

# 袋井市自転車を活かした まちづくりの指針（概要版）

平成 27 年 7 月  
企画財政部 企画政策課

## 1 指針策定の背景

我が国は、かつて経験したことのない人口減少社会に足を踏み入れており、特に地方においては、歯止めの掛からない少子高齢化と大都市への若者の流出が地方経済を縮小させ、それがまた人口減少を加速させる「負のスパイラル」に陥っています。

本市においても、これは例外ではなく、人口こそ微増を続けているものの、平成 26 年 9 月には高齢化率が 21.0%を超える「超高齢社会」に入っており、さらに将来的には、他の地方都市同様、深刻な少子高齢化・人口減少に転じることが予測されています。

このような中、少子高齢化・人口減少等をはじめとする本市の各種課題の解消や軽減を目指すとともに、第 2 次袋井市総合計画基本構想（平成 28～37 年度）において、まちの将来像を「活力と創造で 未来を先取る 日本一健康文化都市」とし、その実現を図るために取り組む“まちづくりの新たな一手”が「自転車を活かしたまちづくり」です。

自転車利用の推進は、自動車に依存している住民の健康を維持・増進するとともに、自治体財政を圧迫している医療・介護費等の削減につながることを期待されます。

また、高齢化社会における交通弱者施策に寄与するとともに、人口減少社会における都市のあり方として示される“コンパクトシティ”での交通手段や移動利便性にも資するものです。さらには、交通渋滞の緩和や、温室効果ガスを排出しないことによる環境負荷の低減、交通事故の低減、観光振興への応用等に加え、地域を通して街や顔の見える移動を行うことによりもたらされる郷土への愛着やコミュニティの活性化、移動動線上でのにぎわいの創出や経済活動による地域経済の活性化など、まさに「心と体の健康」「都市と自然の健康」「地域と社会の健康」の実現に、様々な成果が得られるものといえます。

## 2 自転車施策に取り組む理由・目的

本市は、平坦地が多いことに加え、全国の中でも日照時間が長く、気候も温暖であるなど、自転車利用に適した恵まれた環境を持つまちであるとともに、自転車施策の推進が本市の目指すまちの将来像『日本一健康文化都市』の実現に大きく寄与するとの考えから、これを全庁的に推進することとし、自転車政策の基本的な方針となる「自転車を活かしたまちづくりの指針」を策定します。

本指針では、市民の身近な移動手段である「自転車」の持つ効果や可能性を再確認するとともに、そのメリットを最大限に引き出し、これを日常生活に取り入れた新たなライフスタイルの実現に向けて、本市の自転車施策における理念や基本方針、利用促進のための総合的な施策体系などを整理・構築していきます。

市民生活及びまちづくりに自転車を効果的に活用することによって、「日本一健康文化都市」の3つの柱「心と体の健康」「地域と社会の健康」「都市と自然の健康」の実現につなげていきます。

## 3 基本理念（目標像）

行き交う自転車はまちの活力。自転車利用で人もまちも健康に。  
自転車が活きるまち・自転車を活かせるまち「ふくろい」の実現

まちを行き交う自転車を、人の健康やまちの活力につながるものにとらえ、様々な施策により“自転車が活きるまち・自転車を活かせるまち”の実現に取り組みます。

## 4 取組における自転車の位置付け

中・近距離の移動における 元気な市民の日常交通手段

徒歩、自転車、自動車、公共交通など、様々な交通手段がある中、「自転車が活きるまち・自転車を活かせるまち」の実現を図るためには、まちづくりにおける自転車の位置付けを明確にすることが欠かせません。そこで本指針では、自転車を上記のように位置付け、自転車利用の促進につながる各種施策を推進していきます。

## 5 基本方針

日本一健康文化都市の3つの柱をもとに、取組の基本方針を次のように定めます。

### 心と体の健康

- ◇日常生活での自転車利用促進による健康生活の支援
- ◇自動車に過度に頼らないライフスタイルの提案・構築

### 地域と社会の健康

- ◇ルールの遵守とマナーの向上、交通安全意識の醸成
- ◇ドアtoドアの車移動から、地域を通り顔の見える関わりへ

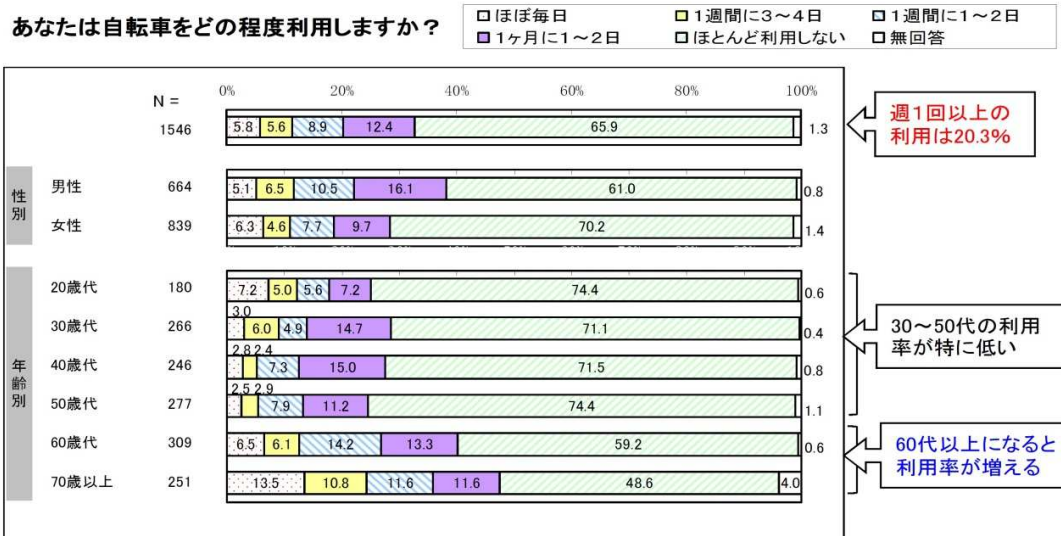
### 都市と自然の健康

- ◇自動車依存型都市からの脱却、コンパクトなまちへ
- ◇安全で快適な自転車利用空間・走行環境の整備

## 6 目標設定

「自転車を活かしたまちづくり」全体のアウトカム指標として、次の目標を定めます。

「週に1回以上自転車を利用する人の割合」を市民の25%まで高める  
 平成24年時点：20.3% → 目標（平成32年度時点）：25.0%



## 7 自転車のメリット

自転車は、手軽に利用できる交通手段であるとともに、日常の生活に取り入れることで多くのメリットを得ることができます。またそれは、個人の生活のみならず、地域や自治体など、社会全体で享受できるものです。

ここでは、自転車の持つメリットを「健康」「経済」「環境」「時間」の4つの分野に分けて整理します。



## ■メリット1 健康に良い

健康は、私たちが豊かな生活を送る上で最も基本的なテーマであり、毎日の生活を送る中で、一人ひとりが継続して健康づくりに取り組むことは、とても重要なことです。

健康増進には適切な食生活に加え、運動の継続が欠かせませんが、普段は家事や仕事などで忙しく、その他の時間はゆっくりしたい、また、出掛ける際は短い距離でも自家用車に頼りきりなど、「日常生活で運動する機会がない」という人が多いのが現状です。

そのような中、自転車利用は、誰でも簡単に始められ、無理なく日常生活に組み入れることができる具体で優れた運動手段であるといえます。

### 【自転車利用の運動形態の特徴】

ア	通勤・通学や買い物等の目途で利用すれば、特別の時間や費用を割くことなく、毎日継続できる運動である。
イ	ある程度の速度を出しても息切れが少なく、特別に我慢が必要な運動でない。また、必ず座って移動できるため、相当の運動量を疲れを最小限にして継続的に確保できる
ウ	ひざにかかる負担が、サドルやハンドルに吸収され、体重の0.3倍程度ですむ。 (ジョギングでは着地時点で体重の4~6倍、ウォーキングでも2~3倍の負担がかかる)
エ	テニスやゴルフ、水泳などのように有料の場所の確保などの必要がないなど、場所・時間の制約がない。
オ	高齢者の移動にとっても、不足しがちな運動量をこなし、かつ、外出の貴重な手段となりうる。また、その際、徒歩では行ける距離が短く、かつ、途中で腰掛けて休憩する場所が必要であるが、自転車は必ず移動できる点で大きな優位性がある。

### 【多数の市民が可能な運動としての自転車こぎ】

1	<b>継続性</b>	毎日できるなど、継続性が確保できる運動
2	<b>汎用性</b>	年齢、性別等を問わず、誰でも一人で幅広くできる汎用性の運動
3	<b>有効性</b>	必要な運動量を短時間で確保できる有効な運動
4	<b>経済性</b>	テニスやゴルフのように有料でなく、無料でできる運動
5	<b>日常性</b>	日常的に手軽にできる運動
6	<b>制約性</b>	テニスやゴルフ、水泳などと違い、場所の制約がない運動
7	<b>疲労性</b>	疲れや息切れ等を最小限に、座った状態で、我慢しなくてもできる運動
8	<b>嗜好性</b>	趣味や嗜好以外でも行うことができる運動
9	<b>身体性</b>	ひざの悪い人など、身体的に制約がある人でもできる運動
10	<b>時間制</b>	通勤や買い物等の途上でできる時間節約の運動

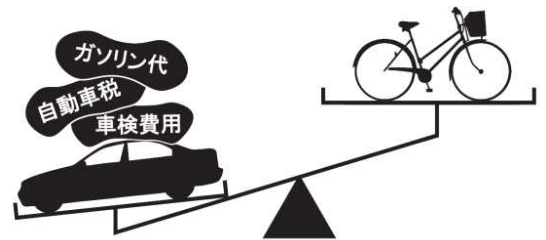
多数の市民が実施可能な運動形態

出典：古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)整理

## ■メリット2 家計にやさしい

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。

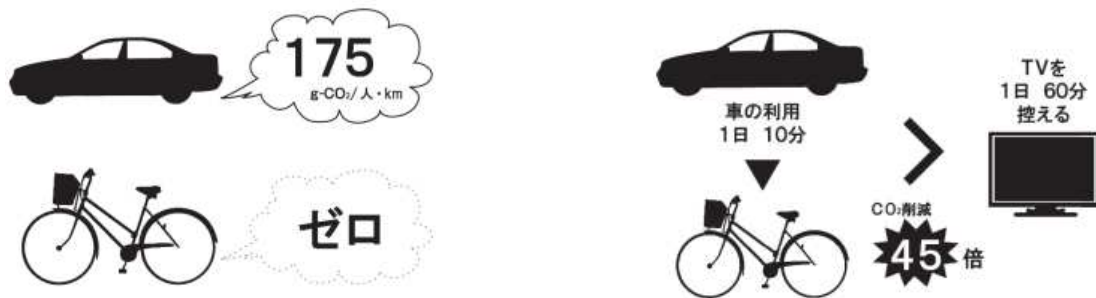
また、クルマのように車体代、維持修繕費、保険料等に大きな追加負担はなく、免許取得費、公共交通の運賃も不要です。



## ■メリット3 環境にやさしい

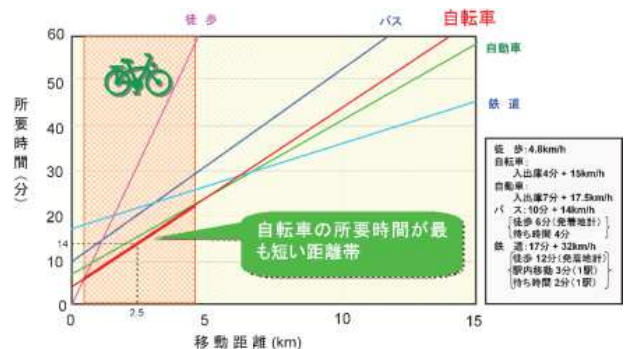
近年、温室効果ガスによる地球温暖化が問題になっていますが、自転車は二酸化炭素の排出がないため、地球温暖化対策につながる乗り物です。また、大気汚染物質の排出もなく、騒音・振動等の公害もないため、環境にやさしい乗り物です。

自転車の利用により、1日10分、車の利用を控えれば、テレビを60分減らした時の45倍もCO<sub>2</sub>を削減できるなど、家庭のCO<sub>2</sub>排出削減としては極めて効果的です。



## ■メリット4 近距離では時間削減になる

右グラフのように、0.5～5 km 弱程度の距離の移動では、自転車が自動車、鉄道、バスよりも所要時間が短いとされています。特に都心内では、時間的かつ経済的に最も有効な交通手段であると考えられます。自転車は、渋滞や駐車場探しによる時間の損失が回避できるほか、自分のペースで走行できたり、自由に回遊できる交通手段です。



出典：新たな自転車利用環境の在り方を考える懇談会

## <様々な主体が受けるメリットのまとめ>

自転車通勤や自転車による営業活動等を推奨すれば、企業等にも大きなメリットがあり、さらに、地域や自治体にも大きなメリットをもたらします。

下の一覧は、自転車のメリットを、健康、経済、環境、時間に分類し、それぞれ、個人、企業、地域・自治体、国、地球に分けて整理しました。これらは互いに重複するものもありますが、それぞれの主体が受けるメリットは共通する場合があります。

### 【自転車利用のメリット主体別項目別一覧】

	個人	企業	地域・自治体	国	地球
健康	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇生活習慣病回避</li> <li>◇心身健康</li> <li>◇体力維持</li> <li>◇自動車公害の回避</li> <li>◇季節感の体得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇体調・健康良好な従業員で効率・意欲の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇交通事故減少</li> <li>◇国民健康保険の費用の減少</li> <li>◇医療費の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇国民全体の健康増進・生活習慣病からの解放</li> <li>◇幸福度の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇医療・健康のグローバルな改善</li> </ul>
経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇費用の削減(安価な車体で初期費用・運行費用・管理費用・維持費用)</li> <li>◇健康費用不要</li> <li>◇移動手段の平等化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇費用の削減(安価な車体で初期費用・運行費用・管理費用・維持費用)</li> <li>◇健康費用不要</li> <li>◇移動手段の平等化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇健康費用、道路整備費用、公害対策費用の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇健康費用、公害対策費用、道路整備費用等の削減</li> <li>◇財政負担の軽減(医療費・健康費用)</li> <li>◇エネルギー・資源の国外依存の軽減</li> <li>◇貿易収支の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇資源の枯渇</li> <li>◇代替エネルギーのための食糧危機回避</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇公害(騒音、振動、大気汚染)加害者の回避</li> <li>◇公害被害の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇企業イメージの改善</li> <li>◇通勤・営業活動による環境負荷の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇良好な地域環境</li> <li>◇自動車公害・交通事故の減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇国の環境の維持増進</li> <li>◇交通公害対策の進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇地球温暖化防止</li> <li>◇自然保護</li> <li>◇環境負荷削減</li> </ul>
時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇渋滞時間、運動時間の節約</li> <li>◇自由時間の拡大</li> <li>◇スローライフの実現</li> <li>◇安心安全な生活</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇企業活動の円滑化</li> <li>◇時間厳守</li> <li>◇労働時間有効活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇仕事の効率化</li> <li>◇現場への到達</li> <li>◇福祉巡回の効率化</li> <li>◇災害・緊急時対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇移動の円滑化による時間節約</li> <li>◇豊かな国民生活</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇世界の人々の時間節約</li> <li>◇豊かな生活</li> </ul>

出典：「成功する自転車まちづくり」古倉正宗の各国の自転車計画等に基づき、古倉正宗(市自転車政策アドバイザー)作成



## 8 自転車利用のマイナス部分の解決策

先に自転車利用のメリットを挙げましたが、自転車は、自転車そのものが持つマイナスの特徴によって、自転車利用の促進が難しいとされています。

自転車そのものが持つマイナスの特徴というのは、雨や風などの天候、買い物の量の制限、勾配などの地形条件などがあります。

### 【自転車そのものが持つマイナスの特徴】

1	雨や風など天候条件に左右される
2	勾配（坂道）など地形条件に左右される
3	多くの荷物は運べない、荷重量により負荷が増大

参考：都市交通における自転車利用のあり方に関する研究  
(2005年11月国土交通省国土交通政策研究所)

他にも、自転車の利用については誤解されていることが多いようなので、誤解を解いて、自転車の利用を促進させます。

### 【自転車施策の誤解】

項目	誤解の内容	実際の内容	
①	メリット・デメリットの見方	デメリット > メリット	メリット > デメリット
②	自転車の位置づけの見方	車 ≥ 自転車	5 km 程度以内なら 自転車 > 車
③	自転車の走行空間の見方	専用 > 歩道 > 車道	車道専用 > 車道 > 歩道
④	特に車道走行の見方	(主観的)こわい、危険	(客観的)安全+快適+迅速の 3条件
⑤	自転車施策の策定の見方	自転車道を用意すれば 利用者がすぐ増加	利用用途、需要、ストーリー、 ソフト施策の設定などが必要
⑥	自転車施策の構成の見方	自転車道など単発施策で十分	総合性・体系性が必要

出典：古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)作成

自転車に必要な空間 = 安全・快適・迅速な走行空間

【自転車走行に必要な三条件】

3条件	歩道(交差点含む)	車道(交差点含む)
1 安全性	事故件数多い、認知ミス多い	事故件数少ない、認知ミス少ない
2 快適性	段差、占有物、歩行者等により、低い	優れる。自動車交通量多いと風圧
3 迅速性	徐行走行(7.5km/h)義務	迅速走行(15km/h)可能

出典：古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)作成

- ① 自転車施策の策定では、自転車道を整備すれば利用者が増えると思われがちですが、利用用途や需要、ストーリー、ソフト施策の設定などの考えが必要です。
- ② 自転車施策の構成では、自転車道などの単発な施策でなく、総合性・体系性が必要です。

【総合的体系的自転車施策の必要性】

1	車に頼り切っている社会で、自転車は重要な交通手段	自転車の重要性和活用可能性を市民に理解してもらう必要
2	自転車は良い面が多く、マイナス面は小さい	良い面よりマイナス面の方が多いという市民の誤解払拭
3	自転車の利用者の行動に対する不信が大きい	ルールの理解と遵守の情報と安心安全な環境を市民に提供
4	市民の理解と行政の取組みの不足	市民の理解と行政施策のため総合的体系的な対策の実施

出典：古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)資料



自転車の位置づけ (自動車 $\geq$ 自転車)  $\Rightarrow$  逆転 (自転車 $\geq$ 自動車) 目標  
 自転車利用者に配慮欠く施策から利用者のことを考えた施策







このため自転車利用を推進する総合的体系的自転車施策が必要

## 9 自転車利用による行政課題の軽減

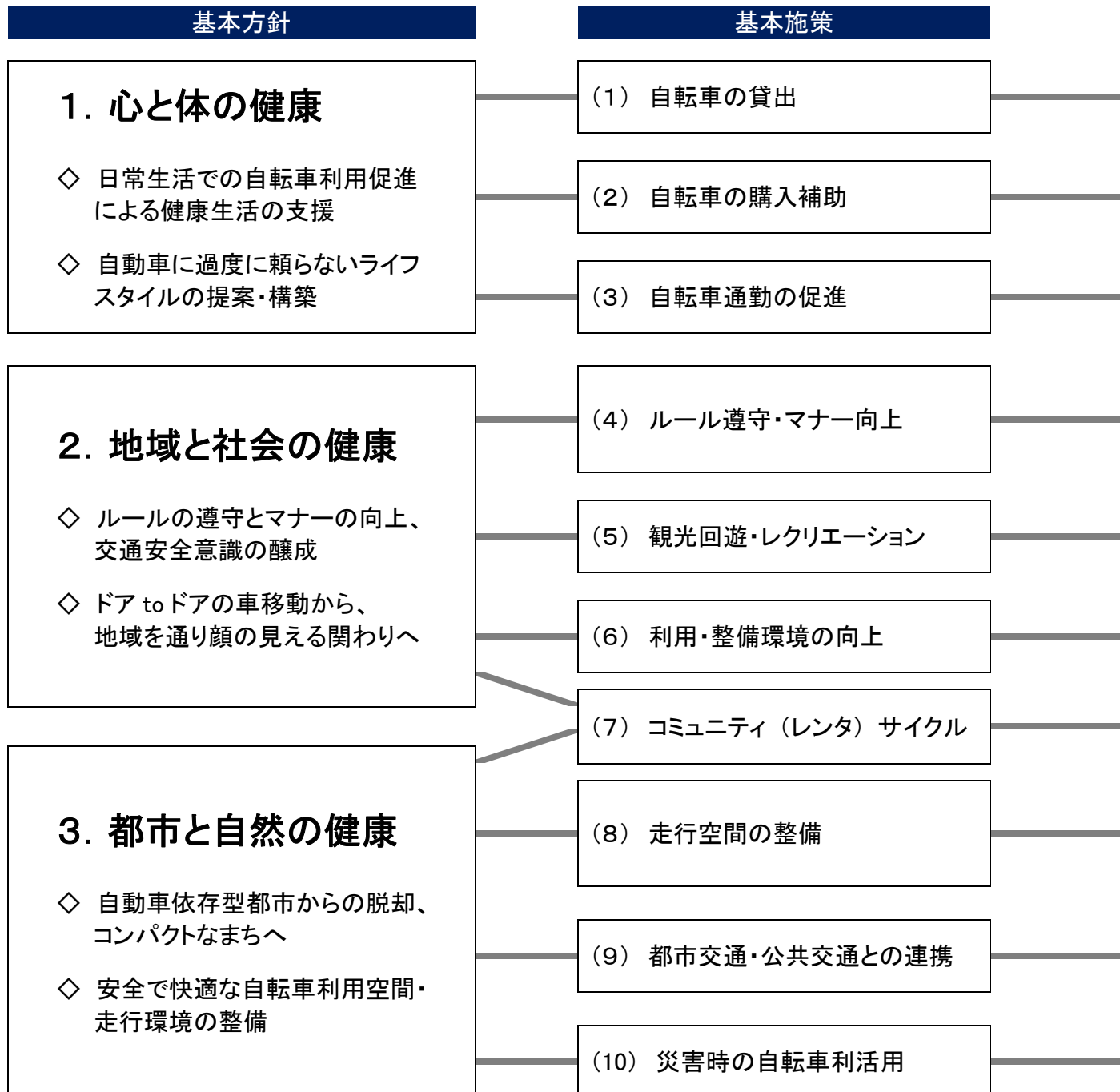
自転車利用の推進は、行政の抱える様々な課題に対しても大きな効果が期待されています。下の表は、本市における現在の主な行政課題を示したもので、自転車利用の促進は、これらの課題に対してもプラスの効果が見込まれるものです。

### 【主な行政課題と期待される効果】

<p><b>本市の主な行政課題1</b>  <b>市民の健康増進の必要性</b>            “日本一健康文化都市”を、まちの将来像に掲げ、市民の健康増進に力を入れて取り組んでいるが、「糖尿病が強く見込まれる人の割合」が県内他市町と比較しても高い割合であるなど、市民のさらなる健康増進が求められている。</p>		<p><b>自転車施策により期待される効果</b>  <b>多数の市民が実践できる運動形態として、市民の健康増進が期待できる</b>            メリット1でも示したように、自転車こぎは、健康づくりのための身体活動として十分な運動量であり、多数の市民が実践できる運動形態として、市民の健康増進に大きく役立つ。</p>
<p><b>本市の主な行政課題2</b>  <b>財政に占める医療・介護費の増大 また、それによる政策経費の圧迫</b>            人口に占める高齢者の割合や生活習慣病患者の増加等により、財政に占める医療・介護費等の義務的経費が年々増大し、政策経費を圧迫している。</p>		<p><b>自転車施策により期待される効果</b>  <b>医療・介護費の削減、それによる健康予算のスリム化が期待できる</b>            自転車こぎによる身体活動により、市民の健康増進が促進されることで、健康予算がスリム化し、義務的経費から政策経費への予算シフトが図られる。</p>
<p><b>本市の主な行政課題3</b>  <b>中心市街地の衰退・賑わいの減少</b>            中心市街地の賑わいの減少が、まちの課題となっている。車社会により、人々は目指す目的地以外、まちを素通りしてしまい、徒歩や自転車で行き交う人は減り、まちの賑わいが減少している。</p>		<p><b>自転車施策により期待される効果</b>  <b>行き交う人々の増加により、賑わいや中心市街地の活性化が期待できる</b>            自転車利用の促進でまちを行き交う人が増加することで、まちの賑わいも増加する。また、まちを行き交う人々が増えることにより、地域経済の活性化も期待される。</p>
<p><b>本市の主な行政課題4</b>  <b>高齢化・人口減少社会の進行</b>            社会の高齢化や人口減少が進行する中、車を運転できない高齢者等でも不自由なく暮らせるよう、徒歩や自転車での移動可能圏内に都市機能を集積させる「コンパクトなまちづくり」が求められている。また、人口減少に対しても、効果的・効率的な都市運営として、市街地・区域への都市機能の集積が求められている。</p>		<p><b>自転車施策により期待される効果</b>  <b>高齢者の交通手段やコンパクトなまちでの移動手段として有効</b>            自転車利用の促進とコンパクトなまちづくりを同時に推進することによって、車に依存しないまちづくりが実現し、自転車が移動手段として、有効に機能することが期待される。</p>

## 10 自転車利用促進のための施策体系（具体的な取組）

### （1）施策の体系



基本理念及び3つの基本方針に基づき、自転車利用促進のための施策を次のように整理します。なお、ここでは、本市においても実現の可能性が高い、または、研究・検討の余地が大きいと考えられる施策を具体的な取組として掲げます。

○…実施 >…検討

具体的な施策案(研究・検討を含む)

(備考・事業例など)

H27 28 29 30 31

◇ シニア世代への自転車の貸出	60歳以上、電動アシスト付き自転車	○ ○ ○ ○ ○
◇ その他世代への自転車の貸出	子育て世代への幼児2人乗り同乗用自転車など	> > ○ ○ ○
◇ シニア世代への自転車購入補助	60歳以上、電動アシスト付き自転車	○ ○ ○ ○ ○
◇ その他世代への自転車購入補助	子育て世代への幼児2人乗り同乗用自転車など	> > > ○ ○
◇ 市内事業所への自転車通勤の促進	自転車通勤の呼び掛け	○ ○ ○ ○ ○
◇ 市職員の自転車通勤の促進	自転車通勤の呼び掛け	○ ○ ○ ○ ○
◇ ルール遵守・マナー向上の啓発強化	左側通行の徹底、各種広報活動等による啓発	○ ○ ○ ○ ○
◇ 自転車交通安全教室の実施	特に子どもや高齢者を対象とした交通安全	○ ○ ○ ○ ○
◇ 自転車保険への加入促進	TSマーク貼付の啓発、自転車保険の紹介など	> ○ ○ ○ ○
◇ サイクルマップの作成	サイクル観光マップ、走行推奨路線マップなど	> > ○ ○ ○
◇ サイクルイベントの開催	サイクルツーリングや市内名所巡りイベントなど	> > > ○ ○
◇ 公共施設等での駐輪場の整備	自転車での来場者の利便性向上	> > ○ ○ ○
◇ 公共施設等への整備資材配備	空気入れや工具等の配備	> > > ○ ○
◇ 市内ポイント間での自転車貸出・利用	袋井駅周辺や市内観光地間など	> > > > ○
◇ 自転車ネットワークの整備・構築	都市計画マスタープランなどとも連携	> ○ ○ ○ ○
◇ 路面への走行位置や走行方向の表示	モデル路線等での路面表示による通行位置の明示	> > > > ○
◇ 危険箇所の改善	危険箇所の把握と改善	○ ○ ○ ○ ○
◇ サイクル&ライドの促進	サイクル&ライドに適した環境整備、啓発活動	> > > ○ ○
◇ 民間バスや自主運行バスとの連携	駅やバス停周辺での駐輪環境の改善・向上など	> > > > ○
◇ 災害時の自転車利活用	自転車での避難や移動など	> > ○ ○ ○

## 11 施策の実施・推進体制

### (1) 各施策の進め方

各施策の実施については、施策実施に最も適切な所属が実施主体となつて行うものとし、実施の際には、施策ごとに目標を定めた上で取り組みを行います。

また、それぞれの施策実施主体において、市民ニーズの反映や効果の検証に努めるとともに、施策の進捗状況等について、ホームページ等を通じて積極的に情報発信を行います。

### (2) 自転車政策全体の推進体制

自転車政策全体にあたっては、自転車施策が行政の各分野にまたがるとともに、効果的な実施のためには複数の所属が連携して取り組むことも必要となることから、部課長級の職員をメンバーとする「(仮称)袋井市自転車を活かしたまちづくり推進委員会」を定期的開催し、自転車施策全般のニーズや課題等の把握、具体的な取組手法の検討を行うなど、その推進を図ります。また、自転車施策全体の進捗管理等も行っていきます。

さらに、必要に応じて、県や警察、自転車利用推進に関係する市民団体などの関連団体とも連携・協働し、効果的・効率的な施策推進に努めます。

