

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

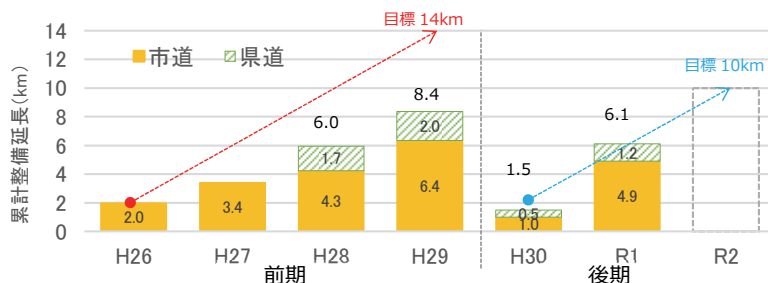
目標設定	評価方法	基準値	現状値
		目標値	
目標3 日常的な自転車利用者を 過半数 にする	自転車利用状況を把握するアンケート調査のうち、自転車を週1日以上利用する割合	35% 平成24年時点	27.7% (令和元年)
		50% (令和2年目標)	

(2) 実施事業の進捗状況と評価

① 通行空間

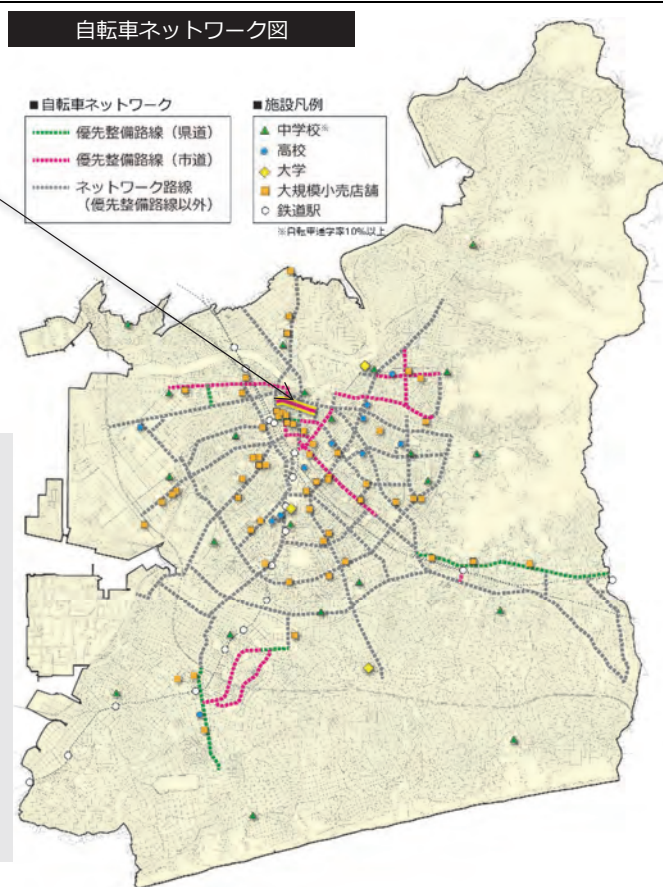
① 目標値の達成状況【自転車ネットワーク路線の整備延長：前期目標 14km、後期目標 10km】

- 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。

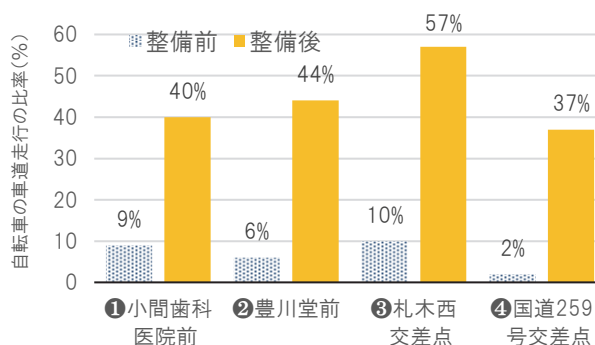


■ 自転車ネットワーク路線及び優先整備路線の選定の考え方

- 「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。



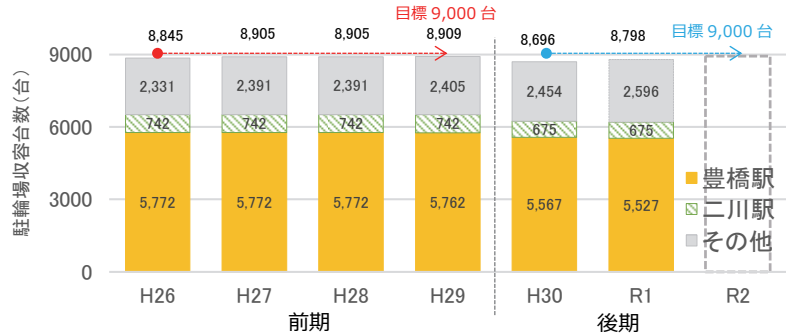
安全・快適な通行空間の形成に向けて、自転車通行環境整備を推進します。

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】

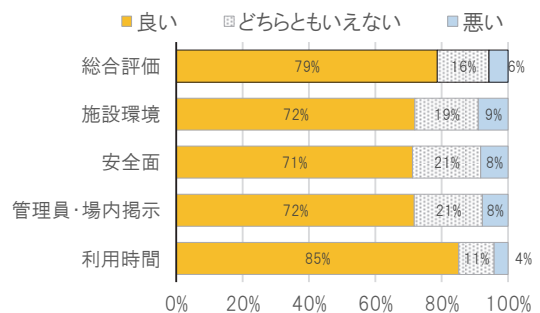
- 交通結節点における駐輪需要に対応するため、駐輪場台数 9,000 台の確保に努めてきましたが、前期 4 年間での実績は 8,909 台でした。
- 令和 2 年までの後期期間内も、9,000 台を目標に、整備を進めました。



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）



出典：指定管理者による利用者アンケート調査（令和元年）

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

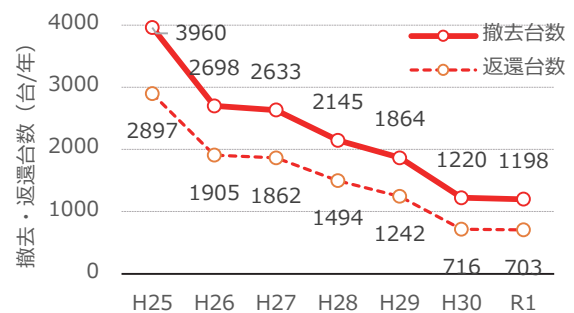


③取り組みによる評価

- 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

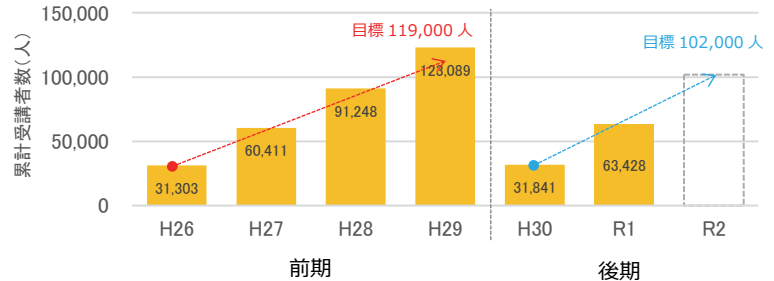


出典：豊橋市統計書（令和元年）

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加入しましょう
(令和元年 10 月 1 日より義務化)
- ④自転車交通安全教育を推進しましょう

平成 26～29 年の交通安全教育受講者数の内訳

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

交通安全教室



③取り組みによる評価

- 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%

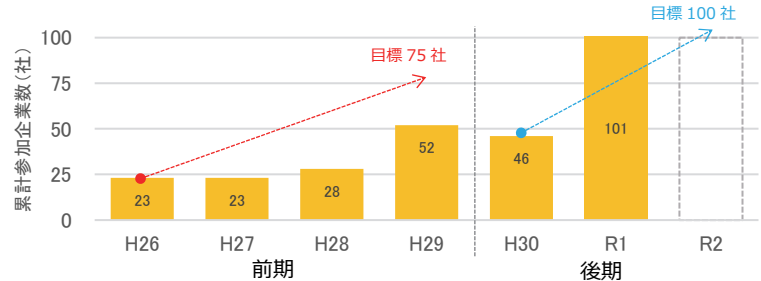
※赤字は、認知度・遵守率が40%未満のもの

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。

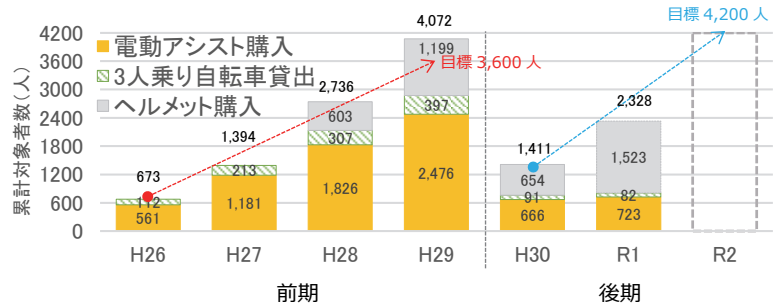
自転車通勤を推進する企業へのヒアリングでは…

- 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

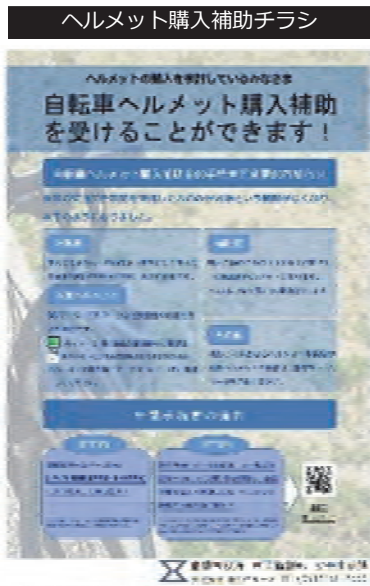
① 目標値の達成状況【自転車に関する補助・貸出を受けた人数：前期目標 3,600 人、後期目標 4,200 人】

- 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】

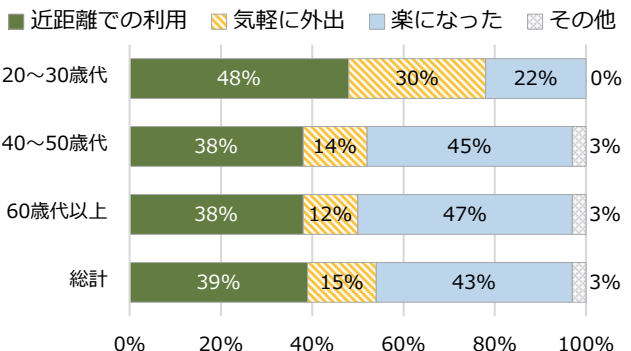
- ・月額1,000円で貸出を実施
- ・電動アシスト付き自転車を貸出

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）

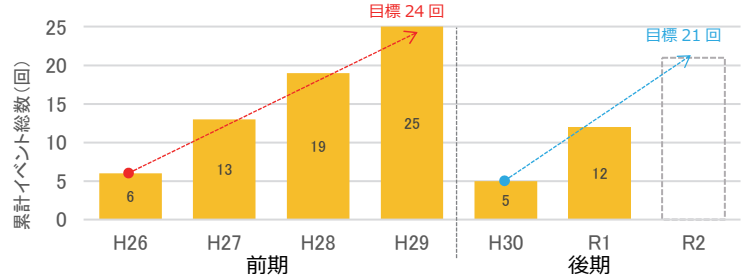


出典：電動アシスト自転車購入補助金利用者アンケート

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スポートの資源である「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。

道の駅「とよはし」での自転車活用の取り組み

サイクルピット



道の駅とよはし発 観光サイクリングマップ



豊橋万場クリテリウム



ええじゃないか豊橋サイクルフェスティバル (ええじゃないか豊橋サイクルフェスティバル実行委員会主催)



市民スポーツ祭【自転車】 (豊橋市体育協会主催)

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、今後のサイクリスポートの場としての魅力づくりにもつながることが期待されます。

イベントに参加したり、サイクリングなどを
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）

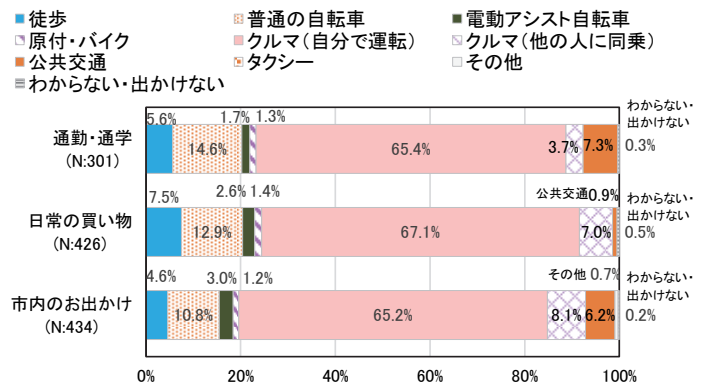
※ 個人票は、世帯票とともに3通同封。1世帯で最大3名の方に回答頂いた。

(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。

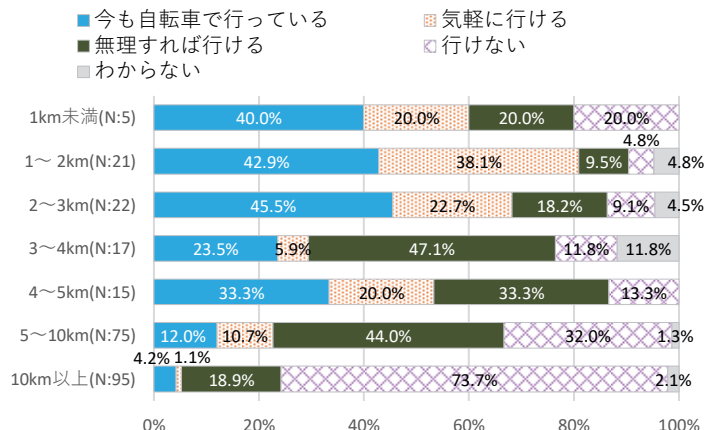
交通目的別の移動手段



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。

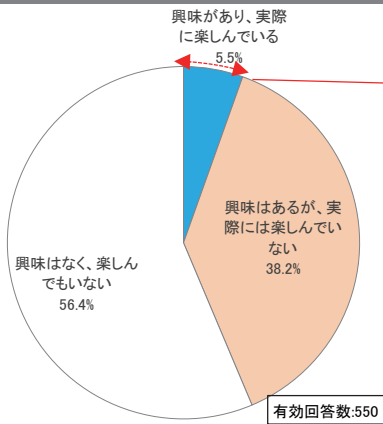
通勤・通学目的での自転車による手段の代替可能性



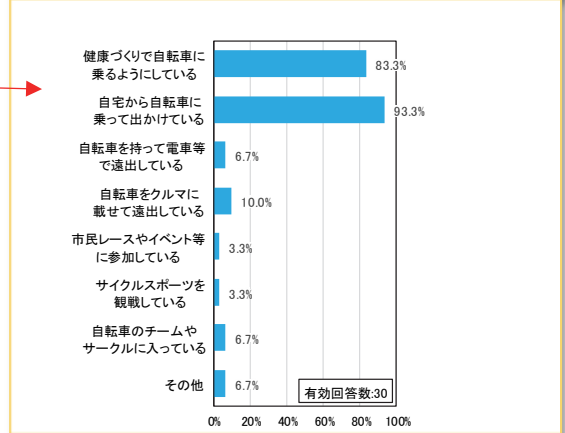
③健康づくりや余暇への自転車利用の潜在的な需要は4割程度ある状況

- 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



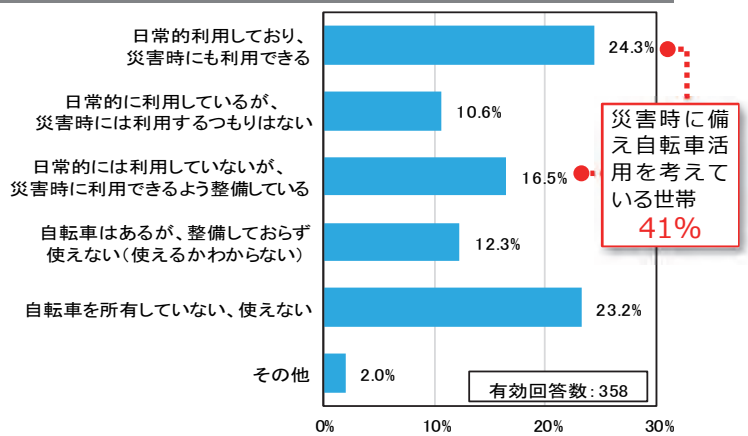
■どのような楽しみ方をしていますか？（複数）



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

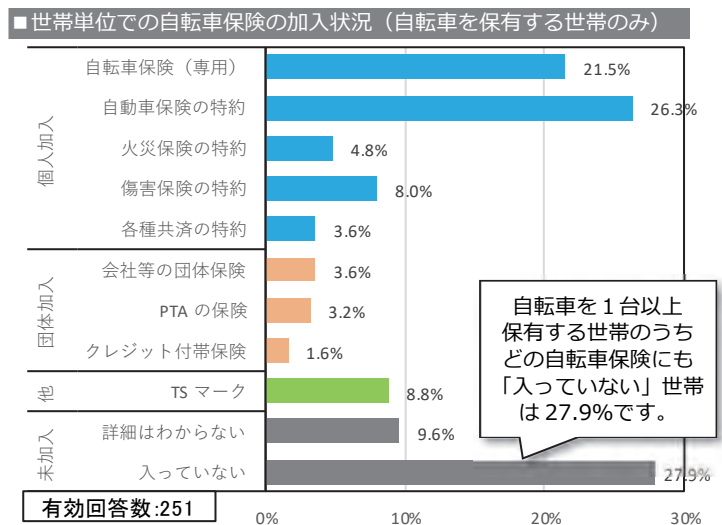
- 道路交通法に示された自転車交通ルールは、8~9割が「知っている」ものの、まだ遵守率は低い状況にあります。
- 家庭での自転車安全教育があまり行われていない状況の中で、「守ってもらう」ことの重要性を伝えることが大切です。

	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

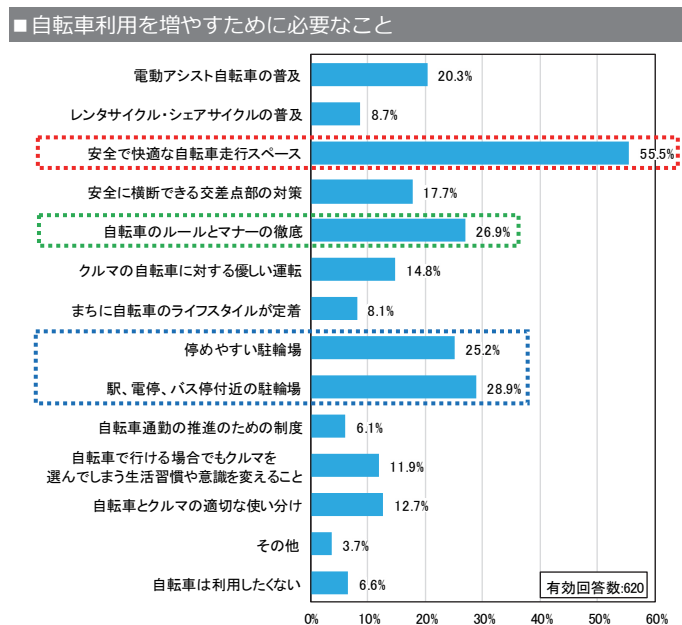
⑥ 自転車損害賠償保険の加入世帯は6割以上の状況

- 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。



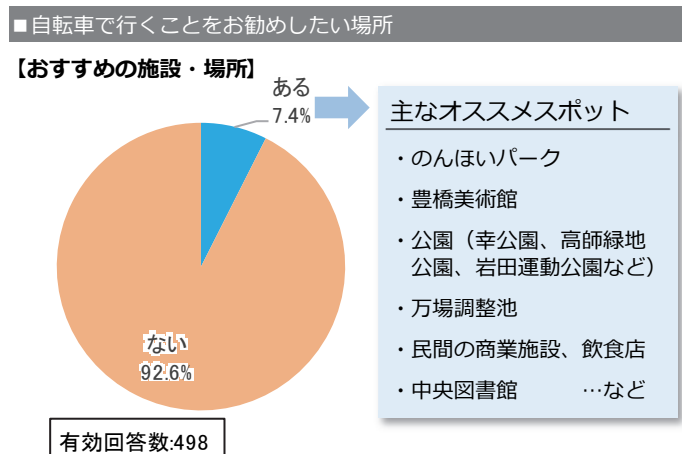
⑦ 通行空間、駐輪環境、安全教育のさらなる推進に期待

- 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。



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

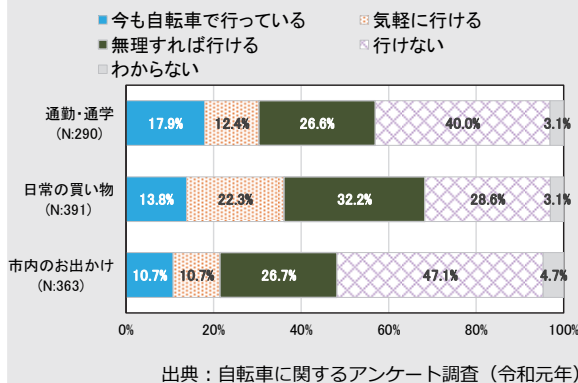
- 県内の都市の人口に対する免許保有者割合では、全年齢層で第3位ですが、16~24歳の若い世代に限ると豊田市に次いで、第2位。
- 本市は、若い世代が自家用車に移行しやすいという特徴がある。

	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

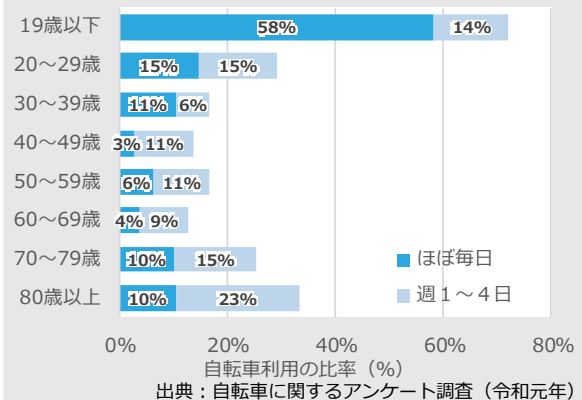
③自家用車の移動のほとんどは自転車には代えられないと認識

- 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。



④自動車運転できる年齢になると自転車を利用しなくなる傾向

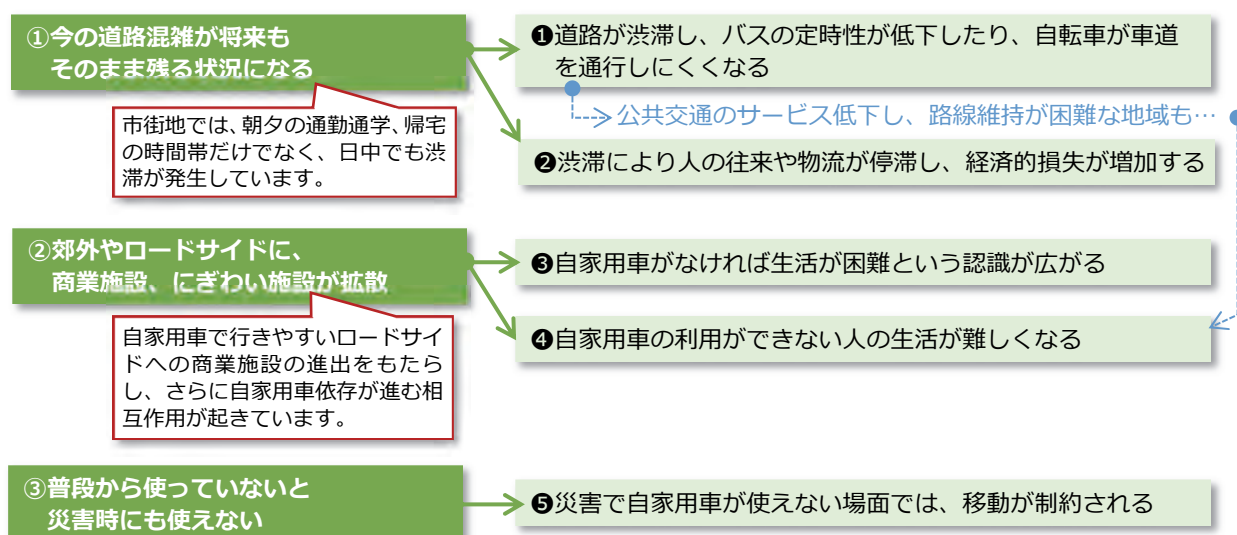
- 年齢層別自転車利用率では、免許取得が増える20歳以上を境に自転車利用が低くなる。



② 将来の懸念

【想定される未来】 将来このままだと・・・

- 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

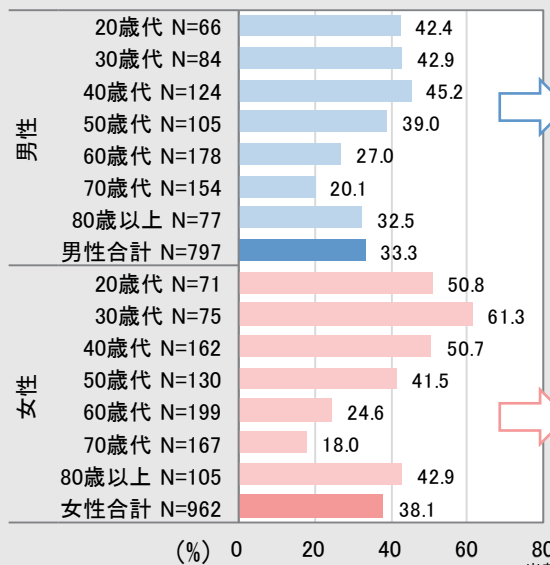
①現状

- 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

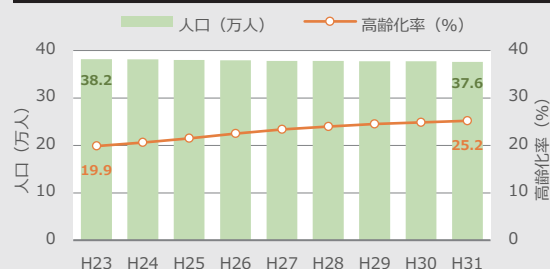
出典：平成28年度健康づくりに関するアンケート

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

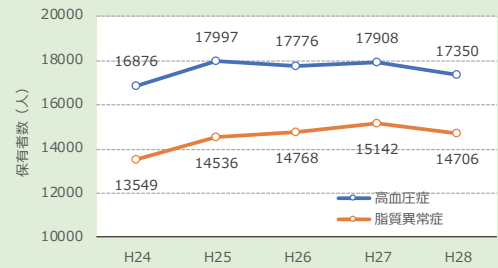
【想定される未来】 将来このままだと・・・

- 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

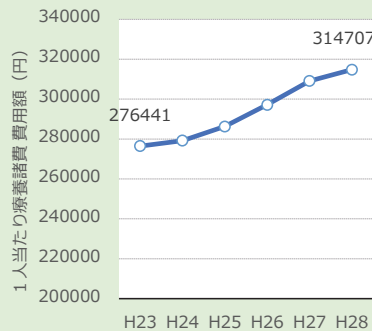


出典：豊橋市国民健康保険 保健事業実施計画（平成 30～35 年度）

② 市財政に占める医療費負担が増加する

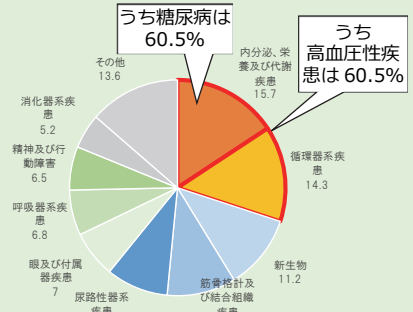
- 本市では1人当たりの医療費負担は年々増加しています。
- 自転車の活用を含めて日常的な運動を促進し、糖尿病、高血圧症などの発病率を抑えるなどの取り組みを進めることで、結果的に医療費の抑制につながる可能性があります。

療養諸費の1人当たり額の推移



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）

外来医療費割合（H29.5 診療分）



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

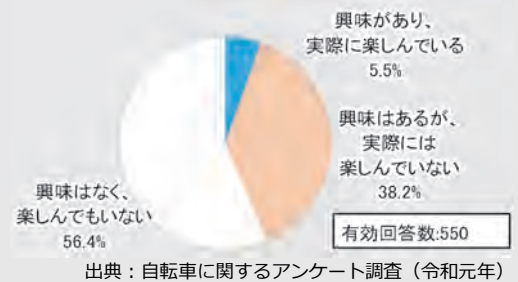
課題③ サイクリングなどで自転車を楽しむ人はまだ少ない状況

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

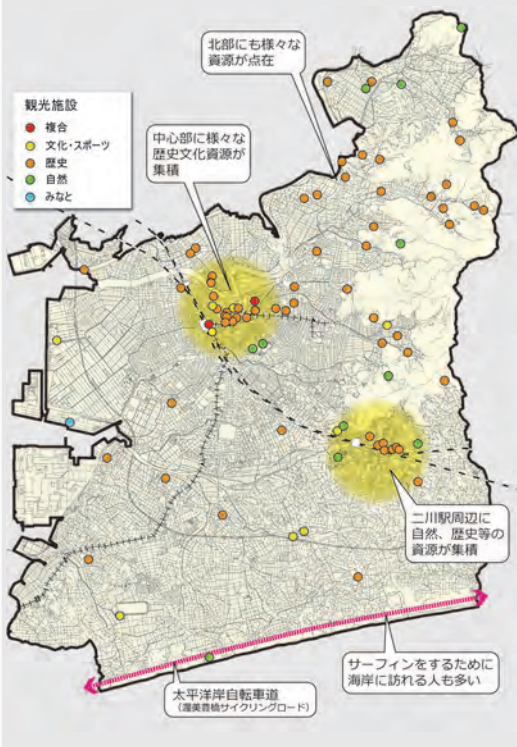
- 市民アンケートで「健康づくりや余暇の楽しみのために自転車を利用すること」の興味や実施状況を聞いています。
- 興味はあっても実際には楽しめていない潜在的需要が38%となっています。



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に比べると魅力度が低くなる可能性があります。
- このままだと、本市は自転車を使った余暇の「行先」としてではなく、他の行先への単なる「通過点」として認知されたり、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懸念されます。

サイクリングのおすすめスポットが少ない

「豊橋」が余暇の「行先」ではなく「通過点」となる

周辺地域を訪れても「豊橋」に立ち寄ることがない

都市イメージ、地域活力の低下

③ 【自転車を活用】するメリットと活用に向けて必要な事柄

- 本市には吉田城や二川宿など歴史・文化的な名所、道の駅「とよはし」、豊かな自然、路面電車、田園風景など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、すらりとしたなどさまざまな「良い」意味があります。周りの人から見てかっこ良く、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「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。

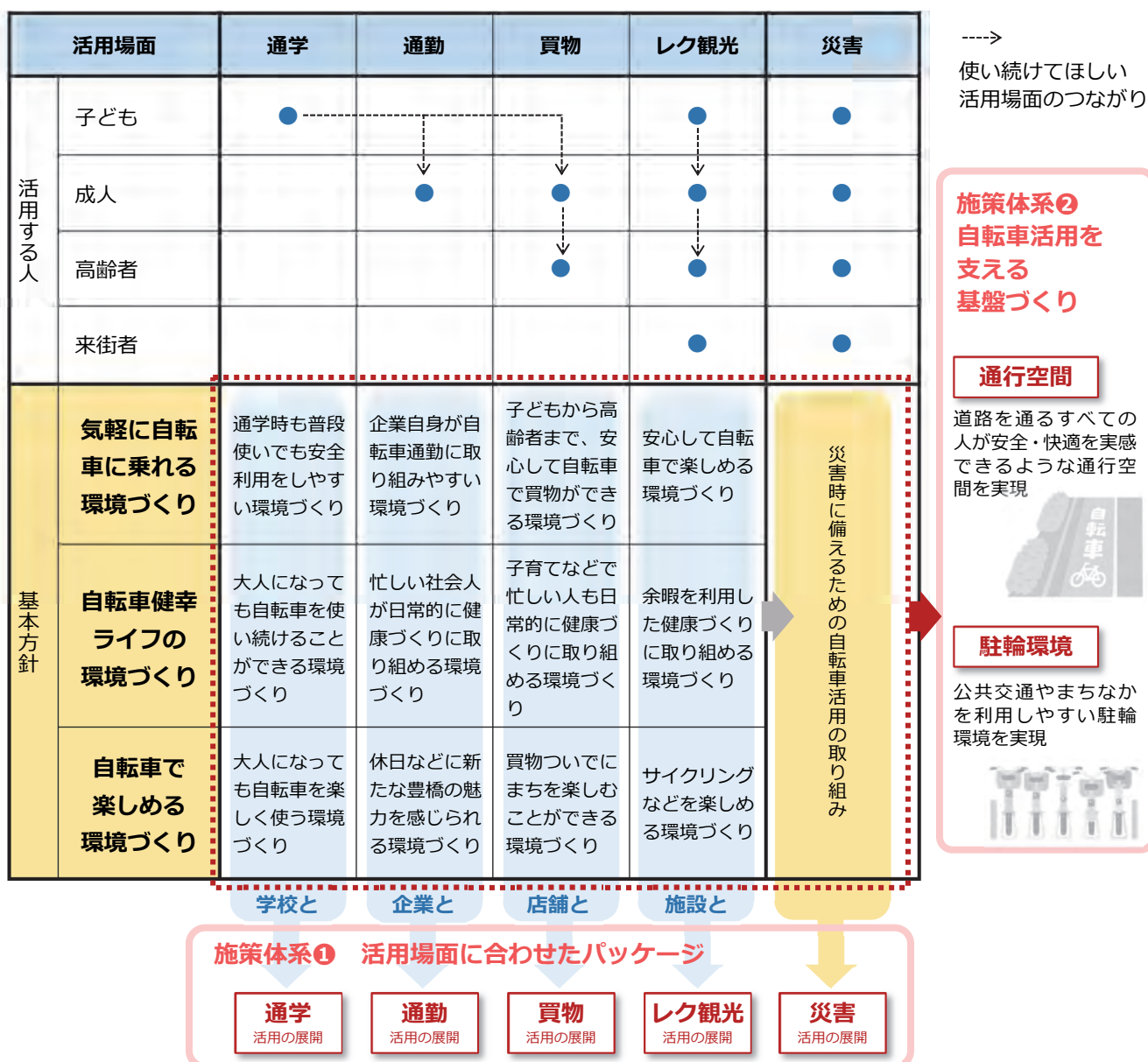
日常的な利用を進めながら、非日常での活用を楽しんだり、変事に備える環境づくりを進めま

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

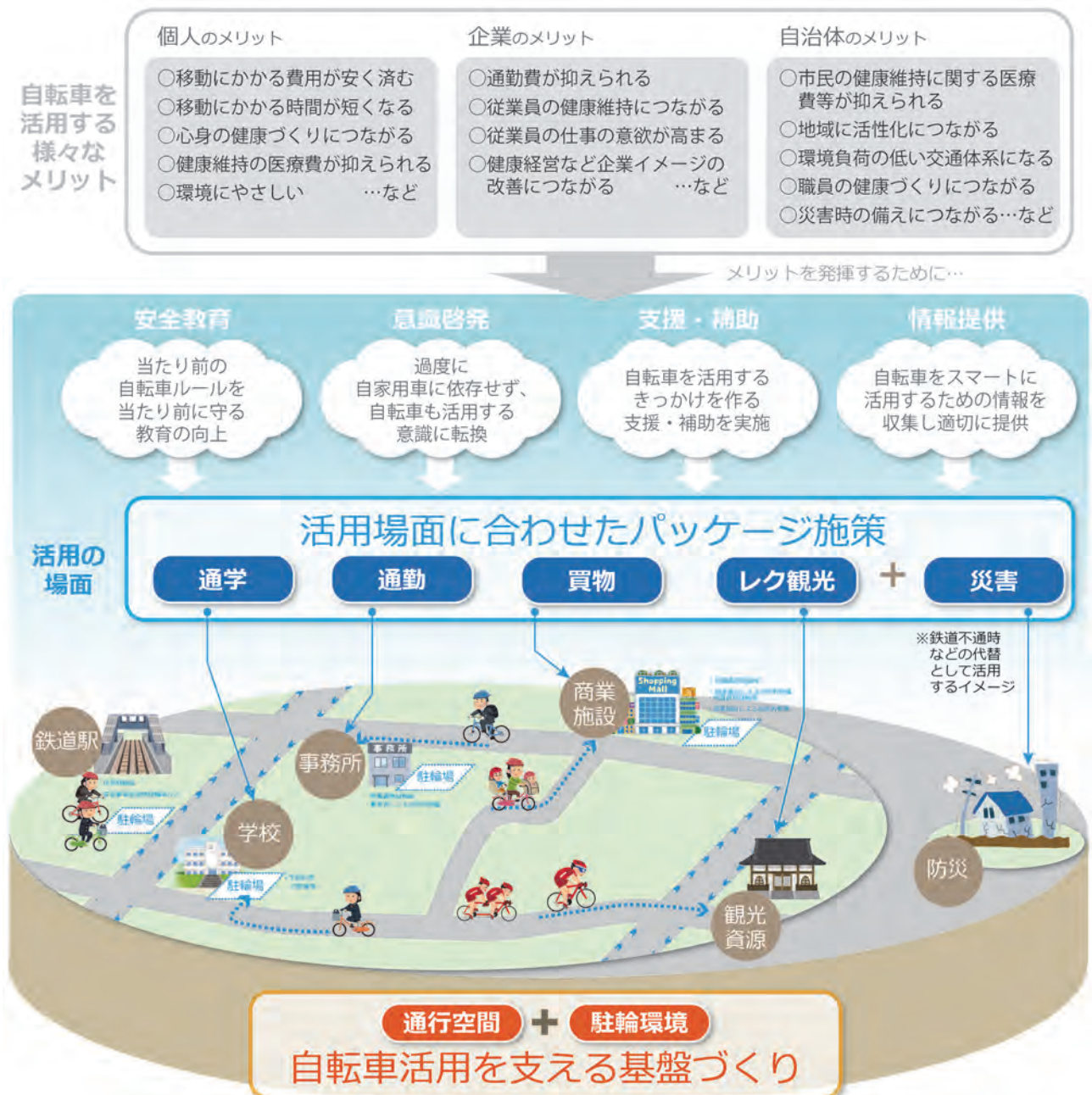
- 本計画では、一人ひとりの移動の【活用場面】に対して、これまで過度に自家用車に依存していた移動を見直し、適切に自転車を選択できるよう、環境を整えていくため、3つの方針に基づき取り組みを進めるものです。
- 自転車活用の5つの【場面】と、3つの【基本方針】の関係を整理すると、それぞれの活用場面は方針を横断的にまたぐ形となります。
- そのため、自転車活用の【活用場面】に合わせた施策については、「活用場面に合わせたパッケージ」の施策として整理するものとし、「安全教育」や「意識啓発」、自転車活用の「支援・補助」「情報提供」の視点から施策を展開していきます。
- 一方で、自転車活用の基盤となる、自転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括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

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

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)