

(資料1)

# 豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030 の中間評価

令和8年1月19日

都市計画部都市交通課

# 目 次

---

## 第1章 はじめに

1. 豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030 について……………P3
2. 中間評価について……………P3
3. 計画策定後の自転車に関する主な社会状況の変化……………P3
4. 現計画の目標像と基本理念・方針……………P4

## 第2章 評価指標の分析評価と施策の実施状況

1. 評価指標の分析評価……………P5
2. 活用場面ごとの施策の実施状況……………P8
3. 自転車活用を支える基盤づくりに関する施策の実施状況……………P10

## 第3章 今後に向けて

1. 後期計画の方向性……………P11

# 第1章 はじめに

## 1. 豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030 について

- 令和3年3月に「豊橋市自転車活用推進計画 2021-2030」を策定しました。
- 本計画は、平成29年5月に施行された「自転車活用推進法」に基づく法定計画に位置付けられるものです。
- 本計画は、第6次豊橋市総合計画をはじめとした上位計画を踏まえ、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となります。

## 2. 中間評価について

- 計画策定より5年を迎えることから、前期に取組をした施策の実施状況を踏まえ、目標の達成状況の整理と分析評価を行い、本計画の中間見直しの方向性を示すものです。

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

## 3. 計画策定後の自転車に関する主な社会状況の変化

令和3年5月	第2次自転車活用推進計画が閣議決定
令和3年5月	第2次ナショナルサイクルルートとして、太平洋岸自転車道が指定
令和3年10月	愛知県で自転車損害賠償責任保険等の加入義務化(施行)
令和4年11月	自転車安全利用五則の改定(中央交通安全対策会議交通対策本部決定)
令和5年3月	愛知県自転車活用推進計画が策定
令和5年4月	自転車乗車中のヘルメット着用努力義務化(施行)
令和6年7月	豊橋市内での民間シェアサイクル事業が展開
令和6年11月	自転車運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転等の厳罰化(施行)
令和8年4月	自転車の交通反則通告制度(青切符)の施行(予定)

## 4. 現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、使い続けたいく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よく、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

#### 評価指標

市街化区域内の  
自転車利用者の割合

【策定時】4.8%(令和元年度)

→【将来】7%以上(令和12年度)

#### 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【自転車健康ライフ】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
- 一人一人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

#### 評価指標

通勤時の  
自転車利用率

【策定時】7.2%(令和2年度)

→【将来】9%以上(令和12年度)

#### 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

#### 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

【策定時】5.5%(令和元年度)

→【将来】8%以上(令和12年度)

安全・安心な自転車利用環境

## 第2章 評価指標の分析評価と施策の実施状況

### 1. 評価指標の分析評価

目標の達成状況を計るため、評価指標の達成状況を確認し、分析評価します。

#### 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

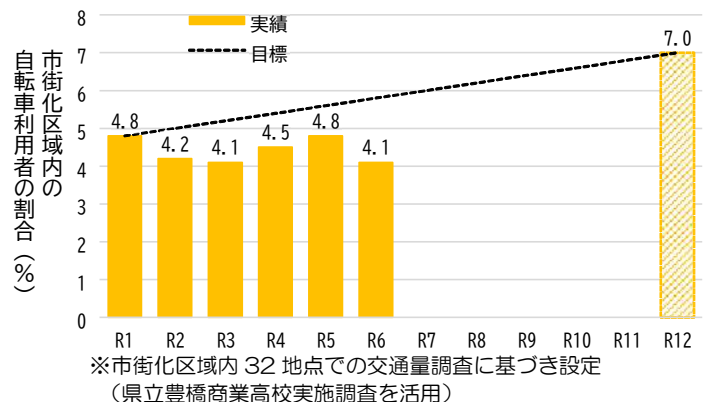
##### 【指標設定の考え方】

- 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。
- 達成状況の評価のため、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。

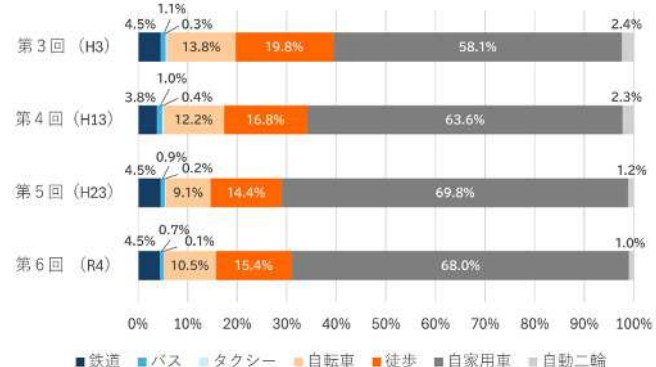
##### 【指標の分析評価】

- 自転車通行空間の整備や駐輪環境の向上といった自転車の基盤づくりを進めるとともに、自転車イベントに合わせた自転車の活用推進や適正利用に対する啓発を行いました。
- ヘルメットの着用や左側通行等、自転車の交通ルールの順守につなげる交通安全教室開催による安全教育に努めました。
- 指標値は4%台を推移し、現状では達成が難しい状況です。交通量調査地点では、日中の自転車利用者が減少していることから、買い物利用での自転車利用者が減少していると推測されます。一方、第6回の中京都市圏パーソントリップ調査では、第5回と比較して徒歩および自転車の利用割合が増加しています。

##### 【指標設定の達成状況】



##### 【豊橋市内の代表交通手段分担率の変化】



※第3回中京都市圏パーソントリップ調査の調査圏域における集計  
※小数点以下第2位を四捨五入して算出したため、個々の値の合計が100とならない場合があります。  
※資料：中京都市圏パーソントリップ調査

##### 【今後に向けて】

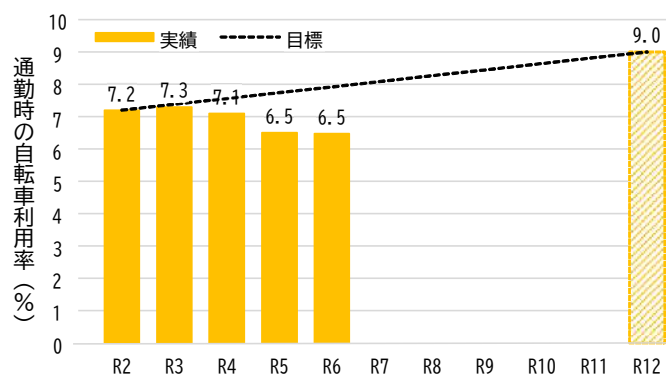
- 特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード）の公道利用や、自転車の違反行為に対する罰則規制の強化など、自転車に関連する道路交通法の改正が行われるとともに、令和8年4月より自転車の交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）の導入が予定されており、自転車に関する制度の周知により、更なる安全利用の啓発が必要だと考えられます。
- 自転車を気軽に利用できる自転車活用を支える基盤づくりとして、通行空間の整備や駐輪環境の向上となる取組を継続的に進める必要があります。
- 本市で民間事業者によるシェアサイクル事業が展開されており、気軽に自転車利用できるようにするため、官民連携によるシェアサイクルの充実が効果的であると考えられます。
- 災害発生時において自転車が適切に活用できるよう自転車関連団体などと連携を進めるほか、災害時の備えとして、意識的な自転車の日常利用や定期的な自転車の整備点検を啓発する必要があります。

## 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

### 【指標設定の考え方】

- 近年、健康経営に向けた様々な取組が行われており、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。

### 【指標設定の達成状況】



※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  
※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

### 【指標の分析評価】

- 指標値は 6～7%台を推移し、策定当時から増加しておらず、現状では達成が難しい状況です。
- とよはし健康宣言事業所制度に登録する企業及び県境地域通勤環境改善推進協議会の参画企業に対し、自転車通勤のメリットについて啓発を実施してきましたが、対象が限定されていたことや健康効果などの意識啓発が十分に実施できなかったことから、通勤時の自転車利用率の向上には至りませんでした。

### 【今後に向けて】

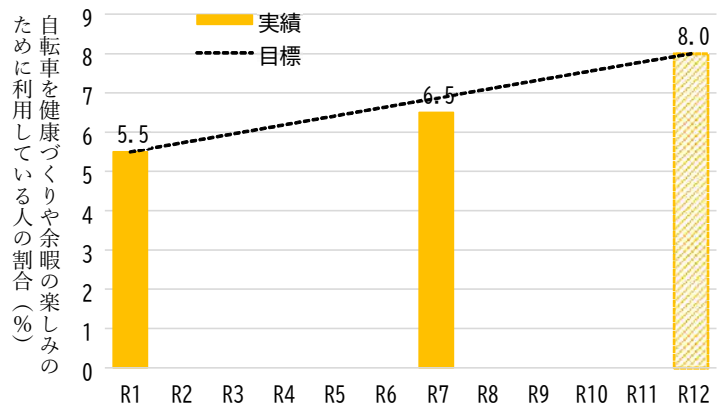
- 新たな企業と連携し、従業員に対して自転車活用による健康などの効果を啓発することが必要と考えられます。
- 商店街や商業施設等と連携し、買い物客に対し自転車活用のメリットを伝える意識啓発が未実施であり、取組の強化を行う必要があります。
- 電動アシスト自転車購入補助などの制度が終了し、自転車活用を支える新たな支援制度を検討していく必要があります。
- 官民連携によるシェアサイクルや自転車活用の推進となる支援により、自転車の活用を支える新たな取組が必要です。
- 日常での健康づくりや余暇での自転車利用に繋げる情報発信が必要です。

### 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

#### 【指標設定の考え方】

- サイク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。

#### 【指標設定の達成状況】



※5年毎のアンケート調査により計測

#### 【指標の分析評価】

- 行政や自転車関連団体などが、自転車販売店や地元企業等の協力を得ながら様々な自転車イベントを開催し、自転車を楽しむ人を増やすためのきっかけづくりを行いました。
- 令和3年5月にナショナルサイクルルート（NCR）として指定された太平洋岸自転車道をサイクリングマップ「はしってみ輪とよはし」に掲載し、周知を行いました。
- 令和元年調査時点から1ポイント増加しており、自転車イベントやデジタルサイクリングマップ、サイクルピット等の取組により、余暇の楽しみのために自転車を利用している割合が増えたものと推測されます。

#### 【今後に向けて】

- 自転車利用に興味のある層に対して、デジタルサイクルマップを活用したイベントなどを引き続き行っていく必要があります。
- 自転車に関心のない市民に対する自転車活用のメリット等の周知など、自転車活用の裾野を広げるための意識啓発を効果的に情報発信することで、日常での健康づくりや余暇での自転車利用に繋げる必要があります。
- 令和3年5月にナショナルサイクリングルート（NCR）に指定された太平洋岸自転車道を活用した自転車活用を推進します。
- レクリエーションなどで自転車を楽しんで利用できるように、余暇利用における自転車通行空間の整備を推進する必要があります。



## 2. 活用場面ごとの施策の実施状況

通学や通勤などの「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展開しており、前期での主な施策の実施状況について整理します。

### (1) 通学の場面

#### 【安全教育】

- ・小学生、中学生および高校生を対象として、警察と連携した交通安全教室を継続的に実施し、交通ルールの啓発をはじめ、自転車の定期的な整備・点検の必要性を周知しました。
- ・200日間自転車無事故無違反ラリーの継続的な実施や自転車シミュレーターを活用したイベントを行いました。
- ・通学路の危険箇所を把握するため、小学校および中学校と連携して、指定通学路の点検を実施しました。

#### 【支援・補助】

- ・ヘルメットの着用促進のため、豊橋市自転車ヘルメット購入補助金による支援を継続的に実施しました。
- ・ヘルメット着用促進を強化するため、豊橋市自転車ヘルメット購入補助金を活用した高齢者と18歳以下を対象に、プレゼントキャンペーンを実施しました。

#### 【情報提供】

- ・学校を通じて、渥美線サイクルトレインやサイクルピットなどの自転車利用環境に関する情報を記載したリーフレットを配布しました。

#### 今後に向けて

- ・継続的な交通安全教室の実施に加え、運転免許を取得した後も自転車を乗り続けてもらえるよう「自転車に乗り続けることのメリット」を含めた意識啓発が必要です。

### (2) 通勤の場面

#### 【安全教育】

- ・企業に所属する従業員に対し、自転車通勤の促進と安全啓発を目的としたリーフレットを継続的に配布しました。

#### 【意識啓発】

- ・とよはし健康宣言事業所制度に登録する企業に「とよはし健康マガジン」を発行し、自転車通勤のメリットについての意識啓発を継続的に実施しました。

#### 【支援・補助】

- ・市民、企業を先導する役割として、行政の自転車通勤制度や自転車保険加入に関する取組により、行政職員の率先行動を促す取組を行いました。
- ・市民への電動アシスト付き自転車の購入に対する補助を行いました。

#### 【情報提供】

- ・自転車活用による健康効果検証を意識啓発に活用するため、自転車通勤切り替えによる健康効果を分析しました。

#### 今後に向けて

- ・特定の企業に対象が限定されている状況から、新たな企業との連携強化が必要です。
- ・自転車通勤の健康面や環境面などの効果など正しい実態について、情報発信の強化が必要です。



### (3) 買物の場面

#### 【安全教育】

- ・高齢者を対象として、警察と連携した交通安全教室を継続的に実施し、交通ルールの啓発をはじめ、自転車の定期的な整備・点検の必要性を周知しました。

#### 【支援・補助】

- ・子育て世帯に対する三人乗り自転車の貸出や運転免許証自主返納後の電動アシスト付き自転車の購入補助を実施しました。

#### 【情報提供】

- ・自転車販売店を通じて、ヘルメットの着用促進や渥美線サイクリトレイン PR 等の周知を行うリーフレットを配布しました。

#### 今後に向けて

- ・店舗や商店街等と連携し、買い物客に対し自転車活用のメリットを伝える意識啓発が必要です。
- ・買物での自転車活用を促す取組が必要です。

### (4) レクリエーション・観光の場面

#### 【安全教育】

- ・市内で開催された自転車イベントに合わせた安全教育を継続的に実施しました。

#### 【意識啓発】

- ・「ええじゃないか豊橋サイクルフェスティバル」や豊橋自転車競技協会による自転車イベントなど、行政や自転車関連団体などが、自転車販売店や地元企業等の協力を得ながら様々な自転車イベントを開催し、自転車を楽しむ人を増やすためのきっかけづくりを行いました。

#### 【支援・補助】

- ・サイクリトレイン周知等を行うリーフレット配布を新たな事業として実施しました。
- ・サイクリング環境を整えるため、サイクリング中の休憩や自転車の簡易なメンテナンスを行うことができるサイクルピットの設置や道の駅「とよはし」でのレンタサイクルを行いました。

#### 【情報提供】

- ・サイクリングマップ「はしってみ輪とよはし」の発行およびマップのデジタル化や英語版のマップを作成しました。
- ・ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道を活用した自転車イベントを開催しました。

#### 今後に向けて

- ・自転車活用に興味のある層への取組の強化が必要です。
- ・自転車活用に興味・関心のない層をターゲットとした裾野を広げるための情報提供が必要です。

### (5) 災害の場面

#### 【意識啓発】【情報提供】

- ・サイクリングイベント時に災害時の自転車利用に関する情報提供を実施しました。

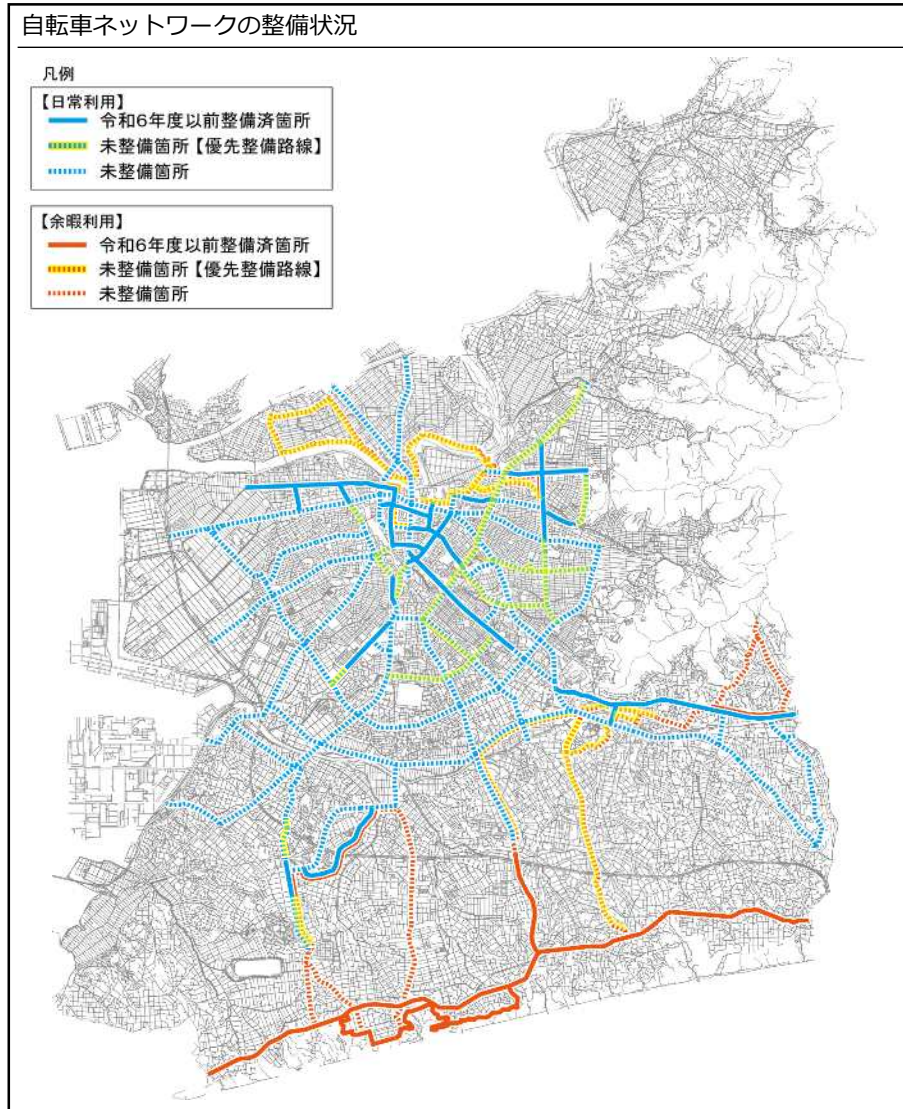
#### 今後に向けて

- ・自転車関係団体と連携した、災害時に自転車を活用できる環境整備が必要です。

### 3. 自転車活用を支える基盤づくりに関する施策の実施状況

#### (1) 通行空間の整備

- ・自転車活用の基盤となる通行空間の整備について、設定した市内 219.7km の自転車ネットワークに対して、現計画において特に優先的に整備すべき路線を設定しました。
- ・優先整備路線は、令和 6 年度末までに日常利用 29.2km（整備率 55.0%）、余暇利用 27.2 km（整備率 45.0%）を整備しました。



#### 今後に向けて

- ・日常利用、余暇利用の優先整備路線の全線供用に向けた継続的な整備が必要です。
- ・新たな施設立地が計画されている状況を考慮した自転車ネットワークの見直しが必要です。

#### (2) 駐輪環境の整備

- ・渥美線、市内線の各駅・停留場では、自転車でのアクセスの増加等を受けて、高師駅や南米駅駐輪場の整備に支援を行いました。

#### 今後に向けて

- ・駐輪場の将来的な需要を踏まえた適切な駐輪場整備の検討が必要です。

## 第3章 今後に向けて

### 1. 後期計画の方向性

本計画の策定より5年を迎えることから、中間評価を行うとともに、自転車に関する社会状況の変化を踏まえながら、計画見直しの方向性を整理します。

計画策定後、国の第2次自転車活用推進計画および愛知県自転車活用推進計画の策定がありました。が、自転車に関する社会状況の大きな変化はないことから、引き続き、目標像の『自転車が「スマート」に走るまち とよはし』を目指して設定した3つの基本方針に基づき、通学や通勤などの「活用場面」に合わせた施策を進め行くものとしします。

基本方針①の『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』では、評価指標の達成は難しい状況となっていますが、第6回中京都市圏パーソントリップ調査では第5回と比較して自家用車の利用割合が約2%減少し、徒歩および自転車利用の割合がそれぞれ約1%増加していることから、自家用車利用からの転換が徐々に進んでいると考えられます。このことから評価指標である自転車利用者の割合について、自家用車利用からの転換が徒歩にも及んでいることを考慮し、目標値を見直していきます。後期では交通安全教室の充実により安全な自転車利用を推進するとともに、自転車活用による健康効果などのメリットや自転車を利用しない理由となるデメリットの実態を正しく伝えることで自転車活用の意識啓発を行います。

基本方針②の『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』について、評価指標の達成は難しい状況となっています。計画前期において、買い物交通を健康づくりの機会に活かす自転車活用の周知や企業に自転車通勤のメリットについて啓発が十分に実施できていないことから、後期では企業や店舗などと連携した取組を強化します。

基本方針③の『“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』では、評価指標の実績値は増加しております。引き続き、自転車イベントやサイクリングマップなどによる自転車環境の周知のほか、ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道の活用など、ターゲットを明確にした取組により、余暇を楽しむために自転車を利用している人を増やしていきます。

また、自転車活用を支える基盤づくりとして、豊橋公園周辺および豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）周辺において自転車ネットワークの見直しを行うとともに、自転車通行空間の整備や駐輪環境の向上となる取組を継続的に実施するほか、デジタルサイクリングマップなどICTの活用やシェアサイクルなど新たな施策を追加し、『自転車が「スマート」に走るまち とよはし』を目指します。