

建設消防委員会資料

豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030（素案）

令和 3 年 2 月 19 日

都市計画部 都市交通課

目 次

第Ⅰ章 計画の目的.....	3
1. はじめに.....	4
第Ⅱ章 目標と基本方針.....	11
1. 前計画の評価.....	12
2. 市民意識からの課題.....	20
3. 自転車活用の方向性.....	23
4. 計画の考え方.....	30
第Ⅲ章 活用場面に合わせたパッケージ施策.....	35
1. パッケージ施策の構成.....	36
①通学.....	37
②通勤.....	40
③買物.....	43
④レクリエーション・観光.....	46
⑤災害.....	49
第Ⅳ章 自転車活用を支える基盤づくり.....	53
1. 【通行空間】の整備.....	54
2. 【駐輪環境】の整備.....	62
第Ⅴ章 計画の推進体制.....	67
1. 計画推進体制とスケジュール.....	68
参考資料.....	69

第 I 章 計画の目的

1. 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で、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、サイクルツーリズムやスポーツによる余暇の充実、災害時での対応などさまざま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有効な交通手段とし、近距離（おおむね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、通勤・通学や買物など、市民の暮らしでの自転車活用を中心に、通行空間の整備や安全教育の実施などの取り組みを進めてきました。

平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、翌年に同法に基づく国の自転車活用推進計画が提示され、「良好な都市環境の形成」「健康長寿社会の実現」「観光立国の実現」「安全で安心な社会の実現」の4つの目標が示されました。同法の中で、市町村は国や県の計画を勘案して、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います。

これを受けて本市では、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、また令和元年9月には平成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）として位置付けしました。この前計画では、通勤・通学、買物といった【市民の暮らし】に密着した自転車活用を中心に安全・安心で便利な環境づくりを展開してきたため、今後は国の求める健康長寿社会の実現や観光立国の実現に資する観点での自転車活用推進も組み込んでいく必要があります。

また、国連サミットで採択されたSDGs（持続可能な開発目標）の17のゴールの中には、自転車の活用推進にも関連する「住み続けられるまちづくり」や「すべての人に健康と福祉を」、「気候変動に具体的な対策を」といったゴールが掲げられており、持続可能なまちづくりなどを進めるため、積極的に取り組んでいくことが求められています。

そこで、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などを踏まえ、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、③保健、⑩都市、⑯気候変動の目標に関連が深い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(案)」では、【都市】【健康】【観光】【安全】の観点から、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応じた計画を提案することができます。

「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」による検討が必要な施策例	
目標 1	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推進 ②路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進 ③シェアサイクルの普及促進 ④地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 ⑤自転車のIoT化の促進 ⑥まちづくりと連携した総合的な取組の実施
目標 2	サイクリ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サイクリスポーツ振興の推進 ⑨自転車を活用した健康づくりの推進 ⑩自転車通勤等の促進
目標 3	サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
	⑪国際的なサイクリング大会等の誘致 ⑫世界に誇るサイクリング環境の創出
目標 4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現
	⑬安全性の高い自転車普及の促進 ⑭自転車の点検整備の促進 ⑮自転車の安全利用の促進 ⑯学校における交通安全教育の推進 ⑰自転車通行空間の計画的な整備推進 (①再掲) ⑱災害時における自転車活用の推進

(参考) 自転車活用に関する社会の動き

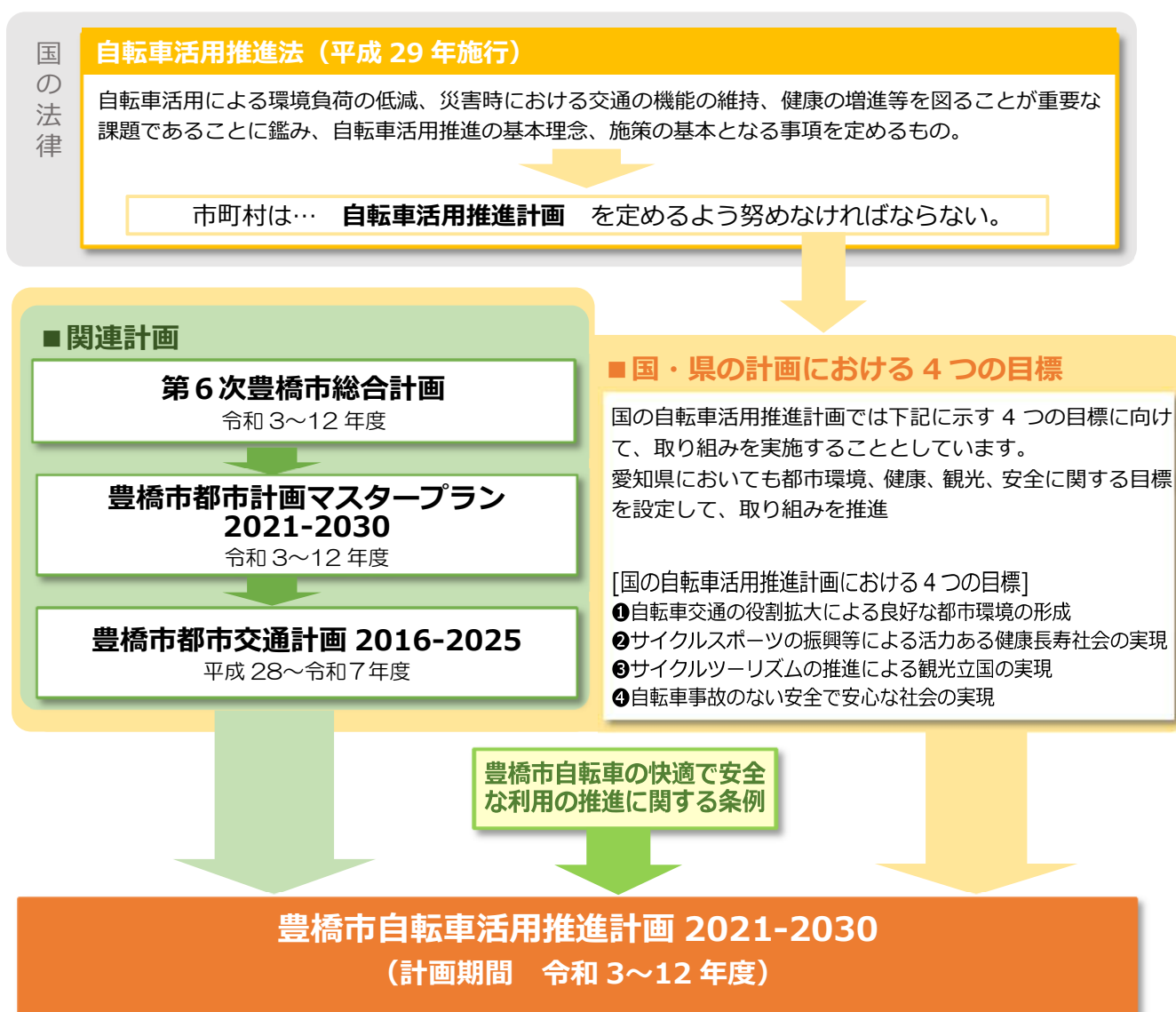
- 本市は全国に先駆けて「自転車活用」を表題とした計画を平成 26 年の時点で策定しました。その後は、国でのクールジャパン戦略、サイクルツーリズムの推進、スポーツを通じた健康増進などの動きが進んでいます。
- 本市は、これらの新しい自転車活用の動きを踏まえつつ、地域の実情にあった計画の策定を進めていきます。

	市内の動き	国・県の動き (社会情勢の変化)	
		自転車に関すること	その他のこと
平成26年以前		H24: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (第一版)	S48: 太平洋岸自転車道 H25: 健康日本 21 (第二次)
平成26年	豊橋市 自転車活用推進計画 (前計画)		
平成27年			H27: 国連でのSDGs採択
平成28年		安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (第二版)	テーマ別観光による地方誘客事業 (テーマの1つにサイクルツーリズムの推進)
平成29年		自転車活用推進法 +	
平成30年		自転車活用推進計画 地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)	太平洋岸自転車道推進協議会の設立
平成31年 令和元年	豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例制定 豊橋市がSDGs未来都市に選定		ナショナルサイクルルート制度の創出 第1次ナショナルサイクルルート指定
令和2年		愛知県自転車活用推進計画	

(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「市町村自転車活用推進計画」として位置付けました。
- 前計画で重視してきた通勤、通学、買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活用が求められます。
- 第6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計画に記載されています。
- 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



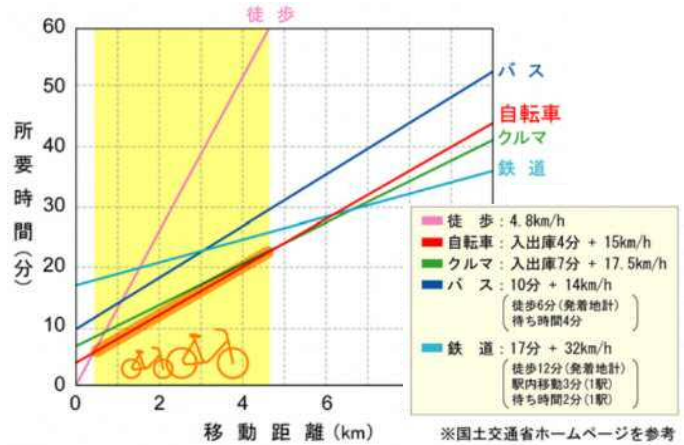
(3) 自転車活用のメリット

- 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、暮らしやすくにぎわいのある「まち」に取っても、さまざま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

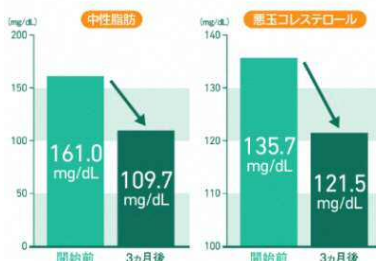
- 自転車は5km程度の近距離では、他の交通手段よりも有利な乗り物であり、目的地や立ち寄り場所での駐輪場所の確保も比較的容易です。
- 自宅から駅まで、駅から目的地までの自転車利用が可能であれば、公共交通+自転車により、遠距離でも移動が可能となります。
- 高齢者などの体力に不安のある人でも、電動アシスト付自転車を使うことで、普通の自転車に比べて長い距離を走ることや傾斜のある道を容易に移動することが可能となります。



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、通勤や買物など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、肥満解消など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、脳が活性化するとされており、自転車通勤によって仕事にも良い効果が期待されます。

Delta M-05 中性脂肪/悪玉コレステロールの変化(6名平均)



メタボで特に気になるこの2つが6名平均でダウン!

メタボリック症候群又は予備群の男性6名が3ヶ月自転車通勤に取り組んだ結果です

集中力・対人関係



集中力や感情をコントロールする力が向上!

自家用車で通勤を行っている20名が自転車通勤を3ヵ月間実施し、その前後の労働生産性のテスト結果です

出典：株式会社シマン 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)による自家用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/%として
所有+燃料費	40万円	

↓
1日換算 1,100円/日

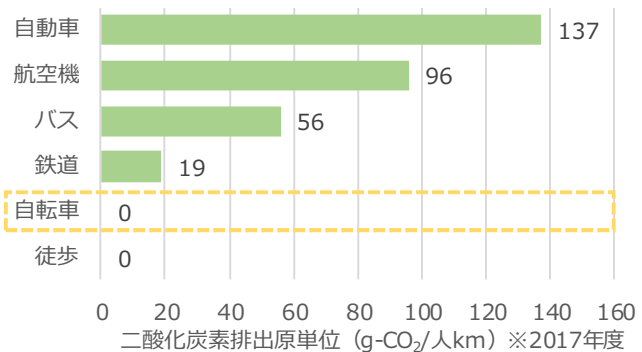
出典：日本モビリティマネジメント会議 ホームページより(駐車場代のみ本市平均より設定)

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

- 自転車は自動車に比べて二酸化炭素など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の活性化につながります。
- 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、広域散歩手段
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 通勤・通学・産業	通勤・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

※ 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

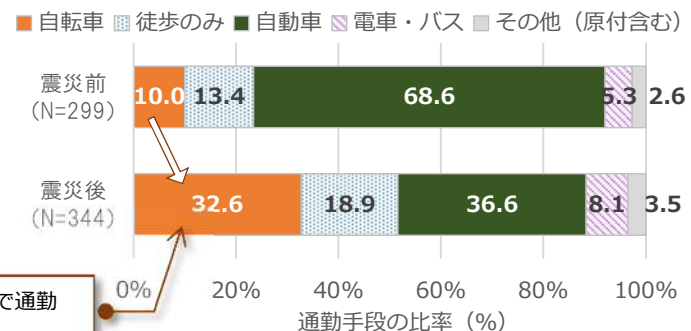
「自転車の利用促進による地域活性化のヒント～利用促進の隘路打開と地域活性化への模索～」より

自転車は地域の活性化に関してさまざまな効果が期待できます。

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。
- 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。一方で自家用車が減少。

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 若手県立大学 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、災害時での対応など、さまざまな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、さまざま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連携し、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、自転車は公共交通と連携することが効果的であり、端末交通の一つとして活用が求められています。
- 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、さまざまな使い方ができるようになっています。
- 社会のさまざまな場面において自転車の利用が増えることで、先に挙げたさまざまなメリットを、利用者や企業、地域など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（おおむね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。

第Ⅱ章 目標と基本方針

1. 前計画の評価

(1) 前計画の目標達成状況

- 前計画では、【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、以下の基本方針①～③に基づき計画を推進し、それぞれの方針ごとに目標を設定しています。検証結果は以下の通りとなりました。
- 目標2の自転車事故の半減については、事故件数は減っている状況です。その他の目標については、達成は厳しい状況であるため、次頁以降に整理する前計画の実施事業（通行空間、駐輪環境、安全教育など）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整理を行います。

前計画の基本方針① 自転車が安全・快適に移動できる利用環境の整備

目標設定	評価方法	基準値	現状値
		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	32.2% (令和2年)
		50% (令和2年目標)	

前計画の基本方針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

目標設定	評価方法	基準値	現状値
		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	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	418件 (令和元年)
		320件 (令和2年目標)	

前計画の基本方針③ 自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換

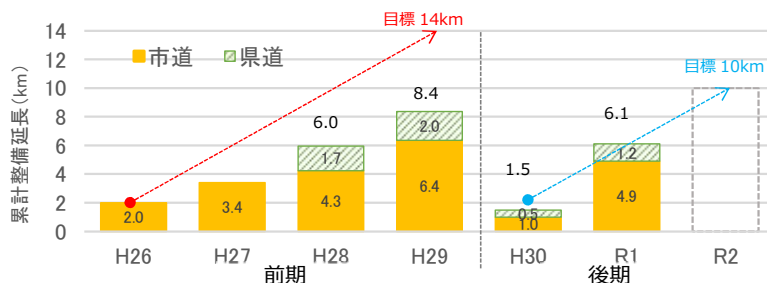
目標設定	評価方法	基準値	現状値
		目標値	
目標3 日常的な自転車利用者を 過半数 にする	自転車利用状況を把握するアンケート調査のうち、自転車を週1日以上利用する割合	35% 平成24年時点	27.7% (令和元年)
		50% (令和2年目標)	

(2) 実施事業の進捗状況と評価

① 通行空間

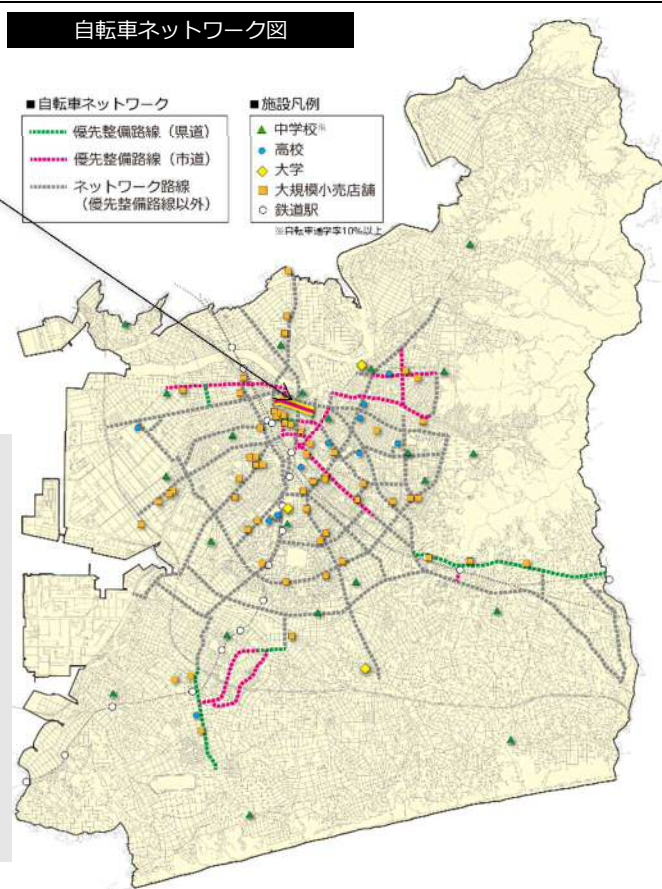
① 目標値の達成状況【自転車ネットワーク路線の整備延長：前期目標 14km、後期目標 10km】

- 前計画では前期 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 の整備を目標に整備を進めました。



② これまでの取り組み

- 前計画では、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。

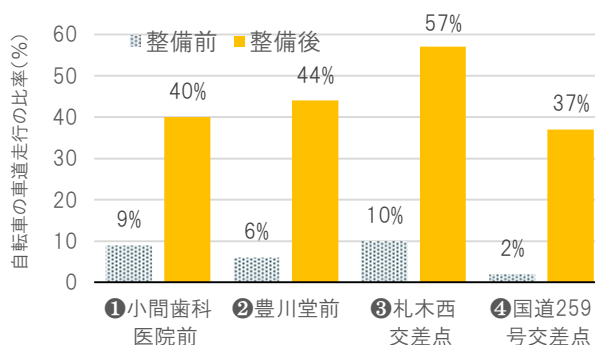


■ 自転車ネットワーク路線及び優先整備路線の選定の考え方

- 「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など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などを踏まえて優先整備路線 32.8km を選定

③ 取り組みによる評価

- 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ました。
- 「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。



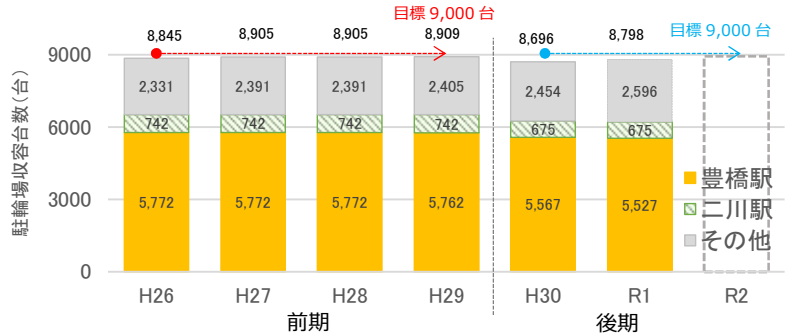
安全・快適な通行空間の形成に向けて、
自転車通行環境整備を推進します。

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】

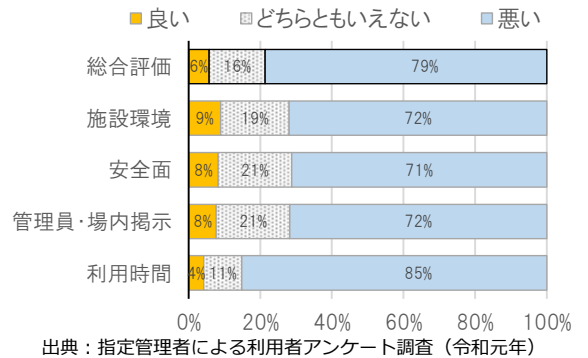
- 交通結節点における駐輪需要に対応するため、駐輪場台数 9,000 台の確保に努めてきましたが、前期 4 年間での実績は 8,909 台でした。
- 令和 2 年までの後期期間内も、9,000 台を目標に、整備を進めました。



②これまでの取り組み

- 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ました。
- 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）



豊橋駅東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 アンド ライド駐輪場

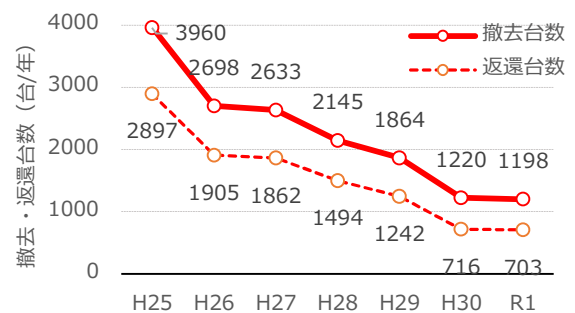


③取り組みによる評価

- 駐輪場の整備のほか、放置自転車の撤去活動、周知啓発などにより、放置自転車の数は前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、取り組みは着実に進んできました。
- 一方依然として、駅前の商店街などでは買物、娯楽など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

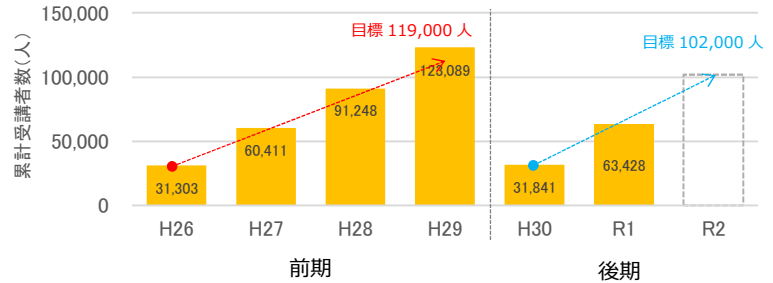


出典：豊橋市統計書（令和元年）

③ 安全教育

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

- 交通安全教育をさまざま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ました。



② これまでの取り組み

- 平成 31 年 4 月施行の「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」では、自転車損害賠償保険等への加入の義務化や自転車の交通安全教育を推進することが示されています。
- さまざまな年齢層の抱える自転車安全利用の課題を考慮して、年齢層ごとの自転車交通安全教育を実施してきました。

豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例

【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参加しましょう
(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 取り組みによる評価

- 交通安全教育や、チラシ配布などによる啓発での交通ルールの周知を継続的に行ったことで、基本的な交通ルールの認知度は向上しました。
- 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%

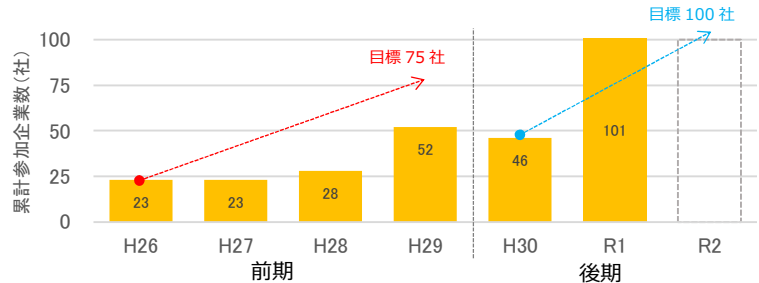
※赤字は、認知度・遵守率が40%未満のもの

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、健康経営などの取り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ました。



②これまでの取り組み

- 「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」意識の高まりなどを勘案しながら、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、さまざまな取り組みを推進します。
- 自転車もエコ通勤の取り組みの一つとして位置付けられています。



③取り組みによる評価

- 自転車通勤に関しては、エコ通勤の推進企業において自転車通勤手当を充実することや駐輪場の確保する取り組みが行われるなど、事業者の意識の変化が見られました。
- 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、各社でさまざまな課題を抱えています。

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。

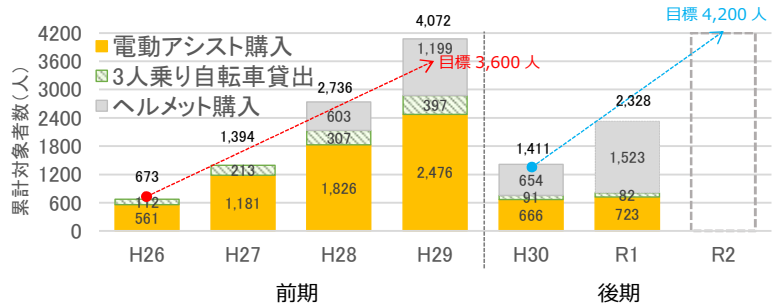
自転車通勤を推進する企業へのヒアリングでは…

- 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など**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。自家用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 人の利用を目標とし進めました。



② これまでの取り組み

- 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金、子育て世帯への三人乗り自転車の貸出しを通じて、安全に自転車を活用するためのきっかけづくりとなるよう、支援・補助の取り組みを展開してきました。



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

支援・補助に関する取り組みの概要

令和2年度

【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 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）

【三人乗り自転車の貸出し】

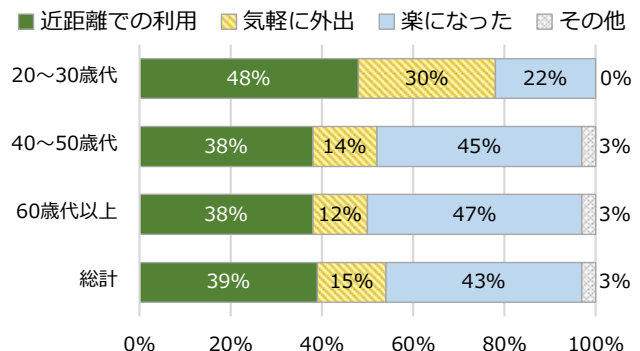
- ・月額1,000円で貸出を実施
- ・電動アシスト付き自転車を貸出

③ 取り組みによる評価

- 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加しました。
- 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見られます。
- 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（モニターアンケートより）

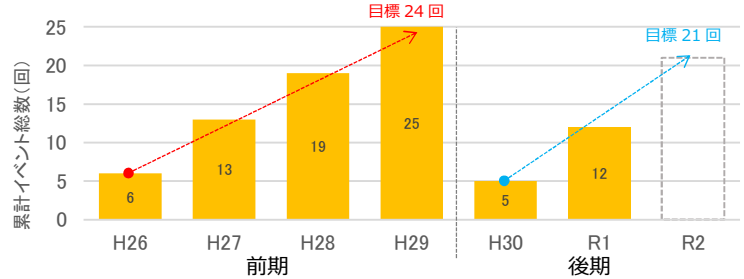


出典：電動アシスト自転車購入補助金利用者アンケート

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】

- レジャーなど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 回の開催を目標とし進めました。



② これまでの取り組み

- 前計画では、「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やサイクリストの拠点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、万場調整池を活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、豊橋ならではのさまざま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などに尽力頂いており、自転車活用を推進する組織があり、人財がいることも豊橋の強みです。



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」を楽しめる特別なイベントを開催。

写真：豊橋自転車競技協会ホームページより

③ 取り組みによる評価

- 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げることが期待されます。

イベントに参加したり、サイクリングなどを
楽しむ人を増やす取り組みを推進します。

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 (R1時点)
豊橋万場クリテリウム	第16回大会
とよはし・チーム・ピスト	第37回大会
ええじゃないか豊橋サイクルフェスティバル	第7回大会
とよはしサイクルマラソン*	第11回大会

*10年以上続いたとよはしとよねサイクルマラソンの後継イベント

(3) 前計画の評価のまとめ

① 前計画の目標達成状況

- 前計画に位置付けた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、前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。
- 前計画では、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、さまざまな取り組みを進めてきたものの、依然として自家用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、依然として自家用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

- 事業区分ごとの前期指標では、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、駐輪環境、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り組み評価を見ると、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、これらの取り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。

駐輪環境

駐輪場の整備や利便性向上など、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、サイクリングなどを楽しむ人を増やす取り組みを推進します。

2. 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、本市に居住する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、市民の自転車活用の実態や、今後の自転車活用に対する意識などを把握しました。

【調査結果の回収率について】

【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）

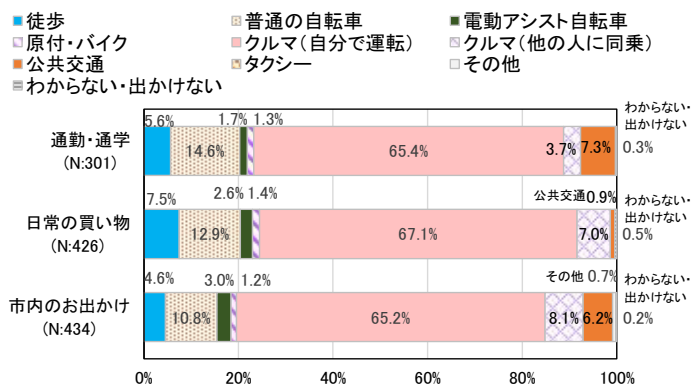
※ 個人票は、世帯票とともに3通同封。1世帯で最大3名の方に回答頂いた。

(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。

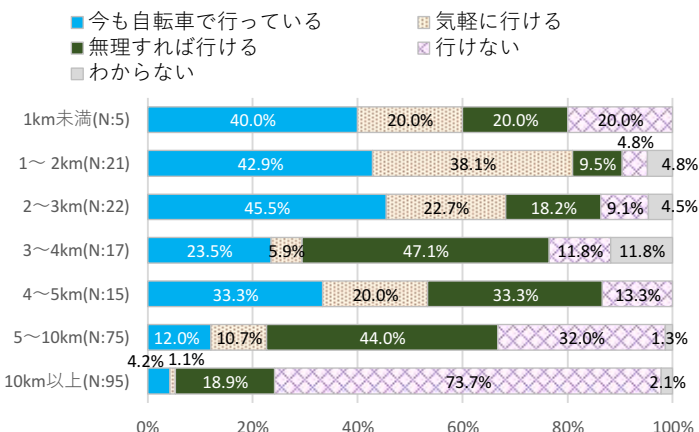
■ 交通目的別の移動手段



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。

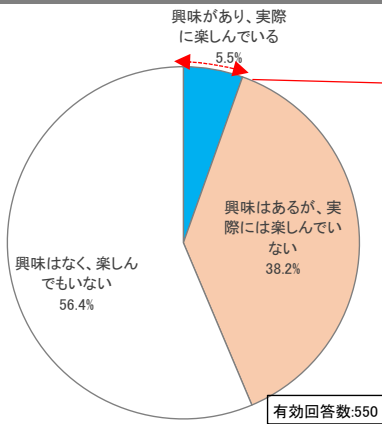
■ 通勤・通学目的での自転車による手段の代替可能性



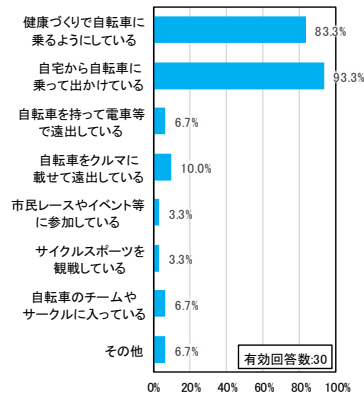
③健康づくりや余暇への自転車利用の潜在的な需要は4割程度ある状況

- 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る”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



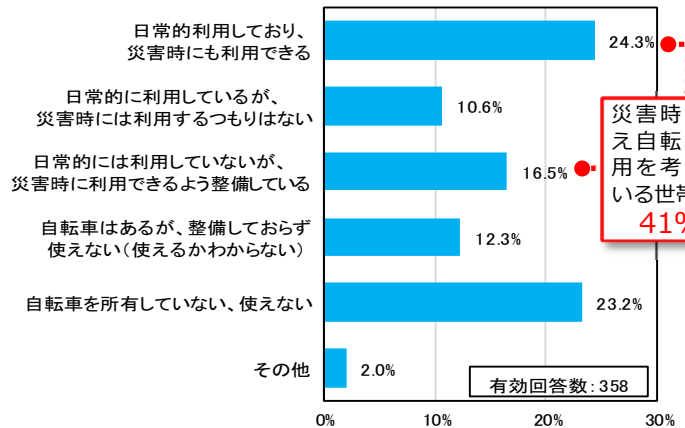
■どのような楽しみ方をしていますか？（複数）



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

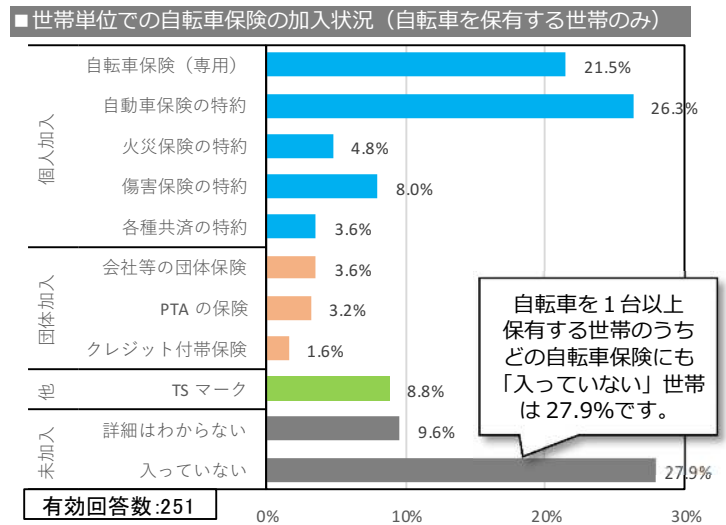
- 道路交通法に示された自転車交通ルールは、8~9割が「知っている」ものの、まだ遵守率は低い状況にあります。
- 家庭での自転車安全教育があまり行われていない状況の中で、「守ってもらう」ことの重要性を伝えることが大切です。

	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

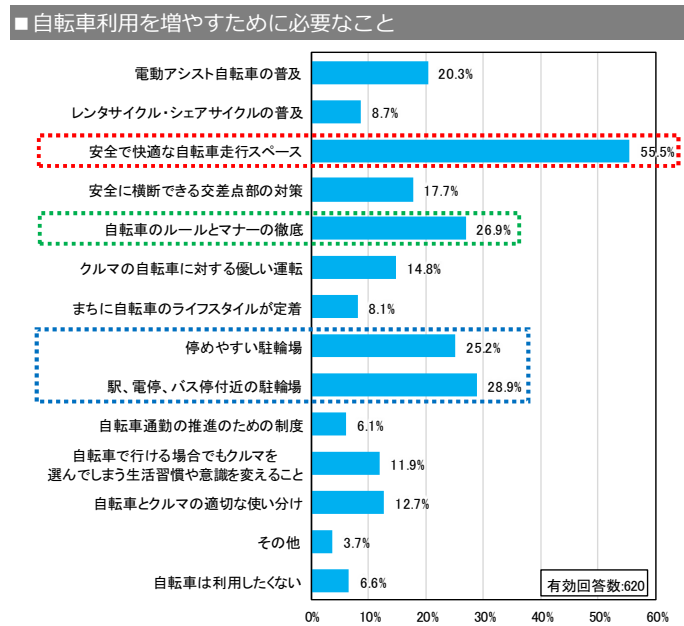
⑥ 自転車損害賠償保険の加入世帯は6割以上の状況

- 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。



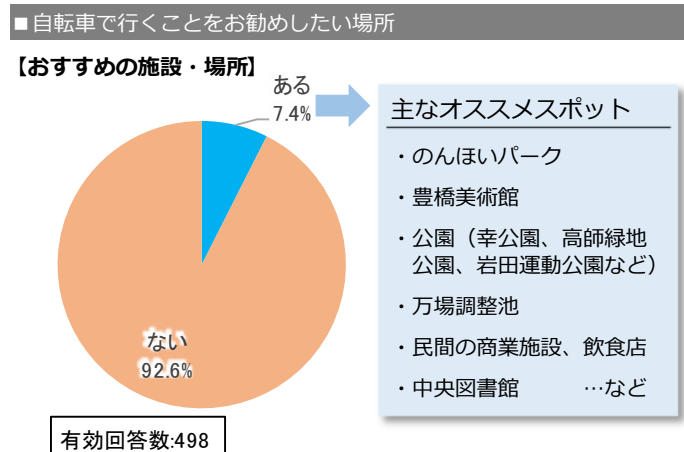
⑦ 通行空間、駐輪環境、安全教育のさらなる推進に期待

- 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、余暇の活用にもつながります。



3. 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さまざまな課題が挙げられ、また、自転車活用推進法や国の自転車活用推進計画などを踏まえ、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」「健康づくりに取り組めていない状況」「自転車を楽しむ人はまだ少ない状況」という課題の改善を目指します。

■ 自転車活用のメリット

- ① 近距離の移動に最適
- ② 健康の維持や心身のリフレッシュに良い
- ③ 家計にやさしく経済的
- ④ 環境にやさしいまちの実現
- ⑤ 地域社会の活性化につながる
- ⑥ 災害対応力の向上

■ 前計画の評価

- 【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】駐輪場の整備や利便性向上など、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、サイクリングなどを楽しむ人を増やす取り組みを推進します。



■ 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
- ② 3km までなら自家用車から自転車の転換も可能
- 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
- 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
- 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
- ⑥ 自転車損害賠償保険の加入世帯は6割以上の状況
- ⑦ 通行空間、駐輪環境、安全教育のさらなる推進に期待
- ⑧ 自転車での「おすすめスポット」を意識していない状況

■ 自転車活用の推進により改善したい課題

- 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
- ② 日々の暮らしの中での健康づくりに取り組めていない状況
- ③ サイクリングなどで自転車を楽しむ人はまだ少ない状況

(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

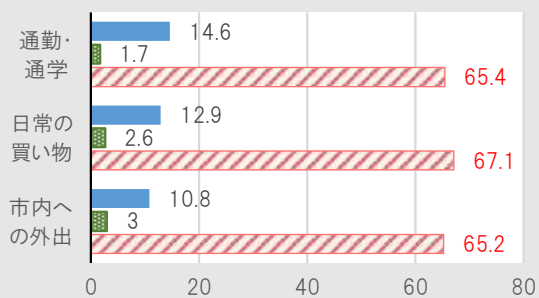
①現状

- 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、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市民はさまざまな移動に「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。

■ 普通の自転車 ■ 電動アシスト ■ クルマ(運転)



出典：自転車に関するアンケート調査（令和元年）

②県内の都市の中でも、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豊田市に次いで、第2位。
- 本市は、若い世代が自家用車に移行しやすいという特徴がある。

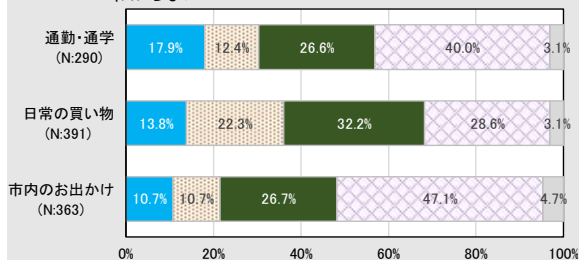
	全年齢	うち16~24歳
豊橋市	69.8	59.0
岡崎市	70.5	56.7
一宮市	67.4	54.2
春日井市	68.0	54.5
豊田市	72.0	60.1
愛知県	68.1	53.7

出典：運転免許人口は「愛知県の運転免許人口」（R1.12.27）より
※2019.12.27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、買物以外は「行けない」回答が最も多く、買物でも「無理すれば行ける」程度の状況となっている。

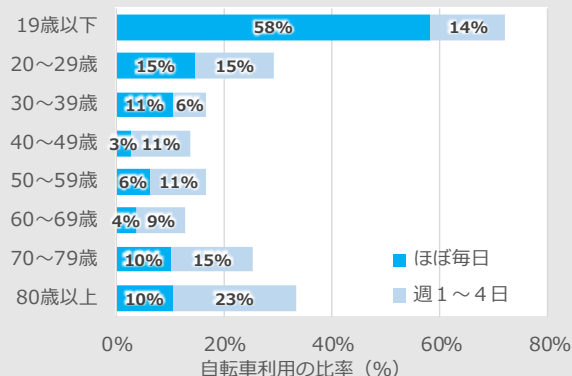
■ 今も自転車で行っている ■ 気軽に行ける ■ 無理すれば行ける ■ 行けない ■ わからない



出典：自転車に関するアンケート調査（令和元年）

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。

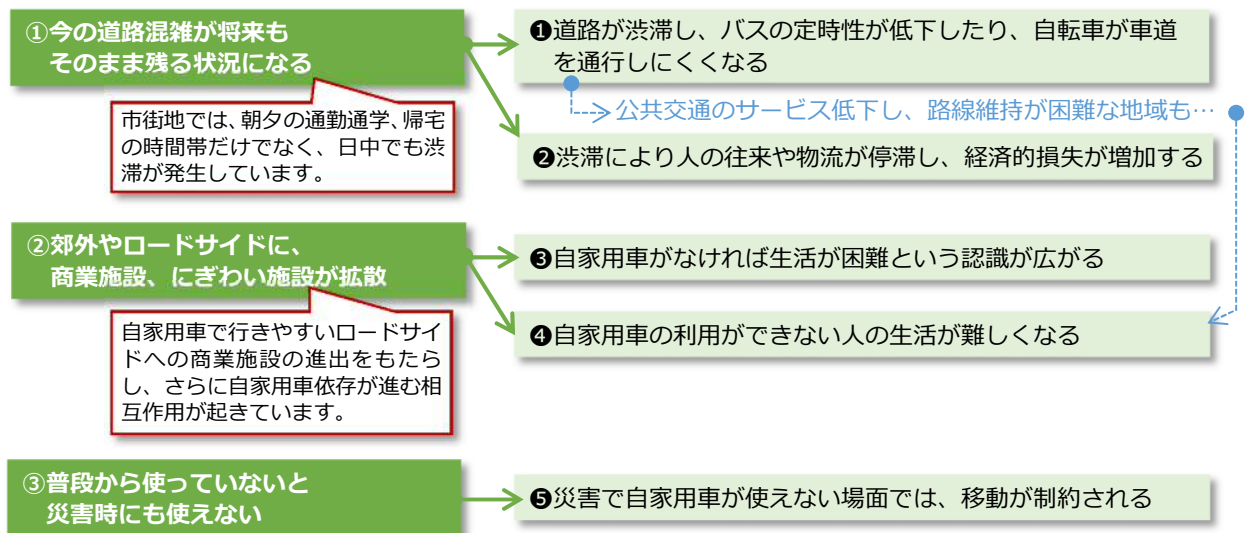


出典：自転車に関するアンケート調査（令和元年）

② 将来の懸念

【想定される未来】 将来このままだと…

- 自家用車への過度な依存が進めば、道路混雑やそれに伴う移動性の低下、経済的損失の増加、にぎ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り組めていない状況

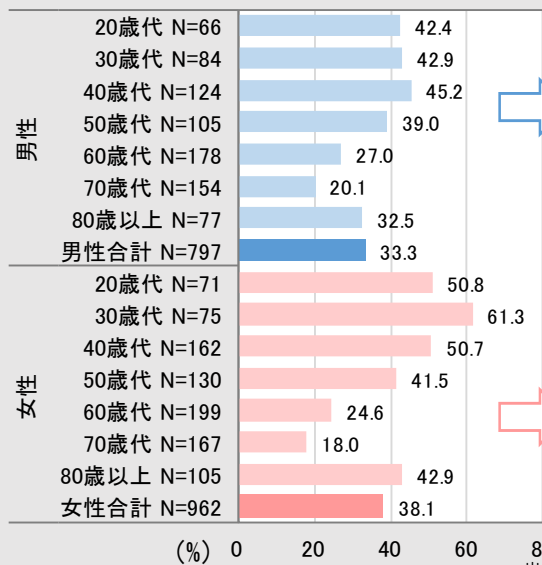
①現状

- 高齢化社会が進行する中、生活習慣病予防などの健康寿命の延伸への関心が高まっていますが、依然として、時間が取れないなど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患者数が増える傾向にある中で、運動習慣を定着させ、いつまでも自転車に乗り続けられるように心身の健康を維持していくことが必要です。

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

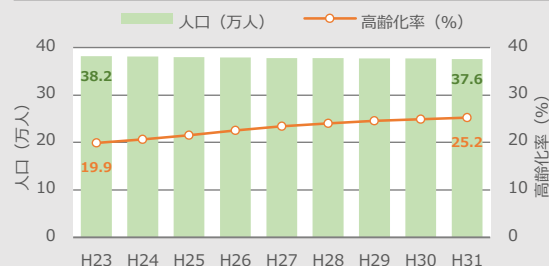
出典：平成28年度健康づくりに関するアンケート

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

- ・本市は平成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、本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、自殺などがある)

全死亡理由の死亡者千人当たりの「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

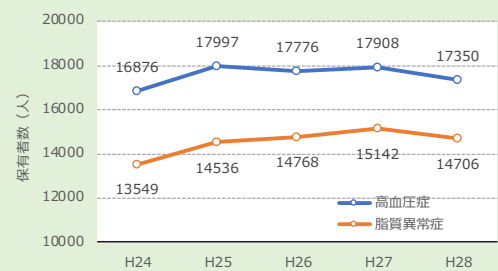
【想定される未来】 将来このままだと・・・

- 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

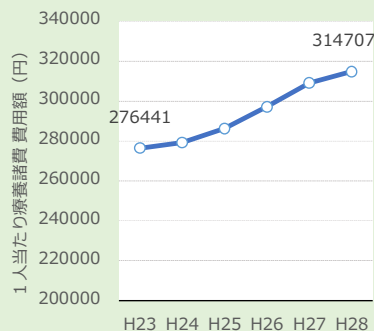


出典：豊橋市国民健康保険 保健事業実施計画（平成 30～35 年度）

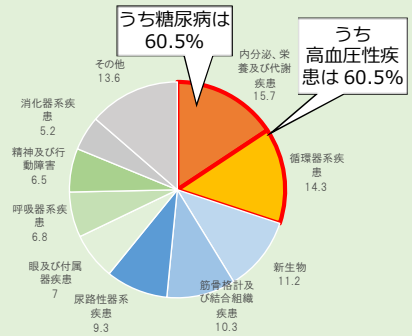
② 市財政に占める医療費負担が増加する

- 本市では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、高血圧症などの発病率を抑えるなどの取り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。
- 通勤などで自転車を活用することで、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、意識変化を促す取り組みが必要です。

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 健康づくりにつながる自転車利用環境をつくる

② 一人ひとりの健康意識を高める啓発を進める

③ 自転車利用による健康づくりへのメリットを伝える

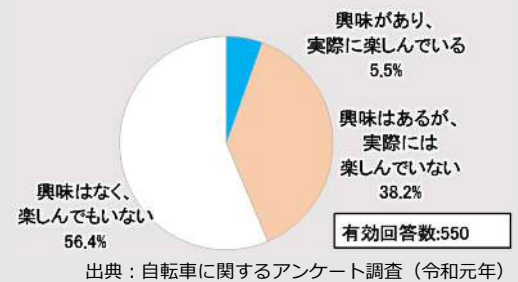
課題③ サイクリングなどで自転車を楽しむ人はまだ少ない状況

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などの田園風景が郊外に広がる魅力のあるまちです。
- サイクリングなどに「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、広域的な連携が充分に進んでいない状況です。

①サイクリングなどを楽しんでいる人が少ない状況

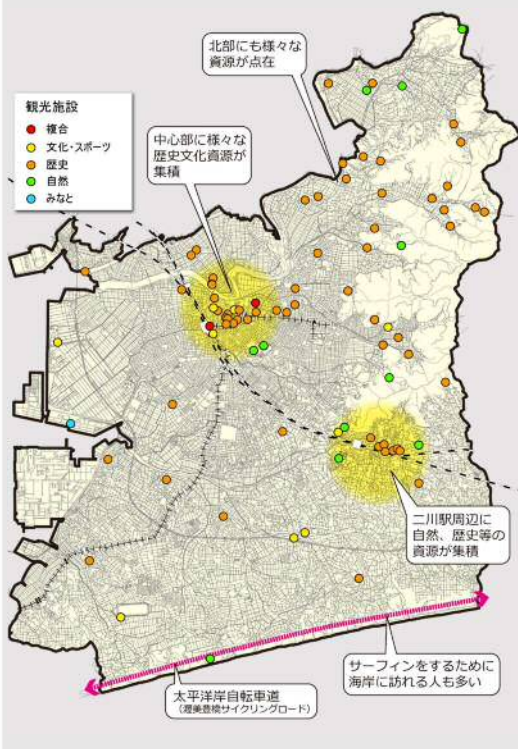
- 市民アンケートで「健康づくりや余暇の楽しみのために自転車を利用すること」の興味や実施状況を聞いています。
- 興味はあっても実際には楽しめていない潜在的需要が38%となっています。



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さまざまな観光資源がありますが、自家用車での回遊が多い状況です。

市内の主要観光資源（市観光ガイドマップより）

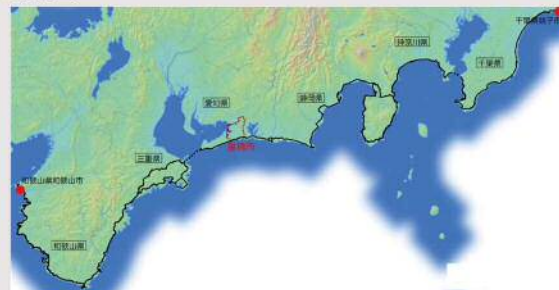


③広域的な視点からのサイクルツーリズム

- 本市周辺には浜名湖や渥美半島、奥三河など、魅力的なサイクリングスポットがありますが、現状各スポットと本市を結ぶサイクリングルートが知られていない状況です。
- 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なることを目指します。

太平洋岸自転車道

- 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が設立され本市も構成員として整備を推進
- 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の速やかな指定を目指すために、本市も道の駅「とよはし」での整備を推進



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80kmの「 浜名湖サイクリングロード 」（ハマイチ）
渥美半島	半島を1周するコースをサイクリングマップ「 はしってみ輪渥美半島 」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、市民にとっても、まちを訪れる人にとっても、周辺の浜名湖や渥美半島などと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」として認知されたり、市民が自家用車に自転車を積んで他のまちに出かけてしまうなど、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があります。

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、田園風景などさまざまな観光資源があります。徒歩に比べて移動できる範囲が広く、面的に移動が可能なメリットを活かして、これらの観光資源を自転車で回遊するための仕組みづくりが必要です。
- 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。



(豊橋市二川宿本陣資料館 HP より)

※サイクルピット



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 (イベントなど)

② 自転車により「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

4. 計画の考え方

(1) 計画の目標像と基本理念・方針

- 本市では現状の課題を踏まえつつ、自転車をもっと便利で安全に活用できる環境を創り、自転車が「スマート」に走ることができるまちづくりを目指すため、以下の目標と基本方針を設定しました。

目標像

自転車が「スマート」に走るまち とよはし

～いつでも楽しく、いつまでも健康的に、使い続けたいなる自転車環境の実現～

計画期間 令和3年度～令和12年度

計画区域 豊橋市全域

スマートには、いきいきとした、かっこ良い、賢い、すらしとしたなどさまざまな「良い」意味があります。周りの人から見てもしっかりと良く、健康的に自転車を賢く使いこなす、「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、市民の健康の増進など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、通学などの移動手段のほか、レクリエーションなど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

- 自転車の通行環境、駐輪環境を向上する
- 自家用車から自転車へ転換するきっかけをつくる
- 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

- 健康づくりにつながる自転車利用環境をつくる
- 一人ひとりの健康意識を高める支援を進める
- 自転車利用による健康づくりへのメリットを伝える

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

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

安全・安心な自転車利用環境

(2) 自転車活用の【場面】

- 本市では、【自転車が「スマート」に走るまち とよはし】の目標像と3つの基本方針の実現を目指すため、【通学】【通勤】【買物】の日常的な場面だけでなく、【レクリエーション・観光】や【災害】などを含むさまざまな場面で、市民や来街者の積極的な自転車活用を進めます。
- そのためには、【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、自転車損害賠償保険等の保険への加入、安全教育の推進など、安全で快適な自転車活用を進めます。

【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】

■ 活用場面に対する思い

日常の暮らしの中で使い続けてほしい場面

通学

自家用車が運転できない児童・生徒などの自転車の安全利用を推進します。



- 例えば、自転車通学の生徒が、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。

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。

買物

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、商店街や公共施設などと連携しながら、駐輪場の確保など自転車の受入れ体勢を整えることなどです。

レクリエーション・観光

あらゆる世代が健康、遊び、観光、スポーツなど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。

災害

災害などでの交通不通時の備えとして、機動力のある自転車の有効活用を推進します。



- 例えば、公共交通や自家用車が使えない状況下での自転車活用の周知などです。

通学を契機とし、卒業後に社会に出て引続き暮らしの中で自転車を上手く活用することで、いつまでも自転車に乗れる健康的で心身の維持ができる生活を実現していきます。

運転免許を取ると自家用車主体の生活に変わっていく状況があります。

自転車を安全に乗りこなせる知識と技術、活用メリットなどを伝えることで、大人になっても自転車で行けるときはまず率先して自転車を使うような、過度に自家用車に依存しない生活を実現していきます。

健康な暮らし、余暇の楽しみ、災害時の備えなど、全国的な自転車への期待が高まる中で、本市でも自転車を健康づくりや発災後の移動手段として活用するニーズが高まると考えます。

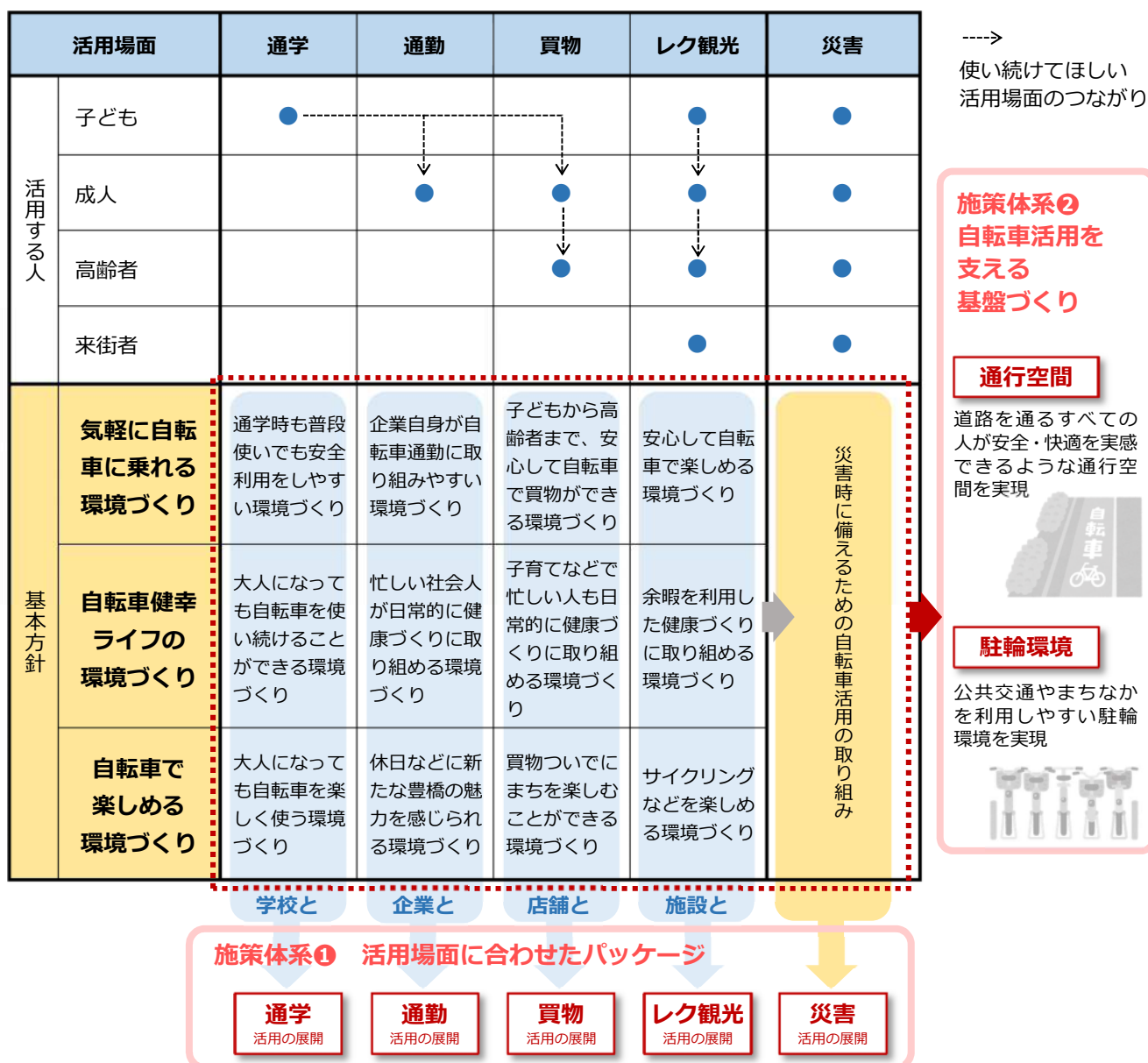
日常的な利用を進めながら、非日常での活用を楽しんだり、変事に備える環境づくりを進めま

非日常で活用する場面

(3) 施策体系

①活用場面に合わせた取り組み

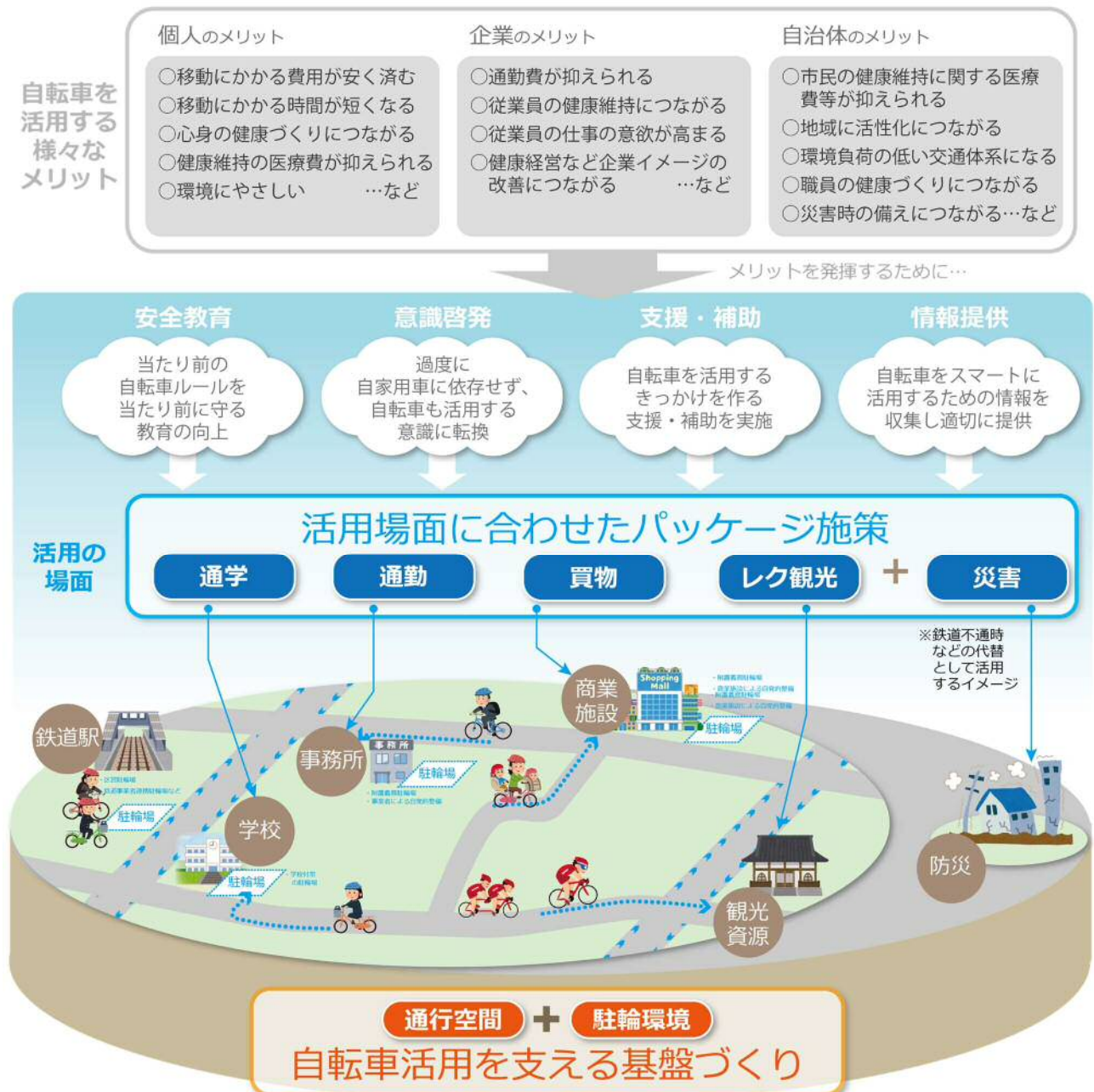
- 本計画では、一人ひとりの移動の【活用場面】に対して、これまで過度に自家用車に依存していた移動を見直し、適切に自転車を選択できるよう、環境を整えていくため、3つの方針に基づき取り組みを進めるものです。
- 自転車活用の5つの【場面】と、3つの【基本方針】の関係を整理すると、それぞれの活用場面は方針を横断的にまたぐ形となります。
- そのため、自転車活用の【活用場面】に合わせた施策については、「活用場面に合わせたパッケージ」の施策として整理するものとし、「安全教育」や「意識啓発」、自転車活用の「支援・補助」「情報提供」の視点から施策を展開していきます。
- 一方で、自転車活用の基盤となる、自転車通行空間や駐輪環境については、活用の場面や方針を包摂したインフラとして整備していくことが求められます。そのため、前述の施策とは別に「自転車活用を支える基盤づくり」の施策として整理するものとします。



② 施策体系の全体イメージ

- 本計画では、個人や企業、自治体などさまざまな主体にとっての自転車のメリットを最大限に活かすため、活用場面に合わせたパッケージ施策と、さまざまな活用場面を包括して支える基盤づくりを並行して進める施策体系とします。
- 活用場面に合わせたパッケージ施策では、通学や通勤などの場面に合わせて、【安全教育】【意識啓発】【支援・補助】【情報提供】の視点から、市民や企業などと連携しながら施策に取り組み、さまざまな場面での自転車活用を推進していきます。
- また、これらの自転車活用の場面を包括して支える基盤となる【通行空間】及び【駐輪環境】については、ハード整備を進める必要があることを踏まえ、駅周辺のまちづくりや道路整備などと連携して推進していきます。

■ 施策体系全体のイメージ



(4) 計画の達成目標

- 本計画では、自転車の活用を支える基盤としての通行空間、駐輪環境の整備を図り、これらの基盤を活かしながら、日々の暮らしや余暇活動の中で自転車活用を推進する取り組みを進めるため、3つの基本方針を設定しています。
- この3つの基本方針の達成状況を評価するために、以下の評価指標を設定します。

■基本方針を踏まえた評価指標

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

【指標設定の考え方】

- 自転車でも行けるような身近な場所でも、自家用車を選択してしまう状況も見られます。
- 自転車で行ける範囲で、もっと気軽に自転車が選ばれる環境整備を進めます。
- その達成状況を評価するため、市街化区域内における【自転車利用者の割合】をもとに検証を行います。

評価指標

市街化区域内の自転車利用者の割合

市街化区域内 32 地点での交通量調査に基づき設定(県立豊橋商業高校実施調査を活用)

【現状】令和元年度

自転車利用者の割合
4.8%

【将来】令和12年度

自転車利用者の割合
7%以上

方針② いつもの通勤・買物、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

【指標設定の考え方】

- 近年、健康経営に向けたさまざまな取り組みが行われており、エコ通勤の推進として自転車通勤が進められています。
- 日常の中での自転車活用を通じて健康づくりにつなげていくことが期待されます。
- 達成状況を評価するため、市内事業所を対象に簡易的なアンケートを実施し、【通勤時の自転車利用率】をもとに検証を行います。

評価指標

通勤時の自転車利用率

従業員 50 人以上*の事業所での通勤時の自転車利用者の割合

【現状】令和2年度

通勤での自転車利用率
7.2%
(企業アンケートより)

【将来】令和12年度

通勤での自転車利用率
9%以上

※豊橋商工会議所会員のうち従業員 50 人以上での届出の事業所

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

【指標設定の考え方】

- サイクルスポーツやサイクリング、健康づくりでの自転車利用など、楽しむための自転車利用のニーズが増えています。
- イベントの開催や道の駅「とよはし」、太平洋岸自転車道を活かし自転車×とよはしの魅力活用を進めます。
- その達成状況を評価するため、市民に対するアンケート調査を通じて、【自転車を健康づくりや余暇の楽しみのために利用している人の割合】をもとに検証を行います。

評価指標

自転車を健康づくりや余暇の楽しみのために利用している人の割合

市民アンケート調査での「健康づくりや余暇の楽しみのための自転車利用」に関する設問より把握

【現状】令和元年度

楽しんでいる人の割合
5.5%
(興味があり楽しんでいる割合)

【将来】令和12年度

楽しんでいる人の割合
8%以上
(興味があり楽しんでいる割合)

暮らしやすさを支える自転車活用の評価
自転車の楽しさを生み出す自転車活用の評価

第Ⅲ章 活用場面に合わせて パッケージ施策

1. パッケージ施策の構成

- 本計画では、通勤や通学などの「活用場面」に合わせて、安全教育や意識啓発、支援・補助、情報提供の視点からの施策をパッケージとして展開し、自転車の活用推進を図ります。
- 活用場面ごとに実施する施策は下表のとおりです。各施策の詳細は次ページより整理します。

■活用場面ごとの施策

	安全教育	意識啓発	支援・補助	情報提供
①通学	<ul style="list-style-type: none"> ①交通安全教育の継続・充実 ②指定通学路一斉点検の実施と対策の展開 	<ul style="list-style-type: none"> ③自転車に乗り続けることのメリットの周知・啓発 ④自転車を放置させないための指導・啓発 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤自転車通学者のヘルメット着用に関する支援 	<ul style="list-style-type: none"> ⑥安全・快適な移動経路などの情報収集・提供 ⑦新しい生活様式での自転車の活用情報の提供
②通勤	<ul style="list-style-type: none"> ①企業を通じた交通安全教育の実施・充実 	<ul style="list-style-type: none"> ②企業での自転車活用促進に関する啓発 	<ul style="list-style-type: none"> ③貸付・補助による自転車活用の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ④企業と連携した健康効果の検証 ⑤安全・快適な移動経路などの情報収集・提供（再掲） ⑥新しい生活様式での自転車の活用情報の提供（再掲）
③買物	<ul style="list-style-type: none"> ①店舗を通じた顧客対象の安全啓発 ②交通安全教育などの継続・充実（再掲） ③貸付・補助事業と連携した安全啓発の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ④買物交通を健康づくりの機会に活かす自転車活用の周知 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤貸付・補助による自転車活用の推進（再掲） 	<ul style="list-style-type: none"> ⑥安全・快適な移動経路などの情報収集・提供（再掲）
④レクリエーション観光	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車イベントに合わせた安全教育の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ②自転車を楽しむ機会の充実 ③サイクリスト受入環境の向上 		<ul style="list-style-type: none"> ④サイクリング・ポタリングコースの情報提供 ⑤レクリエーション・観光情報の情報発信
⑤災害		<ul style="list-style-type: none"> ①災害時を想定した日常での自転車活用の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ②災害時などの自転車の整備点検 	<ul style="list-style-type: none"> ③防災啓発資料への自転車活用情報の提供

①通学

- 朝夕の通学時間帯に自転車が局所的に集中し、危険な状況を引き起こすことがあります。
- 運転免許を取得すると、自転車から自家用車に主な交通手段が転換してしまう問題があります。
- 自転車で通学する生徒に対する意識啓発は、今後の自転車の安全利用や活用推進に繋がる可能性があります。



■取り組みの方向性

- 交通安全教育は、自転車に乗り始める子どもの時から正しい交通ルールを学び、遵守することの大切さを理解することが重要であるため、通学路などでの安全確保と並行して、自転車通学をする中学生や高校生などへのヘルメット着用などの安全教育を継続・充実させていきます。
- 通学だけでなく、遊びや塾通いなどでも自転車利用が増える中学生や高校生が、安全に自転車を利用できるように、自転車通行空間の整備とともに、自転車の安全な乗り方、健康的な楽しみ方などを伝えていくことで、大人になっても自転車の便利さ、楽しさを忘れることなく、自家用車に依存しすぎない、自転車が暮らしに根付いた市民を増やしていきます。
- 自動車やバイクなどの運転免許を取得すると、自転車の利用が減少する傾向があることから、安全教育などに合わせて、日常の移動手段となっている「自転車」を、自家用車の運転免許をとった後も使い続けていくように、自転車を賢く使いこなすメリットを伝えていきます。

■実現したい将来の姿

- 通学での自転車活用を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。
 - ・子どもの時から発達段階に応じ、定期的に安全教育を受けることで、安全利用の意識が根付きます。
 - ・ルールをしっかりと理解し、安全な通学路を安心して通学できます。
 - ・ルールを守り安全に利用することで、周りの歩行者なども安心して暮らせます。
 - ・子どもの時から、自転車のことをしっかりと理解しているため、大人になっても正しい自転車利用を続けていくことができます。
 - ・自転車が利用できる時には、優先して自転車を利用する習慣を定着させることで、市民にとってもまちにとってもメリットのある暮らし方を実現します。

実現に向けた施策

事業の区分	施策	実施・連携主体
安全教育	施策① 交通安全教育の継続・充実	行政・学校・警察
	施策② 指定通学路一斉点検の実施と対策の展開	行政・学校・警察
意識啓発	施策③ 自転車に乗り続けることのメリットの周知・啓発	行政
	施策④ 自転車を放置させないための指導・啓発	行政・学校・企業
支援・補助	施策⑤ 自転車通学者のヘルメット着用に関する支援	行政・学校
情報提供	施策⑥ 安全・快適な移動経路などの情報収集・提供	行政・警察
	施策⑦ 新しい生活様式での自転車の活用情報の提供	行政

施策① 交通安全教育の継続・充実

- 学校と連携し進めている交通安全教室を継続し、交通ルールや自転車の安全な乗り方の啓発を進めます。
- 既存の交通安全教育を継続するとともに、より効果的なプログラムを検討し、交通安全教育が充実する取り組みを進めます。
- 自転車の整備・点検について、自分でできる日常の点検、自転車店などでの定期的な点検の必要性を交通安全教育の中で周知します。



各世代に応じた交通安全教育を実施。教育コンテンツなどの充実を図り、効果的な安全教育の充実を検討します。

施策② 指定通学路一斉点検の実施と対策の展開

- 小学校・中学校の通学路について、通学路交通安全プログラムによる指定通学路一斉点検において、通学時、帰宅時における自転車関連の危険箇所を把握し、点検を進めます。
- 点検結果による課題に対して、個別に安全対策を進めます。



教育委員会、警察、道路管理者が連携し、2年に1回、指定通学路の一斉点検を実施。危険箇所などの対策を図ります。

施策③ 自転車に乗り続けることのメリットの周知・啓発

- 将来的に運転免許を取得した後も、移動目的や移動先などに応じて、自転車を適切に選び、乗り続けてもらえるように、児童・生徒のうちから自転車のメリットについての周知を進めます。
- この実現に向けて、安全教室や出前講座などの機会にあわせて、健康面、環境面、経済面などの視点から自転車のメリットを分かりやすく示したツールを作成し、啓発を進めます。



自転車を使い続けたいくなるように自転車メリットを伝えていきます。

施策④ 自転車を放置させないための指導・啓発

- 放置自転車対策として、安全教育の場面に合わせて、駐輪に関するルールなどの周知を学校と連携し行います。
- 周知のチラシ配布や官民連携による啓発を進めます。



駐輪マナー向上や駐輪場活用を促し、交通環境や景観の向上を図ります。

施策⑤ 自転車通学者のヘルメット着用に関する支援

- 自転車の交通事故の死因で最も多い頭部損傷を防ぐため、ヘルメットの購入に関しての支援制度を継続するなど、主体的な着用を促す取り組みを進めます。
- 中学生、高校生の通学時のヘルメット着用について、学校と連携し着用促進の取り組みを進めます。



安全のために自発的に着用する意識を高めるなど、着用の必要性を伝える取り組みを進めます。

高校生自転車ヘルメット着用モニター全体会議

施策⑥ 安全・快適な移動経路などの情報収集・提供

- 自転車通学やその他の自転車利用について、児童・生徒が安全・快適に自転車を利用でき、また保護者も安心して自転車の利用を促せるよう、安全情報の提供を充実していきます。



自転車事故や自転車盗難など、自転車の安全に関する色々な情報を集め、提供することで、自転車利用の安全を確保します。

施策⑦ 新しい生活様式での自転車の活用情報の提供

- 新型コロナウイルス感染症の影響による、新しい生活様式において自転車の活用が推奨されていることから、新型コロナウイルス感染防止に努めた自転車利用方法の周知を進めます。
- 交通手段の1つとして、公共交通との併用による自転車の活用について啓発を進めます。



②通勤

- 本市では自家用車通勤が多く、朝夕の通勤時間帯には渋滞が見られます。
- 自転車通勤に対しては、労災や通勤手当などの関係から積極的な活用を図る企業は少ない状況です。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による新たな生活様式では、移動手段の1つとして自転車の活用が期待されています。



■取り組みの方向性

- 自転車通勤の推進のため、従業員一人ひとりに向けて、自転車通勤のメリット（日々の自転車通勤が運動になることや近距離での移動に最適であることなど）の周知を図ります。
- また、自転車通勤の安全を確保するために必要な知識や技術を学び、積極的に楽しむ意識をもつことも重要です。そのための周知・啓発によるきっかけづくりなどに取り組みます。
- 一方で、従業員を雇用する企業として、自転車通勤を積極的に認めていく仕組みをつくることも大切であることから、企業が自転車通勤の仕組みづくりを始めるきっかけとなるよう、健康経営の一環としての自転車通勤のメリットの周知や、通勤手当や従業員用駐輪場の確保など必要な取り組みなどを紹介し、企業と連携して自転車通勤の環境づくりに取り組みます。

■実現したい将来の姿

- 自転車通勤を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。
 - ・ 企業自身が自転車通勤のメリットを理解し、積極的に従業員に対する利用啓発を展開します。
 - ・ 毎日の通勤がリフレッシュや運動の時間になり、心も体も健康で明るく通勤しています。
 - ・ 朝夕通勤時間帯の道路混雑が改善し、さらに自転車も車道を走りやすくなります。
 - ・ 多くの企業が「健康経営」を実現し、働く場としての“とよはし”の魅力が高まります。
 - ・ 働く世代の生活習慣病などの有病率が低下し、市の医療費負担も軽減されます。

実現に向けた施策

	施策	実施・連携主体
安全教育	施策① 企業を通じた交通安全教育の実施・充実	行政・企業
意識啓発	施策② 企業での自転車活用促進に関する啓発	行政・企業
支援・補助	施策③ 貸付・補助による自転車活用の推進	行政・企業
情報提供	施策④ 企業と連携した健康効果の検証	行政・企業
	施策⑤ 安全・快適な移動経路などの情報収集・提供（再掲）	行政
	施策⑥ 新しい生活様式での自転車の活用情報の提供（再掲）	行政

施策① 企業を通じた交通安全教育の実施・充実

- 自転車通勤、業務での自転車利用（営業周り、自転車宅配等）など、企業活動に関わる自転車活用について、企業単位での教育や啓発を進めます。
- 従業員の事故の発生を防ぐ対策として、自転車特有の交通ルールをよく理解してもらうための教育や啓発を進めます。



平成 31 年 4 月施行の「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」では、事業者の役割として「自転車の快適で安全な利用の推進を図るよう努める」としています。

従業員に対する保険加入の義務化の周知を含め、さまざまな啓発で連携して進めます。

施策② 企業での自転車活用促進に関する啓発

- 企業での自転車通勤を促進するため、従業員や組織全体へのメリットや、自転車通勤の始め方、労災・通勤手当への対応などの情報を啓発チラシなど、さまざまな方法で提供し、啓発を進めます。
- 他都市も含め、自転車通勤環境の改善を進めている企業などに関する情報提供を進めます。



健康や環境などへの自転車活用のメリットを伝え、積極的な活用につなげていけるよう、企業全体の意識啓発を進めます。

施策③ 貸付・補助による自転車活用の推進

- 自転車の交通事故の死因で最も多い頭部損傷を防ぐため、ヘルメットの購入に関しての支援制度を継続します。
- 自転車利用の促進のため、体力にあまり自身がない人や、距離が遠い、坂道がある場所に住んでいる人でも、自転車通勤が始められるように、電動アシスト自転車の購入に関しての支援制度を継続します。



ヘルメットや電動アシスト自転車の購入補助支援を継続し、安全で快適な自転車の活用を推進します。



施策④ 企業と連携した健康効果の調査研究

- 企業と連携し、自転車通勤や自転車活用のモニタリングを行い、実際の健康効果の検証を進めます。
- 自転車利用前後の心身の影響をモニタリングし、その結果を分かりやすく公表し、自転車活用のきっかけづくりとなるように啓発を進めます。

花王和歌山工場の『自転車通勤モニター』

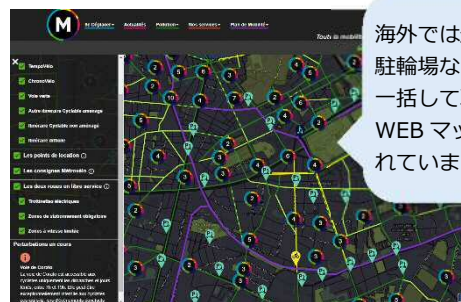


花王和歌山工場では自転車メーカーと連携し、従業員の自転車通勤をモニタリングし、効果を公表しています。

株式会社 シマノ社ホームページより引用
https://cyclingood.shimano.co.jp/social/report10_1.html

施策⑤ 安全・快適な移動経路などの情報収集・提供（再掲）

- 自転車通勤を行う上では、安全・快適な通勤経路などの情報が重要であるため、自転車通行空間整備箇所などの情報提供の仕組みの整備を進めます。
- 通行空間の他にも行政・民間の駐輪場情報など、自転車での通勤、業務活動を支える情報提供の仕組みの整備を進めます。



海外では通行空間、駐輪場などの情報を一括して取得できるWEBマップが活用されています。

自転車通行空間・駐輪場・レンタサイクルスポットを表示するWEBマップの例（フランス・グルノーブル）
<https://www.mobilites-m.fr/velo.html>

施策⑥ 新しい生活様式での自転車の活用情報の提供（再掲）

- 新型コロナウイルス感染症の影響による、新しい生活様式において自転車の活用が推奨されていることから、新型コロナウイルス感染防止に努めた自転車利用方法の周知を進めます。
- 交通手段の1つとして、公共交通との併用による自転車の活用について啓発を進めます。



③ 買物

- 市内の自転車利用は「買物」の割合が多く、年齢層も子育て世代から高齢者までと、幅広く利用されています。
- スーパーやコンビニなど買物先は多岐にわたる中で、自転車が利用されています。
- 一方で買物においては、自家用車が最も利用される交通手段となっています。



■ 取り組みの方向性

- 日常的な買物への交通手段を自家用車から自転車に置き換えることで、いつもの買物での移動時間が運動する時間になり健康づくりに活かすことができるなど、自転車のメリットの周知を進めます。
- 子育て世代や高齢者に対して、幼児同乗用自転車、電動アシスト自転車の貸付・補助などの事業を継続して展開しながら、これらの取り組みと合わせて安全教育を行います。
- 買物は学校や企業などの組織を通じて啓発できないあらゆる年齢層にまたがるため、店舗などと連携した啓発を進めます。

■ 実現したい将来の姿

- 買物での自転車活用を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。

- ・ 子育て世代でも、高齢者でも、安心して自転車で買物に行けるようになります。
- ・ 店舗側も積極的に自転車を受け入れるようになり、気軽に使いやすくなります。
- ・ 気軽に自転車で買物に出かけるようになり、店舗側にも顧客増加のメリットが生まれます。
- ・ 中心市街地にも、自転車で集まる人が増えて、まちなかのにぎわいがさらに高まります。
- ・ 電動アシスト付き自転車がさらに普及することで、重い荷物があるときでも、少し離れたお店に行きたいときでも自転車が利用でき、暮らしやすさが高まります。

実現に向けた施策

	施策	実施・連携主体
安全教育	施策① 店舗を通じた顧客対象の安全啓発	行政・企業
	施策② 交通安全教育などの継続・充実（再掲）	行政・警察
	施策③ 貸付・補助事業と連携した安全啓発の実施	行政
意識啓発	施策④ 買物交通を健康づくりの機会に活かす自転車活用の周知	行政・企業
支援・補助	施策⑤ 貸付・補助による自転車活用の推進（再掲）	行政
情報提供	施策⑥ 安全・快適な移動経路などの情報収集・提供（再掲）	行政

施策① 店舗を通じた顧客対象の安全啓発

- 買物ができる店舗などと連携し、店舗を通じて自転車利用の顧客を対象とした安全啓発について、企業との連携を進めます。
- 「豊橋市自転車の快適で安全な利用の推進に関する条例」に基づき自転車販売店などとの連携を強化し、自転車販売時や整備点検時に安全啓発を行うなどの取り組みを進めます。



施策② 交通安全教育の継続・充実（再掲）

- 企業などに属さない高齢者などへの安全教室の継続・充実を進めます。
- 既存の交通安全教育を継続するとともに、より効果的なプログラムを検討し、交通安全教育の充実を進めます。



専業主婦・主夫や高齢者、子育て世帯などに対して、さまざまな場面を活用して教育を進めます。

施策③ 貸付・補助事業と連携した安全啓発の実施

- 利用時期が限定される幼児同乗用自転車などの貸出に際して交通安全教育を継続し、保護者自身の安全意識や、家庭での交通安全教育の必要性などの啓発を進めます。
- 電動アシスト購入補助の利用者に対して交通安全についての啓発を行い、自転車ルールなどの徹底を進めます。



本市では、幼児同乗用自転車などの貸付事業を行っています。貸付時には安全教育を行っており、今後も継続して進めていきます。

施策④ 買物交通を健康づくりの機会に活かす自転車活用の周知

- 現状として、買物客の多くが自家用車利用の状況を踏まえ、自転車を賢く使いこなすことのメリットの啓発を進めます。
- 自転車利用の顧客を対象とした自転車のメリットの周知について、買物需要を発生させる店舗などとの連携を進めます。



施策⑤ 貸付・補助による自転車活用の推進（再掲）

- 自転車の交通事故の死因で最も多い頭部損傷を防ぐため、ヘルメットの購入に関しての購入補助を継続します。
- 子育て世帯の支援としての幼児同乗用自転車の貸付や、環境負荷低減・運転免許自主返納後の移動支援としての電動アシスト自転車の購入補助を、さまざまな世代の自転車活用のきっかけづくりに繋がる取り組みとして継続します。

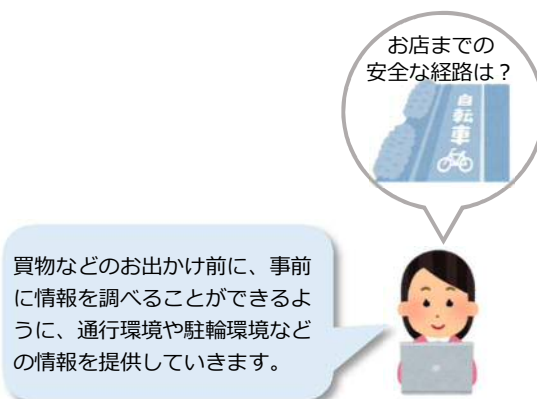


ヘルメットや電動アシスト自転車の購入補助支援を継続し、安全で快適な自転車の活用を推進します。



施策⑥ 安全・快適な移動経路などの情報収集・提供（再掲）

- 自転車で移動を行う上では、店舗への安全・快適な経路情報などの情報が重要であるため、自転車通行空間整備箇所などの情報提供の仕組みづくりを進めます。
- 通行空間の他にも行政・民間の駐輪場情報など、自転車での買物などのお出かけの際に必要な情報提供の仕組みの整備を進めます。



④レクリエーション・観光

- 本市の現状として、歴史・文化・自然など魅力的なスポットがあるものの、観光面での自転車活用の視点は市民、来街者ともに実感しにくい状況にあります。
- 一方で、本市は太平洋岸自転車道で繋がる渥美半島、浜名湖などへの広域的な玄関口としての新幹線駅や道の駅など、レクリエーション・観光での自転車活用につながる資源を有しています。



■取り組みの方向性

- 豊橋駅や道の駅「とよはし」などが、鉄道や自家用車を利用した広域的な自転車観光の拠点となる特色を活かし、イベントや観光情報の充実により、「自転車×とよはし」を楽しむための環境づくりを進めます。
- 渥美半島や浜名湖にもつながる太平洋岸自転車道や、市内を周遊するサイクリングコースの活用により、本市の魅力的な資源をつなぐ取り組みを進め、余暇活動や健康づくりとしてサイクリングなどに取り組む人を増やします。
- 市民や来街者がお出かけ前の段階から「自転車」を組み込んだレクリエーションや観光のプランを立て、自転車ならではの地域の良さを感じてもらえるように、情報提供の充実を図ります。

■実現したい将来の姿

- レクリエーション・観光での自転車活用を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。
 - ・ 自転車でまちをめぐる市民が増えて、まちへの愛着の醸成や健康づくりにつながります。
 - ・ 本市の交通結節機能を活かすことで、太平洋岸自転車道でつながる渥美半島から浜名湖にかけての広域的な自転車観光の拠点となることが期待されます。
 - ・ 太平洋岸自転車道を楽しむ人が、市内の観光スポットに立ち寄るようになります。
 - ・ 自転車でまちを楽しむ姿が伝わり、次第に「自転車×とよはし」の魅力が高まります。

実現に向けた施策

	施策	実施・連携主体
安全教育	施策① 自転車イベントに合わせた安全教育の実施	行政・民間団体
意識啓発	施策② 自転車を楽しむ機会の充実	行政・民間団体
	施策③ サイクリスト受入環境の向上	行政・企業
情報提供	施策④ サイクリング・ポタリングコースの情報提供	行政・民間団体
	施策⑤ レクリエーション・観光情報の情報発信	行政・民間団体

施策① 自転車イベントに合わせた安全教育の実施

- 市内で継続的に開催されている自転車イベントなどがあることから、これらのイベントと連携して交通安全教育を展開し、イベント参加者の安全意識の向上を図ります。
- 市内で活動するサイクリストなどと連携し、正しい交通ルールを伝えていく取り組みを進めます。



施策② 自転車を楽しむ機会の充実

- 自転車を楽しむ人を増やすため、さまざまな関係団体と連携し、自転車に乗るきっかけづくりとなるイベントを充実していきます。
- 観光資源を巡るルートや太平洋岸自転車道などを活用し、自転車の楽しみ方を広めるためのイベントを充実していきます。



自転車イベントと連携し、利用促進を図ります。

施策③ サイクリスト受入環境の向上

- 本市の観光施設などにおいて、サイクリストを積極的に受け入れる環境の向上などの取り組みを進めます。
- サイクリストの拠点として、豊橋駅や道の駅「とよはし」の受入環境の充実を図ります。



道の駅「とよはし」や、りすば豊橋などにサイクリスト向けの「サイクルピット」を設置しています。サイクリストを受け入れる環境の向上を進めます。

施策④ サイクリング・ポタリングコースの情報提供

- 道の駅「とよはし」を中心としたコースや市内を散走するコースを掲載している市域全体のマップについて見直しを行いながら継続的に情報提供を進めます。
- ICT を活用した情報提供などを検討し、より利便性の高い仕組みの構築を進めます。



施策⑤ レクリエーション・観光情報の情報発信

- 渥美半島や浜名湖につながる太平洋岸自転車道や地域の観光資源などを活かし、他都市にない魅力の発信を進めます。
- また、道の駅「とよはし」などを活用し、歴史・文化・自然・農業などの情報や本市ならではの魅力を自転車利用者へ発信することを進めます。



⑤災害

- 自転車の機動力は、災害時の活動を支える移動手段の一つになりますが、アンケートの結果、災害時での利用を想定している世帯は約 4 割程度の状況です。
- 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ています。



■取り組みの方向性

- 地震や風水害などの災害発生時については、徒歩を原則とした避難となりますが、発災後の交通不通時や、自動車での移動が制限されている場合などにおける機動力の高い自転車の活用への取り組みを進めます。
- 日常から備えを行うことにより、緊急時において自転車が適切に利用できる意識啓発などを進めます。

■実現したい将来の姿

- 災害に関わる自転車の活用を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。
 - ・災害時の備えとして自転車を整備し、利用することで、日常での活用推進にもつながります。
 - ・備えを行うことで災害に対する意識が高まります。
 - ・災害時においても自転車での避難が可能となります。
 - ・発災後、自転車を活用することで、移動手段を増やすことができます。

実現に向けた施策

	施策	実施・連携主体
意識啓発	施策① 災害時を想定した日常での自転車活用の推進	行政
支援・補助	施策② 災害時などの自転車の整備点検	行政・企業
情報提供	施策③ 防災啓発資料への自転車活用情報の提供	行政

施策① 災害時を想定した日常での自転車活用の推進

- 日常的に自転車に乗っていないければ、緊急時に自転車が使えないため、日常から意識的に自転車を利用する啓発を進めます。
- 災害時の備えとして、自転車をいつでも利用できるように、定期的に整備することや、実際に自転車で活動することの必要性を啓発していきます。



自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付されるもので、1年間有効の傷害保険と賠償責任保険が付いています。

施策② 災害時などの自転車の整備点検

- 災害発生時において自転車が適切に運用できるよう、平時から自転車関係団体などの専門的な知識と技術を有する組織と連携し、緊急時に自転車が運用できる環境を整えます。

他都市では、自転車商の組合などと災害時における自転車の調達や整備に関する協定を結び、災害時の備えとしています。本市でもこれらの検討を進めます。



施策③ 防災啓発資料への自転車活用情報の提供

- 防災関連の啓発資料に移動手段の1つとしての自転車活用の情報を掲載し、災害時の自転車利用に対する意識啓発を進めます。
- 啓発内容については、有効性などを確認し、必要に応じ見直しなどを進めます。



災害時の色々な備えのひとつとして、自転車を活用できるよう、普段から整備点検するなど、注意すべき情報の提供を検討します。

■ 事業のスケジュールと実施主体

- 前述の【活用場面】ごとの施策については、計画期間 10 年間の中で、前期・後期の区分に合わせて、事業を推進していきます。

	施策	関係団体	計画期間	
			前期 R3~R7	後期 R8~R12
通学	①交通安全教育の継続・充実	行政・学校・警察	→	→
	②指定通学路一斉点検の実施と対策の展開	行政・学校・警察	→	→
	③自転車に乗り続けることのメリットの周知・啓発	行政	→	→
	④自転車を放置させないための指導・啓発	行政・学校・民間団体	→	→
	⑤自転車通学者のヘルメット着用に関する支援	行政・学校	→	→
	⑥安全・快適な移動経路などの情報収集・提供	行政・警察	→	→
	⑦新しい生活様式での自転車の活用情報の提供	行政	→	→
通勤	①企業を通じた交通安全教育の実施・充実	行政・企業	→	→
	②企業での自転車活用促進に関する啓発	行政・企業	→	→
	③貸付・補助による自転車活用の推進	行政・企業	→	→
	④企業と連携した健康効果の検証	行政・企業	→	→
	⑤安全・快適な移動経路などの情報収集・提供（再掲）	行政	→	→
	⑥新しい生活様式での自転車の活用情報の提供（再掲）	行政	→	→
買物	①店舗を通じた顧客対象の安全啓発	行政・企業	→	→
	②交通安全教育の継続・充実（再掲）	行政・警察	→	→
	③貸付・補助事業と連動した安全啓発の実施	行政	→	→
	④買物交通を健康づくりの機会に活かす自転車活用の周知	行政・企業	→	→
	⑤貸付・補助による自転車活用の推進（再掲）	行政	→	→
	⑥安全・快適な移動経路などの情報収集・提供（再掲）	行政	→	→
レクリエーション・観光	①自転車イベントに合わせた安全教育の実施	行政・民間団体	→	→
	②自転車を楽しむ機会の充実	行政・民間団体	→	→
	③サイクリスト受入環境の向上	行政	→	→
	④サイクリング・ポタリングコースの情報提供	行政・民間団体	→	→
	⑤レクリエーション・観光情報の情報発信	行政・民間団体	→	→
災害	①災害時を想定した日常での自転車活用の推進	行政	→	→
	②災害時などの自転車の整備点検	行政・企業	→	→
	③防災啓発資料への自転車活用情報の提供	行政	→	→

 調査・検討
  実施・支援

第Ⅳ章 自転車活用を支える 基盤づくり

1. 【通行空間】の整備

- 気軽に自転車を活用するには、安全で快適に通行できる【通行空間】が必要です。
- 通学、通勤する人、買物や余暇を楽しむ人など、さまざまな場面を想定した通行空間の整備が必要です。
- 自転車通行空間の整備は、前計画の中で全長149kmの【自転車ネットワーク路線】を定め、国、県と連携しながら整備を進めてきました。



■ 取り組みの方向性

- 前計画の通学・通勤・買物での活用を主眼に新設道路などを追加し、拡充した自転車ネットワーク路線と、余暇活動での活用を主眼とした自転車ネットワーク路線を設定します。
- また、自転車ネットワーク以外でも、中学校の自転車通学路のうち、自転車の交通量が多い区間の整備を推進します。

自転車ネットワークの構成



■ 実現したい将来の姿

- 自転車通行空間の整備を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。
- 市内の中学校、高等学校、大学、企業、店舗などに安全・快適に移動できるようになり、自転車事故の減少や過度な自家用車からの転換が期待できます。
- 鉄道駅などに安全・快適に移動できるようになり、自家用車での送迎などが減少します。
- レクリエーションや観光、健康づくりなど、余暇で自転車が利用しやすく、楽しみやすくなります。

■ 実現に向けた施策

施策① 安全・快適な自転車ネットワークの整備

(A) 自転車ネットワーク計画について

- 本市ではこれまでに各道路管理者による自転車通行空間の整備を進めており、今後も通学、通勤、買物の日常的な利用や、レクリエーション・観光といった余暇での楽しみを支える自転車通行空間の整備を進めるため、次ページの自転車ネットワークを設定し、計画的に整備を進めるものとします。
- なお自転車ネットワーク全 219.7km を短期間に整備することは現実的でないことから、自転車の利用ニーズや安全対策としての必要性などを想定した【優先整備路線】を設定し、整備を進めるものとします。

(ア) 見直しの考え方

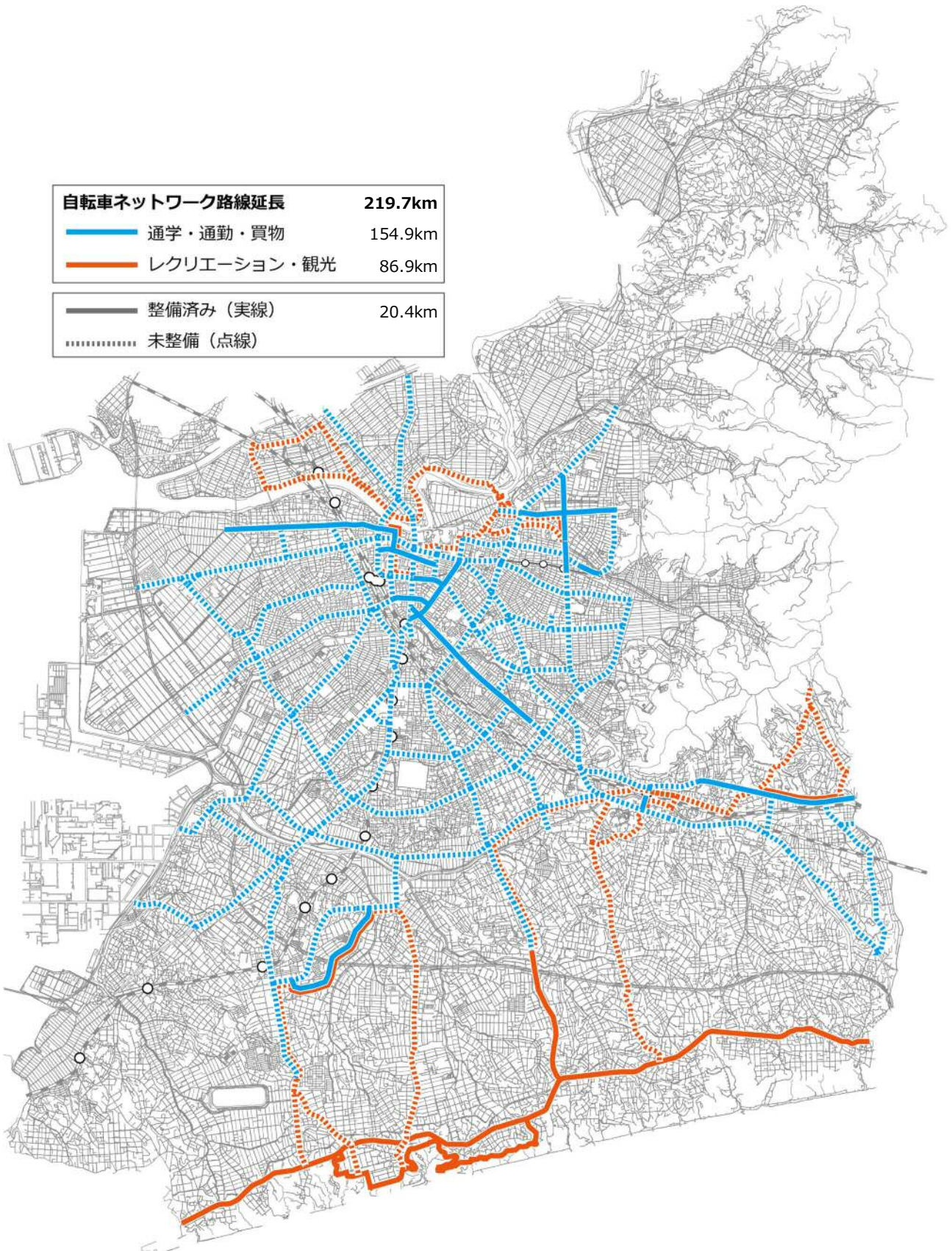
○前計画：「通学」「通勤」「買物」の3つについて、連続的かつ面的なネットワークを設定



○新設道路等の路線の追加やレクリエーション・観光に活用する路線を追加して設定

- ① 新設道路等については、道路整備に合わせて自転車通行空間を整備していくことを基本とするため、自転車ネットワークを構成する対象路線として追加。明海町・老津町 28 号線、(都) 山田三弥線、市道上传馬町・西小田原町 1 号線、国道 259 号
- ② 「レクリエーション・観光」ネットワークを追加

(イ) 自転車ネットワーク路線図



(B) 優先整備路線について

(ア) 優先整備路線の設定の考え方

- ①自転車ネットワークの内、「通学」「通勤」「買物」の日常利用の場面での【自転車の活用しやすさ】を進める視点で優先整備路線の設定が必要です。
- ②愛知県内での自転車事故の発生件数が多い中で、自転車事故対策としての自転車通行空間の整備を図り、【自転車の安全性】を改善する視点での優先整備路線の設定も必要です。
- ③①、②により整備の優先度を整理し、ネットワークの連続性や道路状況による整備可能性を踏まえて、日常利用を想定した優先整備路線を設定します。
- ④日常利用として設定した優先整備路線のほかに、余暇活動（レクリエーション・観光など）での自転車活用として想定した優先整備路線を設定します。

■ 優先整備路線の考え方と活用シーン

日常利用を想定した優先整備路線

1 自転車の活用しやすさ

- ・自転車の活用しやすさを、通学、通勤、買物の視点より設定
- ・暮らしの場としての使いやすさを、立地適正化計画による居住誘導区域や鉄道駅アクセスの視点より設定

■ 想定する活用場面など

枠組み	活用シーンなど
活用場面に合わせた使いやすさの向上	通学（中学・高校の通学区間での整備）
	通勤（従業員数の多い区間での整備）
	買物（商業施設周辺での整備）
暮らしの場での使いやすさの向上	居住誘導区域 鉄道駅の利用しやすさ（駅へのアクセス経路）

2 自転車の安全性

- ・自転車事故が多い区間を、事故特性を踏まえて整理し、安全確保の視点で優先度を設定

■ 検証する自転車事故

枠組み	事故の発生箇所・時間帯など
自転車事故の発生場所別の安全性確保	交差点部
	単路部
歩行者の安全性確保	自転車対歩行者事故
朝夕ラッシュ時の安全性確保	通勤・通学時間帯
	帰宅時間帯
特定年齢層の安全性確保	若い世代（24歳未満）
	高齢世代（65歳以上）

3 ネットワークの連続性や整備の可能性など

- ・「①自転車の活用しやすさ」「②自転車の安全性」で優先度が高いところを基にネットワークの連続性や道路状況による整備可能性などを考慮し、優先的に整備すべき路線を設定

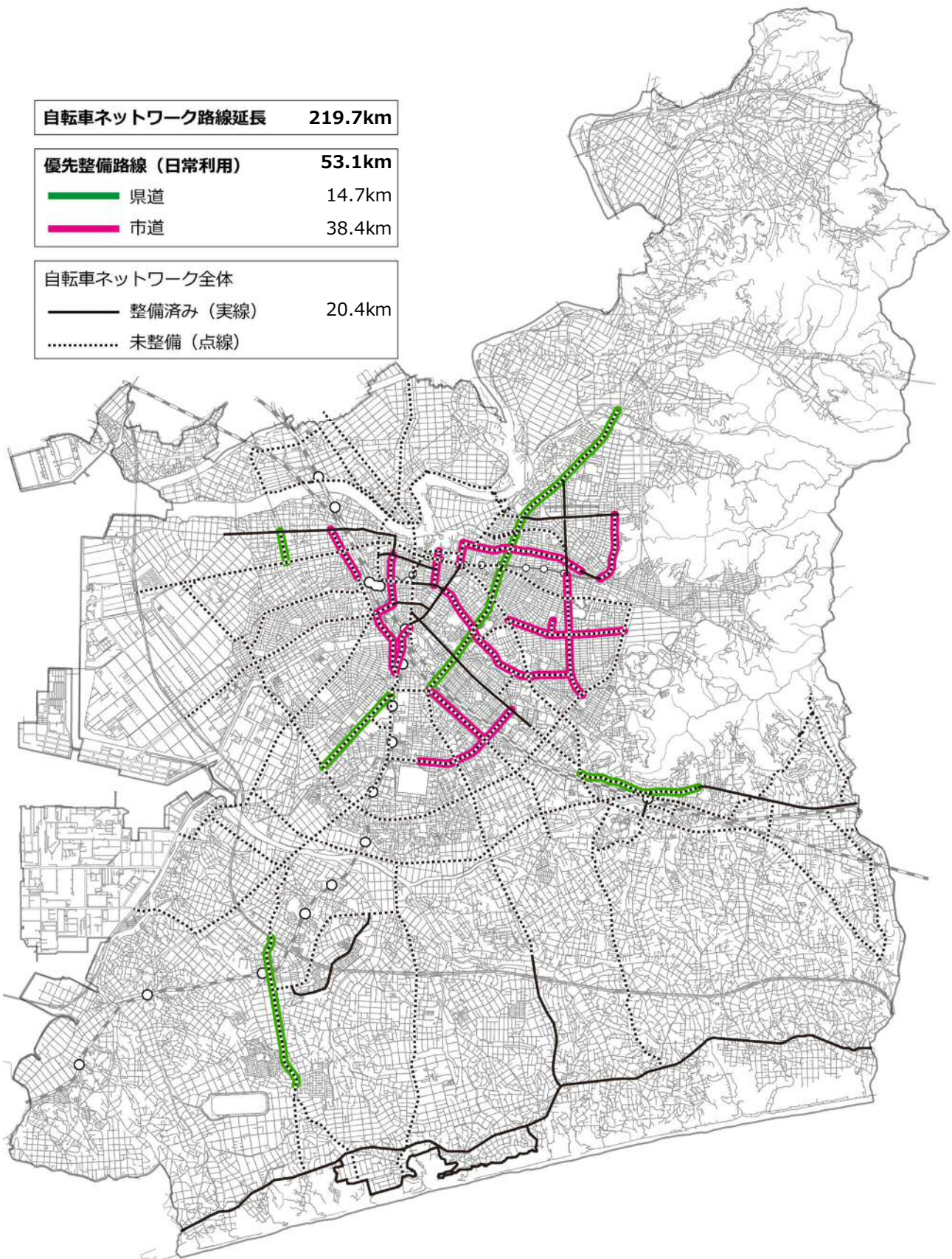


余暇活動を想定した優先整備路線

- ・太平洋岸自転車道及びアクセスルート
- ・サイクリングマップ「はしってみ輪とよはし」の地域周遊ルートのうち、豊橋駅及び道の駅「とよはし」を拠点としたルート

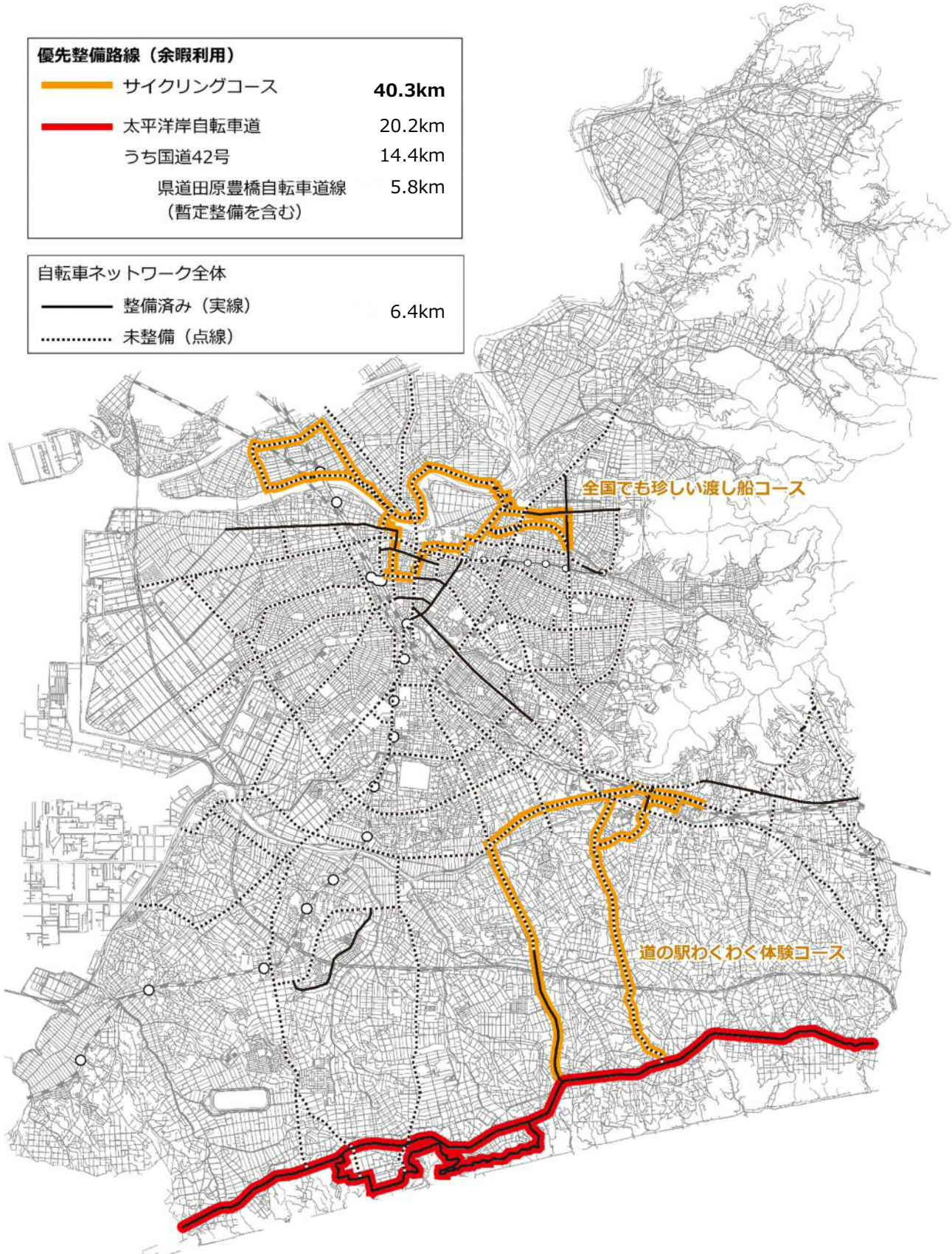
(イ)【日常利用】の優先整備路線

- 自転車ネットワーク全 219.7km のうち、日常利用での優先整備路線は、以下の 53.1 km となります。
※なお、次頁に示す余暇利用を想定した整備路線と一部重複する区間もあります。



(ウ)【余暇利用】の優先整備路線

- 自転車ネットワーク全 219.7km のうち、余暇利用での優先整備路線として、サイクリングマップ「はじめてみ輪 とよはし」の「全国でも珍しい渡し船コース」、「道の駅わくわく体験コース」を設定します。
※なお、前頁に示す日常利用を想定した整備路線と一部重複する区間もあります。



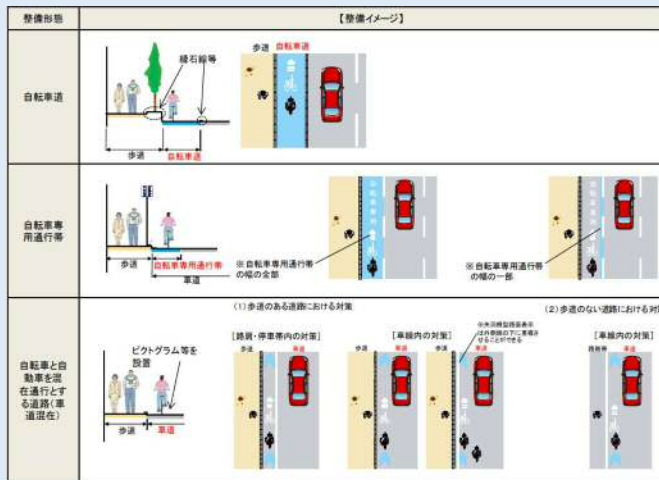
(工) 整備手法について

- 日常の通学・通勤・買物での利用を想定した自転車通行空間の整備については、原則、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備を推進します。
- 余暇活動（レクリエーション・観光など）での利用を想定した自転車通行空間の整備については、太平洋岸自転車道等では国が定めた仕様による整備を推進するとともに、それ以外の路線では市独自の整備手法を検討したうえで整備を進めます。

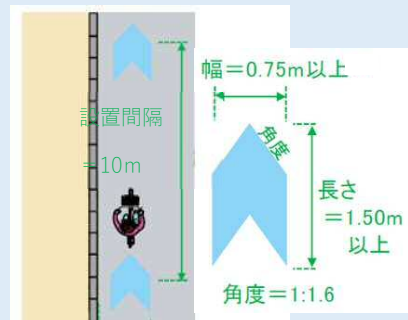
1 日常利用のための自転車通行空間の整備（継続）

日常利用（通学・通勤・買物）

- 原則、国の「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、自転車道、自転車専用通行帯や車道混在による整備を推進します。



■ 矢羽根型路面表示の標準仕様（案）



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、平成28年）

2 太平洋岸自転車道等の整備（新規）

余暇活動（レクリエーション・観光）

- 国が定めた太平洋岸自転車道の仕様に従い整備を実施
- 太平洋岸自転車道、道の駅「とよはし」との接続道路については、一部暫定整備区間を含み、整備済
- 渥美線大清水駅との接続道路については、今後整備を推進



3 地域を楽しむルートへの整備（新規）

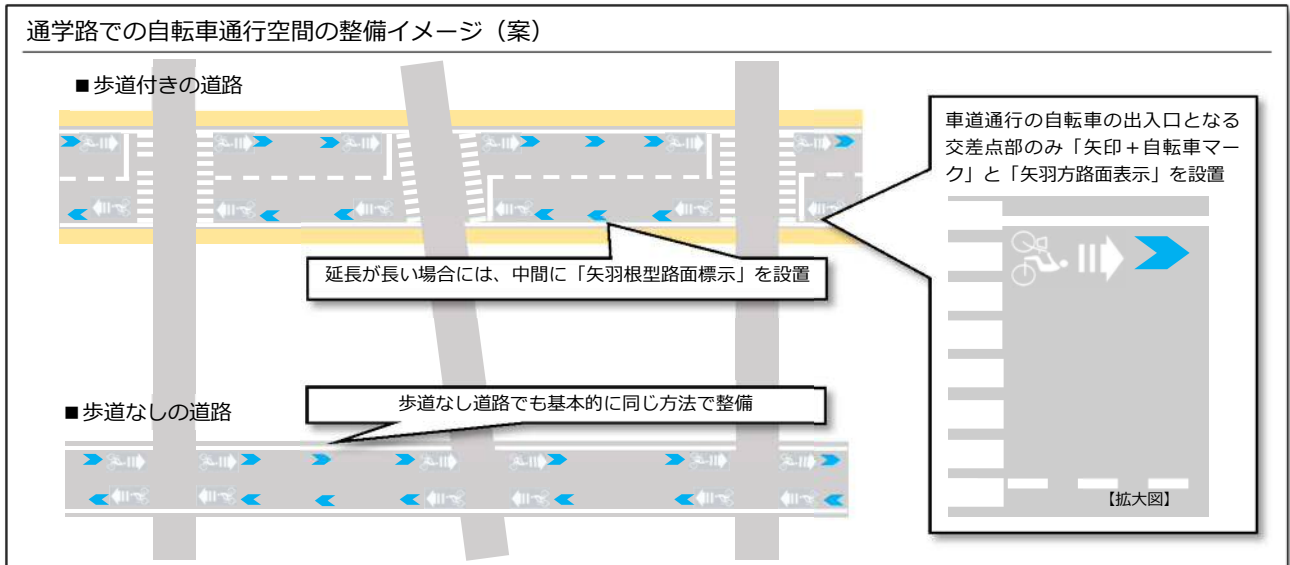
余暇活動（レクリエーション・観光）

- 本市サイクリングマップの地域周遊ルートを対象として、国の太平洋岸自転車道の仕様を簡素化した独自の仕様（右図の矢羽根のみの路面標示など）で整備を検討
- レクリエーション・観光の施策として、今後整備を推進



施策② 自転車通学時の安全確保に向けた個別対策の実施

- 自転車ネットワーク以外でも、中学校の通学路において、自転車通学が過度に集中したり、徒歩通学の生徒と錯綜するなど、自転車の歩道通行が通学路の安全を損なっている区間について、個別対策として自転車通行場所の明示ができる仕組みを検討し、区画線設置などと合わせて整備を行います。
- 自転車通行空間の明示を行う区間については、通学路の指定状況、通学生徒数などを考慮し学校関係者や道路管理者、交通管理者と調整の上で判断するものとします。



2. 【駐輪環境】の整備

- 気軽に自転車で外出できるよう、通行空間の整備とともに、安心して自転車が【駐輪】できる環境の整備が必要です。
- 公共交通を利用するときとめる場所に困らない環境づくりのため、交通事業者と連携したサイクルアンドライド駐輪場整備などの取り組みを継続して推進します。
- 中心市街地における目的施設付近で駐輪できないなどの駐輪問題の解消のため、まちなかでの駐輪ニーズを踏まえた駐輪環境の向上を推進します。



■ 取り組みの方向性

- 自転車の駐輪環境の整備は、交通事業者、施設管理者、店舗、商店街などと連携しながら、目的施設に集まる自転車を駐輪しやすくするための環境づくりを進めます。
- 自家用車からの転換に繋がる鉄道駅でのサイクルアンドライド駐輪場の整備や、中心市街地での買物などに利用するためのまちなか駐輪環境の向上を推進します。
- 放置自転車対策などを継続的に行います。



■ 実現したい将来の姿

- 駐輪環境の整備を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。
 - ・ サイクルアンドライドがしやすくなり、鉄道駅にアクセスする際の移動手段として、自家用車利用から自転車への交通手段の転換が期待されます。
 - ・ まちなか駐輪環境が向上することにより、中心市街地に自転車で訪れやすくなり、まちなかのにぎわい向上が期待されます。

実現に向けた施策

施策① サイクルアンドライド駐輪場の整備推進

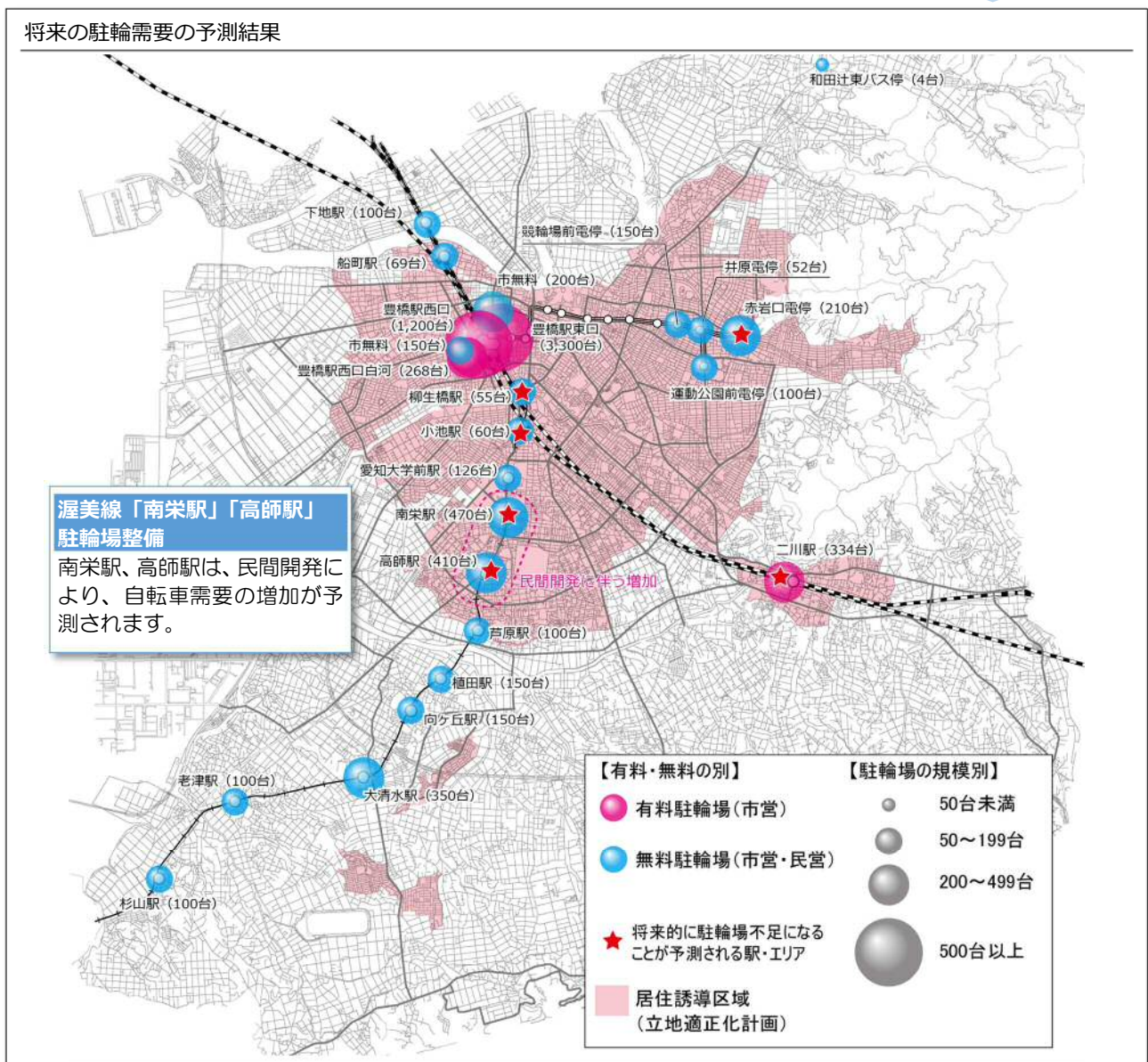
- 人口や駅利用者の推移や、まちづくり計画との連動（立地適正化計画など）に基づき推計した将来の駐輪需要を踏まえて、駐輪環境の改善を図ります。
- 駐輪施設のない電停やバス停について、利用者や周辺住民などからの要望を踏まえ、サイクルアンドライド駐輪場の整備を交通事業者と連携して進めます。
- 公共施設の駐輪場の活用も検討し、サイクルアンドライドを推進します。

駐輪の需要予測の考え方

将来需要の予測は、以下の手順で設定しています。

- Step1 既存駐輪場の現状実績を設定
- Step2 鉄道利用者及び周辺人口の推移をもとに現状実績を想定
- Step3 民間再開発に伴う需要増加を加算し設定

将来の駐輪需要の予測結果

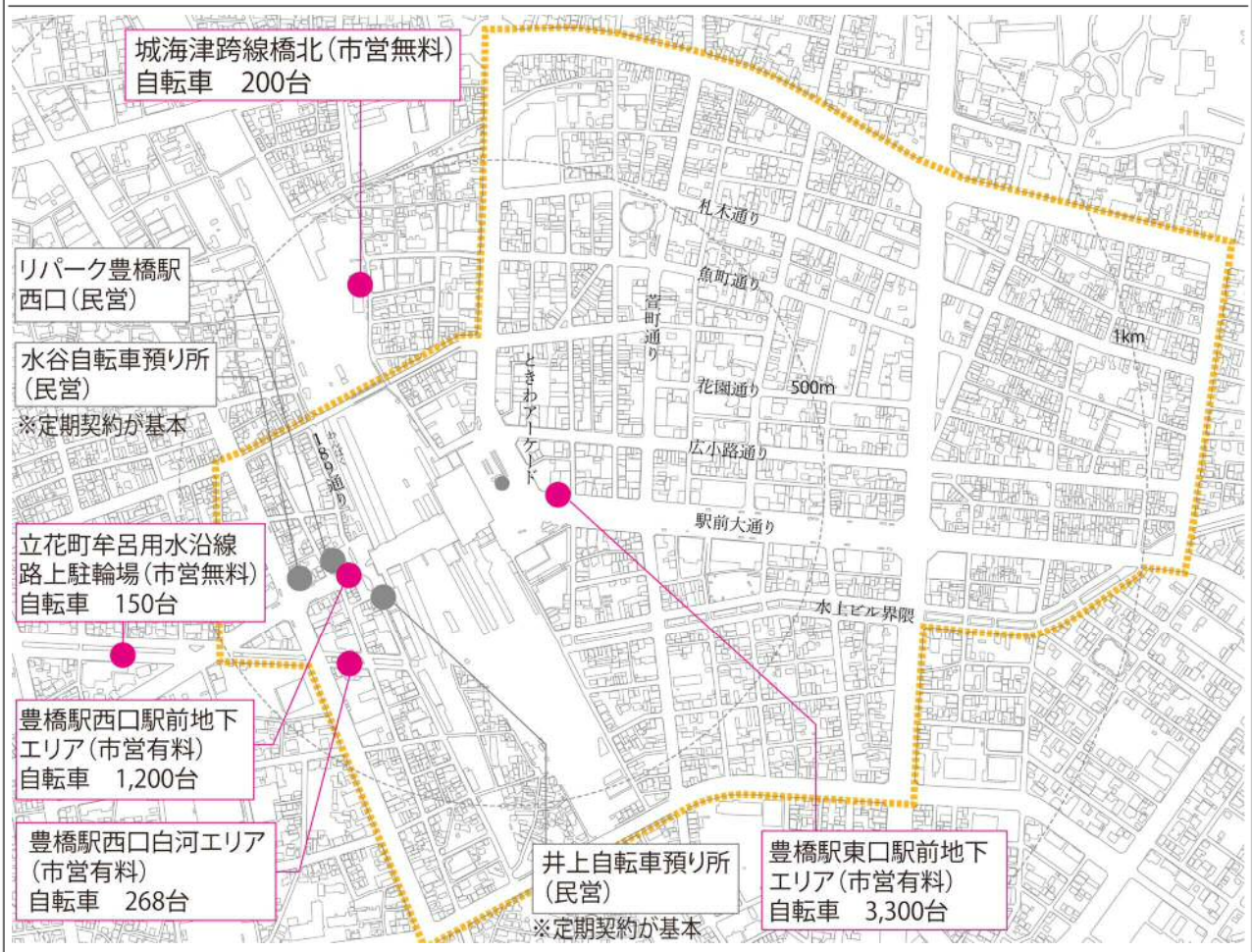


- ・ 将来駐輪需要の予測結果、利用者などの要望を踏まえた駐輪環境の整備
- ・ 駐輪場が周辺にない施設での駐輪環境の創出（駐輪場の整備、公共施設の駐輪場活用など）

施策② まちなかにおける駐輪環境の向上

- まちなかでの駐輪環境の向上のために、既存の駅前地下駐輪場の利便性向上に取り組みます。
- 他都市でのまちなか駐輪に関する事例では、商店街などと連携した取り組み、公共用地を活用した取り組みなどがあり、これらを参考にしながら、地域と連携したまちなか駐輪環境づくりを推進します。

まちなかの駐輪場状況（令和2年11月時点）



具体的な取り組み

取り組み A 限られた都市空間の有効活用

- ・ 中心市街地の店舗などは広範囲に広がっている一方で、一般利用しやすい駐輪場は駅前での局所的な整備にとどまっています。そのため、既存の駐輪場に駐輪した場合、目的施設までの徒歩移動を余儀なくされる状況です
- ・ 建物が立ち並ぶ中心市街地の中で、目的施設近くでの利便性の高い駐輪スペースを確保するため、以下の取り組みを検討します。

事例：空き店舗などを活用した商店街などでの「共同自転車駐車場」の整備（香川県高松市）



- 施策
- ・ 公共用地、民間施設の空き地・空き家の有効活用
 - ・ 道路占用による路上駐輪場の整備
 - ・ 駅前地下駐輪場の利便性向上

取り組み B 商店街・発展会などの団体と連携した取り組み

- ・ 中心市街地には魅力的な店舗が立ち並んでいます。
- ・ 商店街や発展会と連携しながら、まちなかへの来街や居住を促進し、回遊性を高めるストリートデザイン事業により新たに生み出された利活用空間の有効活用の一つとして駐輪対策を検討します。

事例：商店街などの協力によるフレキシブルな臨時駐輪スペースの確保（東京都八王子市）



- 施策 商店街・発展会などの団体と連携した、臨時駐輪スペースの確保

取り組み C 駐輪施設整備などの誘導

- ・ 中心市街地での駐輪需要は、各店舗などの目的施設の近くに発生する傾向がありますが、施設専用の駐輪場がないことにより、駐輪がしにくい状況となっています。
- ・ そのため、再開発事業などにおける駐輪場整備の要件化を進めます。

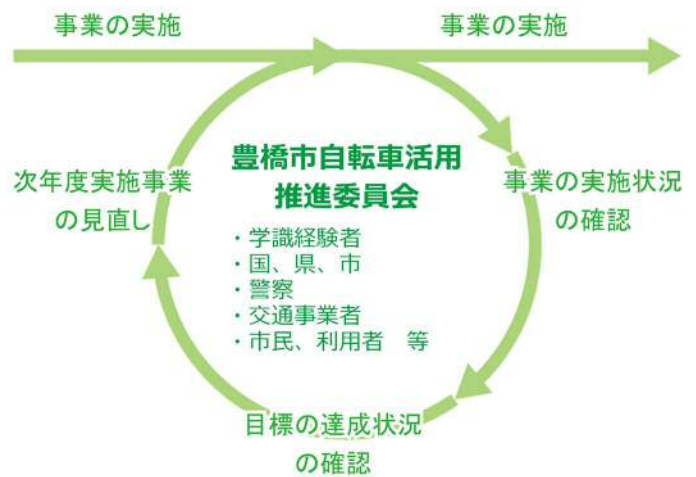
- 施策 再開発事業などにおける駐輪施設整備の要件化

第Ⅴ章 計画の推進体制

1. 計画推進体制とスケジュール

(1) 計画の推進体制と計画の評価方法

- 計画の推進にあたっては、自転車利用者だけでなく、市民・社会全体で自転車活用推進に取り組むという視点から、事業や目標の達成状況について確認を行います。
- 上記の視点を踏まえて「豊橋市自転車活用推進委員会」では、定期的に事業の実施状況や目標の達成状況についてのフォローアップと見直しを行うこととします。
- 計画期間の中間年にあたる令和7年に、必要に応じて計画の見直しを行うものとし、取り組みの実施効果の確認を行うことで、継続的改善を図ります。



(2) 計画全体のスケジュール

- 本計画は、令和3年度から令和12年度までの10か年での実現を目指し推進しますが、自転車を取り巻く社会情勢は日々変化しており、各時点での状況などを踏まえた取り組みの実施、計画全体の見直しが求められる可能性があります。
- そのため、必要に応じて【前期】の5か年での見直し及び次期計画に向けた改定を想定するものとし、各期での評価、改善を進めるものとしします。
- また、取り組みの評価については、毎年の進捗状況を「豊橋市自転車活用推進委員会」において報告し、適宜取り組みを改善、実行を図るものとしします。

	前回計画 R2	豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030										次期計画 R14	
		前期					後期						
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12		
①事業の実施		【前期】での取り組みを実行（適宜改善）					【後期】での取り組みを実行（適宜改善）						
②進捗確認	※計画終了	毎年評価を報告					毎年評価を報告					※次期計画開始	
③計画の評価		毎年の評価を踏まえ適宜見直し					前期分の見直し	毎年の評価を踏まえ適宜見直し					後期分の見直し
④計画策定							見直し						次期計画の策定

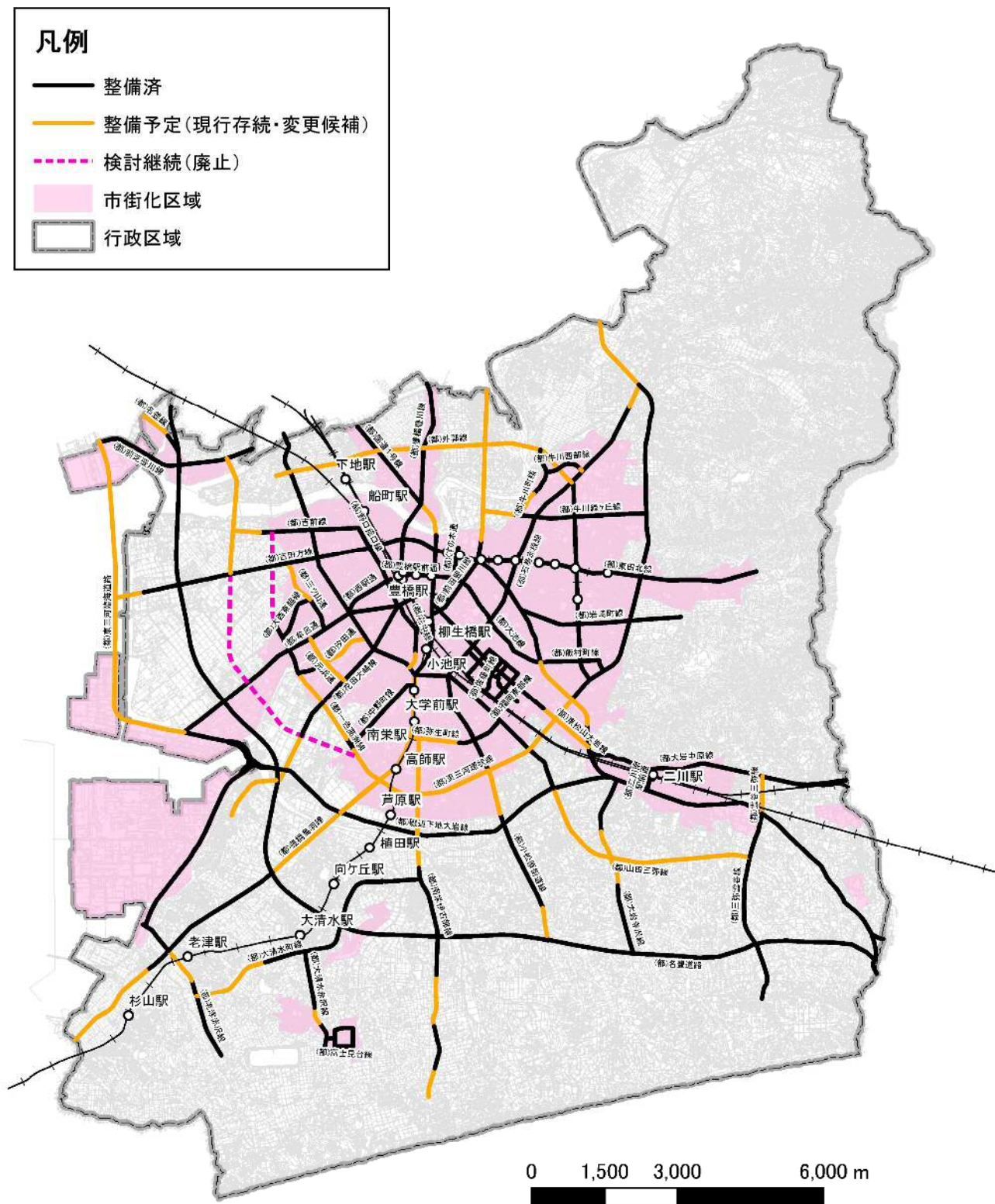
參考資料

(1) 豊橋市の交通・地勢などの整理

ア. 都市計画道路

- 都市計画道路の整備率（概成済含む）は令和2年9月末現在約73%となっています。
- 都市計画道路の未整備区間において、計画の見直しを進めています。

■都市計画道路の整備状況（令和2年9月時点）

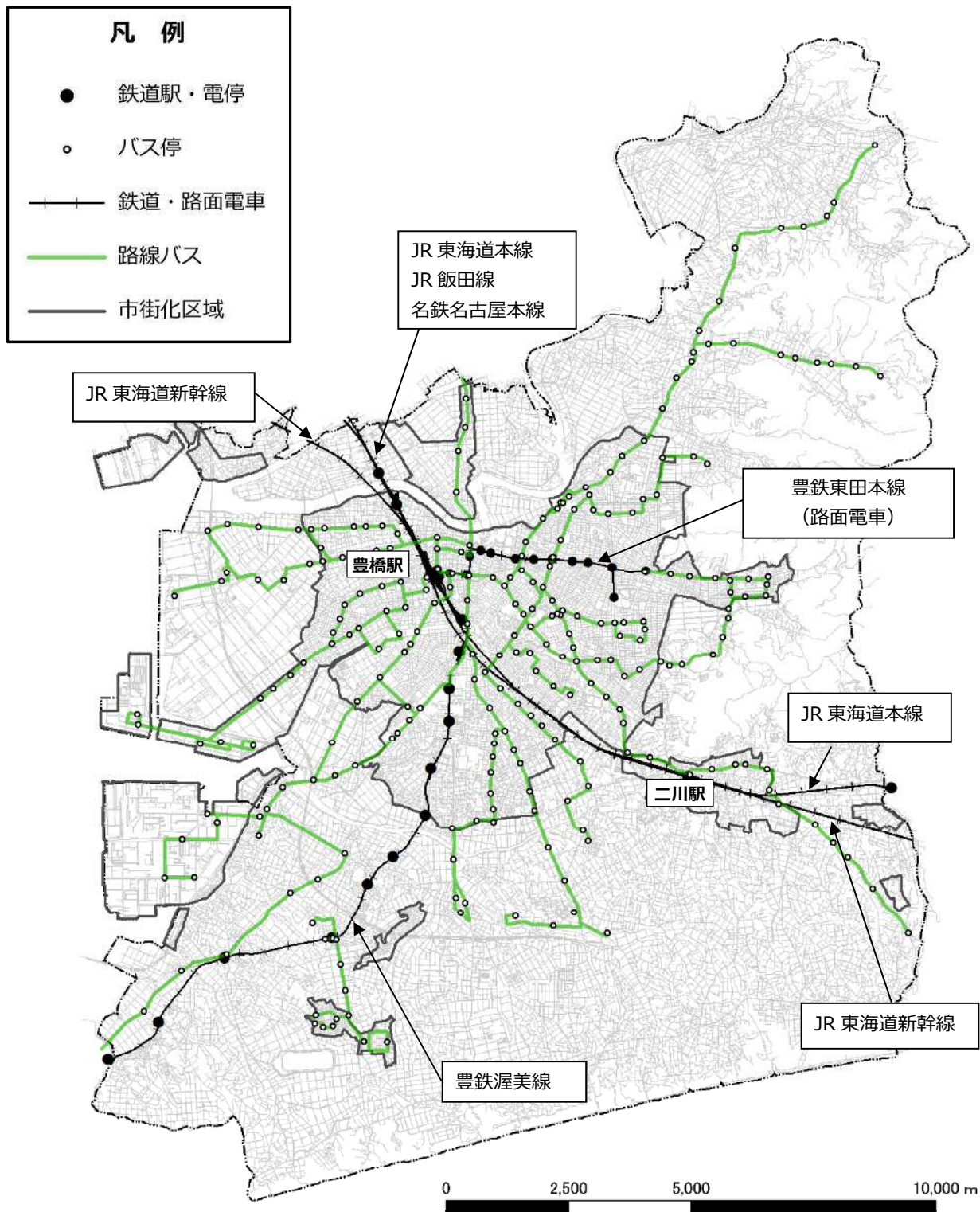


イ. 公共交通路線網

① 鉄道、路面電車、路線バス

- 鉄道や路面電車は、東海旅客鉄道、名古屋鉄道、豊橋鉄道の3事業者の路線が整備されています。豊橋駅には各事業者が乗り入れており、市内及び東三河地域の中心的な駅となっています。
- バス路線は、民間の豊鉄バスの路線網が豊橋駅を中心に放射状に整備されています。

■ 鉄道、路面電車、路線バスの路線網（令和2年10月時点）

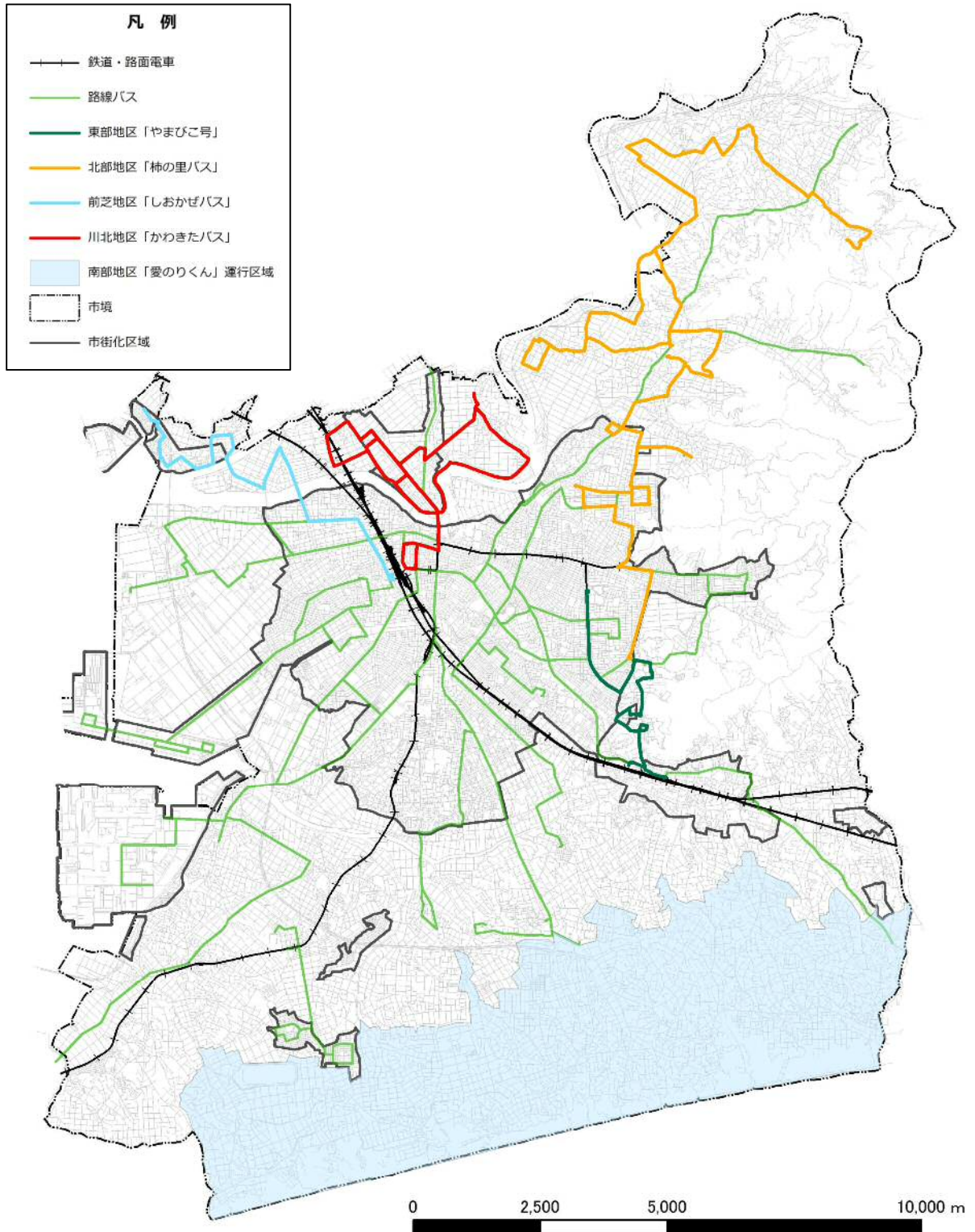


出典：豊橋市資料

②コミュニティバス

- 路線バスが廃止された地域など、交通事業者による従来の乗合型公共交通の運行が難しい地域では、日常の移動手段を確保するために地域住民が主体となって運営するコミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）が、市の東部・北部・南部・前芝・川北の各地区で運行しています。

■コミュニティバス（「地域生活」バス・タクシー）路線網（令和2年10月時点）

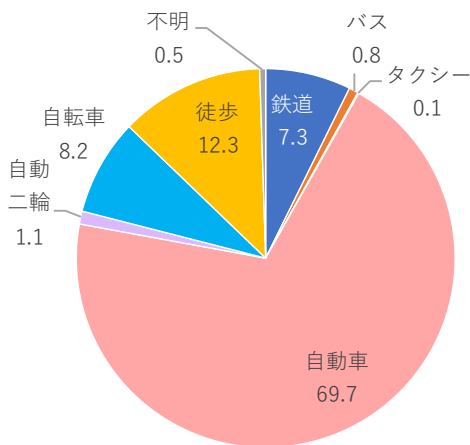


出典：豊橋市資料

ウ. 市民の交通実態

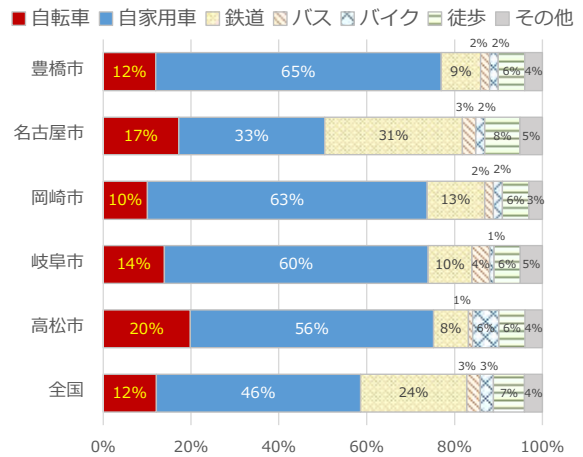
- 豊橋市民の交通手段分担率（交通行動に占める交通手段別の割合）では、約 70%を自動車に占めており、自動車への依存が非常に高いといえます。
- 自動車に次いで分担率が高いのが徒歩の 12.3%、自転車の 8.2%となっています。
- 通勤・通学時の移動手段について、本市の自家用車利用率は 65%で、自転車は 12%となっています。

■ 交通手段分担率



出典：第 5 回中京圏パーソントリップ調査（平成 23 年）

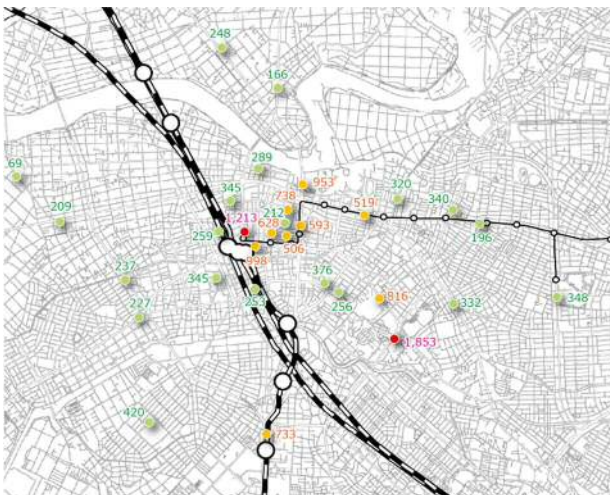
■ 通勤・通学者の移動手段の割合



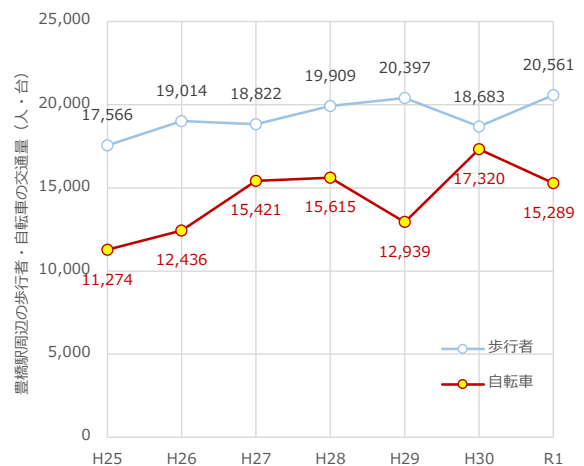
出典：平成 22 年国勢調査

- また、中心市街地の交通では、自転車の交通量が増加傾向にあります。（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））

■ 豊橋駅周辺 32 地点での歩行者・自転車交通量（R1）



■ 歩行者・自転車交通量の推移

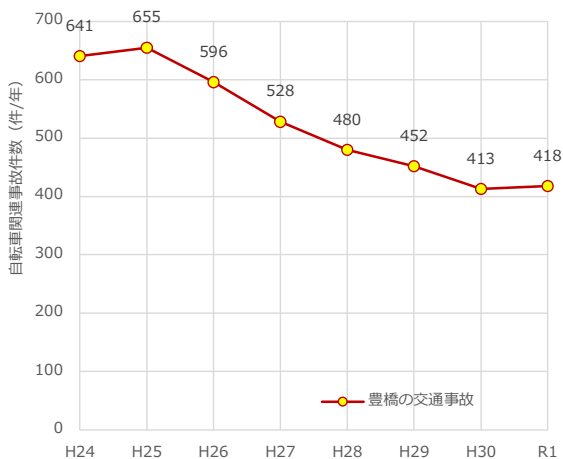


※調査は、愛知県立豊橋商業高等学校により実施

工. 自転車事故の実態

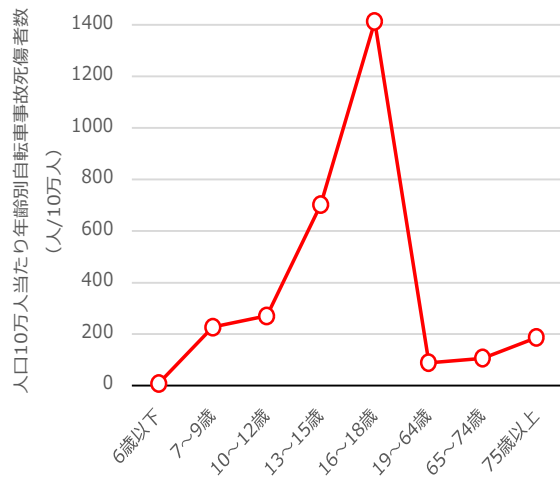
- 市内の自転車事故の発生件数は年々減少しており、平成 25 年 655 件から、令和元年では約4割減の 418 件となっています。
- また、高校生や中学生での年代の事故が多いという特徴があります。
- 自転車事故は豊橋駅周辺の市街地や大きな交差点付近で集中して発生しています。

■ 豊橋市内の自転車関連事故件数の推移



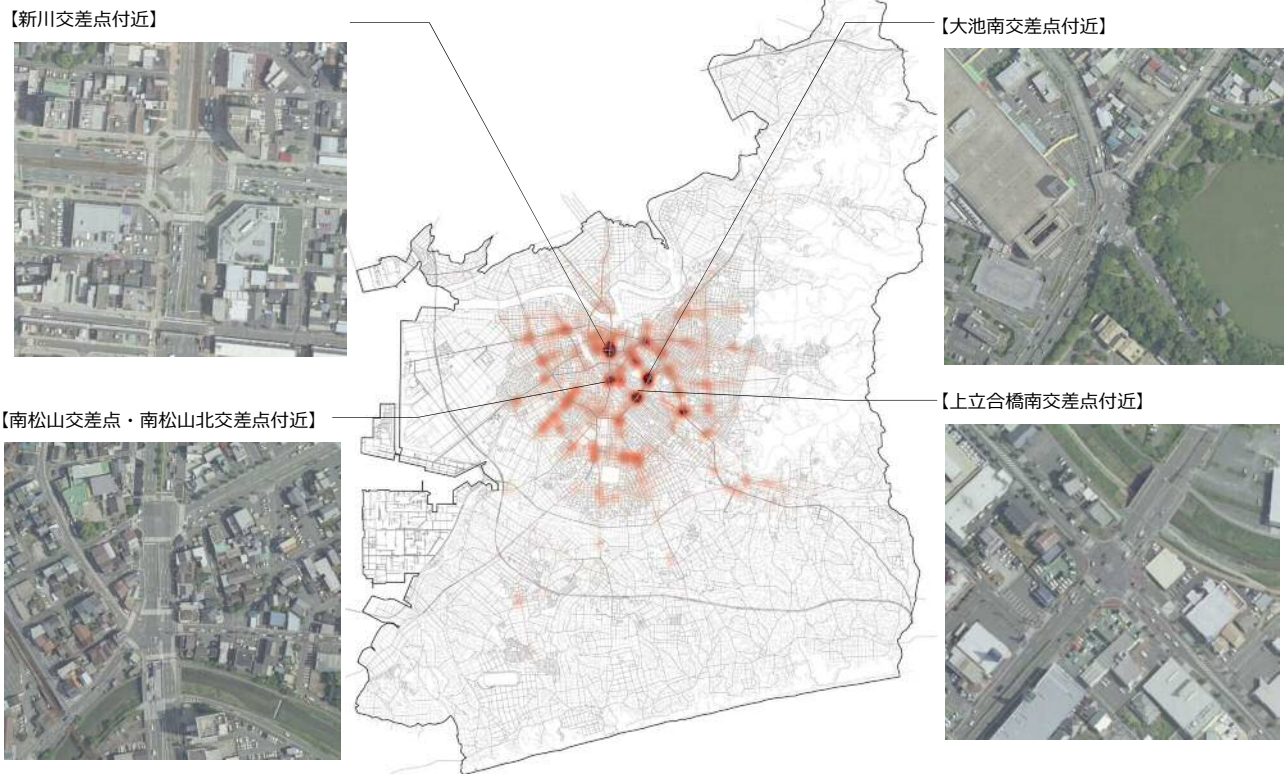
出典：豊橋の交通事故

■ 豊橋市の年齢別の人口 10 万人当たり自転車事故死傷者数



出典：ITARDA 公表の自治体単位自転車事故データ (H26)

■ 自転車事故の発生箇所（ヒートマップ）

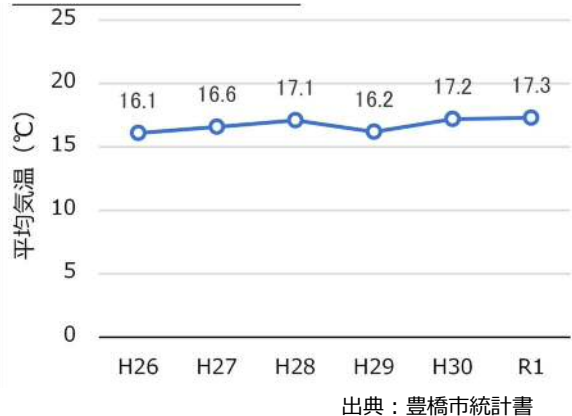


出典：警察提供の市内交通事故データに基づき作成
電子国土地図 web（国土地理院）

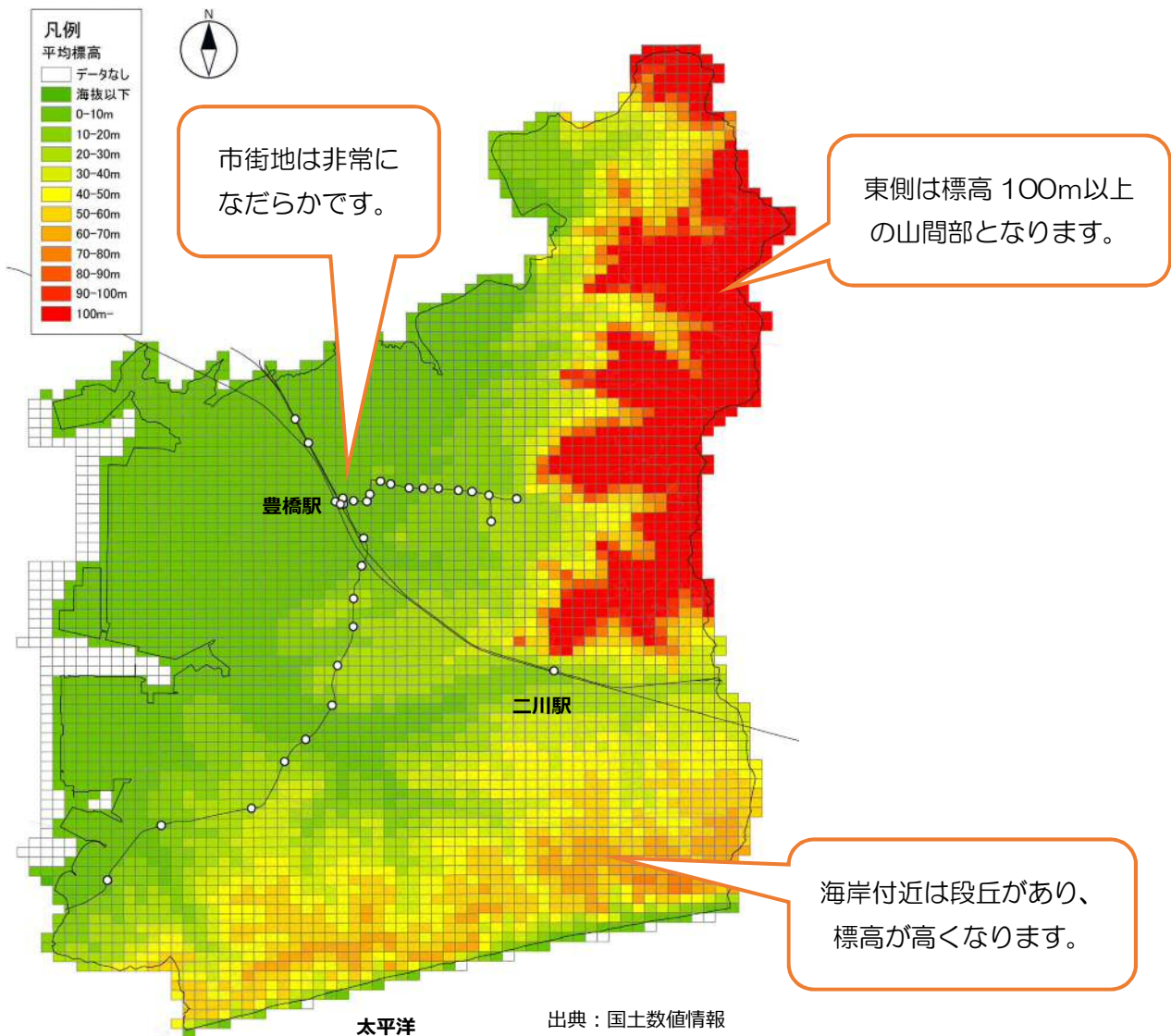
オ. 地勢

- 愛知県の東南部に位置し、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



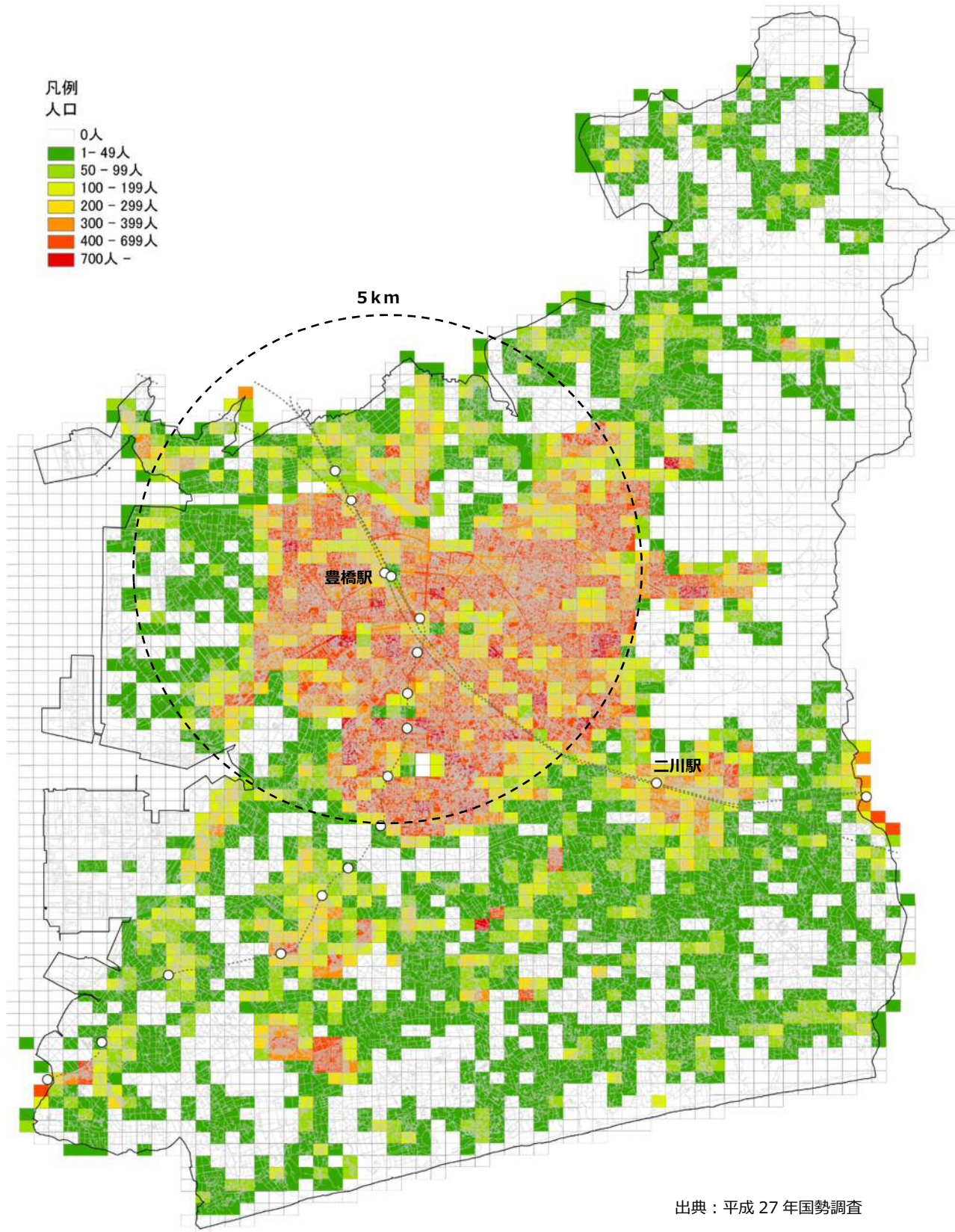
■ 豊橋市の標高 (250mメッシュ)



カ. 人口分布

- 市内の人口は豊橋駅から半径 5km の範囲に密集しているほか、二川駅や大清水駅などの駅の近隣などでも人口が多い状況です。

■人口分布 (平成 27 年, 250m メッシュ人口)



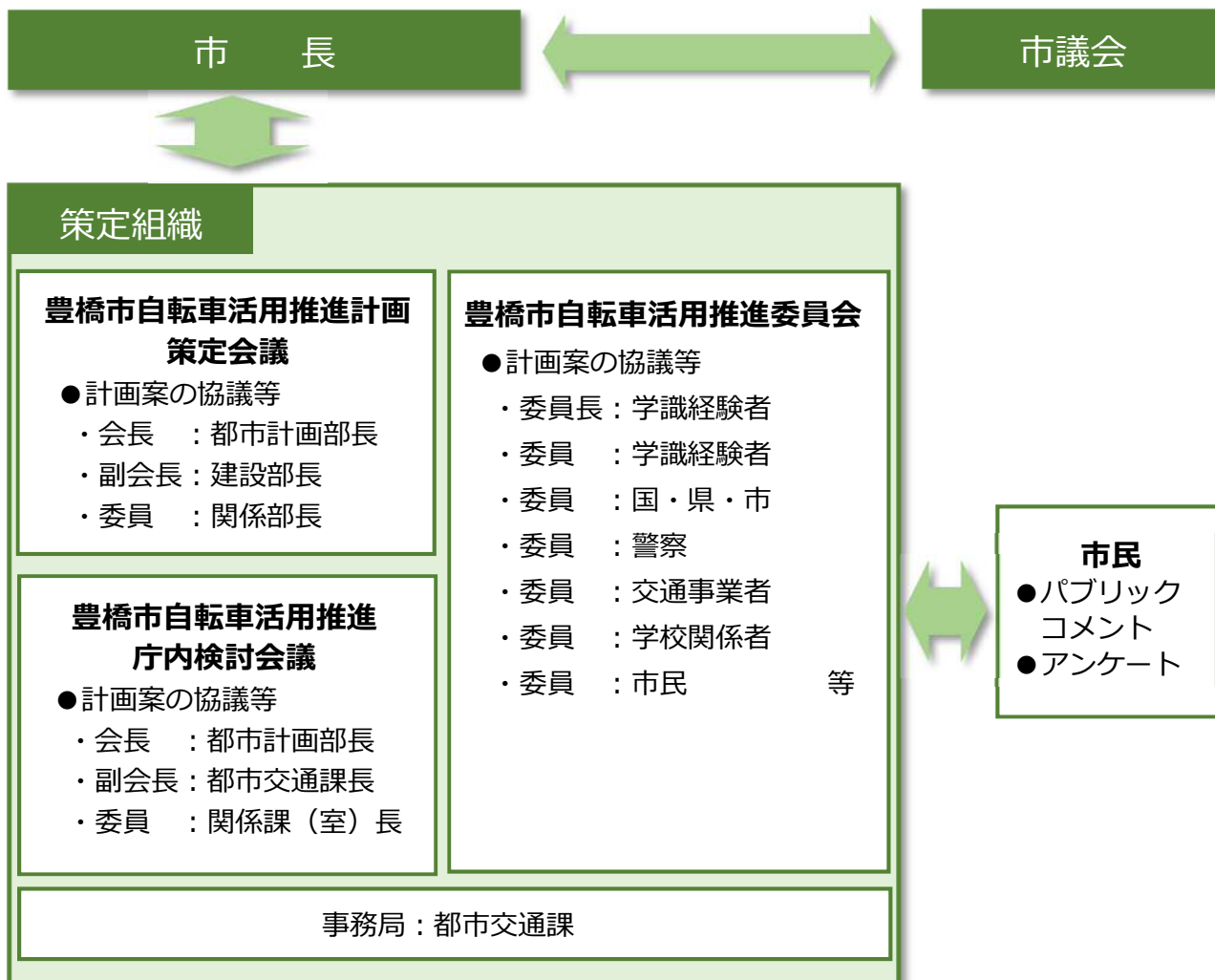
(2) 策定の経緯

■会議等の開催経緯

令和元年度	R1.8.15	第1回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議
	R1.8.23	第1回	豊橋市自転車活用推進委員会
	R1.10.18		自転車に関するアンケート調査
	R1.11.15	第2回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議
	R1.11.27	第2回	豊橋市自転車活用推進委員会
	R1.12.11	第1回	豊橋市自転車活用推進計画策定会議
	R2.2.17		豊橋市議会 建設消防委員会
令和2年度	R2.4.13	第1回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議（書面開催）
	R2.8.6	第2回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議
	R2.8.17	第1回	豊橋市自転車活用推進委員会（書面開催）
	R2.9.18	第3回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議
	R2.9.24	第1回	豊橋市自転車活用推進計画策定会議
	R2.10.2	第2回	豊橋市自転車活用推進委員会
	R2.11.9	第4回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議
	R2.11.17	第3回	豊橋市自転車活用推進委員会
	R2.12.2	第2回	豊橋市自転車活用推進計画策定会議
	R3.2.19		豊橋市議会 建設消防委員会
	R3.2~3		パブリックコメント



豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030



■豊橋市自転車活用推進委員会 委員名簿（令和元年度）

※敬称略

役職	職名等	氏名
委員長	豊橋技術科学大学名誉教授	廣島 康裕
副委員長	公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所長	古倉 宗治
委員	豊橋技術科学大学准教授	杉木 直
委員	国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所長	五十川 泰史
委員	愛知県東三河建設事務所企画調整監	稲垣 秀高
委員	愛知県豊橋警察署交通課長	志治 正己
委員	豊橋鉄道(株)鉄道部部長兼運輸営業課長	梅村 仁朗
委員	豊鉄バス(株)常務取締役営業企画部長	坂本 直也
委員	豊橋商工会議所常務理事	瀧川 雅弘
委員	(一社)豊橋観光コンベンション協会常務理事	中村 聡
委員	豊橋市自治連合会理事	小林 一博
委員	豊橋女性団体連絡会	曾田 律子
委員	豊橋自転車競技協会会長	伊藤 雄章
委員	愛知県自転車モーター商協同組合理事長	高野 守夫
委員	東三河南地区公立高等学校長会代表	平松 直哉
委員	私立高等学校代表	河合 伸賢
委員	豊橋市立小中学校長会代表	峠 尚良
委員	豊橋市副市長	有野 充朗
委員	豊橋市建設部長	山本 晋
委員	豊橋市産業部次長	加藤 智久

■豊橋市自転車活用推進委員会 委員名簿（令和2年度）

※敬称略

役職	職名等	氏名
委員長	豊橋技術科学大学准教授	杉木 直
副委員長	公益財団法人自転車駐車場整備センター自転車総合研究所長	古倉 宗治
委員	国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所長	五十川 泰史
委員	愛知県東三河建設事務所企画調整監	渡會 竜二
委員	愛知県豊橋警察署交通課長	本多 幸治
委員	豊橋鉄道(株)鉄道部部长兼運輸営業課長	梅村 仁朗
委員	豊鉄バス(株)常務取締役営業企画部長	坂本 直也
委員	豊橋商工会議所常務理事	瀧川 雅弘
委員	(一社)豊橋観光コンベンション協会	中村 聡
委員	豊橋市自治連合会理事	丸山 幸雄
委員	豊橋女性団体連絡会	曾田 律子
委員	豊橋自転車競技協会会長	伊藤 雄章
委員	愛知県自転車モーター商協同組合理事長	高野 守夫
委員	東三河南地区公立高等学校長会代表	平松 直哉
委員	私立高等学校代表	高倉 嘉男
委員	豊橋市立小中学校長会代表	村井 正照
委員	豊橋市副市長	有野 充朗
委員	豊橋市建設部長	廣地 学
委員	豊橋市産業部次長	増田 明

(3) 用語集

あ

IoT

Internet of Things の略。建物、電化製品、自動車、医療機器など、多種多様な「モノ」がインターネットに接続することによって実現する新たなサービス、ビジネスモデル、またはそれを可能とする要素技術の総称。

ICT

Information and Communication Technology の略。情報・通信に関連する技術の総称。これまで使われてきた「IT (Information Technology)」にコミュニケーションが具体的に表現されている。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成 23 年度の有識者による検討委員会の提言を踏まえ、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成や通行ルールの徹底等を進めるため国土交通省道路局及び警察庁交通局により策定されたもの。平成 24 年 11 月 29 日道路管理者、都道府県警に発出。平成 28 年改訂。

え

エコ通勤

従業員の交通手段が、クルマから電車やバス・自転車・徒歩等に、自発的に転換することを促す、事業所主体の様々な取り組み。

SDGs

Sustainable Development Goals の略。2015 (平成 27) 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記された、2016 (平成 28) 年から 2030 (令和 12) 年までの国際目標。

SDGs 未来都市

SDGs の達成に向けた優れた取り組みを内閣府に提案し選定された都市 (自治体)。本市は「豊橋から SDGs で世界と未来につなぐ水と緑の地域づくり」を提案し、2019 (令和元) 年度に選定された。

き

居住誘導区域

人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域。豊橋市立地適正化計画で定められている。

け

健康経営

従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践すること。

こ

交通結節点

異なる交通手段 (場合によっては同じ交通手段) を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ場所あるいは施設。

サイクルアンドライド

最寄り駅等まで自転車を使い(=サイクル)、駅などに近接した駐輪場に駐輪し、鉄道駅などの公共交通機関に乗り換えて(=ライド)、目的地まで行く方法。

散走

自転車で走ることを主眼に置くのではなく、それに伴う食事や風景、歴史・文化など楽しんで散歩感覚で気軽に自転車で走ること。

サイクルツーリズム

「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的とした観光事業・観光旅行。

市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として開発・整備する区域で、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯。

自転車道

道路構造令第2条第1項第2号に規定される。専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。

自転車保険

自転車搭乗中の事故における怪我の補償や、相手に怪我を負わせた場合の損害賠償に備えることのできる保険。

新型コロナウイルス

コロナウイルスの一種。コロナウイルスには、「重症急性呼吸器症候群(SARS)」や2012年以降発生している「中東呼吸器症候群(MERS)」ウイルスなどが含まれる。新型コロナウイルスは、一般的に飛沫や接触で感染する。

スポーツツーリズム

スポーツ観戦やスポーツイベントへの参加などを目的とした旅行及びそれに伴う周辺観光のこと。また、これらを活用し地域の交流促進や経済活性化を目指す取り組み。

生活習慣病

食習慣、運動習慣、休養、喫煙、飲酒等の生活習慣が、その発症・進行に關与する疾患群。

太平洋岸自転車道

千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山市に至る延長1,400kmの自転車道構想。

と

都市機能誘導区域

商業・医療・福祉等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。豊橋市立地適正化計画で定められている。

豊橋市立地適正化計画

都市再生特別措置法に基づき、人口減少や高齢化等に対応し持続可能な都市経営を行うために策定するもの。居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通幹線軸の形成等に関する包括的なマスタープラン。

は

パーソントリップ調査

person（人）の trip（ある目的のため出発地から到着地まで移動すること）に関する調査のことをいう。

「どのような人が、いつ、どこから、どこへ、どんな目的で、どのような移動手段を使って移動しているかのデータを把握し、多様な交通手段の利用実態の定量的な把握、将来の交通量の予測、今後の都市交通施設の整備・運用方針の検討などの基礎資料として活用される。

ほ

ポタリング

自転車等であちこちを気楽にぶらつくことを意味する和製英語。