうことが必要です。そこで、年代や交通手段に応じた交通安全教育・講習を連携して実施し、自転車利用者だけでなく歩行者

や自動車運転手など、全ての人が交通ルールを遵守する交通安全意識を醸成していきます。

【施策イメージ】

自転車免許証制度

- ・自転車交通ルールに関する教室を受講した児童に免許証を配布（免許証の提示で市施設の利用割引）



(愛媛県松山市)

基本方針 3. 自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換

目指す姿：自転車がくらしに溶け込んだまち

自転車を通勤や買物、レジャーなど生活の様々な場面で活用してもらうためには、自転車に乗ることの楽しさ、心地良さを知ってもらうとともに、普段の自家用車利用による社会的影響等に気付き、過度に自家用車に依存したライフスタイルを自発的に見直してもらうことが必要です。そこで、市民に対し自転車の持つメリットをアピールするとともに、過度な自家用車利用のもたらすデメリットを知らせつつ、環境教育や自転車通勤に対する支援等を行うことにより、自転車を生活に取り入れたライフスタイルを提案し広めていきます。

【施策イメージ】

環境への取組みによるポイント付与

- ・エコ通勤など、社員の環境に関する取組みをポイントにして可視化、特典を付与

8

ポイントもらえるメニュー

メニュー	何をやるのか？	もらえるポイント数
環境家計簿	毎月の環境家計簿提出（水道・電気・ガス・ガソリン使用量からCO2排出量計算）	5P/月
エコライフチェック	各家庭でのエコライフ実践度の自己診断	5P/半年
エコ商品購入	DN指定のエコ商品を購入 ＜対象商品＞フェアトレード商品、有機農産物	購入価格の5% (1000円で5P)
環境意識啓発	環境をテーマにしたフォーラムやセミナー等に参加	5P/回
環境ボランティア	環境をテーマにしたボランティア活動へ参加	3～20P/回
ごみゼロ運動	各部署の自主活動としてのごみゼロ運動へ参加	5P/回
エコ通勤	自宅から勤務地まで実測距離で2.5km以上を毎日マイカー以外で通勤	5～20P/月

DENSO

(株式会社デンソー)

自転車通勤への支援

- ・自転車通勤を奨励し、自転車通勤手当の支給やヘルメットの購入補助の他、駐輪場には空気入れ、エアウォッシャー、自転車工具を配備し、更衣室、大浴場も完備



約 300 台を収容できる駐輪場



男子浴場

(株式会社シマノ)

高校生によるレインウェアデザイン

- ・自転車通学時に着るレインウェアのデザインを高校生自身が考案



(神奈川県茅ヶ崎市)

(3) 目標年次

第5次豊橋市総合計画の目標年次である平成32年を本計画の目標年次とします。

(4) 目標

本計画では、目標年次である平成32年の目標を次のように設定します。

目標1 自転車利用環境に対して満足と感じる人を過半数にする

【参考】平成24年時点 自転車の利用環境に満足・やや満足：34%
豊橋市市民意識調査（平成24年）より

目標2 自転車が当事者となる交通事故を半減させる

【参考】平成23年時点 自転車当事者となる事故件数：681件
豊橋の交通事故（平成23年）より

目標3 日常的な自転車利用者を過半数にする

【参考】平成24年時点 自転車の週1日以上利用割合：35%
自転車利用に関する市民アンケート調査（平成24年）より

(5) 施策実施の考え方

本計画では、3つの基本方針である「自転車及安全・快適に移動できる利用環境の整備」「自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識の醸成」「自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換」に従い、さまざまな施策を実施していきます。

そこで、より効率的かつ効果的に施策を実施していくため、特に以下の3つの点に力を入れて、市民、企業、学校、各種関係団体、国、県等との連携・協働しながら取組みを行なっていきます。

1. 利用目的ごとに施策を実施

自転車を利用する目的は人によって様々であり、目的によって必要となる施策は変わります。そのため、施策の実施にあたっては目的を明確にした上で進めることが重要です。

本市においては、自家用車利用からの転換が大きな課題であり、特に朝夕の通勤時間帯における渋滞が市内各地で発生していることから、概ね5 km以内の近距離の通勤については、自家用車から自転車へ通勤手段の転換を促すことが重要であると考えられます。

一方、本市の自転車の利用状況に目を向けると、通学と買物における自転車利用が多くを占めており、その利用環境の安全性、利便性、快適性を高める必要があります。

そこで、施策を効率的かつ効果的に進めるため、通勤、通学、買物という3つの利用目的に合わせ、具体的な取組みを段階的に実施していきます。

2. ハード施策とソフト施策の連携

自転車のメリットを十分に活かすためには、安全かつ快適に移動できる通行空間を整備するとともに、ルールの遵守やマナー意識の向上が必要です。

自転車通行空間の整備は、平成 24 年実施の自転車利用に関するアンケート調査で回答者の半数以上が最も重要な施策として挙げていることから、利用者にとって最も自転車利用環境の向上を実感しやすい施策であると考えられます。そのため道路空間の再配分等も視野に入れた自転車、歩行者、自動車等が共存するための自転車通行空間の整備、そのネットワーク化を進める必要があります。

また、通行空間の整備を行うにあたっては、自転車利用者等に対し、安全教育の徹底やマナー意識啓発を合わせて行うことにより、その効果をより高めることができると考えられます。

そこで、自転車の安全かつ快適な利用を促進するため、自転車の通行空間の整備といったハード施策とルール遵守やマナー意識向上のための安全教育・マナー啓発活動といったソフト施策を連携させながら、重点的に実施していきます。

3. イメージ戦略の積極的な実施

自転車には多くのメリットがあり、活用することにより市民生活を豊かにできるポテンシャルがありますが、現在はそのことがあまり認知されておらず、また事故や違法駐輪などにより、自転車は危険で、邪魔なものだという悪いイメージを持っている人が多いのも事実です。

今後、自転車通行空間の整備や安全教育・マナー啓発活動といった施策を

実施するにあたり、その効果を最大限に発揮するためには、自転車のメリットの周知や利用啓発活動により、自家用車よりも自転車は便利で楽しい乗り物であり、ルールを守って自転車を利用することはカッコいい、といった良いイメージを浸透させ、自転車のイメージアップを図ることが必要です。

そして自転車のイメージアップが進み、自転車が暮らしに溶け込み、利用が促進されることで、大気環境の改善や地球温暖化対策につながると考えられます。

そこで、自転車をより「楽しく」「正しく」利用してもらうため、自転車のメリットを前面に打ち出した広報活動、ロゴマークやキャッチフレーズ等の作成、それを活用した関連イベントや利用啓発活動等を行いながら施策を実施していきます。

(6) 施策体系

施策実施の考え方に基づいた通勤、通学、買い物の3つの利用目的に、自転車利用者全体に共通する項目を加え、本計画の3つの基本方針別に施策を整理し、今後、段階的に実施していきます。

表3 施策体系 (※施策の内容については例示)

		基本方針		
		自転車が安全・快適に移動できる利用環境の整備	自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識の醸成	自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換
利用目的	通勤	通勤利用の自転車ネットワークの形成	企業対象交通安全セミナーの実施	企業における自転車通勤の促進 自転車通勤者への特典付与
		通学	通学利用の自転車ネットワークの形成	学校での交通安全教室の拡大 通学路での交通安全指導の拡大
	買物	買物利用の自転車ネットワークの形成	商業施設と連携したルール遵守活動	自転車による買物の促進
		中心市街地での短時間自転車駐輪場整備 商業施設の駐輪場整備		
	共通	サイクル&ライド駐輪場の整備	ルール遵守呼びかけの広報活動	ライフスタイルの転換のための広報活動
		サイクルトレイン等公共交通との連携	全世代を対象にした交通安全教育の実施	サイクルスポーツ・レクリエーションの充実
		広域の自転車ネットワークの形成		自転車所有の支援活動
		自転車メンテナンス環境の充実		