

豊橋市自転車活用推進計画

～自転車がいきいきと走るまち「とよはし」を目指して～



目 次

1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の位置付け	4
3 自転車のメリット	5
4 豊橋市における現状と課題	13
5 計画の基本的な考え方	19
(1) 都市交通体系における自転車の位置付け	19
(2) 目標像	20
(3) 目標年次	20
(4) 基本方針	20
(5) 目標	22
6 実施施策	23
(1) 施策実施の考え方	23
(2) 主要な実施施策	25
(3) その他の実施施策	38
7 実施事業の体系	39
8 自転車ネットワークの構築	40
(1) 自転車ネットワーク候補路線の選定	40
(2) 自転車通行空間の整備形態	40
(3) 自転車ネットワーク路線	42
(4) 優先整備路線	43
(5) 自転車ネットワークの構築に向けて	44
9 実施スケジュール	45
10 進捗管理	48
参考資料	51
参考1 用語の解説	52
参考2 全国的な自転車の動向	55
参考3 豊橋市の現況	60
参考4 自転車利用に関する市民アンケート調査	69
参考5 自転車利用に関する高校生アンケート調査	76
参考6 自転車ネットワーク路線図	82
参考7 策定の経緯	85

1 計画策定の背景と目的

自転車は移動手段として、とても優れた乗り物です。自転車を生活に取り入れることで、健康、経済、環境等の面で様々なメリットを享受することができます。人々の健康志向や環境意識の高まり等を背景に、その利用ニーズは高まっており、メディアに取り上げられる機会も増え、自転車に関するイメージも変わりつつあります。

本市は、温暖で比較的平坦な地形であることから、自転車利用に適したまちであると言えます。しかし、本市では長距離の移動だけでなく近距離の移動においても、自動車交通への依存度が高く、まちも道路も自動車中心の構造になっています。自転車は、買物や高校生等の通学では多く利用されていますが、公共交通機関や自動車に比べ交通手段としての明確な位置付けがされていません。そして、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備がほとんど進んでおらず、車道では自動車から、歩道では歩行者から邪魔者扱いされており、その利用に関しても様々な課題があるのが現状です。

こうした中、近年、国土交通省と警察庁との連携のもと、自転車利用環境の改善のために様々な取組みが進められています。

平成 20 年 1 月に自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるための「自転車通行環境整備モデル地区」として本市も含めた全国 98 箇所が指定され、自転車通行空間の整備が行われました。

また、平成 23 年 10 月には警察庁より、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考えとした総合対策の推進のための通達が出されました。そして、有識者で組織された「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」からの提言を受け、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を各地域で進めるためのガイドラインを策定しました。

しかしながら、この様な動きはまだ始まったばかりで、自転車の利用環境が改善、充実しているとは言えない状況です。

第 5 次豊橋市総合計画では、基本構想に示すまちづくりの大綱のひとつである「快適で利便性の高いまちづくり」を進める取組みとして公共交通の充実を図ることとし、「自転車利用の促進」を取組みの基本方針として、過度に

自家用車に依存しなくても移動できるまちを目指し様々な取り組みを行っています。また、豊橋市都市交通ビジョンでは「自転車にやさしい利用環境の構築を進めるとともに、普及啓発を進める」ことを方針として掲げています。

そこで、本市の都市交通体系における自転車の位置付けを明確にするとともに、自転車の通行空間及び利用環境の整備や安全利用の促進により、自転車の活用を推進するため、「豊橋市自転車活用推進計画」を策定しました。

今後は、本計画に基づき、市民、企業、学校、各種関係団体、国、県等との連携・協働のもと、わが国を代表する自転車先進都市を目指し取り組んでいきます。

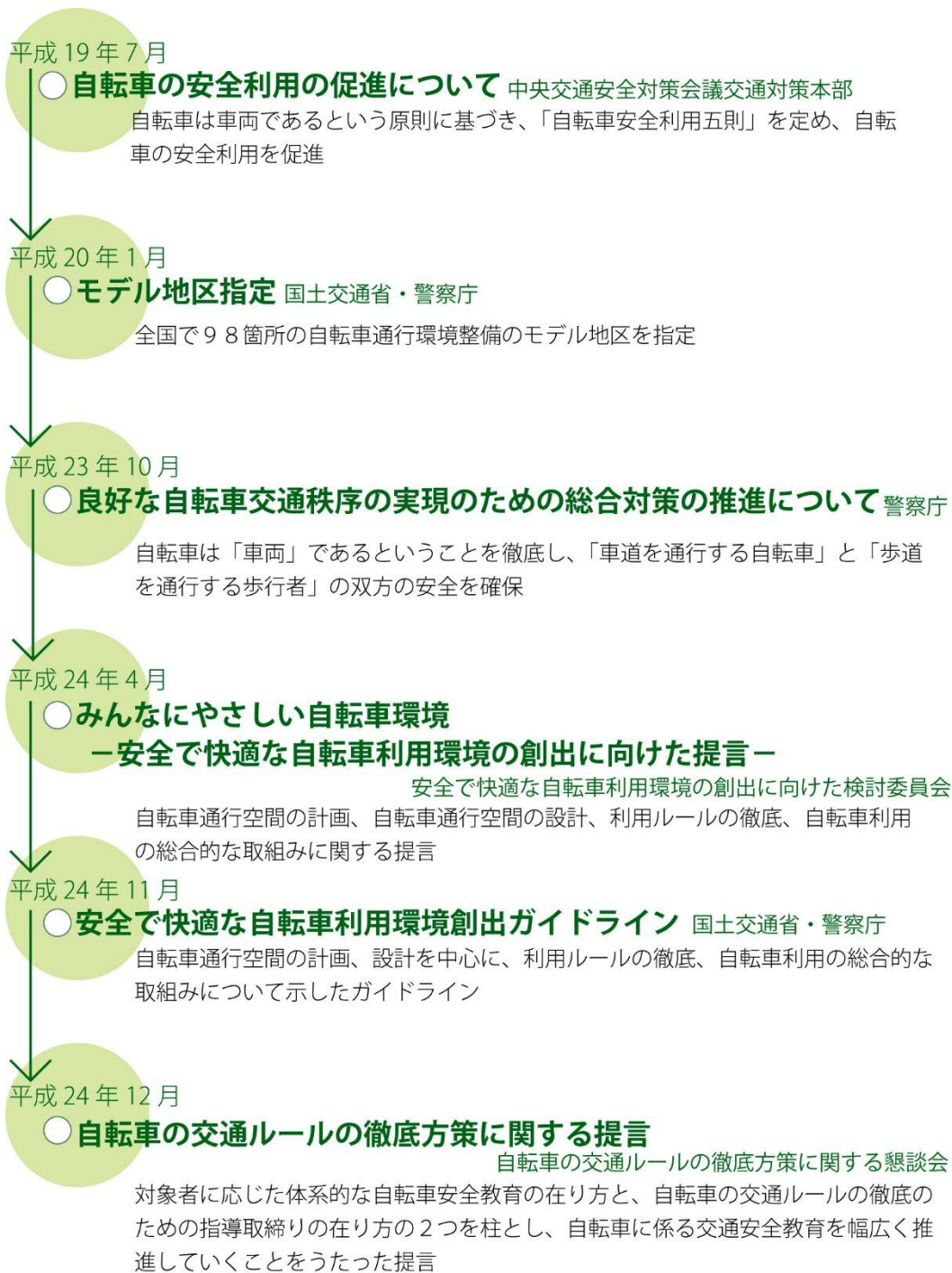


図 1 近年の国による自転車関連の提言等の状況

2 計画の位置付け

第5次豊橋市総合計画をはじめとした本市の上位計画において、自転車利用環境の整備、利用促進が基本方針等に位置付けられています。本計画はこれらの上位計画を踏まえ、自転車の活用を推進していくための実行計画です。

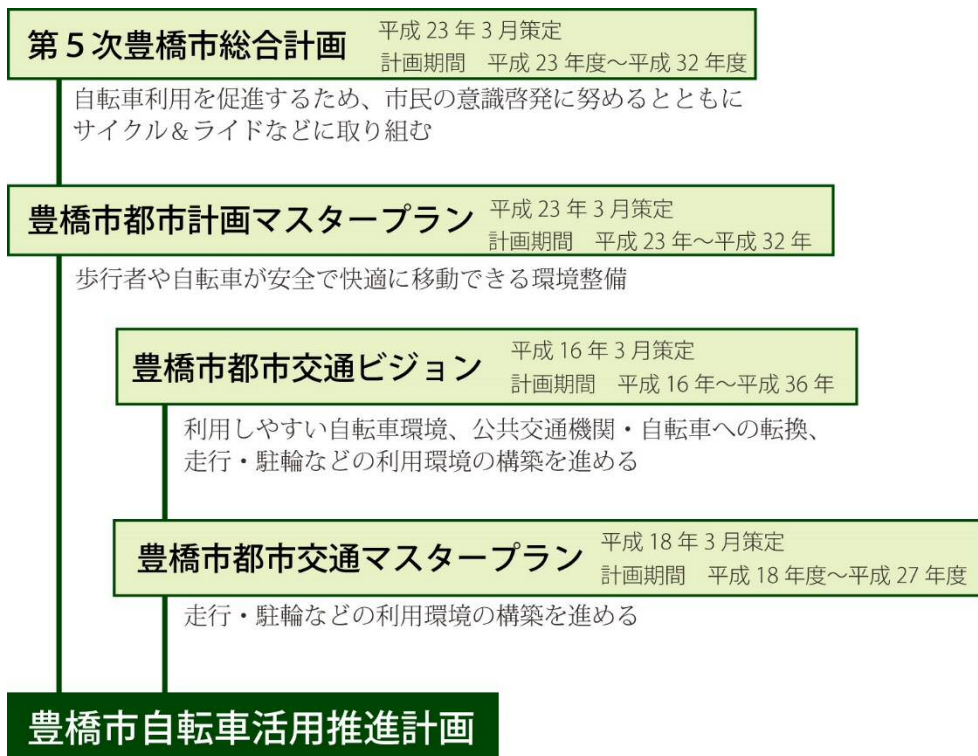


図2 上位計画との関係

3 自転車のメリット

自転車は、非常に手軽に利用できる交通手段であるとともに、その利用を日常生活に取り入れることにより、健康、経済、環境等の面でのメリットが期待できます。また、自転車の利用により、利用者がこれらのメリットを享受するだけでなく、企業や商業施設、地域、地球環境等にも良い影響が期待できます。

本計画では、これらのメリットを、「近距離の移動に最適」「健康に良い」「コストが安い」「環境に優しい」「地域社会の活性化」の5つに整理しました。

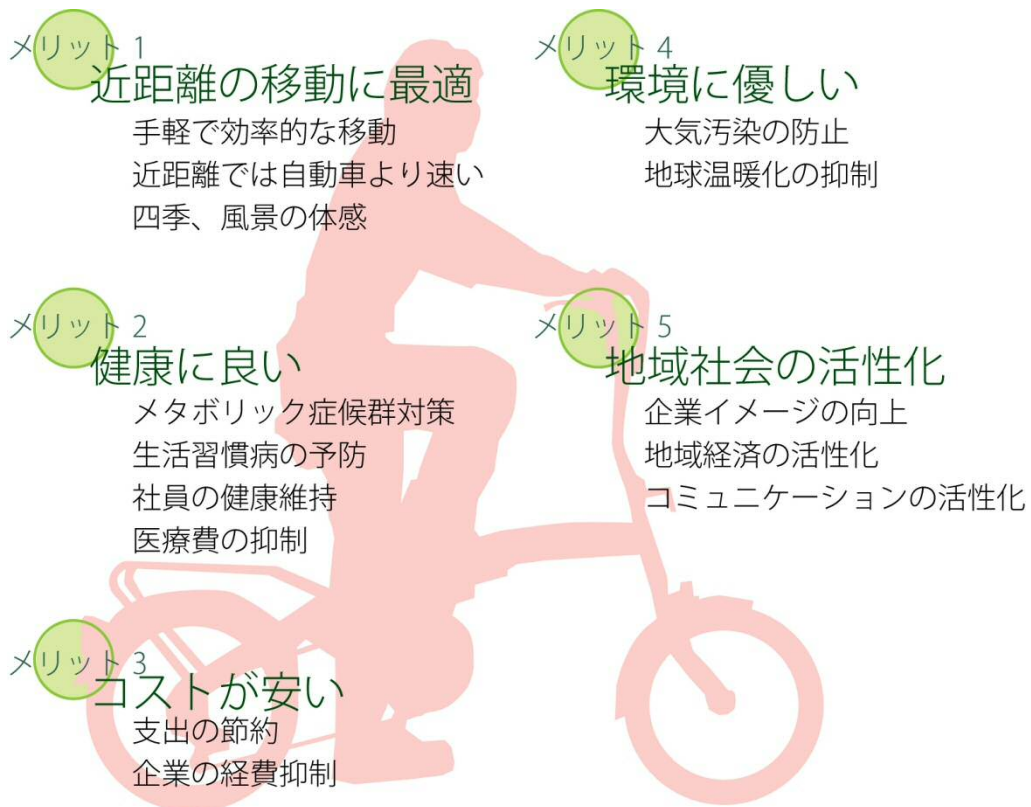
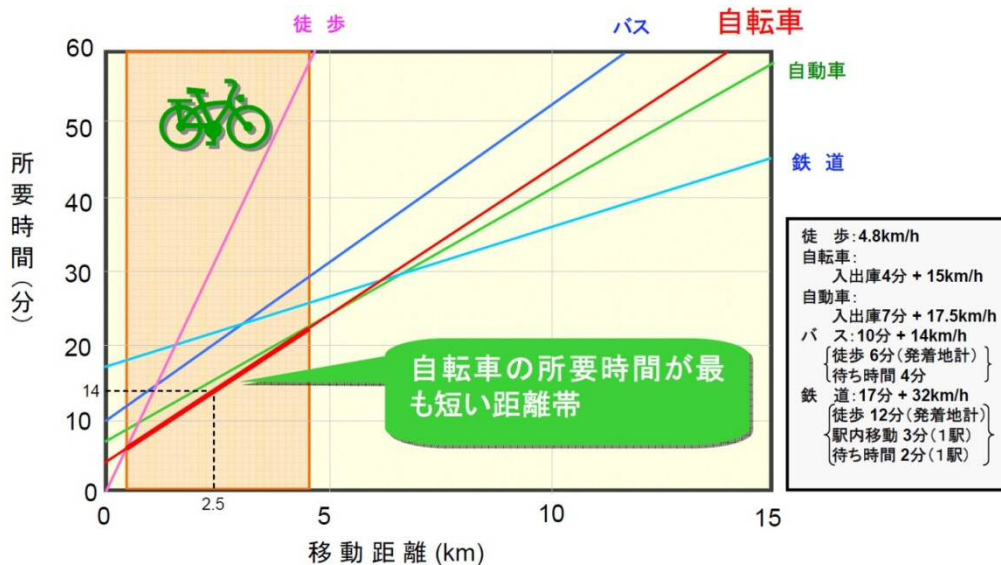


図3 自転車のメリット

メリット 1 近距離の移動に最適

自転車は、手軽に利用でき、渋滞等の影響もあまり受けず効率的に移動できることから、5km 以内の近距離では自動車よりも早く目的地に着くことができる交通手段であると言われています。



出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 資料

図4 交通手段の移動距離と所要時間の関係

また、ほとんどの場所では自家用車のように駐車場を探す必要もなく、出発地から目的地までドア・ツー・ドアの手軽な移動が可能です。

そして、自転車は、利用者それぞれに合った快適な速度で走ることができるとともに、まちの風景や四季の変化を楽しみながら心地よく移動できる交通手段です。

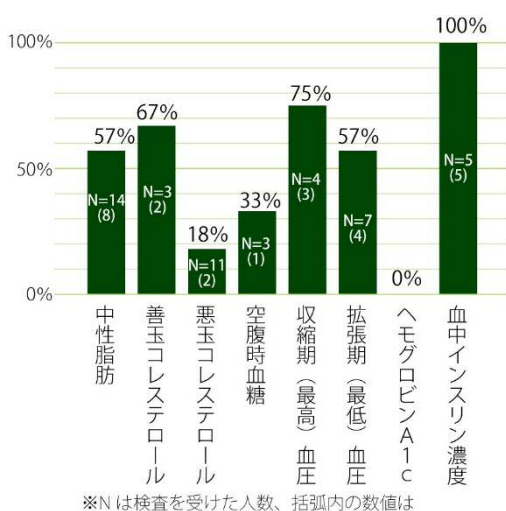
このようなことから、自転車は、手軽かつ効率的で心地よく移動できる、近距離の移動に最適な交通手段と言えます。

メリット 2 健康に良い

日常的によく体を動かしている人は、高血圧、糖尿病、肥満になりにくく、また、体を動かすことはメンタルヘルスや生活の質の改善に効果をもたらすことが認められています。さらに、高齢者においても日常生活における運動が、寝たきりを防止する効果のあることも示されています。

ところが近年、家事や仕事の自動化、自家用車の普及により日常生活における運動の機会が失われてきたことは明らかで、食生活の変化とともに、近年の生活習慣病増加の一因となっています。

自転車を活用することで、日常の生活の中で無理をせずに運動をすることが可能となります。特に、日々の移動を自家用車から自転車に転換するだけで、新たに運動する時間を設けることもなく、メタボリック症候群や生活習慣病の予防に役立ちます。



※Nは検査を受けた人数、括弧内の数値はそのうち改善した人

出典：株式会社シマノプレスリリース

図5 自転車運動で血液性状が基準値以下に改善したモニターの割合

表1 自転車運動による体重・体脂肪率の変化量(減少した人の平均)

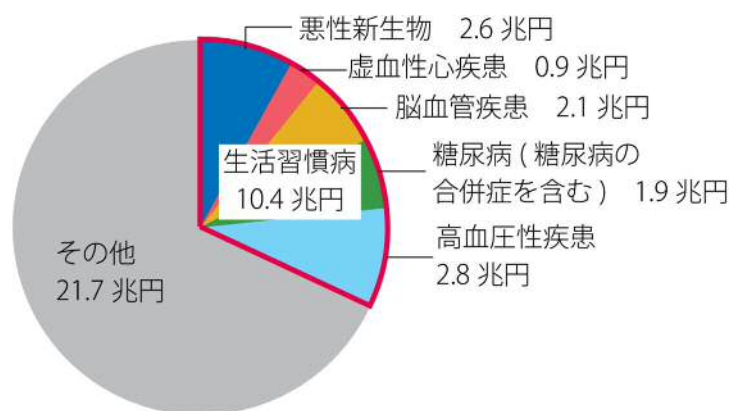
	体重の平均変化量	体脂肪率の平均変化量
週1回以上自転車で運動	-0.4kg	-1.2%
週2回以上自転車で運動	-1.5kg	-1.2%
週3回以上自転車で運動	-1.7kg	-1.6%

出典：株式会社シマノプレスリリース

株式会社シマノでは、2007年より自転車運動でメタボリック症候群を解消する試みが行われています。この社内実験の結果によれば、1日30分以上を目標に自転車運動を続けることで、血圧や悪玉コレステロール値について改善されたほか、3カ月の運動で体重は約5割の人、体脂肪率は約3割の人が減少し、減少した人の平均として、週1回以上運動した人は体重0.4kg・体脂肪率1.2%、週2回以上では体重1.5kg・体脂肪率1.2%、週3回以上の人に至っては体重1.7kg・体脂肪率1.6%が減少する等、大きな効果がありました。

また、健康改善の効果を企業の視点から見た場合、自転車通勤を奨励することは社員の健康維持に役立ち、医療費の節約や、従業員が日常的に運動することによる生産性の向上等の副次的なメリットも期待できます。

日本における生活習慣病による医療費は10.4兆円で、医療費全体の3割を占めています。前述のように、これらの生活習慣病は、運動不足や食生活の変化が大きな要因となっているため、自転車を活用し、生活の中で適切な運動をすることで、個人の健康維持にかかる費用だけでなく、社会全体の医療費を抑えることが期待できます。



資料：厚生労働省大臣官房情報部「国民医療費」(2004年度)、
日本透析医学会「わが国の慢性透析診療法の現況」(2004年12月31日)

出典：平成19年 厚生労働白書

図6 医療費全体における生活習慣病の割合

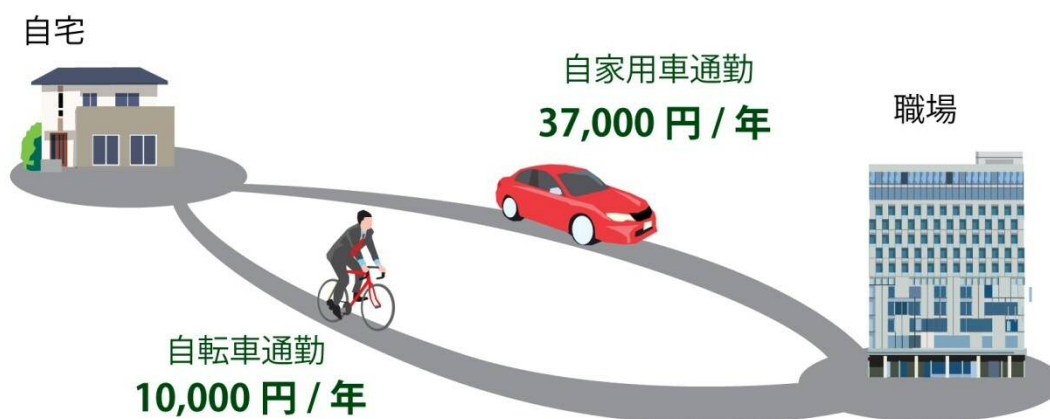
メリット3 コストが安い

自転車は燃料を必要としないため、ガソリン代等の費用がかかりません。

また、自転車は自動車税等がかからないことに加え、車体本体の価格やメンテナンスにかかる費用、保険料等が安価で、利用コストがとても安い移動手段であると言えます。

企業の視点から見た場合でも、社員の通勤手段が自転車に転換することにより、駐車場確保のための費用や支給する交通費等の抑制につながる可能性があり、全体的なコストダウンが期待できます。

(例) 通勤距離が 5km 程度の方の場合



自家用車通勤の費用

任意保険料	7,000円	自家用車を主に通勤で利用するプランと日常生活でしか使わないプランの差額で算出
ガソリン代	30,000円	週5日出勤、往復10kmで算出(燃費はリッター約13km、ガソリン1L150円と仮定)
合計	37,000円	

自転車通勤の費用

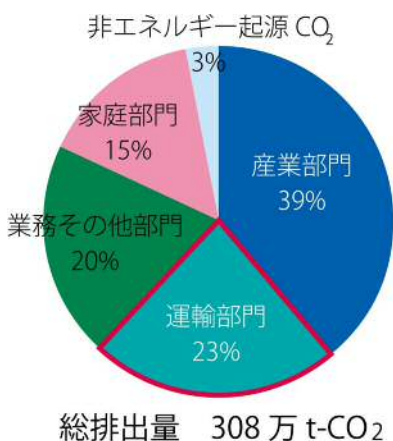
自転車保険料	7,000円	自転車保険致社の金額を参考に算出
自転車維持費	3,000円	パンク修理、タイヤ交換、ライトの電池代等を見込んで算出
合計	10,000円	

図7 自家用車通勤と自転車通勤にかかる費用の比較例

メリット 4 環境に優しい

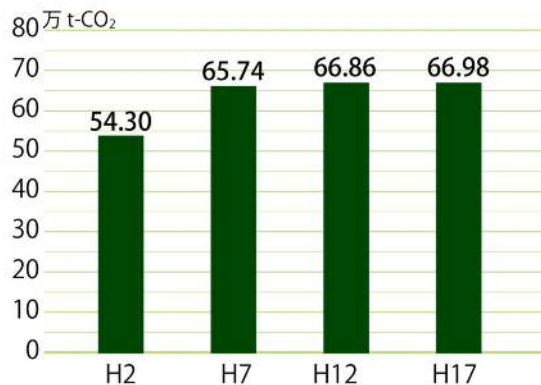
近年、温室効果ガスによる地球温暖化が、世界的に問題となっています。その中でも温室効果ガスの 95%を占める二酸化炭素の排出量をみると、日本では運輸部門からの排出量が 2 億 3,200 万トンで全体の約 2 割を占めています。

本市における二酸化炭素の排出量をみると、総排出量は平成 17 年時点で 308 万トン、そのうち、運輸部門が占める割合は 23%になります。中でも自動車による二酸化炭素の排出量は、平成 2 年から増加傾向を示し、平成 17 年では 67 万トン近くにのぼっています



出典：豊橋市地球温暖化対策地域推進計画

図 8 豊橋市における二酸化炭素排出量の部門別割合 (H17)

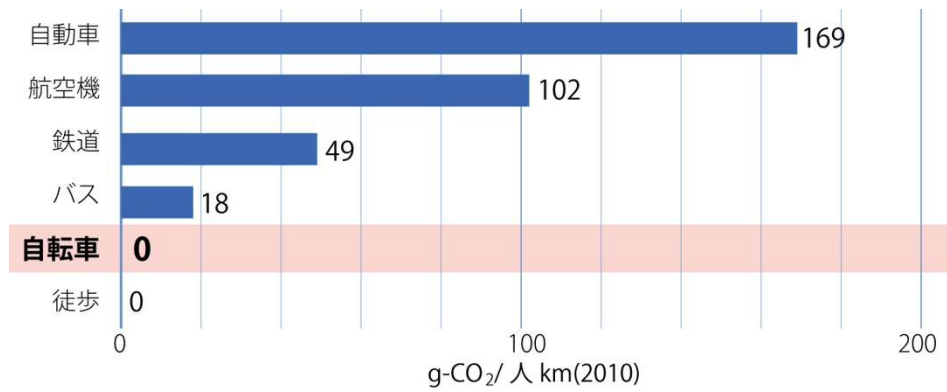


出典：豊橋市地球温暖化対策地域推進計画

図 9 豊橋市における自動車による二酸化炭素排出量の経年変化

また、二酸化炭素のほか、窒素酸化物や粒子状物質等の大気汚染物質が自動車からの排気ガスに含まれており、これらの物質が大気汚染の要因となっています。

自転車は、二酸化炭素を発生せず、大気汚染物質も排出しない等、環境に優しい乗り物です。自家用車から自転車に転換し、自転車の利用が増えることは、本市の大気環境を改善することになり、地球温暖化対策にもつながります。



出典：国土交通省総合政策局資料

図10 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

メリット 5 地域社会の活性化

自転車の活用を推進することで、自転車利用者本人や環境に対してだけでなく、市内の企業や経済、地域コミュニティに対しても良い影響があると考えられます。

企業にとっても自転車通勤者が増えることは、環境への取組みという形で企業イメージの向上につながることを期待できます。

経済の面では、自転車の活用により近距離の買物が増えることが期待でき、地域内での消費活動の拡大につながります。

表 2 宇都宮市の郊外店と中心市街地店の買物の金額、袋、回数の比較

来店回数を週あたり で回答した人		週あたり 来店回数 a	1回の買物(平均)		買物回数(週)	
			荷物または 袋の数 b	金額 c	荷物または 袋 a×b	買物金額 a×c
郊外店	車	1.4回	2.8	7,789円	3.92	10,905円
	自転車	回答者なし	回答者なし	回答者なし	—	—
中心市街地店	車	1.9回	1.8	5,326円	3.42	10,119円
	自転車	3.4回	1.8	3,691円	6.12	12,549円

※回答者：郊外店、中心市街地。うち、荷物や金額に回答のあったもの(出典 財土地総合研究所等受託都市再生モデル調査(宇都宮市対象の調査)より)

出典：成功する自転車まちづくり 政策と計画のポイント(古倉宗治)

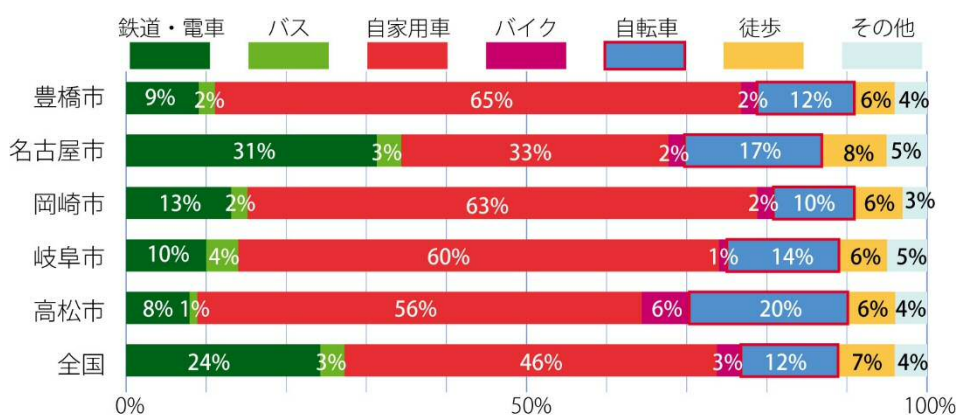
また、自転車は周りに対しオープンで表情が伝わり、出会う人と互いに言葉を交わすことも容易にできます。自転車を活用する人が増えることは、地域に生活する人々の活発なコミュニケーションにつながります。

4 豊橋市における現状と課題

本計画を推進するにあたり、本市における自転車利用の現状を整理し、以下の5つを課題として抽出しました。

① 自家用車利用からの転換

本市における交通手段の利用状況は、通勤・通学時における自家用車の分担率が65%と、全国平均の46%に対し高い状況にあります。



出典：平成22年国勢調査（総務省統計局）

図1-1 通勤・通学に利用する代表交通手段の割合

また、パーソントリップ調査における代表交通手段の分担率を見ると、5km以内という比較的短距離の移動においても55%の人が自動車を利用しています。さらに、本市における自動車での移動については、5km以内の短距離がその43%を占めています。

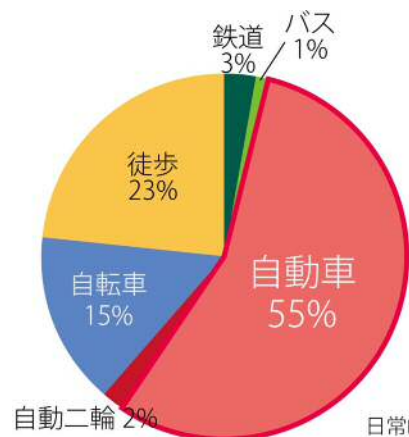
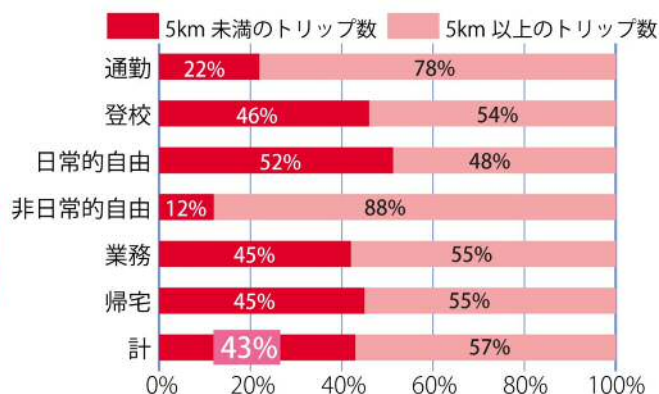


図1-2 豊橋市における5km以内の移動に占める代表交通手段の割合

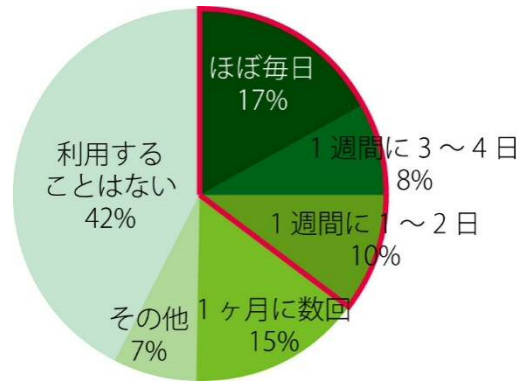


日常的自由：買物、家事、送迎等 非日常的自由：旅行、レジャー、行楽

出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（H13）

図1-3 豊橋市における自動車での移動に占める移動距離の割合（目的別）

一方で、本市の自転車利用に関する市民アンケート調査においては、自転車を日常的に（週1日以上）利用する人の割合は35%と過半数に満たない状況です。



出典：自転車利用に関する市民アンケート調査(H24)

図14 豊橋市における自転車の利用頻度

以上のことから、本市では日常生活において短距離でも自家用車が利用されており、自転車はまだ利用される余地があることが分かります。

そこで、豊橋市都市交通マスタープランに掲げる「過度に自動車交通に依存しない都市交通体系の構築」を実現するため、自転車の利用を促進し、過度な自家用車利用からの転換を推進することが重要であると考えられます。

2 安全で快適な通行空間の整備

豊橋駅周辺には延べ約 14km の自転車通行空間が整備されていますが、それ以外の地域はあまり整備が進んでいない状況です。自転車利用に関する市民アンケート調査でも、希望する自転車関係施策として「自転車走行空間の形成」を挙げる人が 56% と最も多くを占めています。

そこで、自転車の利用を促進するため、自転車道や自転車専用通行帯等の通行空間の整備、そのネットワーク化等、安全で快適に走行できる通行空間の整備が重要であると考えられます。

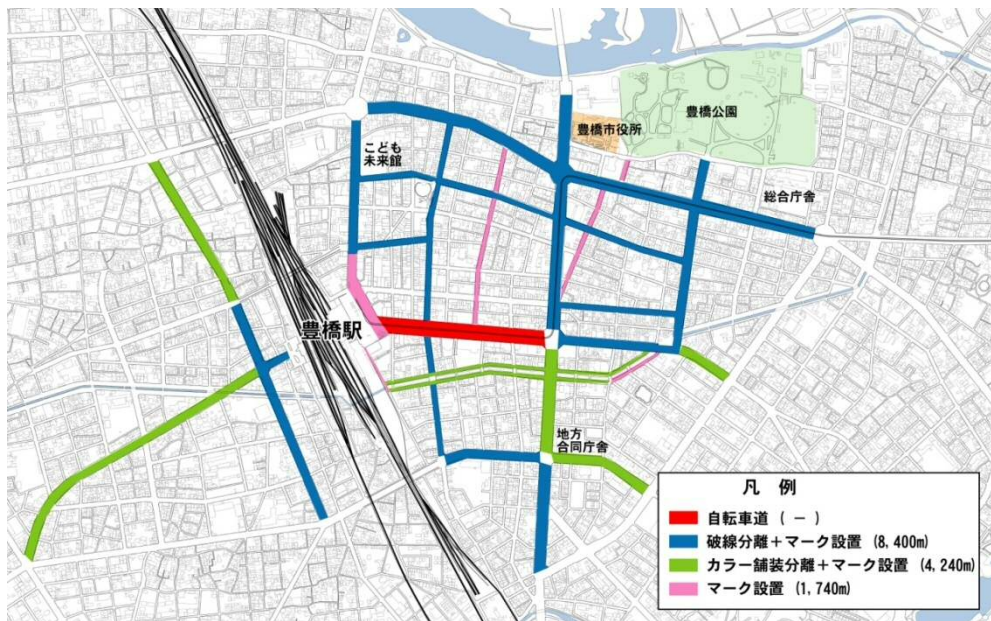
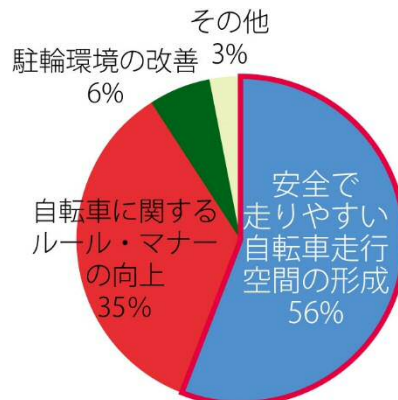


図 15 豊橋駅周辺における自転車通行空間整備状況



出典：自転車利用に関する市民アンケート調査 (H24)

図 16 希望する自転車関係の施策

3 駐輪場の活用及び整備

豊橋駅周辺にある自転車等駐輪場（地下駐輪場）の稼働率は、70%と活用の余地がある一方、自転車等放置規制区域における警告台数は、年間約 6,000 台あり、平成 15 年と比較して約 60%増加しています。

そこで、自転車利用者の利便性向上や放置自転車の削減のため、今ある駐輪場の活用や新たな駐輪施設の整備等が重要であると考えられます。

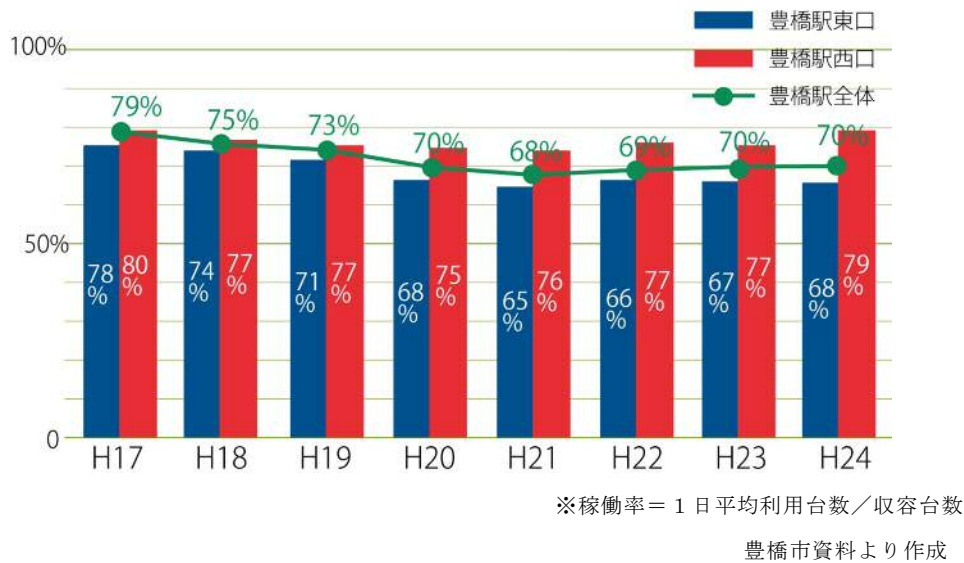


図 17 豊橋駅周辺の地下駐輪場稼働率の推移

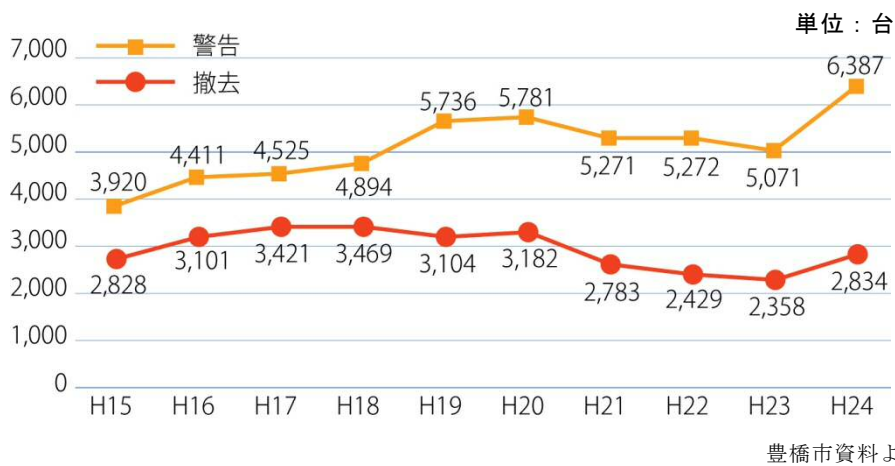


図 18 自転車等放置規制区域における警告・撤去台数の推移（豊橋駅、二川駅）

4 自転車に関係する交通事故の削減

本市の自転車が当事者となる交通事故は、年間 700 件程度発生しており、その中でも出会い頭での事故は全体の 63%を占めています。交差点等での安全確認や一時停止を徹底することにより、これらの事故を減少させていく必要があります。

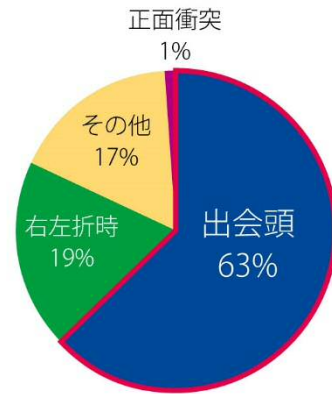
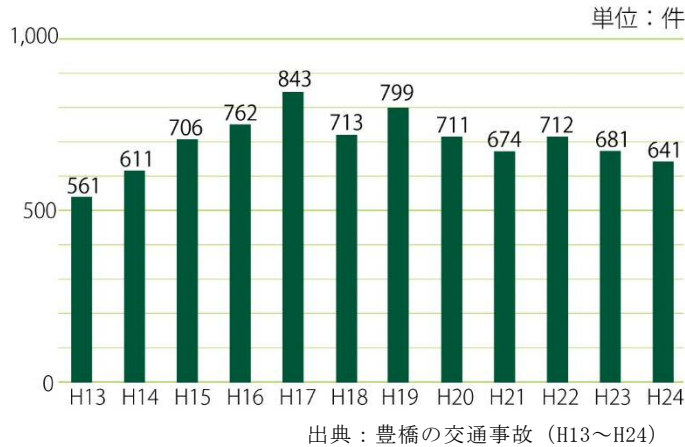


図 19 自転車が当事者となる交通事故件数の推移

図 20 自転車の事故の発生場面

また、交通事故死傷者数に占める自転車の割合は、全体の 2 割近くを占めていることが分かります。

そこで、自転車の交通事故を減らすため、通行空間の整備と合わせて、更なる交通安全の取組みが重要であると考えられます。

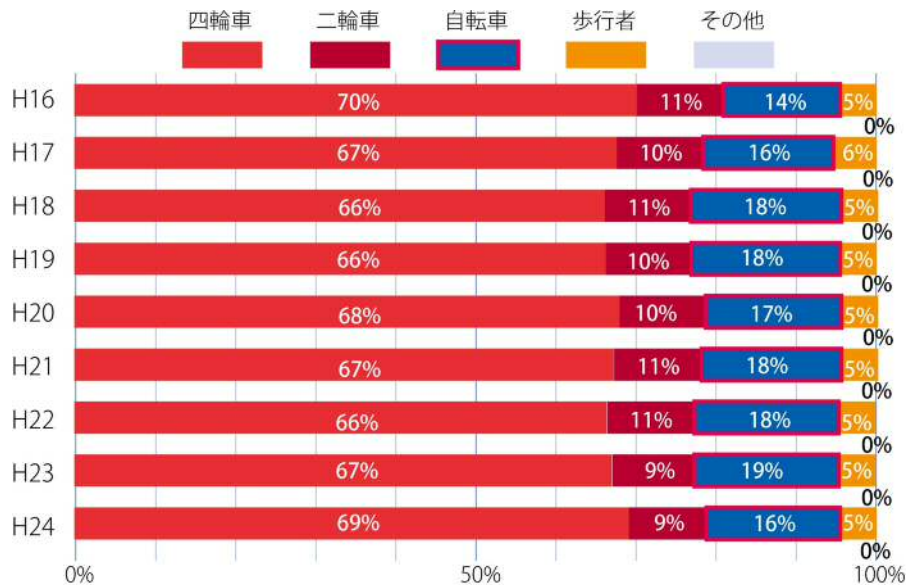
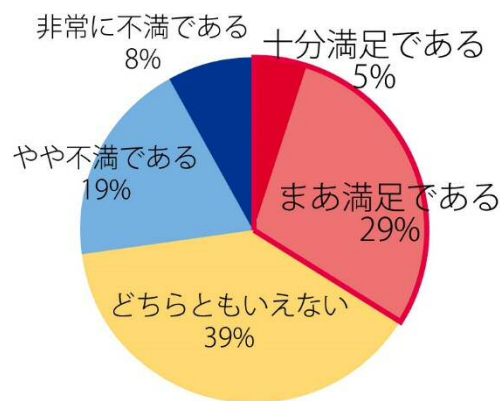


図 21 交通事故死傷者数の当事者別の比率

5 ルール遵守、マナー向上のための更なる取組み

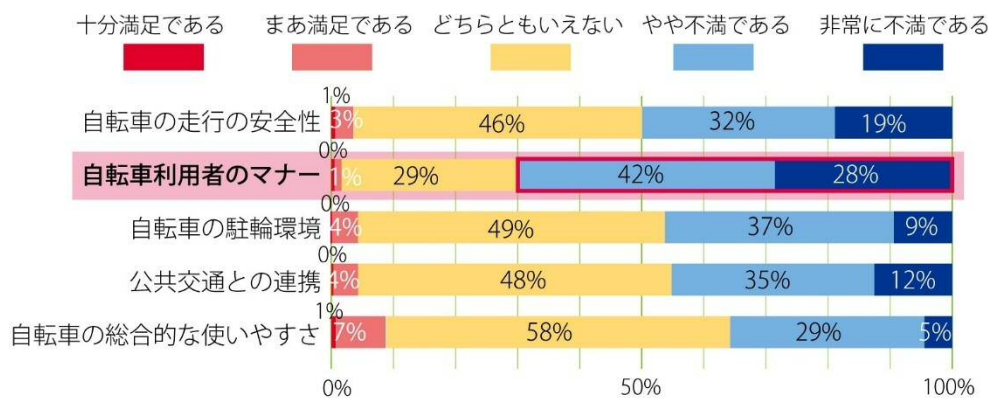
豊橋市市民意識調査では「自転車の利用のしやすさ」に対して満足と感じる人の割合が 34%となっています。また、自転車利用に関する市民アンケート調査では自転車の利用環境に関する満足度が低く、特に自転車利用者のマナーについては70%が不満、やや不満と回答しています。

今後は、自転車を安全に安心して利用してもらうため、現在学校関係者や警察等を中心に行われている様々な交通安全に関する取組みを継続していくとともに、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車運転手等すべての人が交通ルールを遵守し、マナーを向上するための更なる取組みが重要であると考えられます。



出典：豊橋市市民意識調査（H24）

図 2 2 「自転車の利用のしやすさ」に対する満足度



出典：自転車利用に関する市民アンケート調査（H24）

図 2 3 自転車利用環境の満足度

5 計画の基本的な考え方

(1) 都市交通体系における自転車の位置付け

近距離（概ね 5 km以内）の移動における最も重要な交通手段

自転車の利用、特に自家用車から自転車への転換を進めることにより、自転車利用者だけでなく社会全体が様々なメリットを享受することが期待できます。

しかし、自転車のメリットを最大限に活かすためには、徒歩、自転車、公共交通、自家用車等様々な交通手段がある中、自転車の位置付けを明確にし、かつ、それぞれの交通手段との連携や場合によっては自家用車利用の抑制等も考えながら具体的な施策を進めていくことが重要です。

本市の交通の課題として、過度な自家用車利用からの転換が挙げられます。自転車は近距離において自家用車よりも手軽で効率的な移動ができることから、転換先として最も適した乗り物です。また、長距離の移動においても自転車は公共交通機関等へのアクセス交通として有効であると言えます。

本市における自転車の保有率は70%を超えており、多くの市民がすぐに活用できる乗り物です。しかも、自転車を活用することで、先に挙げたような様々なメリットを、利用者や企業、地域等が享受できることが期待されます。

そこで、本計画では、自転車を本市の都市交通体系において「近距離（概ね 5 km以内）の移動における最も重要な交通手段」として位置付け、活用を推進していきます。

(2) 目標像

自転車がいきいきと走るまち「とよはし」

自転車を市民一人一人が安全で快適に利用し、身近でカッコいい乗り物として日常生活の様々な場面で活用するまちを目指します。

(3) 目標年次

第5次豊橋市総合計画の目標年次である平成32年度を本計画の目標年次とします。

(4) 基本方針

本計画では、自転車の持つメリットを最大限に活かすとともに様々な課題に対応するため、以下の基本方針に基づき、自転車の活用を推進していきます。

そして、豊橋市全体で自転車活用施策に取り組むことにより、本市がわが国を代表する自転車先進都市となることを目指します。

基本
方針
1

自転車及安全・快適に移動できる利用環境の整備

自転車の活用を推進するためには、自転車がそのメリットを十分に活かせるだけの、安全かつ快適に移動できる利用環境を整備することが必要です。

そこで、道路空間の再配分等により自転車と歩行者、自動車と共存できる自転車通行空間を整備し、そのネットワーク化を進めるとともに、利便性の高い駐輪環境を整備し、自転車のメリットを最大限に発揮できる環境づくりを進めます。

基本
方針
2

自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識の醸成

自転車の事故を減らし、安全に安心して利用してもらうためには、従来から児童・生徒や高齢者を中心に実施している交通安全教室に加え、自転車免許証制度の導入等の新たな取組みを行うとともに、歩行者や自動車運転手等にも交通安全意識を高める機会を設けることが必要です。

そこで、児童・生徒に限らず、人の一生の様々な場面にあわせ、隙間なく交通安全教育・講習を実施することにより、自転車利用者だけでなく歩行者や自動車運転手等、全ての人に交通ルールを遵守する交通安全意識を醸成していきます。

基本
方針
3

自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換

自転車を生活の様々な場面で活用してもらうためには、自転車に乗ることの楽しさ、心地良さを知ってもらい、それぞれ生活にあった形での自転車の使い方を発見してもらうとともに、普段の自家用車利用による社会的影響等に気付き、過度に自家用車に依存したライフスタイルを自発的に見直してもらうことが必要です。

そこで、市民に対し、自転車の持つメリットをアピールするとともに、過度な自家用車利用のもたらすデメリットを知らせつつ、環境教育や自転車通勤に対する支援等を行うことにより、自転車を生活に取り入れたライフスタイルを提案し、広めていきます。

(5) 目標

本計画では、3つの基本方針に基づき、目標年次までに達成すべき目標を次のように設定します。

目標 1 自転車利用環境に対して満足と感じる人を過半数にする

【参考】平成 24 年時点 自転車の利用環境に満足・やや満足：34%
豊橋市市民意識調査（平成 24 年）より

目標 2 自転車が当事者となる交通事故を半減させる

【参考】平成 24 年時点 自転車当事者となる事故件数：641 件
豊橋の交通事故(平成 24 年)より

目標 3 日常的な自転車利用者を過半数にする

【参考】平成 24 年時点 自転車の週 1 日以上の利用割合：35%
自転車利用に関する市民アンケート調査（平成 24 年）より

6 実施施策

(1) 施策実施の考え方

基本方針である「自転車が安全・快適に移動できる利用環境の整備」「自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識の醸成」「自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換」に基づき、目標達成に向けて様々な施策を実施していきます。

そこで、より効率的かつ効果的に施策を実施していくため、特に以下の3つの観点から、市民、企業、学校、各種関係団体、国、県等と連携・協働しながら取組みを行なっていきます。

1. 利用目的ごとに施策を実施

自転車施策を効果的に実施していくためには、単に実現可能な取組みを行うのではなく、自転車利用者の視点に立ち、対象を明確にして施策を整理し、実施することが必要です。

例えば、若者や中高年に対しては、現状多くの方が自家用車通勤を行っている現状を踏まえ、自転車通行空間や駐輪場等の利用環境を整備することにより、自転車の積極的な活用を推進していくための施策が必要です。

一方で児童・生徒や高齢者においては、既に多くの方が自転車を利用していることから、意識啓発や環境整備によりその安全性や利便性を向上させる施策が必要である等、施策の方向性は利用目的ごと異なるため、利用者の視点に立った効果的な実施方法をとるべきと考えられます。

そのため、自転車の利用目的ごと対象を明確にし、世代や利用方法に応じて施策を実施していきます。

2. ハードとソフトの連携

自転車のメリットを十分に活かすためには、安全かつ快適に移動できる通行空間を整備するとともに、利用者のルール遵守やマナー向上が必要です。

自転車通行空間の整備は、平成24年実施の自転車利用に関する市民アンケート調査で回答者の半数以上が最も重要な施策として挙げていることから、利用者にとって最も自転車利用環境の向上を実感しやすい取組みであると考えられます。

また、通行空間の整備を行うにあたっては、自転車利用者等に対し、安全教育の徹底やマナー啓発を合わせて行うことにより、その効果をより高めることができると考えられます。

そのため、自転車、歩行者、自動車等が共存するための自転車通行空間の整備やネットワーク化といったハード事業と、ルール遵守やマナー向上のための安全教育・マナー啓発活動といったソフト事業を連携させながら施策を実施していきます。

3. イメージ戦略の積極的な実施

自転車には多くのメリットがあり、活用することにより市民生活を豊かにできるポテンシャルがありますが、現在はそのことがあまり認知されておらず、また事故や違法駐輪等により、自転車は危険で、邪魔なものだという悪いイメージを持っている人が多いのも事実です。

今後、自転車通行空間の整備や安全教育・マナー啓発活動といった事業を実施するにあたり、その効果を最大限に発揮するためには、自転車のメリットの周知や利用啓発活動により、自転車は便利で楽しい乗り物であり、自転車を利用することは“カッコいい”といった良いイメージを浸透させていくことが必要です。

そのため、自転車のメリットを前面に打ち出した広報活動、ロゴマークやキャッチフレーズ等の作成、それを活用した関連イベントや利用啓発活動を行う等、自転車のイメージアップを図りながら施策を実施していきます。

(2) 主要な実施施策

本市においては、自家用車利用からの転換が大きな課題であり、特に朝夕の通勤時間帯における渋滞が市内各地で発生していることから、概ね5 km以内の近距離の通勤については、自家用車から自転車へ通勤手段の転換を促すことが重要であると考えられます。

一方、本市の自転車の利用状況に目を向けると、通学と買物における自転車利用が多くを占めており、その利用環境の安全性、利便性、快適性を高める必要があります。

そこで、自転車の活用を効率的かつ効果的に推進するために「通勤」「通学」「買物」という3つの利用目的に対する取組みを主要な施策として実施します。

通勤目的においては自家用車から自転車への通勤手段の転換促進、通学目的においては学生のルール遵守やマナー向上、買物目的においては高齢者や女性等の自転車の使いやすさといった観点から、それぞれ施策を整理し、取組みを行っていきます。

3つの主要な実施施策

- 施策1. 通勤時の自転車利用への転換促進
- 施策2. 通学時の自転車利用者の安全確保
- 施策3. 買物時の自転車利用環境の向上

施策 1 通勤時の自転車利用への転換促進

ア. 現在の状況

本市では、通勤時の自家用車利用への依存度が高く、朝夕の通勤時間帯には主要道路で激しい渋滞が発生しています。平成 24 年度に実施した県境地域での豊橋市事業所アンケートにおいては、回答者の 74%が通勤手段に自家用車を利用しているという結果が出ています。

そうしたことから本市では、過度に自家用車に頼る状態から公共交通や自転車を「かしこく」使う方向へ自発的な転換を促す「通勤交通におけるモビリティ・マネジメント」を実施し、企業と連携した「エコ通勤」の取組みを通じ、自家用車から公共交通や自転車に転換してもらうよう働きかけを行っています。

また、平成 24 年度実施の自転車利用に関する市民アンケートにおいては、自家用車通勤の人の約 4 割は通勤距離が 5km 以下であるという結果が出ています。

イ. 施策実施の方向性

過度の自家用車利用への依存や朝夕の渋滞等の解消のため、通勤手段を自家用車から自転車へ転換することを促す取組みを進めていきます。

特に、自家用車で通勤距離が 5km 以下の人が自転車通勤に転換することにより、より早く目的地に着ける等のメリットを享受できると考えられます。

また、自転車通勤を促進することにより、従業員が健康、経済等の面で恩恵を受けるだけでなく、企業も経済の面でメリットを享受できることや、企業イメージの向上につながることについて、事業主の理解を得るとともに、賛同する企業への支援を行う等、民間と行政とで連携し取組みを進めていきます。

ウ. 実施事業

- ・ 自転車通勤への転換を促すため、通勤目的の自転車ネットワーク路線を重点的に整備するほか、駐輪環境の整備等、自転車利用環境を改善する事業を実施していきます。
- ・ 企業を対象に経済、健康、環境等の面から自転車通勤のメリットをアピールし、自転車通勤者が増加することで企業が受ける恩恵を理解してもらうことにより、自転車通勤を積極的に支援する企業を増やしていきます。
- ・ 企業が行う従業員に対する自転車通勤促進の取組みへの支援や、企業と一体となった自転車通勤促進の取組みをすることにより、従業員の自転車に対する意識を変え、自転車通勤を推進する事業を実施していきます。
- ・ 通勤目的では、以下の7の事業を実施していきます。

表3 通勤目的の実施事業一覧

目的	事業の区分	実施事業
通勤	通行空間	○通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備
	駐輪	○交通結節点における駐輪場整備
	安全教育	○企業を通じた交通安全教室の実施
	意識啓発	○企業向け自転車通勤促進セミナーの開催 ○健康増進のための自転車活用推進 ○サイクル&ライドの推進
	支援・補助	○企業における自転車通勤環境の改善



図2-4 豊橋市 市道菰口町・高洲町14号線における自転車通行空間



図2-5 自転車通行空間の整備と併せた側溝整備の事例（静岡市）



図 2 6 路面電車と連携したサイクル&ライド駐輪場の事例（ウィーン）



図 2 7 豊橋市における自転車利用促進パンフレット「自転車通勤のススメ」



出典：株式会社シマノプレスリリース

図 2 8 企業における駐輪場、浴場等設置の事例(株式会社シマノ)

エ. 将来の姿

この施策により、以下のような将来の姿を実現します。

- 多くの人が自転車通勤をすることで、通勤時間帯の渋滞が緩和されるとともに事故も減少し、人々が健康で明るく通勤しています。
- 自転車通勤の環境が整備され、車道を中心とした快適な自転車通行空間、建物付近の便利な場所に屋根の付いた使いやすい駐輪場が設置されているほか、企業には自転車通勤者のためのロッカーやシャワーも整備されています。
- 企業も自転車通勤による企業のイメージアップ、社員の生産性向上等の効果を理解し、社内の環境整備や自転車通勤を促進する通勤手当の導入等、積極的に自転車通勤の促進に取り組んでいます。

《「通勤時の自転車利用への転換促進」における 将来のイメージ》



施策2 通学時の自転車利用者の安全確保

ア. 現在の状況

本市では、高校生の80%以上が通学に自転車を利用しており、通学の際に自転車の関係する大きな事故が毎年数件発生していることから、通学時の安全対策には速やかな対処が求められています。

また、全国的にも自転車の関係する交通事故の頻度が多い年代は13～15歳、16～18歳であり、中高生の自転車利用に対する交通安全対策は特に重要であると言えます。

平成24年度実施の自転車利用に関する市民アンケート調査においては、今後進めて欲しい自転車関連の施策として「自転車に関するルール・マナーの向上」が35%と2番目に多く、学生の自転車利用のマナーについても多くの意見が挙げられています。

現在、本市では、既に小学校、中学校、高校等を中心に、交通事故を減らすため交通安全の取組みが行われております。

イ. 施策実施の方向性

通学時の自転車利用時の事故減少のため、自転車利用のルール、マナーに関する教育を引き続き実施していきます。

ルールを守ることは自分の命を守ることにつながることで、マナーを守ることとで互いに安心して気持ちよく通行できることを伝えるとともに、教育を行う側も安全教育充実のための情報共有を行う等、連携を促進していきます。

あわせて、児童・生徒が将来にわたって過度に自家用車に依存することなく、目的や状況に応じ適切に移動手段を選択できるよう、自転車のメリット等に関する教育も行なっていきます。

ウ. 実施事業

- ・多くの自転車通学者が通行するルートについて、危険箇所の解消や注意喚起を促す整備等の事業を行います。
- ・ルール・マナー教育の充実のため、現在実施されている様々な交通安全教室の効果や課題を把握し、有効な安全教育手法の検討及び実施を行います。
- ・また、交通安全教室と合わせて、環境教育等を通じた自転車のメリットの周知を実施します。
- ・通学目的では、以下の5の事業を実施していきます。

表4 通学目的の実施事業一覧

目的	事業の区分	実施事業
通 学	通行空間	○通学ルートにおける危険箇所の解消
	駐 輪	○交通結節点における駐輪場整備(再掲)
	安全教育	○自転車免許制度等の新たな安全教育手法の導入
	意識啓発	○自転車利用のメリットの教育 ○サイクル&ライドの推進(再掲)



図29 豊橋市における交通安全教室の様子



図30 豊橋市交通児童館における自転車乗り方教室の様子



図 3 1 自転車シミュレータによる
安全教育手法の事例
(東京都大田区)



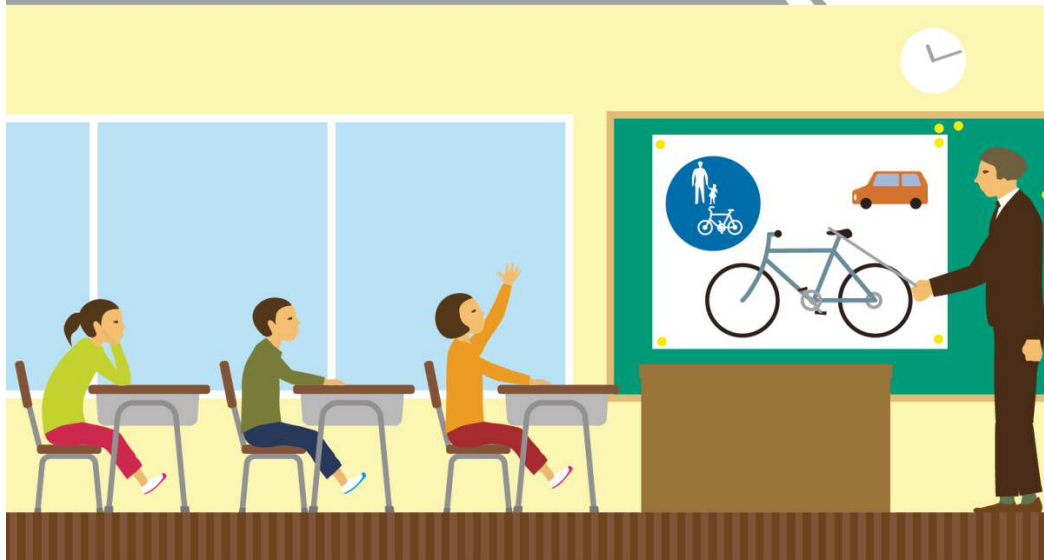
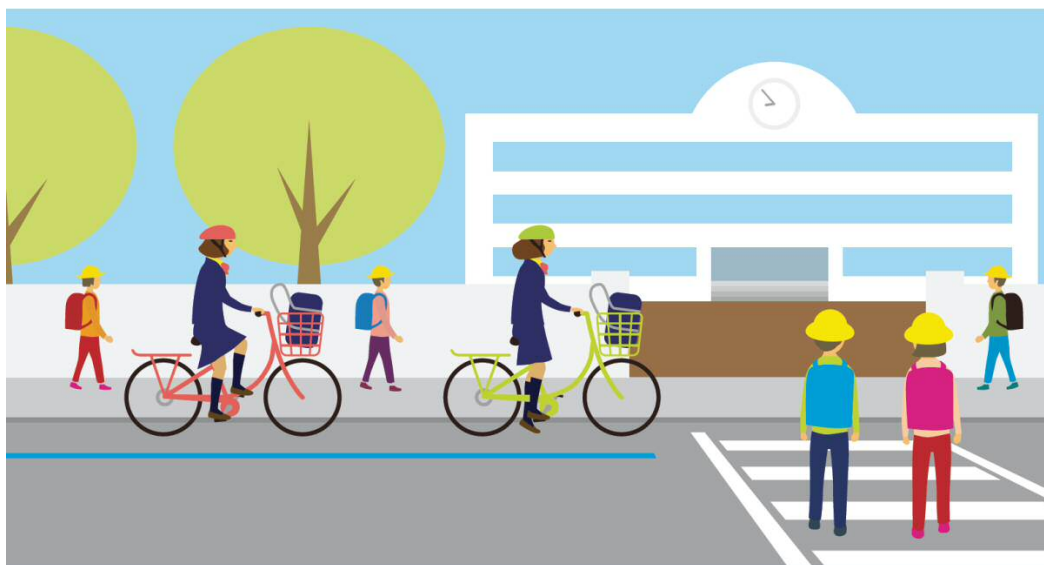
図 3 2 豊橋市における環境教育の様子
(小学校出前講座)

エ. 将来の姿

この施策により、以下のような将来の姿を実現します。

- 自転車通学をする生徒がルールを守り安全に、また皆がマナーを守り気持ち良く道路を利用しています。
- 学校では、児童・生徒に自転車利用者としてのルールやマナーの大事さを伝える取組みがなされ、児童・生徒もそれを十分に理解しています。
- 環境や健康と移動手段の関係についての教育も行なっており、過度に自家用車に依存せず、目的に応じ適切に移動手段の選択をできるような教育に力を入れています。
- 児童・生徒が、学校で学んだ内容を家庭で話題にすることにより、その家族に対してもルールやマナー、メリットといった内容が効果的に伝わっています。

《「通学時の自転車利用者の安全確保」における 将来のイメージ》



施策3 買物時の自転車利用環境の向上

ア. 現在の状況

平成24年度実施の自転車利用に関する市民アンケート調査では、自転車の利用目的について、買物目的の利用が45%で最も多く、2位である通勤目的の14%の3倍程度の割合となっています。

また、同調査では、週に1回以上自転車を利用している割合について、70代では51%と、10代を除けば最も多くなっています。また、高齢者になるほど自転車利用としては買物目的が多くなる傾向となっています。

その他、性別で見ると、男性では買物目的の自転車利用が30%であるのに対して、女性では56%と男性の2倍近く多くなっています。

豊橋駅周辺の中心市街地においては、駅前の地下駐輪場は整備されており通勤通学等に活用されています。

イ. 施策実施の方向性

市民の多くが買物時に自転車を利用していることから、誰もが安心して買物ができるようにするため、通行や駐輪のための環境を整備していきます。

足腰の弱い高齢者等が快適に自転車を利用できるよう、安全教育の実施や自転車普及のための支援を行っていくほか、自転車を活用することで楽に買物に行くことができ、体力づくりにも有効な交通手段であることを周知し、日常の足としての自転車利用を促進していきます。

ウ. 実施事業

- ・高齢者や親子連れ等でも安心して通行できるよう、中心市街地や大規模店舗周辺等における路面補修や段差解消等の事業を実施するとともに、地域の要望を把握しながら短時間駐輪場等の整備を実施し、自転車を使いやすい環境を構築していきます。
- ・自転車の貸与等により買物時の交通手段の確保、体力維持に役立てていただく等、自転車の活用を推進するための事業を実施するとともに、併せて講習会等を実施し、安全教育を行っていきます。
- ・買物目的では、以下の4の事業を実施していきます。

表5 買物目的の実施事業一覧

目的	事業の区分	実施事業
買物	通行空間	○買物目的の自転車通行空間の整備
	駐輪	○まちなかにおける駐輪環境の向上
	安全教育	○自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施
	支援・補助	○自転車普及のための貸付及び補助



図33 市街地の買物客等に対応した駐輪場（フランクフルト）



図34 豊橋市におけるまちなか駐輪スペース社会実験



図 3 5 豊橋市における貸出し用三人乗り自転車

エ. 将来の姿

この施策により、以下のような将来の姿を実現します。

- 高齢者や親子連れ等、交通手段が限られる人でも、安心して自転車でまちなかに買い物に行けるように、自転車通行空間や短時間駐輪場等、自転車で移動しやすい環境が整備されています。
- 商業施設も自転車での買物客を重視し、便利で快適な駐輪場を整備するとともに、自転車での買物に対しての特典も用意しています。
- ヘルメットの着用や電動アシスト自転車等の活用により、安心して自転車を使って買物するとともに、頻繁に外出し体を動かすことにより健康に毎日を過ごしています。

《「買物時の自転車利用環境の向上」における 将来のイメージ》



(3) その他の実施施策

3つの主要な実施施策の他に、複数の目的に共通する取組みや、自転車のイメージアップ及び日常の自転車利用に繋げるための取組み等を、共通の施策として実施していきます。

これらの施策により目的別の主要な実施施策を補完しながら、本市の自転車利用環境を総合的に向上させていくことを目指していきます。

共通の施策としては、以下の8の事業を実施していきます。

表6 共通の実施事業一覧

目的	事業の区分	実施事業
共通	通行空間	○自転車ネットワークの構築
	利用環境	○自転車利用環境向上のためのスポットづくり
	安全教育	○対象・課題に応じた安全教育の実施
	意識啓発	○自転車保険のPR ○利用目的に応じたメリットの周知 ○自転車マップ等の作成
	レジャー	○サイクリング、ポタリングコース等の設定 ○自転車イベントの開催



図36 豊橋市における自転車通勤マップの例



図37 豊橋万場クリテリウムロードレース大会の様子

7 実施事業の体系

通勤、通学、買物の主要な実施施策に共通の施策を加え、22の事業を実施していきます。これらの実施事業について、3つの基本方針との対応関係を整理しました。

表7 実施事業の体系

	基本方針1 自転車安全・快適に移動できる利用環境の整備 目標《利用環境向上》 自転車利用環境に対して満足と感じる人を過半数にする	基本方針2 自転車利用者等がルールを遵守する交通安全意識の醸成 目標《交通事故削減》 自転車が当事者となる交通事故を半減させる	基本方針3 自転車を生活に取り入れたライフスタイルへの転換 目標《自転車利用への転換》 日常的な自転車利用者を過半数にする
通勤	通行空間 ○通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備 駐輪 ○交通結節点における駐輪場整備	安全教育 ○企業を通じた交通安全教室の実施	意識啓発 ○企業向け自転車通勤促進セミナーの開催 ○健康増進のための自転車活用推進 ○サイクル&ライドの推進 支援・補助 ○企業における自転車通勤環境の改善
通学	通行空間 ○通学ルートにおける危険箇所の解消 駐輪 ○交通結節点における駐輪場整備(再掲)	安全教育 ○自転車免許制度等の新たな安全教育手法の導入	意識啓発 ○自転車利用のメリットの教育 ○サイクル&ライドの推進(再掲)
買物	通行空間 ○買物目的の自転車通行空間の整備 駐輪 ○まちなかにおける駐輪環境の向上	安全教育 ○自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施	支援・補助 ○自転車普及のための貸付及び補助
共通	通行空間 ○自転車ネットワークの構築 利用環境 ○自転車利用環境向上のためのスポットづくり	安全教育 ○対象・課題に応じた安全教育の実施	意識啓発 ○自転車保険のPR ○利用目的に応じたメリットの周知 ○自転車マップ等の作成 レジャー ○サイクリング、ポタリングコース等の設定 ○自転車イベントの開催

8 自転車ネットワークの構築

国から発出された「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、連続的かつ面的な自転車ネットワーク路線を選定するとともに、本計画の計画期間である平成 32 年度までの整備を目指す路線を優先整備路線として選定し、国、県、市の道路管理者が連携しながら効果的かつ効率的に自転車ネットワークを構築していきます。

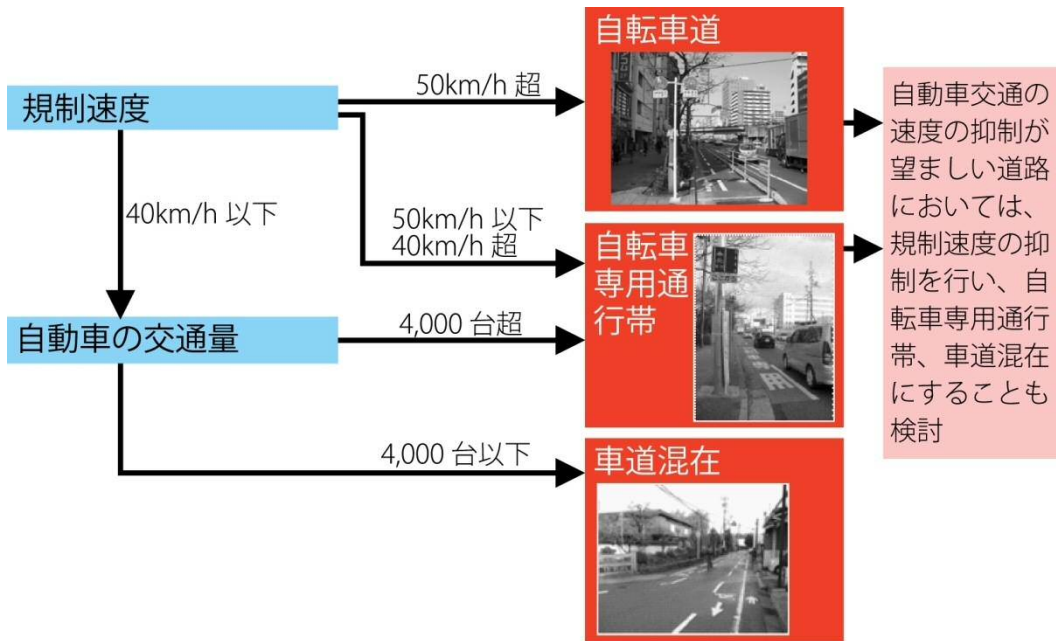
(1) 自転車ネットワーク候補路線の選定

自転車ネットワーク候補路線の選定においては、主な施策である「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路線を選定します。

候補となる路線の考え方として、通勤目的では、豊橋駅を中心とした中心地域のほか、県境地域、富士見・大清水地域での移動が多く、これらの地域を中心とした整備が特に重要と考えられます。また、通学目的では、高校生の利用が多くを占めることから、高校が多い豊橋駅東側やその他高校の周辺での整備が重要と考えられます。買物目的では、商業施設が集中する中心市街地や、大規模な商業施設付近での整備が重要と考えられます。

(2) 自転車通行空間の整備形態

自転車ネットワーク路線の整備形態を考えるにあたっては、「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、車道混在の3つの整備形態を基本に、自動車交通量や規制速度等の状況により判断し、選定します。



道路空間の再配分や道路拡幅が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態として、自転車道では既設の自転車歩行者道の活用、自転車専用通行帯では車道混在とする方法があげられる。

図 3 8 ガイドラインに基づく交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安

整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
整備形態の主なパターン	歩道 自転車道 【一方通行の場合】	歩道 自転車専用通行帯 【歩道のある道路】	歩道 車道 【歩道のある道路】
	歩道 自転車道 【双方方向通行の場合】	路側帯 自転車専用通行帯 【歩道のない道路】 (路側帯のある道路)	路側帯 車道 【歩道のない道路】 (路側帯のある道路)

図 3 9 ガイドラインにおける整備形態の種類

(3) 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク候補路線及び整備形態、道路管理者との協議を踏まえ、149kmの自転車ネットワーク路線を選定しました。なお、整備にあたっては道路管理者及び交通管理者による協議や詳細検討を行い、道路構造や交通量等によっては整備形態の見直しや代替路線の活用も検討していきます。

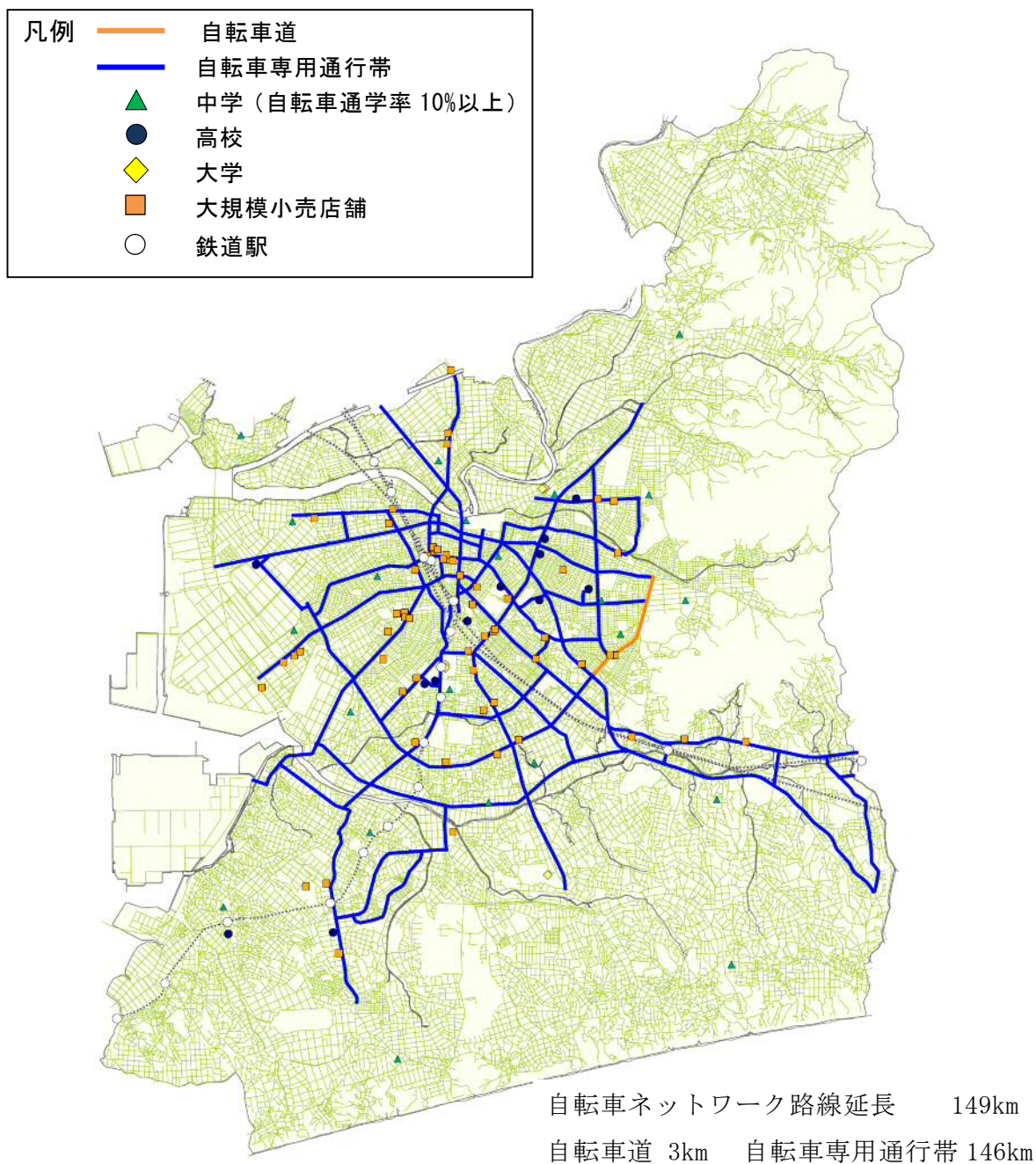


図40 自転車ネットワーク路線図（整備形態別）

(4) 優先整備路線

本市の交通施策として、通勤交通における自家用車の利用から自転車や公共交通等、他の交通手段への転換を促しています。

そこで、自転車ネットワーク路線のうち、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優先整備路線を選定し、計画期間である平成32年度までの整備を目指します。

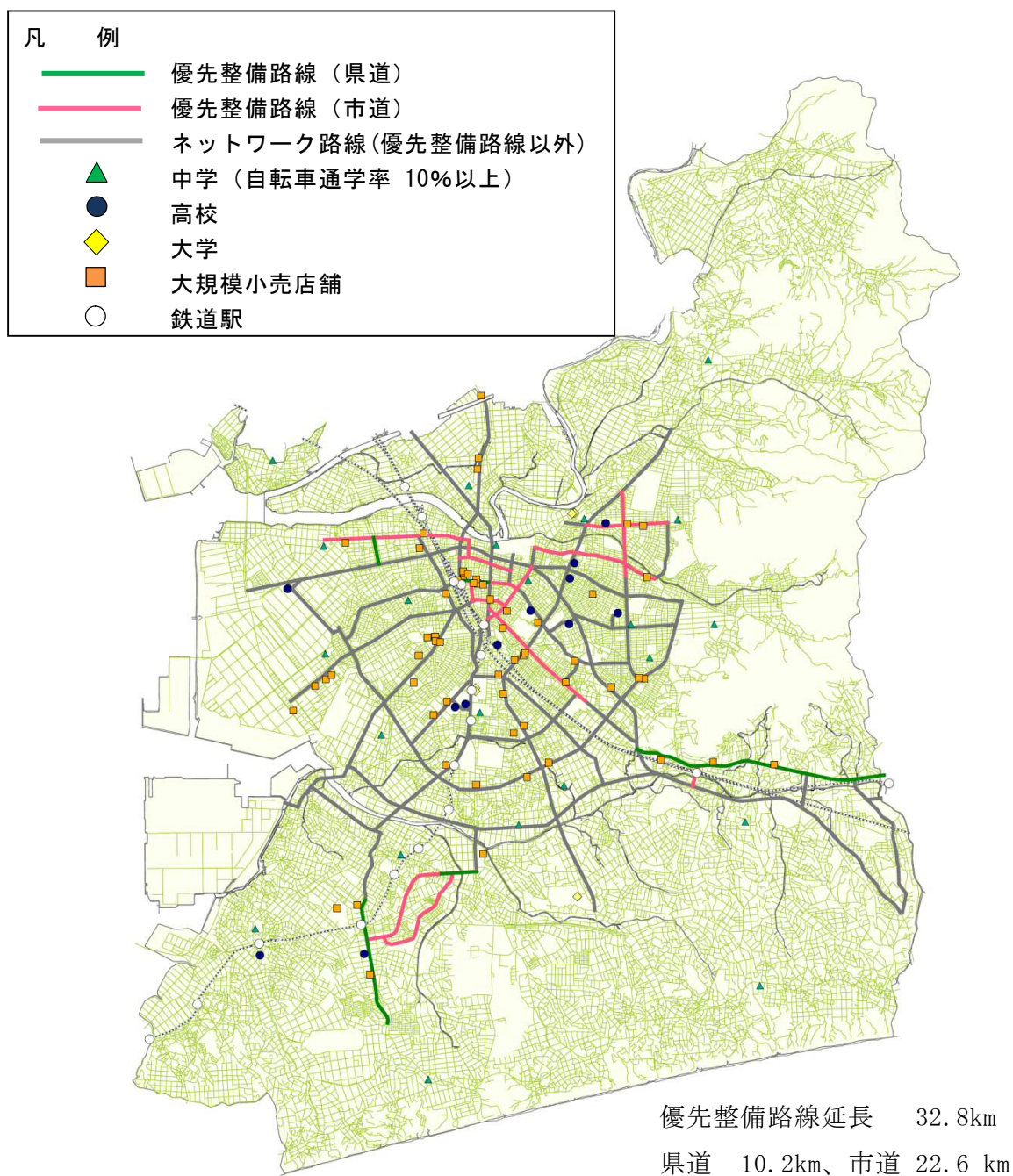


図 4 1 優先整備路線

(5) 自転車ネットワークの構築に向けて

今後、道路管理者が自転車ネットワーク路線の整備を進めていく際、交通量等のデータを収集し、整備路線や手法、スケジュール等について検討・協議を行っていきます。

また、整備にあたり道路管理者や交通管理者による詳細検討や協議を実施していく中で、当初の整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態や代替路線の検討を行うとともに、必要に応じて、自転車ネットワークの見直しを行っていきます。

9 実施スケジュール

本計画の期間は、平成32年度までの7年間ですが、限られた期間の中、効果的に施策を実施するため、平成29年度までの4年間の前期、その後の3年間の後期とし、各事業の重要性や実現可能性により、前期から優先的に取り組む事業と後期から取り組む事業に分けて実施スケジュールを整理します。

通勤目的の施策では自家用車から自転車への転換を効果的に促進するため、通行空間等の整備を優先的に実施するとともに、意識啓発や安全教育をあわせて実施します。また、通学目的の施策では、主に生徒の安全確保のため、危険箇所への対応及び交通安全教育、意識啓発に関する事業を優先的に実施します。買物目的の施策では自転車を使いやすい環境を早期に構築するため、駐輪場の整備や支援・補助に関する事業を優先的に実施していきます。

共通の施策は、自転車ネットワークの構築や安全教育等を優先的に実施します。

表8 事業の実施スケジュール（1/3）

目的	事業の区分	実施事業	関係団体	実施時期	
				前期 H26～29	後期 H30～32
通勤	通行空間	通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備	行政 警察		
	駐輪	交通結節点における駐輪場整備	行政 交通事業者		
	安全教育	企業を通じた交通安全教室の実施	行政 企業		
	意識啓発	企業向け自転車通勤促進セミナーの開催	行政 企業		
		健康増進のための自転車活用推進	行政 企業		
		サイクル&ライドの推進	行政 企業 交通事業者		
	支援・補助	企業における自転車通勤環境の改善	行政 企業		

表8 事業の実施スケジュール（2／3）

目的	事業の区分	実施事業	関係団体	実施時期	
				前期 H26～29	後期 H30～32
通 学	通行空間	通学ルートにおける危険個所の解消	行政 警察	■	
	駐 輪	交通結節点における駐輪場整備(再掲)	行政 交通事業者	■	
	安全教育	自転車免許制度等の新たな安全教育手法の導入	行政 警察 学校	■	
	意識啓発	自転車利用のメリットの教育	行政 学校	■	
		サイクル&ライドの推進(再掲)	行政 企業 交通事業者	■	
買 物	通行空間	買物目的の自転車通行空間の整備	行政 警察		■
	駐 輪	まちなかにおける駐輪環境の向上	行政 企業 民間団体	■	
	安全教育	自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施	行政	■	
	支援・補助	自転車普及のための貸付及び購入補助	行政	■	
共 通	通行空間	自転車ネットワークの構築	行政 警察	■	
	利用環境	自転車利用環境向上のためのスポットづくり	行政 企業 民間団体		■
	安全教育	対象・課題に応じた安全教育の実施	行政 警察 学校 企業 民間団体	■	

表 8 事業の実施スケジュール (3 / 3)

目的	事業の 区分	実施事業	関係団体	実施時期	
				前期 H26～29	後期 H30～32
共 通	意識啓発	自転車保険のPR	行政 警察 学校		
		利用目的に応じたメリットの周知	行政 学校 企業 民間団体		
		自転車マップ等の作成	行政 学校 企業 民間団体		
	レジャー	サイクリング、ポタリングコース等の設定	行政 民間団体		
		自転車イベントの開催	行政 民間団体		

10 進捗管理

計画の目標達成に向け、「豊橋市自転車活用推進委員会」を定期的を開催し、事業の実施状況や、目標の達成状況の確認を行い、次年度に実施する事業の見直しを行っていきます。

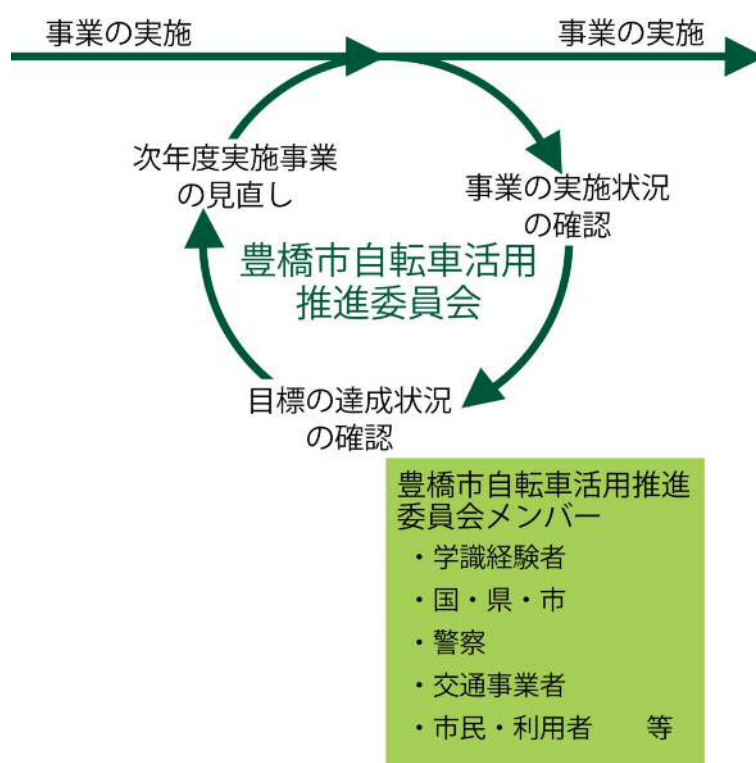


図 4 2 進捗管理の流れ

事業の実施状況の確認にあたり、事業区分ごと指標を定め、目標値を設定します。

また、計画期間の前期の最終年の平成 29 年度には、前期 4 年間の事業の実施状況及び各目標値の達成状況を確認し、課題を整理した上で、後期 3 年間の事業の見直しを行っていきます。

このように進捗管理を行うことで、自転車活用推進計画に位置付けた事業を適切に実施し、計画の目標達成に繋げていくことを目指します。

事業区分：通行空間

指標	自転車ネットワーク路線の整備延長
目標値	14km（平成 29 年度末時点）
参考値	—（平成 24 年度末の実績値）
目標設定の考え方	自転車ネットワークの構築において選定した優先整備路線 32.8kmのうち、平成 29 年度末までにその半分弱の整備を目指すこととし、目標値を設定します。
実施事業	（通勤）通勤目的の自転車ネットワーク路線の整備 （共通）自転車ネットワークの構築

事業区分：駐輪

指標	駐輪場台数
目標値	9, 000台（平成 29 年度末時点）
参考値	8, 670台（平成 24 年度末の実績値）
目標設定の考え方	通勤、通学における自転車利用者の利便性を高めるため、中心市街地や鉄道駅、停留場等の近くに、平成 29 年度末までに約 300 台の駐輪場整備を目指すこととし、目標値を設定します。 また、既設の駐輪場を使いやすくすることで利用促進も図っていきます。
実施事業	（通勤・通学）交通結節点における駐輪場整備 （買物）まちなかにおける駐輪環境の向上

事業区分：安全教育

指標	交通安全教室等の受講人数
目標値	119, 000人（平成 26 年度から平成 29 年度までの合計）
参考値	27, 720人（平成 24 年度の実績値）
目標設定の考え方	現在児童・生徒や高齢者などを対象に実施している交通安全教室等を、受講範囲の拡大や企業での自転車通勤促進の取組みと合わせた開催により、毎年約 700 人ずつ受講者を増加させることを目指し、目標値を設定します。 また、安全教育の効果をあげるため、新たな安全教育手法についても検討し、導入を進めていきます。
実施事業	（通勤）企業を通じた交通安全教室の実施 （通学）自転車免許制度等の新たな安全教育手法の導入 （買物）自転車の貸付及び補助と併せた安全教育実施 （共通）対象・課題に応じた安全教育の実施

事業区分：意識啓発

指標	自転車通勤促進の働きかけを行った企業数
目標値	75社（平成26年度から平成29年度までの合計）
参考値	－（平成24年度末の実績値）
目標設定の考え方	「豊橋市の事業所（H19）」に掲載されている従業員数100人以上の事業所約150社のうち、平成29年度末までに約半数に対し自転車通勤を促進させるための働きかけや自転車利用のメリットの周知などを行うことを目指し、目標値を設定します。
実施事業	（通勤）企業向け自転車通勤促進セミナーの開催 健康増進のための自転車活用の推進 サイクル&ライドの推進 （共通）自転車保険のPR

事業の区分：支援・補助

指標	自転車に関する補助・貸出しを受けた人数
目標値	3,600人（平成26年度から29年度までの合計）
参考値	897人（平成24年度の実績値）
目標設定の考え方	電動アシスト自転車の購入費に対する補助を受けた人数、三人乗り自転車の貸出しを受けた人数について、現在減少傾向にある中、事業の周知などを行うことで、1年あたり現状の約900人を維持することを目指し、目標値を設定します。
実施事業	（買物）自転車普及のための貸付及び購入補助

事業の区分：レジャー

指標	自転車関連イベントの開催回数
目標値	24回（平成26年度から平成29年度までの合計）
参考値	5回（平成24年度の実績値）
目標設定の考え方	現在、年5回開催されている行政または公共的団体が関係する自転車関連イベントについて、年1回開催数を増加させることを目指し、目標値を設定します。 また、現在開催されているイベントについても、PRや内容の充実、拡大により参加者の増加を目指します。
実施事業	（共通）自転車イベントの開催

參考資料

参考 1 用語の解説

(五十音順)

ア行

アクセス交通

複数の交通手段を利用する場合、主な交通手段（例えば鉄道）に至るまでの交通。

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。

エコ通勤

従業員の交通手段が、クルマから電車やバス・自動車・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組み。

温室効果ガス

大気中に存在するガスのうち、太陽からの熱を地球に封じ込める働きをするもの。主に二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロン類がある。

カ行

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・乗り継ぎ施設。

具体的な施設として、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられる。

サ行

サイクル&ライド

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

自転車シミュレータ

自転車での走行を、コンピュータを用いて模擬的に再現したもの。自転車の交通ルールとマナーをわかりやすく伝え、さらに危険予測力を高めることなどに用いられる。

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。

サ行

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。

自転車等放置規制区域

豊橋市自転車等の放置の防止に関する条例に基づき、道路等の公共の場所へ自転車の放置を禁止することを指定された区域。

自転車ネットワーク

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された面的なネットワーク。

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。

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・進行に関与する疾患群。

タ行

大規模小売店舗

1つの建物であって、その建物内の店舗面積の合計が大規模小売店舗立地法第3条第1項または第2項に定められた基準面積を超えるもの。

代表交通手段

出発地から到着地までの移動が複数の交通手段で構成される時における最も優先順位の高い交通手段。主な交通手段の優先順位は、(1) 鉄道→(2) バス→(3) 自動車→(4) 自転車→(5) 徒歩の順。

短時間駐輪場

買物などの目的での短時間の駐輪に対応した駐輪場。2時間まで無料などの料金設定をしている駐輪場が多い。

窒素酸化物

高温でものが燃えるときに発生する、窒素の酸化物の総称。

道路管理者

道路法第三章第一節の規定によって道路を管理する者。

ハ行

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、どのような交通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。

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。

マ行

メタボリック症候群

内臓脂肪型肥満を共通の要因として高血糖、脂質異常、高血圧が引き起こされる状態。それぞれが重複した場合は命にかかわる病気を招くこともある。

メンタルヘルス

精神衛生、心の健康。

モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

ラ行

粒子状物質

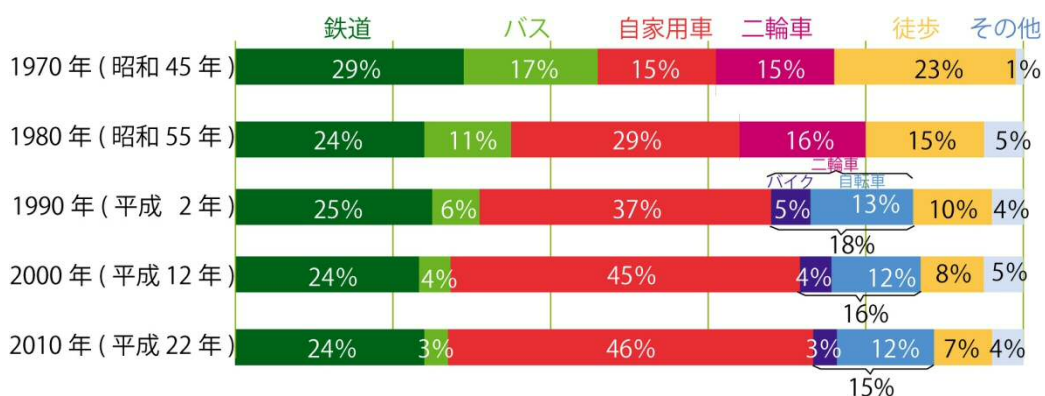
大気中に浮遊している $2.5\mu\text{m}$ ($1\mu\text{m}$ は 1mm の千分の1)以下の小さな粒子のこと。非常に小さいため肺の奥深くまで入りやすく、呼吸系への影響に加え、循環器系への影響が心配される。

参考 2 全国的な自転車の動向

■ 自転車通行空間に関する制度の変遷

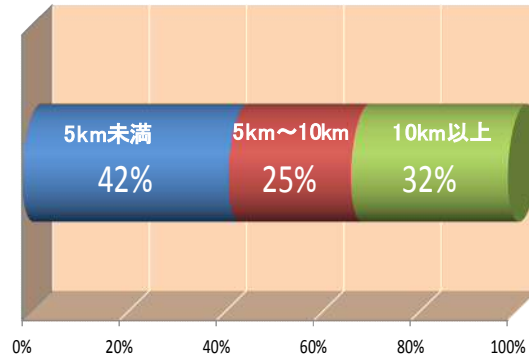
	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	自転車歩行者道		路側帯
			普通自転車通行指定 部分のある歩道	普通自転車 通行可の歩道	
昭和 40年	昭和45年【道路構造令】 自転車道を新たに規定 設置基準：「自動車及び自 転車交通量が多い道路で、 安全かつ円滑のため自転 車を分離する必要がある 場合」	昭和46年以前は、専 用通行帯はなかった 昭和46年【道路交通 法】 専用通行帯の規制を 新たに規定（自転車専 用通行帯の規制が可 能に）	昭和53年以前は、歩 道における自転車の 通行指定部分はなか った	昭和45年【道路構造令】 自転車歩行者道を新たに 規定 設置基準：「自動車が多 く、歩行者の少ない道 路で、安全かつ円滑の ため自動車と分離する 必要がある場合」	平成24年以前は、路 側帯は双方向の通行が 可能であった 平成24年【道路交通 法】 通行できる路側帯は、 道路の左側部分に設け られた路側帯に限るこ と
	昭和45年【道路交通法】 自転車の自転車道通行 義務を新たに規定（自 転車道のある道路で は自転車は自転車道 を通行しなければならない）			昭和45年【道路交通法】 普通自転車の歩道通 行可の規制を新たに 規定（自転車が歩道 を通行可能に）	
昭和 50年 平成 20年		平成20年【標識令】 普通自転車専用通行 帯の標識を規定	昭和53年【道路交 通法】 普通自転車の歩道通 行部分を新たに規定 （歩道内の自転車通 行部分を指定可能に）		

■ 通勤・通学に利用する代表交通手段の割合（全国、経年変化）



※（注）昭和45年、昭和55年の調査においては、自転車は二輪車として区分されている。
出典：国勢調査（総務省統計局）

■ 乗用車のトリップ長別割合



出典：平成 17 年度道路交通センサス（国土交通省）

■ 全交通事故発生件数と自転車関係の事故発生件数の推移



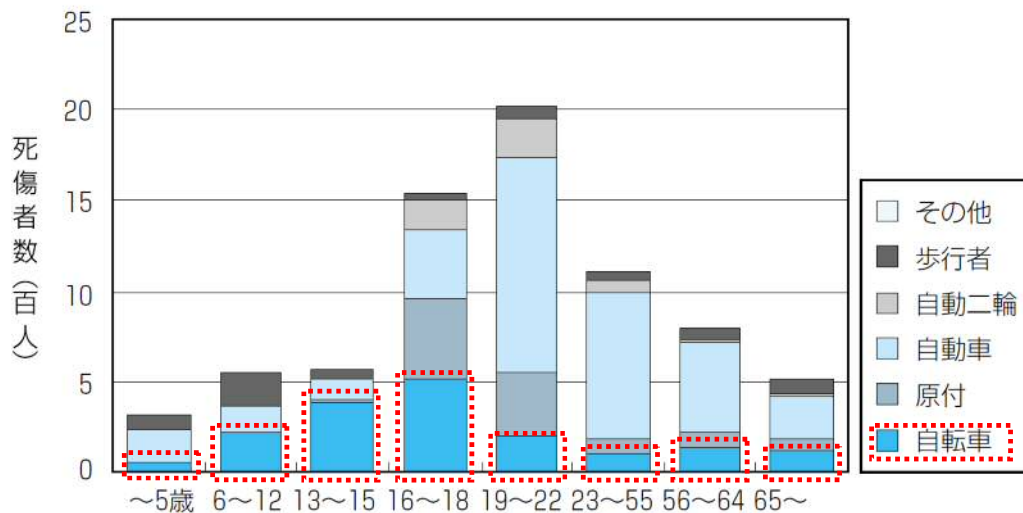
平成 24 年中の交通事故の発生状況（警察庁）より作成

■ 自転車対歩行者の事故発生件数の推移



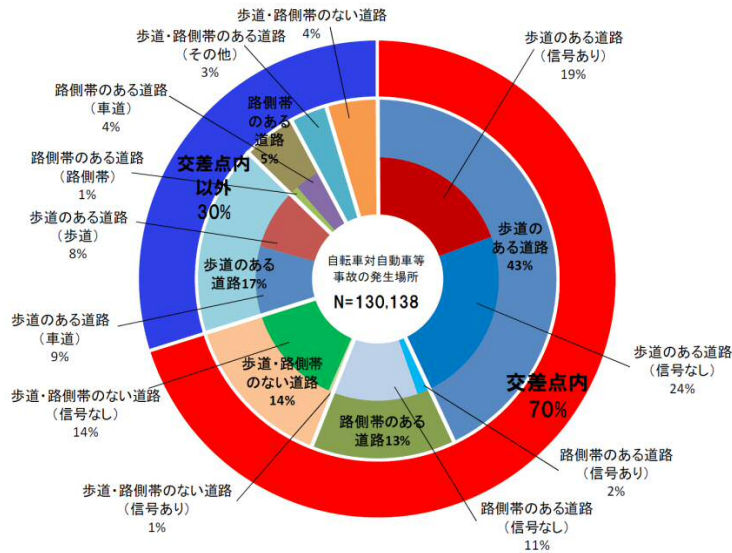
平成 24 年中の交通事故の発生状況（警察庁）より作成

■ 人口 10 万人あたりの年齢層、交通手段別死傷者数（運転者、同乗者）



出典：(財)交通事故総合分析センター
イタルダ・インフォメーション 46 号

■ 事故発生場所別の自転車対自動車等事故の状況

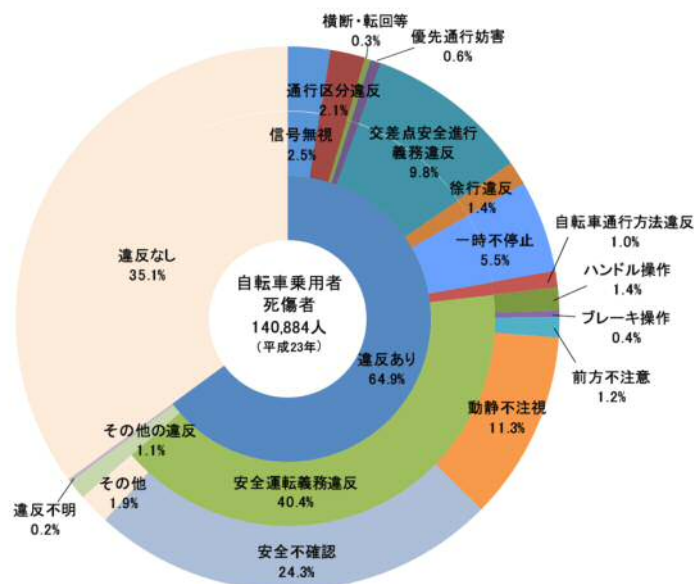


※第1当事者又は第2当事者のいずれかが自転車の死傷事故のうち、自転車対自動車、自転車対二輪車、自転車対原付の事故を自転車対自動車等事故としている。

※交差点における歩道・路側帯の有無は道路法第3条に定める道路の種類が上位の道路で判断し、同位の場合、都道府県道以上は路線番号の若い方で判断し、市町村道は第1当事者が流入してきた道路で判断している。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■ 自転車乗用中の交通事故で死傷した人に関する法令違反の状況



※平成23年中の第1当事者・第2当事者自転車乗用中の死傷者を分析

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■ 自転車通行空間の整備状況



※延長は道路延長、平成22年4月1日現在 [出典：国土交通省資料、警察庁資料]

出典：国土交通省資料

参考 3. 豊橋市の現況

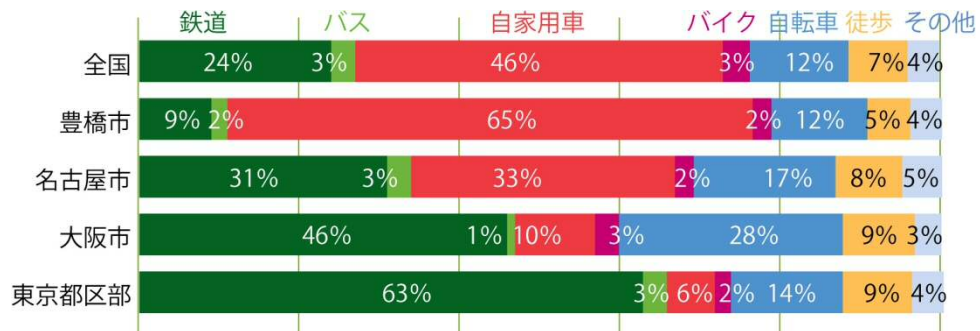
■ 上位計画における自転車の位置付け

計画名	策定年月	自転車に関する記載
第5次豊橋市総合計画	平成23年3月	・自転車利用を促進するため、市民の意識啓発に努めるとともに、サイクル&ライドに取り組む
豊橋市都市計画マスタープラン	平成23年3月	・歩行者や自転車が安全で快適に移動できる環境整備
豊橋市都市交通ビジョン	平成16年3月	・利用しやすい自転車環境、公共交通機関・自転車への転換、走行・駐輪などの利用環境の構築を進める
豊橋市都市交通マスタープラン	平成18年3月	・歩行・駐輪などの利用環境の構築を進める

■ 計画年表

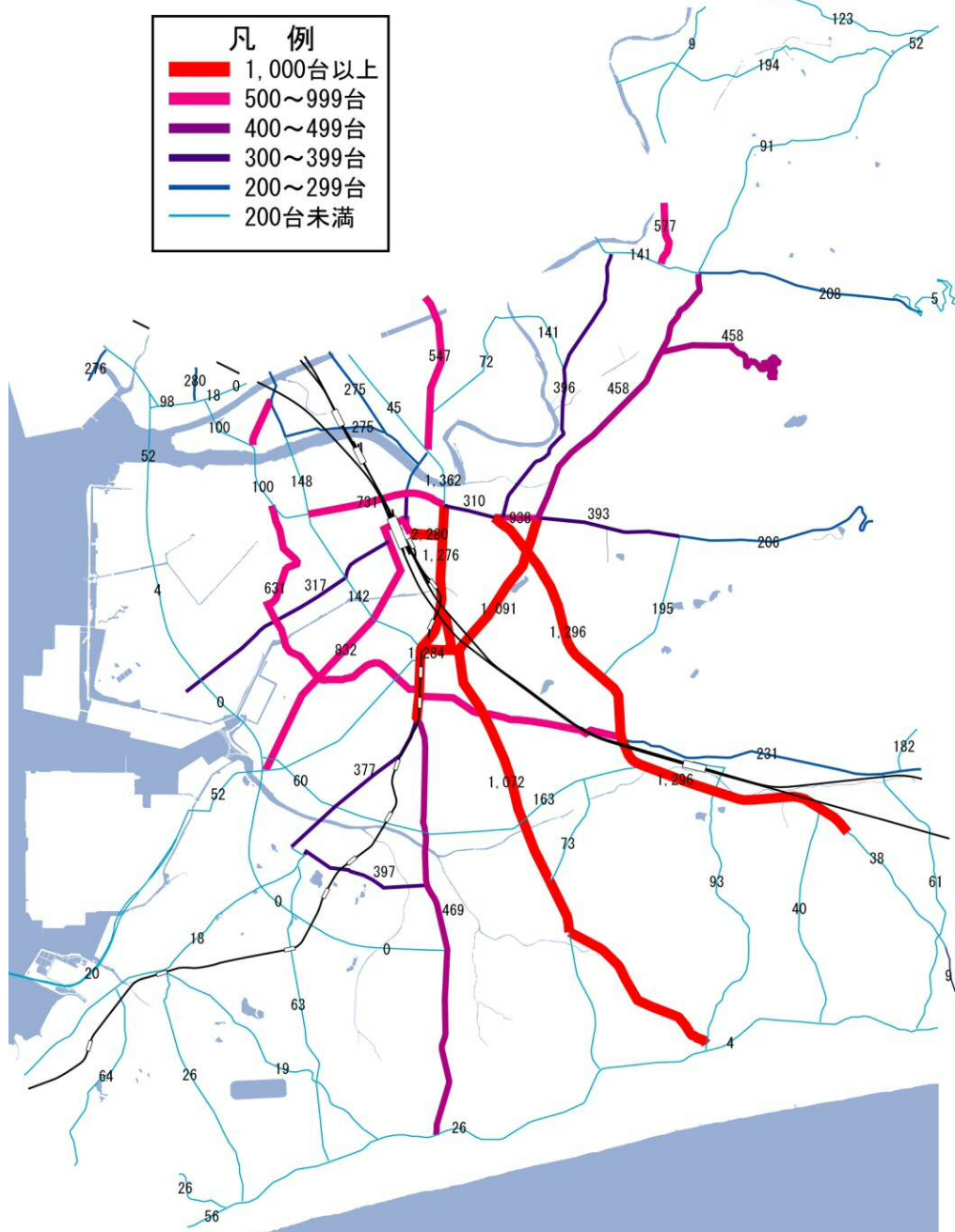
計画名	平成														
	16	17	18	...	21	22	23	24	25	26	27	...	32	...	36
豊橋市自転車活用推進計画															
第5次豊橋市総合計画															
豊橋市都市計画マスタープラン															
豊橋市都市交通ビジョン															
豊橋市都市交通マスタープラン															

■ 通勤・通学に利用する代表交通手段の割合



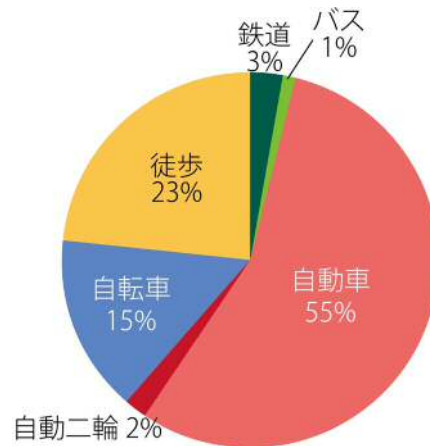
出典：平成 22 年国勢調査（総務省統計局）

■ 豊橋市内の主要な道路における自転車の交通量（12時間・H17）



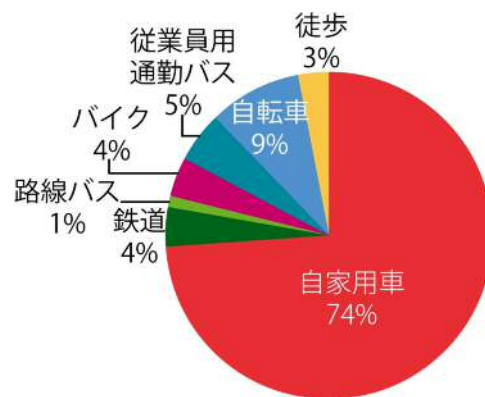
平成 17 年度道路交通センサスより

■ 豊橋市における 5km 以内の移動の代表交通手段別分担率



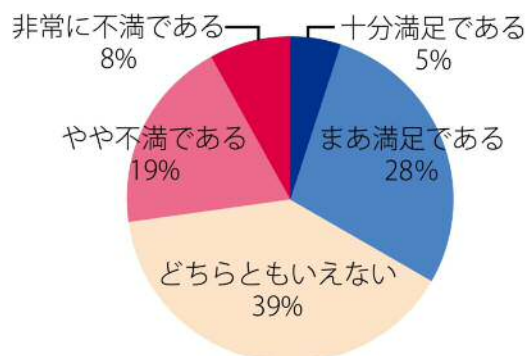
出典：第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査 (H13)

■ 豊橋市東部の県境地域の企業における通勤手段別分担率



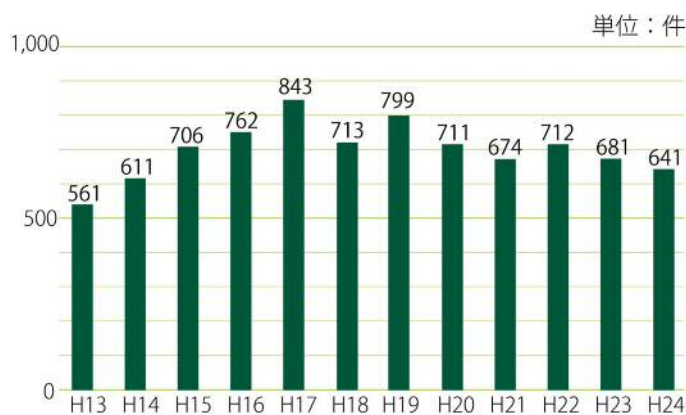
出典：平成 24 年 8 月 豊橋市事業所アンケート調査

■ 豊橋市における自転車の利用環境に対する市民満足度



出典：豊橋市市民意識調査 (平成 24 年)

■ 豊橋市内における自転車が当事者となる交通事故件数の推移



豊橋の交通事故（H13～H24）より作成

■ 豊橋市における交通安全教室等受講者数（安全生活課実施）

単位：人

対象	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
幼稚園・保育園	8,450	7,171	7,828	7,385	7,825
小学校	8,855	8,349	8,431	8,557	8,384
中学校	2,028	2,152	2,213	2,187	2,278
高等学校等	3,597	4,526	5,664	5,608	2,725
高齢者	2,002	1,745	2,178	2,094	1,997
その他	2,721	2,495	2,585	3,226	4,511
合計	27,653	26,438	28,899	29,057	27,720

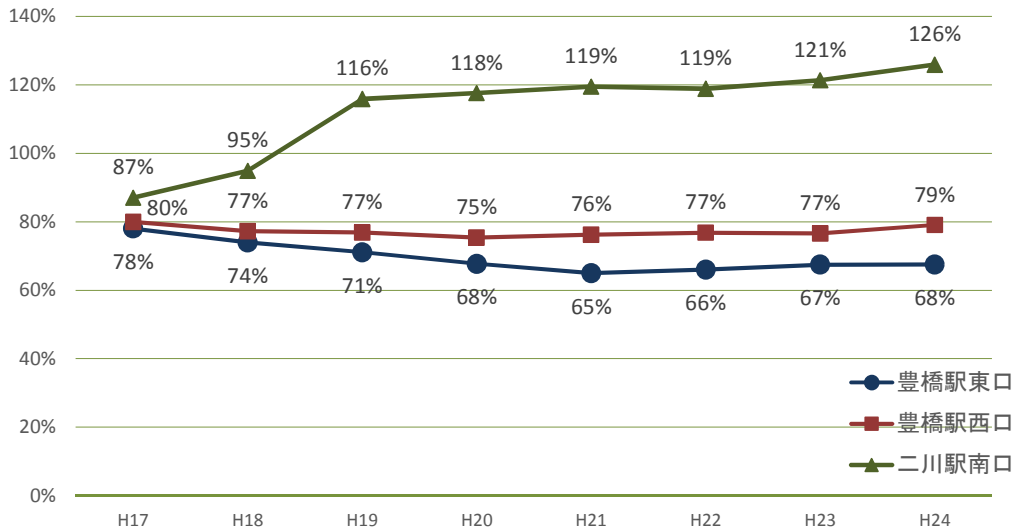
豊橋市資料より作成

■ 豊橋市内の駐輪場の整備状況（平成 24 年度時点）

	名称	収容台数	区分
1	豊橋駅東口自転車等駐車場	3,300	公営
2	豊橋駅西口自転車等駐車場	1,200	公営
3	花田町路上2号(城海津跨線橋北)	300	公営
4	駅前大通2丁目路上5号(狭間公園南)	150	公営
5	立花町牟呂用水上	150	公営
6	白河町自転車等駐車場	420	民間
7	井上自転車預かり所	90	民間
8	水谷自転車預かり所	60	民間
9	朝倉自転車預かり所	74	民間
10	二川駅南口自転車等駐車場	289	公営
11	三河屋自転車預かり所(天野)	127	民間
12	中井自転車預かり所	183	民間
13	小沢自転車預かり所	45	民間
14	後藤自転車預かり所	53	民間
15	船町駅	70	公営
16	下地町	100	公営
17	柳生橋駅	55	公営
18	小池駅	50	民間
19	南栄駅	420	民間
20	高師駅	350	民間
21	芦原駅	100	民間
22	植田駅	100	民間
23	向ヶ丘駅	150	民間
24	大清水駅	300	民間
25	老津町	100	民間
26	杉山駅	100	民間
27	競輪場前停留場	34	民間
28	赤岩口停留場	200	民間
29	運動公園前停留場	100	公営
合計		8,670	

豊橋市資料より作成

■ 豊橋駅、二川駅における公共駐輪場の稼働率（豊橋駅、二川駅）

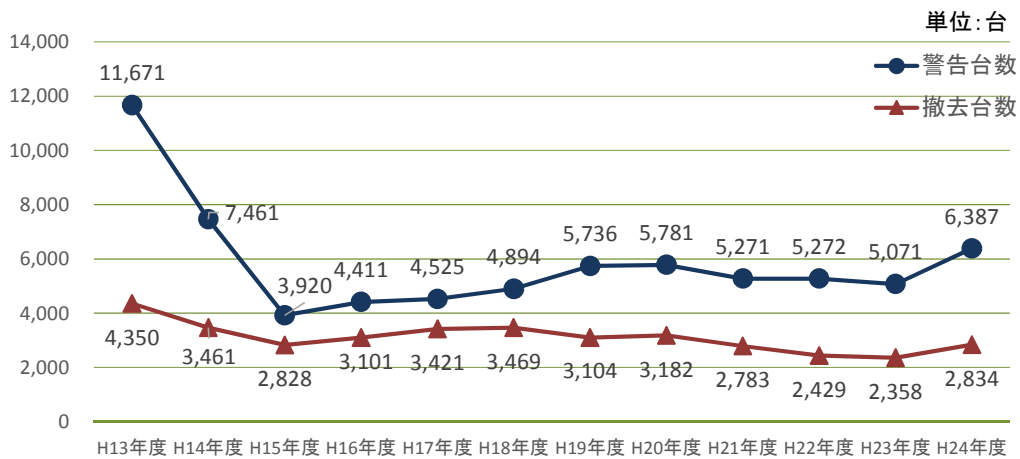


※稼働率 = 1日平均利用台数 / 収容台数

豊橋駅東口：4,200台 豊橋駅西口：1,300台 二川駅南口：379台

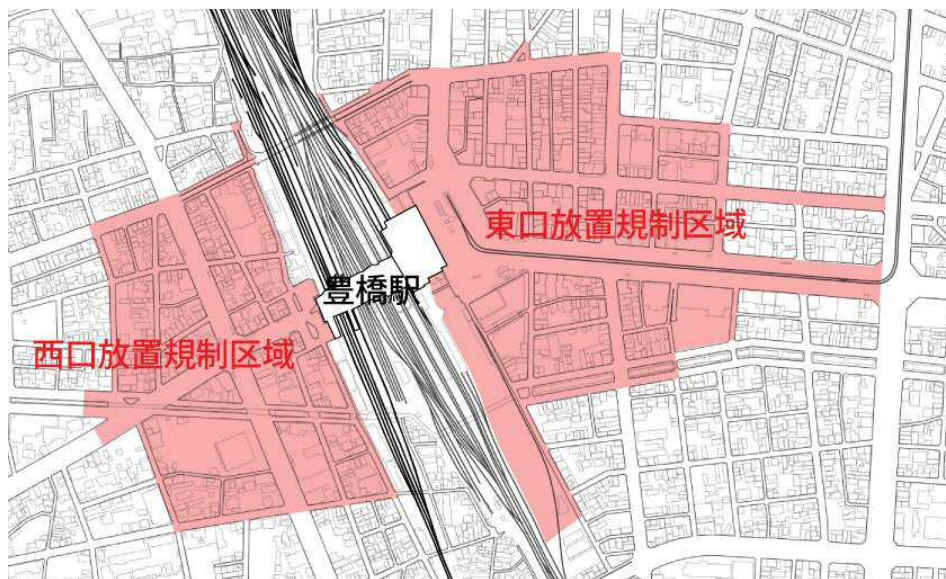
豊橋市資料より作成

■ 自転車等放置規制区域における警告・撤去台数の推移（豊橋市）



豊橋市資料より作成

■ 豊橋駅周辺の放置規制区域



■ 二川駅周辺の放置規制区域



■ 豊橋市三人乗り自転車貸出事業 利用者数（保育課実施）

単位：人

平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
98	126	134

豊橋市資料より作成

■ 電動アシスト自転車購入補助制度 補助台数（温暖化対策推進室実施）

単位：台

平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
1,082	807	763

豊橋市資料より作成

■ 豊橋市における自転車関連イベント実施状況（平成 24 年度現在）

名称	開催場所	実施主体
とよはしサイクルフェスタ	豊橋競輪場	とよはしサイクルフェスタ実行委員会
豊橋市民スポーツ祭 兼 豊橋自転車競技大会	豊橋競輪場	財団法人豊橋市体育協会
とよはしとよね サイクルマラソン	豊橋市～豊根村	とよはしとよねサイクルマラソン 実行委員会
豊橋万場クリテリウム ロードレース大会	万場調整池	豊橋自転車競技協会
豊橋チームピスト大会	豊橋競輪場	財団法人豊橋市体育協会・豊橋自転車競 技協会

参考 4 自転車利用に関する市民アンケート調査

アンケート概要

調査方法： 住民基本台帳から、13歳以上の豊橋市民3,000人を無作為に抽出し、アンケート票を郵送回収する方法にて実施。

実施時期： 2012年8月

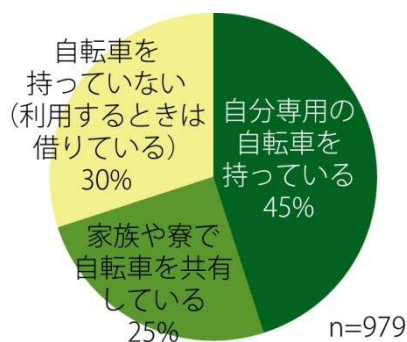
配布票数： 3,000票

回収票数： 1,008票（回収率：33.6%）

結果概要

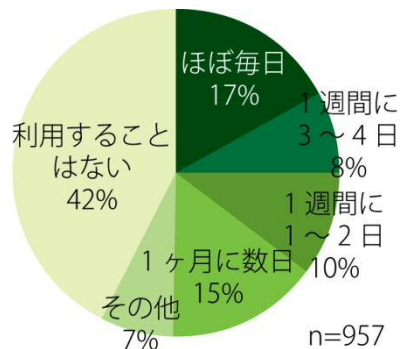
■ 自転車保有率

45%が自分専用の自転車を持っており、家族や寮での共有も含めると保有率は70%となっています。

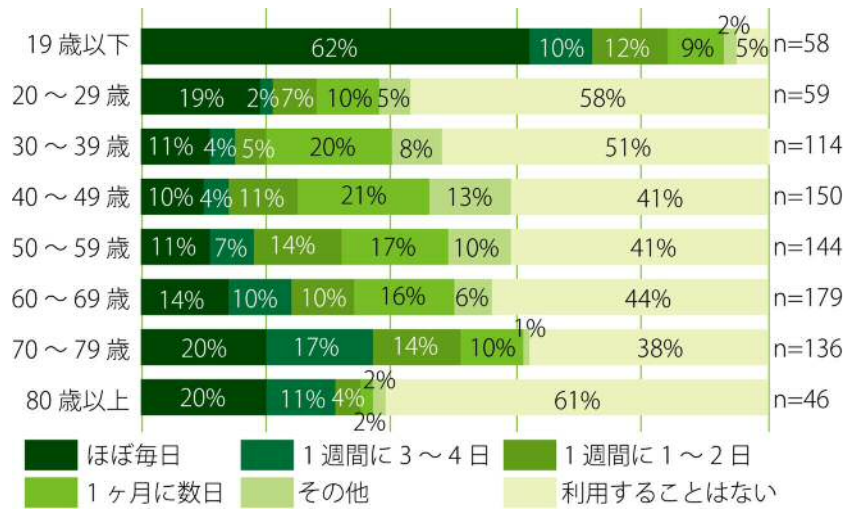


■ 自転車の利用頻度

自転車の利用頻度は、1週間に1回以上自転車に乗る人は、35%で、42%は利用することはないと回答しています。

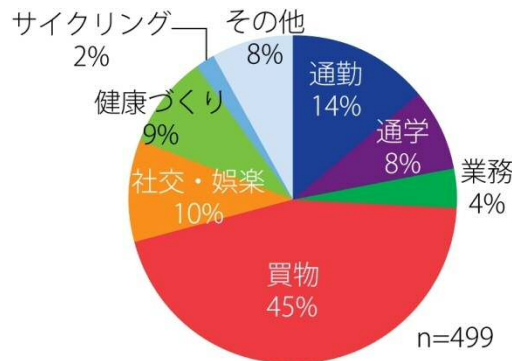


大半が自動車を持っていない 19 歳以下は自転車の利用頻度が高いですが、それ以外をみると、年齢が上がるに連れ、自転車の利用頻度も高くなっており、70～79 歳では週に 1～2 日以上自転車を利用している人が 61%となっています。

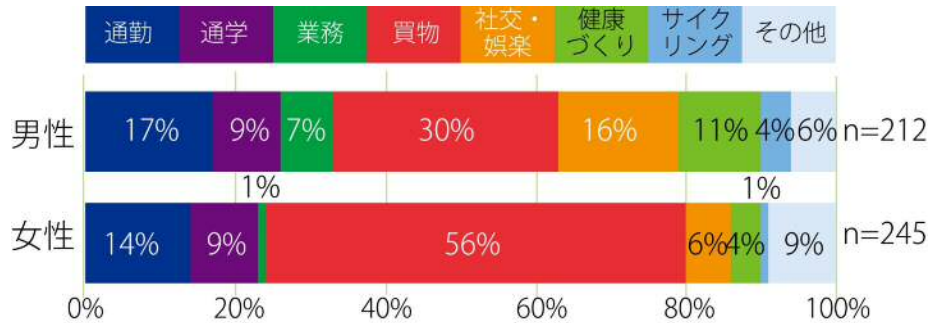


■ 利用目的

自転車の利用目的としては、買物目的が 45%で半分近くを占めています。



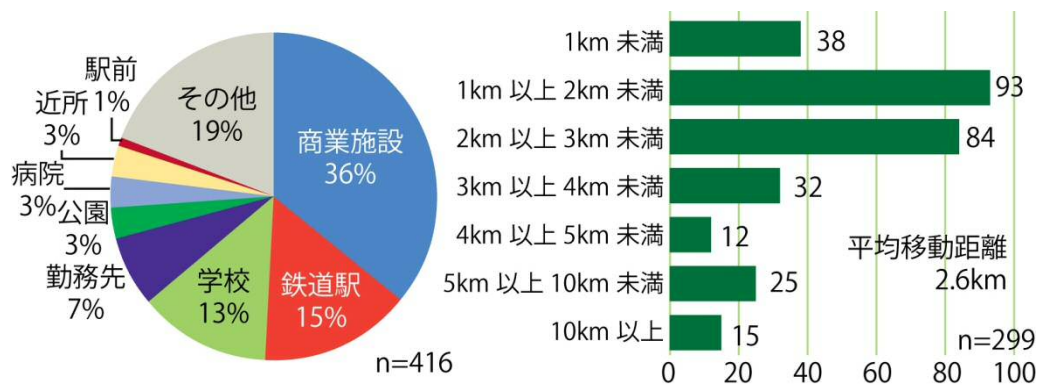
また、男性に比べ、女性では買い物目的の利用が多くなっています。



■ 目的地と移動距離

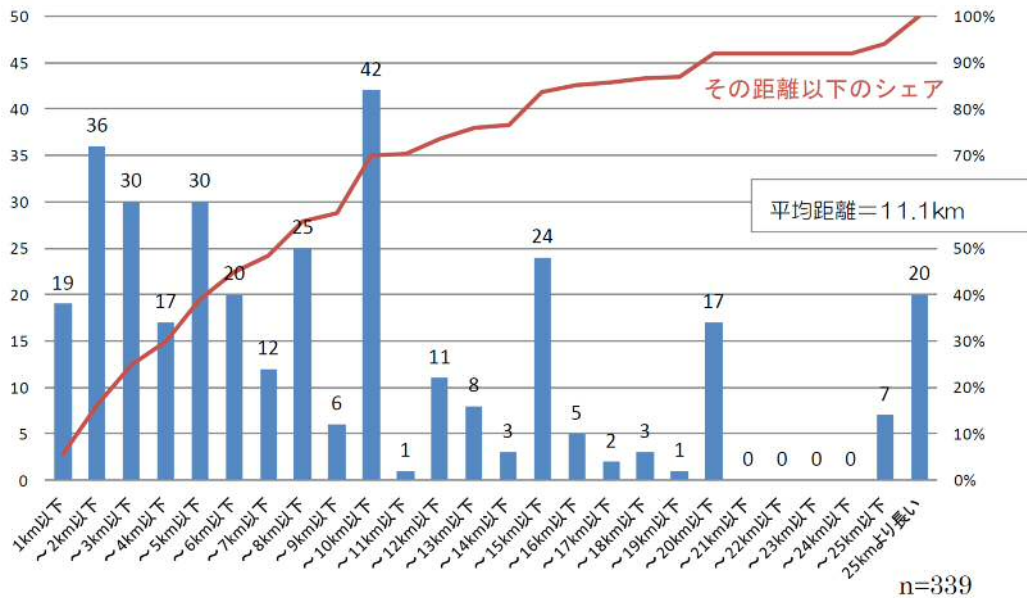
自転車での目的地は買物目的が多いことから商業施設が最も多く 36%、鉄道駅が 15%、学校が 13%で続いています。

自転車の移動距離をみると、1km 以上 2km 未満が最も多く、次いで 2km 以上 3km 未満となつています。



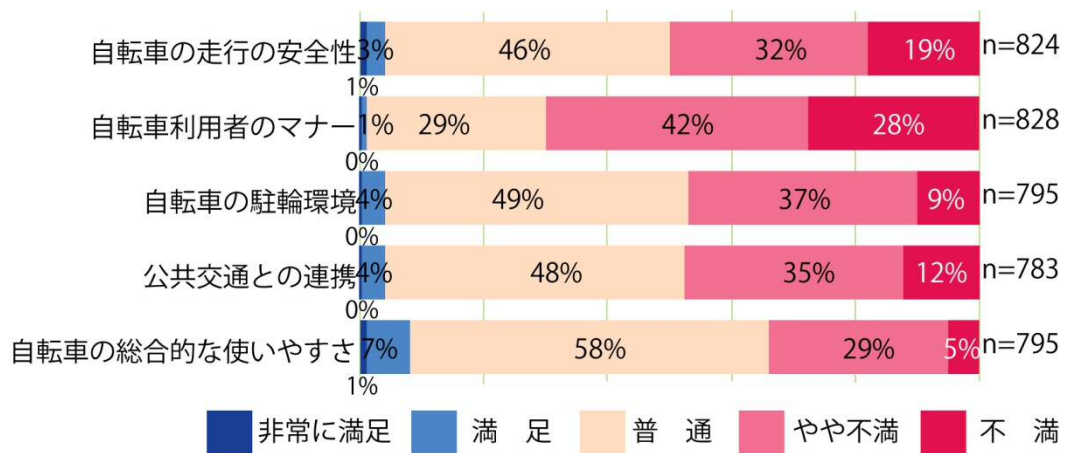
■ 通勤目的の自動車での移動距離

通勤目的の自動車での移動距離をみると 5km 以下で 40%、10km 以下で 70% を占めています。



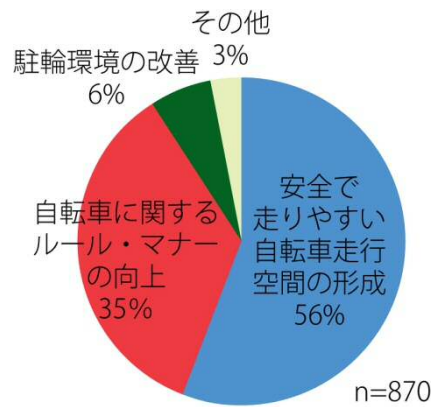
■ 利用環境の満足度

自転車の利用に関する満足度は、非常に満足、満足が 1~8%と低く、特に自転車利用のマナーは 70%が不満、やや不満と回答しており特に低くなっています。



■ 自転車施策に関してもっとも重要だと思う施策分野

自転車施策に関してもっとも重要だと思う施策分野は「安全で走りやすい自転車走行空間の形成」が56%で最も多く、次いで「自転車に関するルール・マナーの向上」が35%でこの2つで9割以上を占めています。



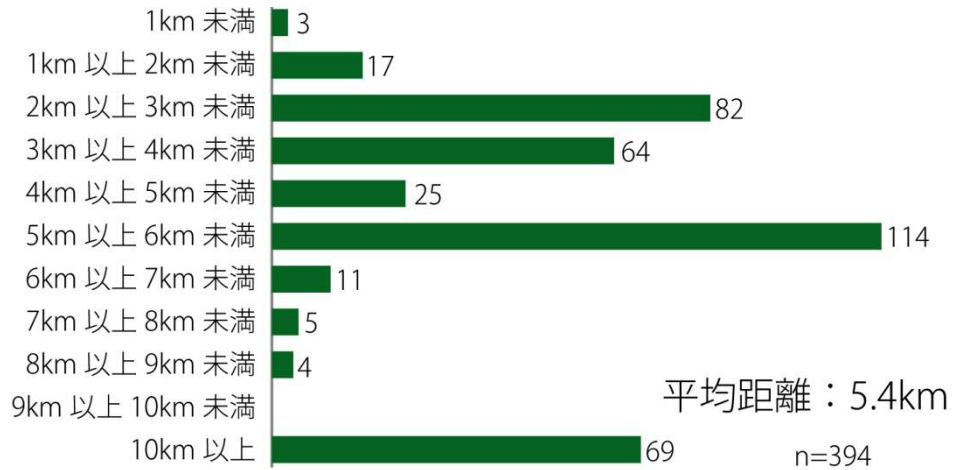
■ 自転車の移動の状況

豊橋市の中心部から南部にかけて多くの自転車での移動が見られます。
2～3 kmの距離の移動が中心ですが、市外への移動も見られています。



■ 自転車で移動しても良いと思える距離

自動車から自転車へ転換しても良い距離としては、5km以上、6km未満が最も多く、平均は5.4kmとなっています。



参考 5 自転車利用に関する高校生アンケート調査

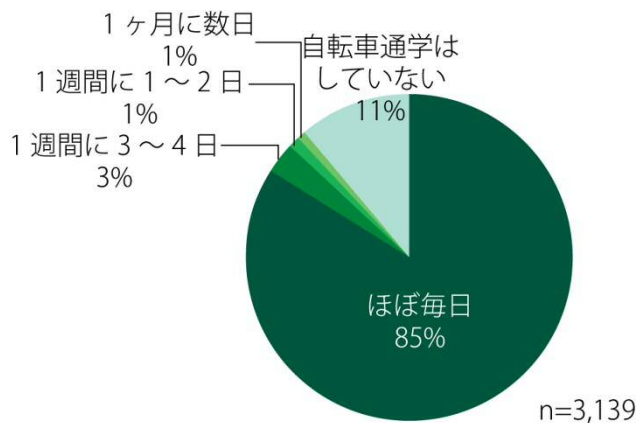
アンケート概要

- 調査方法： 豊橋市内の高校11校を通じアンケート調査票を直接配布・回収する方法で実施
- 実施時期： 2012年9月
- 調査対象高校： 桜丘高校、時習館高校、豊橋高校、豊橋工業高校、豊橋商業高校、豊橋中央高校、豊橋西高校、豊橋東高校、豊橋南高校、藤ノ花女子高校、豊丘高校（50音順）
- 調査対象学年： 高校2年生
- 回収票数： 3,161票

結果概要

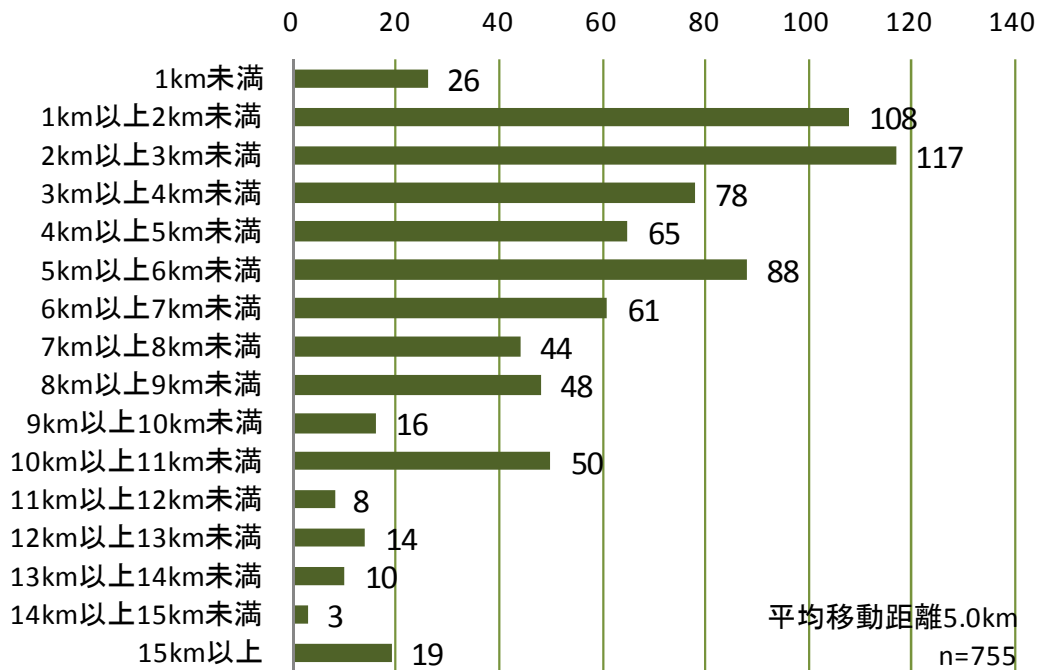
■ 自転車通学の頻度

自転車通学の割合は90%近くを占めています。



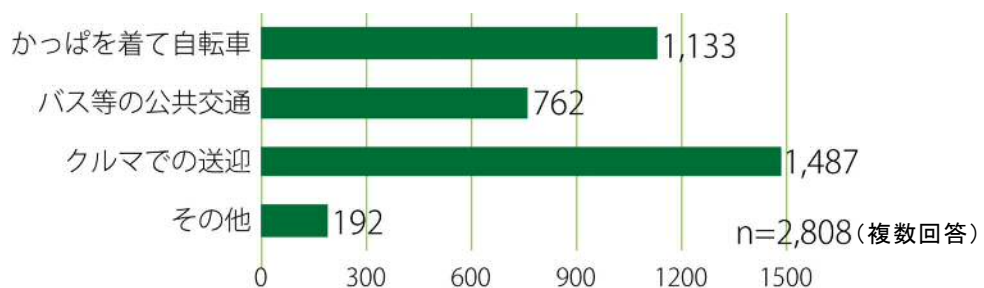
■ 自転車に乗っている距離

自転車での通学距離をみると、2km以上3km未満が最も多く、1km以上2km未満が続いており、平均通学距離は5.0kmとなっている。



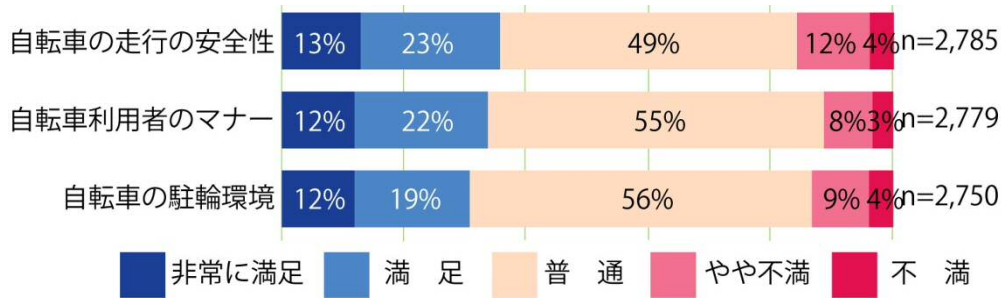
■ 雨天時の通学手段

雨天時の交通手段をみると、クルマでの送迎が最も多く、かっぱを着て自転車がそれに続いている。



■ 自転車利用環境の満足度

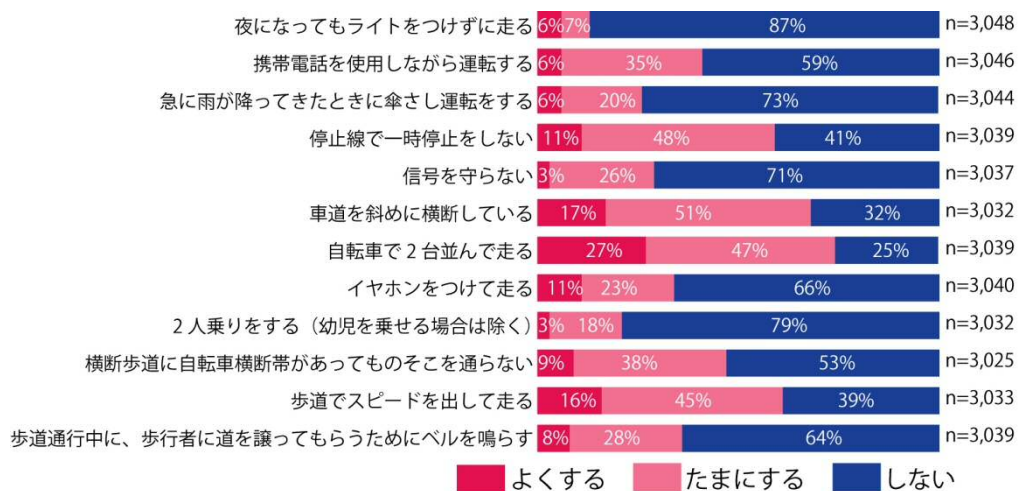
自転車の走行の安全性、マナーの遵守、駐輪環境について、満足、やや満足を合わせると30%程度、不満、やや不満を合わせると10%程度となっており、現状ではそれ程不満は高くないといえる。



■ 違反行為の有無

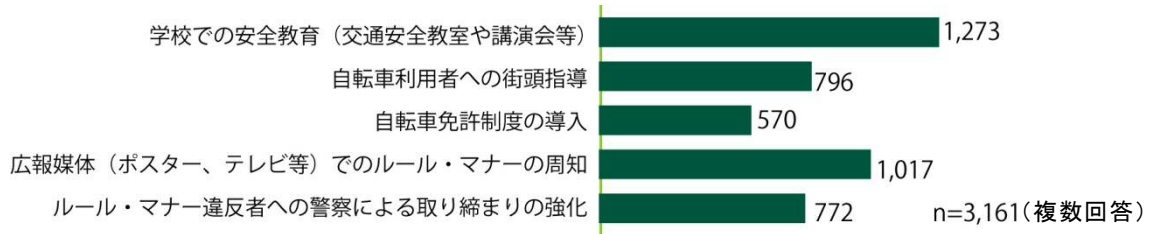
半数以上がよくする、たまにすると回答し、ルールの遵守率が低いのは、一時停止、斜め横断、自転車での並走、歩道でのスピードを出した走行となっている。

一方で、違反をすると回答したのが20%以下のものは、無灯火、2人乗りとなっている。

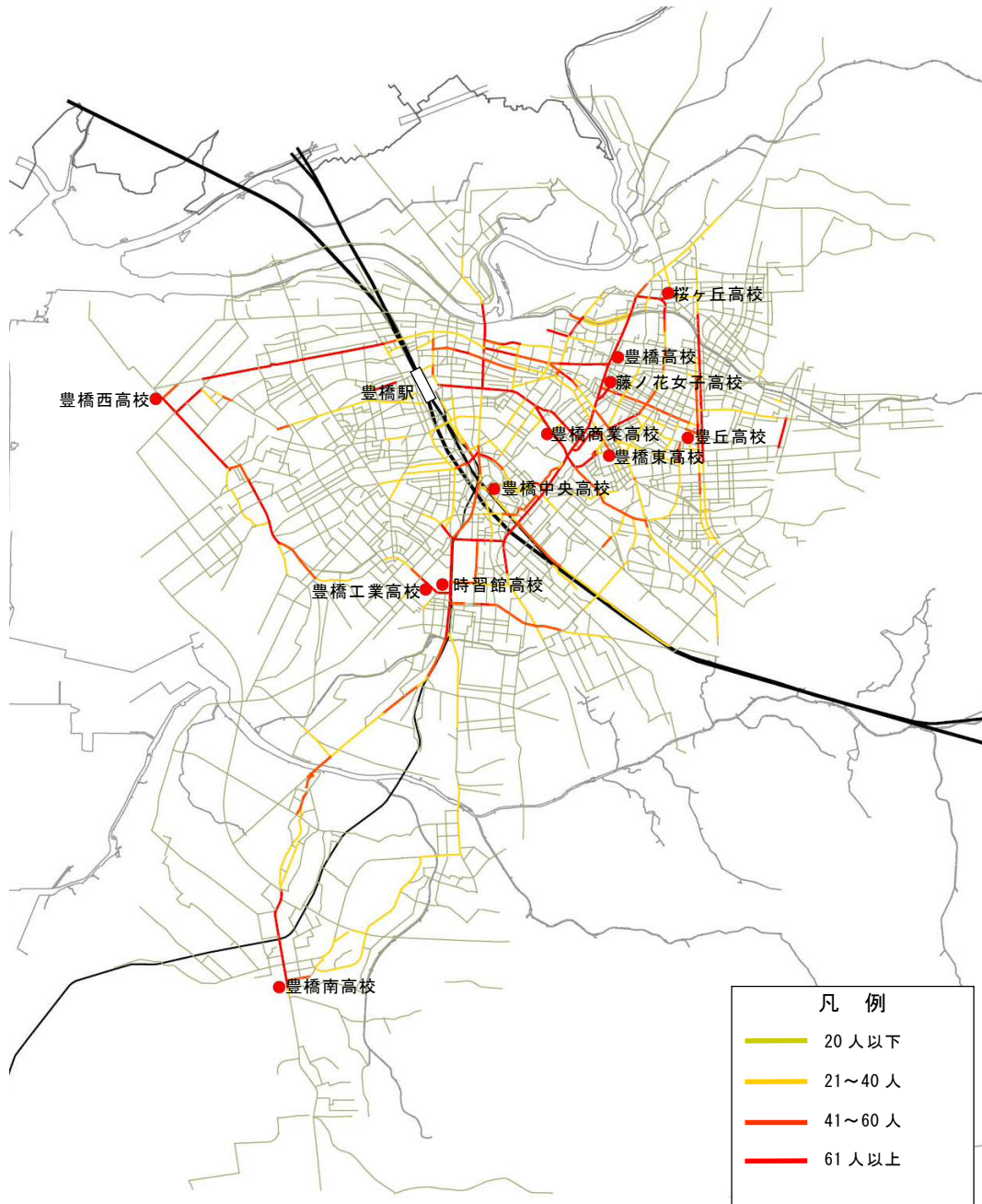


■ 自転車利用のルールを順守し、マナーを向上させるために、有効だと思う方法・方策

学校での安全教育が最も多く、広報媒体でのルール・マナーの周知が続いています。










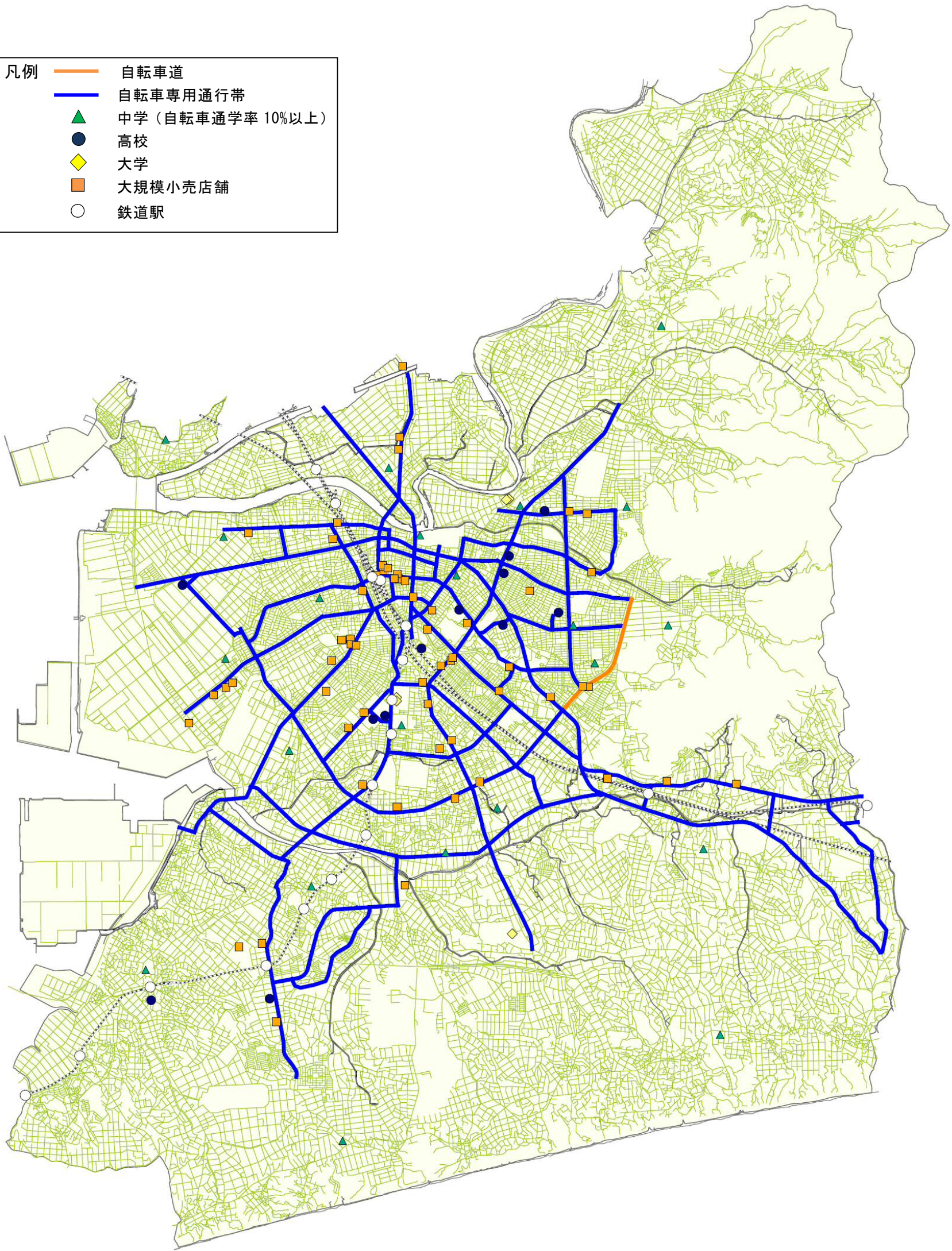
■ 高校生の通学ルート



参考 6 自転車ネットワーク路線図

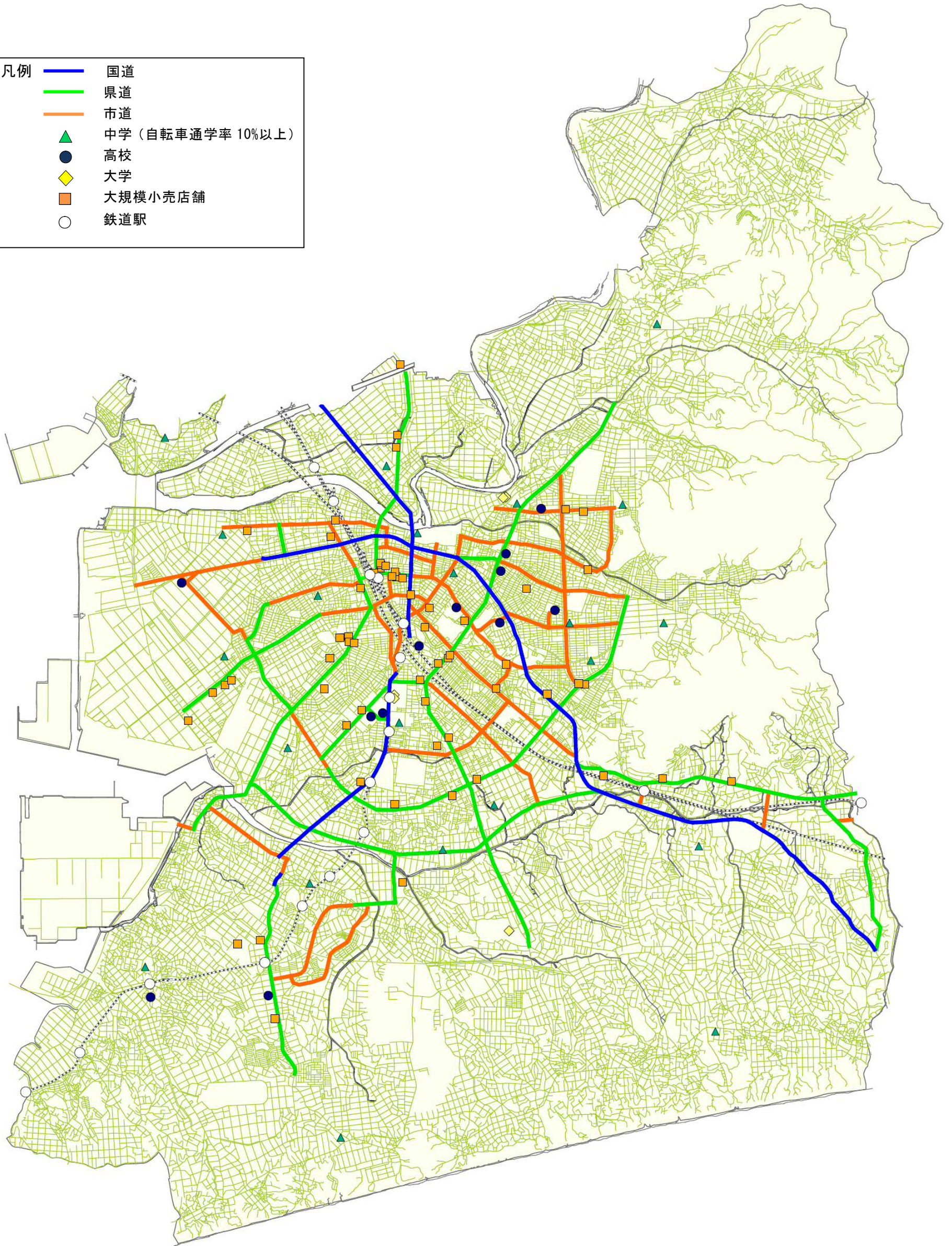
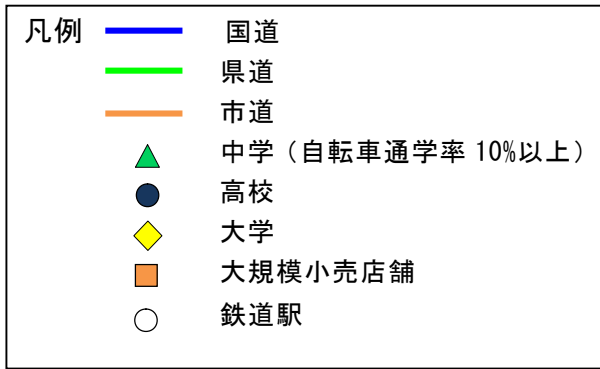
■自転車ネットワーク路線（整備形態別）

凡例	
	自転車道
	自転車専用通行帯
	中学（自転車通学率 10%以上）
	高校
	大学
	大規模小売店舗
	鉄道駅











自転車ネットワーク路線延長 149km
 自転車道 3km 自転車専用通行帯 146km

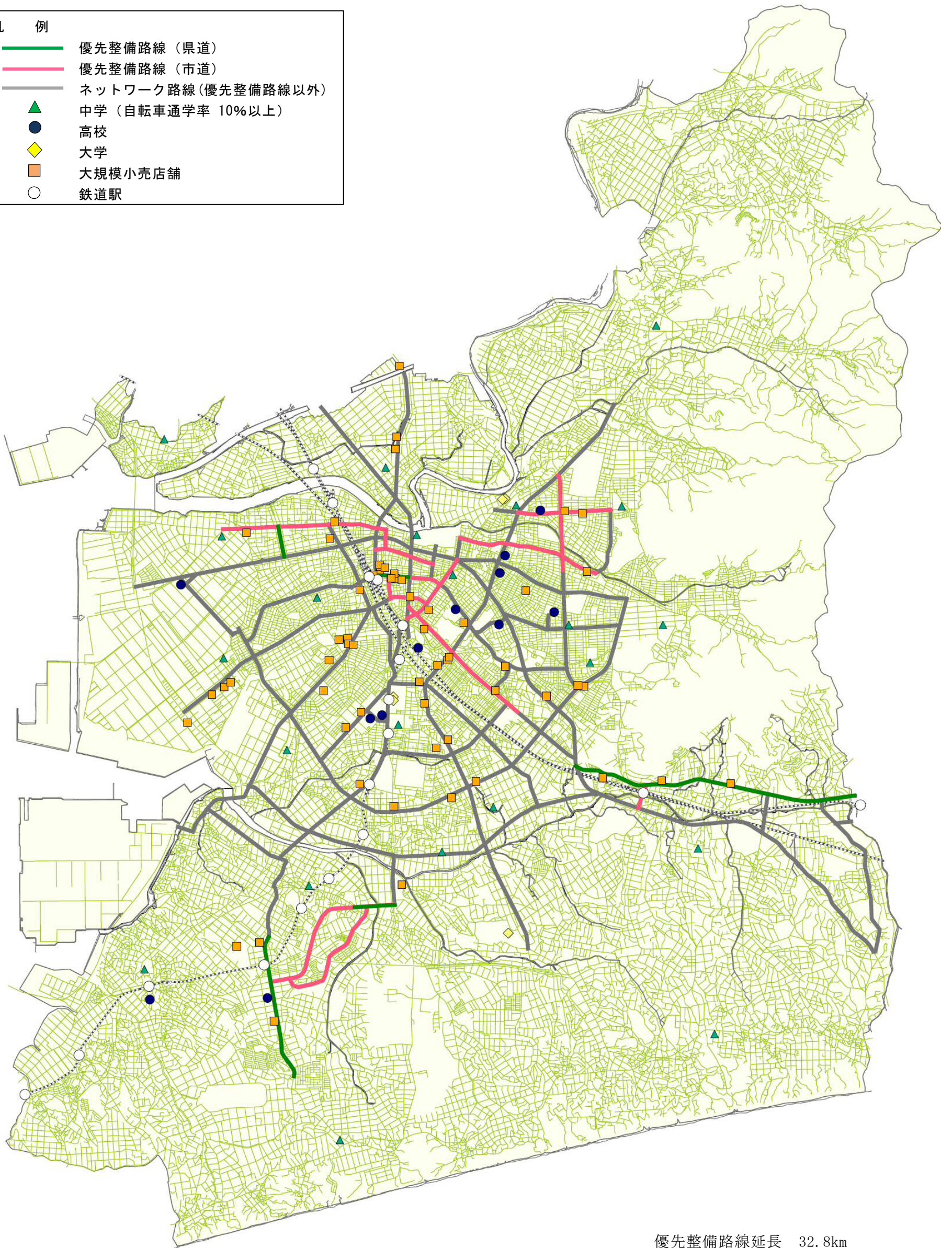
■自転車ネットワーク路線（道路種別）



自転車ネットワーク路線延長 149km
 国道 25km 県道 63km 市道 61km

■優先整備路線

凡 例	
	優先整備路線（県道）
	優先整備路線（市道）
	ネットワーク路線（優先整備路線以外）
	中学（自転車通学率 10%以上）
	高校
	大学
	大規模小売店舗
	鉄道駅



優先整備路線延長 32.8km
 県道 10.2km、市道 22.6km

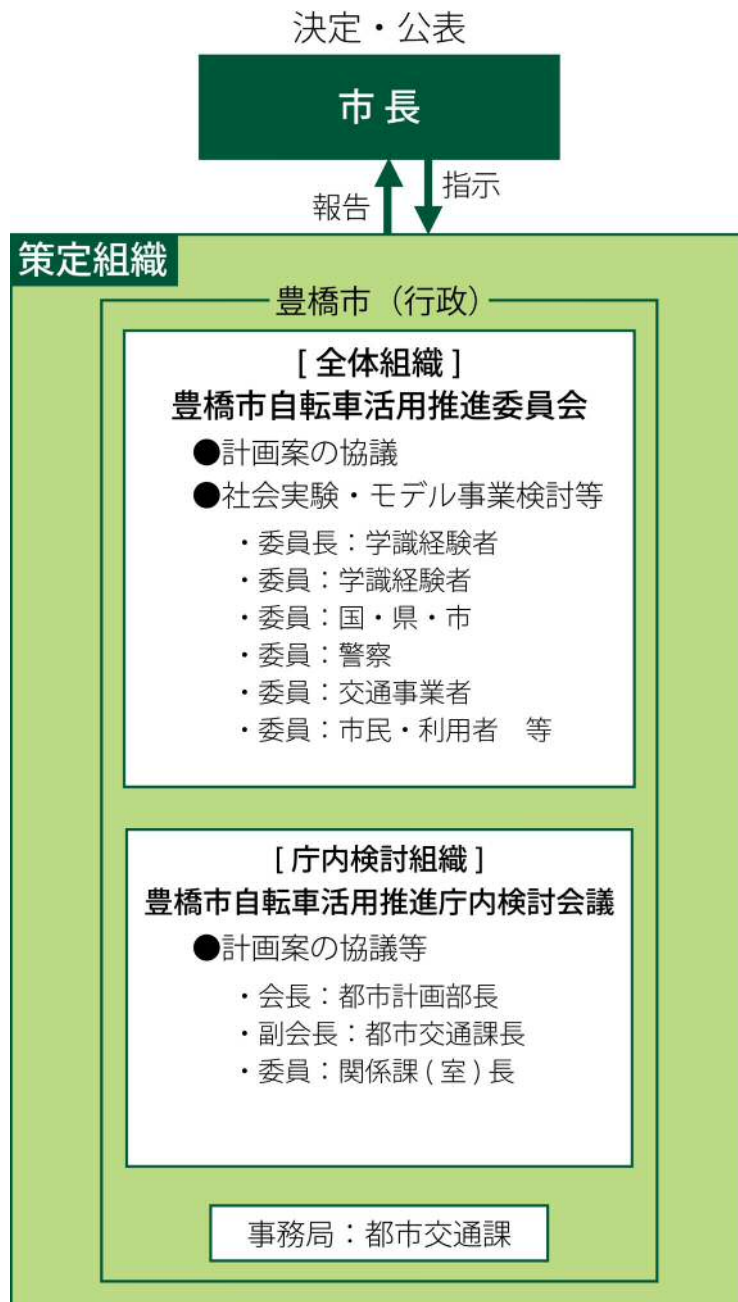
参考 7. 策定の経緯

■ 会議等の開催経緯

平成 24 年度	H24.7.20	第 1 回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議	
	H24.7.27	第 1 回	豊橋市自転車活用推進委員会	
	H24.8		自転車利用に関する市民アンケート調査	
	H24.9		自転車利用に関する高校生アンケート調査	
	H24.9.26	第 2 回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議	
	H24.10.9	第 2 回	豊橋市自転車活用推進委員会	
	H24.11.22	第 3 回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議	
	H24.12.11	第 3 回	豊橋市自転車活用推進委員会	
	H25.2.14		豊橋市議会 建設消防委員会	
	H25.2.15	第 4 回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議	
	H25.2.26	第 4 回	豊橋市自転車活用推進委員会	
	平成 25 年度	H25.6.26	第 1 回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議
		H25.7.4	第 1 回	豊橋市自転車活用推進委員会
		H25.9.25	第 2 回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議
H25.10.3		第 2 回	豊橋市自転車活用推進委員会	
H25.11			自転車通行空間確保社会実験	
H25.12.6		第 3 回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議	
H25.12.16		第 3 回	豊橋市自転車活用推進委員会	
H26.1.9		第 4 回	豊橋市自転車活用推進庁内検討会議	
H26.1.14		第 4 回	豊橋市自転車活用推進委員会	
H26.2.12			豊橋市議会 建設消防委員会	
H26.2~3		パブリックコメント		

豊橋市自転車活用推進計画策定

■ 策定体制図



■ 豊橋市自転車活用推進委員会 委員名簿（平成 24 年度）

※敬称略

役 職	職名等	氏名
委員長	豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授	廣 畠 康 裕
副委員長	㈱三井住友トラスト基礎研究所 研究理事 麗澤大学経済学部客員教授	古 倉 宗 治
委 員	中部地方整備局名古屋国道事務所長	岩 崎 信 義
委 員	愛知県東三河建設事務所企画調整監	大 嶽 弘 次
委 員	愛知県豊橋警察署交通課長	小 田 聡
委 員	豊橋鉄道㈱鉄道部運輸営業課長	長 田 昭 人
委 員	豊鉄バス㈱取締役営業企画部長	富 安 隆 徳
委 員	豊橋商工会議所青年部	金 田 文 子
委 員	豊橋市自治連合会常任理事	長 阪 保
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	東三河南地区公立高等学校長会代表	竹 下 裕 隆
委 員	私立高等学校長会代表	高 倉 宣 夫
委 員	豊橋市立小中学校長会代表	竹 内 輝
委 員	豊橋市副市長	有 安 敬
委 員	豊橋市建設部長	小久保 通禮

■ 豊橋市自転車活用推進委員会 委員名簿（平成 25 年度）

※敬称略

役 職	職名等	氏名
委員長	豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授	廣 畠 康 裕
副委員長	㈱三井住友トラスト基礎研究所 研究理事 麗澤大学経済学部客員教授	古 倉 宗 治
委 員	中部地方整備局名古屋国道事務所長	板 倉 信 一 郎
委 員	愛知県東三河建設事務所企画調整監	大 谷 光 司
委 員	愛知県豊橋警察署交通課長	小 田 聡
委 員	豊橋鉄道㈱鉄道部運輸営業課長	長 田 昭 人
委 員	豊鉄バス㈱取締役営業企画部長	藤 田 信 彰
委 員	豊橋商工会議所青年部企画理事	金 田 文 子
委 員	豊橋市自治連合会理事	長 阪 保
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豊橋支部長	高 野 守 夫
委 員	東三河南地区公立高等学校長会代表	藤 原 照 明
委 員	私立高等学校長会代表	高 倉 宣 夫
委 員	豊橋市立小中学校長会代表	竹 内 輝
委 員	豊橋市副市長	有 安 敬
委 員	豊橋市建設部長	小久保 通禮

■ 豊橋市自転車活用推進庁内検討会議 委員名簿（平成 24 年度）

※敬称略

役 職	職 名 等	氏 名
会 長	豊橋市都市計画部長	西郷 敦司
副会長	豊橋市都市計画部都市交通課長	齋藤 誠一
委 員	豊橋市企画部政策企画課長	広田 哲明
委 員	豊橋市文化市民部安全生活課長	若見 義郎
委 員	豊橋市健康部健康増進課長	鈴木 美幸
委 員	豊橋市環境部環境政策課長	大竹 英文
委 員	豊橋市環境部温暖化対策推進室長	神藤 義裕
委 員	豊橋市産業部産業政策課長	加藤 修一
委 員	豊橋市産業部まちなか活性課長	稲葉 俊穂
委 員	豊橋市建設部土木管理課長	山内 康孝
委 員	豊橋市建設部道路維持課長	大場 義之
委 員	豊橋市建設部道路建設課長	加藤 明人
委 員	豊橋市都市計画部都市計画課長	山本 晋
委 員	豊橋市教育部学校教育課長	宮崎 正道

■ 豊橋市自転車活用推進庁内検討会議 委員名簿（平成 25 年度）

※敬称略

役 職	職 名 等	氏 名
会 長	豊橋市都市計画部長	西郷 敦司
副会長	豊橋市都市計画部都市交通課長	齋藤 誠一
委 員	豊橋市企画部政策企画課長	稲田 浩三
委 員	豊橋市文化市民部安全生活課長	鈴木 伸彦
委 員	豊橋市健康部健康増進課長	今泉 英子
委 員	豊橋市環境部環境政策課長	大竹 英文
委 員	豊橋市環境部温暖化対策推進室長	神藤 義裕
委 員	豊橋市産業部産業政策課長	黒釜 直樹
委 員	豊橋市産業部まちなか活性課長	稲葉 俊穂
委 員	豊橋市建設部土木管理課長	大塚 哲司
委 員	豊橋市建設部道路維持課長	大場 義之
委 員	豊橋市建設部道路建設課長	山内 康孝
委 員	豊橋市都市計画部都市計画課長	山本 晋
委 員	豊橋市教育部学校教育課長	宮崎 正道