

豊橋市自転車活用推進計画（素案）

～自転車がいきいきと走るまち「とよはし」を目指して～

平成25年12月16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	13
1 自家用車利用からの転換	13
2 安全で快適な通行空間の整備	15
3 駐輪場の活用及び整備	16
4 自転車に関係する交通事故の削減	17
5 ルール遵守、マナー意識向上のための更なる取組み	18
4 計画の基本的な考え方	19
(1) 都市交通体系における自転車の位置付け	19
(2) 目標年次	20
(3) 目標	20
(4) 基本方針	21
5 実施施策	24
(1) 施策実施の考え方	24
(2) 主要な実施施策	26
(3) その他の実施事業	36
6 自転車ネットワーク計画	37
(1) 自転車ネットワーク候補路線の選定	37
(2) 自転車通行空間の整備形態	37
(3) 自転車ネットワーク路線の選定	39
(4) 優先整備路線選定	40
(5) 自転車ネットワークの見直し	40
7 実施事業の体系	41
8 実施スケジュール	42
9 進捗管理	45

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、一方で本市は、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関わらず、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いされてしまっているとともに、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ました。

また、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。

第5次豊橋市総合計画では、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」を進める取組みとして公共交通の充実を図ることとし、「自転車利用の促進」を取組みの基本方針として、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し様々な取組みを行っています。また、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するとともに、自転車の通行空間及び利用環境の整備や安全利用の促進により、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。

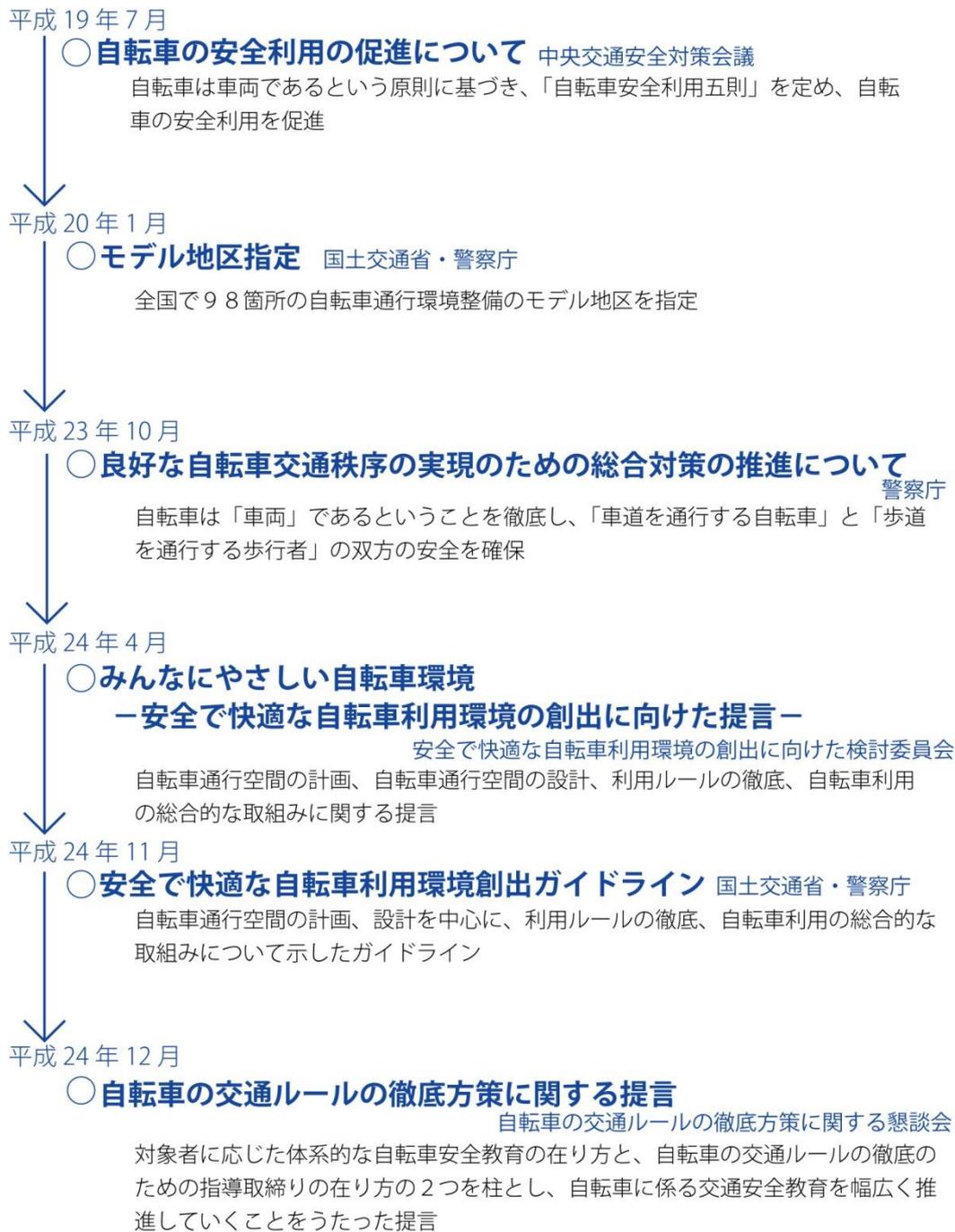


図 1 近年の国による自転車関連の提言等の状況

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、利用促進が基本方針等に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。

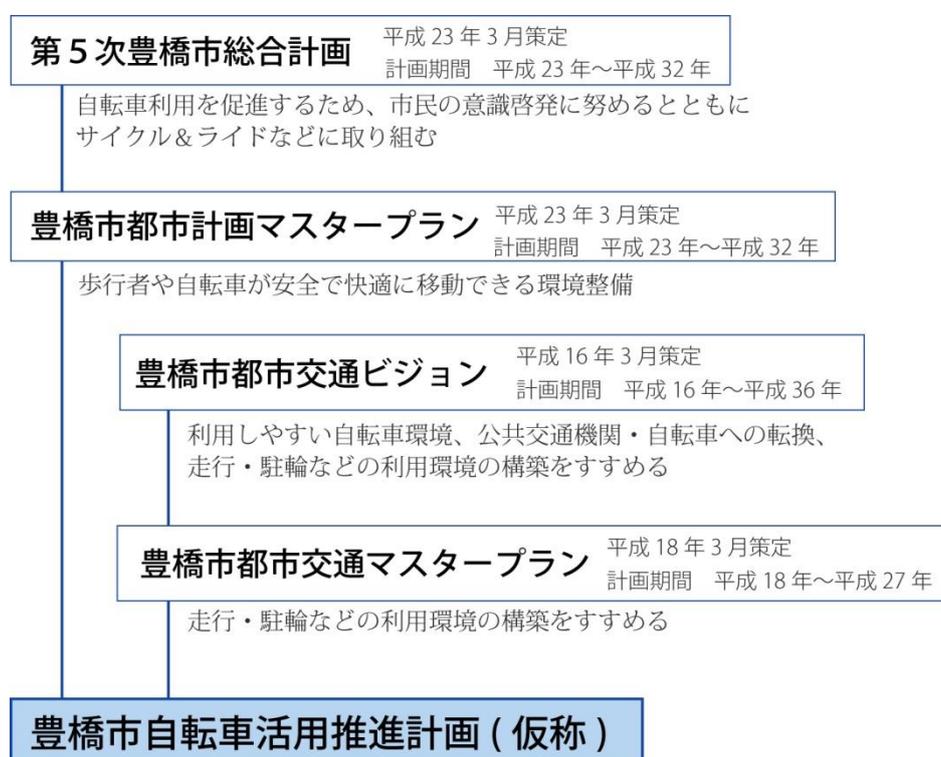


図2 上位計画との関係

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。

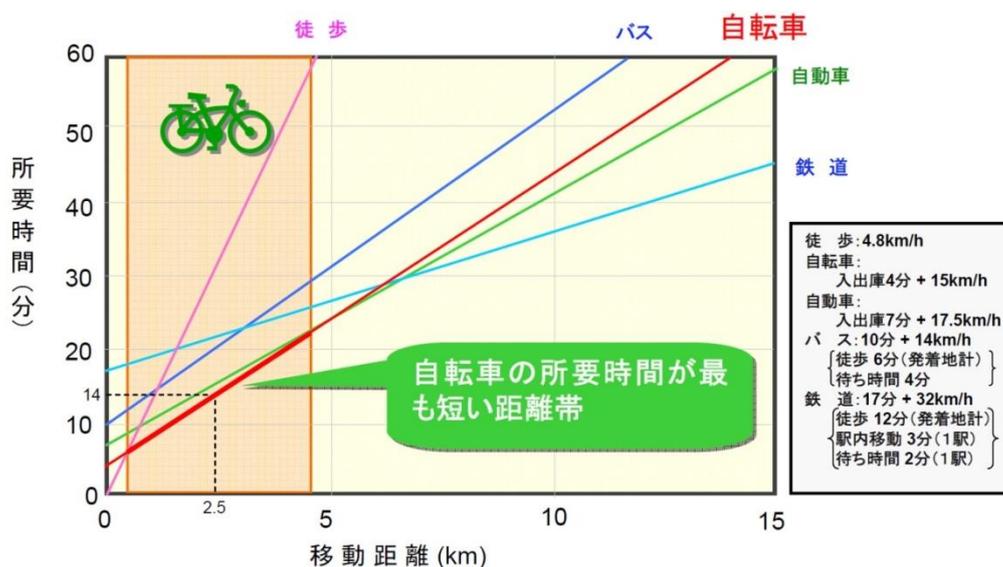
本計画では、これらのメリットを、「近距離の移動に最適」「健康に良い」「コストが安い」「環境に優しい」「地域社会の活性化」の5つに整理しました。



図3 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。



出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 資料

図4 交通手段の移動距離と所要時間の関係

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。

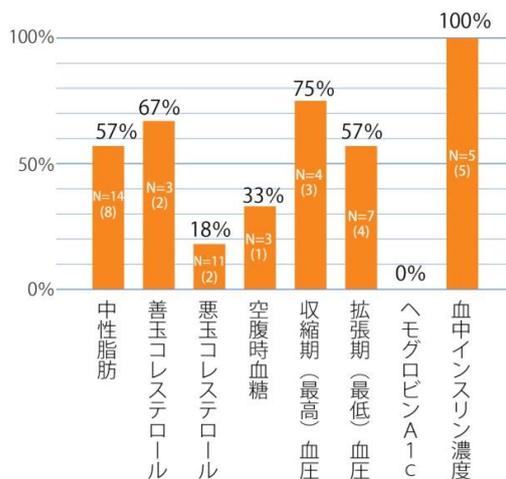
このようなことから、自転車は、手軽かつ効率的で心地よく移動できる、近距離の移動に最適な交通手段と言えます。

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、肥満になりにくく、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の機会が失われ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。



出典：株式会社シマノプレスリリース

図5 自転車運動で血液性状が基準値

以下に改善したモニターの割合

株式会社シマノでは、2007年より自転車運動でメタボリック症候群を解消する試みが行われています。この社内実験の結果によれば、1日30分以上を目標に自転車運動を続けることで、血圧や悪玉コレステロール値について改善されたほか、週1回以上自転車に乗っていた人は3カ月で体重が平均0.4kg・体脂肪率1.2%の減少、週2回以上の人では平均で体重1.5kg・体脂肪率1.2%の減少、週3回以上の人に至っては平均で体重1.7kg・体脂肪率1.6%が減少するなど、大きな効果がありました。

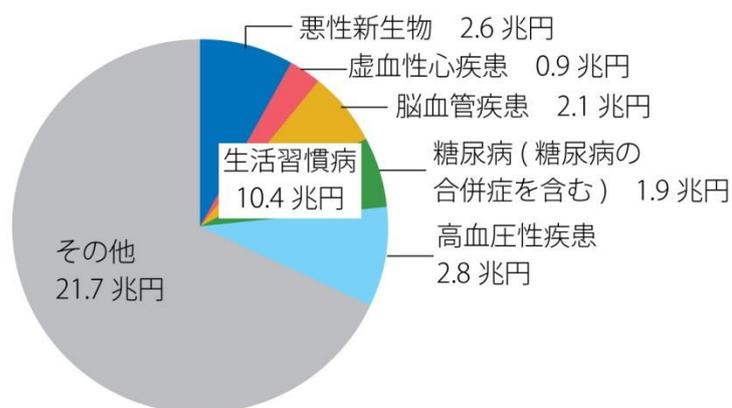
表1 自転車運動による体重・体脂肪率
の変化量

	体重の 平均変化量	体脂肪率の 平均変化量
週1回以上自転車で運動	-0.4kg	-1.2%
週2回以上自転車で運動	-1.5kg	-1.2%
週3回以上自転車で運動	-1.7kg	-1.6%

出典：株式会社シマノプレスリリース

また、これら健康改善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、医療費の節約や、従業員が日常的に運動することによる生産性の向上などの副次的な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抑えることが期待できます。



資料：厚生労働省大臣官房情報部「国民医療費」(2004年度)、
日本透析医学会「わが国の慢性透析診療法の現況」(2004年12月31日)

出典：平成19年 厚生労働白書

図6 医療費全体における生活習慣病の割合

3 コストが安い

自転車は燃料を必要としないため、ガソリン代等の費用がかかりません。

例えば、自家用車を普段使用している方が、日々の通勤手段を自家用車から自転車に転換した場合、1年間で考えるとかなりの量のガソリン代を節約することができます。また、車両本体の価格やメンテナンスにかかる費用が安く、自動車税等が課されないことから、自動車と比べ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、社員の通勤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支給する交通費等の節約につながる可能性があり、全体的なコストダウンが期待できます。

(例) 普段の通勤距離が 5km 程度の方の場合



自家用車通勤の費用

任意保険料	7,000 円	自家用車を主に通勤で利用するプランと日常生活でしか使わないプランの差額で算出
ガソリン代	30,000 円	週 5 日出勤、往復 10km で算出 (燃費はリッター約 13km、ガソリン 1L150 円と仮定)
合計	37,000 円	

自転車通勤の費用

自転車保険料	7,000 円	自転車保険数社の金額を参考に算出
自転車維持費	3,000 円	パンク修理、タイヤ交換、ライトの電池代等を見込んで算出
合計	10,000 円	

図 7 自家用車通勤と自転車通勤の通勤にかかる費用の比較例

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。

本市における二酸化炭素の排出量をみると、総排出量は平成17年時点で308万トン、そのうち、運輸部門が占める割合は23%になります。中でも自動車による二酸化炭素の排出量は、平成2年(1990年)から増加傾向を示し、平成17年では67万トン近くにのぼっています

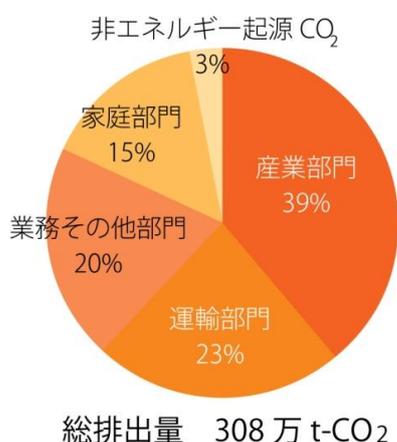


図8 豊橋市における二酸化炭素排出量の部門別割合 (H17年)

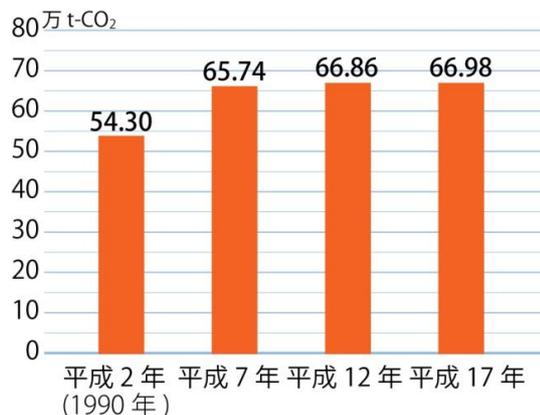
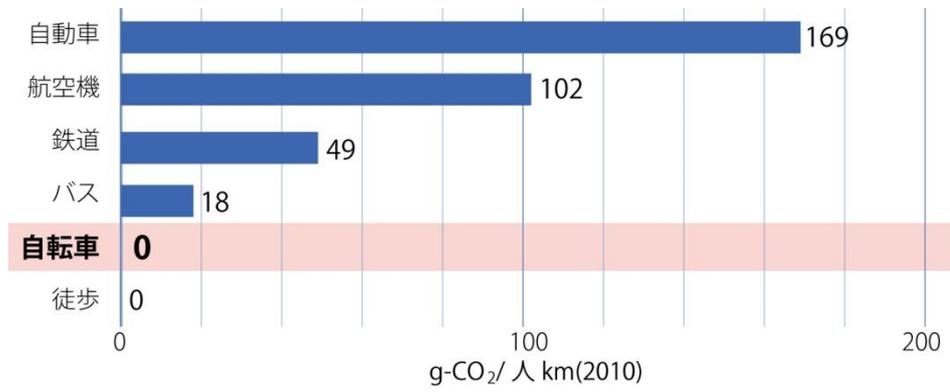


図9 豊橋市における自動車による二酸化炭素排出量の経年変化

また、二酸化炭素のほか、窒素酸化物や粒子状物質等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。



国土交通省総合政策局資料より作成

図 1 0 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

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。

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

経済の面では、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、地域内での消費活動の拡大につながります。

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：国土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)

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。

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

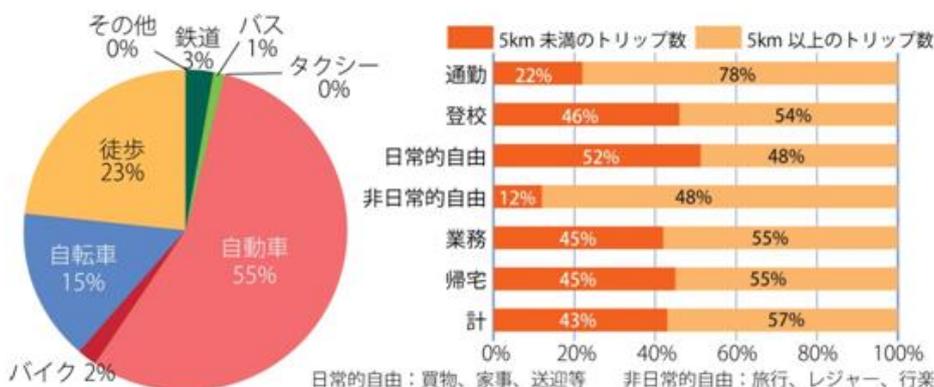
本市における交通手段の利用状況は、通勤・通学時における自家用車の分担率が65%と、全国平均の46%に対し高い状況にあります。



出典：平成22年国勢調査（総務省統計局）

図1-1 通勤・通学に利用する代表交通手段の割合

また、パーソントリップ調査における代表利用交通手段の分担率を見ると、5km以内という比較的短距離の移動においても55%の方が自動車を利用しています。さらに、本市における自動車での移動については、5km以内の短距離がその43%を占めています。

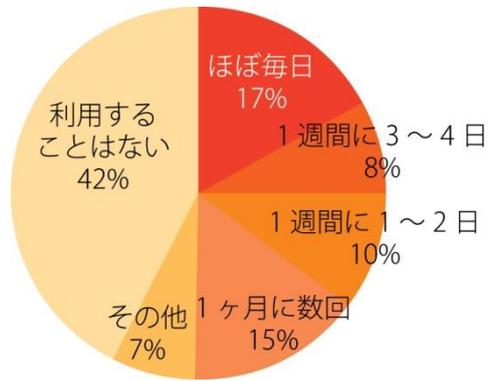


出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（H13）

図1-2 豊橋市における5km以内の移動に占める代表交通手段の割合

図1-3 豊橋市における自動車での移動に占める移動距離の割合(目的別)

一方で、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状況です。



出典：自転車利用に関する市民アンケート調査 (H24)

図1-4 豊橋市における自転車の利用頻度

以上のことから、本市では日常生活において短距離でも自家用車が利用されており、自転車はまだ利用される余地があることが分かります。

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。

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いますが、それ以外の地域はあまり整備が進んでいない状況です。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。

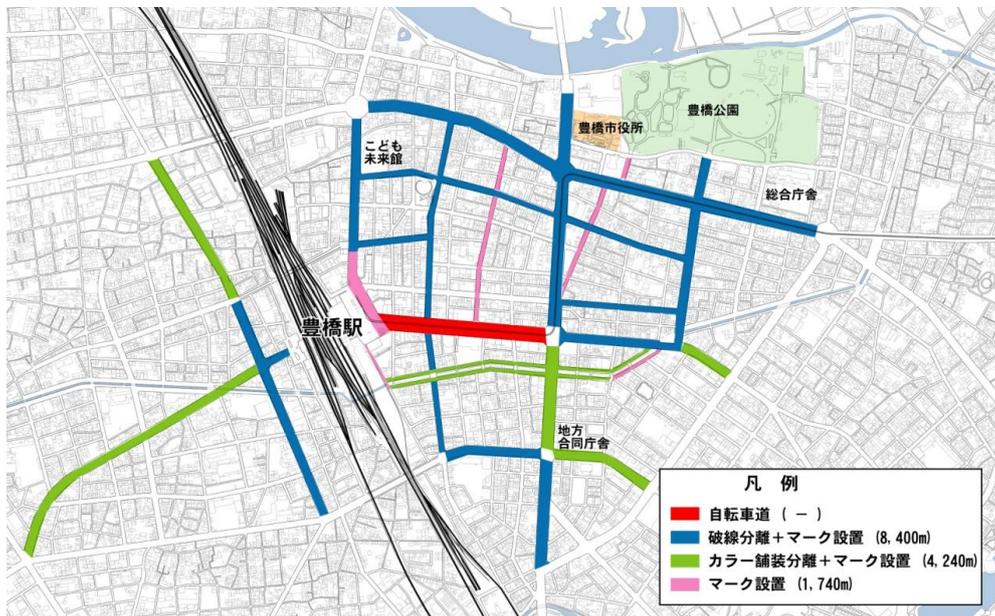
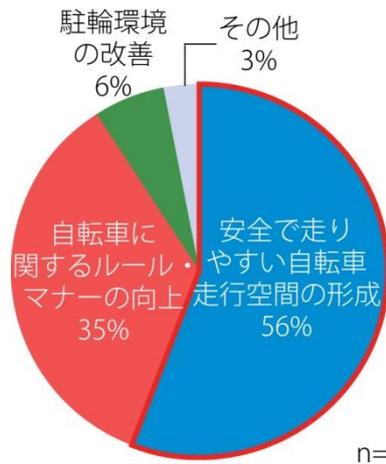


図 1 5 豊橋駅周辺における自転車通行空間整備状況



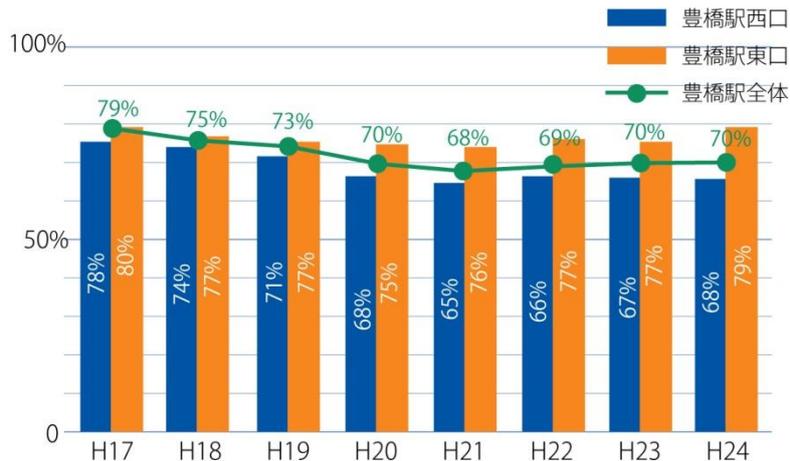
出典：自転車利用に関する市民アンケート調査 (H24)

図 1 6 希望する自転車関係の施策

3 駐輪場の活用及び整備

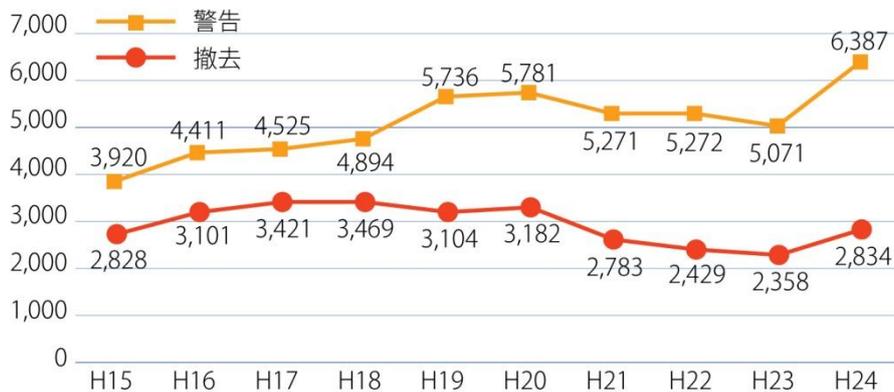
豊橋駅周辺にある自転車等駐車場（地下駐輪場）の稼働率は、70%と余裕がある一方、自転車等放置規制区域における警告台数は、約 6,000 台で平成 15 年と比較して約 60%増加しています。

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。



出典：豊橋市

図 1 7 豊橋駅周辺の地下駐輪場稼働率の推移

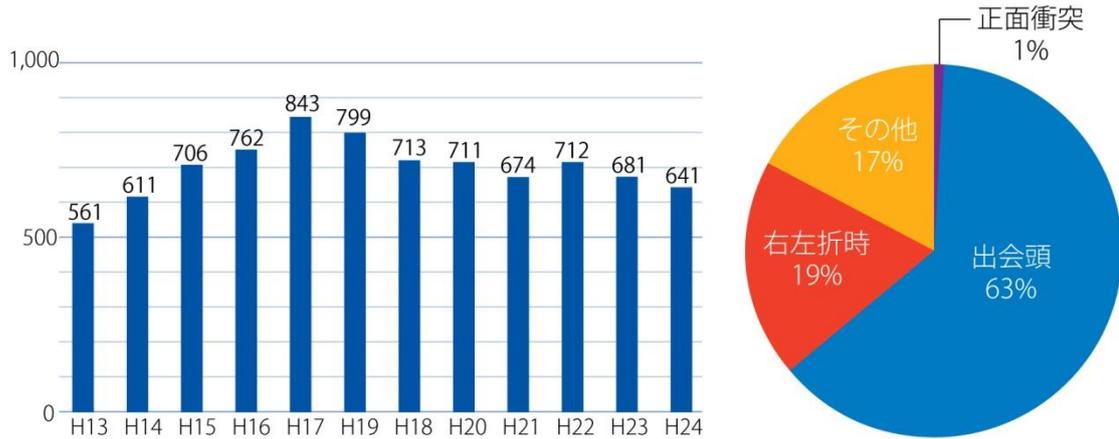


出典：豊橋市

図 1 8 放置自転車の状況（豊橋駅・二川駅周辺）

4 自転車に関係する交通事故の削減

自転車が当事者となる交通事故は、年間 700 件程度発生しており、その中でも出会頭での事故は全体の 63%を占めています。交差点等での安全確認や一時停止を徹底することにより、これらの事故を減少させていく必要があります。



出典：豊橋の交通事故（H24）

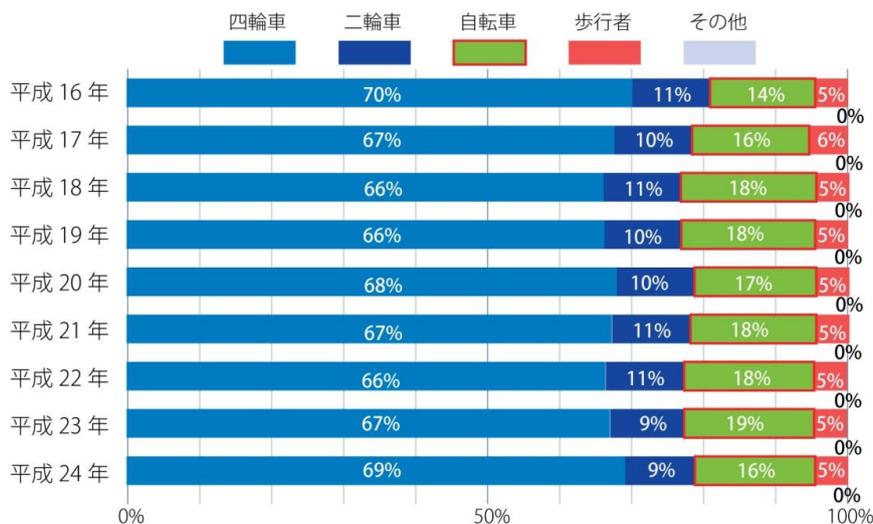
出典：豊橋の交通事故（H24）

図 19 自転車が当事者となる交通事故件数の推移

図 20 自転車の事故の発生場面

また、交通事故死傷者数に占める自転車の割合は、全体の 2 割近くを占めていることが分かります。

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。



出典：豊橋の交通事故（H24）

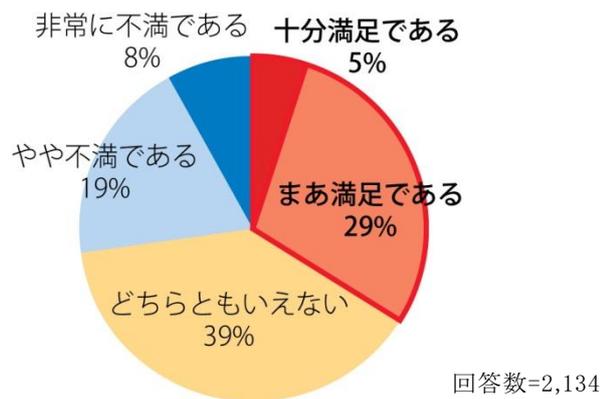
図 2 1 交通事故死傷者数の当事者別の比率

5 ルール遵守、マナー意識向上のための更なる取組み

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。

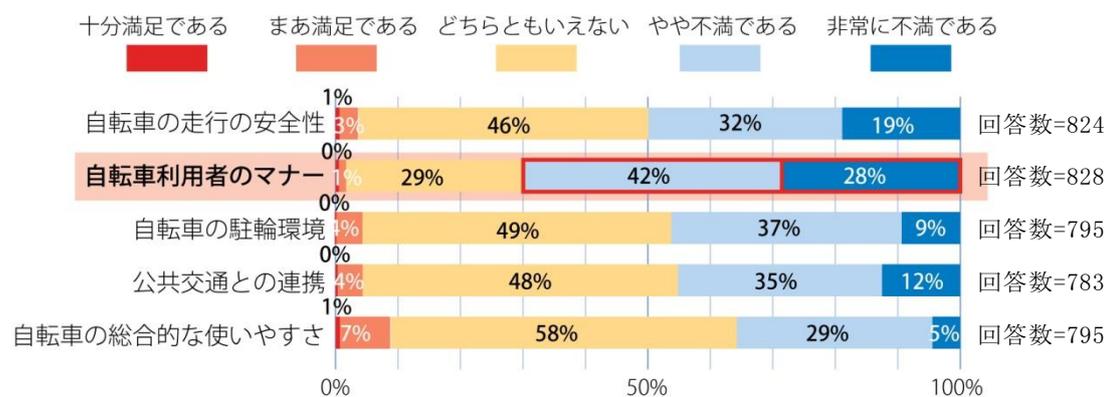
これまでも学校関係者や警察等により交通安全に関する様々な取組みが行われ、特に小学校、中学校、高校等を中心にルール遵守やマナー意識の向上のための取組みが行われています。

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。



出典：豊橋市市民意識調査（H24）

図 2 2 「自転車の利用のしやすさ」に対する満足度



出典：自転車利用に関する市民アンケート調査（H24）

図 2 3 自転車利用環境の満足度

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

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

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) 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年度を本計画の目標年次とします。

(3) 目標

本計画では、目標年次に達成すべき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を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24年時点 自転車が当事者となる事故件数：641件
豊橋の交通事故（平成24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日以上の利用割合：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

(4) 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し、目標を達成するため、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

自転車の利用を促進するためには、まず、自転車が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、またなかに短時間駐輪施設等の利便性の高い駐輪環境を整備し、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。



図 2 4 市道菰口町・高洲町 14 号線における自転車通行空間の整備の様子



図 2 5 路上駐輪場の整備事例（川崎市）

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

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、従来から児童・生徒や高齢者を中心に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設けることが必要です。

そこで、児童・生徒だけでなく、年代や交通手段に応じた人の一生を通じた交通安全教育・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、全ての人に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。



図 2 6 豊橋市における交通安全教室の様子



図 2 7 豊橋市交通児童館における自転車乗り方教室の様子

基本方針 3 自転車生活を生活に取り入れたライフスタイルへの転換

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づき、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。



図 2 8 豊橋市における自転車利用促進パンフレット「自転車通勤のススメ」



図 2 9 豊橋市における 3 人乗り電動アシスト自転車貸出し

5 実施施策

(1) 施策実施の考え方

目標達成に向け、基本方針である「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」に基づき、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つの観点から、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

自転車施策を効果的に実施していくためには、単に実現可能な施策を行うのではなく、自転車利用者の視点に立ち、対象を明確にして施策を実施することが必要です。

例えば、若者や中高年の方に対しては、現状多くの方が自家用車通勤を行っている現状を踏まえ、自転車通行空間や駐輪場等の利用環境を整備することにより、自転車の積極的な活用を促進していくための施策が必要です。一方で児童・生徒や高齢者においては、既に多くの方が自転車を利用していることから、意識啓発や環境整備によりその安全性や利便性を向上させる施策が必要であるなど、施策の方向性は利用目的ごと異なるため、利用者の視点に立った効果的な実施方法をとるべきと考えられます。そのため自転車の利用目的ごと対象を明確にし、世代や利用方法に応じて施策を進めることが重要です。

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うなど、イメージ戦略を積極的に実施していきます。

(2) 主要な実施施策

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に「通勤」、「通学」、「買物」という3つの利用目的に対する施策を主要な施策として実施します。

通勤目的においては、自家用車から自転車へ通勤手段の転換を促進するとともに、通学では、アンケートで要望が多かった学生のルール遵守やマナー意識向上、買物目的では多様な自転車利用者の安全性、利便性、快適性を向上させる施策を実施します。

3つの主要な実施施策

- 施策1. 通勤時の自転車利用への転換促進
- 施策2. 通学時の自転車利用者の安全確保
- 施策3. 買物時の自転車利用環境の向上

施策 1. 通勤時の自転車利用への転換促進

1) 現在の状況

本市では、通勤時の自家用車利用への依存度が高く、朝夕の通勤時間帯には主要道路で激しい渋滞が発生しています。平成 24 年度に実施した県境地域に立地している企業へのアンケートにおいては、回答者の 74%が通勤手段に自家用車を利用しているという結果が出ています。

そうしたことから本市では、過度に自家用車に頼る状態から公共交通や自転車を「かしこく」使う方向へ自発的な転換を促す「通勤交通におけるモビリティ・マネジメント」を実施し、企業と連携した「エコ通勤」の取組みを通じ、自家用車から公共交通や自転車に転換してもらうよう働きかけを行っています。

また、平成 24 年度実施の自転車市民アンケートにおいては、自家用車通勤の方の約 4 割は通勤距離が 5km 以下であるという結果が出ており、これらの方は自転車通勤に転換することにより、より早く目的地に着けるなどのメリットを享受できると考えられます。

2) 施策実施の方向性

過度の自家用車利用への依存や朝夕の渋滞等の解消のため、通勤手段を自家用車から自転車へ転換することを促す取組みを進めていきます。

自転車通勤を促進することにより、従業員が健康、経済等の面で恩恵を受けられるだけでなく、企業も経済の面でメリットを享受できることや、企業イメージの向上につながるることについて、事業主の理解を得るとともに、賛同する企業への支援を行うなど、民間と行政とで連携し取組みを進めていきます。

3) 実施事業

- ・ 自転車通勤への転換を促すため、通勤目的の自転車ネットワーク路線を重点的に整備するほか、駐輪環境の整備等、自転車利用環境を改善する施策を実施していきます。
- ・ 企業を対象に経済、健康、環境等の面から自転車通勤のメリットをアピールし、自転車通勤者が増加することで企業が受ける恩恵を理解していただくことにより、自転車通勤を積極的に支援する企業を増やしていきます。
- ・ あわせて企業が行う従業員に対する自転車通勤促進の取組みへの支援や、企業と一体となった自転車通勤促進の取組みをすることにより、従業員の自転車に対する意識を変え、自転車通勤を推進する事業を実施していきます。

通勤目的では、以下の7の事業を実施していきます。

表3 通勤目的の実施事業一覧

通行空間	○通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備
駐 輪	○交通結節点における駐輪場整備
安全教育	○企業を通じた交通安全教室の実施
意識啓発	○企業向け自転車通勤促進セミナーの開催 ○健康増進のための自転車活用推進 ○サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進
支援・補助	○企業における自転車通勤環境の改善

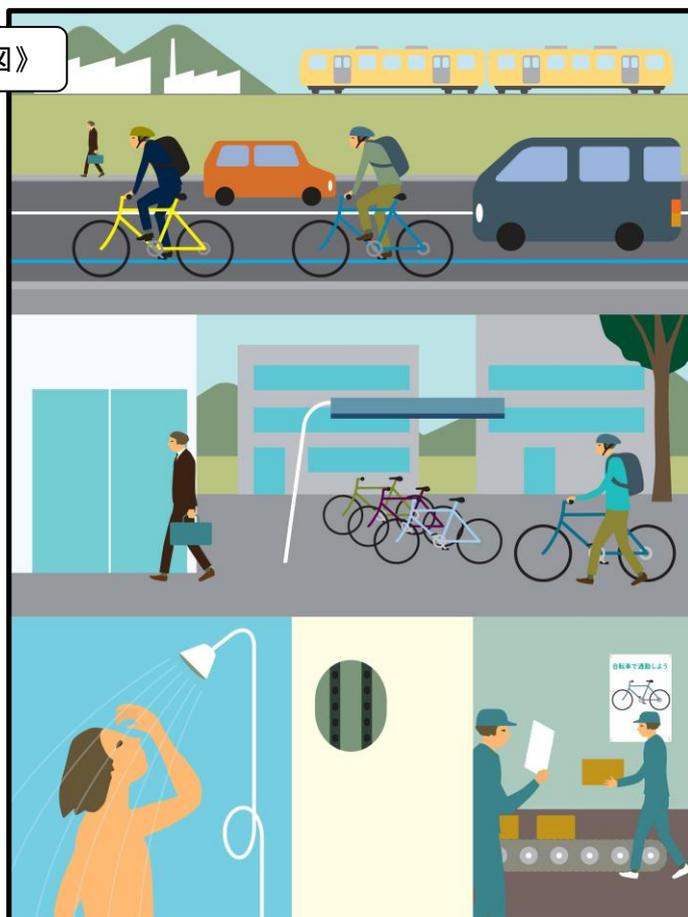
4) 将来の姿

この施策により、以下のような将来の姿を実現します。

《将来の姿》

- 多くの人が自転車通勤をすることで、通勤時間帯の渋滞が緩和されるとともに事故も減少し、人々が健康で明るく通勤しています。
- 自転車通勤の環境が整備され、車道を中心とした快適な自転車通行空間、建物付近に便利な場所に屋根の付いた綺麗な駐輪場が設置されているほか、企業には自転車通勤者のためのロッカーやシャワーも整備されています。
- 企業も自転車通勤による企業のイメージアップ、社員の生産性向上などの効果を理解し、社内の環境整備や自転車通勤を促進する通勤手当など積極的に自転車通勤の促進に取り組んでいます。

《イメージ図》



施策 2. 通学時の自転車利用者の安全確保

1) 現在の状況

本市では、高校生の 80%以上が通学に自転車を利用しており、通学の際に自転車の関係する大きな事故が毎年数件発生していることから、通学時の安全対策には速やかな対処が求められています。

また、全国的にも自転車の関係する交通事故の頻度が多い年代は 13～15 歳、16～18 歳(交通事故総合センター調べ)であり、中高生の自転車利用に対する交通安全対策は特に重要であると言えます。

平成 24 年度実施の自転車市民アンケートにおいては、今後進めて欲しい自転車関連の施策として「自転車に関するルール・マナーの向上」が 35%と 2 番目に多く、学生の自転車利用のマナーについても多くの意見が挙げられています。

現在、本市では、既に小学校、中学校、高校等において、交通事故を減らすため交通安全の取組みが行われております。

2) 施策実施の方向性

通学時の自転車利用時の事故減少のため、自分たちの命を守るための交通ルールや、互いに安心して気持ちよく通行するためのマナーを守る必要性について、その理由もあわせて伝えていくほか、教育を行う側も安全教育充実のための情報共有を行うなどの連携を促進していきます。

あわせて、児童生徒が将来にわたって過度に自家用車に依存することなく、目的や状況に応じ適切に移動手段を選択できるよう、自転車のメリット等に関する教育も行なっていきます。

3) 実施事業

- ・多くの自転車通学者が通行するルートについて、危険箇所の解消や注意喚起等による整備を行います。
- ・ルール・マナー教育の充実のため、現在実施されている様々な交通安全教室の効果や課題を把握し、有効な安全手法の検討及び実施を行います。
- ・また、交通安全教室と合わせて、環境教育等を通じた自転車のメリットの周知を実施します。

通学目的では、以下の5の事業を実施していきます。

表4 通学目的の実施事業一覧

通行空間	○通学ルートにおける危険箇所の解消
駐 輪	○交通結節点における駐輪場整備(再掲)
安全教育	○自転車免許制度等の新たな安全教育手法の導入
意識啓発	○自転車利用のメリットの教育 ○サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進(再掲)

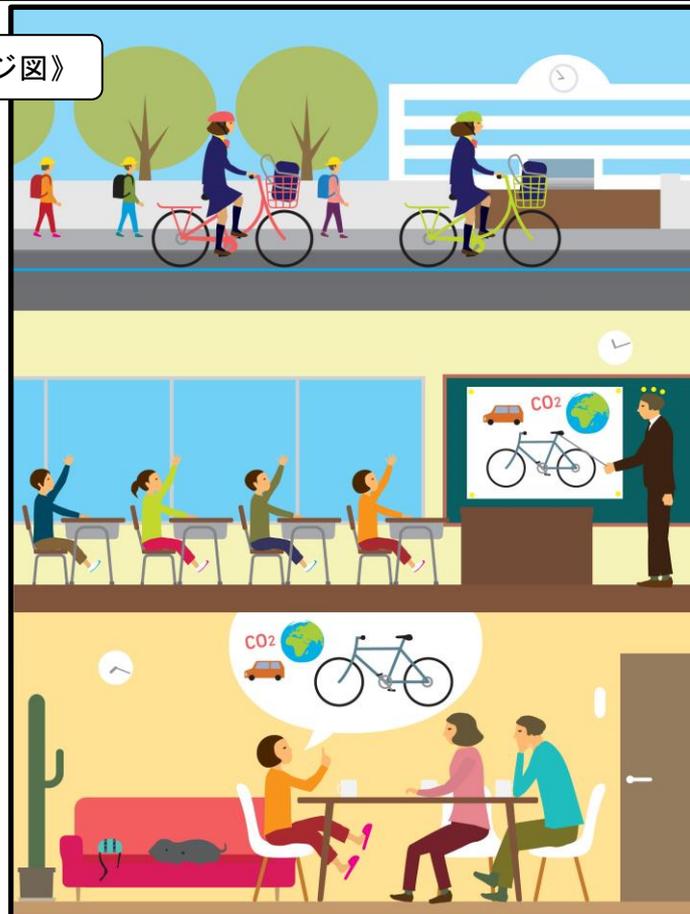
4) 将来の姿

この施策により、以下のような将来の姿を実現します。

《将来の姿》

- 自転車通学をする生徒がルールを守り安全に、また皆がマナーを守り気持ち良く道路を利用しています。
- 学校では、児童・生徒に自転車利用者としてのルールやマナーの大事さを伝える取組みがなされ、児童・生徒もそれを十分に理解しています。
- あわせて、環境や健康と移動手段の関係についての教育も行っており、過度に自家用車に依存せず、目的に応じ適切に移動手段の選択をできるような教育に力を入れています。
- 児童・生徒が、学校で学んだ内容を家庭で話題にすることにより、その家族に対してもルールやマナー、メリットといった内容が効果的に伝わっています。

《イメージ図》



施策 3. 買物時の自転車利用環境の向上

1) 現在の状況

平成 24 年度実施の自転車市民アンケートでは、自転車の利用目的について、買物目的の自転車利用が 45%で最も多く、2 位である通勤目的の 14%の 3 倍程度の割合となっています。

また、同アンケートでは、週に 1 回以上自転車を利用している割合について、70 代では 51%と、10 代を除けば最も多くなっています。また、高齢者になるほど自転車利用としては買物目的が多くなる傾向となっています。

その他、性別で見ると、男性では買物目的の自転車利用が 30%であるのに対して、女性では 56%と男性の 2 倍近く多くなっています。

豊橋駅周辺の中心市街地においては、駅前の地下駐輪場は整備されており通勤通学等に活用されていますが、足腰の弱い高齢者や、短時間の買物利用者等に対しては、より快適な自転車利用環境の整備が求められています。

2) 実施の方向性

市民の多くが買物時に自転車を利用していることから、誰もが安心して買物ができるようにするため、走行や駐輪のための環境を整備していきます。

高齢者など交通手段が限られる方に対し、自転車を活用することで楽に買物に行くことができ、体力づくりにも有効な交通手段であることを周知し、日常の足としての活用を促進するための事業を実施していきます。

3) 実施事業

高齢者や親子連れ等でも安心して通行できるよう、中心市街地や大規模店舗周辺などで路面補修や段差の解消等を実施するとともに、地域の要望を把握しながら短時間駐輪場等の整備を実施し、自転車を使いやすい環境を構築していきます。

小さなお子さんのいる方や高齢者の交通手段の確保、50代60代のうちからの体力作りに役立つための自転車の貸与等を行うなど、自転車の活用を促進するための事業を実施するとともに、併せて講習会等を実施し、安全に関する知識を身につけるための機会としていきます。

買物目的では、以下の4の事業を実施していきます。

表5 買物目的の実施事業一覧

通行空間	○買物目的の自転車通行空間の整備
駐 輪	○まちなかにおける駐輪環境の向上
安全教育	○自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施
支援・補助	○自転車普及のための貸付及び補助

4) 将来の姿

この施策により、以下のような将来の姿を実現します。

《将来の姿》

- 高齢者や親子連れなど移動手段に限られる方でも、安心して自転車でまちなかに買い物に行けるように、自転車通行空間や短時間駐輪場など、自転車で移動しやすい環境が整備されています。
- 高齢者もヘルメットの着用や電動アシスト付き自転車の活用により、安心して自転車を使って移動するとともに、体を動かし頻繁に外出することで健康に毎日を過ごしています。
- また、商業施設も自転車での買い物客を重視し、便利で快適な駐輪場を整備するとともに、自転車での買物に対しての特典も用意しています。

《イメージ図》



(3) その他の実施事業

3つの主要施策にあてはまる事業の他に、近年特に注目され、また自転車の普及および活用推進には欠かすことのできないレジャーに関する目的の事業も合わせて実施するとともに、複数の目的に関係する共通の事業を合わせて実施していきます。

これらの事業により目的別の主要な実施施策を補完しながら、本市の自転車利用環境を総合的に向上させていくことを目指していきます。

レジャー、共通では、以下の8の事業を実施していきます。

表6 その他の実施事業一覧

レジャー	レジャー	○自転車サイクリング、ポタリングコース等の設定 ○自転車イベントの開催
共 通	通行空間	○自転車ネットワーク計画の推進
	利用環境	○自転車利用環境向上のための拠点づくり
	安全教育	○対象・課題に応じた安全教育の実施 ○自転車保険制度のPR
	意識啓発	○利用目的に応じたメリットの周知 ○自転車マップ等の作成

6 自転車ネットワーク

本計画においては、自転車をより安全・快適に移動できる交通手段とするため、連続的かつ面的な「自転車ネットワーク路線」を設定し、効果的で効率的な自転車通行空間の整備を目指します。

(1) 自転車ネットワーク候補路線の選定

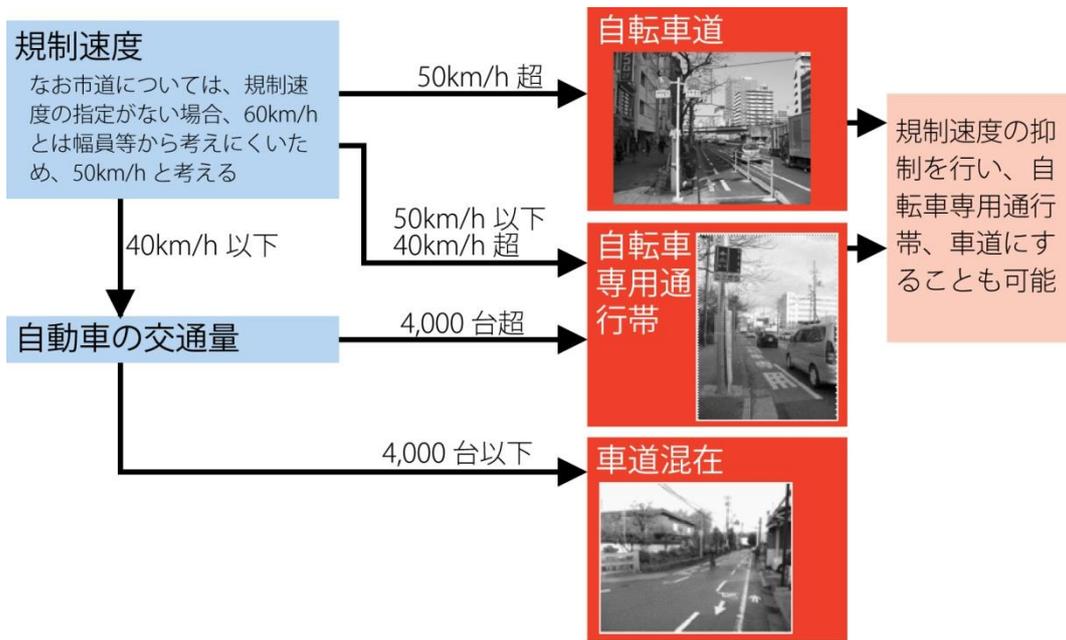
自転車ネットワーク路線の選定においては、主な施策である「通勤」「通学」「買物」の3つの利用目的について、自転車利用のニーズを把握し、自転車ネットワーク路線を設定します。

通勤目的では、中心部での利用のほか、県境地域、大清水駅付近での移動が多く、これらの地域を中心とした自転車ネットワークの整備が特に重要と考えられます。また、通学目的では、高校生の利用が多くを占めることから、高校が多い豊橋駅東側やその他高校の周辺での整備が重要と考えられます。

買物目的では、商業施設が集中する中心市街地や、大規模な商業施設付近での整備が重要と考えられます。

(2) 自転車通行空間の整備形態

自転車ネットワーク路線では、自転車道、自転車専用通行帯、車道での混在の3つの整備形態で整備します。これらの整備形態は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における整備形態の選定の考え方に基づき、道路幅員などの現在の道路状況、自動車交通量や規制速度などの交通の状況の状況により判断し、選定します。



整備可能な当面の整備形態として、自転車道では既設の自転車歩行者道の活用、自転車専用通行帯では車道混在とする方法があげられる。

図 3 0 ガイドラインにおける交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安

整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
整備形態の主なパターン	歩道 自転車道 	歩道 自転車専用通行帯 	歩道 車道
	歩道 自転車道 	路側帯 自転車専用通行帯 	歩道 車道

図 3 1 ガイドラインにおける整備形態の概要

(3) 自転車ネットワーク路線の選定

「通勤」「通学」「買物」の3つの利用目的を踏まえ、のべ149kmの自転車ネットワークを設定しました。

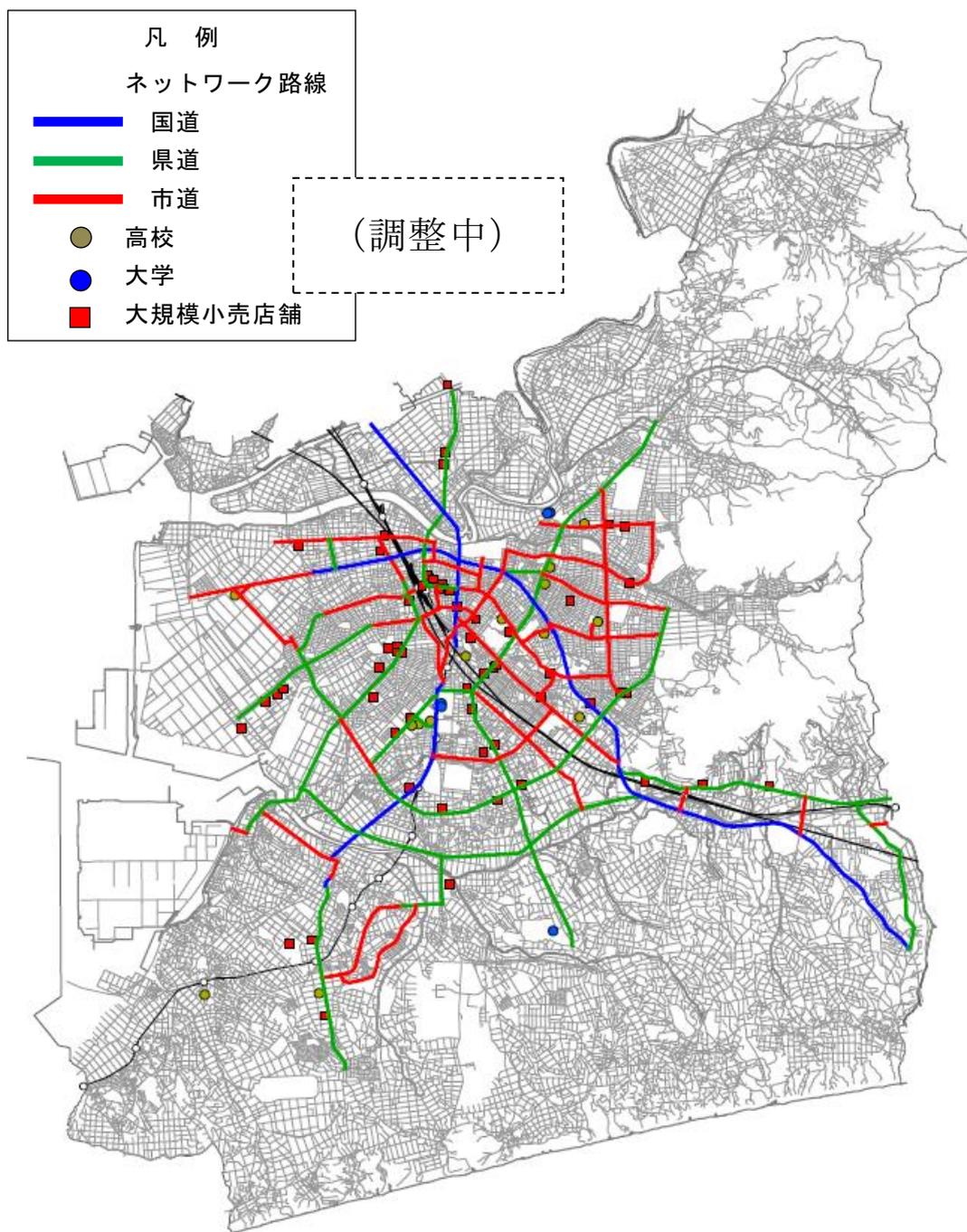


図32 豊橋市自転車ネットワーク路線図

(4) 優先整備路線設定

自転車ネットワーク路線のうち、本計画の目標達成のために特に重要な路線を優先整備路線として設定し、計画期間である平成32年度までの整備を目指します。本市では交通施策として、通勤交通における自家用車の利用から他の交通機関へ転換を促していることを踏まえ、通勤目的のネットワークを中心に優先整備路線を設定します。

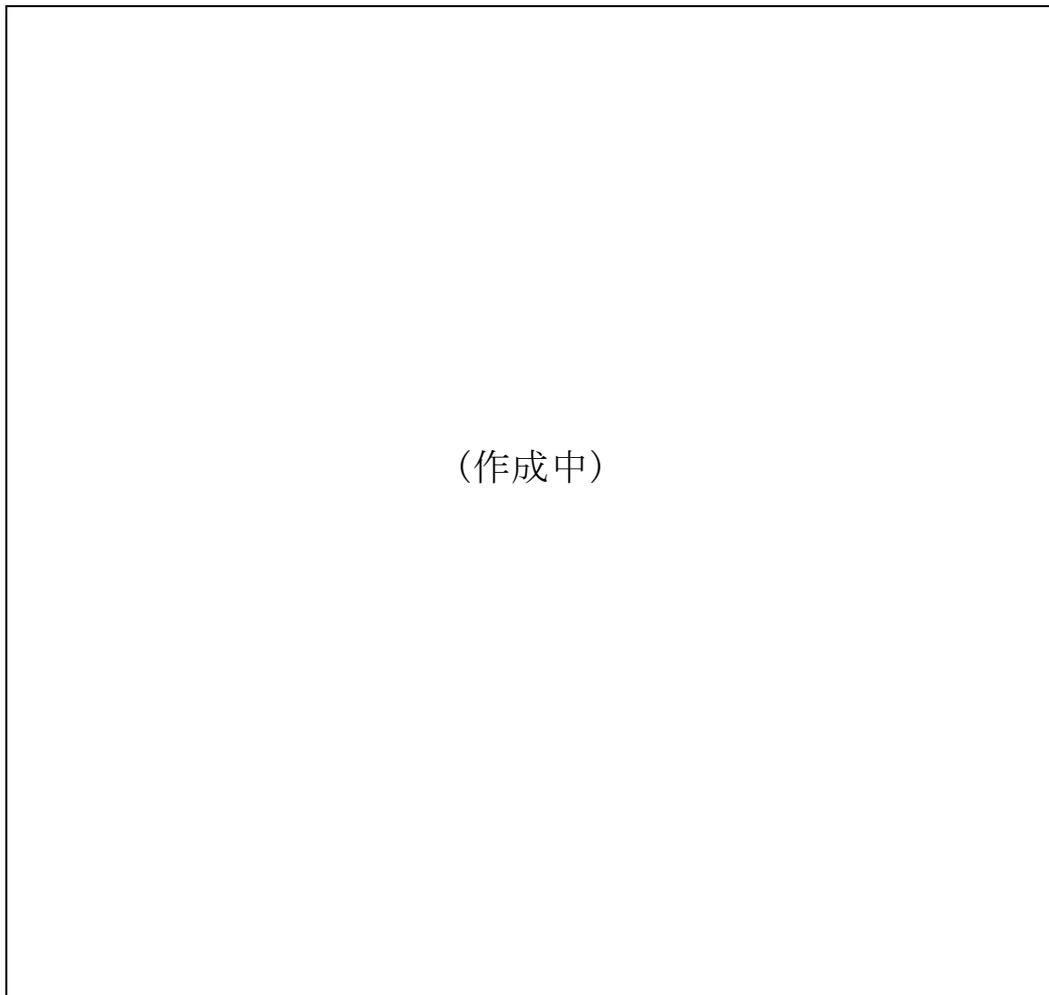


図33 豊橋市自転車ネットワーク優先整備路線図

(5) 自転車ネットワークの見直し

自転車ネットワーク路線については、国・県・市の道路管理者が整備を進めていく際、整備する手法、路線、スケジュール等について協議を行うとともに、必要に応じ適宜自転車ネットワークの見直しを行います。

7 実施事業の体系

通勤、通学、買物の主要な実施施策に、レジャー、共通を加え、22の事業を実施していきます。これらの実施事業について、3つの基本方針との対応関係を整理しました。

	基本方針 1 自転車安全・快適に移動できる利用環境の整備 目標《利用環境向上》 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	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 目標《交通事故削減》 自転車が当事者となる交通事故を半減させる	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 目標《自転車利用への転換》 日常的な自転車利用者を過半数にする
通勤	通行空間 ○通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備 駐輪 ○交通結節点における駐輪場整備	安全教育 ○企業を通じた交通安全教室の実施	意識啓発 ○企業向け自転車通勤促進セミナーの開催 ○健康増進のための自転車活用推進 ○サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進 支援・補助 ○企業における自転車通勤環境の改善
通学	通行空間 ○通学ルートにおける危険箇所の解消 駐輪 ○交通結節点における駐輪場整備(再掲)	安全教育 ○自転車免許制度等の新たな安全教育手法の導入	意識啓発 ○自転車利用のメリットの教育 ○サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進(再掲)
買物	通行空間 ○買物目的の自転車通行空間の整備 駐輪 ○まちなかにおける駐輪環境の向上	安全教育 ○自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施	支援・補助 ○自転車普及のための貸付及び補助
レジャー			レジャー ○自転車サイクリング、ポタリングコース等の設定 ○自転車イベントの開催
共通	通行空間 ○自転車ネットワーク計画の推進 利用環境 ○自転車利用環境向上のための拠点づくり	安全教育 ○対象・課題に応じた安全教育の実施 ○自転車保険制度のPR	意識啓発 ○利用目的に応じたメリットの周知 ○自転車マップ等の作成

図34 実施事業の体系

8 実施スケジュール

本計画の期間は、平成32年までの7年間ですが、限られた期間の中、効果的に事業を実施するために、平成29年までの4年間の前期、その後の3年間の後期に分け、事業の重要性や実現可能性により、前期から優先的に取り組む事業と後期から取り組む事業に分けて実施スケジュールを整理します。

通勤目的の事業では自家用車から自転車への転換を効果的に促進するために、通行空間、意識啓発に関する事業を優先的に実施していきます。また、通学目的の事業では、児童・生徒の安全確保のため、危険箇所への対応及び交通安全教育に関する事業を優先的に実施し、買物目的では自転車を使いやすい環境を早期に構築するため、駐輪場の整備や支援・補助に関する事業を優先的に実施していきます。

レジャーや複数の目的にまたがる共通となる事業は、市民のニーズの高い自転車ネットワーク路線の整備と安全教育の事業は優先的に実施することとし、それ以外の施策については、後期からの事業としていきます。

表7 事業の実施スケジュール（1 / 3）

目的	事業の区分	実施事業	関係団体	実施時期	
				前期 H26～29	後期 H30～32
通勤	通行空間	通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備	行政	■	■
	駐輪	交通結節点における駐輪場整備	行政 交通事業者	■	■
	安全教育	企業を通じた交通安全教室の実施	行政 企業		■
	意識啓発	企業向け自転車通勤促進セミナーの開催	行政 企業	■	■
		健康増進のための自転車活用推進	行政 企業	■	■
		サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進	行政 企業 交通事業者	■	■
	支援・補助	企業における自転車通勤環境の改善	行政 企業		■

表7 事業の実施スケジュール（2／3）

目的	事業の区分	実施事業	関係団体	実施時期	
				前期 H26～29	後期 H30～32
通 学	通行空間	通学ルートにおける危険個所の解消	行政 学校		
	駐 輪	交通結節点における駐輪場整備	行政 交通事業者		
	安全教育	自転車免許制度等の新たな安全教育手法の導入	行政 警察 学校		
	意識啓発	自転車利用のメリットの教育	行政 学校		
サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進(再掲)		行政 企業 交通事業者			
買 物	通行空間	買物目的の自転車通行空間の整備	行政 企業		
	駐 輪	まちなかにおける駐輪環境の向上	行政 企業 民間団体		
	安全教育	自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施	行政		
	支援・補助	自転車普及のための貸付及び購入補助	行政		
レジャー	レジャー	自転車サイクリング、ポタリングコース等の設定	行政 民間団体		
		自転車イベントの開催	行政 民間団体		
共 通	通行空間	自転車ネットワーク計画の推進	行政		
	利用環境	自転車利用環境向上のための拠点づくり	行政 企業 民間団体		
	安全教育	対象・課題に応じた安全教育の実施	行政 警察 学校 企業 民間団体		
		自転車保険制度のPR	行政 警察 学校		

表7 事業の実施スケジュール（3 / 3）

目的	事業の 区分	実施事業	関係団体	実施時期	
				前期 H26～29	後期 H30～32
共 通	意識啓発	利用目的に応じたメリットの周知	行政 学校 企業 民間団体		
		自転車マップ等の作成	行政 学校 企業 民間団体		

9 進捗管理

計画の目標達成に向け、「豊橋市自転車活用推進委員会」を定期的に開催し、事業の進捗状況、目標の達成状況の確認、進捗状況を受けた翌年以降の事業実施内容の見直しを行っていきます。

委員会により、この PDCA サイクルを毎年回していくことで、自転車活用推進計画に位置付けた事業を確実に実施し、計画の目標達成に繋げていくことを目指します。

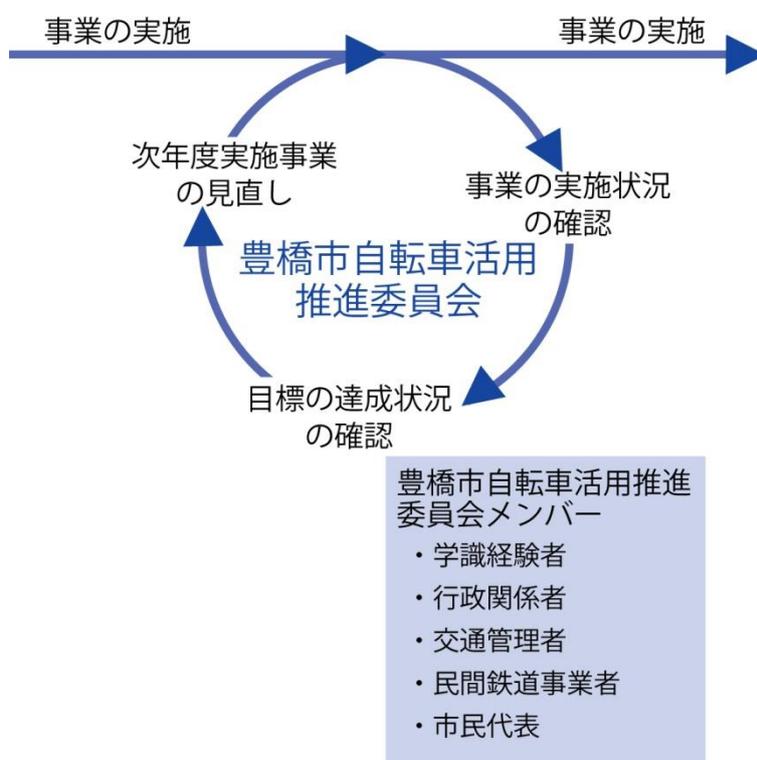


図 3 5 進捗管理の流れ

進捗管理においては、事業の区分ごとにアウトプット指標を設定することで、事業の達成目標を明確にし、毎年の委員会において進捗状況を確認します。アウトプット指標のうち、前期に実施する事業については次の指標を設定します。

表 8 前期実施施策のアウトプット指標

事業の区分と実施事業	アウトプット指標	平成 29 年度 目標値	参考値 (年度)
通行空間 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備 ・通学ルートにおける危険個所の解消 ・自転車ネットワーク計画の推進 	自転車ネットワーク整備延長	(検討中)	1,500m (H25)
駐輪 <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点における駐輪場整備 ・まちなかにおける駐輪環境の向上 	駐輪場台数 (公設、民設)	(検討中)	8,637 台 (H24)
安全教育 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車免許制度等の新たな安全教育手法の導入 ・自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施 ・自転車保険制度のPR 	安全教育教室等 受講人数	(検討中)	26,972 人 (H24)
意識啓発 <ul style="list-style-type: none"> ・企業向け自転車通勤促進セミナーの開催 ・健康増進のための自転車活用推進 ・サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進 	自転車通勤促進の働きかけを行った企業数	(検討中)	9 社 (H25)
支援・補助 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車普及のための貸付及び補助 	自転車に関する補助・貸出しを受けた人数	(検討中)	930 人 (H23)

また、計画期間の前期の最終年の平成 29 年度には、前期 4 年間の事業の実施状況及び目標の達成状況を確認し、課題を整理した上で目標達成のために事業の見直しを図るほか、後期に実施するよう位置付けた事業について検証を行います。