

第 I 章 計画の目的

1. はじめに

(1) 計画の背景と目的

自転車は移動手段として、とても優れた乗り物です。自転車をライフスタイルの中に取り入れることで、一人一人の健康寿命の延伸や家計・企業の経済的負担の削減、環境負荷の軽減、サイクルツーリズムやスポーツによる余暇の充実、災害時での対応など様々なメリットを享受できます。

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。都市・地域総合交通戦略、地域公共交通網形成計画である「豊橋市都市交通計画 2026-2035」では、自転車は過度な自家用車利用からの転換を推進する有効な交通手段とし、近距離（おおむね5 km以内）の移動における重要な交通手段として位置づけ、通勤・通学や買物など、市民の暮らしでの自転車活用を中心に、通行空間の整備や安全教育の実施などの取組を進めてきました。

平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、翌年に同法に基づく国の自転車活用推進計画が提示され、「良好な都市環境の形成」「健康長寿社会の実現」「観光立国の実現」「安全で安心な社会の実現」の4つの目標が示されました。同法の中で、市町村は国や県の計画を勘案して、市町村の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるように努めることとされています。

これを受けて本市では、同法を勘案した「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」を平成31年4月1日に施行し、また、令和元年9月には平成26年3月に策定した「豊橋市自転車活用推進計画」を法に定める市町村自転車活用推進計画（地方版自転車活用推進計画）として位置付けしました。この前計画では、通勤・通学、買物といった【市民の暮らし】に密着した自転車活用を中心に安全・安心で便利な環境づくりを展開してきたため、今後は国の求める健康長寿社会の実現や観光立国の実現に資する観点での自転車活用推進も組み込んでいく必要があります。

また、国連サミットで採択されたSDGs（持続可能な開発目標）の17のゴールの中には、自転車の活用推進にも関連する「すべての人に健康と福祉を」、「住み続けられるまちづくりを」、「気候変動に具体的な対策を」といったゴールが掲げられており、持続可能なまちづくりなどを進めるため、積極的に取り組んでいくことが求められています。

その後、令和3年5月に国の第2次自転車活用推進計画が閣議決定され、令和5年3月には愛知県自転車活用推進計画が策定されました。本計画は、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、法や国・愛知県の自転車活用推進計画などを踏まえ、SDGsへの貢献を視野に入れながら、引き続き地方版自転車活用推進計画として策定するものです。

■SDGsについて

- ・2015年9月の国連サミットで採択された2016年から2030年までの国際目標。
 - ・持続可能な世界を実現するための17のゴール（右図）・169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓うもの。
 - ・2019年7月1日に本市はSDGs未来都市に選ばれました。
- ※本計画は、③保健、⑪都市、⑬気候変動の目標に関連が深いものと考えています。



(参考) 自転車活用推進計画について

- 国の「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」では、【都市】【健康】【観光】【安全】の視点から、施策の方向性が示されています。各自治体は、国の施策の方向性を踏まえながら、各自治体の特性や実情に応じた計画を提案することができます。

「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」による検討が必要な施策例		
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成		
① 自転車通行空間の計画的な整備推進	④ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進	
② 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進	⑤ 自転車のIoT化の促進	
③ シェアサイクルの普及促進	⑥ まちづくりと連携した総合的な取組の実施	
目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現		
⑦ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進	⑧ 自転車を活用した健康づくりの推進	
⑨ サイクルスポーツ振興の推進	⑩ 自転車通勤等の促進	
目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現		
⑪ 国際的なサイクリング大会等の誘致	⑫ 世界に誇るサイクリング環境の創出	
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現		
⑬ 安全性の高い自転車普及の促進	⑭ 学校における交通安全教育の推進	
⑮ 自転車の点検整備の促進	⑯ 自転車通行空間の計画的な整備推進(①再掲)	
⑰ 自転車の安全利用の促進	⑱ 災害時における自転車活用の推進	

(参考) 自転車活用に関する社会の動き

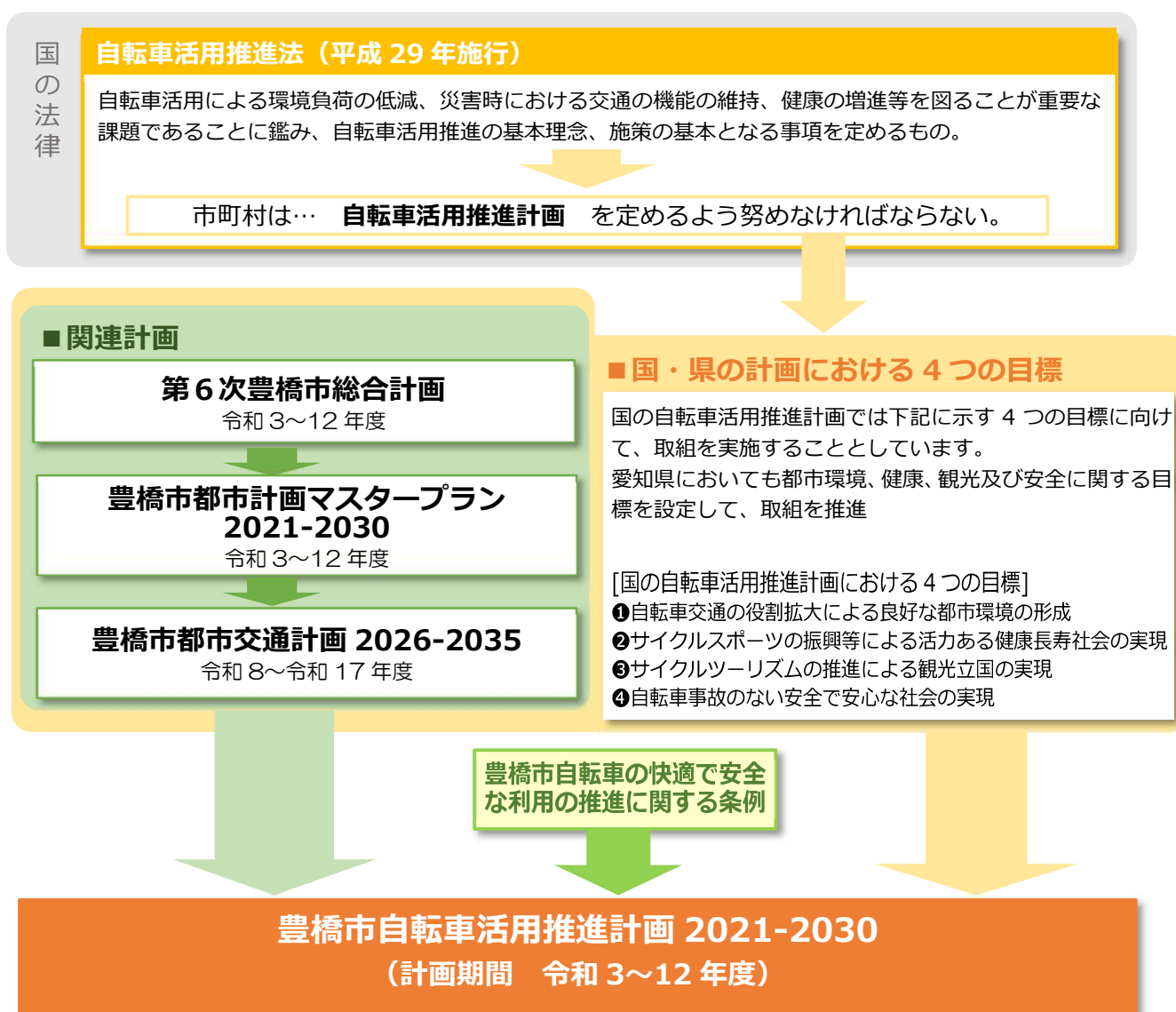
- 本市は全国に先駆けて「自転車活用」を表題とした計画を平成26年の時点で策定しました。その後は、国でのクールジャパン戦略、サイクルツーリズムの推進、スポーツを通じた健康増進などの動きが進んでいます。
- 本市は、これらの新しい自転車活用の動きを踏まえつつ、地域の実情にあった計画の策定を進めています。

	市内の動き	国・県の動き(社会情勢の変化)	
		自転車に関すること	その他のこと
平成26年以前		H24:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(第一版)	S48:太平洋岸自転車道 H25:健康日本21(第二次)
平成26年	豊橋市自転車活用推進計画(前計画)		
平成27年			H27:国連でのSDGs採択
平成28年		安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(第二版)	テーマ別観光による地方誘客事業(テーマの1つにサイクルツーリズムの推進)
平成29年		自転車活用推進法 +	
平成30年		自転車活用推進計画 地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)	太平洋岸自転車道推進協議会の設立
平成31年 令和元年	豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例制定 豊橋市がSDGs未来都市に選定		ナショナルサイクルルート制度の創出 第1次ナショナルサイクルルート指定
令和2年		愛知県自転車活用推進計画	
令和3年	豊橋市自転車活用推進計画2021-2030	自転車活用推進計画(第2次)	太平洋岸自転車道が第2次ナショナルサイクルルートに指定
令和4年			
令和5年		愛知県自転車活用推進計画	
令和6年		安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(第三版)	
令和7年		自転車の交通安全教育ガイドライン	

(2) 計画の位置づけ

- 平成 26 年に策定した豊橋市自転車活用推進計画は、平成 29 年の自転車活用推進法の施行とそれに基づく平成 30 年の国の自転車活用推進計画の閣議決定を受けて、令和元年に同法に定める「市町村自転車活用推進計画」として位置付けました。
- 前計画で重視してきた通勤、通学、買物などの日常の自転車利用に加え、今後は、観光や健康づくり、スポーツ、災害時の使用など、非日常での利用を含めたより幅広い活用が求められます。
- 第6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、自転車に関する内容が計画に記載されています。
- 本計画は、これらの上位計画を踏まえ、自転車の活用を推進する基本的な考え方や施策を定めた計画です。

■ 豊橋市自転車活用推進計画の位置付け



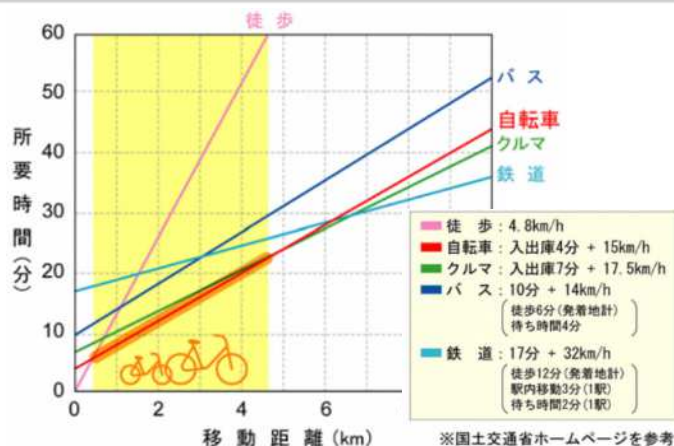
(3) 自転車活用のメリット

- 自転車は身近な交通手段であり、環境にやさしく健康的で、一人一人の「個人」にとっても、健康経営を目指す「企業」にとっても、暮らしやすくにぎわいのある「まち」にとっても、様々なメリットがあります。

①個人や企業に対するメリット

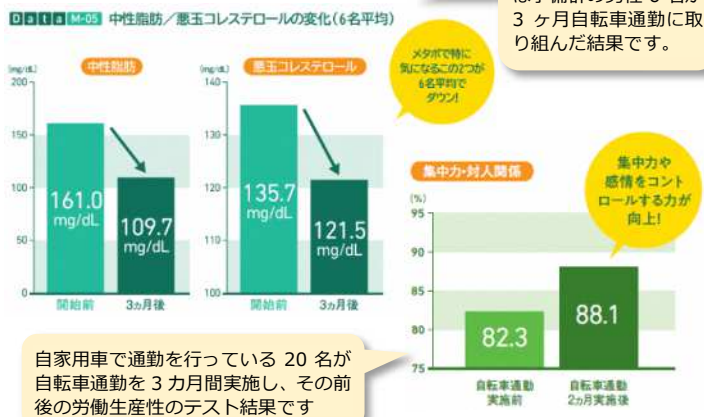
①近距離の移動に最適

- 自転車は 5km 程度の近距離では、ほかの交通手段よりも有利な乗り物であり、目的地や立ち寄り場所での駐輪場所の確保も比較的容易です。
- 自宅から駅まで、駅から目的地までの自転車利用が可能であれば、公共交通+自転車により、遠距離でも移動が可能となります。
- 高齢者などの体力に不安のある人でも、電動アシスト付自転車を使うことで、普通の自転車に比べて長い距離を走ることや傾斜のある道を容易に移動することが可能となります。



②健康の維持や心身のリフレッシュに良い

- 自転車の健康面でのメリットは、日々の運動時間が取れない人でも、通勤や買物などの移動を自転車に変えることで、「気軽な運動」に変えることができます。
- 自転車を適度に活用した運動により、生活習慣病や認知症の予防、肥満解消などの身体的な面はもちろん、集中力の向上など、精神面での良い効果が期待されます。
- 自転車で運動をした後は、脳が活性化するとされており、自転車通勤によって仕事にも良い効果が期待されます。



出典：株式会社シマン ホームページ「Health Data File」より

③家計にやさしく経済的

- 自家用車は一日 1,100 円*の維持費がかかるとの試算があります。
※日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) HP より (試算の出典は科学警察研究所)
- 自転車で健康な体が維持できれば、医療費の負担軽減も期待されます。
- 企業の視点からも自転車通勤により駐車場確保が不要になるなどコストダウンが期待できます。

■日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) による自家用車の所有にかかる費用の試算 (駐車場代は本市平均より設定)

排気量1,000cc程度の普通車の場合

項目	年間費用	備考
保険料	18万円	
税金	7万円	
駐車場代	6万円	市内月5,000円として
車検	5万円	2年1回、1回10万円として
所有諸経費のみ	36万円	
ガソリン代	4万円	月1回30%給油、燃費20km/ℓとして
所有+燃料費	40万円	

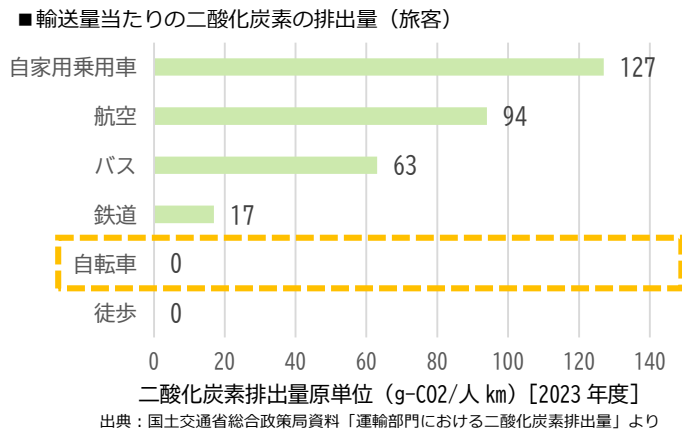
↓
1日換算 1,100円/日

出典：日本モビリティマネジメント会議 ホームページより (駐車場代のみ本市平均より設定)

②まち全体に対するメリット

④環境にやさしいまちの実現

- 自転車は自動車に比べて二酸化炭素などの排出が極めて少なく、環境にやさしい乗り物です。
- 自家用車から自転車への転換が進めば、自家用車も今よりスムーズに走行できるようになり、渋滞緩和など環境負荷の軽減にも効果が期待されます。



⑤地域社会の活性化につながる

- 自家用車よりゆっくり走る自転車は、地域の魅力を見つけるにも効果的です。
- 自家用車に比べ、自転車利用者の周辺での活動が増えることで、地域で生活する人々のコミュニケーションの活発化につながります。
- サイクルツーリズムやスポーツイベントなどによる誘客、地域の活性化が期待されます。

■ 地域活性化と自転車の役割

地域活性化の側面	自転車の役割
1 福祉・安全	安全な移動手段（高齢者、低所得者）、災害時移動手段、医療費削減手段（他のゆとりを支出を回せる）、子育て支援手段、介護移動等
2 生きがい	レクリエーション手段、健康増進手段、広域散策手段
3 環境	公害、環境負荷削減、地球環境改善手段
4 快適空間	買物、雑用等でのまち中へ随時の移動手段
5 にぎわい	回遊性の確保手段（パーク&サイクルライド方式等）、中心市街地の商店街等の売上増進 [※] 、にぎわい増進等の活性化手段
6 文化ふれあい	歴史・文化の探索・スローライフの実現手段
7 通勤・通学・産業	通勤・通学・産業業務での移動を支える手段
8 観光・国際交流	観光誘致手段、観光客の広域的効率的移動手段

自転車は地域の活性化に関して様々な効果が期待できます。

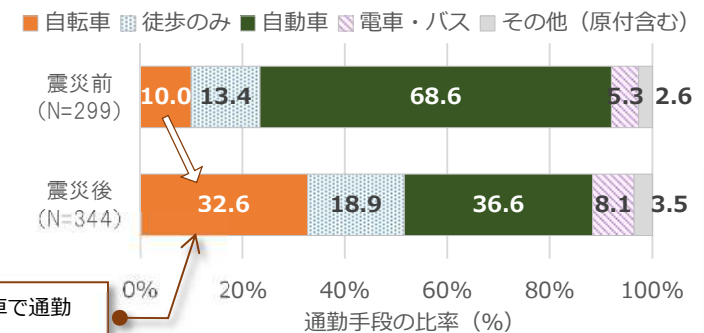
※ 宇都宮市の中心市街地のスーパー来店者に対するアンケート調査によれば、自転車での来店者と自動車の来店者では、一週間当たりの平均推定購入額が12,549円対10,119円となっており、自転車の方が多い。

出典：開発こうほう'11.7 古倉 宗治氏寄稿「自転車の利用促進による地域活性化のヒント～利用促進の隘路打開と地域活性化への模索～」より

⑥災害対応力の向上

- 東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加しました。
- 被災状況の把握や住民の避難など、災害時の機動性が見直されています。
- 燃料を必要としない自転車は災害時における移動手段として活用が期待されます。

■ 震災前後の通勤手段の変化



震災後、自転車で通勤する人が増加。一方で自家用車が減少。

出典：地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム 2016in 九州 岩手県立大学 名誉教授 元田 良孝氏 講演資料より

(4) 都市交通体系における自転車の位置づけ

- 本市の交通の基本理念として、「豊橋市都市交通計画 2026-2035」では、「多様な交通手段によって人とまちがつながり、過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の構築」が掲げられています。
- 自転車は、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、地域活性化、災害時での対応など、様々な面で利用者や社会でのメリットがあることから、過度な自家用車利用からの転換を推進するための有効な交通手段となります。
- 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、自家用車など、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連携し、具体的な施策を進めていくことが重要です。
- 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、自転車は公共交通と連携することが効果的であり、端末交通手段の一つとして活用が求められています。
- 近年は、電動アシスト付き自転車やスポーツ自転車など、身体の負担が少なかったり、より高速に移動できる自転車も普及し、幅広い世代で、様々な使い方ができるようになっています。また、本市では、令和6年7月から民間事業者がシェアサイクル事業を展開しています。
- 社会の様々な場面において自転車の利用が増えることで、先に挙げた様々なメリットを、利用者や企業、地域などが享受できるようになることが期待されます。
- そこで、本計画では自転車を、公共交通とともに自家用車からの転換を進める交通手段とし、本市の都市交通体系において「近距離（おおむね5 km以内）の移動における重要な交通手段」として位置づけ、活用を推進していきます。

