

建設消防委員会資料

豊橋市自転車活用推進計画の改定について
(中間報告)

令和2年2月17日

都市計画部都市交通課

目次

I. はじめに	3
1. 計画の背景と目的	3
2. 計画の位置づけ	5
3. 自転車活用のメリット	6
4. 都市交通体系における自転車の位置づけ	8
II. 現計画の評価	9
1. 現計画の目標達成状況	9
2. 実施事業の進捗状況と評価	10
3. 現計画の評価のまとめ	16
III. 市民意識からの課題	17
1. 市民アンケート調査の概要	17
2. 市民意識からの課題	17
IV. 自転車活用の方向性	21
1. 自転車活用の推進により改善したい課題	21
2. 自転車活用の方向性	22
V. 計画の考え方	28
1. 計画の【目標】と【基本方針】	28
2. 自転車活用の【場面】と行政が展開する【事業の区分】	29
VI. 計画策定までのスケジュール	30

I. はじめに

1. 計画の背景と目的

自転車は移動手段として、とても優れた乗り物です。自転車をライフスタイルの中に取り入れることによって、一人ひとりの健康寿命の延伸や家計・企業の経済的負担の削減、環境負荷の軽減、サイクルーツリズムやスポーツによる地域の活性化、災害時での対応など様々なメリットを享受できます。

本市は、温暖で比較的平坦な地形が広がっていることから、自転車利用に適したまちであると言えます。都市・地域総合交通戦略、地域公共交通網形成計画である「豊橋市都市交通計画 2016-2025」では、自転車は過度な自家用車利用からの転換を推進するための有効な交通手段とし、近距離（概ね5km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、これまで通行空間の整備や安全教育の実施など様々な取組を進めてきました。

平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、本市は同法を勘案した「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」を平成31年4月1日に施行しました。また、同法の中で、市町村は国の自転車活用推進計画を勘案して、市町村の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるように努めることとされており、平成26年3月に策定した「豊橋市自転車活用推進計画」を、法に定める市町村自転車活用推進計画（地方版自転車活用推進計画）として令和元年9月に位置付けしました。

また、国連サミットで採択された国際目標であるSDGs（持続可能な開発目標）の17のゴールの中でも、住み続けられるまちづくりといったゴールが掲げられており、持続的可能なまちづくりを進めるため、積極的に取り組んでいくことが求められています。

現計画は、令和2年に目標年次を迎えます。本計画は、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、法や国の自転車活用推進計画を踏まえ、SDGsへの貢献を視野に入れながら、引き続き地方版自転車活用推進計画として策定するものです。

■ SDGs について

- ・ 2015年9月の国連サミットで採択された2016年から2030年までの国際目標。
- ・ 持続可能な世界を実現するための17のゴール（右図）・169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓うもの。
- ・ 2019年7月1日に本市はSDGs未来都市に選ばれました。

※本計画は、とくに③保健、⑦エネルギー、⑪都市、⑬気候変動の視点の国際目標に合致するものと考えています。



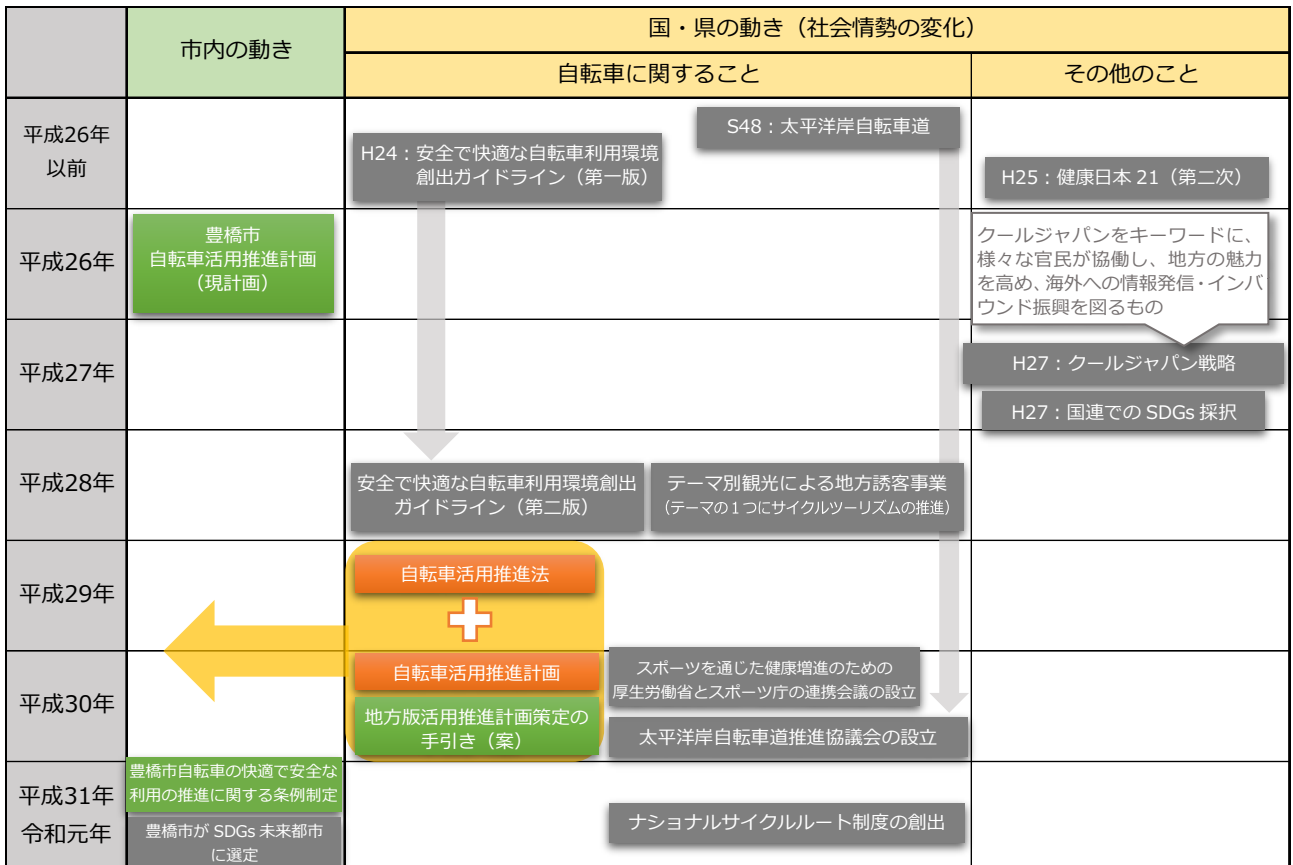
(参考) 自転車活用推進計画について

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

国の「地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）」での施策	
【都市】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	
①	自転車通行空間の計画的な整備の促進
②	路外駐車場の整備や違法駐車取締り推進等による自転車通行空間の確保
③	コミュニティサイクルの普及促進
④	地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進
⑤	自転車のIoT化の促進
⑥	生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
【健康】サイクリングスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	
⑦	国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
⑧	公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
⑨	自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
⑩	自転車通勤の促進
【観光】サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	
⑪	国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
⑫	走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【安全】自転車事故のない安全で安心な社会の実現	
⑬	高い安全性を備えた自転車の普及促進
⑭	自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
⑮	交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
⑯	学校における交通安全教室の開催等の推進
⑰	自転車通行空間の計画的な整備の促進（①再掲）
⑱	災害時における自転車の活用の推進

(参考) 自転車活用に関する社会の動き

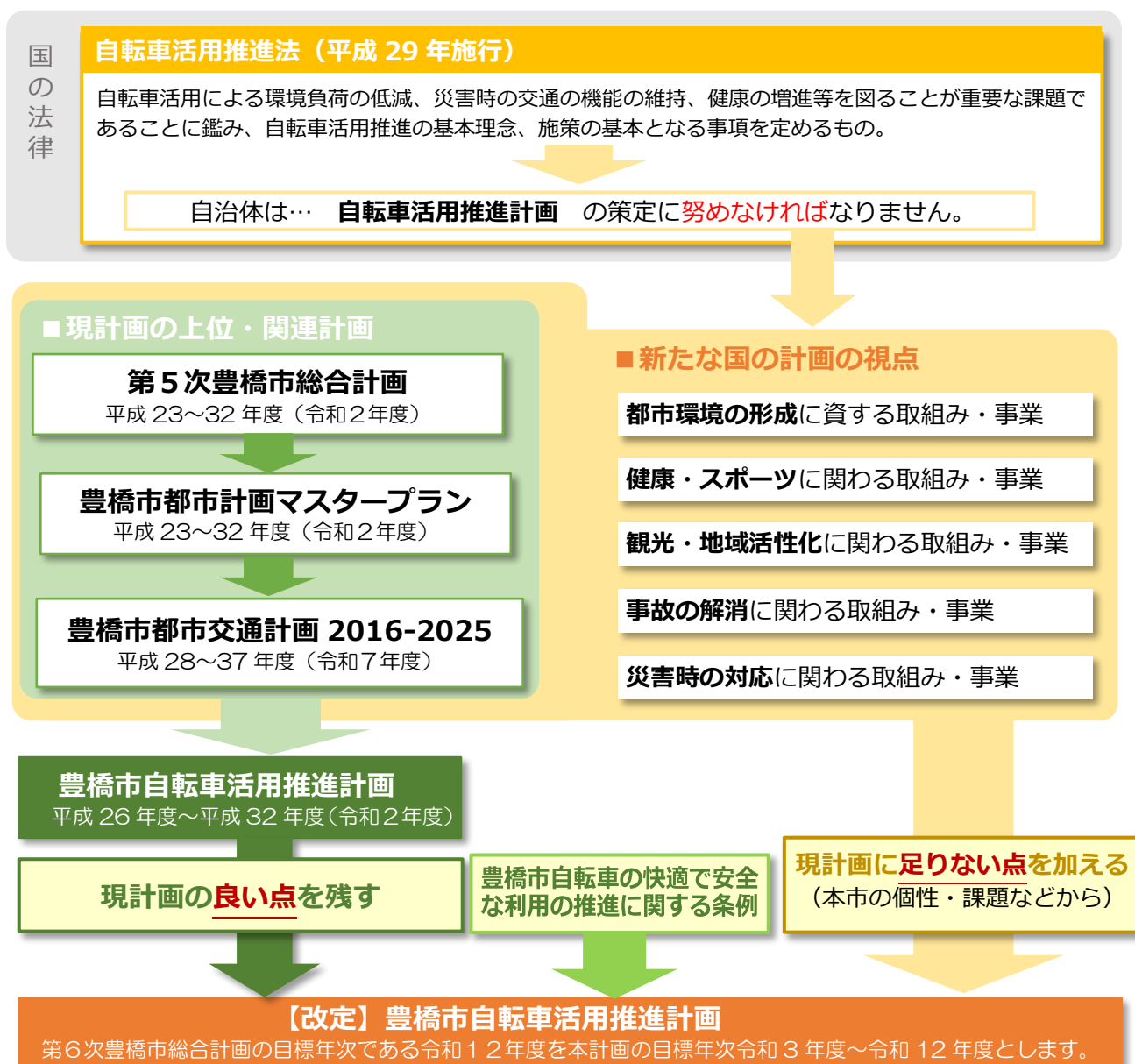
- 本市は全国に先駆けて「自転車活用」を表題とした計画を平成26年の時点で策定しました。その後は、国でのクールジャパン戦略、サイクルツーリズムの推進、スポーツを通じた健康増進等の動きが進んでいます。
- 本市は、これらの新しい自転車活用の動きを踏まえつつ、地域の実情にあった計画の策定を進めていきます。



2. 計画の位置づけ

- 平成 26 年に策定した豊橋市自転車活用推進計画は、平成 29 年の自転車活用推進法の施行とそれに基づく平成 30 年の国の自転車活用推進計画の閣議決定を受けて、令和元年に同法に定める「自転車活用推進計画」に位置付けました。
- 現計画で重視してきた通勤、通学、買い物などの日常の自転車利用に加え、今後は、観光や健康づくり、スポーツ、災害時の使用など、非日常での利用を含めたより幅広い効果的な利用が求められます。
- 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、自転車に関する内容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、自転車の活用に推進する基本的な考え方や施策を定めた計画です。

■ 豊橋市自転車活用推進計画の位置付け



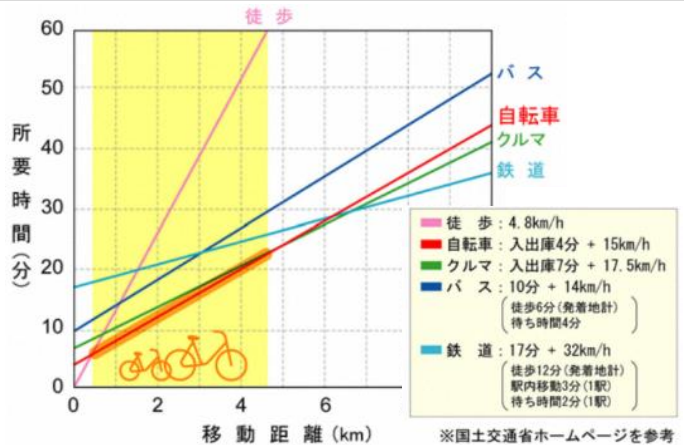
3. 自転車活用のメリット

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

(1) 個人や企業に対するメリット

① 近距離の移動に最適

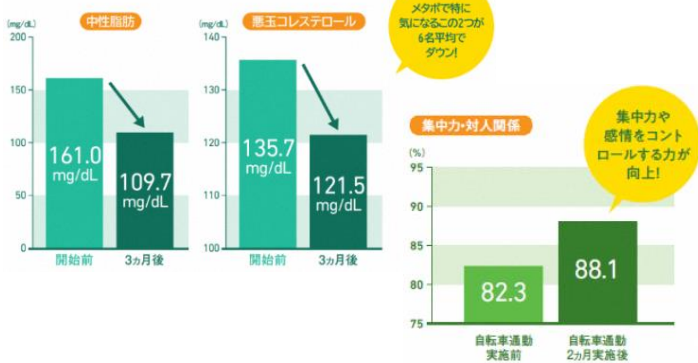
- 自転車は 5km 程度の近距離では、他の交通手段よりも有利な乗り物であり、目的地や立ち寄り場所での駐輪場所の確保も比較的容易です。
- 自宅から駅まで、駅から目的地までの自転車利用が可能であれば、公共交通+自転車により、遠距離でも移動が可能となります。
- 高齢者等の体力に不安のある人でも、電動アシスト付自転車を使うことで、普通の自転車に比べて長い距離を走ることや傾斜のある道を容易に移動することが可能となります。



② 健康の維持や心身のリフレッシュに良い

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

Data M-05 中性脂肪/悪玉コレステロールの変化(6名平均)



出典：株式会社シマノ ホームページ「Health Data File」より

③ 家計にやさしく経済的

- 自家用車は所有するだけでも一日 1,100 円※の維持費がかかるとの試算があります。
※日本モビリティ・マネジメント会議 (JCOMM) HP より (試算の出典は科学警察研究所)
- 自転車で健康な体が維持できれば、医療費の負担軽減も期待されます。
- 企業の視点からも自転車通勤により駐車場確保が不要になるなどコストダウンが期待できます。

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

排気量1,000cc程度の普通車の場合

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

↓
1日換算 1,100円/日

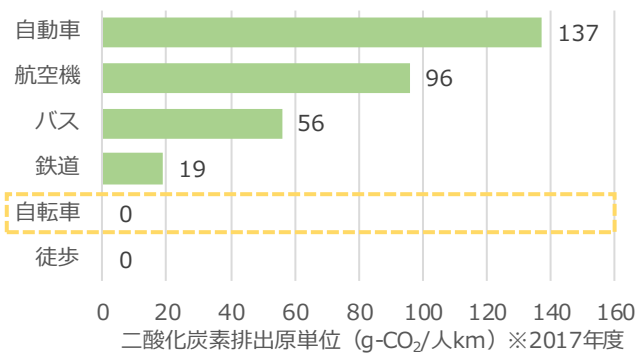
出典：日本モビリティマネジメント会議 ホームページより (駐車場代のみ本市平均より設定)

(2) まち全体に対するメリット

④ 環境にやさしいまちの実現

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

■ 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



出典：国土交通省総合政策局資料「運輸部門における二酸化炭素排出量」より

⑤ 地域社会の活性化につながる

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

■ 地域活性化と自転車の役割

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

自転車は地域の活性化に関して様々な効果が期待できます。

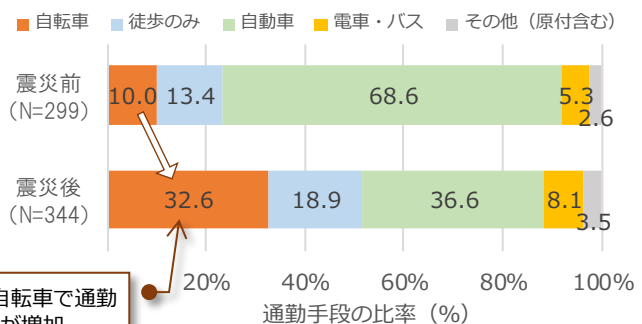
※ 宇都宮市の中心市街地のスーパー来店者に対するアンケート調査によれば、自転車での来店者と自動車の来店者では、一週間当たりの平均推定購入額が12,549円対10,119円となっており、自転車の方が多い。

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

⑥ 災害対応力の向上

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

■ 震災前後の通勤手段の変化



震災後、自転車で通勤する人が増加。一方で自動車が減少。

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

4. 都市交通体系における自転車の位置づけ

- 本市の交通の基本理念として、「豊橋市都市交通計画 2016-2025」では、「多様な交通手段を誰もが使え、過度に自家用車に頼ることなく生活・交流ができる都市交通体系の構築」が掲げられています。
- 自転車は、手軽に利用できる交通手段であるとともに、その利用を日常の生活に取り入れることにより、健康、経済、環境、地域活性化、災害時での対応等の面で利用者や社会でのメリットがあることから、過度な自家用車利用からの転換を推進するための有効な交通手段となります。
- しかし、自転車のメリットを最大限に活かすためには、徒歩、自転車、公共交通、自家用車など様々な交通手段がある中、自転車の位置付けを明確にし、かつ、それぞれの交通手段と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。
- 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。
- 近年は、電動アシスト付き自転車やスポーツ自転車など、身体の負担が少なかったり、より高速に移動できる自転車も普及し、幅広い世代で、様々な使い方ができるようになっています。
- 社会の様々な場面において自転車の利用が増えることで、先に挙げた様々なメリットを、利用者や企業、地域等が享受できるようになることが期待されます。
- そこで、本計画では自転車を、公共交通とともに自家用車からの転換を進める交通手段とし、本市の都市交通体系において「近距離（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。

Ⅱ. 現計画の評価

1. 現計画の目標達成状況

- 現計画では、【自転車がいきいきと走るまち「とよはし」】を計画の目標像に位置づけ、以下の現方針①～③に基づき計画を推進し、それぞれの方針ごとに「達成すべき目標」を設定しています。平成30年度末で検証すると、以下のような結果となっています。
- 目標2の自転車事故の半減には、現計画終了の令和2年の達成が期待できますが、その他の目標の達成には厳しい状況であるため、次頁以降に整理する現計画の実施事業（通行空間、駐輪環境、安全教育等）の評価も踏まえながら、今後の課題や計画の方向性についての検討及び整理を行います。

現方針① 自転車が安全・快適に移動できる利用環境の整備

目標設定	計画策定段階		現状値
	評価方法	目標値	
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	毎年実施する市民意識調査のうち、「自転車の利用しやすさ」に満足、やや満足と回答した人の割合	34% 平成24年時点	33.4%
		50% (令和2年目標)	

現方針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

目標設定	計画策定段階		現状値
	評価方法	目標値	
目標2 自転車が当事者となる交通事故を 半減 させる	豊橋市内での年間の交通事故のうち、自転車が当事者となる事故件数（豊橋の交通事故より）	641件 平成24年時点	413件
		320件 (令和2年目標)	

現方針③ 自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換

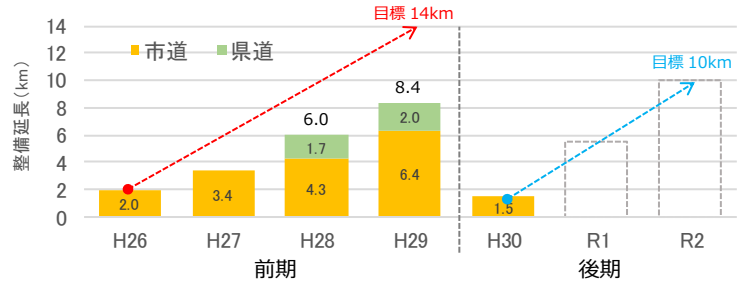
目標設定	計画策定段階		現状値
	評価方法	目標値	
目標3 日常的な自転車利用者を 過半数 にする	自転車利用状況を把握するアンケート調査のうち、自転車を週1日以上利用する割合（前回はH24に調査）	35% 平成24年時点	27.7%
		50% (令和2年目標)	

2. 実施事業の進捗状況と評価

(1) 通行空間

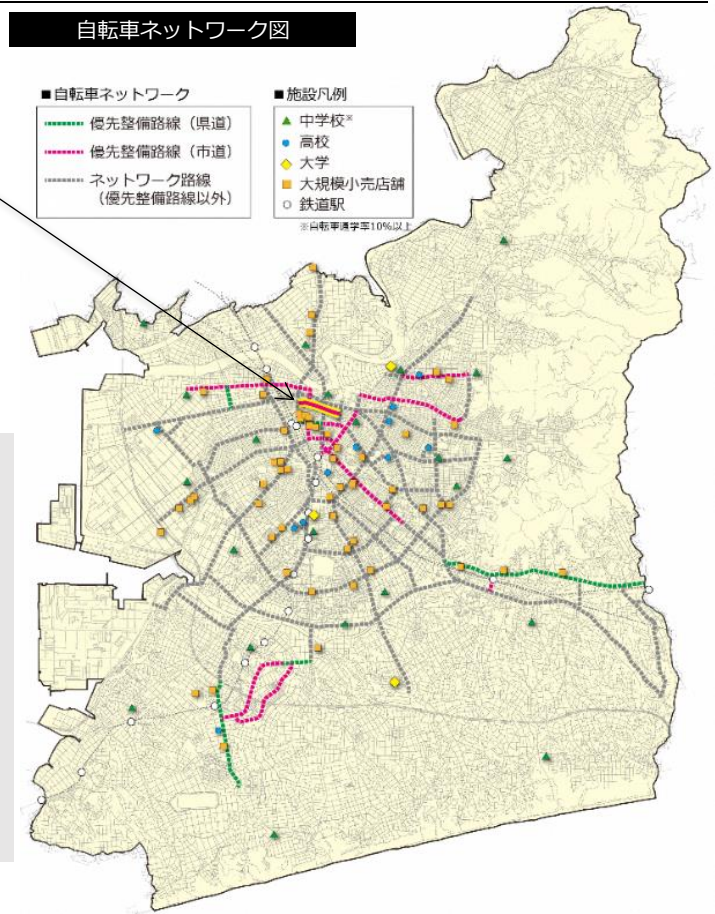
① 目標値の達成状況【自転車ネットワーク路線の整備延長：前期目標 14km、後期目標 10km】

- 現計画では前期 4 年間で 14km の整備を目標に事業を推進してきましたが、達成状況は 8.4km でした。
- 令和 2 年までの後期は、10km の整備を目標に着実に整備を進めていきます。



② これまでの取組み

- 現計画では、自転車ネットワーク路線として 149km を指定し、このうち優先整備路線は 32.8km として整備しています。

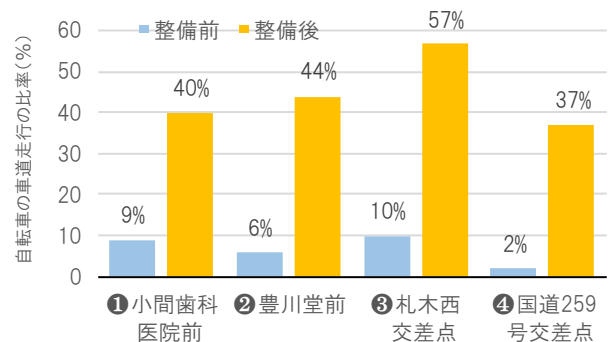


■ 自転車ネットワーク路線及び優先整備路線の選定の考え方

- 「通勤」「通学」「買物」の3つの利用目的について、自転車利用状況やニーズ等に基づき候補路線を選定
- 道路管理者との協議を踏まえ、候補路線から自転車ネットワーク路線 149 kmを選定
- 通勤目的のネットワークを中心として、整備の必要性や実現性が高い路線等を踏まえて優先整備路線 32.8km を選定

③ 取組みによる評価

- 平成 27 年に自転車通行空間の整備を実施した札木通りでは、整備前と整備後で、車道を通行する自転車の割合が大幅に増加しています。
- 「自転車に関するアンケート調査(令和元年)」でも、平成 24 年度のアンケート結果と比較して、自転車利用時に主に歩道を通行する人が減った一方で、主に車道を通行する人が増えました。



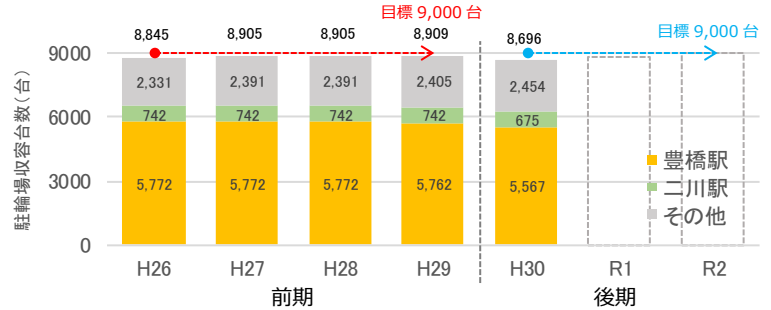
安全・快適な通行空間の形成に向けて、
自転車通行環境整備を推進します。

調査日：整備前 平成27年 9月29日
整備後 令和元年 6月12日

(2) 駐輪環境

① 目標値の達成状況【駐輪場台数：前期目標 9,000 台、後期目標 9,000 台】

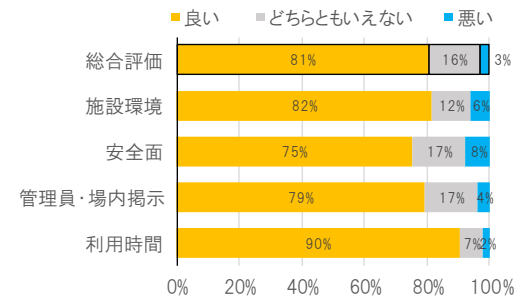
- 交通結節点における駐輪需要に対応するため、駐輪場台数 9,000 台の確保に努めてきましたが、前期 4 年間での実績は 8,909 台でした。
- 令和 2 年までの後期期間内も、9,000 台を目標に、整備を進めております。



② これまでの取組み

- 通勤や通学の利用が多い豊橋駅、二川駅やその他交通結節点（市内線 井原電停、渥美線 愛知大学前駅付近など）で、駐輪場の整備を進めてきました。
- 狭間公園南駐輪場の廃止に伴い、平成 30 年の時点で収容台数は減少しています。
- 豊橋駅、二川駅の市営駐輪場では、始発・終電に合わせた施設利用時間の拡大など、利便性を向上しました。

市営駐輪場の利用者からの評価（利用者アンケート）



出典：指定管理者による利用者アンケート調査（平成 30 年）

豊橋駅西口地下駐輪場の出入り口



豊橋駅西口地下駐輪場 場内



井原電停 サイクル&ライド駐輪場

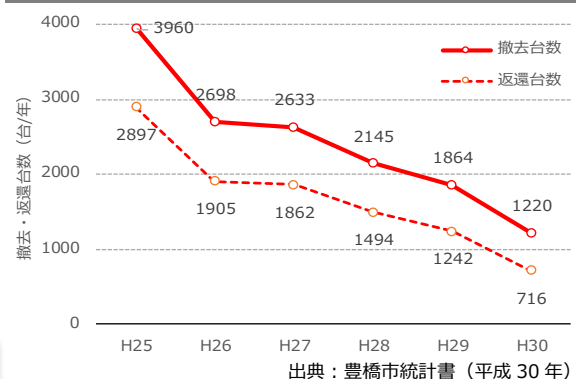


③ 取組みによる評価

- 駐輪場の整備のほか、放置自転車の撤去活動、周知啓発等により、放置自転車の数は現計画の策定時点であった平成 25 年より大幅に減少しました。
- また、市営駐輪場の利用者の評価も 8 割以上が「良い」と評価しており、取組みは着実に進んでいます。
- 一方依然として、駅前の商店街等では買い物、娯楽等の短時間の放置自転車が歩行者の通行空間を塞ぐなど、不適切な駐輪の問題は残っています。

駐輪場の整備や利便性向上など、
駐輪環境を改善します。

放置自転車（撤去台数・返還台数）の推移

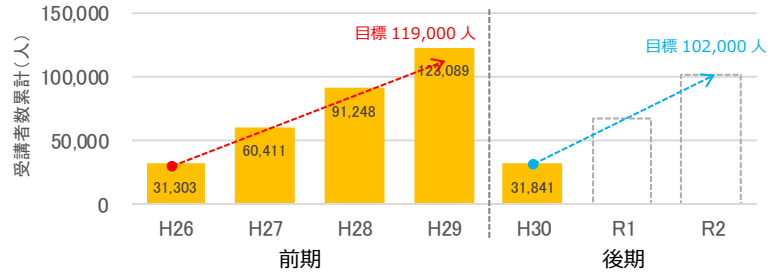


出典：豊橋市統計書（平成 30 年）

(3) 安全教育

①目標値の達成状況【交通安全教室等の受講人数：前期目標 119,000 人、後期目標 102,000 人】

- 交通安全教育を様々な場面で展開して来たことで、受講人数は前期 4 年間の累計目標を超える 123,089 人となりました。
- 後期は、令和 2 年までに累計 102,000 人の参加を目指して交通安全教育を実施していきます。



②これまでの取組み

- 年齢層別の交通安全教育を始めとする様々な取組みを展開するとともに、平成 31 年 4 月に自転車に関する条例を施行しました。
- 近年では、中学生に対するスクアードストレイト教育を取り入れるなど、効果的な教育を実施しています。

豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例

【施行日】 平成 31 年 4 月 1 日

【主なポイント】

- ①自転車のメリットを知って利用しましょう
- ②交通ルールを守り、安全に安心して利用しましょう
- ③自転車損害賠償保険等に加入しましょう
(令和元年 10 月 1 日より義務化)
- ④自転車交通安全教育を推進しましょう

平成 26～29 年の交通安全教育受講者数の内訳

受講者数の内訳 (人)	
幼稚園・保育園	32,163
小学校	44,777
中学校	13,223
高等学校等	10,650
高齢者	7,240
その他	15,036
H26-29合計	123,089

交通安全教室



③取組みによる評価

- 交通安全教育や、メディアでの交通ルールの周知を継続的に行っていることで、基本的な交通ルールの認知度は高くなっています。
- 一方、車道通行などの遵守率は低く、「知っているが、守っていない」状況があり、守ることができる環境を整えることが重要となっています。

交通ルールを「守ってもらう」ため、より効果的な手法を検討し、実施します。

主な交通ルールの認知度・遵守率

	認知度	遵守率
	知っていた	しっかり守っている
①車道通行の原則	82.0%	13.1%
②車道の左側通行	91.7%	31.3%
③歩道での通行方法	67.6%	30.6%
④安全ルールの遵守	98.6%	72.9%
⑤一時停止の義務	85.5%	52.8%
⑥ながら運転の禁止	96.3%	73.7%
⑦大人のヘルメット着用	36.4%	8.6%

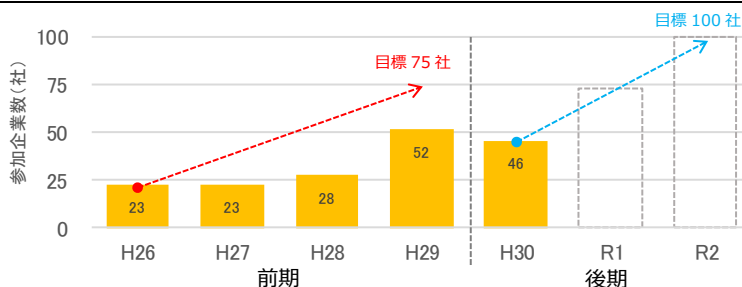
※赤字は、認知度・遵守率が40%未満のもの

出典：「自転車に関するアンケート調査」(令和元年)より

(4) 意識啓発

① 目標値の達成状況【自転車通勤促進の働きかけを行った企業数：前期目標 75 社、後期目標 100 社】

- 企業に対する意識啓発については、前期目標 75 社に対して 52 社でした。
- 後期は、エコ通勤、健康経営等の取組みと連携しながら、累計 100 社を目標にして働きかけを進めていきます。



② これまでの取組み

- 「自転車通勤」の促進に向け、企業に対する働きかけを行うとともに、組織を通じて社員に対する周知・啓発を行うなどの意識啓発を行ってきました。
- 近年の「健康経営」意識の高まり等を勘案しながら、働きかけを行ってきました。

企業に対する意識啓発ツール【とよはし健康マガジン】



参考 とよはし健康宣言事業所

- 市では「健康経営」を推進する事業所を認定しています。
- 事業者は「健康宣言」をし、定期健診、ストレスチェックなど、様々な取組みを推進します。
- 自転車もエコ通勤の取組みの一つとして位置付けられています。



③ 取組みによる評価

- 自転車通勤に関しては、エコ通勤の推進企業の中で自転車通勤手当を充実したり、駐輪場を確保するなど、事業者の意識も変わりつつあります。
- 通勤時の事故の補償、自転車保険への加入、雨天時の代替通勤手段、安全教育など、各社で様々な課題を抱えております。

企業や学校などと連携し、自転車を積極的かつ安全に利用する意識啓発を推進します。

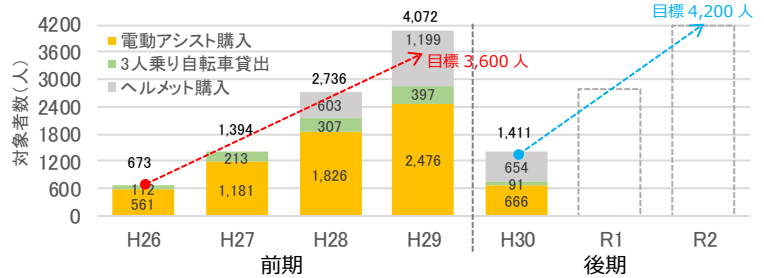
自転車通勤推進企業へのヒアリングでは…

- ① 従業員からの要望を受け、駐輪場の整備、通勤手当の見直し（**自家用車と同額設定**）を実施。
- ② 通勤手当の見直し検討にあたり、**通勤時の事故の補償等**の調整が難しい。
- ③ 自転車通勤手当の支給は、**自転車保険の加入を前提**としている。
- ④ 雨天時は**自家用車を使うこと**も認めている。
- ⑤ 従業員の安全確保が重要。自動車への教育はしているが、**自転車はしていない**状況。…など

(5) 支援・補助

① 目標値の達成状況【自転車に関する補助・貸出を受けた人数：前期目標 3,600 人、後期目標 4,200 人】

- 電動アシスト付き自転車、ヘルメットの購入費補助を中心に、前期は目標以上の利用実績となりました。
- 令和2年度までに累計 4,200 人の利用を目指します。



② これまでの取組み

- 自転車活用のすそ野を広げるため、電動アシスト付き自転車やヘルメットの購入費補助、子育て世帯への3人乗り自転車の貸出しを通じて、安全に自転車を利用するためのきっかけづくりとなるよう、支援・補助の取組みを展開してきました。

ヘルメット購入補助チラシ

3人乗り自転車イメージ

※豊橋市ホームページより
※3人乗り自転車貸出の車両(イメージであり、実際の貸出車両と異なる場合があります。)

支援・補助に関する取組みの概要

【電動アシスト自転車購入補助金】

- 市内に住所があり、居住している18歳以上の方
- 購入金額の4分の1(上限12,000円)を補助
- 1人1台限り(購入後3年間継続利用が条件)

【高齢者運転免許自主返納

令和元年11月に新設

電動アシスト自転車購入補助金】

- 市内在住の70歳以上の高齢者で、運転免許を自主返納された方を対象とする新設の補助制度
- 購入金額の4分の1(上限15,000円)を補助
- 1人1台限り(購入後3年間継続利用が条件)

【自転車ヘルメット購入費補助】

- 購入金額の2分の1(上限2,000円)を補助
- 市内在住または、市内在学(小学生～大学生)

【3人乗り自転車の貸出し】

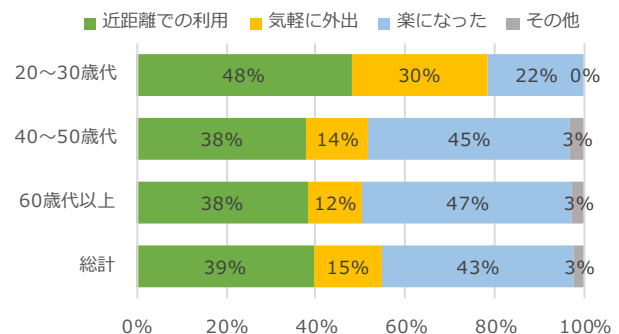
- 月額1,000円で貸出を実施
- 電動アシスト付き自転車75台を貸出

③ 取組みによる評価

- 電動アシスト付き自転車の購入者に対するアンケート調査では、購入後、移動が楽になった、近距離での利用が増えたという人が増えています。
- また、若い世代では、気軽に外出できるようになったとの意見が多くなっています。
- その他、ヘルメット購入補助や3人乗り自転車貸出しの利用も多くあり、支援・補助が、自転車活用のきっかけとなっていると考えられます。

暮らしだけでなく、余暇活動でも自転車を
使うきっかけとなる支援を展開します

電動アシスト自転車を購入してよかった点(モニタアンケートより)

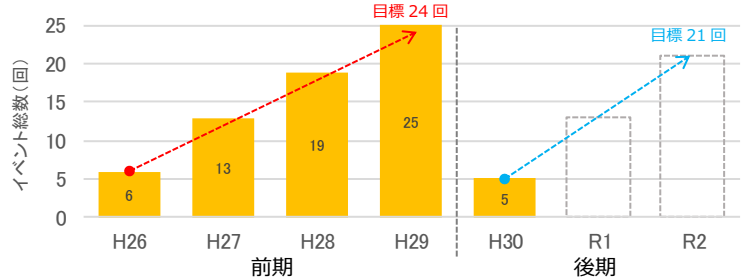


出典：電動アシスト自転車購入補助金利用者アンケート

(6) レジャー

①目標値の設定【自転車関連イベントの開催回数：前期目標 24 回、後期目標 21 回】

- レジャー等での活用のきっかけとなるイベント開催状況については、前期目標を超えるイベントが開催されました。
- 長期にわたり開催しているイベントも多く、令和2年度までに累計 21 回の開催を目指します。



②これまでの取組み

- 現計画では、「レジャー」の視点から活用を推進するため、関係団体との連携したイベント開催、観光サイクリングマップ、サイクルピット事業、E-BIKE レンタル事業など、自転車と触れ合うきっかけづくりに取り組んできました。
- 豊橋ならではのサイクリングスポーツの資源である「豊橋競輪場」を使ったタイムトライアル、万場調整池の周回コースを利用したロードレース、のんほいパーク特設コースでのイベントなど、豊橋ならではの様々なイベントが開催されてきました。
- イベント開催には、豊橋自転車競技協会等に尽力頂いており、自転車活用を推進する組織があり、人材がいることも豊橋の強みです。

道の駅での
自転車活用の
取組み

サイクルピット



豊橋万場クリテリウム



ええじゃないか豊橋サイクルフェスティバル



市民スポーツ祭

豊橋競輪場を活用して、普段は体験できない「トラック競技」を楽しめる他ではできないイベントを開催。

写真：豊橋自転車競技協会ホームページより

③取組みによる評価

- 自転車イベントは、年1回のペースで10年以上続いているものが多く、参加者、観戦者は年々増加しています。
- 豊橋競輪場のトラックを使うなど、“豊橋”でしか楽しめないイベントも多く、今後のサイクリングスポーツの場としての魅力づくりにもつながることが期待されます。

イベントに参加したり、サイクリング等を楽しむ人を増やす取組みを推進します。

市内自転車イベントの開催実績
(長期イベントの定着状況)

イベント名	開催実績 (H30時点)
とよはしとよね サイクルマラソン	第12回大会
豊橋万場クリテリウム	第15回大会 (雨天で中止)
とよはし・チーム・ピスト	第36回大会
ええじゃないか豊橋 サイクルフェスティバル	第6回大会

3. 現計画の評価のまとめ

(1) 現計画の目標達成状況

- 現計画に位置付けた3つの基本方針と、それに対応した3つの目標については、自転車事故の削減（目標2）については、現計画の目標達成が期待される一方で、自転車利用環境に対して満足と感じる人を増やすこと（目標1）は横ばい、日常的な自転車利用を増やすこと（目標3）については減少しており、いずれも目標達成が厳しい状況にあります。
- 現計画では、近距離での自家用車から自転車利用への転換を図るために、様々な取組みを進めてきたものの、依然として自動車中心の利用となっています。今後、より積極的に自転車が選択されるように、環境整備、意識啓発などを進めていくことが必要です。

全体

日常的な自転車活用の推進を図るも、依然として自動車中心の利用となっています。積極的な自転車活用に向けた環境整備、意識啓発などを推進します。

(2) 実施事業の進捗状況と評価

- 通行空間や駐輪などの事業区分ごとの指標では、安全教育や支援の補助、レジャーでは目標値を達成しましたが、通行空間、駐輪、意識啓発では前期の目標値に届きませんでした。
- 実際の利用状況、利用者の意向などの取組み評価を見ると、それぞれの事業区分で一定の事業効果が見られています。
- 今後、これらの取組みの評価を踏まえて、事業を展開していくことが必要です。

通行空間

安全・快適な通行空間の形成に向けて、自転車通行環境整備を推進します。

駐輪

駐輪場整備や、利便性向上の検討など、駐輪環境を改善します。

安全教育

交通ルールを「守ってもらう」ため、より効果的な手法を検討し、実施します。

意識啓発

企業や学校などと連携し、自転車を積極的かつ安全に利用する意識啓発を推進します。

支援・補助

暮らだけでなく、余暇活動でも自転車を使うきっかけとなる支援を展開します。

レジャー

イベントに参加したり、サイクリング等を楽しむ人を増やす取組みを推進します。

Ⅲ. 市民意識からの課題

1. 市民アンケート調査の概要

- 自転車の利用環境の向上や、自転車活用の方向性を検討するため、豊橋市に居住する1,500世帯を対象に、令和元年10月1日～令和元年10月18日に市民アンケートを実施しました。
- 本調査に基づき、自転車活用についての現状や、今後の意識等を把握しました。

【調査結果の回収率について】

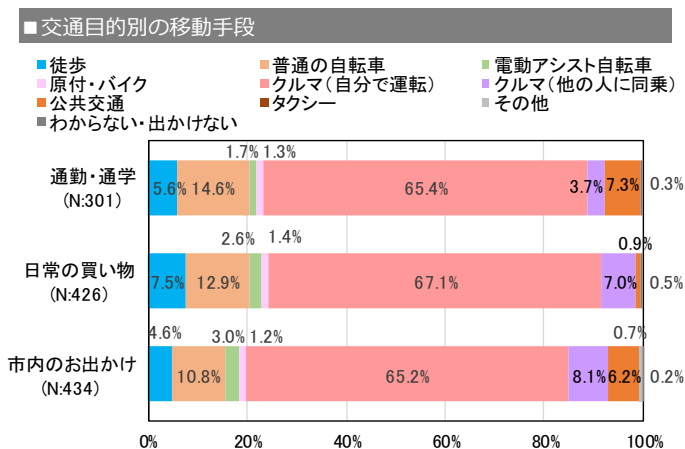
【調査対象】	豊橋市内の世帯
【配布数】	世帯票 1,500通（無作為抽出） 個人票 4,500通※
【回収数】	世帯票 358サンプル回収（回収率 約24%） 個人票 620サンプル回収
【調査方法】	郵送配布／郵送回収
【実施日】	令和元年10月1日～10月18日
【備考】	世帯票 19問（分岐設問除く） 個人票 22問（分岐設問除く）

※ 個人票は、世帯票とともに3通同封。1世帯で最大3名の方に回答頂いた。

2. 市民意識からの課題

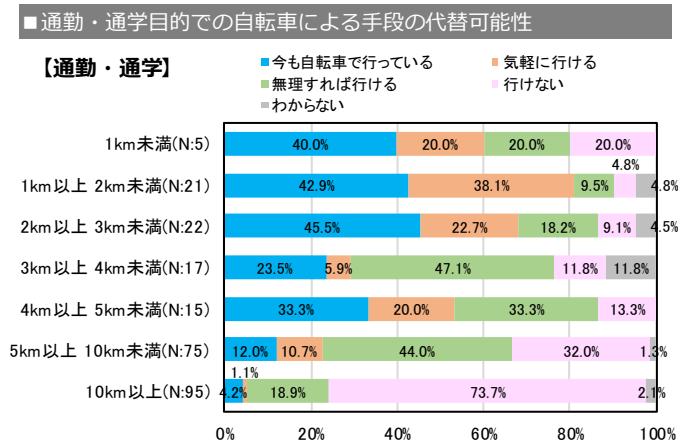
① 移動は「自家用車」に依存している状況

- 世帯でも個人でも、移動手段として自転車ではなく自家用車を選択する傾向が強い状況です。
- 免許保有率8割以上で、自転車より自家用車の保有台数が多い状況です。



② 3km までなら自家用車から自転車の転換も可能

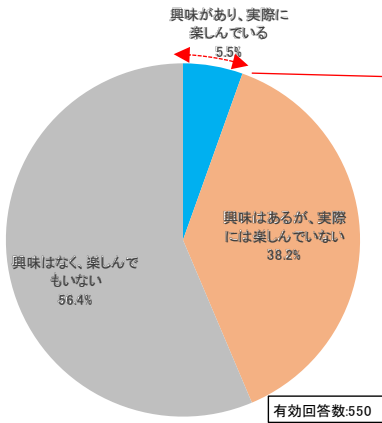
- 通勤・通学目的で移動している回答者のうち、徒歩での通勤・通学者を除いた人に対して、「自転車への代替可能性」を聞いたところ、通勤・通学の距離が3kmまでなら「今も自転車で行く」人、「気軽に行ける」と思う人が多い状況です。
- ただし、世帯での移動は自家用車からの転換は期待しにくい状況です。



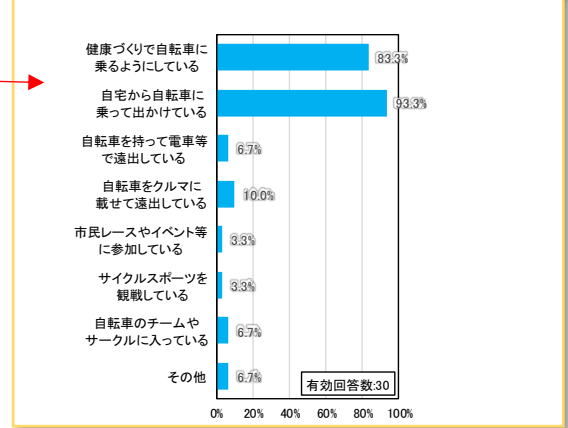
③健康づくりや余暇への自転車利用の潜在的な需要は4割程度ある状況

- 健康づくり、余暇の自転車利用に対する興味の状況では、“興味があり、実際に楽しんでいる”層の占める割合は5.5%ですが、“興味はあるが、実際には楽しんでいない”人は38%で、きっかけがあれば自転車利用が期待できます。
- 実際に楽しんでいる人の多くは健康づくりで自転車を利用している状況です。

■健康づくりや余暇への自転車利用の実施状況や興味



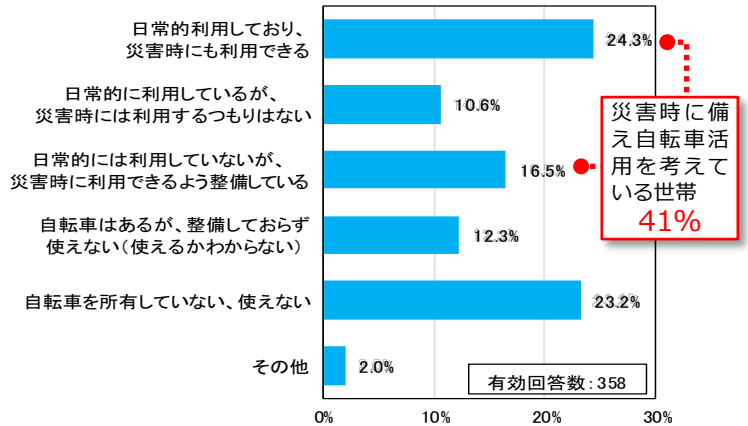
■どのような楽しみ方をしていますか？（複数）



④災害時の自転車活用を意識している世帯は4割程度ある状況

- “災害時にも利用できる”、“災害時に利用できるよう整備している”層は約4割あり、災害時の利用を考えている世帯もあります。
- 「日常的に利用しているが、災害時には利用するつもりはない」層もあり、災害時の活用の意識づけを進めることが重要です。

■世帯としての防災対策での自転車活用の意向について



⑤自転車の交通ルールを「知って」いても、遵守率は低い状況

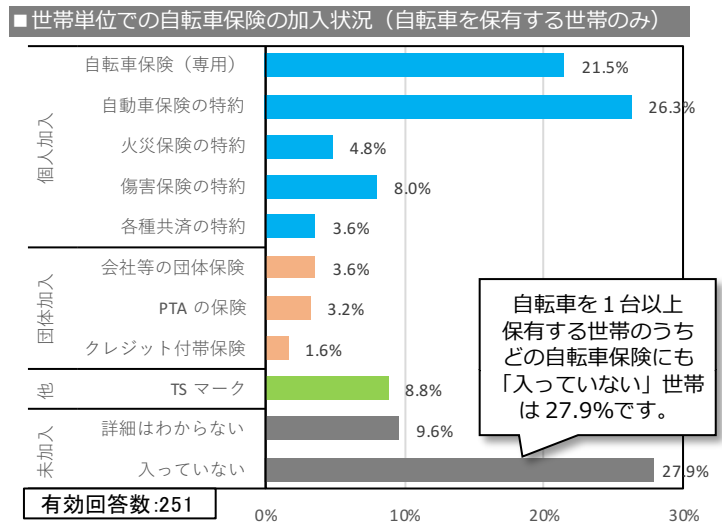
- 道路交通法に示された自転車交通ルールは、8~9割が「知っている」ものの、まだ遵守率は低い状況にあります。
- 家庭での自転車安全教育があまり行われていない状況の中で、「守ってもらう」ことの重要性を伝えることが大切です。

	認知度	遵守率
	知っていた	しっかり守っている
①車道通行の原則	82.0%	13.1%
②車道の左側通行	91.7%	31.3%
③歩道での通行方法	67.6%	30.6%
④安全ルールの遵守	98.6%	72.9%
⑤一時停止の義務	85.5%	52.8%
⑥ながら運転の禁止	96.3%	73.7%
⑦大人のヘルメット着用	36.4%	8.6%

※赤字は、認知度・遵守率が40%未満のもの

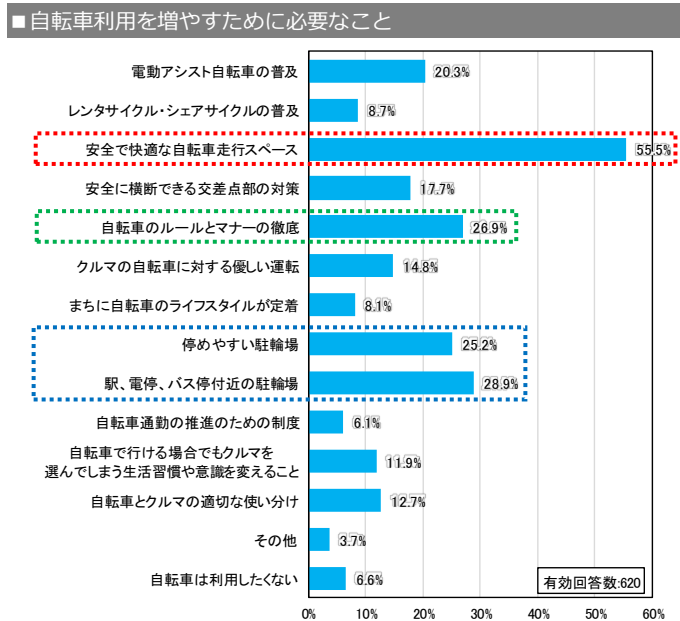
⑥ 自転車損害賠償保険の加入世帯は6割以上の状況

- 自転車を1台以上保有する世帯での、自転車保険の加入状況では、どの保険にも「入っていない」世帯は28%でした。
- 本市では令和元年10月1日より、自転車保険の加入を義務化していますが、義務化前の6月に調査した市民意識調査では、自転車を利用している個人単位では「入っていない」人は40%でした。



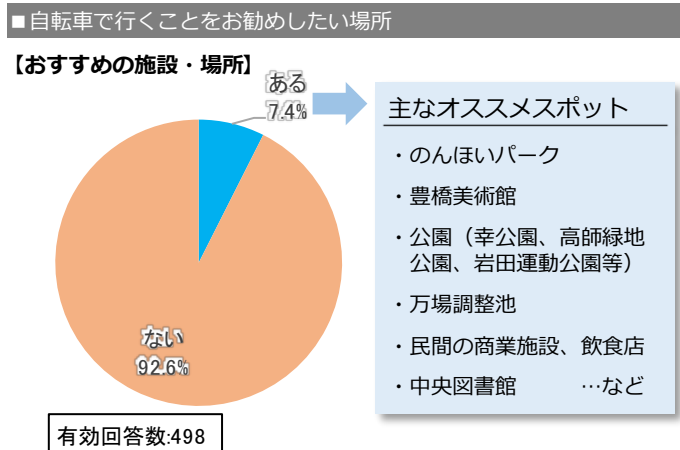
⑦ 通行空間、駐輪環境、安全教育のさらなる推進に期待

- 自転車利用を増やす、中心市街地への自転車アクセスを増やす視点では、安全で快適な通行空間や、止めやすい駐輪場の確保が期待されており、自転車のルール・マナーの徹底も必要との意見も多くなっています。
- このようなことから、これまでの通行空間、駐輪環境、安全教育のさらなる推進が期待されています。



⑧ 自転車での「おすすめスポット」を意識していない状況

- 市内の自転車で行くことをお勧めしたいスポットとしては、現状では9割以上が「ない」としており、市内の資源が評価されていない状況です。
- のんほいパーク、豊橋美術館など、観光資源や公園などの身近なレクリエーション施設などが具体的にあげられており、自転車でのおすすめスポットを知ってもらうことが、余暇での活用にもつながります。

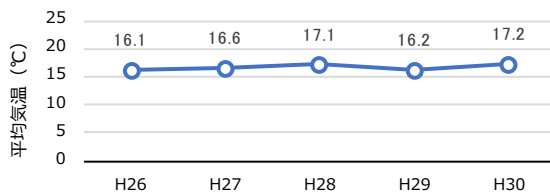


参考資料 豊橋市の自転車利用の現状について

参考① 豊橋市の概要

- ・愛知県の南東部に位置し、東は弓張山地を境に静岡県と接し、東の山地から西の三河湾へと緩やかに傾斜してはいるものの、地形はおおむね平坦で、自転車利用に適した地形です。
- ・また、南には太平洋の黒潮が流れ、東部・北部を山地に囲まれており、豊かな自然環境に恵まれ、気候は比較的温暖で年間の平均気温は17℃程度です。冬季には「三河のからっ風」と呼ばれる北西の季節風が吹きますが、雪はまれにちらつく程度で積雪はほとんど見られないため、自転車を利用しやすい環境です。

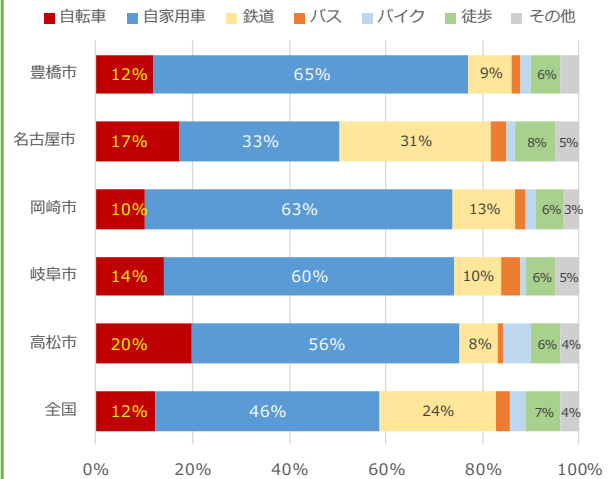
■豊橋市の平均気温の推移



参考② 通勤・通学時の移動手段の割合

- ・通勤・通学時の移動手段について、豊橋市の自家用車利用率は65%で、自転車は12%となっています。

■H22 国勢調査での通勤・通学者の移動手段

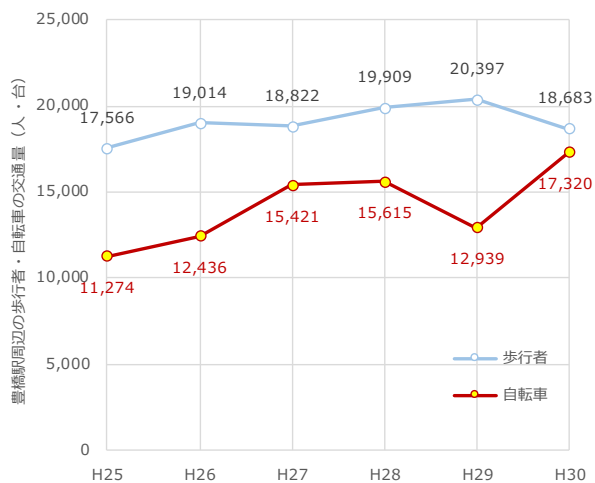


※平成22年国勢調査における通勤・通学時の代表交通手段に基づく分析。(現計画 p13 より)

参考③ 豊橋駅周辺の自転車・歩行者交通量

- ・豊橋駅周辺の市街化区域内32地点での交通量調査(全地点合算)によれば、中心部の自転車の交通量は増加傾向です。

■豊橋駅周辺32地点での歩行者・自転車交通量

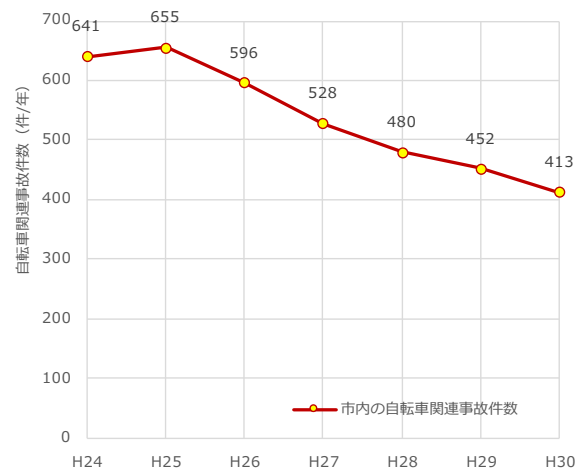


※豊橋市都市交通計画(2016-2025)の評価指標の一つ。
※調査は、愛知県立豊橋商業高等学校により実施

参考④ 豊橋市内の自転車事故の推移

- ・豊橋市内の自転車事故の発生件数は年々減少しており、現計画以後のピーク平成25年655件から、平成30年では約4割減の413件となっています。

■豊橋市内の自転車関連事故件数

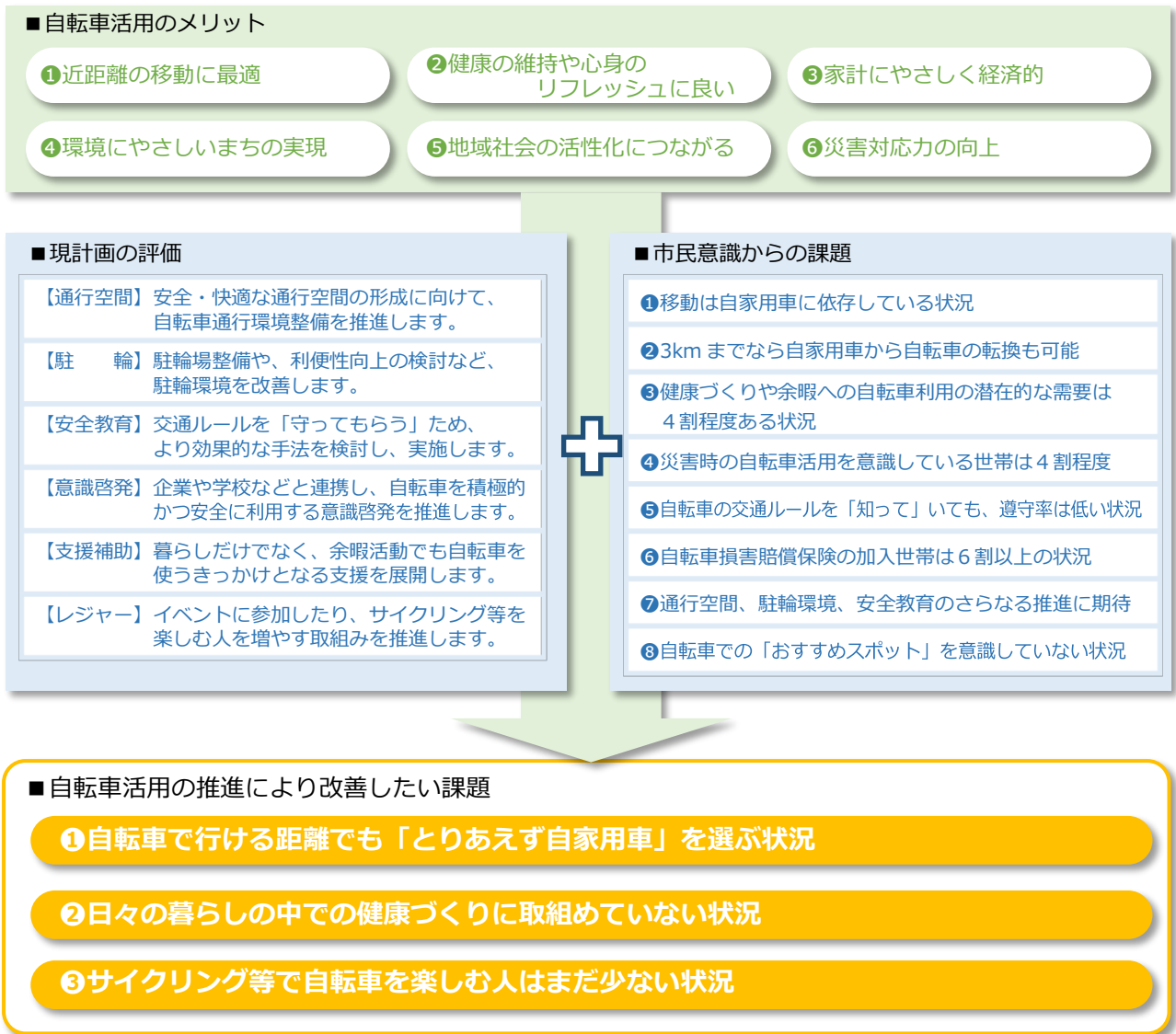


※警察提供の市内交通事故データに基づき作成
※現計画の評価目標②に位置づけ(詳細はp7)

IV. 自転車活用の方向性

1. 自転車活用の推進により改善したい課題

- 自転車は、個人や企業にとっても、まち全体にとっても、多くのメリットがある交通手段です。
- これまでの実施事業の評価や市民意識から様々な課題が挙げられ、また、自転車活用推進法や国の自転車活用推進計画を踏まえ、さらに SDGs への貢献を視野に入れて、以下のように整理しました。
- 本市においては、安全・安心な利用環境を整えつつ、自転車活用を推進することで、「とりあえず自家用車を選ぶ状況」「健康づくりに取組めていない状況」「自転車を楽しむ人はまだ少ない状況」という課題を改善していきます。



2. 自転車活用の方向性

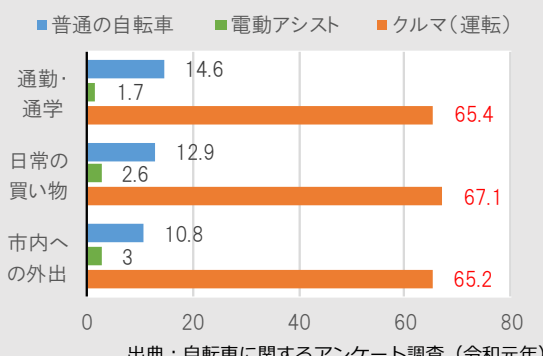
課題① 自転車で行ける距離でも「とりあえず自家用車」を選ぶ状況

①現状

- 移動を自家用車に頼りすぎている傾向があり、自宅近くなど距離の短い移動でも「とりあえず自家用車」を考えてしまうような状況です。
- 本市の若い世代は免許取得率が高く、免許取得後すぐに自転車中心から自家用車中心の移動に変わってしまう状況になっていると考えられます。

①市民は様々な移動に「自家用車」を選択している状況

- 今回のアンケート調査から移動目的別の自転車、自家用車利用率を見ると、あらゆる移動目的で自家用車が7割弱となっている。
- 一方自転車は電動アシスト自転車を含めても1~2割程度と低くなっている。



②県内の都市の中でも、とくに若い世代の免許取得率が高い状況

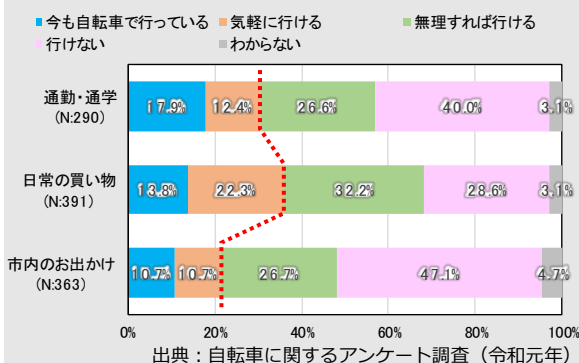
- 県内の都市の人口に対する免許保有者割合では、全年齢層で第3位ですが、16~24歳の若い世代に限ると第1位。
- 本市はとくに、若い世代が自家用車に移行しやすいという特徴がある。

	全年齢	うち16-24歳
豊橋市	69.8	56.0
岡崎市	70.3	52.8
一宮市	67.4	51.4
春日井市	68.0	50.0
豊田市	72.0	54.6
愛知県	67.7	50.0

出典：運転免許人口は「愛知県の運転免許人口」（H30.12.28）より
※2019.1.1時点の運転免許人口を、同年の各市人口で除して算定

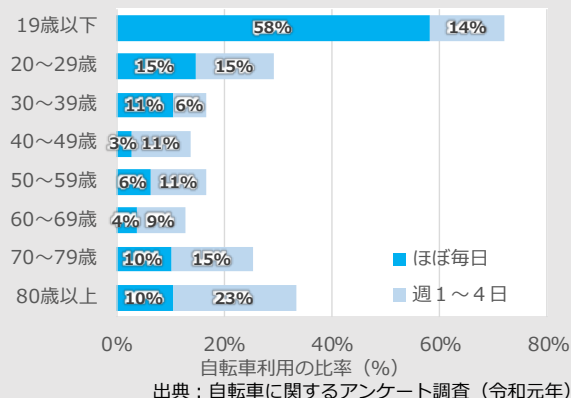
③自家用車の移動のほとんどは自転車には代えられないと認識

- 移動目的別に「自家用車から自転車への転換」の可能性を聞いたところ、買い物以外は「行けない」回答が最も多く、買い物でも「無理すれば行ける」程度の状況となっている。



④自動車運転できる年齢になると自転車を利用しなくなる傾向

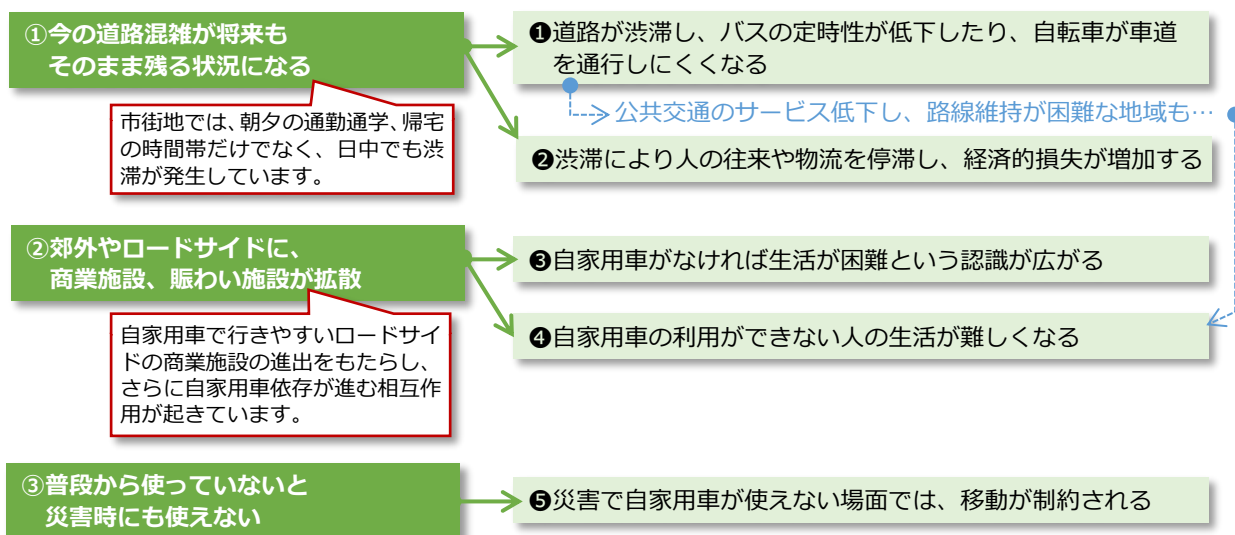
- 年齢層別自転車利用率では、免許取得が増える20歳以上を境に自転車利用が低くなる。



② 将来の懸念

【想定される未来】 将来このままだと…

- 過度な自家用車への依存が進めば、道路混雑やそれに伴う移動性の低下、経済的損失の増加、賑わい施設の郊外化などが進む可能性があります。
- また、自家用車の利用ができないと生活が困難という認識が広がり、自家用車の利用ができない人の生活が難しくなる可能性があります。
- 南海トラフ地震などの発生が心配されており、そのような災害時で自家用車が使えない場面では、移動が制約される可能性があります。



③ 【自転車を活用】 するメリットと活用に向けて必要な事柄

- 自転車は近距離の移動に最適、健康に良い、家計にやさしく経済的、環境にやさしいなど自家用車に比べて有利な点が多くあります。
- 「とりあえず自家用車」を選ぶ現状に対して、自転車や公共交通などを、日常の移動に合わせて適切に選択できるような環境をつくるとともに、災害時など非日常の状況においても適切に自転車を交通手段として活用できるように市民の認識を高めていくことが必要です。

この課題を踏まえた基本方針①

自転車で行ける範囲では【気軽に自転車】に乗れる環境づくり

① 自転車の通行環境、駐輪環境を向上する

② 自家用車から自転車へ転換するきっかけをつくる

③ 災害時に頼れる交通手段としての認識を広める

課題② 日々の暮らしの中での健康づくりに取組めていない状況

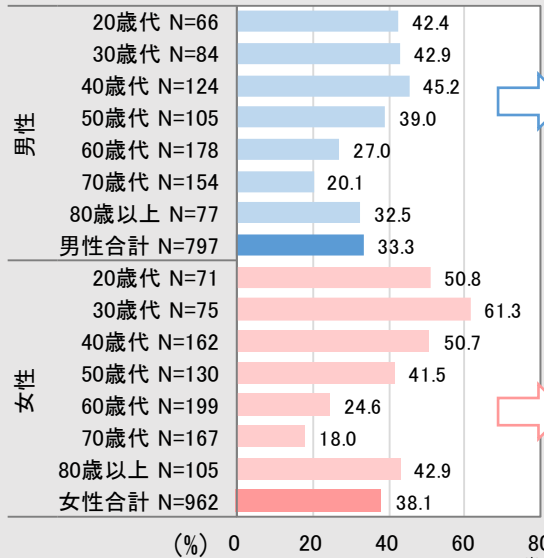
①現状

- 高齢化社会の進行とともに、近年、生活習慣病予防といった健康寿命の延伸などへの関心が高まっていますが、本市では依然として、時間が取れない等の理由から、運動をしていない市民が3人に1人の割合で存在しています。
- 市民の生活習慣病の保有者が増える傾向にある中で、運動習慣の定着が必要です。

①運動をしていない市民が一定数いる状況

- ・市民のうち、普段運動をしていない人は、男性 33%、女性 38%である。
- ・とくに女性の20歳代～40歳代までは半数以上が、運動をしていない状況。
- ・運動をしていない理由は、男女ともに「時間が無い」「仕事や家事で忙しい」としている。

普段、運動「していない人」の割合



運動していない理由

■男性（上位3位まで）

- ①時間が無い
- ②病気・体調不良
- ③仕事や家事で忙しい

※男女とも、まとまった時間が取れない

■女性（上位3位まで）

- ①時間が無い
- ②仕事や家事で忙しい
- ③育児のため

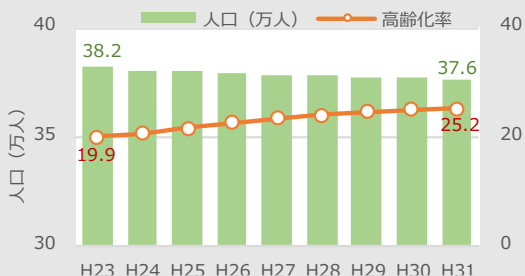
出典：平成28年度健康づくりに関するアンケート

②高齢化社会の進行に伴う健康寿命の延伸が求められる状況

- ・豊橋市は平成22年を境に人口減少に転じており、人口減少が進む中で65歳以上の高齢者人口の割合は増加する傾向にある。

(世界保健機構 WHO の基準では、
高齢化率が7%を超えると高齢化社会、
14%を超えると高齢社会、
21%を超えると超高齢社会)

豊橋市の人口と高齢化率の推移



出典：豊橋市ホームページ「人口の推移」より

③死亡理由が糖尿病、高血圧疾患の割合が、県内でも高めの状況

- ・全死亡者数千人当たりの「糖尿病」「高血圧疾患」の死亡者数を、県全体や県内都市と比較すると、豊橋市は他都市と比べて両死因の死亡者数が多い傾向がある。

(他死因：悪性新生物(腫瘍)、心疾患、脳血管疾患、肺炎、腎不全、老衰、事故、自殺等がある)

全死亡理由の死亡者千人あたりの「糖尿病」「高血圧疾患」死亡者数

(人/千人)	糖尿病	高血圧疾患
豊橋市	10.0	5.3
岡崎市	6.6	11.1
一宮市	8.5	2.7
春日井市	8.1	3.5
豊田市	7.5	2.0
名古屋市	10.1	4.0
愛知県	9.4	4.1

出典：平成29年度愛知県衛生年報(死因別死亡者数より作成)

② 将来の懸念

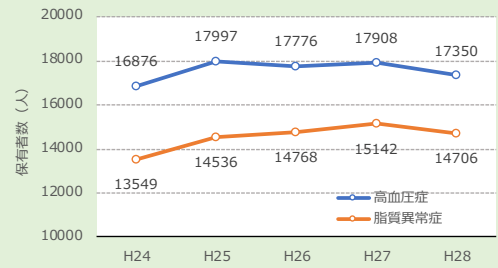
【想定される未来】 将来このままだと…

- このまま、生活習慣病の保有者が増加すると、市民の健康面での問題が深刻化していきます。
- 市財政に占める医療費負担の増加にもつながる可能性があります。

① 生活習慣病の保有者の増加が懸念される

- 高血圧症、脂質異常症の保有者は増加傾向から高止まりしています。
- 今後、運動習慣が根付かなければ再び増加を始める可能性もあります。

高血圧症・脂質異常症の保有者数

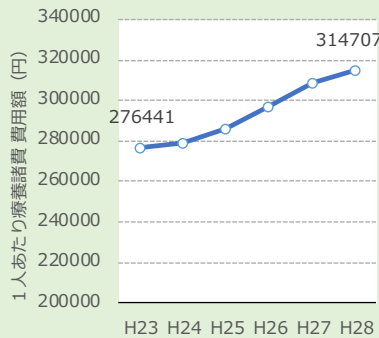


出典：豊橋市国民健康保険 保健事業実施計画（平成 30～35 年度）

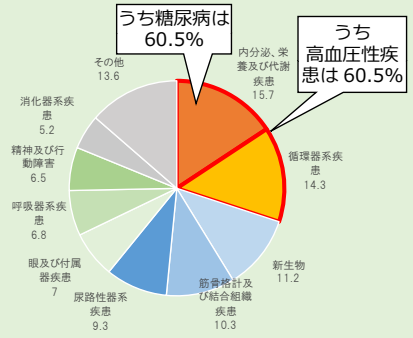
② 市財政に占める医療費負担が増加する

- 豊橋市では1人当たりの医療費負担は年々増加しています。
- 自転車の活用を含めて日常的な運動を促進し、糖尿病、高血圧症等の発病率を抑えるなどの取組みを進めることで、結果的に医療費の抑制につながる可能性があります。

療養諸費の1人当たり額の推移



外来医療費割合（H29.5 診療分）



出典：豊橋市国民健康保険 保健事業実施計画（平成 30～35 年度）

③ 【自転車を活用】するメリットと活用に向けて必要な事柄

- 生活習慣病などの予防に関しては、運動による疾病リスクの軽減が可能であり、そのために必要な運動量はそれほど多くありません。日々の移動を自家用車から自転車に変えることで、移動すること自体が運動に繋がるというメリットがあります。
- 通勤等で自転車を利用することで、集中力が向上するなど、精神面での良い影響も期待できます。
- 健康づくりを意識したときに、自転車を積極的に活用できるような環境づくり、意識変化を促す取組みが必要です。

この課題を踏まえた基本方針②

いつもの通勤・買い物、余暇での移動を“運動時間”にする【自転車健幸ライフ】の環境づくり

① 組織単位での自転車通勤環境の向上を図る

② 一人ひとりの健康意識を高める支援を進める

③ 健康づくりと自転車の関係を分かりやすく提供する

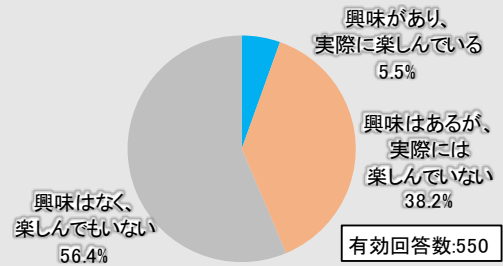
課題③ サイクリング等で自転車を楽しむ人はまだ少ない状況

① 現状

- 市民アンケートで「自転車でのおすすめスポット」を聞いたところ“ある”と回答した人は1割以下でした。
- しかし、本市は、歴史、自然スポットを中心に多くの観光資源があり、また全国有数のキャベツ畑等の農村風景がまちのすぐ近くに広がる魅力のあるまちです。
- サイクリング等に「興味があり、実際に楽しんでいる」人は6%でしたが、「興味はあっても実施できていない」潜在的需要は38%と高い状況です。
- 本市周辺には浜名湖や渥美半島、奥三河などのサイクリングスポットがありますが、広域的な連携がとれていない状況です。

① サイクリング等を楽しんでいる人が少ない状況

- 市民アンケートで「健康づくりや余暇の楽しみのために自転車を利用すること」の興味や実施状況を聞いています。
- 興味はあっても実際には楽しめていない潜在的需要が38%となっています。

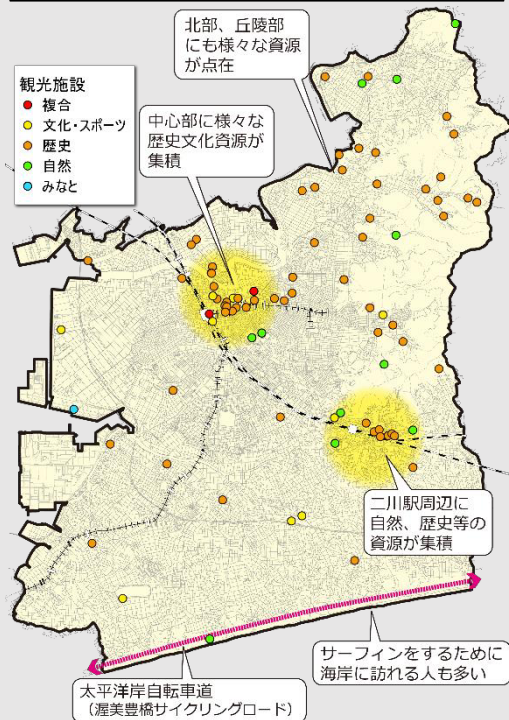


出典：自転車に関するアンケート調査（令和元年）

② 市内に点在する観光資源の回遊

- 中心市街地に吉田城、二川駅周辺には東海道五十三次の二川宿など歴史・文化的な名所、「とよはしならでは」の魅力を発信する道の駅「とよはし」、太平洋や豊川といった豊かな自然、路面電車、のどかな田園風景など市内には様々な観光資源がありますが、自家用車利用が多い状況です。

市内の主要観光資源（市観光ガイドマップより）

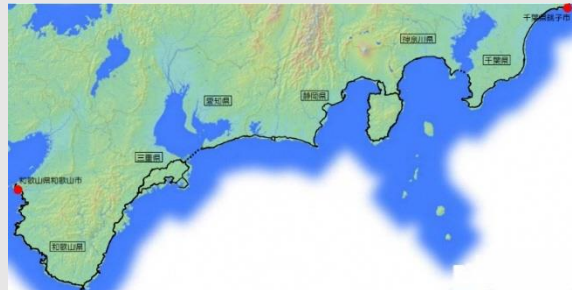


③ 広域的な視点からのサイクルツーリズム

- 本市周辺には浜名湖や渥美半島、奥三河など、サイクリング等の魅力的なスポットがありますが、現状では各スポットから本市に立ち寄らない観光客も多い状況です。
- ナショナルサイクルルートの指定を目指す太平洋岸自転車道を軸に、本市の有する交通結節機能の高さを活かし、広域的なサイクルツーリズムの拠点としての位置づけが有効です。

太平洋湾岸自転車道

- 千葉県銚子市から和歌山県和歌山市を結ぶ、全長 1,400km の大規模サイクリングロードの計画です。
- 平成 30 年に太平洋岸自転車道推進協議会が設立され、愛知地区でも協議会を開催。
- 日本を代表し国内外へPRする、ナショナルサイクルルート制度創設を受け、その指定を目指すために、国の協議会が令和元年9月に設立されました。



本市周辺のサイクリングエリア

	観光資源
浜名湖	隣接市をまたがり浜名湖を一周する約 70 km の「浜名湖サイクリングロード」（ハマイチ）。
渥美半島	「渥美半島ぐる輪サイクリング」などのイベント。半島を1周するコースをサイクリングマップで紹介。
新城市	新城市スポーツツーリズムとして「ライド新城サイクリングマップ」で紹介

② 将来の懸念

【想定される未来】 将来このままだと・・・

- 現状では、市内にはサイクリングで行くことをお勧めできる場所は少ないと認識されており、自転車を使った余暇活動を行う場所としては、周辺の浜名湖や渥美半島などに比べると魅力度が低くなる可能性があります。
- このままだと、本市は自転車を使った余暇の「行先」としてではなく、他の行先への単なる「通過点」として認知される可能性があり、観光やレクリエーション面での都市イメージや地域活力の低下につながる懸念されます。

サイクリングのおすすめスポットが少ない

「豊橋」が余暇の「行先」ではなく「通過点」となる

周辺地域を訪れても「豊橋」に立ち寄ることがない

都市イメージ、地域活力の低下

③ 【自転車を活用】するメリットと活用に向けて必要な事柄

- 本市には吉田城や二川宿など歴史・文化的な名所、道の駅「とよはし」、豊かな自然、路面電車、田園風景など様々な観光資源があります。自転車は徒歩に比べて移動できる範囲が広く、面的に移動できるため、観光やレクリエーションなど余暇の充実に向けて、これらの観光資源を回遊できるよう自転車を活用することが重要です。
- 本市の周りには、浜名湖や渥美半島、奥三河といったサイクリングに適した魅力的な地域があります。また、観光資源の魅力度や知名度をより向上させるには、周辺地域との広域的な連携が必要です。
- 豊橋競輪場のトラックを使うことや豊橋自転車競技協会によるものなど、本市でしか楽しめないイベントも多く、今後も引き続きこれらの地域資源を活用することが必要です。



二川宿 商家「駒屋」
(豊橋市二川宿本陣資料館 HP より)



※サイクリングピット駐輪場

道の駅「とよはし」



豊橋競輪場でのイベント

この課題を踏まえた基本方針③

“自転車×とよはし”ならではの魅力を活かし【自転車で楽しめる】環境づくり

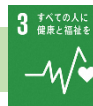
① 自転車を楽しむきっかけをつくる（イベント等）

② 自転車で「とよはし」の魅力を広く伝える

③ 自転車での観光を受け入れる環境を整える

V. 計画の考え方

1. 計画の【目標】と【基本方針】



- 「自転車活用の方向性」を踏まえ、次期計画での【場面】と【事業の区分】については、新たな視点を加えながら、基本的には現計画を踏襲し、発展させるものとしました。

目標 自転車が「スマート」に走るまち とよはし

目標年次 令和3年度～令和12年度 (第6次豊橋市総合計画の目標年次と同じ)

スマートには、いきいきとした、かっこ良い、賢い、すらりとしたなど様々な「良い」意味があります。周りの人から見てかっこ良く、健康的で、賢く自転車を使う「スマート」な自転車利用を目指します。

基本理念

自転車の快適で安全な利用は、自転車の利用が環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、市民の健康の増進等に資するものであり、交通の安全及び安心の確保を図りつつ、通勤、通学等の移動手段のほか、レクリエーション等の手段として用いられ、その利用の拡大を図ることにより進めていきます。

■ 自転車活用の推進に向けた基本方針

基本方針①

自転車で行ける範囲では【気軽に自転車】に乗れる環境づくり

- ①自転車の通行環境、駐輪環境を向上する
- ②自家用車から自転車へ転換するきっかけをつくる
- ③災害時に頼れる交通手段としての認識を広める

基本方針②

いつもの通勤・買い物、余暇での移動を“運動時間”にする【自転車健幸ライフ】の環境づくり

- ①組織単位での自転車通勤環境の向上を図る
- ②一人ひとりの健康意識を高める支援を進める
- ③健康づくりと自転車の関係を分かりやすく提供する

基本方針③

“自転車×とよはし”ならではの魅力を活かした【自転車で楽しめる】環境づくり

- ①自転車での観光を受け入れる環境を整える
- ②自転車を楽しむきっかけをつくる
- ③自転車で「とよはし」の魅力を広く伝える

■ 自転車を活用するためには

安全・安心な通行環境や、利便性の高い駐輪環境があり、その環境を市民や来街者がルールを守って使いこなすことが必要です。

そのためには、安全・安心な利用環境を整えつつ、自然に自転車を選ばれるように、誘導していくことが大切です。

自転車の健康面でのメリットを伝える意識啓発と支援・補助を通じて、健康面から自転車に乗り始めるきっかけづくりが必要です。

そのためには、安全・安心な利用環境を整えつつ、企業や学校、民間施設など組織単位での自転車通勤、買い物等の受け皿づくりも大切です。

ゆっくりと風を感じて走り、気になった時にすぐに立ち寄ることができる自転車の特性を活かした、新たな観光の魅力の発掘と情報提供が必要です。

そのためには、安全・安心な利用環境を整えつつ、観光などでの来街者や市民自身も地域に愛着を持ち、積極的にまちを楽しむ意識啓発も大切です。

安全・安心な自転車利用環境

2. 自転車活用の【場面】と行政が展開する【事業の区分】

- 本市では、【自転車「スマート」に走るまち とよはし】の目標と3つの基本方針の実現により、【通勤】【通学】【買い物】の日常的な場面だけでなく、【レクリエーション・観光】や、防災などを含むあらゆる場面でも、市民や来街者の積極的な自転車活用を目指します。
- そのためには、それぞれの場面に合わせた環境づくりが必要であり、【通行空間】【駐輪】【安全教育】【意識啓発】【支援・補助】【活用環境】の事業の区分に着目し、自転車活用を推進していきます。
- 計画推進にあたり、【豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例】に基づき、自転車保険への加入やヘルメット着用などの安全教育の推進等、ポイントを踏まえた、安全で快適な自転車活用を重視して進めます。

【豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例】と連動した取り組みを展開します。

Point ① 自転車のメリットを知って利用しましょう

Point ② 交通ルールを守り、安全に安心して利用しましょう

Point ③ 自転車損害賠償保険等に加入しましょう

Point ④ 自転車交通安全教育を推進しましょう

■ 自転車をもっと活用してほしい【場面】

通勤

働く世代を中心に自家用車通勤から自転車通勤への積極的な転換を推進します。



- 例えば、健康経営を目指す企業と連携しながら、従業員の自転車通勤の推奨のための取り組みを展開するなどです。

通学

自動車が発達できない学生等の自転車の安全利用を推進します。



- 例えば、自転車通学の学生が、自らの身と、周りの安全を守ることを意識して自転車に乗るよう教育することなどです。

買い物

子育て世代や高齢者など、暮らしの中での自転車利用を推進します。



- 例えば、買い物先に駐輪場が確保されるよう、商業娯楽施設、商店街等と連携して対策を図ることなどです。

レクリエーション・観光

あらゆる世代が健康、遊び、観光、スポーツ等を楽しめる自転車利用を推進します。



- 例えば、豊橋競輪場、太平洋岸自転車道などのサイクルスポーツ資源を活用したイベント展開などです。

その他

上記のほか日常、非日常の様々な場面における自転車利用環境の向上を推進します。



- 防災、習い事、通院など様々な場面で自転車活用を支える環境をつくることなどです。

■ 行政が展開する【事業の区分】

① 通行空間

自転車通行空間などネットワークの整備を推進



② 駐輪

駐輪したいときに駐輪できるよう、便利な駐輪環境の向上



③ 安全教育

当たり前の自転車ルールを、当たり前に守る教育の向上



④ 意識啓発

過度に自家用車に依存せず、自転車も活用する意識に転換



⑤ 支援・補助

自転車を活用するきっかけを作る支援・補助を実施



⑥ 活用環境

暮らし、余暇等、自転車を積極的に活用できる環境づくりを展開



VI. 計画策定までのスケジュール

- 令和元年度は、現行計画の取組み状況等の評価と課題の整理から計画の方向性を示し、令和2年度に自転車ネットワーク計画の見直しをはじめとした施策や計画の推進体制を検討し、3月末の策定を目指します。

■スケジュール

項目	令和元年度				令和2年度		
	1月	2月	3月	・・・	1月	2月	3月
市議会		● 建設消防 委員会				● 建設消防 委員会	
パブリック コメント						↔	
計画の 内容	<div style="border: 1px solid orange; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> 骨子 ・評価や課題、計画の方向性 と考え方 </div>				<div style="border: 1px solid orange; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;"> ・自転車ネットワークの見直し、 施策の検討、評価指標、進捗管 理体制 </div> <div style="border: 1px solid orange; border-radius: 5px; padding: 2px; display: inline-block; font-size: small;"> 計画公表 </div>		