

「豊橋市自転車活用推進計画（仮称）」
の骨子（案）

豊橋市

平成24年12月

1.	はじめに	1
1.1	はじめに	1
1.2	計画の位置づけ	3
2.	自転車のメリット	4
2.1	近距離の移動に最適	5
2.2	健康によい	6
2.3	コストが安い	7
2.4	環境に優しい	7
2.5	地域社会の活性化	8
3.	豊橋市における課題	9
4.	基本方針	10
4.1	自転車の位置づけ	10
4.2	基本方針	11
4.3	目標年次	13
4.4	目標	13
4.5	施策実施の考え方	14
4.6	施策体系	16

1. はじめに

1.1 はじめに

1970年代以降、モータリゼーションが進み、自動車中心の社会となっていますが、近年、健康によいことや環境にやさしいことなどから再び自転車が見直されています。

近年、国においては自転車利用環境改善のため、自転車に関する法改正や様々な技術指針が策定されています。2008年には本市も含め全国98箇所を自転車通行環境整備のモデル地区に指定し、自転車通行空間の整備を行ったほか、2012年には、自転車通行空間の計画、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「みんなにやさしい自転車環境」が行われ、現在、安全で快適な自転車利用環境等の創出に向けた検討が進められていますが、日本でのこのような動きはまだ始まったばかりで、自転車の利用環境が充実しているとは言えない状況です。

豊橋市においては自動車交通への依存度が高く、通勤や買い物など近い距離の移動でも自家用車を使うという状況となっており、道路や郊外の大型店舗、まちの構造も自動車中心の構造になっています。そのため、自転車が安全、快適に通行できる空間も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」扱いされてきたのが現状です。

しかし、自転車には健康や環境、経済性など様々なメリットがあり、自転車を生活に取り入れることでこれらのメリットや新しい楽しみを発見できるほか、自転車の活用が進むことで豊橋のまちや経済にもよりよい効果が期待できます。また、豊橋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。

こうした中、第5次豊橋市総合計画では、快適で利便性の高いまちづくりの項目において「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」と記載されています。

そこで、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、豊橋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」を策定することとしました。

今後は、本計画に基づき、市民、企業、学校、各種関係団体、国、県等と連携・協働のもと、自転車の先進都市を目指し取り組んでいきます。

1.2 計画の位置づけ

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

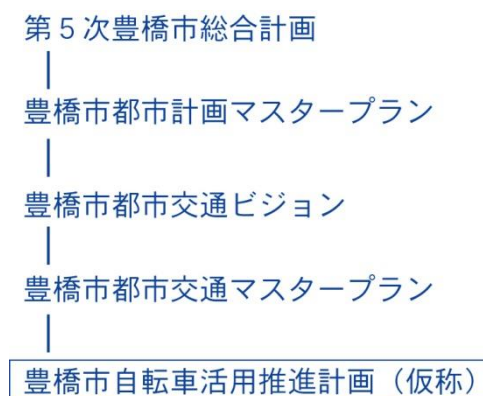


図 上位計画との関係

2. 自転車のメリット

自転車の利用を日常の生活に取り入れることにより、健康、環境、経済性などのメリットが期待できます。これらのメリットは、自転車を利用する本人だけでなく、関係する企業や商業施設、また、地域全体、地球環境など様々な主体が享受することができます。

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

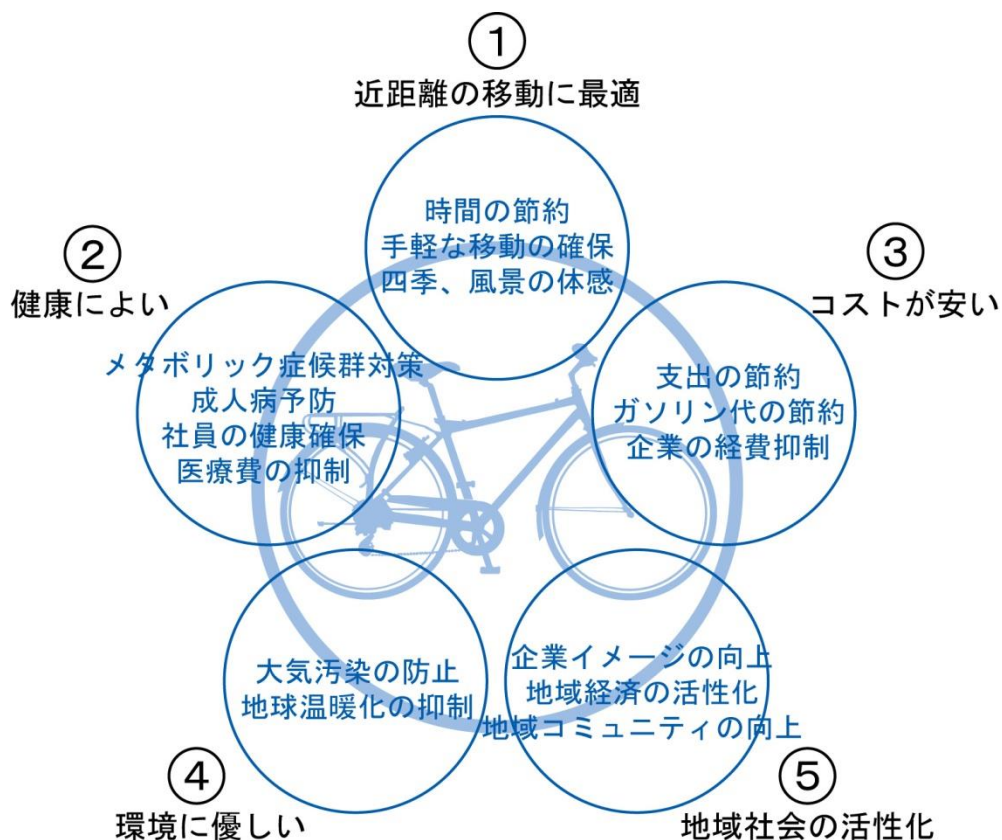


図 自転車のメリット

2.1 近距離の移動に最適

自転車利用は 5km 以内の近距離では、自動車よりも速く目的地に着くことができると言われてしています。

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トゥドアの手軽な移動が可能です。

そして、自転車は、その走行速度や開放的であることから、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手段でもあります。

このように、自転車は手軽かつ効率的でありながら、心地よい移動ができる近距離で最適な移動手段であると言えます。

2.2 健康によい

身体活動量が多い人や、運動をよく行っている人は、高血圧、糖尿病、肥満になりにくく、また身体活動や運動が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。更に高齢者においても歩行など日常生活における身体活動が、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、交通手段の発達により身体活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です。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。

これらの健康への効果を企業の視点で見た場合、社員が自転車通勤をすると社員の健康が向上することになり、企業にとっても大きなメリットとなります。

日本における生活習慣病による医療費は8.4兆円で医療費全体の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、社会全体の医療費、自分自身が負担する出費を押さえることが期待できます。

2.3 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、ガソリン代や電気代等の費用がかかりません。

例えば、自家用車通勤と自転車通勤を比較すると、1年間にかかる自転車通勤の費用負担は自家用車通勤の費用負担の10分の1以下になります。自転車は、利用コストがとても安い移動手段と言えます。

また、企業の視点から見れば、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燃料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。

2.4 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。

自転車は乗っている人が呼吸する息以外に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、豊橋市のきれいな大気環境をつくり、地球温暖化の抑制にもつながります。

2.5 地域社会の活性化

自転車の活用を促進することで、自転車利用者本人の健康や環境だけでなく、豊橋市内の企業や豊橋市の経済、地域コミュニティに対してもよい影響があると考えられます。

企業にとっては自転車通勤が増えることで、先進的に環境への取り組みをしていることになり、企業イメージが向上することが期待されます。

豊橋市の経済に対しては、自転車の活用により近距離の買い物が増え、地域内での消費活動の拡大が期待できます。

また、自転車は周りに対し、オープンで顔が見える乗り物です。移動する際にいつも顔が見えることで、挨拶などのコミュニケーションが生まれ、地域コミュニティに対するよい影響があることも期待できます。

3. 豊橋市における課題

豊橋市では、通勤・通学における自動車利用の割合が、65%と全国平均より 20 ポイントほど高く、過度な自動車交通への依存からの転換が将来のまちづくりのためには重要です。

また、現状では、豊橋市民の自転車の利用環境に対する満足度が非常に低く、平成 24 年に実施した自転車市民アンケートでは自転車の使いやすさについて、「満足」は 1%、「やや満足」は 7%となっています。

自転車の利用環境の中でも自転車の通行空間については、現在は豊橋駅周辺の一部で整備されているものの、それ以外の地区ではあまり整備が進んでいません。そのため、市民からの要望も高く、自転車の事故が年間 700 件程度ある交通安全面の現状から見ても、通行空間の整備が急務の課題となっていると言えます。

その他、市民の自転車に関する満足度の中でも、ルール遵守、利用マナーに関する満足度が最も低く、平成 24 年実施の市民アンケートでは、ルール遵守、マナー意識について「不満」は 28%、「やや不満」は 42%とあわせて 7 割を占めていることから、自転車の活用を促進すると同時に自転車利用者のルール遵守、マナー意識向上も図る必要があります。

本計画では、自転車の活用を推進していく環境を作ることにより、これらの課題を解決していくことを目指します。

4. 基本方針

4.1 自転車の位置づけ

自転車の利用、特に自家用車から自転車利用への転換を進めることにより、自転車利用者本人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、公共交通、自動車など様々な交通手段がある中、自転車の位置づけを明確にし、かつ、それぞれの交通手段との連携を考えながら具体的な施策を進めていくことが重要です。

そこで、豊橋市の都市交通体系において、自転車を「近距離(概ね5km以内)の移動における最も重要な交通手段」として位置づけ、自転車の活用を推進していきます。

4.2 基本方針

自転車利用の様々なメリットを踏まえ、豊橋市における課題に対応するために、次の3つを基本方針とします。

方針1. 自転車が安全・快適に移動できる利用環境の整備

自転車の利用を促進するためには、まず、自転車が安全かつ快適に移動できる自転車にやさしい環境を整備することが必要です。平成24年に実施したアンケート調査でも52%が通行空間の整備を最優先の施策として望んでいます。そのため、自転車と歩行者の双方に配慮した自転車の走行空間、駐輪環境を整備していきます。

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

平成24年に実施したアンケート調査では、ルール・マナーに関する満足度が低く、また、自転車利用者のみでなく、自動車や歩行者もルールを守らない、また、マナーが悪いという声も多く聞かれました。そのため、道路を利用する全ての人がルールを遵守する交通安全意識を醸成していきます。

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

生活の中の様々な場面で自転車を選択肢としてもらうためには、市民の意識に訴えかけ、自転車利用を健康によく「かっこいい」「楽しい」ものだと感じるようになってもらうことが必要です。そこで、自転車を生活に取り入れたライフスタイルを広めていくために、市民に対し様々な働きかけを行います。

交通安全意識の醸成

自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識を醸成



ライフスタイルへの転換

市民の意識に訴えかけ、自転車を生活に取り入れたライフスタイルを広めていく

利用環境の整備

自転車と歩行者が安全・快適に移動できる利用環境を整備

図 3つの基本方針

4.3 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。

4.4 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 近距離の移動における自転車の分担率を最も高くする。
- 目標2 自転車が当事者となる市内の交通事故を半減する。
- 目標3 自転車利用環境に対する市民の満足度を過半数にする。

4.5 施策実施の考え方

本計画では、3つの基本方針である「利用環境の整備」「交通安全意識の醸成」「ライフスタイルへの転換」に従い、さまざまな施策を並行して実施していきます。

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、ハード施策とソフト施策を連携させながら、また、市民、企業、学校、各種関係団体、国、県等と連携・協働しながら取り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すが、その目的によって必要となる施策は変わってきます。そのため、施策の実施にあたっては目的を明確にしたうえで取り組みを進めることが重要です。

本市においては、過度な自動車交通への依存の解消が課題であり、特に通勤時の交通手段を自家用車から自転車へ転換することが必要です。一方で本市の自転車の利用状況に目を向けると、通学と買い物における自転車利用が多くを占めているという実態があります。

そこで本計画では、通勤、通学、買い物という3つの利用目的に合わせ、具体的な取り組みを段階的に実施していきます。

2 自転車通行空間の整備、安全教育・マナー啓発活動に重点

平成24年の自転車市民アンケートでは、通行空間の整備を56%が最も重要な施策として挙げています。また、通行空間の整備は、利用者にとって最も自転車利用環境の変化を実感しやすいと考えられます。そのため、自転車の通行空間の整備を重点的に実施していきます。

また、同アンケートでは、最も重要な施策として、通行空間の整備に続く35%がルール遵守意識、マナーの向上を挙げており、自転車利用者のルール

遵守意識、マナー意識について、70%が不満、やや不満と回答しています。

そのため、自転車の通行空間の整備と合わせて、利用者のルール遵守意識、マナー向上のための交通安全教育・マナー意識啓発を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

自転車の利用を促進するためには、近い距離でも自家用車で移動していた人に、「距離が近いから自転車で行こう」と思ってもらう必要があります。人々が自転車での移動を選択肢に入れ、実際に自転車の利用へと行動を変化するためには自転車に対してよいイメージを持ってもらう必要があります。そのため、様々なメディアを使って、自転車の利用促進に向けたイメージ戦略を積極的に実施していきます。

4.6 施策体系

施策実施の考え方に基づき、通勤、通学、買い物の3つの利用目的ごとに、具体的な施策を段階的に実施していきます。

また、それぞれの目的に対する個々の施策に、自転車利用者全体に共通する施策を加えた上で、3つの基本方針に基づいて体系的に整理し、段階的に実施します。

	利用環境の整備	交通安全意識の醸成	ライフスタイルへの転換
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	企業への自転車通勤促進の働きかけ
	職場への通勤環境改善の働きかけ		自転車を使った通勤スタイルへの転換
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実施	自転車を使った通学スタイルへの転換
		通学路での交通安全指導の実施	
買い物	買い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	自転車を使った買い物スタイルへの転換
	中心市街地等の駐輪環境の整備		
	商業施設への駐輪場整備の働きかけ		
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
	自転車メンテナンス環境の充実	各世代に対応した交通安全教育の実施	自転車利用促進イベントの実施
			自転車所有の支援活動

図 施策体系