

2 浜松市の自転車に関する現状及び課題、計画の基本方針

2-1 浜松市の自転車に関する現状及び課題、特徴

1) 人口の推移

本市の人口は約 79.8 万人（平成 27 年（2015 年）国勢調査）であり、平成 22 年（2010 年）より減少に転じました。

高齢化率は平成 27 年（2015 年）時点で 26.4%ですが、令和 12 年（2030 年）には 32.0%と約 3 人に 1 人が高齢者になると見込まれ、健康寿命の延伸に向けた健康増進の取組みが求められます。

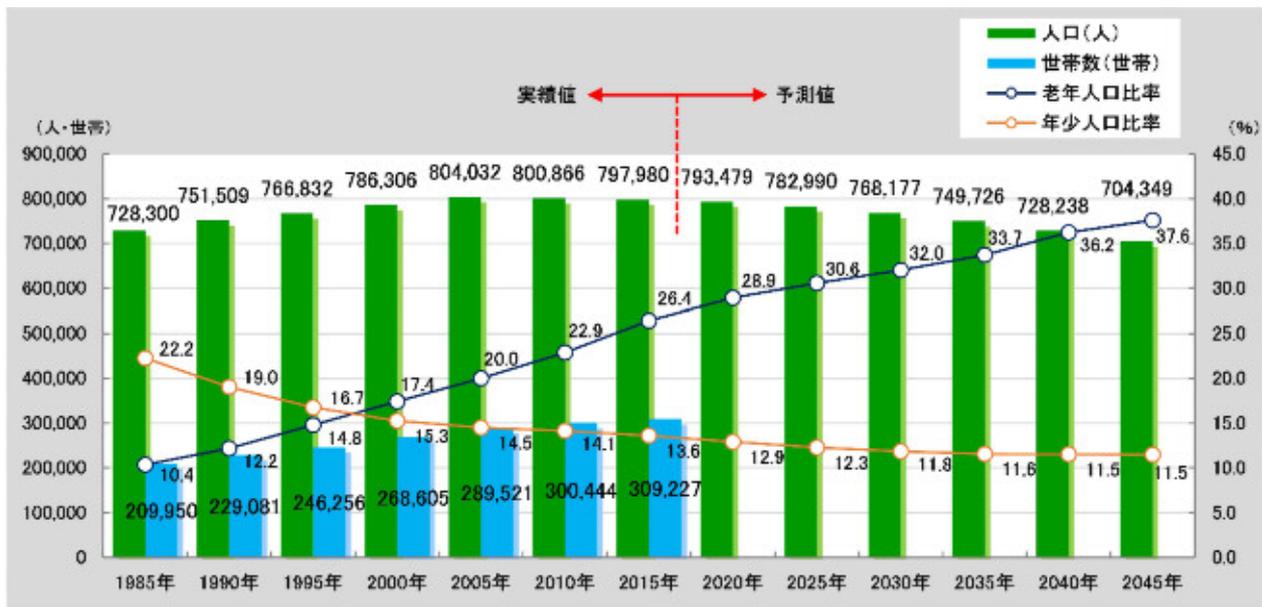


図 3 人口の推移と予測

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30 年推計)」

2) 市街化の動向

D I D（人口集中地区）面積は平成 27 年(2015 年)で約 85.4k m²、D I D人口は約 47.5 万人となっており、これまで拡大が続いてきたD I D地区面積が減少に転じました。

今後は都心や市街地において特に人口密度が低下すると予測されており、コンパクトなまちづくりにより都市の活力を維持するためにも、移動手段として自動車だけでなく、自転車利用や公共交通機関との連携も含めた利便性確保が必要になります。

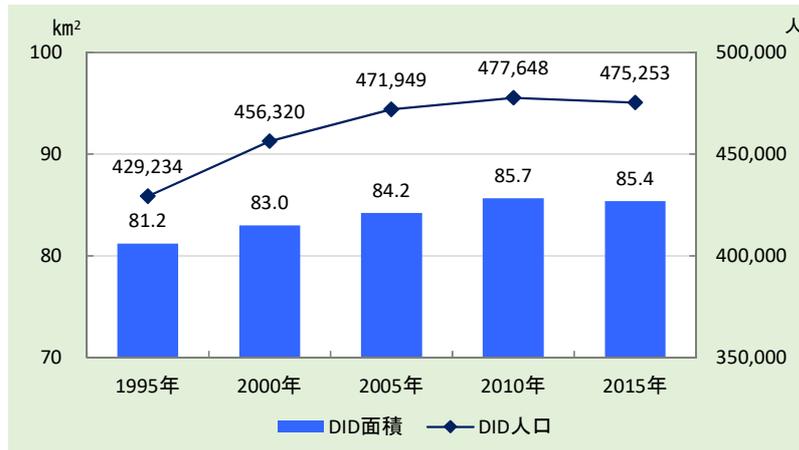


図 4 DID(人口集中地区)区域面積及び人口の推移

資料：国勢調査

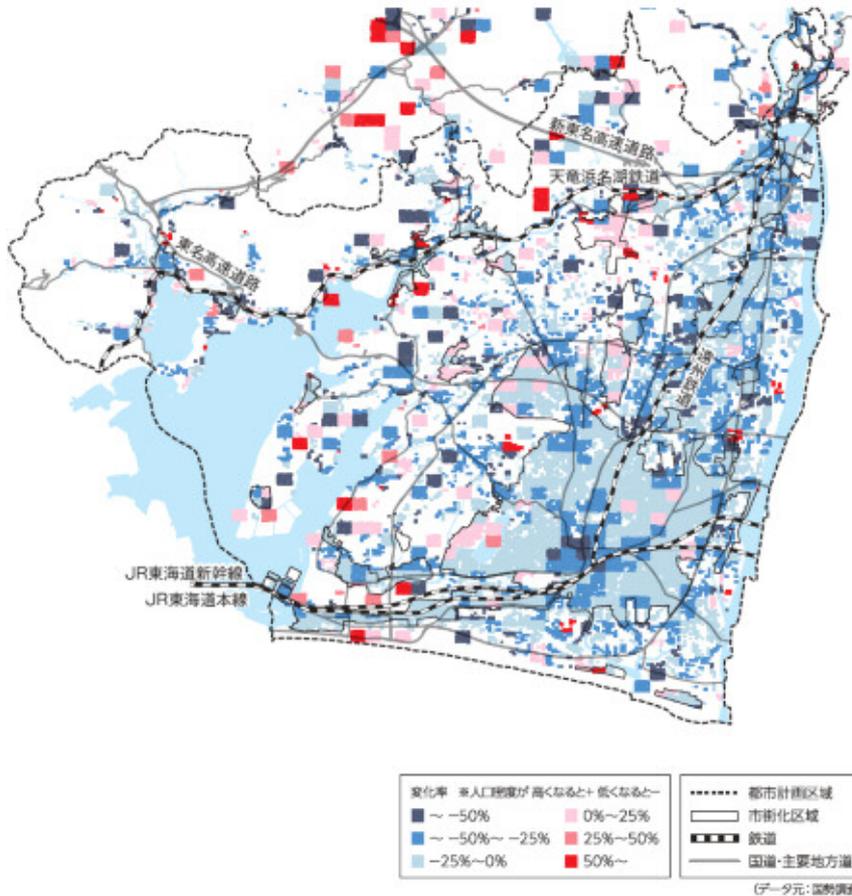


図 5 人口密度の変化率(2015年から2045年)

資料：浜松市立地適正化計画 (2019年3月)

3) 地形

本地域は、天竜川下流域の平地に続き、遠州灘に至る地域である。平地部には中心的都市部が形成され、その西には浜名湖が広がり、海・山・川・湖の多彩な自然に恵まれています。

天竜川の扇状地については、標高は10m未満のところ平坦に広がりを見せています。これらの平坦地の西側には、天竜川の扇状地が隆起して形成された三方原台地が広がり、台地から南は海食崖、東は河岸段丘となっているため、平坦地からこれらに向う勾配は急になっています。

自転車の利用形態や目的は、通勤・通学や買い物等の日常利用が主となる都市部では通勤・通学や買い物等の日常利用、浜名湖周辺及び山地部では観光・サイクリング等が主になることが想定されます。

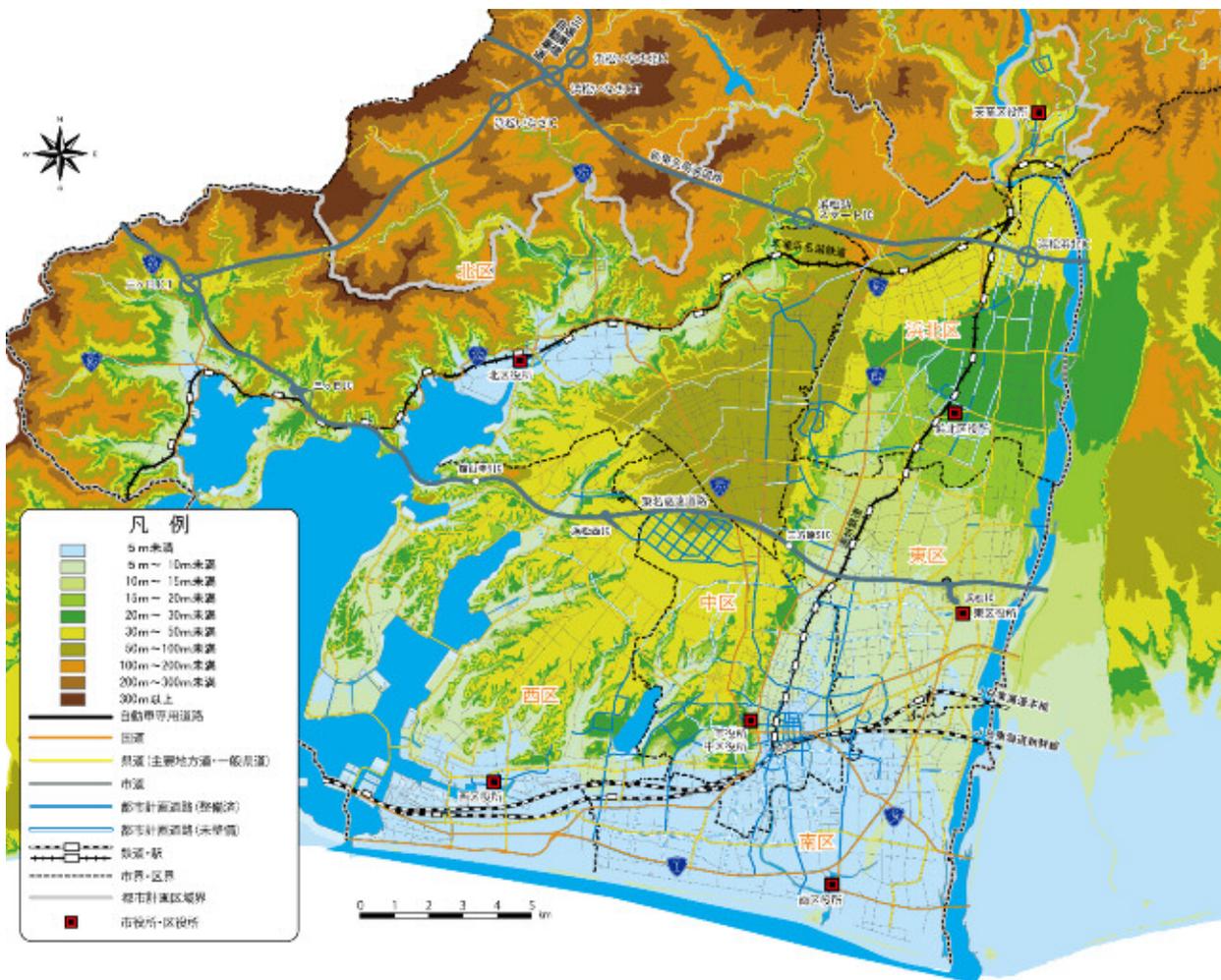


図 6 標高図

4) 交通体系

本対象地域は、J R浜松駅周辺地区を中心とした県西部の中核拠点と、その周辺部に分散配置された都市拠点、地域拠点から構成される都市構造となっています。

交通体系については、J R東海道新幹線、J R東海道本線等の鉄道、東名・新東名高速道路、国道1号等の国土レベルの道路が東西方向に横断しています。

この、東西方向を中心とした広域交通の他に、公共交通は、J R浜松駅を中心に鉄道とバスで骨格が形成されています。

今後の本格的な高齢社会の到来、地球温暖化対策への対応などの社会経済情勢を踏まえると、過度に自動車交通に頼らない交通体系の構築が重要課題であり、自転車は、公共交通との連携も含めた利便性確保が求められます。

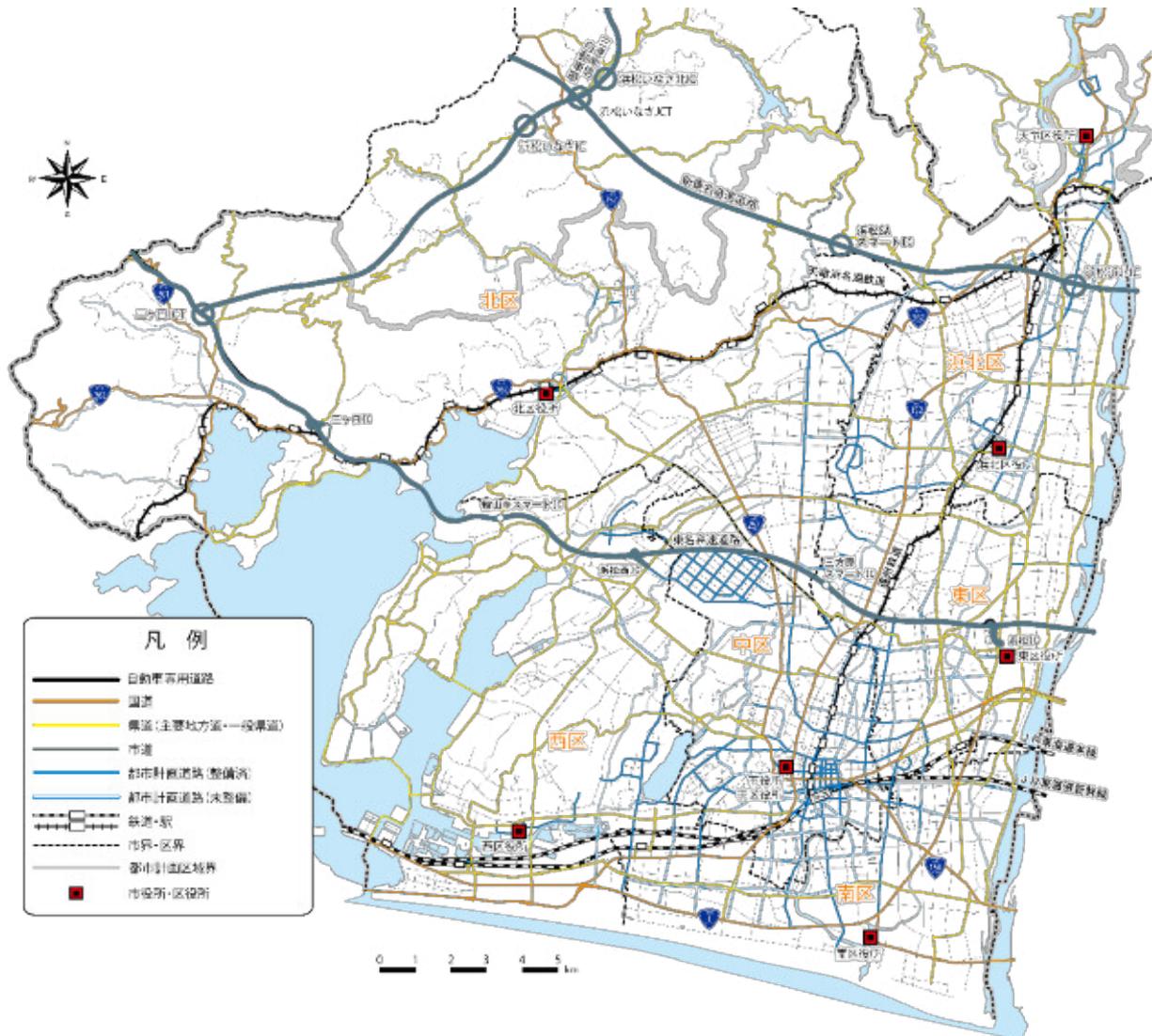


図 7 交通網図

5) 交通手段の割合

都市の郊外化を背景とし、年々、自動車利用は増加傾向にあり、平成 19 年（2007 年）での自動車の分担率は約 67%となっています。一方、徒歩、自転車、公共交通などの利用は減少傾向にあります。

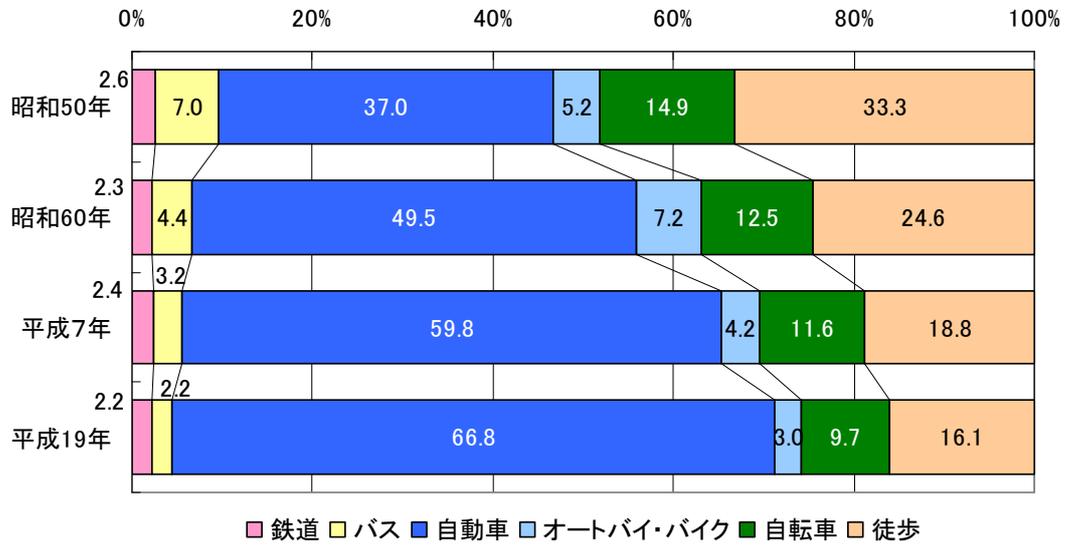


図 8 代表交通手段分担率の推移

資料：第 1～4 回西遠都市圏総合都市交通体系調査

所要時間ランク別代表交通手段構成では、5 分以内の短時間トリップについても自動車の分担率が 6 割を超え、身近な移動においても自動車に依存していることが伺えます。急速な高齢化を背景に、モビリティ・マネジメントの取組等が求められます。

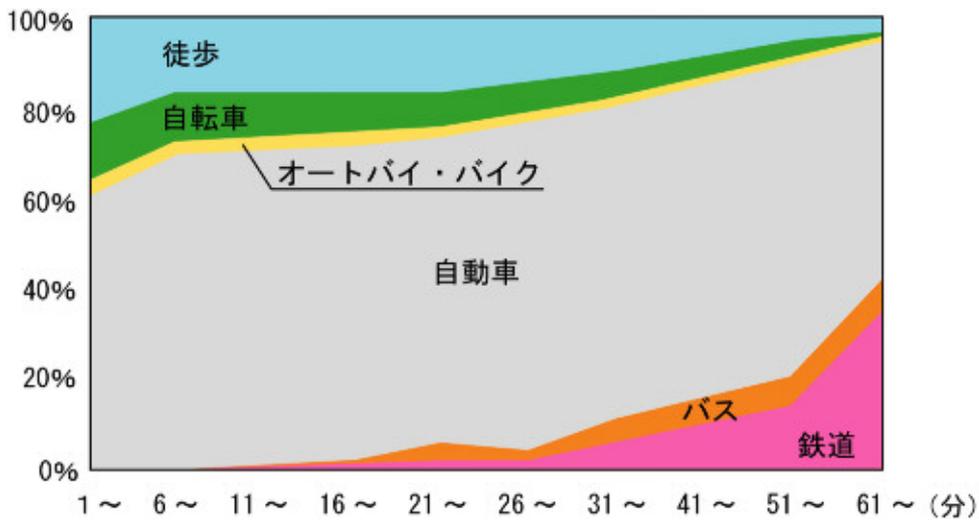


図 9 所要時間ランク別代表交通手段構成

資料：第 4 回西遠都市圏総合都市交通体系調査

6) 道路の混雑状況

浜松市中心部周辺では、混雑時の旅行速度が 20km/h 未満の区間が多く、主要渋滞箇所指定されているなど、自動車交通の集中による市中心部の渋滞が課題となっております。

また、国道 152 号市役所前交差点付近の混雑時旅行速度は平成 17 年(2005 年)にピークを迎えた後、旅行速度は低下傾向にあります。特に中心市街地の道路混雑が顕著となっており、これらによる渋滞緩和、解消が課題です。

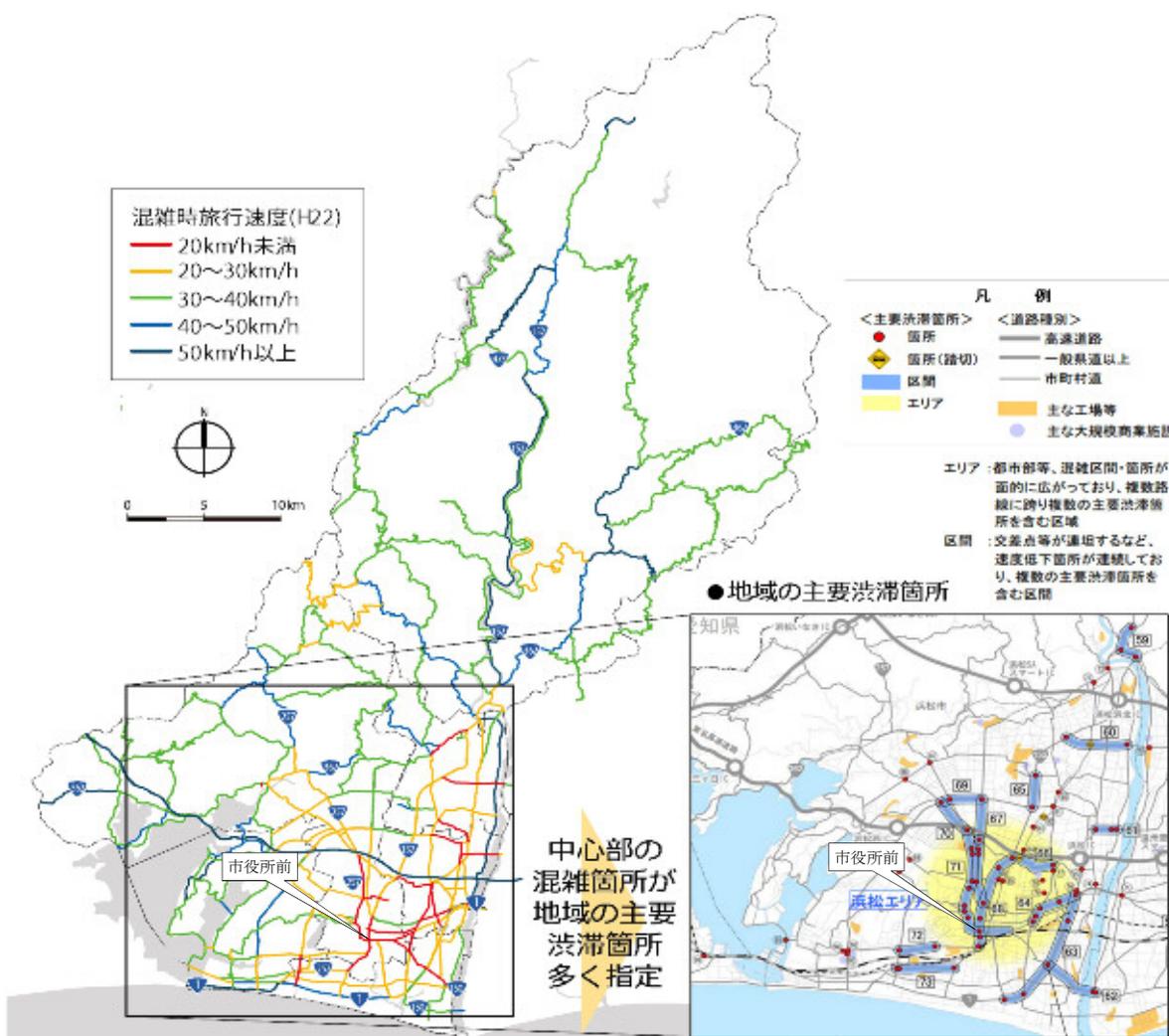


図 10 幹線道路の渋滞状況

資料：「地域の主要渋滞箇所の公表について」

国土交通省静岡国道事務所(平成 25 年 1 月 22 日記者発表資料)

表 1 国道 152 号(市役所前混雑時旅行速度の変遷)

調査年次	混雑時旅行速度 (km/h)
H6	17.8
H9	18.1
H11	22.0
H17	26.7
H22	16.5(上り) 21.5(下り)
H27	13.6(上り) 14.9(下り)

7) 環境

本市の二酸化炭素排出量の全部門に対する運輸部門の割合は、約 27.1%と全国の 19.1%を大幅に上回っています。自転車の利活用が進むことで、環境負荷低減の低減につながります。

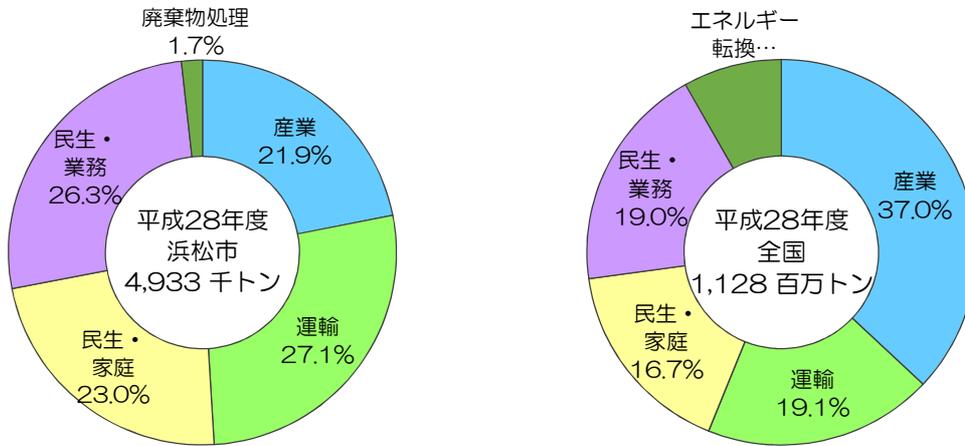


図 10 部門別二酸化炭素排出量(平成 28 年度)

資料：2016(平成 28)年度の浜松市域の温室効果ガス排出状況について 浜松市環境政策課
2016(平成 28)年度の温室効果ガス排出状況について 環境省

8) 交通事故の発生状況

浜松市の過去 10 年間の自転車関連事故の件数は、平成 23 年（2011 年）をピークに減少傾向でしたが、平成 29 年（2017 年）には増加に転じました。死者数は、多い年で 5～6 人となっています。



図 12 浜松市の自転車関連事故の推移

資料：交通年鑑(静岡県警察本部)

平成 30 年（2018 年）の人口 10 万人当たりの自転車関連事故件数は、浜松市が静岡県を大幅に上回っており、より効果的な事故防止対策の立案・実施が必要です。

時間帯別の人身事故発生状況は、7・8 時台、17・18 時台の通勤・通学時間帯が特に多くなっています。市民は、このことを認識し、通勤・通学時間帯の移動については、交通安全意識の向上に特に努める必要があります。

表 2 平成 30 年(2018 年)自転車事故件数 区別・人口 10 万人当たり件数

	平成 30 年 人口 (人)	平成 30 年自転車事故件数(件)		平成 30 年自転車事故死者(人)	
			10 万人当たり(件)		10 万人当たり(人)
静岡県	3,659,000	3,992	109.1	19	0.52
浜松市	794,025	1,055	132.9	2	0.25

資料：国勢調査、平成 30 年交通年鑑(静岡県警察本部)

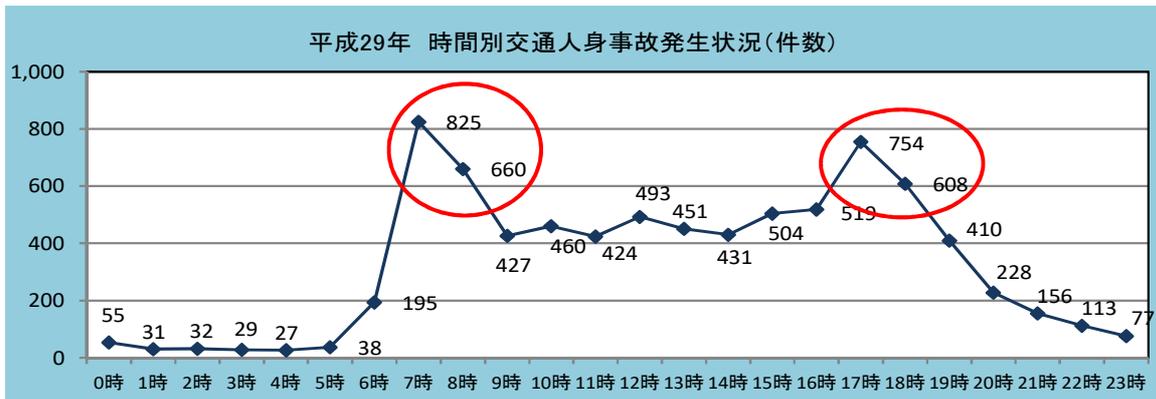


図 13 平成 29 年(2017 年) 時間帯別交通人身事故発生状況

9) 観光の状況

本市の観光交流客数（宿泊客と観光レクリエーション客の合計）の推移は増加傾向にあり、県内に占めるシェアも高まっています。

本市には浜松城等の歴史文化資源、浜名湖等の自然観光資源が豊富に存在し、自転車に関する主な観光資源としては、爽快な湖畔ツーリングが楽しめる浜名湖周遊自転車道があります。

自転車道沿線周辺の三ヶ日駅前、気賀駅前、舘山寺温泉、舞阪町などに点在する自転車ターミナルには、シェアサイクルが用意されているなど、自転車を活用したツーリズムの基盤も整いつつあり、毎年3月には浜名湖サイクルツーリズムが開催されるなど、地域の盛り上がりを見せております。

また、市中心部では、JR浜松駅近くの浜松魅力発信館「The Gate Hamamatsu」内においても平成30年（2018年）からシェアサイクルショップが運営開始され、自転車を活用したツーリズムの機運が高まってきています。

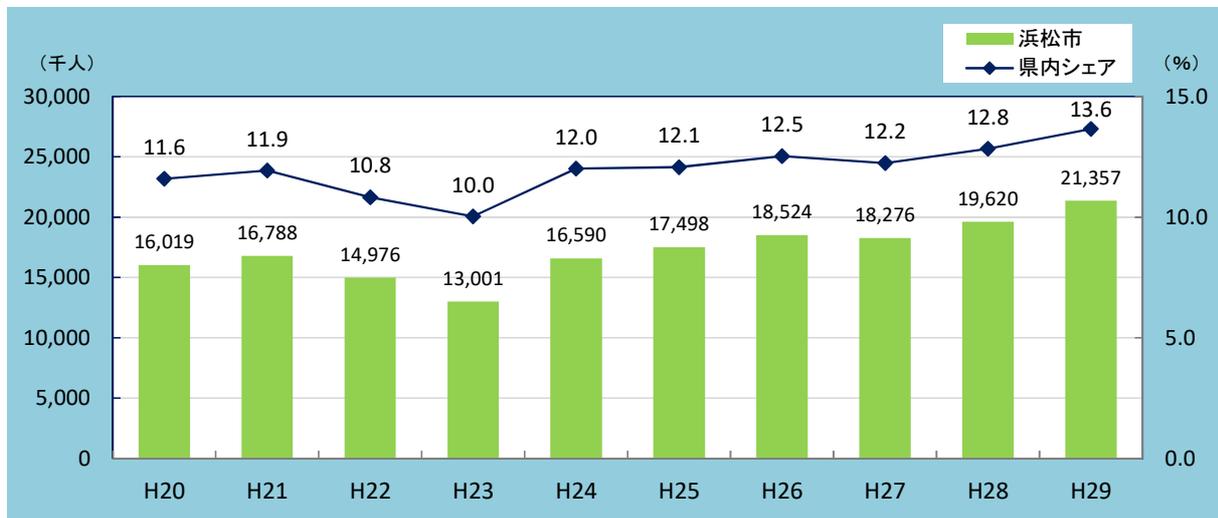


図 114 観光交流客数の推移

資料：静岡県観光交流の動向

※観光交流客数は宿泊客と観光レクリエーション客の合計

※県内シェアは静岡県に対する浜松市の割合

10) 自転車通行環境の整備状況

浜松市は、平成 25 年（2013 年）8 月に「浜松市自転車走行空間等整備計画」を策定し、自転車のネットワーク計画を策定し、自転車通行空間の整備を進めてきました。

自転車ネットワーク路線は、以下の基幹ネットワーク、目的別ネットワークから構成されています。

○ 基幹ネットワーク

- ・大規模自転車道等（太平洋岸自転車道（構想路線）、浜松御前崎自転車道・浜名湖周遊自転車道、自転車歩行者専用道路）及び浜松市総合交通計画において、本市の道路ネットワークとして位置づけられた道路のうち、高規格幹線道路と自動車専用道路を除く 5 環状 11 放射道路

○ 目的別ネットワーク

- ・基幹ネットワークを補完するために、それぞれ目的となる施設等を結ぶ主要な道路を位置づけた下表の 3 つのネットワーク

表 3 目的別ネットワークの種類とアクセスする施設、補完する道路等

目的別ネットワーク	アクセスする施設等	補完する道路等
健康・スポーツ・レクリエーション・観光ネットワーク	スポーツ施設、公園、観光施設	<ul style="list-style-type: none"> ・馬込川沿いの堤防道路、佐鳴湖の周遊道路等を設定する。 ・基幹ネットワークと重複するが、大規模自転車道等、天竜浜名湖鉄道沿いの国道 362 号、天竜川河川敷内に新たに自転車道を設定することにより、都市計画区域内の周遊するネットワークを形成する。
通勤・通学・買物ネットワーク	就業地、大学、高校、商業施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模工業・商業地と住宅地をつなぐ道路及び基幹ネットワークの代替となるような道路（市道布橋住吉 1 号や遠州鉄道沿いの電車通り（市道曳馬中田島線等））を設定する。
生活系ネットワーク	公共施設等新市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・浜松市都市計画マスタープランにおける都心、副都心、地域交流拠点、地域生活拠点内のエリアにおいて設定する。

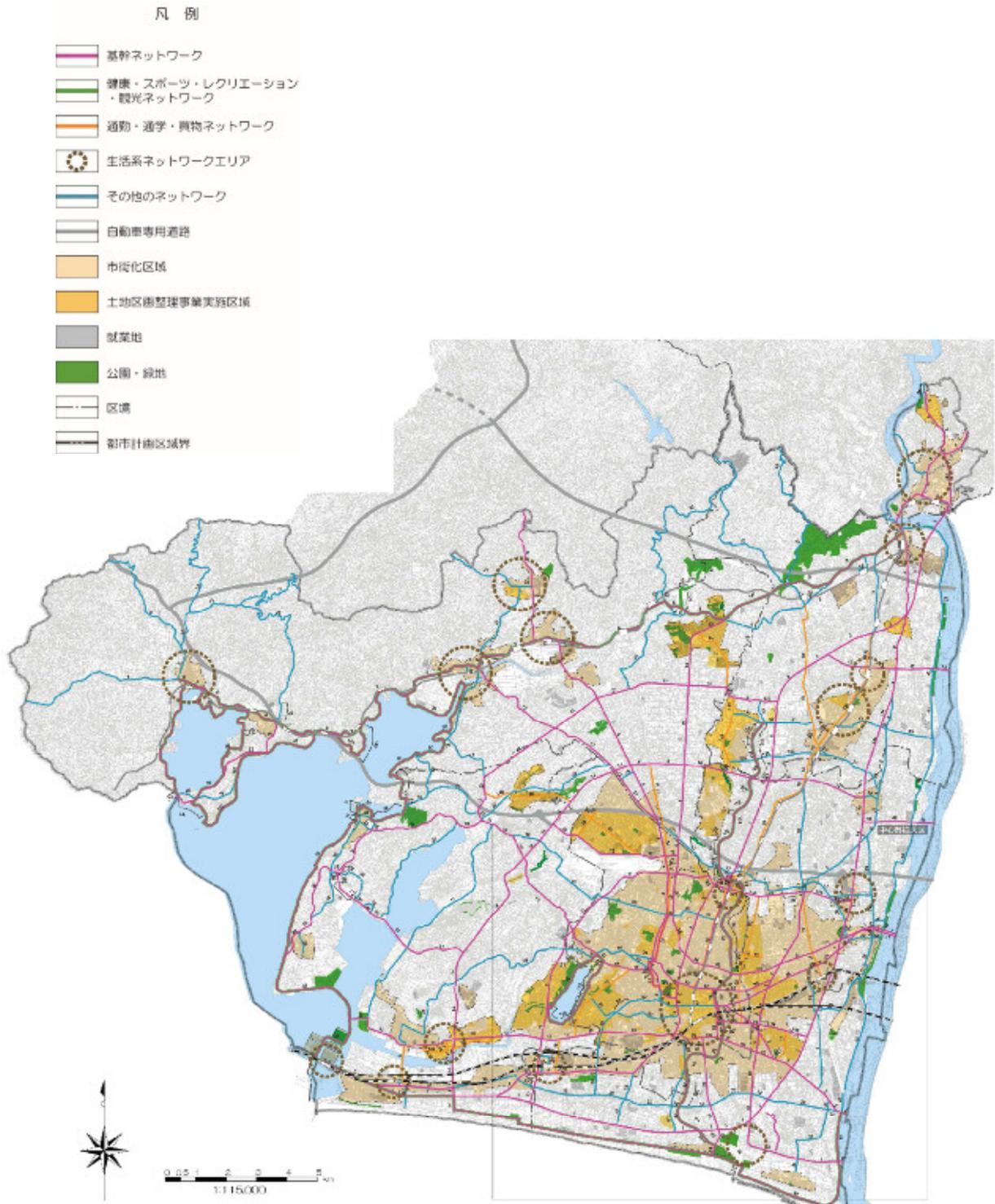


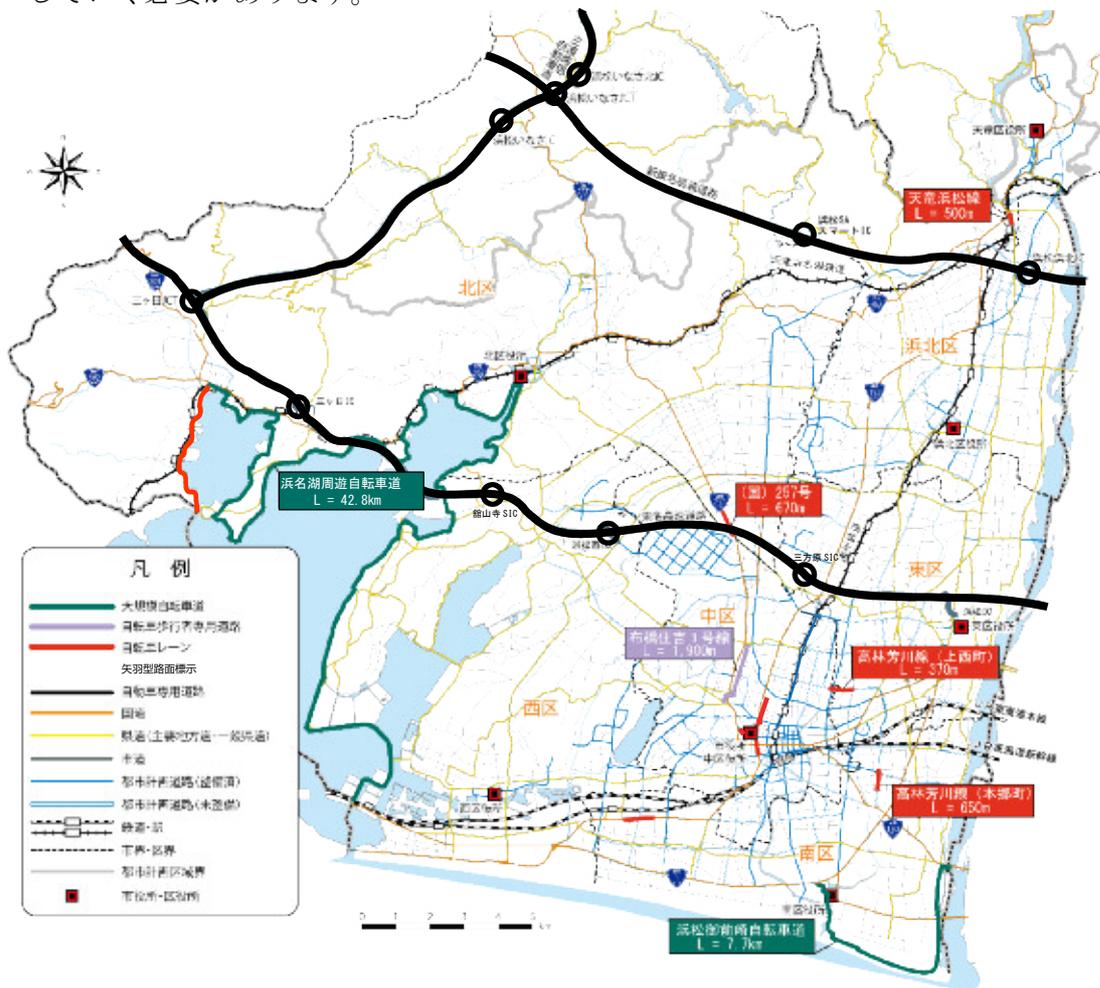
図 15 自転車総合ネットワーク図

資料：浜松市自転車走行空間等整備計画(H25.8)より太平洋岸自転車道構想(R1.9 時点)を反映

本市の自転車専用道路は、天竜川河口付近の天竜川及び遠州灘沿いに、一般県道浜松御前崎自転車道線が 7.7km、浜名湖沿岸に一般県道浜名湖周遊自転車道線が 42.8km 整備されています。

自転車専用通行帯（自転車レーン）は市道高林芳川線において、南区本郷町で 650m、東区上西町で 370m、北区初生町の国道 257 号で 670m、天竜区西鹿島の主要地方道天竜浜松線で 500m と 4 箇所整備されています。また、車道上に矢羽根型路面標示は、南区可美の国道 257 号で 720m、中区伝馬町～中区連尺町の国道 257 号で 300m、中区連尺町～中区中沢町の国道 152 号で 1.4km、北区三ヶ日町の国道 301 号で 4.0km、中区元城町～中区鹿谷町の市道中央住吉線で 600m と 4 箇所が整備されています。

自転車の利活用を促進するためには、これまで以上に計画的に自転車通行空間の整備を推進していく必要があります。



浜松御前崎自転車道



東区上西町 自転車レーン



中区伝馬町～中区連尺町
矢羽根型路面標示

図 16 自転車通行空間の整備状況図

11) 大規模サイクリングルート（モデルルート）

(1) 太平洋岸自転車道（構想）

太平洋岸自転車道構想は、千葉県銚子市を起点とし、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を通り、和歌山県和歌山市を終点とする延長約 1,400 km の自転車道です。昭和 44 年に全体構想が発表され、浜松市では浜松御前崎自転車道の一部区間の整備等が進められてきました。

令和 2 年（2020 年）夏の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、国と関係自治体から構成される太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会が令和元年 9 月（2019 年）に設立されました。

太平洋岸自転車道の整備アクションプラン(令和元年 12 月)に基づき、市モデルルートとして、サイクリストの受け入れ、環境整備、魅力づくり、情報発信等に官民が連携して取り組んでいます。

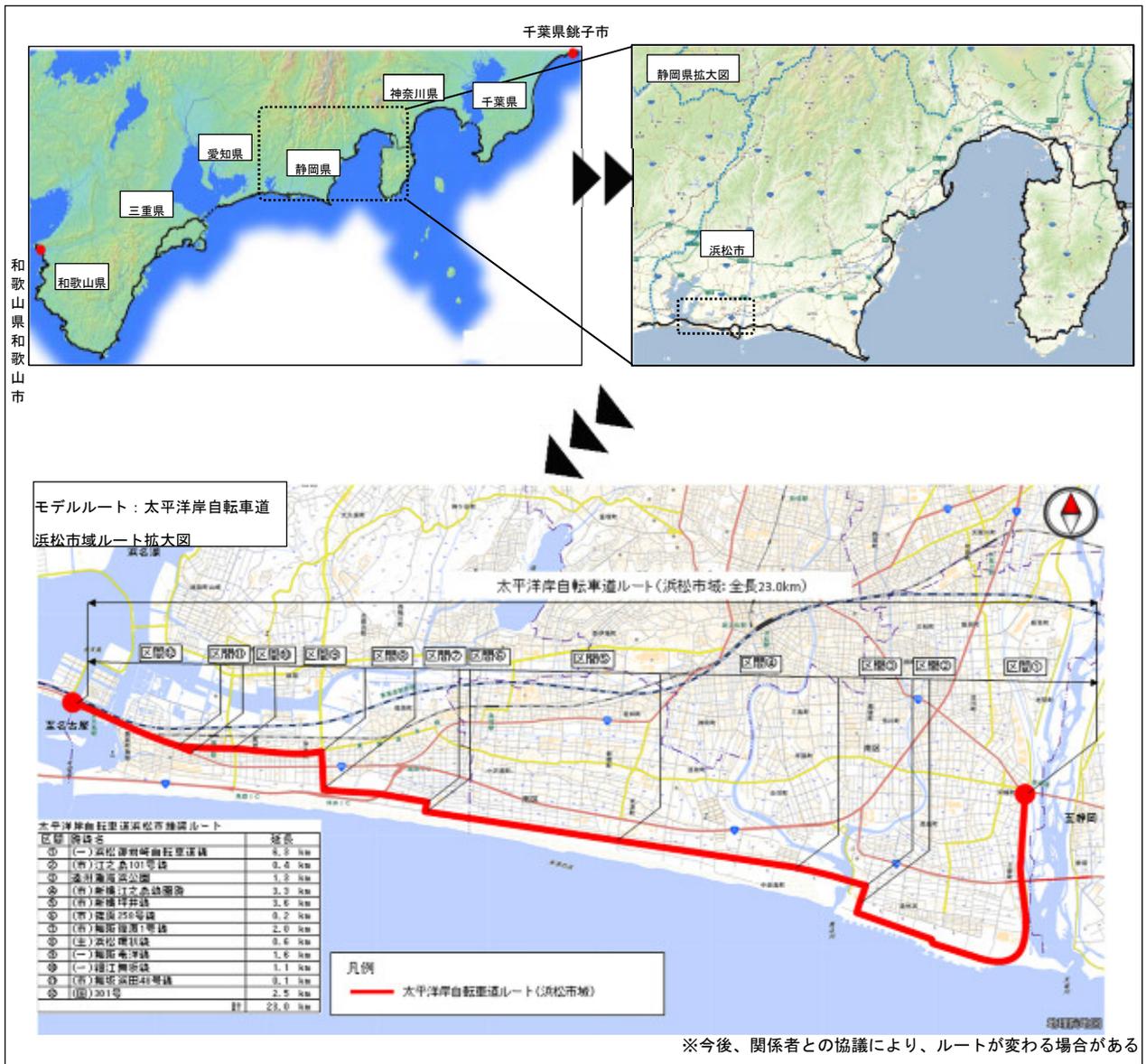


図 127 太平洋岸自転車道構想（令和元年（2019 年）9 月時点）

(2) 浜名湖一周サイクリングロード（ハマイチ）

浜名湖を一周するサイクリングロードは、浜名湖周遊自転車道、国道 301 号、その他道路などで構成されており、これらを総称して“ハマイチ”と呼ばれており、平成 19 年（2007 年）に風光明媚なサイクリングルートとして日本風景街道にも認定されました。

浜名湖のサイクルツーリズムに関する取組は、平成 20 年（2008 年）に官民が連携し設立した「浜名湖観光圏推進協議会」が策定した「浜名湖観光圏整備実施計画」に基づきおこなわれています。

これらの取組をさらに推進するための組織として、平成 27 年（2015 年）には「浜名湖サイクルツーリズム推進会議」が設立され、市モデルルートとして、サイクリストの受け入れ、環境整備、魅力づくり、ICTを活用した情報発信等、鉄道（天竜浜名湖鉄道）や舟運（浜名湖遊覧船）と連携した取組を行っています。



図 18 浜名湖一周サイクリングルート“ハマイチ”

【サイクリストの受け入れ、環境整備等取組事例】



図 19 路面表示と案内サイン



図 20 バイシクルピット（休憩所）



図 21 鉄道や舟運との連携

12) サイクスポーツ、健康

オートレース場や公園等を利用した自転車関連イベント（競技）が開催されています。



図 22 市民スポーツ祭 自転車競技の様子

資料：浜松市自転車競技連盟ホームページ

また、浜松市は、厚生労働省が調査した大都市別の健康寿命について平成 22 年（2010 年）、平成 25 年（2013 年）に引き続き平成 28 年（2016 年）も男女とも第 1 位になりました。

健康寿命が長寿の背景の一つとして、浜松市のくらしやすさ（市民就労率が高い、地域活動が活発である、気候や食、医療体制に恵まれているなど）が挙げられますが、市民一人一人がこのことを認識し、日頃から適度な運動・バランスの良い食事等、日々の健康づくりを見直していくことで健康寿命を延ばしていくことが大切で、これを市もサポートしています。

表 4 20 大都市の健康寿命トップ 5(2016 年)

順位	男		女	
	都市名	年齢	都市名	年齢
1	浜松	73.19	浜松	76.19
2	神戸	72.54	名古屋	75.86
3	静岡	72.53	相模原	75.35
4	名古屋	72.47	福岡	75.22
5	相模原	72.35	新潟	75.2

※20 大都市：全国 19 政令指定都市（2016 年は地震で被災した熊本市を除く）に東京都区部を加えた計 20 都市
資料：浜松市ホームページ

13) JR浜松駅周辺の市営駐輪場の状況

都心部の市営駐輪場は利用率が高く、これら全ての駐輪場について、最大駐輪台数が収容可能台数を超えています。駐輪場内は、煩雑に置かれた自転車で混雑しており、駐輪が困難な自転車が周辺歩道に放置される等、歩行者の通行の支障となっています。

また、次ページに示す通り、放置自転車禁止区域内の駐輪場の収容可能台数が増加傾向であるにも関わらず、放置自転車台数が減少傾向に無いことから、利用者のニーズに合った駐輪場の配置、駐輪容量、利用環境が整えられているとは言えません。

さらに、自転車の盗難事件が多発、駐輪場内の火災も発生していることから、駐輪場の「量」と「質」の改善が求められています。

表5 都心部の自転車駐車場利用状況

駐輪場名称	A 収容台数 (台)	B 最大 駐輪台数 (台)	ピーク 発生 時間帯	C 駐輪場 利用率 (%) B÷A	時間帯別駐輪台数							
					平成30年 9月26日(水)				平成30年 9月23日(日)			
					平日 6時	平日 10時	平日 15時	平日 20時	休日 6時	休日 10時	休日 15時	休日 20時
浜松駅東 自転車駐車場	588	713	平日15時	122%	513	681	713	479	364	364	592	451
浜松駅東第二 自転車等駐車場	171	258	平日10時	151%	109	258	227	160	95	162	169	122
浜松駅 自転車等駐車場	386	564	休日15時	146%	409	352	375	427	477	508	564	494
浜松駅西 自転車等駐車場	642	769	休日15時	120%	575	644	627	649	631	718	769	673
鍛冶町 自転車駐車場	10	19	平日15時	190%	7	16	19	18	10	16	17	12
ザザシティ前 自転車駐車場	100	136	平日20時	136%	22	94	125	136	20	90	87	55
ザザシティ南 自転車駐車場	33	65	平日20時	197%	13	47	48	65	6	30	35	40
第一通り駅 自転車駐車場	253	307	平日20時	121%	172	218	174	307	174	219	249	236
遠州病院駅 自転車駐車場	253	258	休日20時	102%	257	175	174	255	244	235	256	258
新浜松駅南 自転車駐車場	100	200	休日15時	200%	106	176	173	148	143	165	200	139
合計	2,534	3,289		130%	2,183	2,661	2,655	2,644	2,164	2,507	2,938	2,480

資料：平成30年度浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画策定業務「駐輪台数調査」

資料：平成30年度(2019年度)浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画策定業務「駐輪台数調査」

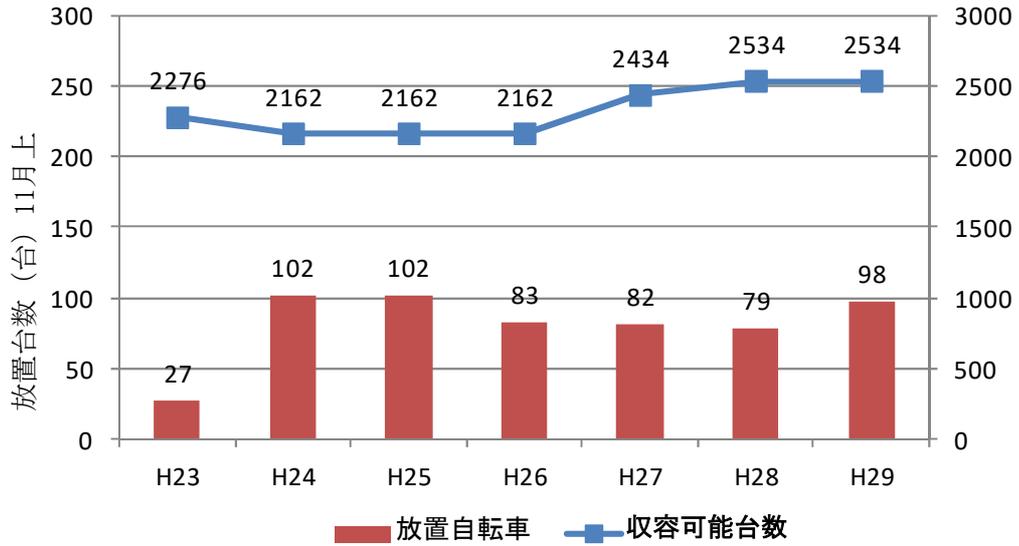


図 23 放置自転車禁止区域主要地点における放置台数と収容可能台数

資料：浜松市資料（各年度5月、1ヶ月当たりの放置台数）

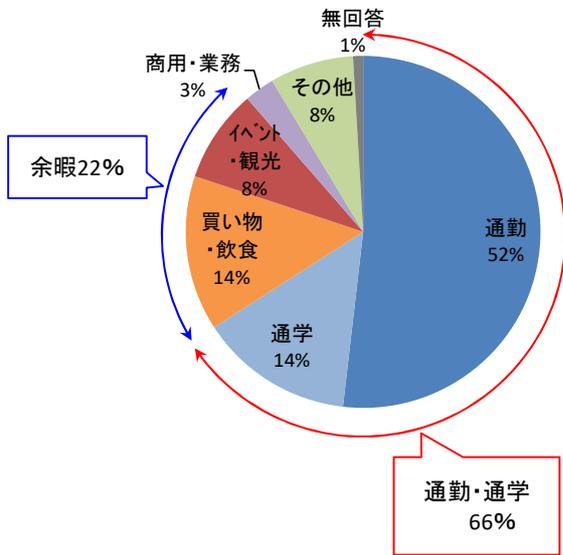


図 24 放置自転車禁止区域(赤色)・規制区域(黄色)

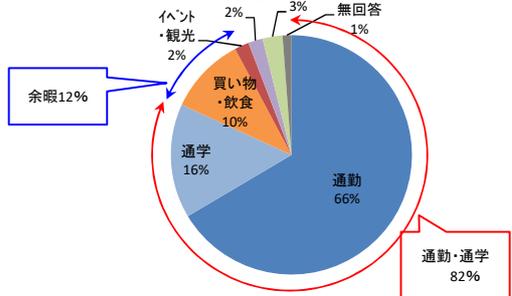
都心部で駐輪している人の利用目的は、平日、休日ともに「通勤」「通学」が多く、駐輪後の目的地と自転車利用の出発地は「自宅から駅」が多くなっています。

また、駐輪時間は「6時間超、18時間以下」が約6割と、朝から夜まで駐輪するような長時間利用が多くなっています。

全体 (N=548)



平日 (N=259)



休日 (N=289)

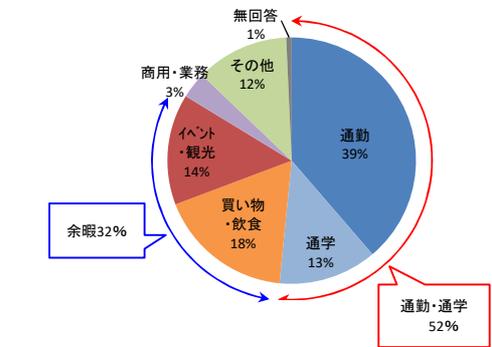


図 25 自転車等を利用した主な目的

資料：浜松駅周辺駐輪状況アンケート (H30.9)

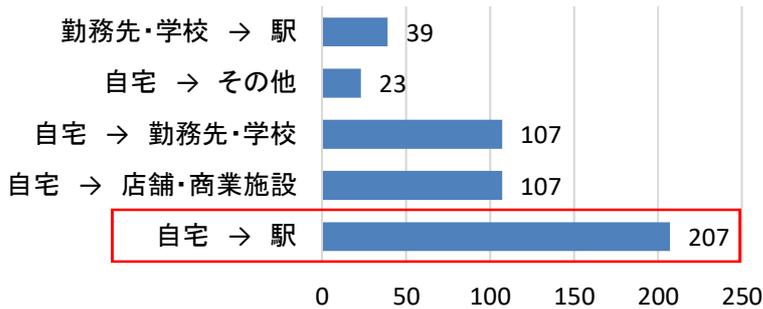


図 26 駐輪後の目的地と自転車利用の出発地
(平日・休日各1日計、上位5位)

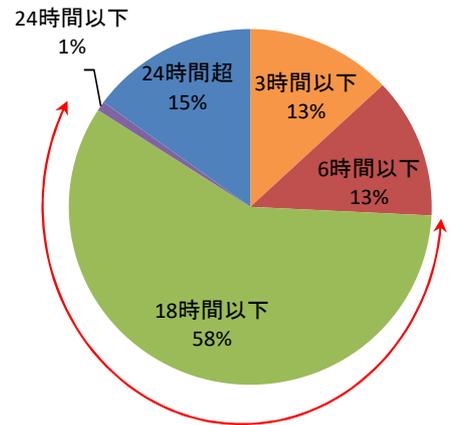


図 27 駐輪時間
(平日・休日各1日計)

資料：浜松駅周辺駐輪状況アンケート (H30.9)

14) 郊外部における駐輪場の状況

郊外部（J R浜松駅、遠州鉄道鉄道線新浜松駅周辺を除く）では、鉄道駅全 52 駅中 32 駅に駐輪場が設置され、バス停の周辺 36 箇所に駐輪場が設置されるなど、公共交通機関の利用促進の一環として、サイクル&ライドの普及促進に取り組んでいます。

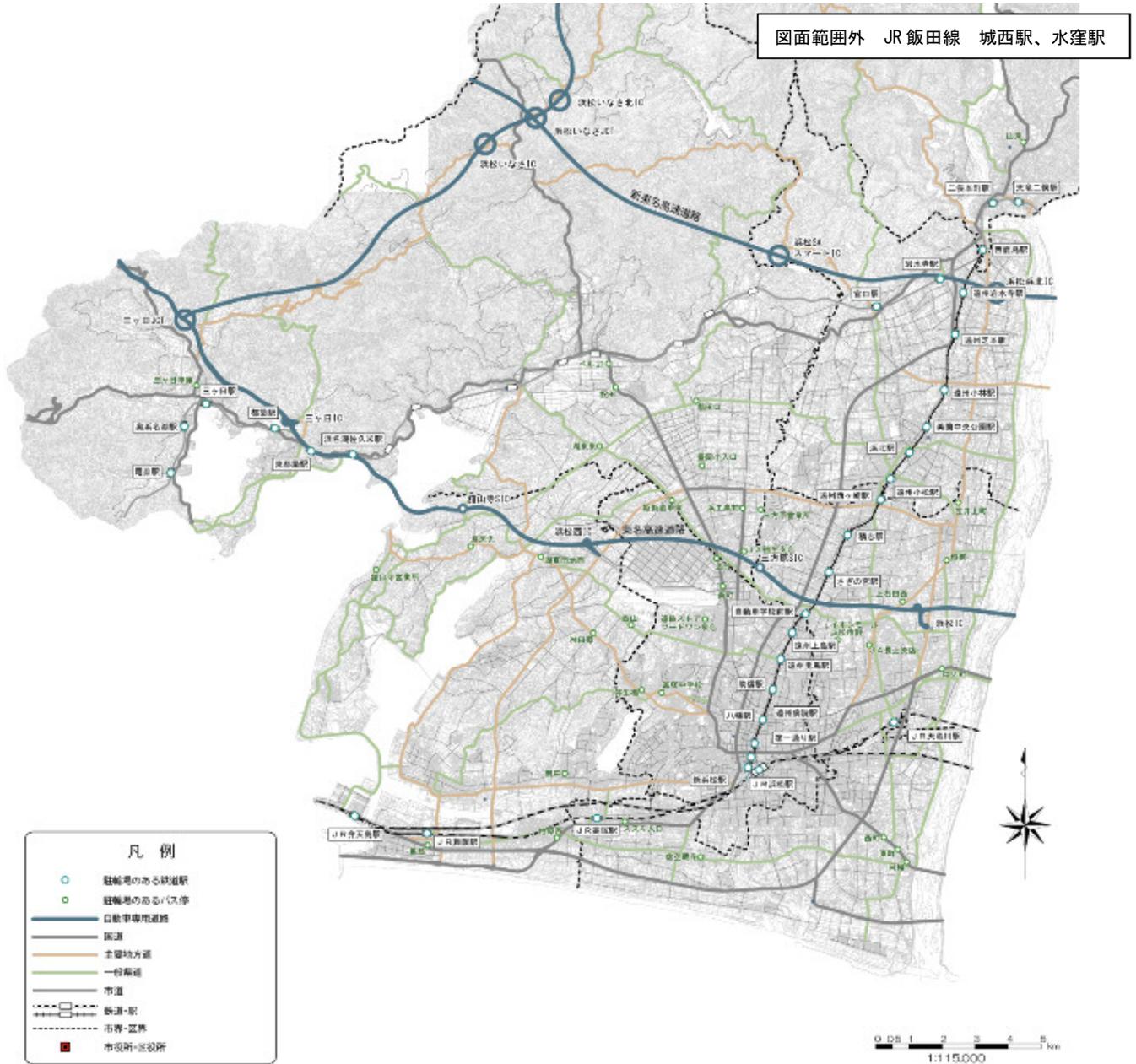


図 28 鉄道駅・バス停における駐輪場設置状況(平成 30 年(2018 年)4月1日現在)

15) 市民意向

ここでは、平成 23 年（2011 年）10 月～11 月に行われた市民アンケート調査・高校生アンケート調査、平成 31 年（2019 年）1 月に行われた広聴モニターアンケート調査を基に市民意向を整理します。

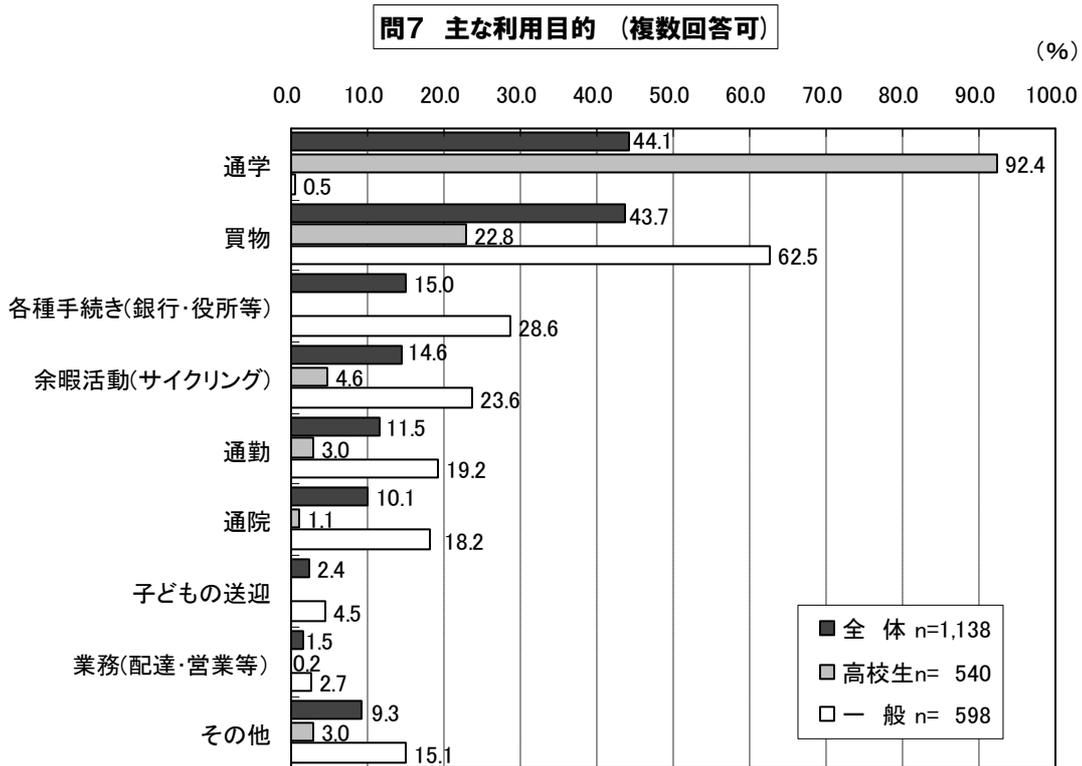
■ 自転車の主な利用目的（複数回答可）

- ・ 高校生は通学が約 9 割、一般は買物が約 6 割であり、利用目的に大きな差がある。
- ・ 一般において通勤の利用は約 2 割と、買物などに比べて少ない。

自転車を主な交通手段としている高校生では、約 92%が「通学」利用である。次いで、「買物」の約 23%となっている。

一般の自転車を利用している人のうち、最も多いのは「買物」利用であり、約 63%である。次いで、「各種手続き(銀行・役所等)」の約 29%、「余暇活動(サイクリング)」の約 24%となっている。「通勤」に利用している人は約 19%となっている。

「その他」の記述は、「学校行事」、「集会」、「農作業」、「習い事・塾」、「部活」、「遊び」、「体力づくり」、「ゴミ出し」等であった。



資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

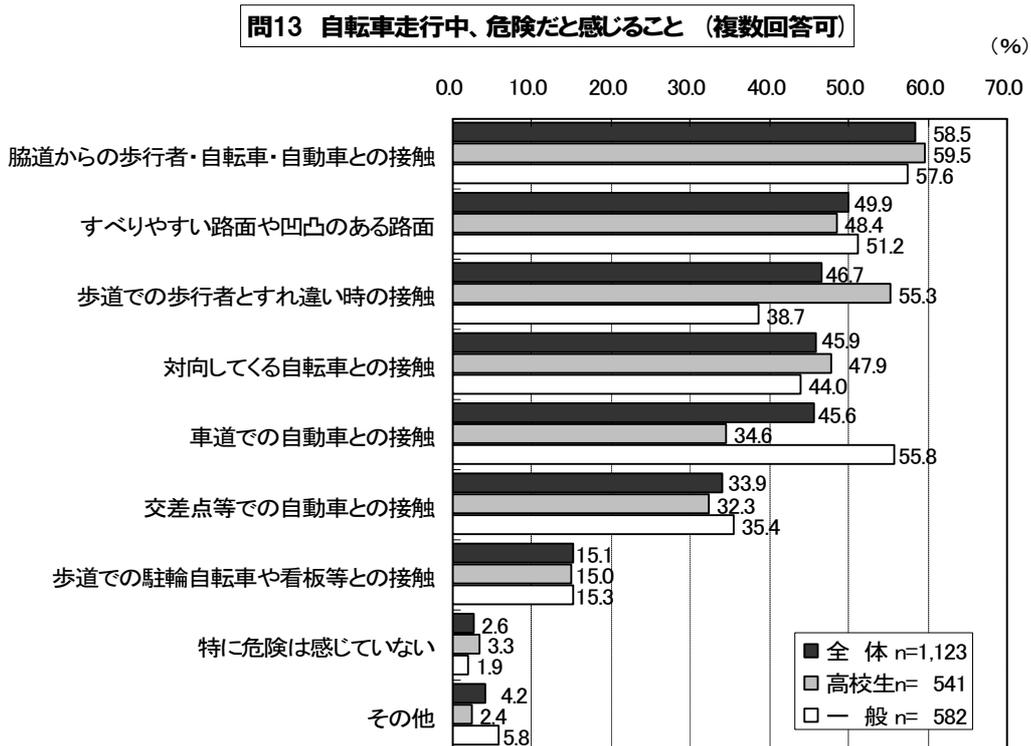
■ 自転車走行中、危険だと感じること（複数回答可）

- ・ほとんどの人が自転車走行中、なんらかの危険を感じている。最も多いのは、「脇道からの歩行者・自転車・自動車との接触」である。
- ・一般は、高校生に比べ「車道での自動車との接触」に危険を感じている。
- ・高校生は、一般に比べ、「歩道での歩行者とすれ違いの接触」に危険を感じている。

全体で見ると、「脇道からの歩行者・自転車・自動車との接触」が最も多く約 59%、次いで「すべりやすい路面や凹凸のある路面」、「歩道での歩行者とすれ違い時の接触」、「対向してくる自転車との接触」、「車道での自動車との接触」という順になっている。「特に危険を感じていない」という人はわずか約 2.5%である。

高校生と一般を比較すると、「車道での自動車との接触」は、高校生が約 35%であるのに対し、一般は約 56%と多い。一方、「歩道での歩行者とすれ違いの接触」は、高校生が約 55%であるのに対し、一般は約 39%と少なかった。

「その他」の記述は、「夜間の歩行者」、「無灯火の自転車」、「広がって歩く歩行者」、「速度の速い自転車」、「歩道と車道の段差」、「携帯使用や傘差し」等であった。



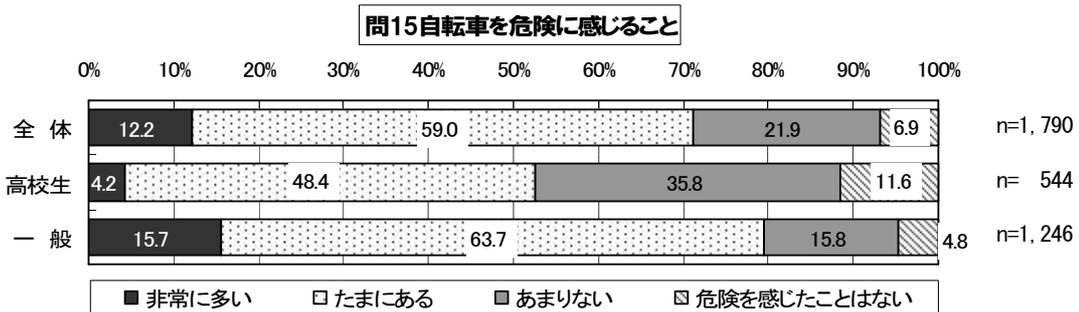
資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

■ 「歩行」している時、自転車を危険に感じること。

・歩行者の立場から、約7割（「非常にある」と「たまにある」）の人が自転車を危険に感じている。

全体で見ると、歩行者として自転車を危険と感じることのある人は「非常に多い」が約12%、「たまにある」が約59%であり、両者を合わせると約71%を占める。

高校生は「非常に多い」、「たまにある」を足すと約53%、一般は約79%であり、高校生に比べ、一般の方が危険に感じるが多くなっている。



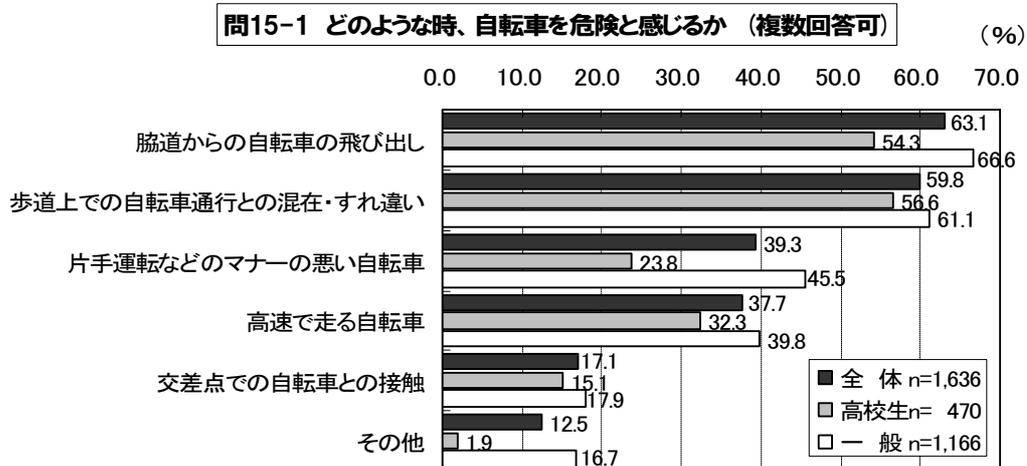
資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

・「脇道からの飛び出し」や「歩道上でのすれ違い」に関して、危険と感じることが多い。

全体で見ると、歩行者として自転車を危険と感じる時は、「脇道からの自転車の飛び出し」(約63%)、「歩道上での自転車通行との混在、すれ違い時」(約60%)が多い。

高校生と一般を比較すると、全体的に一般の方が高いが、「片手運転などのマナーの悪い自転車」はその差が大きい。

「その他」の記述は、「携帯使用」、「ヘッドホン使用」、「並走車」、「無灯火」、「後方からの追い越し」、「二人乗り」、「高齢者のふらつき」、「信号無視」、「右側通行」等であった。

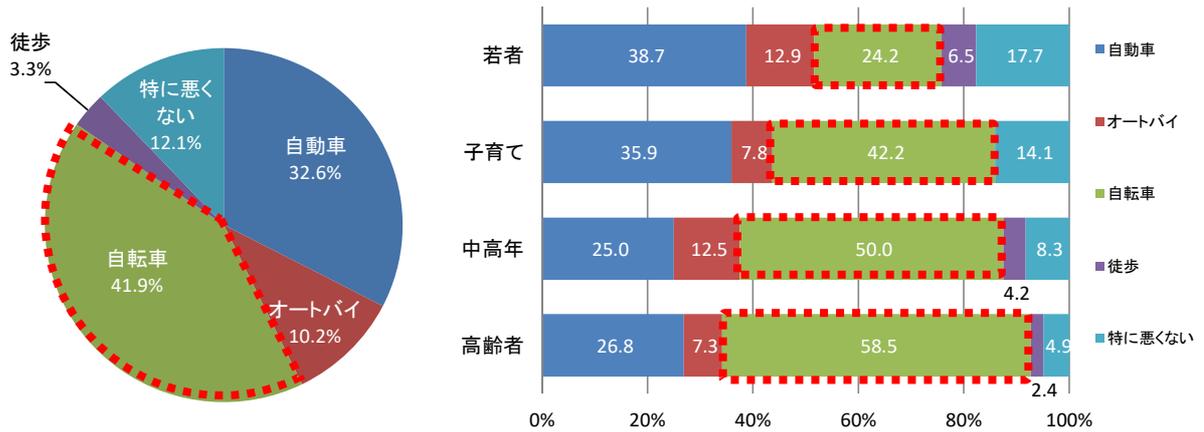


資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

■ 浜松市域において最もマナーが良くないと思う移動手段

・浜松市域において最もマナーが良くないと思う移動手段は「自転車」が最も多い。

浜松市域において最もマナーが良くないと思う移動手段については、「自転車」が約 4 割と最も多い回答となり、次いで「自動車」の約 3 割となっている
 世代別にみると、「自転車」は世代が高くなるにつれて回答割合が高くなっている。



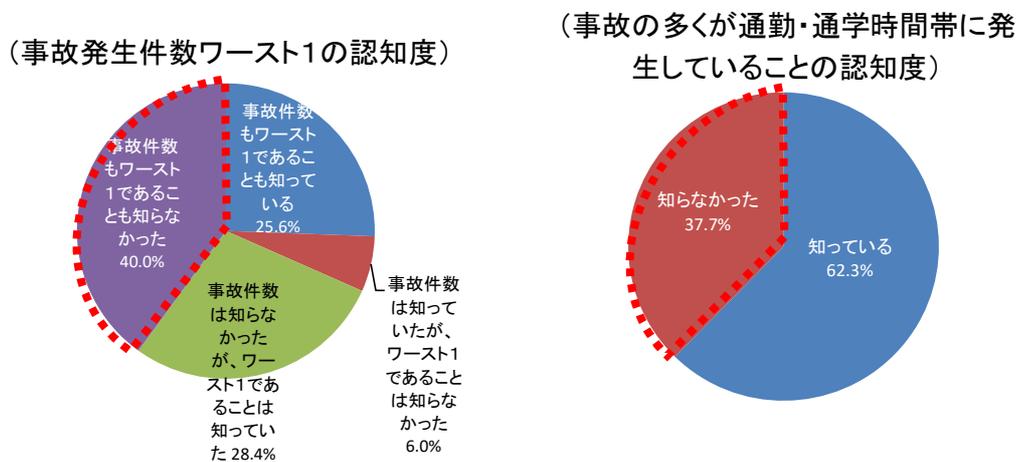
資料：浜松市広聴モニターアンケート調査アンケート (H31.1)

■ 「全政令指定都市中人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数がワースト 1 であること」、「市内の交通事故の多くが通勤・通学時間帯に発生していること」の認知度

・「全政令指定都市中人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数がワースト 1 であること」、「市内の交通事故の多くが通勤・通学時間帯に発生していること」は、約 4 割が認知していない。

全政令指定都市中「人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数」がワースト 1 であることの認知度は、「事故件数もワースト 1 であることも知らなかった」が 4 割と最も多い。

市内の交通事故の多くが通勤・通学時間帯に発生していることの認知度については、約 4 割が「知らない」と回答している。



資料：浜松市広聴モニターアンケート調査アンケート (H31.1)

■ 今後、必要だと思うこと（特に思うもの3つまで回答可）

・「安全に走行できる自転車レーン等、走行空間の確保」が最も自転車施策として望まれている。

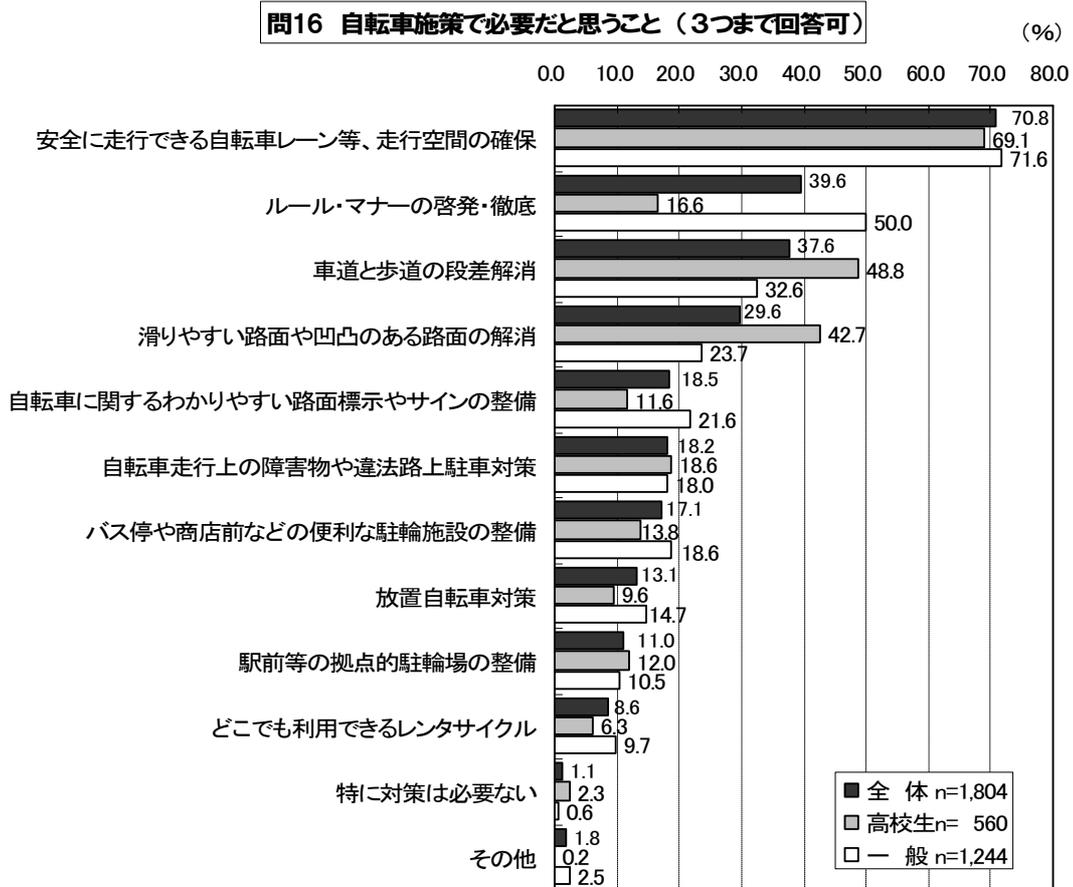
全体でみると、自転車の利便性や安全性を確保する方策について、最も多いのは、「安全に走行できる自転車レーン等、走行空間の確保」である。次いで、「ルール・マナーの啓発・徹底」である。

駐輪対策に比べ、走行空間等に対する項目に、多くの意見が集まった。

「特に対策は必要ない」と答えた人は、全体でみるとわずか約1%であり、多くの人が何らかの自転車施策を望んでいる。

高校生と一般で最も大きな差が見られたのは、高校生の約17%に対して、一般の方が約50%と多くなっている「ルール・マナーの啓発・徹底」であった。

「その他」の記述は、「罰則や取締りの強化」、「通行可否の明確化」、「制限速度規制の導入」、「自転車購入に対しての補助金」等であった。



資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

■ 浜松市の今後の交通のあり方（特に思うもの3つまで回答可）

・浜松市の今後の交通のあり方に関しては、「自転車や自動車、バス、鉄道などの交通手段を総合的に使いやすくする」が最も多く約6割であった。

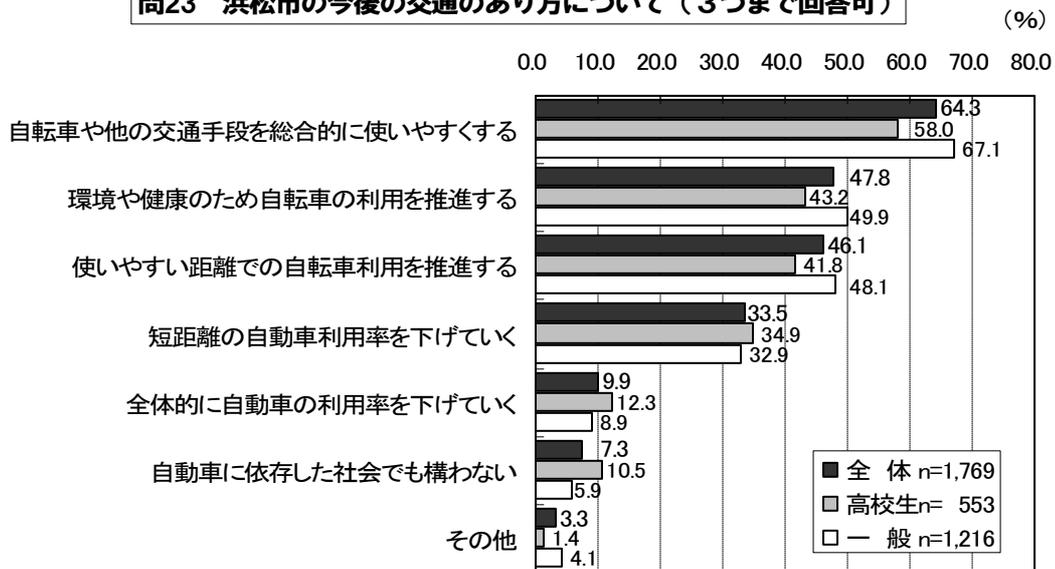
全体で見ると、「全体的に自動車の利用率を下げっていく」との回答は約10%で少なく、自動車に依存した本市では自動車利用率を下げることの難しさの現れであろうと思われる。

一方で、「環境や健康のため自転車の利用を推進する」や「使いやすい距離での自転車利用を推進する」がそれぞれ半数近くを占めることから、自転車を利用して自動車からの転換を促していくことは必要であろうと思われる。また、「自転車や自動車、バス、鉄道などの交通手段を総合的に使いやすくする」が最も多いことから、多様な交通モードを適時適切に選択できる交通環境を整えることが望まれている。

高校生と一般は、ほぼ同様の割合を示している。

「その他」の記述は、「バス・鉄道の利用促進や利便性向上」、「バスや鉄道の車両に自転車を載せるようにする」、「坂道が多いので、自転車の利用拡大は難しい」等であった。

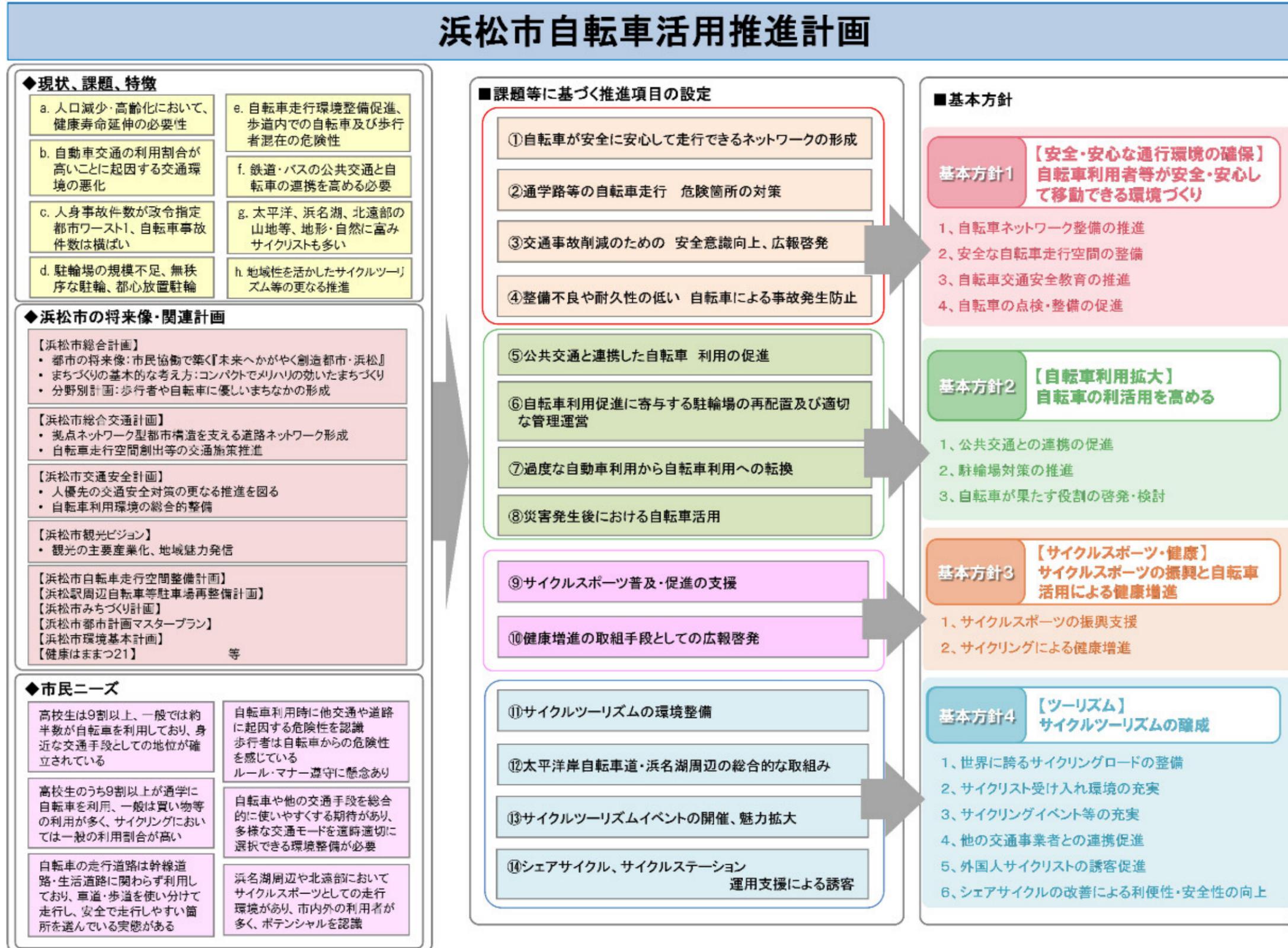
問23 浜松市の今後の交通のあり方について（3つまで回答可）



資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

2-2 自転車活用推進計画の基本方針

上位関連計画や、自転車活用に関する現状を踏まえ、浜松市の自転車活用に関する推進項目及び計画の基本方針を以下の通り設定しました。



【浜松市の自転車活用における基本理念】 ～自転車をつなぐまち 浜松～

浜松市の自転車活用における基本理念を「自転車をつなぐまち 浜松」とします。
具体的には、自転車を活用して「市内をつなぐ」、「市内外（国内外）とつなぐ」、「未来へつなぐ」ことを目指します。

表 6 「自転車をつなぐまち」の具体

「市内を」つなぐ	○浜松市内を自転車で安全・快適に移動することができる
「市内外(国内外)と」つなぐ	○サイクルツーリズムを通じて多くの人が浜松市に訪れる、または市外(国外)に出かける
「未来へ」つなぐ	○学生等を中心とした自転車事故が抑制されている ○サイクリングを始めとした運動の習慣が定着し、健康寿命が延伸している ○自動車からの転換が進み、環境負荷が軽減している

また、上記の基本理念の実現に向けた本計画の目標を「自転車が安全・快適に利用できる環境の創出」、「生活・レクリエーションにおける利活用の高揚」と決めました。

【計画の目標】

- 自転車が安全・快適に利用できる環境の創出
- 生活・レクリエーションにおける利活用の高揚