

(案)

豊橋市自転車活用推進計画

(中間見直し版)

- 1 はじめに
- 2 計画後期目標値の設定と目標値達成に向けた取り組み
- 3 自転車ネットワークの見直し

この中間見直し版は「豊橋市自転車活用推進計画（平成26年3月策定）」について
計画後期に向けた各指標の目標値等を新たに追加するものです。

平成30年2月
豊橋市

1 はじめに

(1) 豊橋市自転車活用推進計画の中間見直しの趣旨

平成 26 年 3 月に策定をした「豊橋市自転車活用推進計画（以下、「計画」）」は、平成 32 年度を目標年次としていますが、計画前期最終年度の平成 29 年度には、前期 4 年間の事業の実施状況及び各目標値の達成状況を確認し、課題を整理した上で、後期 3 年間の事業の見直しを行うこととしています。

一方、平成 28 年 7 月には国土交通省と警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、「ガイドライン」）」が改定され、また、平成 29 年 5 月には自転車の活用を総合的・計画的に推進する「自転車活用推進法」が施行されるなど、自転車を取り巻く環境も大きく変化してきています。

そこで、今回の中間見直しでは、計画に位置付けられた事業をより一層推進していくため、事業の進捗管理のため定めている各指標について、計画後期の新たな目標値と、その達成に向けた具体的な取り組みを設定することとします。そして、この取り組みの着実な実施により、本市の自転車利用環境を向上させ、計画の目標像である「自転車がいききと走るまち」の実現を目指します。

また、ガイドラインの改定を受けた自転車ネットワークの見直しも今回の中間見直しに併せて行い、安全な自転車通行空間の早期確保に向けた整備を進めていきます。

なお、今回の中間見直しにあたっては「豊橋市自転車活用推進委員会」において、見直し内容の確認・協議を行っています。

2 計画後期目標値の設定と

目標値達成に向けた取り組み

◆計画本編「10 進捗管理」(P48)へ後期目標値と具体的な取り組みを追加

(1) 計画後期目標値と具体的な取り組み

事業区分ごと設定した指標の新たな目標値、目標設定の考え方、具体的な取り組み等については次のとおりです。

事業区分：通行空間

指標	自転車ネットワーク路線の整備延長		
後期目標値	10.0km（平成 30 年度から平成 32 年度までの合計） 総整備延長 18.1km		
前期目標値	14.0km	前期実績値	8.1km（平成 29 年度末見込み）
目標設定の考え方	優先整備路線のうち、計画前期に整備を予定していたが未整備となっている路線の整備と、整備済路線と接続する路線の整備を進める。路線の選定にあたっては市内中心部とのアクセスを考慮することで、自転車ネットワークの早期構築を図ることを目指すこととし、目標値を設定します。		
計画に位置付けられた実施事業	（通勤）通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備 （買物）買物目的の自転車通行空間の整備 （共通）自転車ネットワークの構築		
具体的な取り組み	○自転車ネットワーク路線の整備推進 ◎暫定形態を積極的に活用した自転車通行空間の整備		

事業区分：駐輪

指標	駐輪場台数		
後期目標値	9,000 台（平成 32 年度末時点）		
前期目標値	9,000 台	前期実績値	8,751 台（平成 29 年度末見込み）
目標設定の考え方	計画前期で未整備となっている豊橋駅東口周辺や、他の交通結節点において、約 250 台の新たな駐輪場整備を目指すこととし、目標値を設定します。 また、既存の駐輪場を使いやすくすることで利用促進も図っていきます。		
計画に位置付けられた実施事業	（通勤・通学）交通結節点における駐輪場整備 （買物）まちなかにおける駐輪環境の向上 （共通：利用環境）自転車利用環境向上のためのスポットづくり		
具体的な取り組み	◎渥美線南栄駅のバリアフリー化に併せた駐輪場施設の再整備 ○豊橋駅東口自転車等駐車場の施設改修等による利用しやすい駐輪場の整備 ◎ストリートデザイン実施路線での店舗前駐輪の検討 ◎まちなかや交通結節点における駐輪場整備 ◎公共施設や民間施設へサイクルラックや空気入れ等の設置		

※「計画に位置付けられた実施事業」の太字は計画後期からの事業

※「具体的な取り組み」の○は継続、◎は新規・拡大

事業区分：安全教育

指標	交通安全教室等の受講人数		
後期目標値	102,000人（平成30年度から平成32年度までの合計）		
前期目標値	119,000人	前期実績値	123,248人（平成26年度から平成29年度までの合計見込み）
目標設定の考え方	計画前期で実施してきた交通安全教室等を、受講範囲の拡大や企業と連携した開催等により、毎年約1,000人ずつ受講者を増加させることを目指し、目標値を設定します。 また、自転車の貸付及び補助と併せた安全教育を強化することで、効果的な自転車安全利用の意識啓発を図ります。		
計画に位置付けられた実施事業	（通勤）企業を通じた交通安全教室の実施 （通学）自転車運転免許制度等の新たな安全教育手法の導入 （買物）自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施 （共通）対象・課題に応じた安全教育の実施		
具体的な取り組み	◎企業と連携した交通安全教室の充実 ◎中学生を対象としているスケアードストレート交通安全教室を高校生へ拡大 ○三人乗り自転車の貸出し説明会での交通安全教育実施 ○各世代を対象とした交通安全教室の実施 ○自転車整備の重要性の周知		

事業区分：意識啓発

指標	自転車通勤促進の働きかけを行った企業数		
後期目標値	100社（平成30年度から平成32年度までの合計）		
前期目標値	75社	前期実績値	52社（平成26年度から平成29年度までの合計見込み）
目標設定の考え方	事業所ごとに勤務形態や通勤制度が異なるなど、自転車通勤を勧めることが困難な状況もあることから、計画前期で対象とした従業員数100人以上の事業所に限らず、より多くの事業所に対して交通安全や健康面でのメリットを中心とした働きかけを行うことを目指し、目標値を設定します。		
計画に位置付けられた実施事業	（通勤）企業向け自転車通勤促進セミナーの開催 （通勤）健康増進のための自転車活用の推進 （通勤）サイクル&ライドの推進 （共通）自転車保険のPR （共通）利用目的に応じたメリットの周知 （共通）自転車マップ等の作成		
具体的な取り組み	◎企業向け自転車安全・快適利用講習会の開催 ◎健康経営に取り組む企業に対して健康づくりメニューの1つとして自転車通勤の提案 ◎「健康づくりに関する情報提供」での自転車活用に関する記事掲載 ◎健康教育の中で自転車活用のメリット周知 ○公共交通マップへのサイクル&ライド駐輪場の掲載 ○自転車交通安全街頭啓発での保険加入チラシの配布 ◎民間企業への駐輪場整備促進 ◎県境企業と連携したエコ通勤おすすめルートの検討		

事業区分：支援・補助

指標	自転車に関する補助・貸出しを受けた人数		
後期目標値	4,200人（平成30年度から平成32年度までの合計）		
前期目標値	3,600人	前期実績値	4,081人（平成26年度から平成29年度までの合計見込み）
目標設定の考え方	計画前期で実施してきた補助・貸出し事業の様々な機会を通じた更なる周知や、新たな事業の導入により、補助・貸出しを受けた人数を1年あたり約900人から約1,400人に増加させることを目指し、目標値を設定します。		
計画に位置付けられた実施事業	（通勤）企業における自転車通勤環境の改善 （買物）自転車普及のための貸付及び購入補助		
具体的な取り組み	◎自転車通勤促進のための通勤用自転車貸出し ○自転車に関する交通安全教室受講者への自転車ヘルメット購入補助券配布 ◎警察が実施する高齢者自転車教室受講者への自転車ヘルメット購入補助券配布 ○三人乗り自転車貸出し説明会での自転車ヘルメット購入補助券の配布 ○貸出し用三人乗り自転車の修繕等による安全性の確保 ○電動アシスト自転車の購入費の一部助成 ○広報とよはしやホームページ等を活用した事業の周知		

事業区分：レジャー

指標	自転車関連イベントの開催回数		
後期目標値	21回（平成30年度から平成32年度までの合計）		
前期目標値	24回	前期実績値	25回（平成26年度から平成29年度までの合計見込み）
目標設定の考え方	現在、年6回開催されている行政または公共の団体が関係する自転車関連イベントについて、サイクリング・ポタリング関連イベントの新規開催などにより年1回開催数を増加させることを目指し、目標値を設定します。		
計画に位置付けられた実施事業	（共通）サイクリング、ポタリングコース等の設定 （共通）自転車イベントの開催		
具体的な取り組み	◎サイクリング・ポタリングコースマップの作成 ○自転車イベントの開催		

※「計画に位置付けられた実施事業」の太字は計画後期からの事業

※「具体的な取り組み」の○は継続、◎は新規・拡大

3 自転車ネットワークの見直し

◆計画本編「8 自転車ネットワーク構築」(P40)へ暫定形態による整備の考え方を追加

(1) 自転車ネットワーク見直しの背景

本市の自転車ネットワークは、主な施策である通勤・通学・買物の3つの利用目的に基づき選定をし、中でも特に整備の必要性や実現性の高い路線を優先整備路線として位置付け、整備を進めてきました。

しかしながら、整備にあたり道路管理者による詳細検討を行なったところ、必要な幅員を確保するための既設構造物改修に多額の費用がかかることや、道路空間の再配分や道路拡幅を行わなければ完成形態での整備が当面困難な路線があることがわかり、当初の計画より整備の進捗が遅れている状況となっています。

こうした中、ガイドラインの改定により、完成形態での整備が当面困難な場合、かつ車道を通行している自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道走行を基本とした暫定形態による整備の検討や代替路の選定を行うものとされました。

本市においても今後はこの考え方に従い、自転車ネットワーク路線の整備進捗を図るため、暫定形態を積極的に活用していきます。

(2) 自転車ネットワーク路線の整備形態の見直し

暫定形態を考慮した整備形態の見直しについては、基本的に改定されたガイドラインの整備形態選定フローに従って行います。(5頁参照)

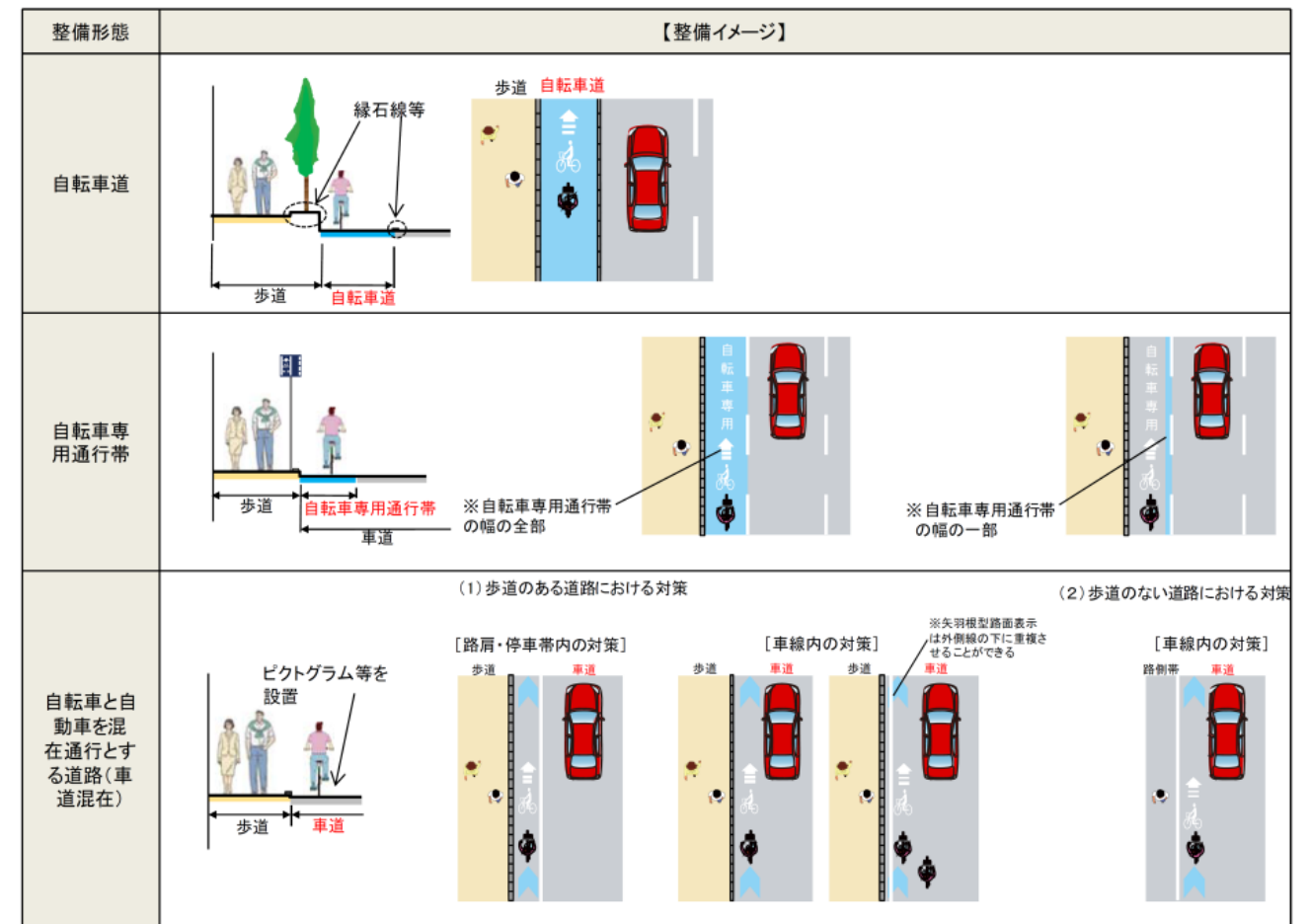
自転車ネットワーク路線の整備形態の見直しは道路管理者の詳細検討の結果を受け行うものとし、暫定形態での整備を行う場合は整備形態別の自転車ネットワーク路線図にその適用区間を明示します。

今後、暫定形態整備後に、道路や交通状況の変化があった場合には、完成形態での整備を検討します。

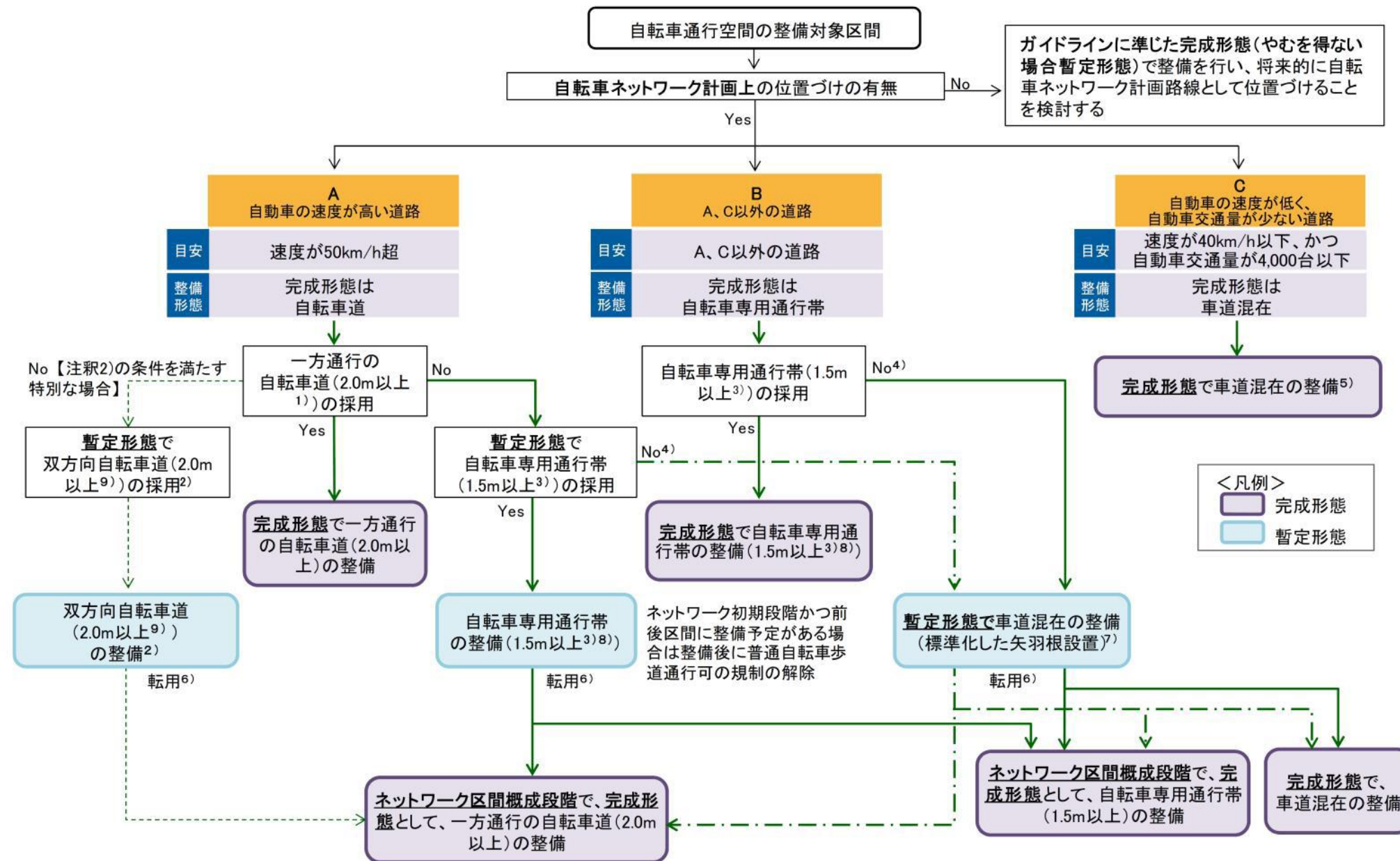
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方(ガイドライン抜粋)



基本的な整備形態(イメージ)(ガイドライン抜粋)



※豊橋市では自転車ネットワーク計画路線として位置付けられていない路線を新たに整備する際には、将来的に自転車ネットワーク計画路線として位置づけること及びガイドラインに準じた整備を行うことを検討することとします

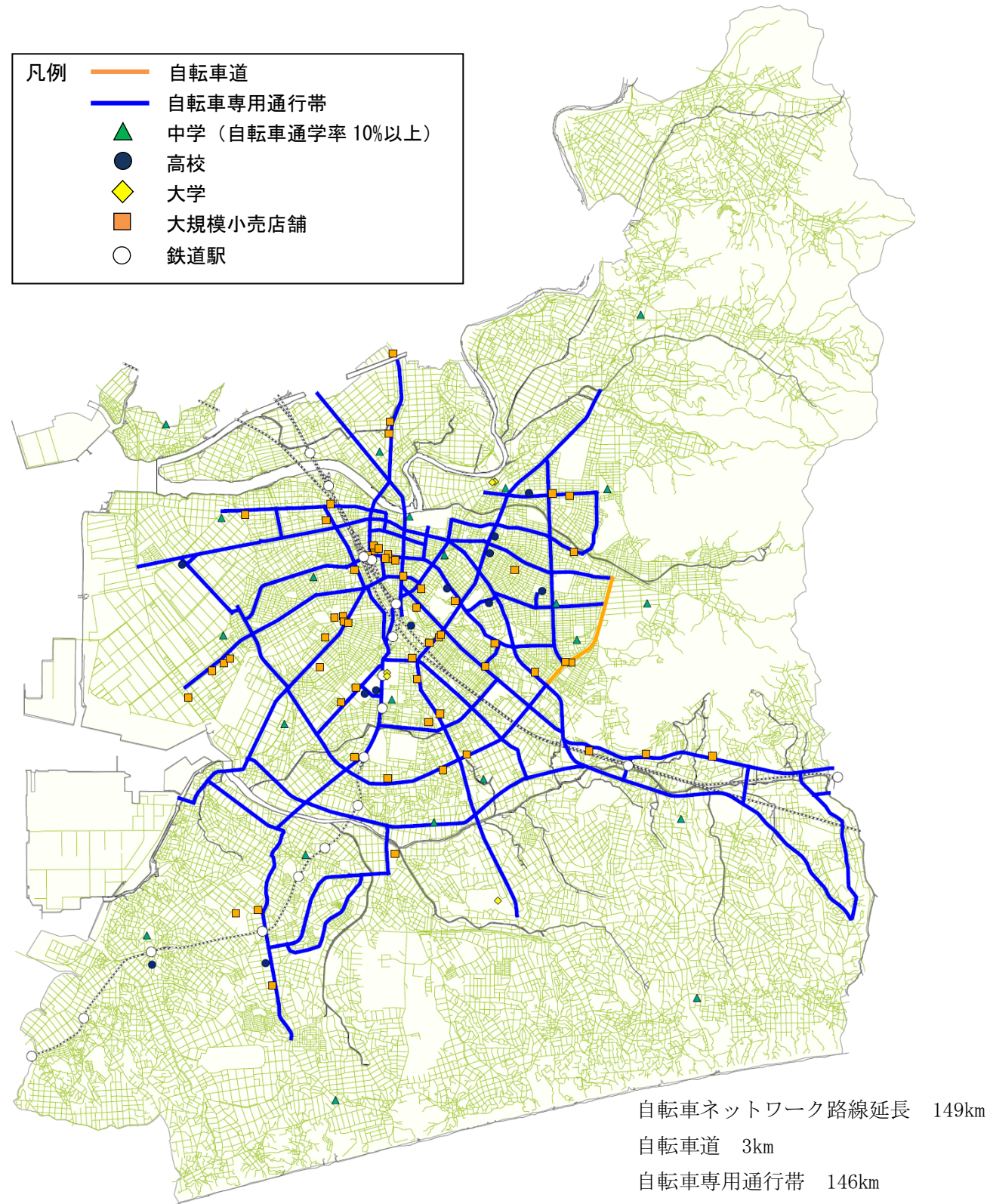
- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通ずる自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

車道走行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー (ガイドライン抜粋)

(3) 自転車ネットワーク路線図（整備形態別）

■完成形態の自転車ネットワーク路線図



■暫定形態を適用した自転車ネットワーク路線図（H30.2時点）

