

袋井市自転車を活かした まちづくりの指針

平成 27 年 7 月
企画財政部 企画政策課

目 次

1 指針策定の背景と目的	1
2 指針の位置付け	3
3 自転車のメリット	4
メリット1 健康に良い	5
メリット2 家計にやさしい	9
メリット3 環境にやさしい	10
メリット4 近距離では時間削減になる	11
様々な主体が受けるメリットのまとめ	12
4 自転車利用のマイナス部分の解決策	13
5 自転車利用による行政課題の軽減	17
6 袋井市の基本的な考え	19
(1) 本市が自転車施策に取り組む理由	19
(2) 基本理念（目標像）	19
(3) 取組における自転車の位置付け	19
(4) 基本方針	20
(5) 目標設定	21
7 自転車利用促進のための施策体系（具体的な取組）	22
(1) 施策の体系	22
(2) 年代別の重点取組施策	24
8 実施施策	25
(1) 自転車の貸出	25
(2) 自転車の購入補助	26
(3) 自転車通勤の促進	26
(4) ルール遵守・マナー向上	27
(5) 観光回遊・レクリエーション	30
(6) 利用・整備環境の向上	31
(7) コミュニティ（レンタ）サイクル	32
(8) 走行空間の整備	33
(9) 都市交通・公共交通との連携	34
(10) 災害時の自転車利活用	35
9 施策の実施・推進体制	36
(1) 各施策の進め方	36
(2) 自転車政策全体の推進体制	36

参考資料

1 指針策定の背景と目的

➤ 背景

今日、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。

一方、現在策定を進めている第 2 次袋井市総合計画基本構想(平成 28～37 年度)においては、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、私たち袋井市民は、心身ともに健康で豊かに暮らすための「心と体の健康」、良好な住環境の形成や産業を活性化するための「都市と自然の健康」、市民や地域の力を未来の発展につなげる「地域と社会の健康」の 3 つの健康の柱を充実させることで、常に時代の一步先を行く“日本一健康文化都市”の実現を目指すことを掲げていくところです。

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、「活力と創造で 未来を先取る 日本一健康文化都市」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。

自転車を取り巻く状況の変化としては、平成 23 年 10 月に警察庁から、自転車が「車両」であることの徹底を基本的な考えとした「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の通達が出されるとともに、平成 24 年 11 月には、国土交通省

と警察庁により、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られるための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されるなど、自転車利用者のマナー向上はもとより、歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる自転車利用環境の整備が全国的にも大きな課題となっています。

➤ 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、自転車施策の推進により得られる様々な効果が、本市の目指す「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」を策定するものです。

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。

2 指針の位置付け

本指針は、自転車の利活用や利用促進施策、走行環境の整備など、今後本市が「自転車を活かしたまちづくり」を全庁的に進める上での方向性を示すものです。

袋井市総合計画を最上位として、今後改訂される都市計画マスタープランはもとより、各分野の関連計画とも適切に連携しながら、「自転車を活かしたまちづくり」の積極的、効果的な推進につなげていきます。

<目指す将来像>

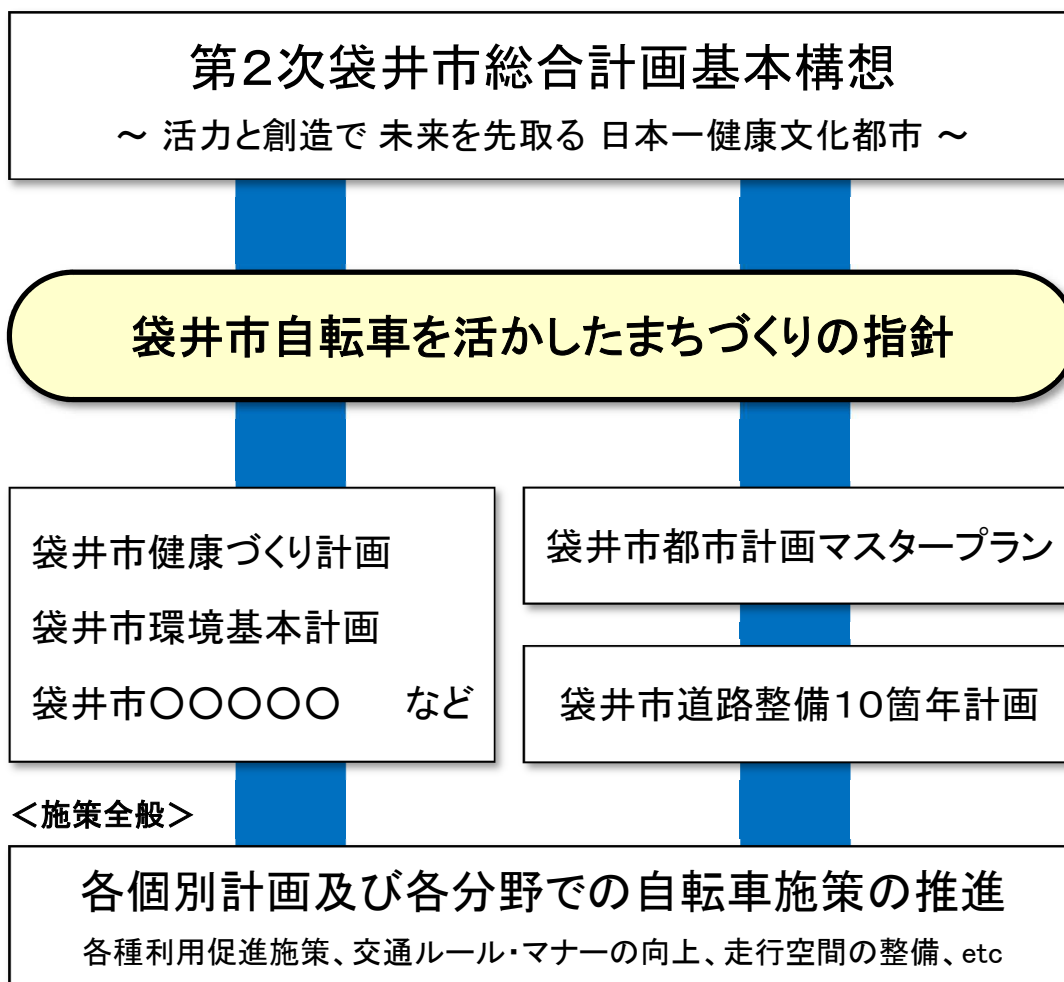


図 2-1 上位計画等との関係

3 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。

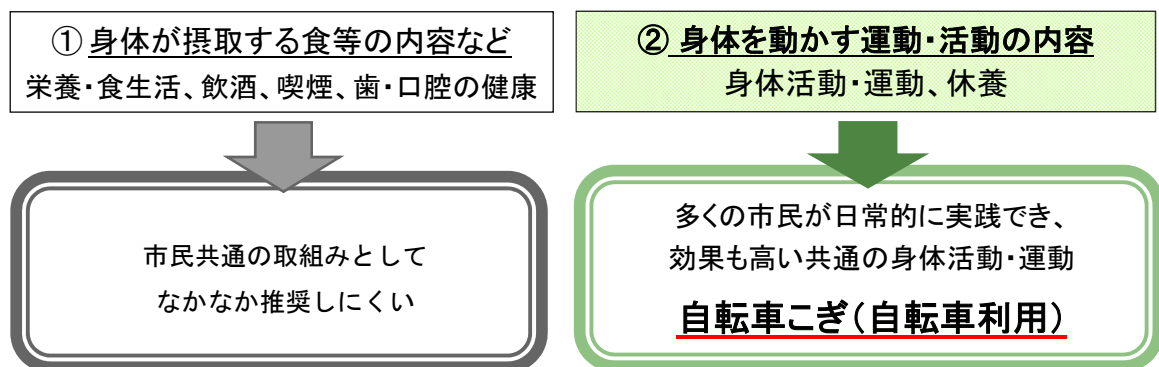
そのような中、自転車利用は、誰でも簡単に始められ、無理なく日常生活に組み入れることができる具体で優れた運動手段であるといえます。

(1) 健康増進施策としての自転車

「国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針」（平成24年7月10日厚生労働省告示430号）では、健康増進のための方法として、以下の5つの基本的な方向を示しています。

一	健康寿命の延伸と健康格差の縮小
二	生活習慣病の発症予防と重症化予防の徹底（NCDの予防）
三	社会生活を営むために必要な機能の維持及び向上
四	健康を支え、守るための社会環境の整備
五	栄養・食生活、身体活動・運動、休養、飲酒、喫煙及び歯・口腔の健康に関する生活習慣及び社会環境の改善

“一～四”に掲げられる基本的な方向の実現に向け、関係する生活習慣等の改善を述べたものが“五”であり、これはさらに次の2つに分類できます。このうち、限られた行財政資源のもと、多くの市民が日常的に実践できる効果的な運動形態としては、「自転車利用による運動」があげられます。



(2) 健康づくりのための身体活動としての自転車の運動量

厚生労働省による「健康づくりのための身体活動基準 2013」では、生活習慣病等及び生活機能低下のリスクの低減効果のある運動量として、18～64 歳の人で、3メッツ以上の強度の身体活動を、23 メッツ・時/週以上行うという基準が採用されています。

この基準での生活活動や運動では、通常速度の自転車走行(15km/h)では4.0メッツ、少し速い自転車走行(20km/h)では8.0メッツの運動強度とされており、通常速度では1週間に約6時間、少し速い速度では1週間に約3時間の自転車利用で、1週間に必要な運動量の基準を満たすことができます。

これは、例えば、片道17分・往復35分程度(距離にして片道5km弱)の少し早い自転車利用を週5日行うことで満たすことができる運動です。

表3-1 「健康づくりのための身体活動基準 2013」「生活活動」及び「運動」例と強度

メッツ	3メッツ以上の生活活動の例	メッツ	3メッツ以上の運動の例
3.0	普通歩行(平地、67m/分、犬を連れて)、電動アシスト付き自転車に乗る、家財道具の片付け、子どもの世話(立位)、台所の手伝い、大工仕事、梱包、ギター演奏(立位)	3.0	ボウリング、バレーボール、社交ダンス(ワルツ、サンバ、タンゴ)、ピラティス、太極拳
3.3	カーペット掃き、フロア掃き、掃除機、電気関係の仕事:配線工事、身体の動きを伴うスポーツ観戦	3.5	自転車エルゴメーター(30～50ワット)、自体重を使った軽い筋カトレーニング(軽・中等度)、体操(家で、軽・中等度)、ゴルフ(手引きカートを使って)、カヌー
3.5	歩行(平地、75～85m/分、ほどほどの速さ、散歩など)、楽に自転車に乗る(8.9km/時)、階段を下りる、軽い荷物運び、車の荷物の積み下ろし、荷づくり、モップがけ、床磨き、風呂掃除、庭の草むしり、子どもと遊ぶ(歩く/走る、中強度)、車椅子を押す、釣(全般)、スクーター(原付)・オートバイの運転	3.8	全身を使ったテレビゲーム(スポーツ・ダンス)
4.0	自転車に乗る(≧16km/時未満、通勤)、階段を上る(ゆっくり)、動物と遊ぶ(歩く/走る、中強度)、高齢者や障がい者の介護(身支度、風呂、ベッドの乗り降り)、屋根の雪下ろし 1週間に約6時間でOK	4.0	卓球、パワーヨガ、ラジオ体操第1
4.3	やや速歩(平地、やや速めに=93m/分)、苗木の植栽、農作業(家畜に餌を与える)	4.3	やや速歩(平地、やや速めに=93m/分)、ゴルフ(クラブを担いで運ぶ)
4.5	耕作、家の修繕	4.5	テニス(ダブルス)*、水中歩行(中等度)、ラジオ体操第2
5.0	かなり速歩(平地、速く=107m/分)、動物と遊ぶ(歩く/走る、活発に)	4.8	水泳(ゆっくりとした背泳)
5.5	シャベルで土や泥をすく	5.0	かなり速歩(平地、速く=107m/分)、野球、ソフトボール、サーフィン、バレエ(モダン、ジャズ)
5.8	子どもと遊ぶ(歩く/走る、活発に)、家具・家財道具の移動・運搬	5.3	水泳(ゆっくりとした平泳ぎ)、スキー、アクアビクス
6.0	スコップで雪かきをする	5.5	バドミントン
7.8	農作業(干し草をまとめる、納屋の掃除)	6.0	ゆっくりとしたジョギング、ウェイトトレーニング(高強度、パワーリフティング、ボディビル)、バスケットボール、水泳(のんびり泳ぐ)
8.0	運搬(重い荷物)	6.5	山を登る(0～4.1kgの荷物を持って)
8.3	荷物を上の階へ運ぶ	6.8	自転車エルゴメーター(90～100ワット)
8.8	階段を上る(速く)	7.0	ジョギング、サッカー、スキー、スケート、ハンドボール*
		7.3	エアロビクス、テニス(シングルス)*、山を登る(約4.5～9.0kgの荷物を持って)
		8.0	サイクリング(約20km/時) 1週間に約3時間でOK
		8.3	ランニング(134m/分)、水泳(クロール、ふつうの速さ、46m/分未満)、ラグビー*
		9.0	ランニング(139m/分)
		9.8	ランニング(161m/分)
		10.0	水泳(クロール、速い、69m/分)
		10.3	武道・武術(柔道、柔術、空手、キックボクシング、テコンドー)
		11.0	ランニング(188m/分)、自転車エルゴメーター(161～200ワット)

例えば、自転車通勤や買物利用など週5日、片道17分往復35分程度(片道5km弱)の自転車利用で十分達成できる。

出典：「健康づくりのための身体活動基準 2013」(厚生労働省「運動基準・運動指針の改定に関する検討会報告書」(2013.3)p51-52 参考資料2-1及び2-2)

(3) 理想的な運動形態としての自転車

自転車による運動形態の特徴は表 3-2 のとおりまとめられます。健康づくりのための身体活動としては様々な生活活動や運動が挙げられる中、一定以上の速度で、一定以上の距離や範囲を相当量の運動を行いながら移動できる点などを考慮すると、自転車こぎは多数の市民が日常生活で実施可能なバランスの取れた運動形態であるといえます。

毎日の通勤や買い物を自転車で行えば、1日 30 分程度の有酸素運動を継続して実践できる、日々の生活に溶け込んだ理想的な運動形態です。

表 3-2 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

表 3-3 多数の市民が可能な運動としての自転車こぎ

1	継続性	毎日できるなど、継続性が確保できる運動
2	汎用性	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	有効性	必要な運動量を短時間で確保できる有効な運動
4	経済性	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	日常性	日常的に手軽にできる運動
6	制約性	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	疲労性	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	嗜好性	趣味や嗜好以外でも行うことができる運動
9	身体性	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	時間制	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

(4) 自転車利用による生活習慣病等への予防・抑制効果

自転車利用による生活習慣病の予防効果を、病気の種類ごとに整理すると、おおむね次のとおりとされています。

表 3-4 日常的な自転車の生活習慣病予防効果(医学論文)

項目	効果・内容	備考
①死亡率	非自転車通勤者は自転車通勤者に比べ、死亡率が39%高い	コペンハーゲン4万人の疫学的データによる
②冠状動脈・心筋梗塞	発生の危険性の軽減のため、予防に中年時の低燃焼運動が有効	心臓疾患は、死亡原因のうち、男性の1/4、女性の1/6を占める
③脳梗塞	発生の危険性の軽減	予防に軽度・中度の運動が有効
④糖尿病	発生の危険性の軽減(33~50%)	肉体運動の欠如による
⑤大腸がん	発生の危険性の軽減(40~50%)	肉体運動の欠如による
⑥乳がん	日常自転車利用ありの場合、34%発生の危険性の軽減	エネルギーバランス 肉体運動の欠如
⑦体重過多・肥満	軽減できる	高血圧、冠状動脈疾患、糖尿病、慢性股間炎等の原因の除去効果
⑧精神	精神安定、情操維持、自信高揚	季節感の体感、まちの再発見、レクリエーションなどによる

出典：イギリス自転車推進機構「自転車と健康」2007年11月公表より古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)整理

また、これに加え、最近の研究では、がんの予防にも効果があることがわかってきており、大腸がんや乳がんについては、肉体運動が十分足りていると、大腸がんでは、40~50%発生の危険性を減らせ、乳がんでは、日常生活に自転車利用がある場合、34%発生の危険性が減少でき、これは90~95%の確率でいえるとされています。

大腸がん、乳がんの発症率は、がんの発症率の中でも男女とも上位を占めており、自転車を日常反復して乗ることにより、これらのがんや生活習慣病等を防ぐことができるという意味の予防効果や優位性は高いといえます。

さらに、季節感や爽快感などを肌で感じて移動する自転車での走行は、精神(気持ち)の健康にも効果があります。

表 3-5 がん発症率

	1位	2位	3位
男性	胃がん	肺がん	大腸がん
女性	乳がん	大腸がん	胃がん

資料：独立行政法人国立がん研究センター
がん対策情報センター 2010年
※大腸がんは直腸を含む

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。

表 3-6 年間維持費

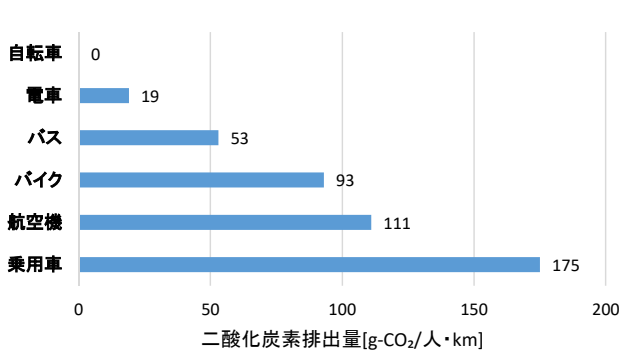
	自動車 	自転車 
ガソリン代	30,000 円 (週 5 日出勤, 往復 10km, 燃費 13km/ℓ, ガソリン 150 円/ℓ)	—
自動車税	39,500 円 (排気量 1.5ℓ~2.0 ℓ)	—
車検費用	41,290 円 (自動車重量税, 自賠責保険 及び検査手数料)	—
合計	110,790 円	0 円



メリット3 環境にやさしい

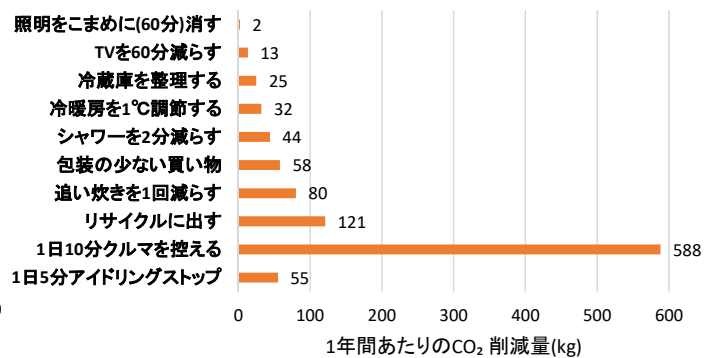
近年、温室効果ガスによる地球温暖化が問題になっていますが、自転車は二酸化炭素の排出がないため、地球温暖化対策につながる乗り物です。また、大気汚染物質の排出もなく、騒音・振動等の公害もないため、環境にやさしい乗り物です。

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CO₂を削減できるなど、家庭のCO₂排出削減としては極めて効果的です。



資料: 2004年国土交通省データ

図3-1 二酸化炭素排出の比較



資料: 国土交通省エコ通勤資料、環境省のデータより東京工業大学が産出

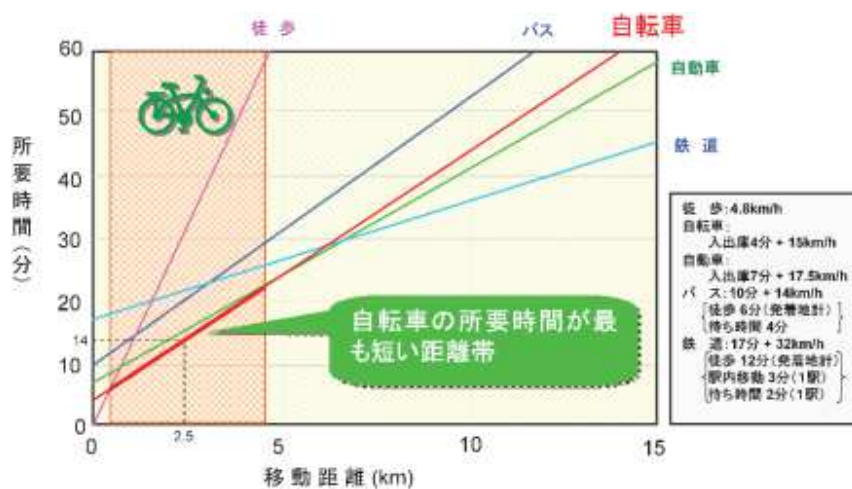
図3-2 1世帯が1年間で削減できるCO₂排出量



メリット 4 近距離では時間削減になる

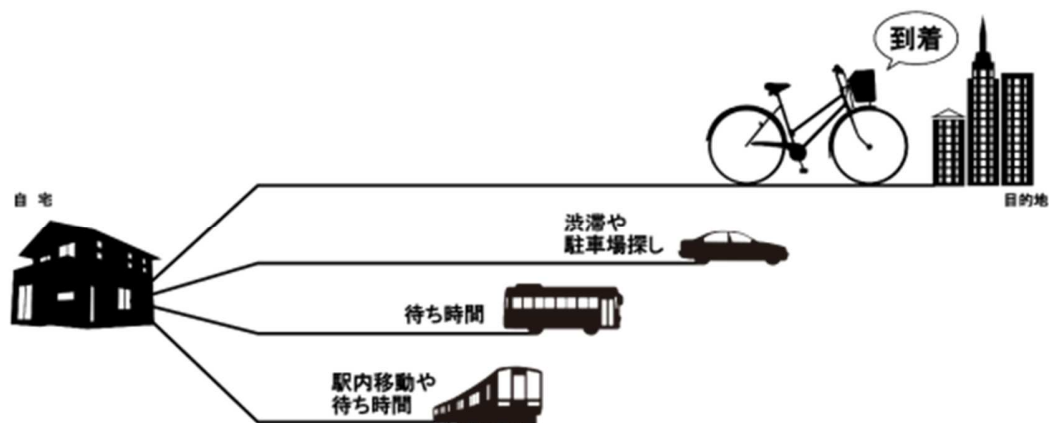
図 3-3 のグラフのように、0.5~5km 弱程度の距離の移動では、自転車が自動車、鉄道、バスよりも所要時間が短いとされています。特に都心内では、時間的かつ経済的に最も有効な交通手段であると考えられます。

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

図 3-3 交通手段の移動距離と所要時間の関係



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。

表3-7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。

表 3-7 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"> ◇生活習慣病回避 ◇心身健康 ◇体力維持 ◇自動車公害の回避 ◇季節感の体得 	<ul style="list-style-type: none"> ◇体調・健康良好な従業員で効率・意欲の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ◇交通事故減少 ◇国民健康保険の費用の減少 ◇医療費の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ◇国民全体の健康増進・生活習慣病からの解放 ◇幸福度の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ◇医療・健康のグローバルな改善
経済	<ul style="list-style-type: none"> ◇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) ◇健康費用不要 ◇移動手段の平等化 	<ul style="list-style-type: none"> ◇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) ◇健康費用不要 ◇移動手段の平等化 	<ul style="list-style-type: none"> ◇健康費用、道路整備費用、公害対策費用の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ◇健康費用、公害対策費用、道路整備費用等の削減 ◇財政負担の軽減(医療費・健康費用) ◇エネルギー・資源の国外依存の軽減 ◇貿易収支の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ◇資源の枯渇 ◇代替エネルギーのための食糧危機回避
環境	<ul style="list-style-type: none"> ◇公害(騒音、振動、大気汚染)加害者の回避 ◇公害被害の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ◇企業イメージの改善 ◇通勤・営業活動による環境負荷の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ◇良好な地域環境 ◇自動車公害・交通事故の減少 	<ul style="list-style-type: none"> ◇国の環境の維持増進 ◇交通公害対策の進展 	<ul style="list-style-type: none"> ◇地球温暖化防止 ◇自然保護 ◇環境負荷削減
時間	<ul style="list-style-type: none"> ◇渋滞時間、運動時間の節約 ◇自由時間の拡大 ◇スローライフの実現 ◇安心安全な生活 	<ul style="list-style-type: none"> ◇企業活動の円滑化 ◇時間厳守 ◇労働時間有効活用 	<ul style="list-style-type: none"> ◇仕事の効率化 ◇現場への到達 ◇福祉巡回の効率化 ◇災害・緊急時対応 	<ul style="list-style-type: none"> ◇移動の円滑化による時間節約 ◇豊かな国民生活 	<ul style="list-style-type: none"> ◇世界の人々の時間節約 ◇豊かな生活

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

4 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。

表 4-1 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)

自転車は雨に弱いので、利用しにくいという意見があります。対策として、雨でない日と雨の日で、交通手段を変えることが望ましいです。雨の日に無理して自転車に乗る必要はありません。レインコートや雨ガッパを着ての運転もありますが、無理をせず、その日の空模様や天気予報を見て決めましょう。ちなみに1年間のうちで、雨の日は1割程度です。

道路の勾配などについては、通勤などルートがあらかじめ分かっているときは、電動アシスト自転車の利用によって対応することができます。この場合も、無理をせず、天候、勾配など条件が許す範囲で自転車を利用しましょう。

多くの荷物が運べないというマイナス点については、大きいものや多くのものを買う時は、無理をせず、車などの他の交通手段を利用しましょう。大きいものや多くのものを買いたい時は週に一度だけ車で買い物に行き、他は自転車を利用するなど、交通手段を分けて対応するのが望ましいです。

このように、自転車を利用するのに不便な面もありますが、それを理由に全く利用しないと、多くのメリットを何も享受できないこととなります。自転車には、先に示したように多くのメリットがあるので、可能な範囲で少しでも利用すると良いでしょう。

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。

表 4-2 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 \geq 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) 怖い、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

- ① 自転車はデメリットの方が多いように思われがちですが、先にも述べたように、健康面、経済面、環境面、時間面など、デメリットを超えるメリットが多くあります。
- ② 長距離では、車による移動の方が速いですが、5 km以内の移動なら自転車による移動の方が速いとされています。

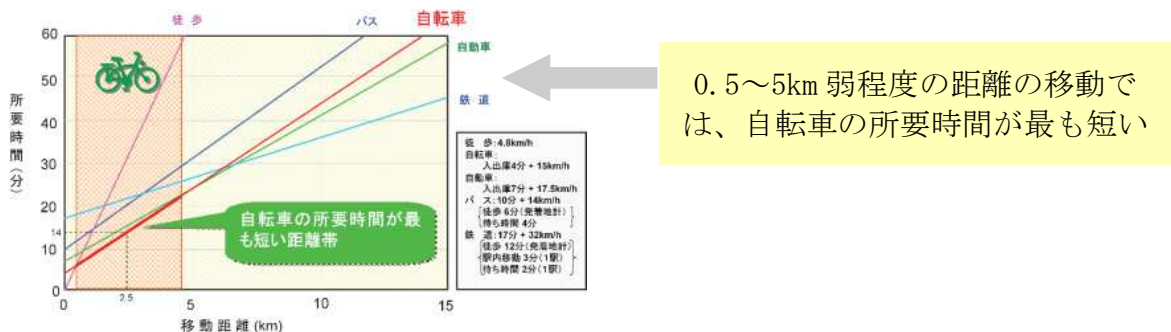


図4-1 交通手段の移動距離と所要時間の関係

出典：新たな自転車利用環境の在り方を考える懇談会

- ③ 自転車の走行空間は、自転車専用道路が一番走りやすく、車道が一番走りにくいとされていますが、実際は、車道の専用レーンが一番走りやすく、次に車道、歩道という順番とされています。

車道と歩道での自転車事故件数は、歩道上の方が多い

表4-3 車道上の自転車事故(相手別)～※2013年全国値 古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)資料

自動車	歩行者	自転車	原付	自動二輪	その他車両	相手無・物	合計
9,171	233	221	556	485	403	268	11,337

表4-4 歩道上の自転車事故(相手別)～※2013年全国値 古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)資料

自動車	歩行者	自転車	原付	自動二輪	その他車両	相手無・物	合計
8,822	1,037	612	199	128	283	590	11,671

表4-5 事故減少率

自転車歩行者道(混合)	11%
自転車歩行者道(通行位置の指定)	14%
自転車道	26%
自転車レーン	36%

自転車レーンの事故減少率は高い

出典：国土交通省2011自転車通行環境モデル地区の調査結果について

- ④ 車道の走行はこわい、危険と思われるかもしれませんが、実は車道走行の方が安全かつ快適かつ迅速です。

自転車に必要な空間 = 安全・快適・迅速な走行空間

表4-6 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

- ⑤ 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。

- ⑥ 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・体系的が必要です。

表 4-7 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	自転車の重要性と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）⇒ 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

5 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。表5-1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。

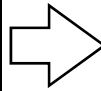
表5-1 主な行政課題と期待される効果

本市の主な行政課題1	自転車施策により期待される効果
<p>市民の健康増進の必要性</p> <p>“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>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</p> <p>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>本市の主な行政課題2</p> <p>財政に占める医療・介護費の拡大 また、それによる政策経費の圧迫</p> <p>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>自転車施策により期待される効果</p> <p>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</p> <p>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>本市の主な行政課題3</p> <p>中心市街地の衰退・賑わいの減少</p> <p>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>自転車施策により期待される効果</p> <p>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</p> <p>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>

本市の主な行政課題4

高齢化・人口減少社会の進行

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。



自転車施策により期待される効果

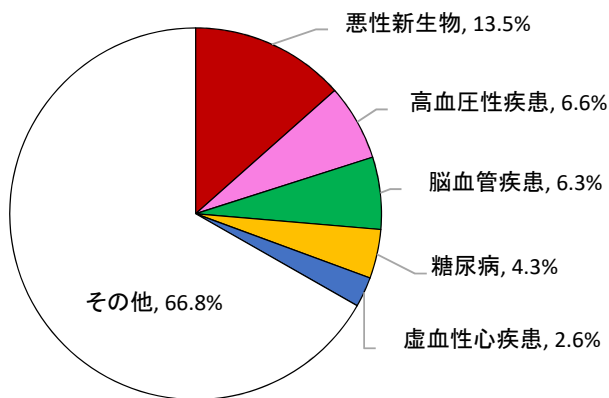
高齢者の交通手段やコンパクトなまちでの移動手段として有効

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。

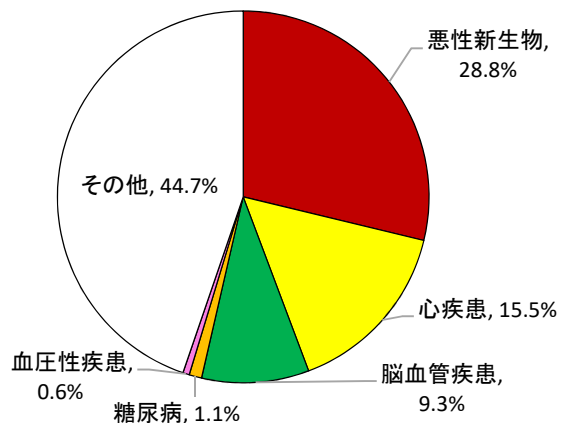
【参考】生活習慣病の医療費に占める割合と死因別死亡割合

我が国における生活習慣病の医療費に占める割合は、約3分の1であり、死因に占める割合は約60%にのぼります。生活習慣病予防など、市民一人ひとりが健康増進に取り組むことで、医療費や介護費は大幅な削減を図ることができます。

一般診療医療費の構成割合



死因別死亡割合



資料：厚生労働省「平成21年度国民医療費」、厚生労働省「平成22年度人口動態統計」

注) グラフ構成比の数値は四捨五入しているため、内訳の合計が100%にならない。

図 5-1 生活習慣病の医療費と死亡原因

6 袋井市の基本的な考え

(1) 本市が自転車施策に取り組む理由

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や、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の向上、さらには、交通渋滞の緩和や温室効果ガス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の活性化など、行政の各分野で様々な効果が得られるものです。

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、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。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 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

(5) 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%



調査対象 市内在住の20歳以上の男女3,000人（無作為抽出） 有効回答 1,546人（有効回答率51.5%）

図6-1 自転車の利用頻度に関する市民意識調査の結果（平成24年度）

7 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	> > ○ ○ ○

(2) 年代別の重点取組施策

また、自転車を利用する年代別に、自転車利用促進に向けて必要、または、高い効果が期待できる施策を、次のように重点取組施策として設定します。ここでは、対象となる年代を「20歳未満（主に小・中・高校生）」、「20歳以上～60歳未満（主に働く世代・子育て世代）」、「60歳以上（シニア世代）」の大きく3つに分けて考えました。

年代	重点取組施策	ねらい
20歳未満	◇ ルールの遵守・マナーの向上	主に、小学生・中学生・高校生が対象。自転車に乗り始める年代や毎日の通学で使う年代であることから、左側通行の徹底をはじめ、一時停止や安全確認の実施、並進走行や無灯火、傘差し運転の禁止など、自転車の交通ルール・交通マナーをしっかりと覚えていただくことで、自転車の事故を減らすとともに、今後の安全・安心な利用促進につなげる。
20歳以上～60歳未満	◇ 自転車通勤の促進 ◇ 日常での自転車利用促進	主に、働く世代や子育て世代が対象。仕事や子育てなどにより、なかなか運動のための時間が確保しにくいとされる同世代に対し、自転車通勤や日常での自転車利用に取り組んでいただくことにより、毎日の移動時間をそのまま運動時間としてもらい、運動不足やストレスの解消、さらには運動による生活習慣病予防など健康増進・健康維持につなげる。
60歳以上	◇ 日常での自転車利用促進	シニア世代全般が対象。日常での自転車利用を促進することにより、健康で活発なシニアライフにつなげていただくとともに、高齢により自動車の運転を控える際の移動手段として役立てていく。 また、高齢化社会への対応や、コンパクトシティに向けた中・近距離間の移動手段の1つとしても、その利用を促進していく。

8 実施施策

1 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

(1) 自転車の貸出

◇シニア世代への自転車の貸出

高齢者の移動手段の確保、心身の健康増進、シニアの健康アクティブ生活の支援を図るため、60歳以上の方を対象に、電動アシスト付き自転車の貸出を行います。安全に利用するために、貸出時には市による乗り方指導を行います。

自転車の利用により日常の移動利便性や外出機会を向上させ、地域コミュニティの活性化を図ります。



◇その他世代への自転車の貸出

子育て中の家庭への支援として、幼児が2人以上いる家庭を対象に、幼児2人同乗用自転車の貸出を行います。



(2) 自転車の購入補助

◇シニア世代への自転車購入補助

高齢者の移動手段の確保、心身の健康増進、シニアの健康アクティブ生活の支援を図るため、60歳以上の方を対象に、電動アシスト付き自転車の購入補助を行います。

安全に利用するために、購入時には自転車販売店による乗り方指導を行います。

貸出事業によって電動アシスト付き自転車の快適な生活を体験し、購入補助で購入を促すことにより持続的な利用を促進します。

◇その他世代への自転車購入補助

子育て中の家庭への支援として、幼児が2人以上いる家庭を対象に、幼児2人同乗用自転車の購入補助を行います。

貸出事業によって幼児2人同乗用自転車の快適な生活を体験し、購入補助で購入を促すことにより持続的な利用を促進します。

(3) 自転車通勤の促進

◇市内事業所への自転車通勤の促進

市内事業所等に通勤での自転車活用を呼びかけ、健康意識と環境意識の向上を図ります。自転車通勤手当の支給、企業や駅前における駐輪場の提供、シャワー・ロッカールームの設置などに取り組みます。

◇市職員の自転車通勤の促進

市職員に対しても自転車通勤の呼びかけを強化し、自転車通勤を促進します。

2 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

(4) ルール遵守・マナー向上

◇ルール遵守・マナー向上の啓発強化

平成 24 年 11 月「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で唱えられているように、自転車利用者だけでなく、歩行者、自動車など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、自転車の通行ルール、駐輪ルール、自動車の駐車ルール等、利用ルールを徹底させます。

また、実際に整備される自転車通行空間、交差点、バス停等の構造に即した通行ルールや路面表示の意味も周知します。

主に、警視庁が自転車の利用ルールについて掲げている「自転車安全利用五則」を徹底させます。

表 8-1 自転車安全利用五則 自転車ルールの基本である自転車安全利用五則の根拠

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

車道（左側通行）では、後ろから車にひっかけられるケースはわずかであり、かつ、交差点でも視認され、事故は少ない。迅速性や快適性も保持される。自転車の歩道通行は、歩行者との事故を多く起こしているが、それ以上に車との接触事故を多発させており、歩行者との事故の 9 倍に達している。また、歩道から交差点に進入した事故はさらに多い。

2 車道は左側を通行

左側通行は後ろから来る車の動向が分からないので、自転車のすぐ横を通過しているように感じ、主観的には怖いように感じるが、現実には車から認識され、車も側方の距離を相当程度確保しているため、事故は少ない。また、車道での車との正面衝突は、全自転車事故の 1%にも満たない。逆に右側通行での交差点進入は、自転車が車から死角になり、出会い頭事故が多発する原因となっている。自転車の右側通行は自転車事故の 7 割程度を占める交差点事故の大きな原因である。

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道上でスピードを出したり、車道寄りを通行しない場合、歩行者に対する危険性だけでなく、車（沿道の店舗などの駐車場への出入り）との歩道上の出会い頭事故の大きな原因になる。車道寄りを徐行して走行すると、歩行者との事故や、もっと危険な車との事故も防止できる。

4 安全ルールを守る

- ① 飲酒運転：判断能力・運転能力が大幅に欠如
- ② 二人乗り：ふらつき、二人の会話で注意力が散漫
- ③ 並進：全幅 2m 以上になり、左側端からはみ出す。会話で注意力が散漫
- ④ 無灯火：他の交通から認識されず、自転車事故の大半を占める認知ミスを誘発
- ⑤ 信号不遵守：出会い頭事故の主原因、円滑交通の障害
- ⑥ 交差点での不停止・安全不確認：一番事故の多い裏道交差点などでの認知ミスを誘発

5 子どもはヘルメットを着用

死亡事故の 7 割を占める頭部外傷を防止

参考：古倉宗治（市自転車政策アドバイザー）資料

ルール遵守・マナー向上の啓発強化の具体策

- 地域住民、学校、自転車関係団体等と連携し、街頭交通安全指導等を行います。
- 「全国交通安全運動」で利用ルール周知のキャンペーンの実施や街頭における指導・取締りを行います。
- 地域イベント開催時に主婦や高齢者等を対象に自転車利用ルールの認知度テストを実施します。

◇自転車交通安全教室の実施

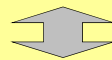
小学校、中学校、高校では、学校ごとに安全教室を行います。

保育園・幼稚園では、保護者と子どもと一緒に安全教室を行います。子どもに自転車の乗り方を教える際、保護者が子どもに安全面についても教育するようにします。保護者による子どもを乗せた運転にも役立ちます。

また、自転車販売店は、自転車購入者に安全教室を行います。

運転免許の取得時や運転免許証の更新時に車の通行ルールの指導を行う。

歩道通行 = 最強者のおごり・ルール無視



車道走行 = 最弱者に転落・ルール遵守

交通安全教室は以下の内容・方法で行います。

表 8-2 自転車の安全教育・学習（内容）

内 容	安全 利用	① 危険箇所の順及びその危険箇所ごとの事故種類の多い順
		② その根拠・ルール遵守の効果を明示
		③ 自分自身にどのようなマイナスがあるか
		④ ルールだけでなく、マナー・ノウハウ
		⑤ 走行のルールマナーだけでなく、駐輪のルールマナー
		⑥ ルールマナーの教育学習は他の道路利用者や一般からの評価
	利用 促進	① 利用促進による安全性向上（利用促進の効果）
		② 自転車利用のメリット（健康、経済、環境、安全等メリット）
		③ 自動車から自転車への転換のノウハウ
		④ 自転車利用の課題（雨対策・坂道・自転車の安全な選択・点検等）

参考：古倉宗治（市自転車政策アドバイザー）資料

表 8-3 自転車の安全教育・学習（方法）

方 法	① 受講機会	受講機会は危険な人の順に重点的に提供（高齢者、子ども） 類型別にテキストも用意
	② 受講内容のマスター・インセンティブ	試験の実施による講習内容の理解の確認 合格者には自転車運転免許証交付等
	③ 現場・車道での実践	机上や校庭のみでなく、事故の多い現場での看板広報を提示及び車道走行によるルール学習・遵守
	④ 他の道路利用者	自動車等の他の道路利用者に教育
	⑤ 世代間年代間の継受	親から子供、高校生から中学生など世代間で教育

参考：古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)資料

◇自転車保険への加入促進

自転車へのTSマークの貼付を促進させます。

TSマークとは、自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が点検整備した安全な普通自転車に貼るシールです。損害保険と賠償責任保険が付帯されています。

TSマークは自転車安全整備店で取り扱っています。市内の自転車安全整備店を明示し、交通安全教室実施時やイベント開催時、広報等でTSマーク貼付を呼びかけます。



第一種 TS マーク 第二種 TS マーク

出典：公益財団法人日本交通管理技術協会 HP

市内の自転車安全整備店 H27.4.1時点

村松サイクル	東名ホンダモーター	サイクルショップゆみげた
根津モータース	海野商会	嶋津自転車店
江塚自動車商会	鈴木モータース	たかはしサイクル
伊藤モータース	江塚モータース	平田サイクル商会
マルカ自動車	自転車工房りんりん	荻原サイクル
高柳商会	カインズホーム袋井店	小林輪店
イオンバイク袋井店	Y S P 袋井	

自転車保険への加入促進の具体策

● 広報啓発の実施

交通安全教室の実施時やイベント開催時、HP等を活用し、自転車保険への加入を勧めます。

● 自転車販売店による加入促進

自転車販売店は、自転車の購入や修理で自転車販売店を訪れる人に自転車保険加入の有無を確認し、未加入者に自転車保険について説明し、保険への加入を勧めます。

● 保険会社等による加入促進

保険会社は、自動車保険や火災保険などの契約者及び新規契約者に自転車保険への加入を勧めます。

(5) 観光回遊・レクリエーション

◇サイクルマップの作成

サイクリング観光マップでは、サイクリングルート、名所、回遊スポット等の様々な情報を掲載したものを市民に配布します。

サイクリングルートは、名所、旧跡、回遊スポット、食べ歩き、四季を感じられる箇所、市の魅力を感じられる箇所等、また、車では回れないような狭い幅員の道路を含めたコースを地域資源との連携を図り、ゆっくり回遊できる自転車ならではのコースを設定します。上級、中級、初級等に応じた距離や勾配等を考慮したコースを設定します。

走行推奨路線マップでは、通勤や通学、日常生活において走行を推奨する、整備済みの路線や安全な路線、走りやすい路線等を掲載します。

◇サイクルイベントの開催

市民や、各関係団体と協力し、サイクルツーリングや市内名所巡りイベント等を実施します。

日頃は通行できない道路や他の交通を遮断してコースを設定したりすると、そのイベントのみのコースとなり、注目されます。このようなイベントは、参加者や観光客が県外からも訪れることが多いです。

(6) 利用・整備環境の向上

◇公共施設等での駐輪場の整備

会社、学校、商業施設等で自転車での来場者を増加させるため、駐輪場の整備を促進します。

通学や通勤場所となる、学校や各職場で、既存のスペースが不足する場合は、駐車場の一部を駐輪場へ転用したり、路外駐輪場の利用を検討します。

買物等で人が集まる商業施設等では、十分な駐輪場の設置を強化し、お店に近接する駐輪場の確保を促進します。

商店街では、商店街に近接する（目的地の150m以内を目安）路上駐輪場の設置を検討します。

放置自転車を防ぐために、駐輪場を適切な箇所及び料金で設置します。

表 8-4 自転車の利用特性に対応した駐輪場施策の考え方

利用特性			対応の考え方		整備主体・関係者
目的地(施設)	目的	駐輪時間	駐輪場所	対応方策	
会社・学校、商業施設等	通勤、通学	長い	会社・学校等における従業員用の駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・附置義務の適用、強化 ・駐輪場確保の働きかけ ⇒駐車場の駐輪場への転用等	会社・学校等の事業所 商業施設
			路外駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員の路外駐輪場利用の徹底 ・既存駐輪場の利用促進 ⇒不便な地域の自転車利用者を既存駐輪場に誘導 ※料金施策による対応（長時間の駐輪を安く設定）	会社・学校等の事業所 商業施設 公共団体
商業施設等	買物等	短い	商業施設等の駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・附置義務の強化、充実 ・商店等における近接する駐輪場確保 ⇒空地等への駐輪場設置の働きかけ 商店街等の共同による駐輪場確保	商業施設 商店街
			路上駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模で商店街などに近接な路上駐輪場の整備 ・駐輪場の利用促進 ⇒短時間駐輪の利用誘導 ※料金施策による対応（短時間の駐輪の無料化、長時間の駐輪を高く設定等）	公共団体 商店街等の団体

参考：「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」概要版(第1版)2012年11月国交省都市局

◇公共施設等への整備資材配備

公共施設や観光施設、コンビニ等に協力を依頼し、空気を入れたり、簡単な修理ができる工具等を配備します。

(7) コミュニティ(レンタ)サイクル

◇市内ポイント間での自転車貸出・利用

袋井駅周辺や市内の観光地等の人が集まる場所に自転車貸出所を設置し、利用者はどこの自転車貸出所でも貸出・返却をできるようにします。

電動アシスト自転車やロードバイク、質の良い自転車の貸出を行い、自転車はこんなに乗りやすく楽なものだと認識してもらいます。

3 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


(8) 走行空間の整備

◇自転車ネットワークの整備・構築

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、連続的かつ面的な自転車ネットワークを構築し、多くの自転車利用者が利用する路線の整備を行います。

自転車通勤を奨励するために必要な新たなルートの設定・整備を行います。都市計画マスタープランや袋井市道路整備 10 箇年計画等の各種計画と共に進めていきます。

表 8-5 ネットワーク計画指針 原則車道のネットワーク

1	ネットワークでつくる	<p>今まで自転車道や自転車レーンをできる場所のみ作ってきた</p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;">連続したネットワークでつくる</p>
2	走る空間は原則車道につくる	<p>原則車道に走る空間を設ける。車道の規制速度や自動車交通量に応じて、自転車道や自転車レーン・法定外表示標識のある混在空間</p>
3	交差点は自転車が車道通行可能に	<p>自動車の右折レーン廃止 歩道幅員縮小 当面法定外表示の矢羽根表示 など</p> <p style="text-align: center;">} 安全を確保する</p>

出典：古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)資料

◇路面への走行位置や走行方向の表示

自転車の走行帯をペイント等により視覚的に表示します。自転車の車道左側通行を促すことで、禁止されている自転車の歩道通行及び逆走通行を減少させます。



自転車通行帯イメージ



法定外表示イメージ

◇危険箇所の改善

ネットワーク路線や学校付近を中心に、事故が多い場所、起きそうな場所を把握し、整備や対策により、危険を改善します。

(9) 都市交通・公共交通との連携

◇サイクル&ライドの促進

自転車と他の交通機関との乗換えの利便性の向上に努めます。

鉄道との乗り換えについては、指定管理者とともに、既存の市営駐輪場の利便性向上を図ります。

サイクル&バスライドでは、バス停付近に駐輪場を設置し、通勤・通学や買い物の利用に適した交通手段として、自転車及び公共交通の利用を促進させます。

カー&サイクルでは、駐車場と駐輪場を一体的に整備します。自動車から自転車に乗り換えて中心市街地に行くことで、渋滞の緩和にもつながります。

◇民間バスや自主運行バスとの連携

バス停付近に駐輪場を設置し、サイクル&ライドを推進させます。

(10) 災害時の自転車利活用

◇災害時の自転車利活用

東日本大震災で注目された震災時の自転車の活用は、避難時や帰宅困難時などのためだけではありません。災害時には、道路寸断などの交通網の遮断、ガソリンなどの燃料不足などで、あらゆる主体にとって手軽で身近な移動手段の必要性がきわめて高くなります。このような状況下で、自転車は様々な用途に活用できる可能性があります。

行政は、燃料不足で交通手段がない時や道路が寸断された状態で、迅速に被災状況の把握をしなければなりません。ヘリコプターでもないかぎり、不可能です。自転車であれば通路の亀裂などを乗り越えて簡易に現場まで急行することも可能な場合が多くあります。

被災者・住民は、被災者の救助・救護についても、リアカーなどを牽引することも含めて人員や簡易軽量の器材の輸送をまかなえます。さらに、可能な範囲で被災者の救助、物資の供給、被災者への情報伝達、要望の把握などが可能な場合があります。ある程度の台数を投入すれば一定の役割は果たせると考えられます。

医療機関では、被災者でも相互救助、被災状況の通報・連絡、救助要請、避難所への移動、日常移動、通院などが可能になります。

ボランティアは、医療機関も医師の移動往診や簡易な医療機器、医薬品などの搬送などに活用できます。

発災時に迅速な応急対策を実施するため、より確実に移動手段を確保する必要があることから、災害時の自転車調達の協定を自転車組合と締結する自治体も見られるようになりました。災害時などに利用できるように、普段から自転車を利用することが大切です。

表 8-6 災害時の自転車活用の可能性

行政	被災状況の把握、被災者の救助・救護、被災者の収容、救助物資の供給、各種情報伝達、被災者の要望の把握と対応
被災者・住民	渋滞のない避難、相互救助、被害状況の申告、救助の要請、避難所への移動、買い物・用足しなど日常移動、通院、通勤・通学、各種手続き、行政への要請情報提供・伝達、帰宅困難の軽減
医療機関	被災者の救急、被災者の収容・移送、被災者の往診、医療機器・医薬品の輸送、医師・看護師の移動(小型リアカーなど含む)
ボランティア	現地までの移動、現地での移動、活動での利用

9 施策の実施・推進体制

(1) 各施策の進め方

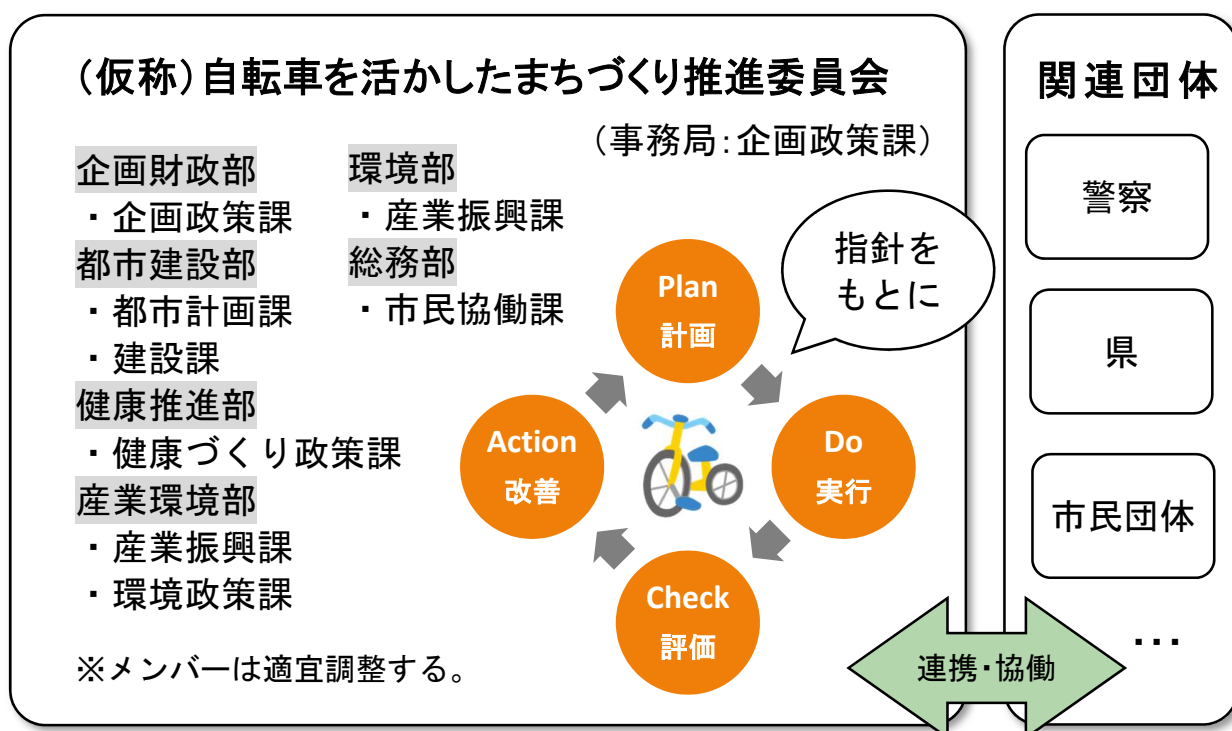
各施策の実施については、施策実施に最も適切な所属が実施主体となって行うものとし、実施の際には、施策ごとに目標を定めた上で取り組みを行います。


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」を定期的で開催し、自転車政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、自転車政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。





参考資料

国内及び海外の先進的な事例等を紹介

- ◇宇都宮市
 - ◇ロンドン
 - ◇ポートランド
-

うつのみやし 宇都宮市

市営駐輪場

市営の有料駐輪場を市内 10 箇所に設置し、放置自転車を防いでいます。

料金は 4 時間以内は無料となっています。

放置自転車対策

中心市街地や各駅周辺等を自転車放置禁止区域とし、歩道等に放置された自転車は撤去し、自転車保管所へ移動しています。

レンタサイクル

中心市街地の回遊性の向上や放置自転車防止のため、放置自転車を再利用し、自転車の貸出を行っています。

貸出・返却は市内 7 箇所の駐輪場で行っており、どの駐輪場でも返却が可能です。

宮サイクルステーション

自転車の利用を促進する拠点施設として、宮サイクルステーションを運営しています。

スポーツバイクのレンタル、休憩スペースやシャワー・ロッカーの提供、スポーツバイクセミナーなどを実施し、様々な自転車利用をサポートしています。

宇都宮自転車マップ

市内の観光スポットなどを愉快テーマに沿って自転車で巡る 12 本のサイクリングルートや自転車の安全利用のルール等を掲載しています。

市役所内や宮サイクルステーション、市営駐輪場等で配布しています。

休憩スポット「自転車の駅」

公共施設の他、市内の観光施設や民間施設（コンビニエンスストア）と協力しながら、空気入れポンプなどの貸出を行い、依存施設の機能と併せて自転車利用者をサポートする、休憩スポット「自転車の駅」を設置しています。

主要なサイクリングルート沿線の 41 箇所に設置しています。

安全利用のための街頭指導

自転車利用者の交通ルールの遵守とマナーの向上を図るため、自転車安全利用のための街頭指導の実施箇所を拡大し、市内の自転車交通量の多い路線や交差点において、市内の高等学校や警察、地域と連携して街頭指導を実施しています。

走行空間の整備

車道空間に自転車走行空間を確保することを前提とし、困難な場合には歩道上として、標準整備パターンによる整備を検討しています。



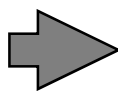
宮サイクルステーション



宮サイクルステーション
パンフレット



宇都宮市道 4 号線 整備前



自転車歩行者道の分離 整備後



宇都宮自転車マップ
(青：郊外部版、赤：中心部版、
水色：郊外部版中心部版両方)

ロンドン

自転車を唯一の主要交通手段と位置づけたロンドン

ロンドン市内では、自転車そのものの認知度の低さ、狭い道路幅員などが妨げとなり、イギリスの中で最も自転車政策が遅れていました。

2010年5月ロンドンのボリス・ジョンソン市長が「ロンドン市の交通戦略」構想を発表しました。交通戦略では、すべてのロンドン市民の交通機会を向上させるために、公共交通機関の整備・拡充とともに「自転車」を都市交通の重要な要素として取り組むことを明記しています。

ロンドン市長は、交通戦略の中の「自転車」について、ロンドンを世界最良の都市にする唯一の最重要交通手段だと述べています。その上で明確な政策目標とロンドンを自転車都市にするために満たすべき10項目の条件を提示し、企業等の民間サポート体制との協力・連携を図るとしています。

満たすべき10項目の条件

- ① 自転車が移動のための主たる手段であるか
- ② 道路利用者相互の配慮が義務化されているか
- ③ 自転車利用者の事故死者数が減少しているか
- ④ 道路上等駐輪場が増えているか
- ⑤ 盗難対策が講じられているか
- ⑥ 健康的で楽しい利用促進策が講じられているか
- ⑦ 市の計画に自転車がきちんと位置付けられているか
- ⑧ 民間あるいは公的部門からの投資を促進しているか
- ⑨ 自転車の主導権徹底のための共同作業があるか
- ⑩ 多用途での自転車利用の促進があるか



自転車革命の重要策

1 市街地へのレンタサイクルの導入とともに自転車レーンや駐輪場の整備を図る

レンタサイクルはパークレイのスポンサーシップを受け、2010年7月からスタートし、市街地で約400箇所のポートと6,000台の自転車を用意しました。利用者も少しずつ増加し、定着してきています。このレンタサイクルの導入の目的は通勤に使ってもらうことです。

バスレーンとの共用を原則にし、都市計画や交通計画の見直しなどにより「ゾーン20マイル」速度規制の本格導入の方針が固まり、20マイルの速度規制道路における道路空間の再配分がスムーズに行くようになりました。その結果、自転車レーンの整備は幹線道路(時速30マイルの速度規制道路)を中心に展開すればよいということが分かってきたため、中心市街地でも自転車レーンの整備が進みました。

2 中心市街地と近郊都市間を結ぶ「自転車スーパーハイウェイ構想」の展開

「自転車スーパーハイウェイ構想」は、ロンドン近郊都市と中心市街地間の移動の活発化政策の一環でもあり、それを自転車で実現させることです。平日は通勤で、休日は買い物等で自転車を活用してもらう狙いです。

スーパーハイウェイの一つ目の特徴は全線ブルーカラーの舗装です。自転車利用者の走行指示だけが目的ではなく、車のドライバーにも自転車を意識させることが狙いです。二つ目の特徴は自転車用の道路標識をこれまでの距離表示から時間の表示に替えたことです。あと何キロで目的地に到着するのではなく、あと何分で到着するという意識を持たせるためです。朝の通勤渋滞時に自転車通勤の定時性・快適性と車通勤の不安定性・ストレスとを対比させることによって、車から自転車への乗り換え促進効果を期待して時間表示にしています。

ポートランド

最先端の自転車施策のコンセプトが詰まったポートランドの自転車計画

多くの先進的なコンセプトが満載

ポートランドの自転車計画(2010)は、走行空間の量的な面と質的な面で圧倒的に斬新な内容が記述されており、今後の我が国の自転車計画の模範になると考えます。それ以上にソフト面で新しい先進的なコンセプトを包含しており、以下のような参考とすべき項目や内容が多くあります。

1 近隣住区などのまちづくりコンセプトとの連携

20 分近隣住区というまちづくりのコンセプトとリンクし、自転車でその住区内の人々の移動をまかなうとしています。一般の走行空間に加え、よりストレスの少ない走行空間を多く設け、地区内の移動を自転車で行うことが容易になるよう工夫されています。

2 自転車と高齢者、子ども、歩行者など特定の層に対する配慮

高齢者が移動に自転車を利用するために、高齢者が必要とする広い走行空間を供給するとともに、信号、標識、路面表示なども改善が必要であること、子ども達には自転車利用に必要な知識をしっかりと教えるなど様々な層に対応した自転車施策が必要です。

3 自転車への興味の度合いにより住民を4つのタイプに分けて広報啓発する

- 4つのタイプ
- 1 自転車利用に興味があり、かつ不安がない人
 - 2 自転車利用に興味がありかつ安全性を信頼している人
 - 3 自転車利用に興味があるが安全性に不安がある人
 - 4 自転車利用には興味がない人

4 市の他分野の施策に自転車の活用を入れ込むようにする

市のあらゆる可能性のある施策に自転車の活用を働きかけ、取り入れるように仕向けることや、市の総合計画の改訂時に自転車活用を入れ込むことなどを自転車計画で述べています。

また、住民参加を徹底して実施しており、自転車利用に対する関心を持ってもらうようにしているなど、数多くの新しいコンセプトや方法論、内容が含まれています。

走行空間の全体像

より積極的に自転車利用を推進するには、上記のような走行空間の安心感の醸成のみならず、自転車利用者が積極的に走行したくなるような空間設定が必要です。そこで、自転車利用者が走行したくなるような空間構成を目指しているポートランドの自転車計画をもとにして、我が国に参考となる走行空間に関する事項を紹介・提案します。

次に述べるようなポートランドの広幅員自転車専用通行帯、自転車優先道、自転車優先地区などの設定は、我が国の道路交通法や道路構造令、ガイドラインなどでは存在しません。しかし我が国の道路交通法などはどちらかと言うと最低の基準を定めている面もあり、それ以上の安心・低ストレス空間の提供は、決して矛盾するものではないので、おおいに参考にすべきです。また、今後の課題として、地方公共団体が道路構造令を定めることができるように地方分権改革で措置されたので、その際には検討すべきです。

ポートランド自転車計画では、自転車道や自転車専用通行帯(レーン)などについて物理的にどのような空間形態をとるかという形態別の分類を11種類(一般6種類と広幅員自転車専用通行帯5種)に細分化しています。路線ごとに一覧表で示すと次頁の表のような体系になります。

これを見ると、今までの自転車道、自転車専用通行帯及び自転車共用の区分とは異なり、よりきめ細かく設定されています。

また、高齢者などに対する自転車政策も考慮しており、彼らが走行する路線などについては、ふらつきなどを考慮してより広幅員の通行帯を採用するよう考慮されている。なお、この広幅員の通行帯は、車の交通量が多いかまたは速度が速い場合に選択されることとなっています。

一般道の専用空間の種類	自転車専用通行帯	8 インチ幅の縞模様と自転車記号で指定された道路の部分。自転車が専用で移動することが保障されている。
	広幅員自転車専用通行帯	広幅員自転車専用通行帯、緩衝帯付き自転車専用通行帯、自転車追い越し専用通行帯、カラー自転車専用通行帯、時間限定自転車専用通行帯 これらの新しい種類の自転車専用通行帯は、自転車利用者に対して、より多くの自転車交通容量とより快適な走行環境を提供しうる。
	自転車道	車道に接しているが、自転車交通からは物的障壁や他の分離方法で分離されている自転車専用通行空間
一般道の混在空間の種類	自転車優先道路	自転車の優先通行権のある道路
	自転車誘導通行帯	自転車には優先権があるが、強制的ではない。自動車は近くの車を追い越すために、自転車専用通行帯に進入してもよい。
	質の高い共有道路	自転車に優先権は与えられていないが、数々の工夫で自転車の移動を円滑にする。
一般道以外の空間	トレイル（自転車散策道）	緑地の中、川沿いや廃線跡など道路以外の自然的環境類似の場所にある自転車道で、日本のレクリエーション用の自転車（歩行者）専用道に近い。ただし、我が国ではレクリエーションやサイクリングのものとして活用されているが、これを既存の都市内ネットワークと直結させて、低ストレスの都市の移動空間として利用するものである。

出典：ポートランド自転車計画 2030 に基づき古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)整理



資料：古倉宗治(市自転車政策アドバイザー)

広幅員自転車専用通行帯の種類 例

①広幅員レーン

2~2.5mの幅員
高齢者、並走等を可能に

②時間限定レーン

自転車専用通行帯を7-9時と15-19時、その他の自転車交通量の少ない時間帯は車の路上駐車帯

自転車ネットワークの密度を確保する

1 密度という質の側面も重要視するお

ポートランドの自転車計画では、延長及び、きわめて細かい密度のネットワークを形成している点が重要となっています。右図の2030年の計画では、自転車が最寄りのネットワークにわずかな距離でたどりつけるように密度をきめ細かく設定しています。

2030年における自転車走行空間のネットワークは800フィート(244m)ごとに設けるとしています。これは、一般の自転車走行空間のネットワークであり、このなかに次の低ストレスのネットワークという質的にレベルの高いネットワークを含んだものです。

2 低ストレスの自転車走行空間の密度を高める

ポートランド市の空間設計の基本的コンセプトは、新しい自転車利用者を誘引するために、低ストレスの自転車空間というより質の高い空間の割合を増やすことにあります。このために、世界最良の空間設計の基本原則を5つ挙げています。

それぞれは、当然の項目ではあるが、このような基準を明確に思想として前面に出して明示している点が優れています。

- ・基本＝3マイル以下の移動は自転車の方が魅力的になる環境整備
- ・20分近隣住区は自転車を主体
- ・あらゆる施策に自転車活用を検討することを基本方針

○ネットワーク計画



ポートランド自転車計画における現状図と2030年の自転車ネットワーク

安全性・快適性・魅力性・直接性・結合性

3 優先順位を決めプログラムの的に整備する

ポートランドでは、次のような優先順位や整備手順を設定し、目的にあったプログラムを設定しています。

ポートランドの優先順位と整備手順

- ① 地域や街の中心部、メインストリート、雇用の中心地、商業地区、乗り換え地点、駅、公共施設、学校、公園、娯楽施設などのニーズの高い地点へアクセスする自転車ネットワークを優先します。
- ② 現在あるネットワーク計画の完成のために不足する路線のリストを定期的に評価し、その完成のための優先順位を決めます。
- ③ ポートランド全域の近隣地区では、地区内の移動を自転車でまかなうため、低ストレスの自転車ルートの体系を構築して整備します。

このような戦略的なプログラムでネットワーク形成を進めて、前頁の図のネットワーク計画のようなきわめて細かい驚異的な密度が徐々にできあがることとなっています。

4 まちづくりとリンクした自転車ネットワークの段階別構成

ポートランドの自転車ネットワークは、まちづくりと一体としてセットされています。すなわち、コンパクトなまちづくりのコンセプトとして「20分近隣住区」を導入して、この中で都市住民は主要な日常用務を足すことができることとし、この移動を自転車によるものとするとしています。

そしてこの場合において自転車走行空間の分類として、主要幹線自転車道、幹線自転車道、地域自転車道、自転車地区という機能の段階に応じた構成が示されています。

主要幹線自転車道は、都市の主軸として配置され、1マイル(約1600m)程度ごとに配置されています。

幹線自転車道は、その間に1~2本程度配置され、地域自転車道はそれ以外の道路です。

自転車地区は、商業的、文化的、公共的、レクリエーション的な施設が密度高く集中する地区で、行政が車よりも自転車による移動をしやすくするべき面的な地区です。その地区内の全道路において自転車による目的地へのアクセスが可能となる優れた自転車環境が提供されます。

このように都市内のどこにいても、そこから一定の短距離以内に低ストレスの自転車走行空間にたどりつけるネットワーク形成と、近隣住区での利用とのリンクを重視しながら自転車走行需要を適正に処理できる段階別の自転車走行空間の形成を目指しています。これが真の意味の自転車まちづくりであるとも言えます。このような点も今後の我が国の課題です。