

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 2 5 年 1 0 月 3 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
1 近距離の移動に最適.....	6
2 健康に良い.....	7
3 コストが安い.....	9
4 環境に優しい.....	10
5 地域社会の活性化.....	12
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. 実施事業の体系.....	37
7. 事業の実施スケジュール.....	39
8. 実施事業の一覧.....	42
9. 事業の進捗管理.....	44

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たほか、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。

本市の総合計画では、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」において、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すため「自転車利用の促進」を取組みの基本方針として挙げており、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し、自転車の通行空間や利用環境の整備を進め、安全な利用を促すことにより、本市における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。

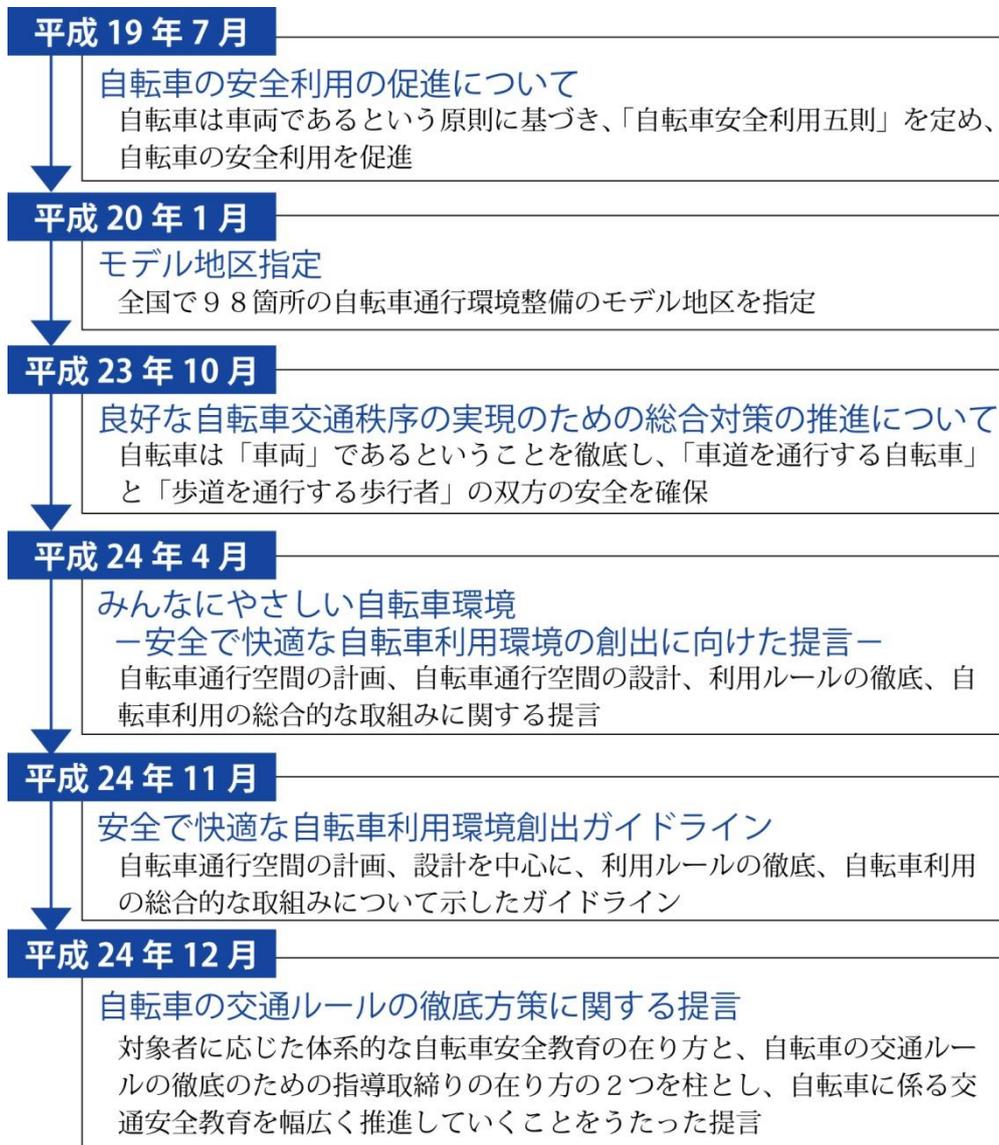


図 1 近年の国による自転車関連の提言等の状況

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。

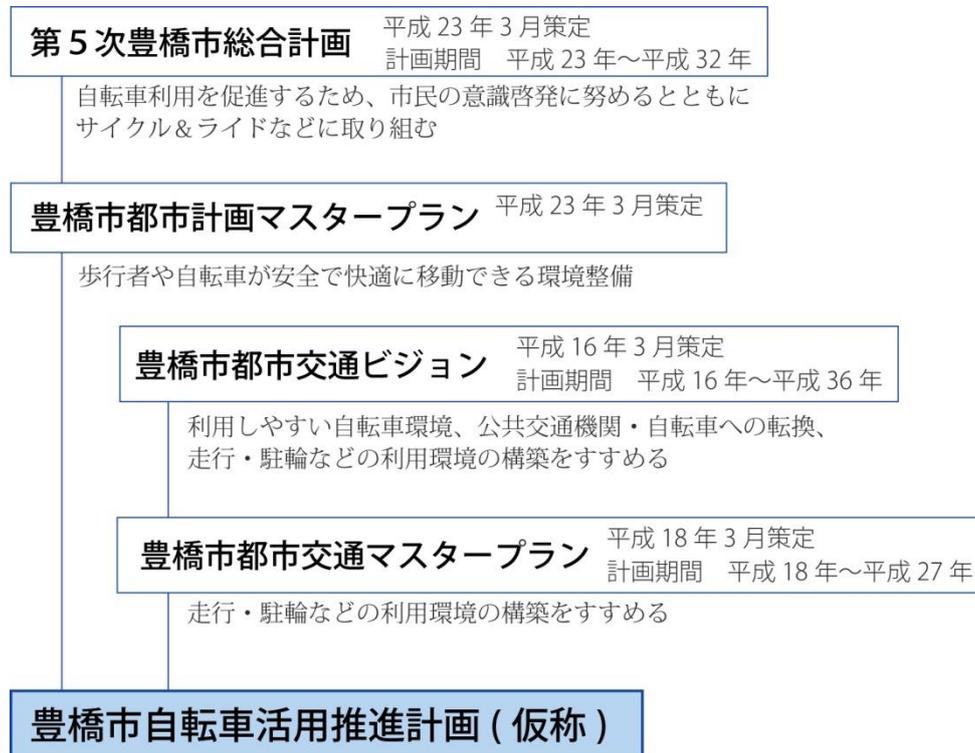


図2 上位計画との関係

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、その利用を日常の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。

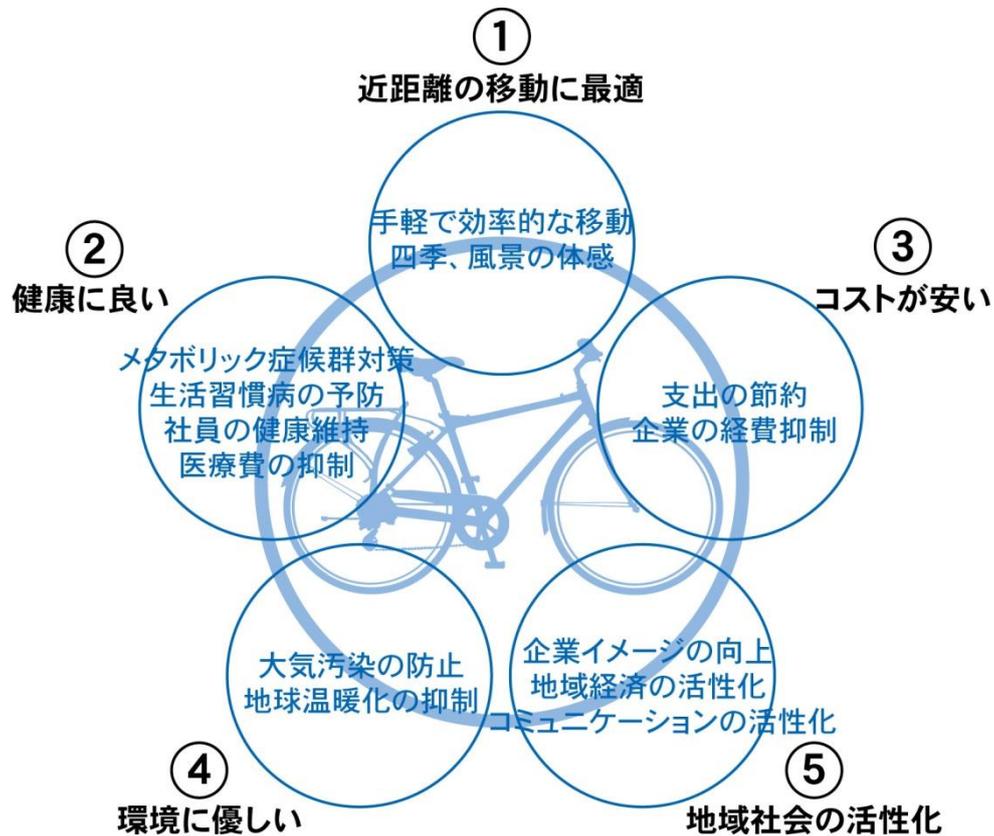
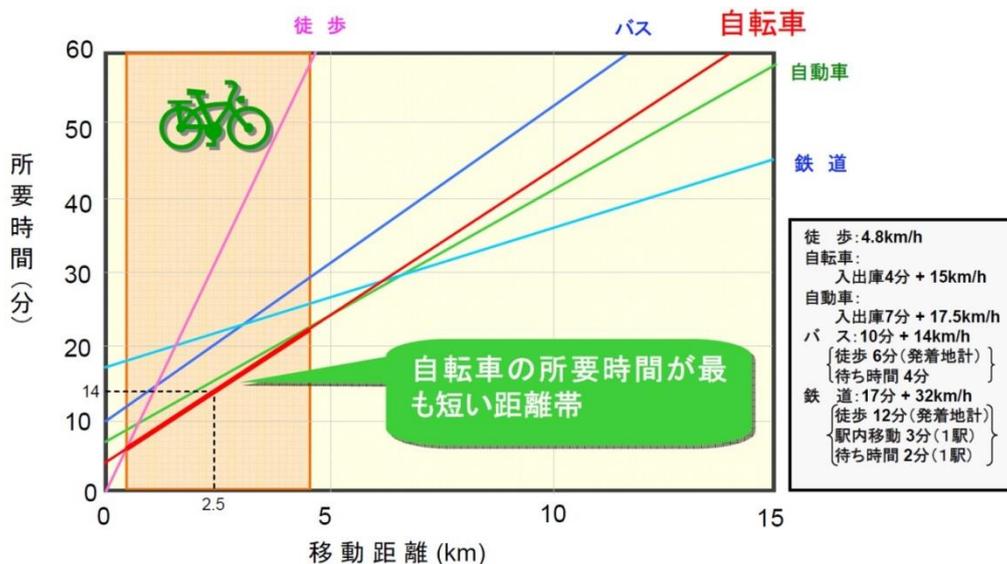


図3 自転車のメリット

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であると言えます。

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。

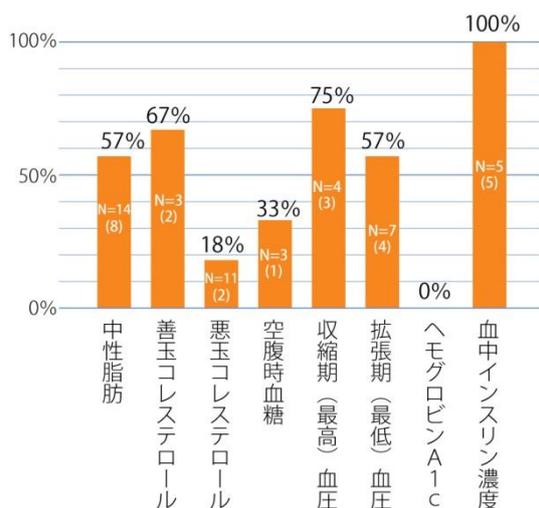


表1 自転車運動による体重・体脂肪率の変化量

	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%

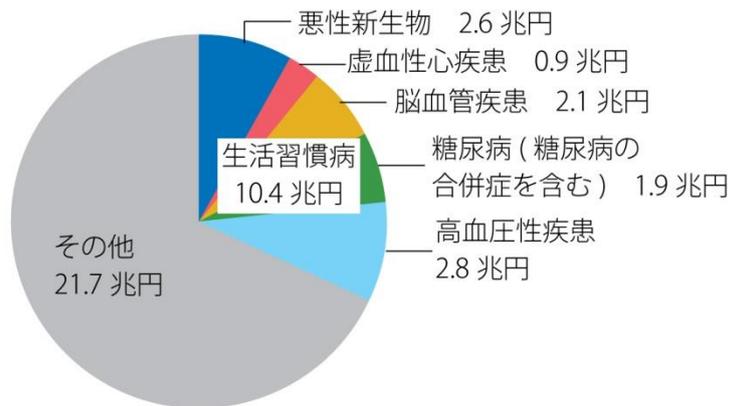
図5 自転車運動で血液性状が基準値以下に改善したモニターの割合

出典：株式会社シマノプレスリリース

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、血圧の正常化や悪玉コレステロールの減少などの効果がみられたほか、体重と体脂肪率についても週1回以上自転車で乗っていた人は平均で体重が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、明らかな効果がありました。

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。

それ以外にも、車両費や維持費が比較的安価で済むというメリットがあります。例えば通勤手段を自家用車から自転車に転換した場合、1年間にかかる通勤費は10分の1以下に節約することもでき、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、社員の交通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交通費等を抑制できる可能性があり、全体的なコストダウンにつながります。



自家用車通勤の費用

駐車場代	60,000円	豊橋市の相場から5,000円/月を想定
任意保険料	80,000円	
自賠責保険料	12,000円	36,000円/3年=12,000円
自動車税	39,500円	自動車税34,500円/年、自動車重量税5,000円/年を想定
ガソリン代	14,400円	通勤に片道3km、月120km走行を想定 120km ÷ 16km/ℓ × 燃料単価160円/ℓ
オイル交換代	6,000円	年に2回交換、1回あたり3,000円を想定
合計	211,900円	

自転車通勤の費用

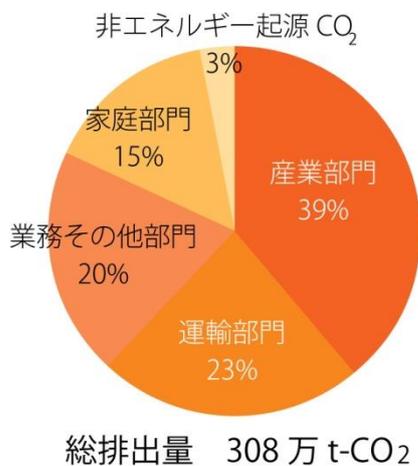
駐輪場代	0円	
自転車保険料	12,000円	現在販売されている自転車保険数社の金額を参考に想定
自転車維持費	5,000円	パンク修理、タイヤ交換、ライトの電池代など年間5,000円を想定
合計	17,000円	

図7 自家用車通勤と自転車通勤のコストの比較

4 環境に優しい

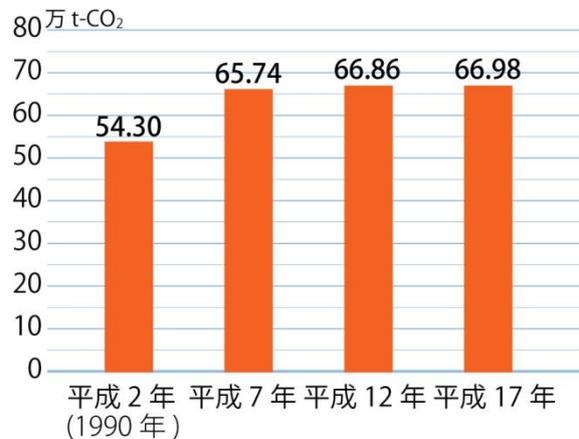
近年、温室効果ガスによる地球温暖化が、世界的に問題となっています。その中でも温室効果ガスの95%を占める二酸化炭素の排出量をみると、日本では運輸部門からの排出量が2億3,200万トンで全体の約2割を占めています。

豊橋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



出典：豊橋市地球温暖化対策地域推進計画

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)

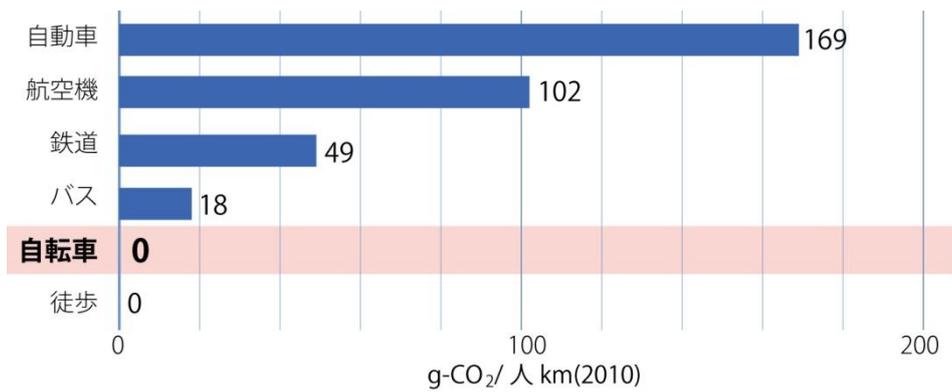


出典：豊橋市地球温暖化対策地域推進計画

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10 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。

企業にとって自転車通勤が増えることは、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。

経済に対しては、自転車の活用によって近距離での買物が増えることが期待でき、市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 $a \times b$	買物金額 $a \times c$
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)

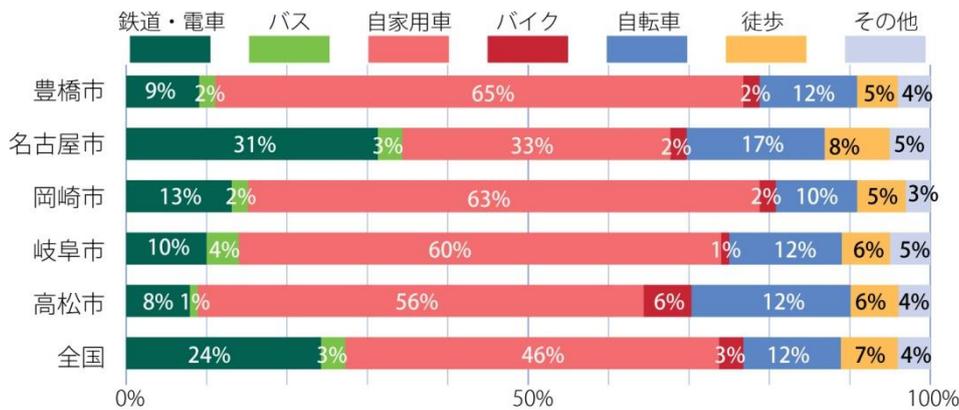
また、自転車は周りに対しオープンで表情が伝わり、出会う人と互いに言葉を交わすことも容易にできます。自転車を活用する人が増えることは、地域に生活する人々の活発なコミュニケーションにつながります。

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發揮し、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。

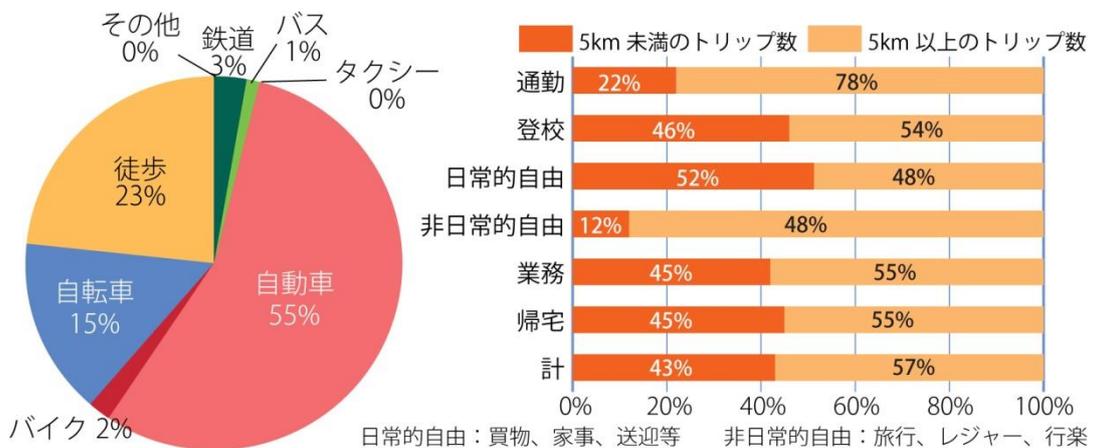


出典：平成22年国勢調査（総務省統計局）

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。

また本市における自動車での移動は、その43%が5km以内の範囲に収まっています。

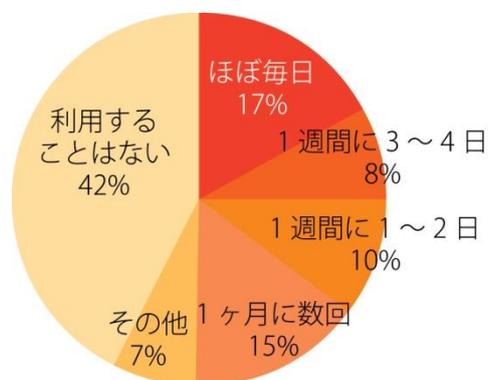


出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（H13）

図1-2 豊橋市における5km以内の移動の代表交通手段別割合

図1-3 豊橋市における自動車での移動に占める5km以内の移動の割合

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は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おりますが、それ以外の地域はあまり整備が進んでおらず、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「自転車通行（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。

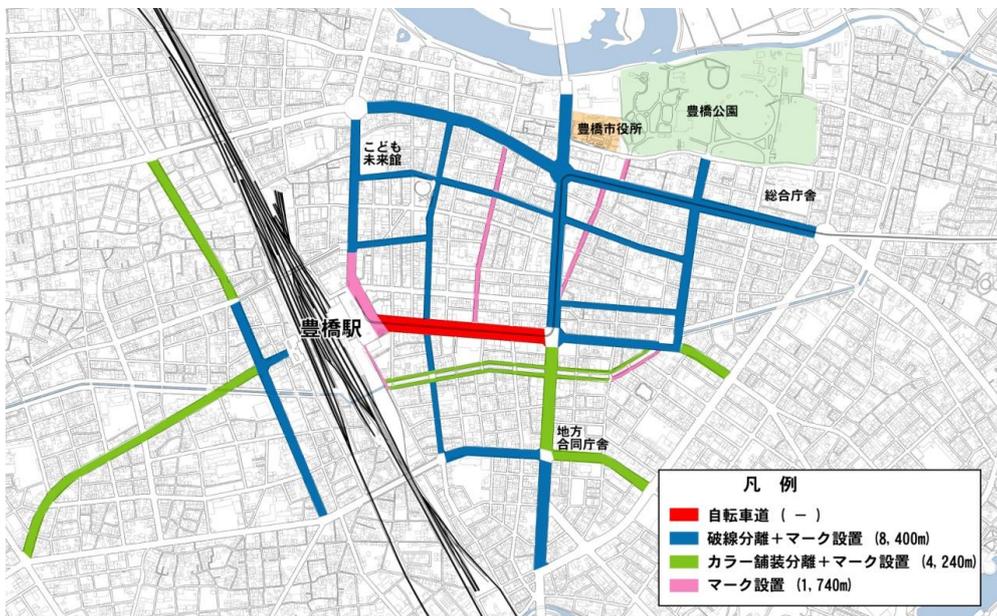
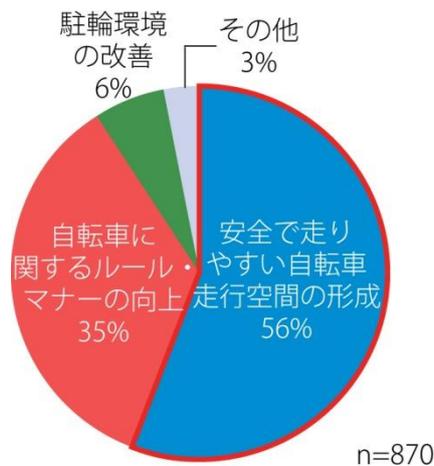


図 1 5 豊橋駅周辺における自転車通行空間整備状況



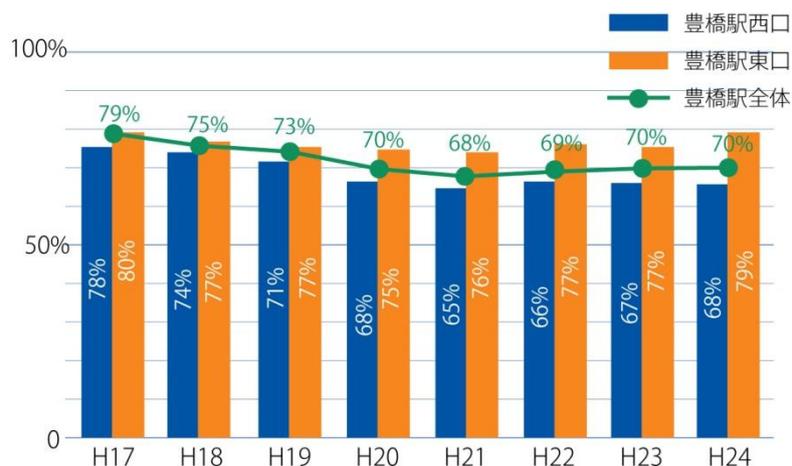
出典：自転車利用に関する市民アンケート調査（H24）

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

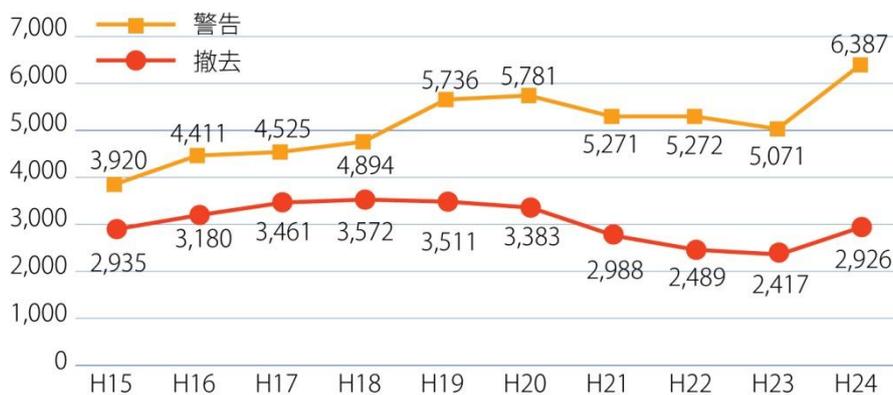
豊橋駅周辺にある自転車等駐車場（地下駐輪場）の稼働率は70%と余裕がある一方、自転車等放置規制区域における警告台数は約6,000台と平成15年と比較して約60%増加しています。

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17 豊橋駅周辺の地下駐輪場稼働率の推移

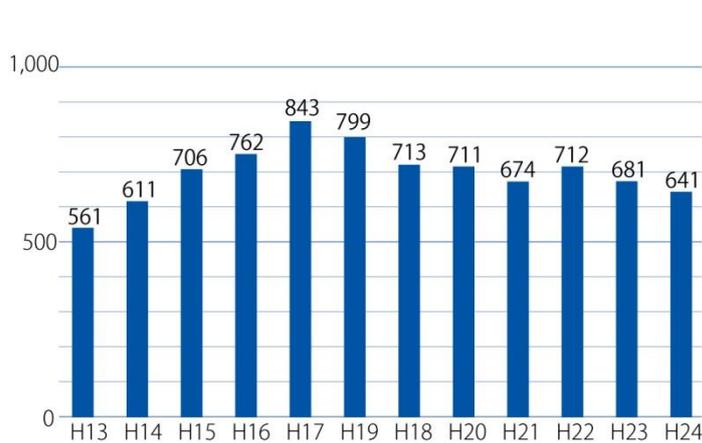


出典：豊橋市

図18 豊橋駅・二川駅周辺の自転車等放置規制区域における警告・撤去の状況（自転車・原動機付き自転車）

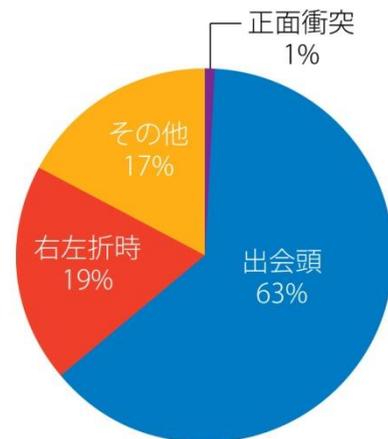
④ 自転車に関係する交通事故の削減

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、半数以上が出会頭の事故です。これに右左折時の事故を合わせた割合は自転車事故全体の 82%にのぼることからも、交差点での事故が自転車事故の大半を占めることが分かります。



出典：豊橋の交通事故（H24）

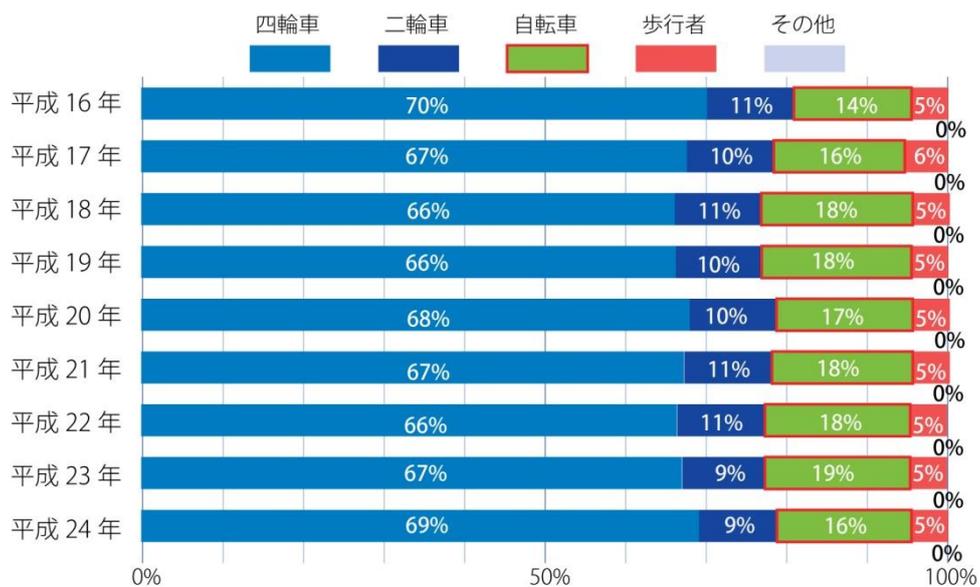
図 1 9 自転車が当事者となる交通事故件数の推移



出典：豊橋の交通事故（H24）

図 2 0 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

自転車の利用に関する満足度については、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、ルール遵守やマナー意識の向上が図られてきました。

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。

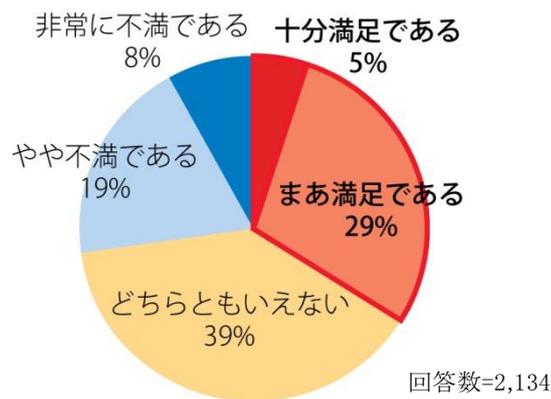


図 2 2 「自転車の利用のしやすさ」に対する満足度

出典：豊橋市市民意識調査（H24）

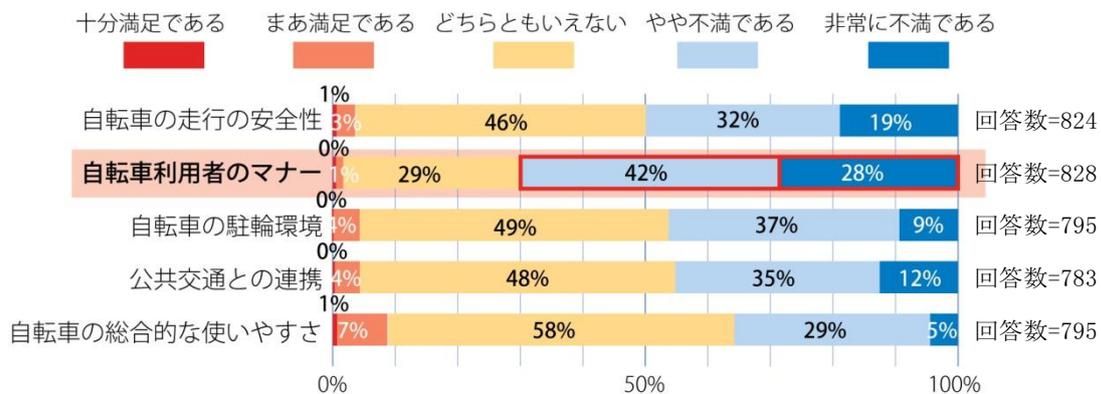


図 2 3 自転車利用環境の満足度

出典：自転車利用に関する市民アンケート調査（H24）

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、歩道上の短時間駐輪施設等の利便性の高い駐輪環境をまちなかに整備し、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イメージ



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、従来から小学生や高齢者へ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り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持ってもらう必要があります。

そこで、学生だけでなく、年代や交通手段に応じた人の一生を通した交通安全教育・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、全ての人が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

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

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付き、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。

自転車通勤のススメ

豊橋市

自転車通勤、始めてみませんか

自転車通勤にはこんな魅力があります

健康にいい
通勤に自転車を取り入れれば、日々の生活に必要なく運動の効果を体感することができます。ダイエットや健康増進に役立ちます。さらに仕事前・仕事後の運動がストレス解消にも効果的です。皆さんが毎日健康で気持ちよく働くことができれば、作業効率の上昇・出勤の減少など、会社にとっても大きなプラスになります。

走行距離	40kg	50kg	60kg	70kg	80kg
10分	53kcal	64kcal	80kcal	93kcal	106kcal
20分	106kcal	133kcal	160kcal	186kcal	212kcal
30分	159kcal	200kcal	240kcal	280kcal	320kcal
40分	213kcal	266kcal	320kcal	373kcal	426kcal
50分	266kcal	333kcal	400kcal	464kcal	533kcal
60分	320kcal	400kcal	480kcal	560kcal	640kcal

環境にやさしい
自転車はCO2や排気ガスを排出しない、環境に優しい乗り物です。乗車への燃費は自動車（ガソリン）の1/10程度です。さらに、毎日の通勤が地球温暖化への負担を減らします。

渋滞知らず
普通の自転車でも時速15~20kmは簡単に出すことができます。50km/hであれば、自転車は自動車より効率的に移動できると思われています。

意外に安全
自転車は自動車ほど速度が出ないため、大きな事故を起こす確率は自動車通勤よりも低くなります。

とっても経済的
自転車はメンテナンスがからからないため、交通費削減に大きな効果があります。通勤のために自動車の買い入れや中古車購入する場合でも、1年もすれば元が取れてしまう可能性があります。

自転車通勤のきっかけは？

2013年の6月に、県各地の事務所へ「自転車通勤をされている方にアンケートを行いました。皆さんはどのようなきっかけで自転車通勤を始めたのかを聞いてみるのでは？」

きっかけは

- 家から近いことや、健康の維持・改善をきっかけに始めた人が多かった。
- 通勤の負担を減らしたかった。
- 環境にやさしい。
- 燃費が安い。
- 健康にいい。
- 通勤の負担を減らしたかった。
- 環境にやさしい。
- 燃費が安い。
- 健康にいい。

自転車通勤を始めた理由

- 通勤の負担を減らしたかった
- 健康にいい
- 環境にやさしい
- 燃費が安い
- 健康にいい
- 通勤の負担を減らしたかった
- 環境にやさしい
- 燃費が安い
- 健康にいい

自転車通勤のメリット

- 通勤の負担を減らしたかった
- 健康にいい
- 環境にやさしい
- 燃費が安い
- 健康にいい
- 通勤の負担を減らしたかった
- 環境にやさしい
- 燃費が安い
- 健康にいい

始めてみると

想像以上に、洗濯回数を減らすに役立っているという意見が多かったです。

自転車通勤の方へ

自転車通勤を実践されている方からの一言をお聞かせください！

- 通勤の負担が軽減されるのが嬉しいです！
- 車より早く着く、すっきりです。
- 車の渋滞によるストレスを感じなくていい。
- 地球にやさしく環境問題にも貢献できる。
- さっそうと自転車走るのはカッコイイ！
- オンラインよりも補助金をもらって！

自転車も車道左側通行が原則です。お互いにゆずりあって走りましょう。

知っておくべき自転車のルール

自転車は「軽車両」の仲間です。道路交通法上、自転車は軽車両と見なされます。車道の左側を、左側通行するのが原則です。

自転車歩道通行ができる場合の通り方

右の「自転車及び歩行者専用」の標識のある歩道では、自転車は歩道の車道側を通行して進むことができます。歩道が歩行者専用歩道の場合は、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

ルールを守りましょう

- 飲酒運転は禁止
- 道端は禁止
- 信号を無視
- 二車線以上は禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点で一時停止は禁止
- イヤホンの使用は禁止
- 携帯電話の使用は禁止
- 傘をさしての通行は禁止

準備をして乗りましょう

乗る前に確認しましょう

- バックシートの固定
- フロントのブレーキ調整
- タイヤの空気圧
- チェーンやペダル調整
- ライトの点検
- ヘルメットの調整

もしもの時に保険加入者

力が一層蓄積になってきた場合に購入し、賠償など保障の充実した自転車保険への加入をお勧めします。

自転車加入者になってしまっても...

2016年の小学生が自転車ロードで下野橋を衝刺し、駆け抜けた女性に衝突、女性に軽微な怪我（前頭部負傷、約5,000万円）

ヘルメットの着用は必ず守ります

自転車事故で亡くなる方の約1/3は、ヘルメットの着用がなかったためです。可能な限りヘルメットの着用をお願いします。

近年ではデザインが豊富になったものも増えていますので、探してみたい方が多いのでは？

定期的なメンテナンス

最近の自転車では、一度点検してもらった方がおすすめです。自転車安全協会の点検士による点検を受ければ、後続の修理にスムーズに繋がっていただくことができます。

図2-7 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」

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、本市の目指す姿を実現するため、また市民が必要している環境を整えるため、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、通勤目的の自転車利用を考えると、企業が集積した場所に対する自転車通行空間や駐輪場等の利用環境の整備が重要になるほか、企業による自転車通勤のバックアップ体制の構築が重要な施策になります。また、買物目的の自転車利用を考えると、商店街での自転車通行空間の整備や商業施設での駐輪場の整備が重要になるなど、自転車は利用目的ごとに必要な施策が異なることが伺えます。

そこで、自転車利用者の視点に立ち効果的な施策展開を行うため、利用目的ごとに対象を明確にし、行うべき事業を整理した上で施策を実施していきます。

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いながら施策を実施していきます。

(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5km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事業所へのアンケートにおいては、回答者の74%が通勤手段として自家用車を利用しているという結果が出ています。

また平成 24 年度実施の自転車利用に関する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 5km 以下にも関わらず自家用車で通勤しており、このような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。

そういったことから本市では事業所と連携した「通勤交通におけるモビリティ・マネジメント」を実施しており、クルマから公共交通や自転車に転換してもらう取組みを実施しています。

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を解消するため、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るだけでなく、企業も経済、環境等の面で大きなメリットを享受できることについて、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、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、あわせて企業の従業員に対する自転車通勤促進の取組みを支援することにより、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施策を実施していきます。

通勤目的では、以下の9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	○企業集積地域への自転車ネットワーク路線の整備
駐 輪	○既設駐輪場の再整備 ○交通結節点での駐輪場整備
安全教育	○企業への交通安全セミナーの開催
意識啓発	○企業と連携したエコ通勤施策の実施 ○企業への自転車通勤促進セミナーの開催 ○健康維持のための自転車活用促進 ○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

※実施事業については調整中であり、今後変更になる場合があります。

4) 将来の姿

これらの施策により、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企業に通っています。
- 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、建物付近により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実感し、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。

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、通学時に大きな自転車事故も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応が求められています。

また全国的に、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 年度実施の自転車利用に関する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、豊橋市では既に、小学校、中学校、高校等の様々な機関で、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、児童や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

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、有効な情報を共有するための施策を実施します。また、情報共有という観点では、危険箇所等について関係機関相互での情報共有等を行うほか、その対処についての施策も実施していきます。

また、交通安全教室と合わせて、環境教育や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11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	○通学路における危険箇所の解消 ○通学路の危険箇所への注意喚起サインの設置
駐 輪	○既設駐輪場の再整備(再掲)
安全教育	○交通安全上の課題に応じた安全教育の実施 ○新たな安全教育ツールの導入 ○学校における自転車安全教育の情報共有 ○自転車免許制度の導入 ○ヒヤリハットマップの作成及び情報共有 ○自転車保険制度のPR
意識啓発	○自転車利用によるメリットの教育 ○サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進(再掲)

※実施事業については調整中であり、今後変更になる場合があります。

4) 将来の姿

これらの施策により、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ており、児童や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なっており、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。
- 児童や生徒が、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。

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 年度実施の自転車利用に関する市民アンケートでは、買物目的の自転車利用が 45%で最も多く、2位の通勤利用の 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が 70 代では 51%と、10 代を除けば最も多くなっており、また、高齢者になるほど買物目的の自転車利用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おりますが、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、日常の足として活用していただけるよう施策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代のうちから体力作りに役立てていただくための自転車の貸与等を行うなど、自転車を活用していただくための施策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9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	○商業施設への自転車ネットワーク路線におけるバリア解消
駐 輪	○買物用短時間駐輪場の整備 ○再開発事業と合わせての大規模駐輪場整備 ○駐輪場附置義務制度の導入
安全教育	○自転車購入(貸付)時における安全教育の実施
意識啓発	○高齢者等の健康維持・移動手段確保のための自転車活用促進
支援・補助	○免許返納者等への自転車購入支援(貸付)制度の導入 ○自転車での買物時のポイント、割引の実施 ○駐輪料金割引制度の導入

※実施事業については調整中であり、今後変更になる場合があります。

4) 将来の姿

これらの施策により、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が限られる方でも、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、自転車での買い物に対しての特典も用意しています。

(3) その他の実施事業

3つの主要施策の他に、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、複数の目的に係る共通の事業を合わせて実施していきます。

これらの施策の実施により、目的別の主要な実施施策を補完しながら、豊橋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12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	意識啓発	○ポタリングコースの設定 ○広域サイクリングロードの設定 ○自転車関連団体等と連携したイベント開催
共 通	通行空間	○自転車ネットワーク路線の整備 ○自転車ネットワーク路線への案内サインの設置
	利用環境	○商業施設、公共施設へのメンテナンスツール設置 ○公共施設等への自転車休憩スポット設置
	安全教育	○自転車販売店と連携したメンテナンス教室の開催 ○世代に応じた交通安全教育の実施 ○各機関で実施している自転車安全教育の情報共有
	意識啓発	○自転車マップの作成 ○自転車の購入補助及び貸付

※実施事業については調整中であり、今後変更になる場合があります。

6. 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、39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 自転車及安全・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 ○企業集積地域への自転車ネットワーク路線の整備 駐 輪 ○既設駐輪場の再整備 ○交通結節点での駐輪場整備	安全教育 ○企業への交通安全セミナーの開催	意識啓発 ○企業と連携したエコ通勤施策の実施 ○企業への自転車通勤促進セミナーの開催 ○健康維持のための自転車活用促進 ○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 ○通学路における危険箇所の解消 ○通学路の危険箇所への注意喚起サインの設置 駐 輪 ○既設駐輪場の再整備(再掲)	安全教育 ○交通安全上の課題に応じた安全教育の実施 ○新たな安全教育ツールの導入 ○学校における自転車安全教育の情報共有 ○自転車免許制度の導入 ○ヒヤリハットマップの作成及び情報共有 ○自転車保険制度のPR	意識啓発 ○自転車利用によるメリットの教育 ○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 ○商業施設への自転車ネットワーク路線におけるバリア解消 駐 輪 ○買物用短時間駐輪場の整備 ○再開発事業と合わせての大規模駐輪場整備 ○駐輪場附置義務制度の導入	安全教育 ○自転車購入(貸付)時における安全教育の実施	意識啓発 ○高齢者等の健康維持・移動手段確保のための自転車活用促進 支援・補助 ○免許返納者等への自転車購入支援(貸付)制度の導入 ○自転車での買物時のポイント、割引の実施 ○駐輪料金割引制度の導入
レジャー			意識啓発 ○ポタリングコースの設定 ○広域サイクリングロードの設定 ○自転車関連団体等と連携したイベント開催
共通	通行空間 ○自転車ネットワーク路線の整備 ○自転車ネットワーク路線への案内サインの設置 利用環境 ○商業施設、公共施設へのメンテナンスツール設置 ○公共施設等への自転車休憩スポット設置	安全教育 ○自転車販売店と連携したメンテナンス教室の開催 ○世代に応じた交通安全教育の実施 ○各機関で実施している自転車安全教育の情報共有	意識啓発 ○自転車マップの作成 ○自転車の購入補助及び貸付

図 2 8 実施事業の体系

※実施事業については調整中であり、今後変更になる場合があります。

7. 事業の実施スケジュール

本計画における実施期間は平成32年までの7年間ですが、限られた期間の中、効果的に施策を実施するために、平成29年までの4年間で前期、その後の3年間で後期に分け、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行うために、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、通学目的の事業においては、特に重要である学生への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、駐輪場の整備に関する事業を優先的に実施していきます。

レジャー利用に関する事業は、主要な施策の実施により日常的な自転車利用環境が整ってきた後期からの実施とし、複数の目的に共通となる施策は、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、後期から実施していきます。

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	実施期間	
			前期 H26～29	後期 H30～32
通 勤	通行空間	企業集積地域への自転車ネットワーク路線の整備	実施	
	駐 輪	既設駐輪場の再整備		実施
		交通結節点での駐輪場整備		実施
	安全教育	企業への交通安全セミナーの開催		実施
	意識啓発	企業と連携したエコ通勤施策の実施	実施	
		企業への自転車通勤促進セミナーの開催	実施	
		健康維持のための自転車活用促進	実施	
		サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進	実施	
	支援・補助	企業における自転車通勤環境の改善		実施

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	実施期間	
			前期 H26～29	後期 H30～32
通 学	通行空間	通学路における危険箇所の解消		実施
		通学路の危険箇所への注意喚起サインの設置		実施
	駐 輪	既設駐輪場の再整備(再掲)		実施
	安全教育	交通安全上の課題に応じた安全教育の実施	実施	
		新たな安全教育ツールの導入	実施	
		学校における自転車安全教育の情報共有	実施	
		自転車免許制度の導入	実施	
		ヒヤリハットマップの作成及び情報共有	実施	
	意識啓発	自転車利用によるメリットの教育		実施
		サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進(再掲)	実施	
買 物	通行空間	商業施設への自転車ネットワーク路線におけるバリア解消		実施
	駐 輪	買物用短時間駐輪場の整備	実施	
		再開発事業と合わせての大規模駐輪場整備	実施	
		駐輪場附置義務制度の導入	実施	
	安全教育	自転車購入(貸付)時における安全教育の実施		実施
	意識啓発	高齢者等の健康維持・移動手段確保のための自転車活用促進		実施
	支援・補助	免許返納者等への自転車購入支援(貸付)制度の導入		実施
		自転車での買物時のポイント、割引の実施		実施
駐輪料金割引制度の導入			実施	
レジャー	レジャー	ポタリングコースの設定		実施
		広域サイクリングロードの設定		実施
		自転車関連団体等と連携したイベント開催		実施
共 通	通行空間	自転車ネットワーク路線の整備	実施	
		自転車ネットワーク路線への案内サインの設置		実施
	利用環境	商業施設、公共施設へのメンテナンスツール設置		実施
		公共施設等への自転車休憩スポット設置		実施

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	実施期間	
			前期 H26～29	後期 H30～32
共 通	安全教育	自転車販売店と連携したメンテナンス教室の開催	実施	
		世代に応じた交通安全教育の実施	実施	
		各機関で実施している自転車安全教育の情報共有	実施	
	意識啓発	自転車マップの作成		実施
		自転車の購入補助及び貸付		実施

※実施事業については調整中であり、今後変更になる場合があります。

8. 実施事業の一覧

表8 実施事業の一覧（1 / 2）

事業の区分	目的	実施事業
通行空間	通 勤	企業集積地域への自転車ネットワーク路線の整備
	通 学	通学路における危険箇所の解消
		通学路の危険箇所への注意喚起サインの設置
	買 物	商業施設への自転車ネットワーク路線におけるバリア解消
	共 通	自転車ネットワーク路線の整備
自転車ネットワーク路線への案内サインの設置		
利用環境	共 通	商業施設、公共施設へのメンテナンスツール設置
		公共施設等への自転車休憩スポット設置
駐 輪	通 勤	既設駐輪場の再整備
		交通結節点での駐輪場整備
	買 物	買物用短時間駐輪場の整備
		再開発事業と合わせての大規模駐輪場整備 駐輪場附置義務制度の導入
	通 学	既設駐輪場の再整備(再掲)
安全教育	通 勤	企業への交通安全セミナーの開催
	通 学	交通安全上の課題に応じた安全教育の実施
		新たな安全教育ツールの導入
		学校における自転車安全教育の情報共有
		自転車免許制度の導入
		ヒヤリハットマップの作成及び情報共有
		自転車保険制度のPR
	買 物	自転車購入(貸付)時における安全教育の実施
	共 通	自転車販売店と連携したメンテナンス教室の開催
世代に応じた交通安全教育の実施		
各機関で実施している自転車安全教育の情報共有		
意識啓発	通 勤	企業と連携したエコ通勤施策の実施
		企業への自転車通勤促進セミナーの開催
		健康維持のための自転車活用促進
		サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進

表8 実施事業の一覧（2/2）

事業の区分	目的	実施事業
意識啓発	通 学	自転車利用によるメリットの教育
		サイクル&ライド、ライド&サイクルの推進(再掲)
	買 物	高齢者等の健康維持・移動手段確保のための自転車活用促進
	共通	自転車マップの作成
自転車の購入補助及び貸付		
支援・補助	通 勤	企業における自転車通勤環境の改善
	買 物	免許返納者等への自転車購入支援(貸付)制度の導入
		自転車での買物時のポイント、割引の実施
	駐輪料金割引制度の導入	
レジャー	レジャー	ポタリングコースの設定
		広域サイクリングロードの設定
		自転車関連団体等と連携したイベント開催

※実施事業については調整中であり、今後変更になる場合があります。

9. 事業の進捗管理

事業を着実に実施するため、「豊橋市自転車活用推進委員会」を定期的を開催し、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の実施内容の修正検討を行っていきます。

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の確実な実施を目指します。

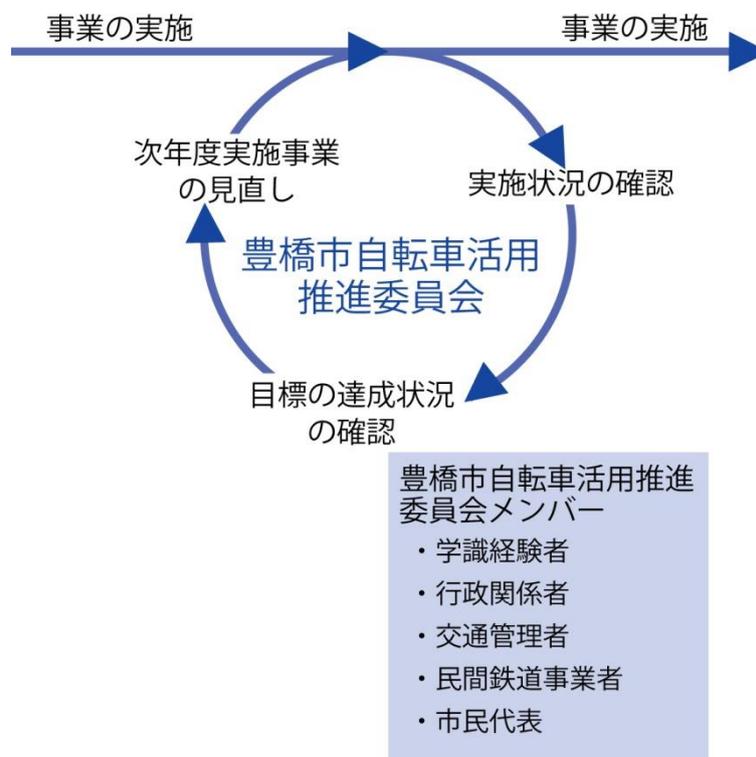


図 2 9 進捗管理の流れ

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効率化を図るほか、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。

