

3. 実施すべき施策

施策 1-1. 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進

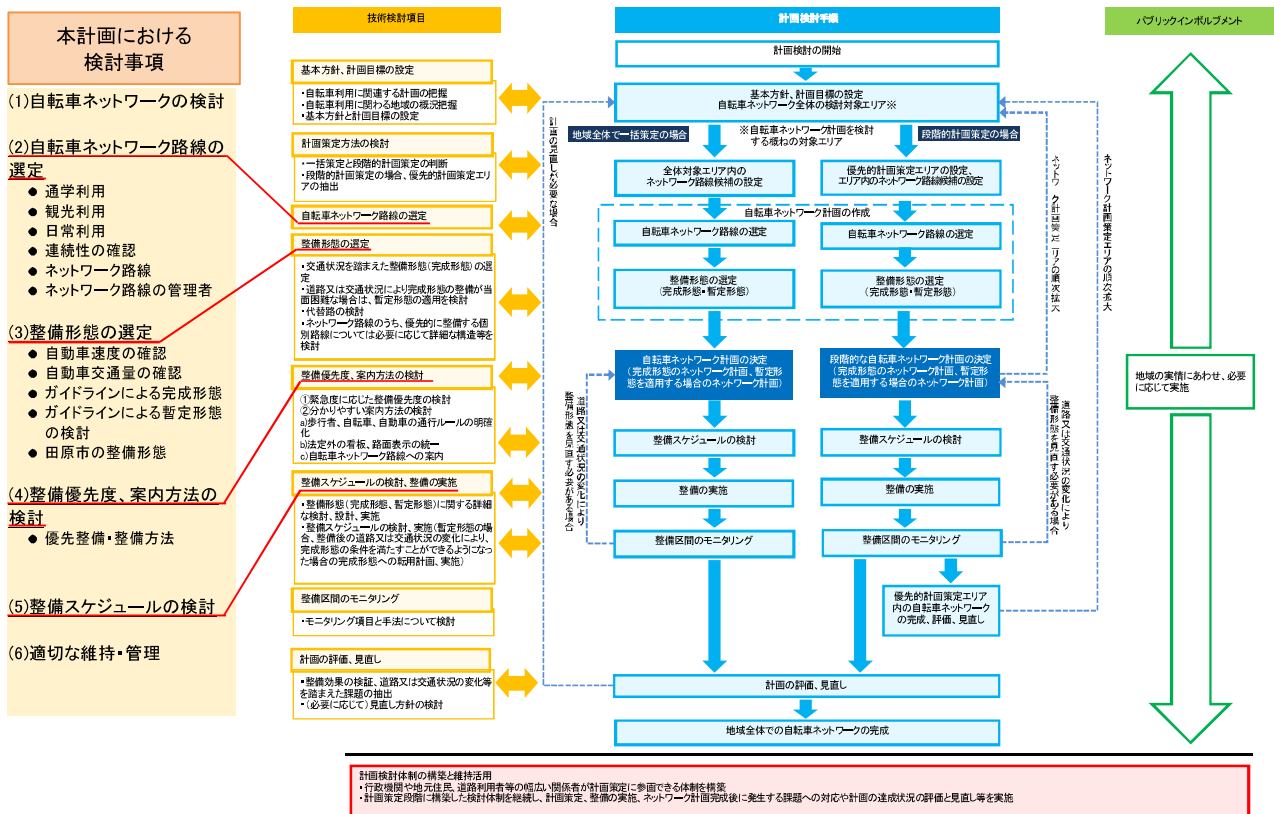
自転車ネットワーク計画を作成し、国や県と連携し自転車通行空間の整備を推進します。

措置① 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進
自転車ネットワーク計画を作成し、国や県と連携し自転車通行空間の整備を推進します。
<取組> 【新規】 ・自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進

(1) 自転車ネットワークの検討

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局・警察庁交通局)(以後ガイドラインとする)において、計画策定フローが示されています。

本推進計画においては以下の(2)から(6)までの項目について検討します。



自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの全体フロー

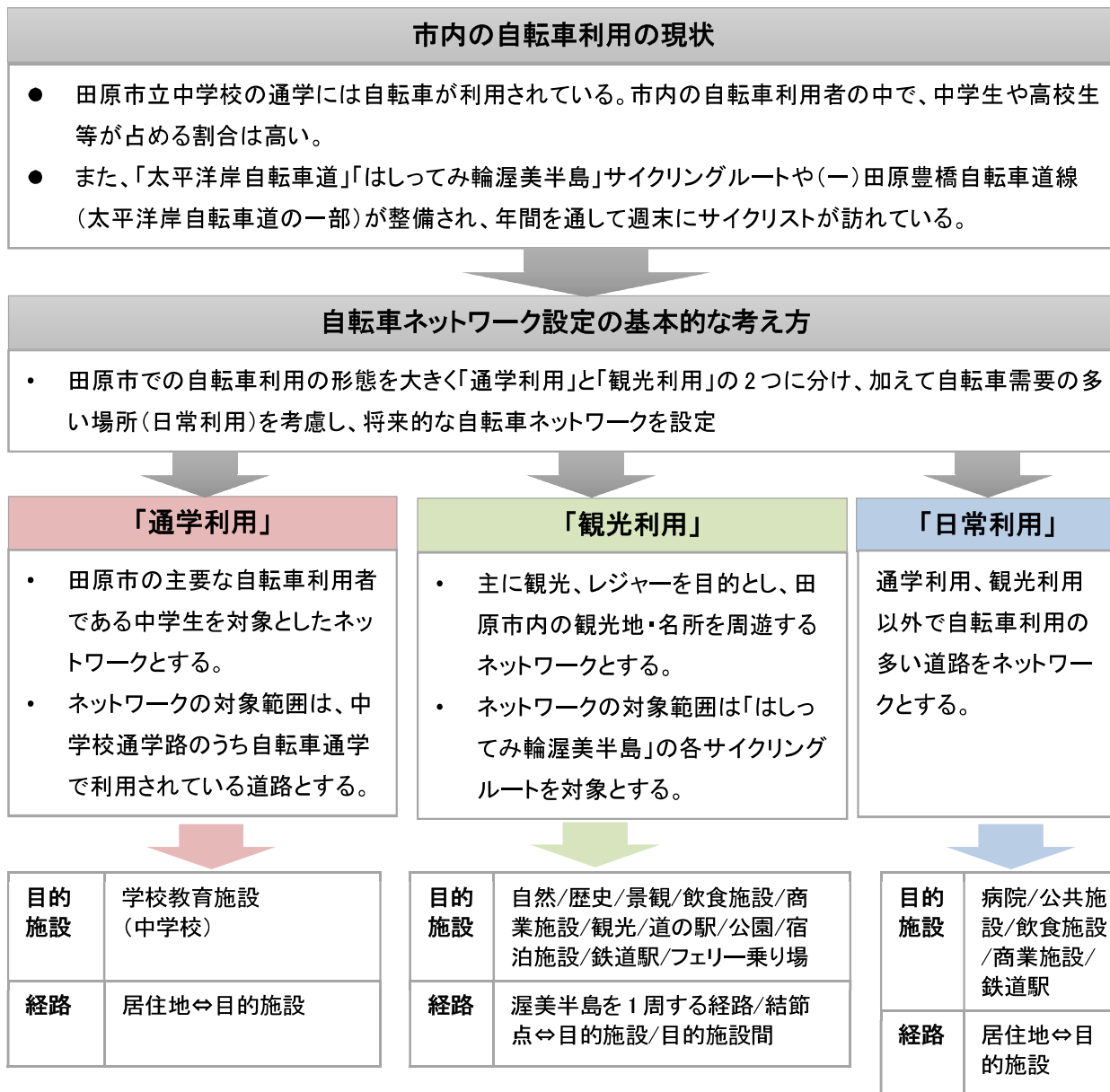
(「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局・警察庁交通局)に加筆)

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線設定の基本的な考え方を以下に示します。

この考え方に基づき、次ページより、候補路線（案）を選定します。

自転車ネットワーク設定の基本的な考え方



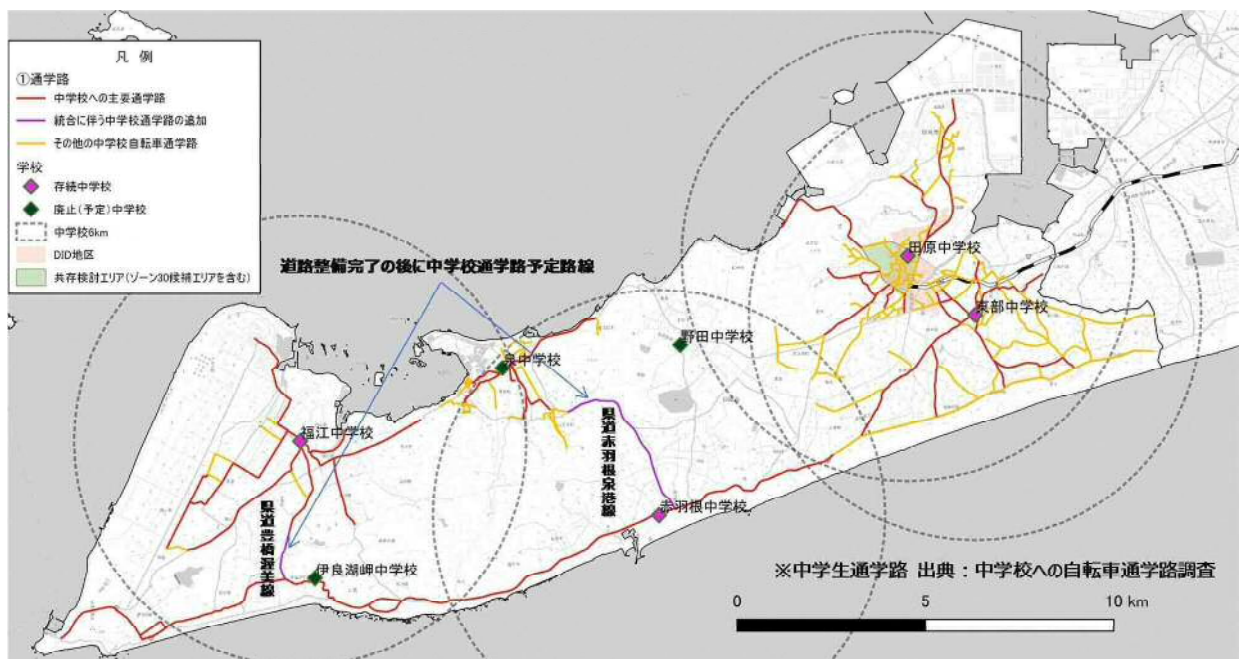
(田原市道路整備プログラム から作成)

① 自転車ネットワークの選定（通学利用）

中学校の自転車通学路は下図の通りとなっております、このうち主要通学路を候補路線とします。

田原市では、4 中学校への再編が進められているため、その進捗に合わせて、ルート追加・削除等の調整が必要となっております。

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
主要中学校自転車通学路	23.9 km	26.8 km	50.7 km	41.5 km	92.1 km
(統合に伴う中学校通学路の追加)	0.0 km	5.3 km	5.3 km	0.7 km	6.0 km
総計	23.9 km	32.1 km	55.9 km	42.2 km	98.1 km
(その他の中学校自転車通学路)	11.9 km	11.1 km	23.1 km	61.0 km	84.1 km



自転車ネットワーク候補路線（案）【中学校通学路】

② 自転車ネットワークの選定（観光利用）

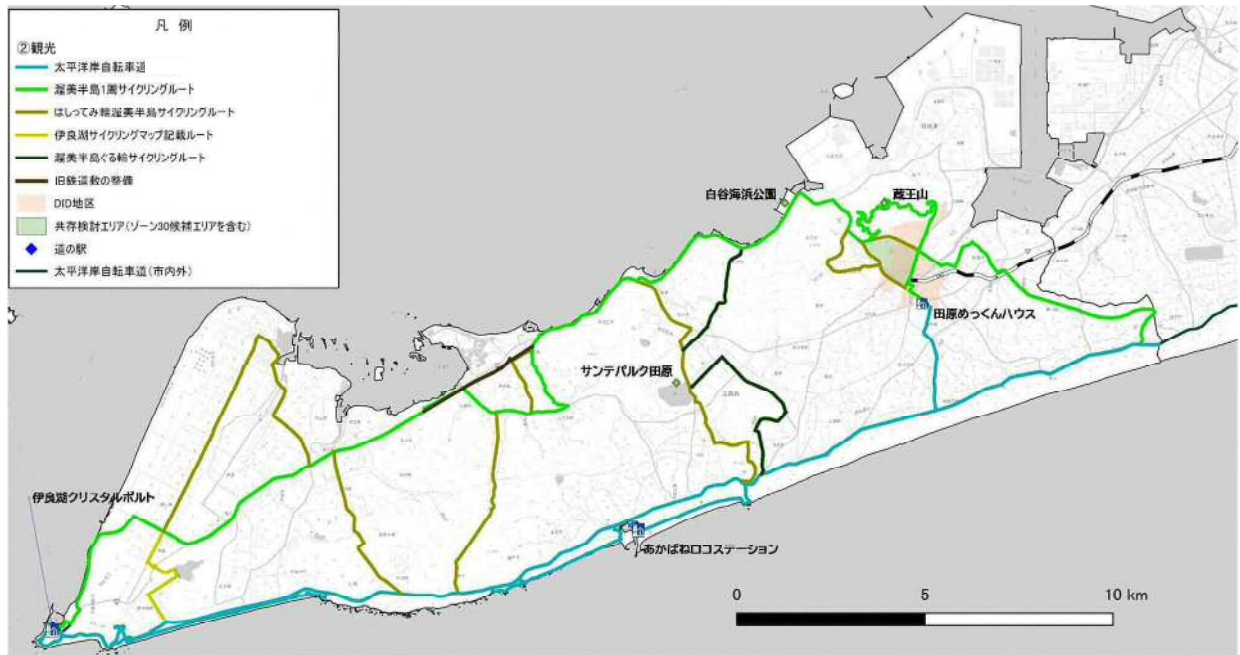
「渥美半島1周サイクリングルート」や「はしってみ輪渥美半島サイクリングルート」等の主な路線は下図の通りとなっています。

「はしってみ輪渥美半島サイクリングルート」は、サイクリングの目的によって、未舗装路や急こう配路にあえて指定されている箇所があります。こういった箇所は、自転車ネットワーク路線としては、候補路線からの除外を行うこととします。

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
太平洋岸自転車道	32.0km	13.4km	45.4km	7.6km	53.0km
渥美半島1周サイクリングルート*	9.7km	26.6km	36.3km	13.1km	49.4km
はしってみ輪渥美半島サイクリングルート*	2.0km	17.0km	19.0km	16.8km	35.8km
伊良湖サイクリングマップ掲載ルート*	0.1km	0.9km	1.0km	2.8km	3.8km
渥美半島ぐる輪サイクリングルート*	0.0km	1.8km	1.8km	7.4km	9.2km
旧鉄道敷の整備*	0.0km	0.0km	0.0km	3.4km	3.4km
総計	43.7km	59.8km	103.5km	51.1km	154.6km

*重複を除いたルート延長となっている。

自転車ネットワーク候補路線（案）【観光利用】



〈参考〉観光要素別延長（重複区間あり）

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
太平洋岸自転車道	32.0 km	13.4 km	45.4 km	7.6 km	53.0 km
渥美半島1周サイクリングルート	27.9 km	38.9 km	66.8 km	17.6 km	84.4 km
はしってみ輪渥美半島サイクリングルート	30.5 km	55.9 km	86.5 km	35.0 km	121.5 km
伊良湖サイクリングマップ掲載ルート	2.0 km	8.8 km	10.8 km	3.7 km	14.4 km
渥美半島ぐる輪サイクリングルート	0.0 km	1.8 km	1.8 km	7.4 km	9.2 km
旧鉄道敷の整備	0.0 km	0.0 km	0.0 km	2.7 km	2.7 km

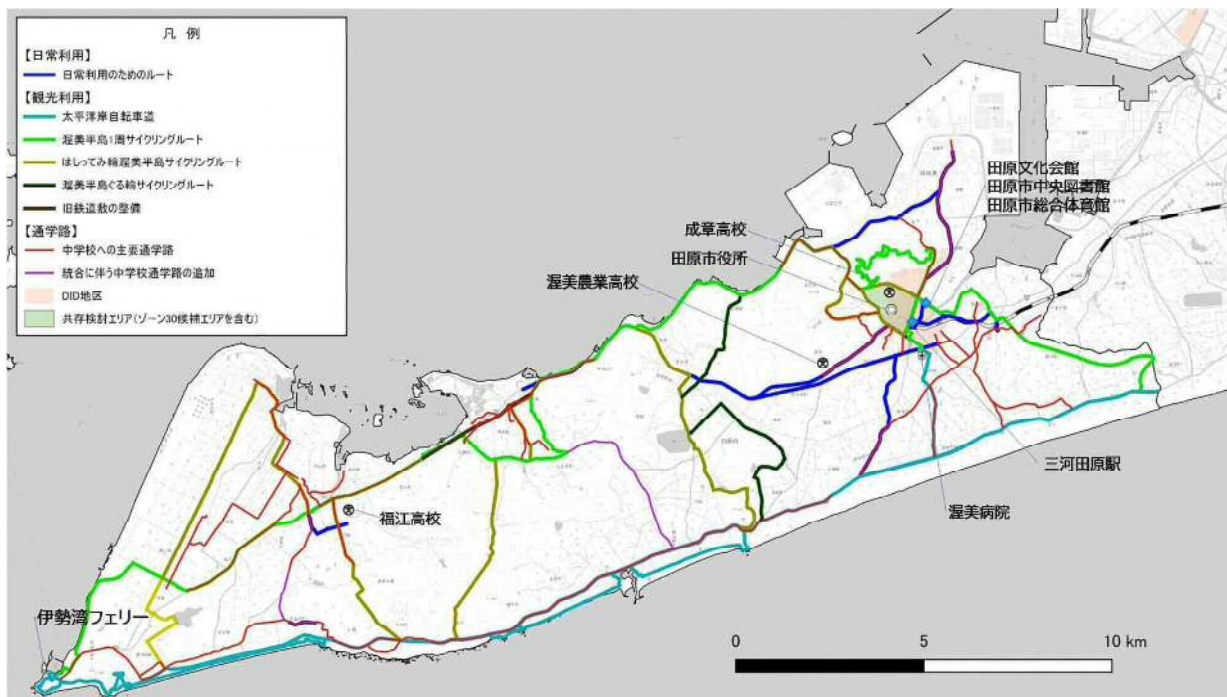
・表の数値は重複したルートを除いた延長

③ 自転車ネットワークの選定（通学利用+観光利用+日常利用）

通学利用と観光利用の候補路線（案）において、市民が日常利用する施設に連絡するルートが確保されていることを確認し、さらに、自転車交通量が日40台以上の路線をルートに追加します。（「共存検討エリア（ゾーン30候補エリアを含む）」をのぞく）。

通学利用と観光利用、日常利用の全ルートは下図の通りとなります。

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
①通学利用	23.9 km	32.1 km	55.9 km	42.2 km	98.1 km
②観光利用	43.7 km	59.8 km	103.5 km	51.1 km	154.6 km
③日常利用のための追加ルート	23.7 km	15.4 km	39.2 km	11.1 km	50.3 km
①～③計（重複区間あるため上記の合計と異なる）	54.1 km	88.5 km	142.6 km	92.6 km	235.2 km



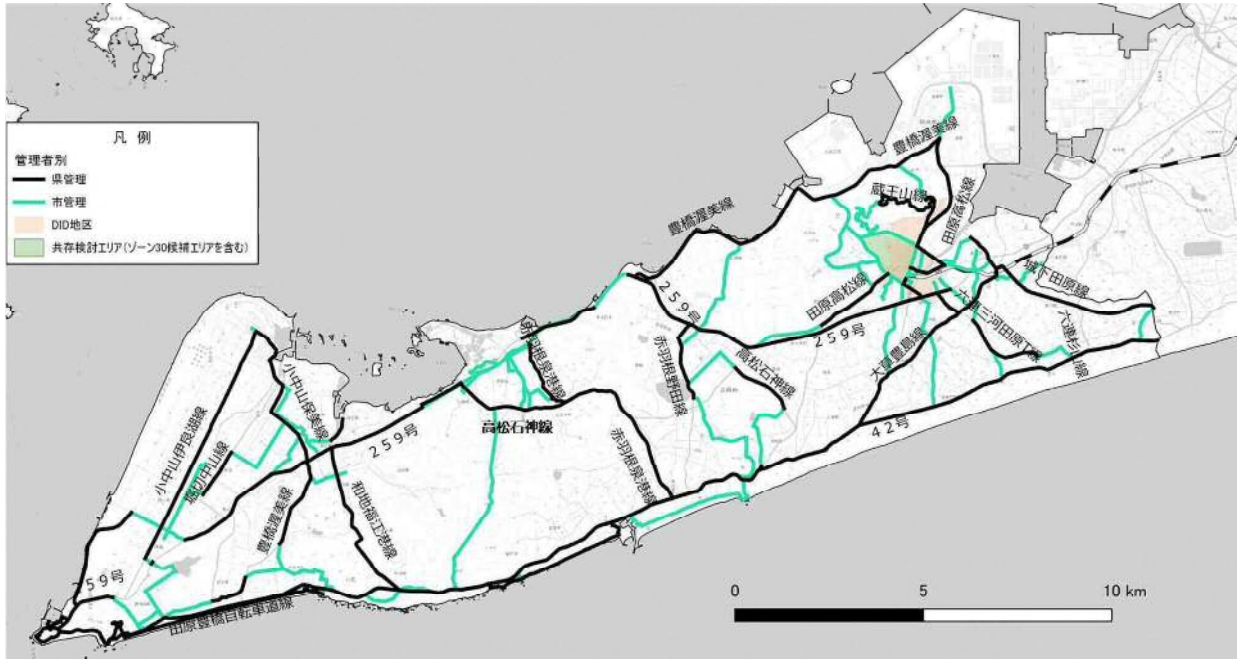
自転車ネットワーク候補路線（案）【通学利用+観光利用+日常利用】

④ 自転車ネットワーク路線の選定（ネットワーク路線（案））

自転車ネットワーク候補路線（案）を管理者別に示したものを以下に示します。

- 国道・県道管理者との調整
候補路線（案）の多くは国道・県道に設定されており、国道・県道の管理者との調整・確認が必要です。
- 事業計画との整合
市道については、道路整備プログラムに該当する路線や事業計画において改良工事が予定されている路線も含んでいるため、路線ごとに事業計画等との整合を確認します。

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
自転車ネットワーク候補路線（案）	54.1 km	88.5 km	142.6 km	92.6 km	235.2 km



自転車ネットワーク候補路線（案）管理者別

(3) 整備形態の選定

自転車ネットワーク路線毎に交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定します。

整備形態は、自動車の速度と交通量を勘案して選定した「完成形態」を基本とします（すでに整備されている自転車歩行者専用道については、完成形態とします。）完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道を通行する自転車利用者や、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態とし、その整備により、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図ります。

なお、個別路線の詳細な構造等の検討は、整備予定時期を考慮して行うこととし、計画策定段階においては、優先的に整備を行うエリアやルートに限定して検討します。

	A 自動車の速度が高い道路	B AC以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	AC以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

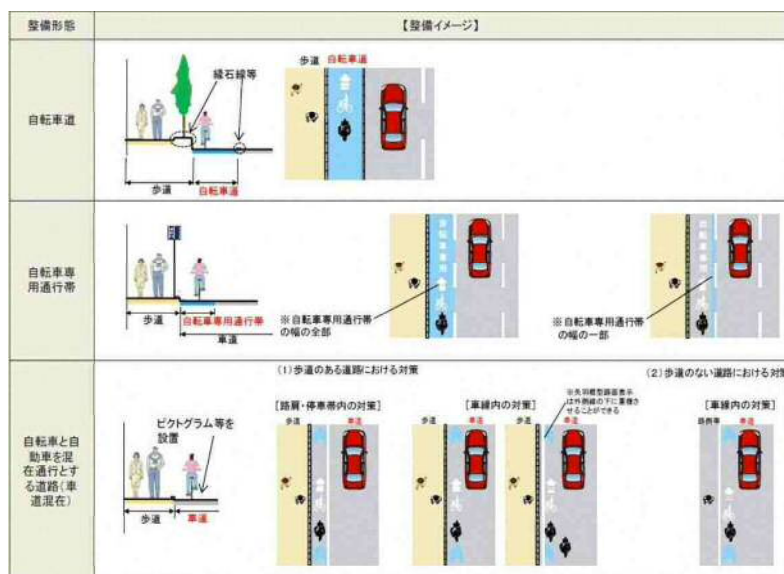
引用：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省 道路局・警察庁 交通局）

▲ 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方

▼ 整備形態の種類

A 自転車と自動車を構造的に分離 する場合	B 自転車と自動車を視覚的に分離 する場合	C 車道混在とする場合
自転車道を整備する。	自転車専用通行帯を設置する。	必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置する。 細街路等では自動車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討するとともに、自動車の一方通行規制や大型車の通行抑制等、自転車の安全確保に留意しつつ総合的な観点から検討する。

引用：「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 道路局・警察庁 交通局）



引用：「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 道路局・警察庁 交通局）

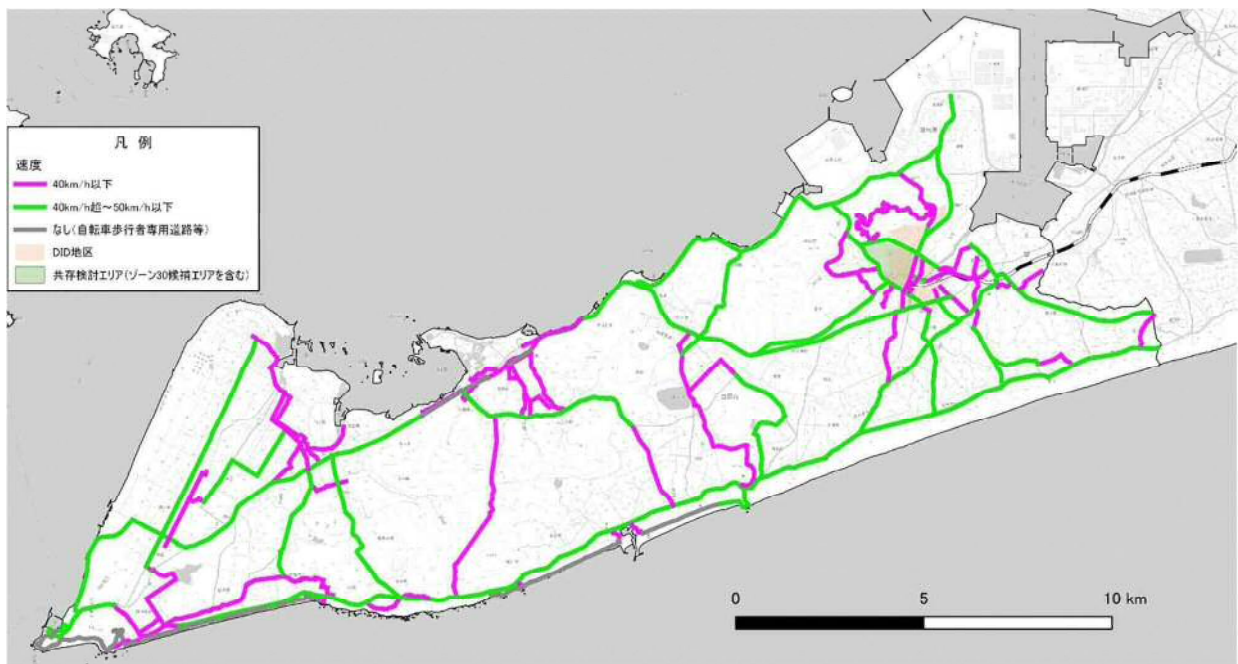
▲ 基本的な整備形態（イメージ）

① 整備形態の選定要素の確認

<自動車速度>

自動車の速度の状況は下図の通りとなっています。

速度	路線延長	県管理			市道等	総計
		国道	県道	計		
40km/h以下		4.2 km	17.3 km	21.5 km	62.7 km	84.2 km
40km/h超～50km/h以下		48.8 km	58.1 km	106.9 km	25.0 km	131.9 km
なし(自転車歩行者専用道路等)		1.2 km	13.1 km	14.2 km	4.9 km	19.2 km
総計		54.1 km	88.5 km	142.6 km	92.6 km	235.2 km



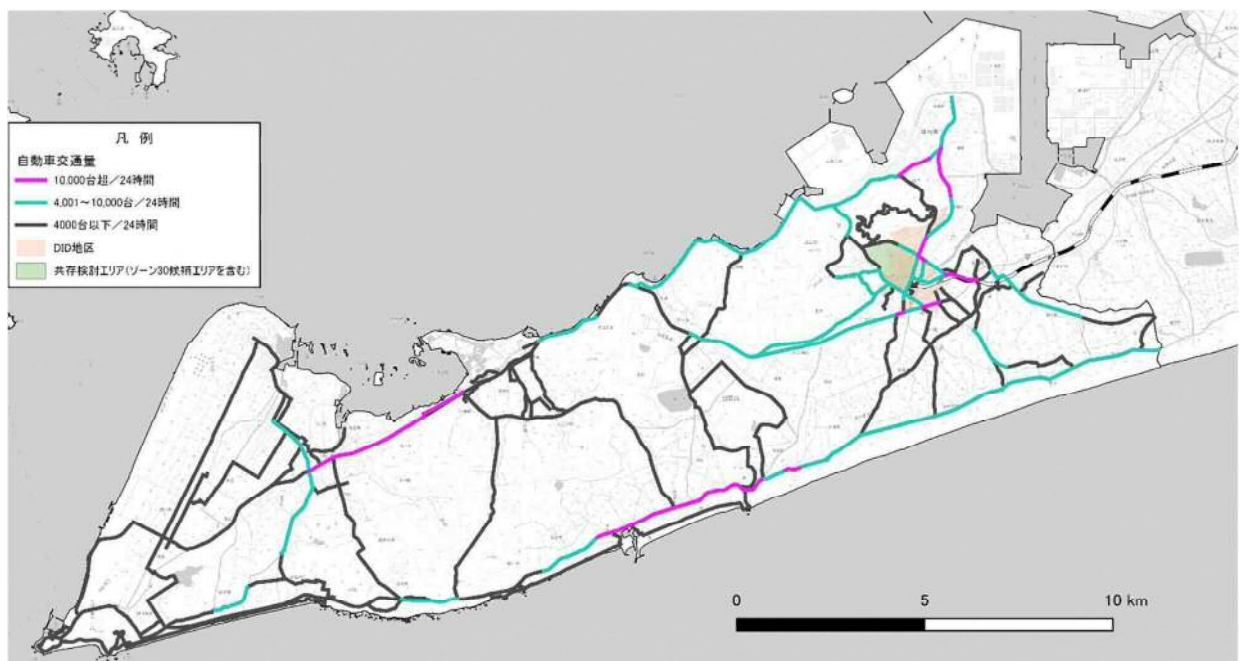
自動車の速度

※ 自動車の速度は、「規制速度」、「実勢速度」の順に採用

<自動車交通量>

自動車交通量の状況は下図の通りとなっています。

24時間交通量	路線延長			市道等	総計
	国道	県道	計		
10,000台越	10.5km	3.0km	13.5km	0.8km	14.3km
4001～10,000台	22.7km	24.6km	47.4km	10.1km	57.4km
4000台以下	20.9km	60.8km	81.8km	81.7km	163.5km
総計	54.1km	88.5km	142.6km	92.6km	235.2km



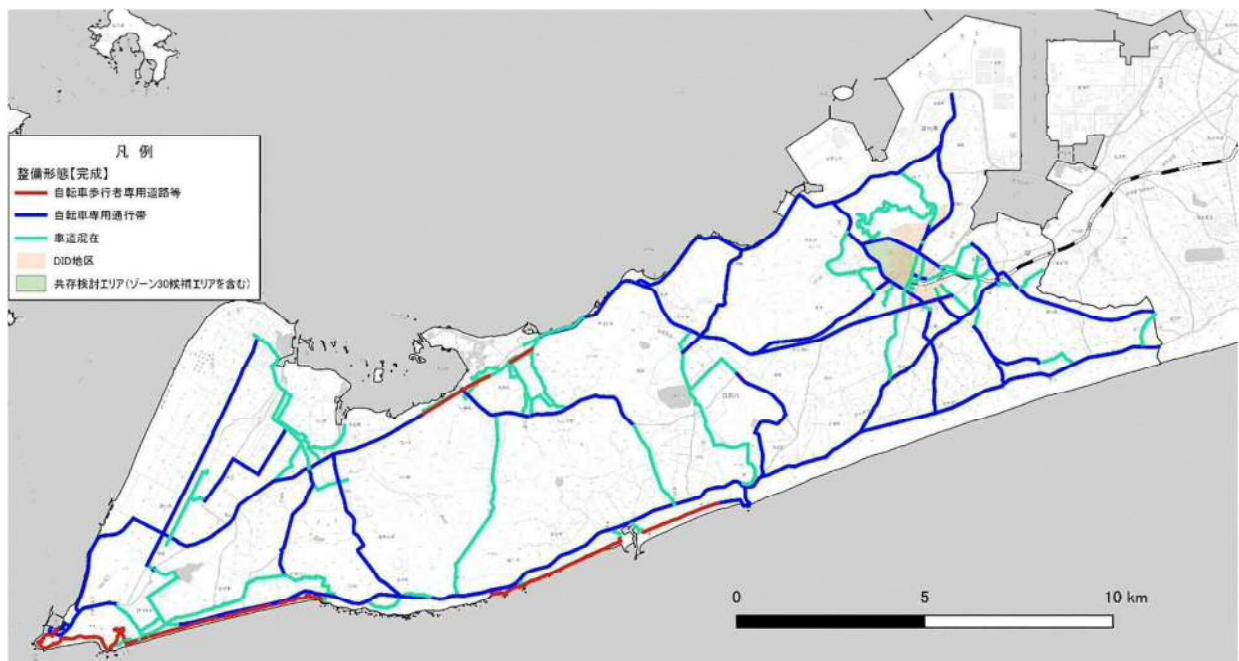
24 時間自動車交通量

※ 24 時間自動車交通量は、「田原市道路整備計画 (H29.3)」における「ケース1 (現状再現)」 から引用

② 整備形態の選定 ガイドラインによる完成形態

ガイドラインの選定基準により選定した、整備形態（案）【完成形態】は、以下のようになります。

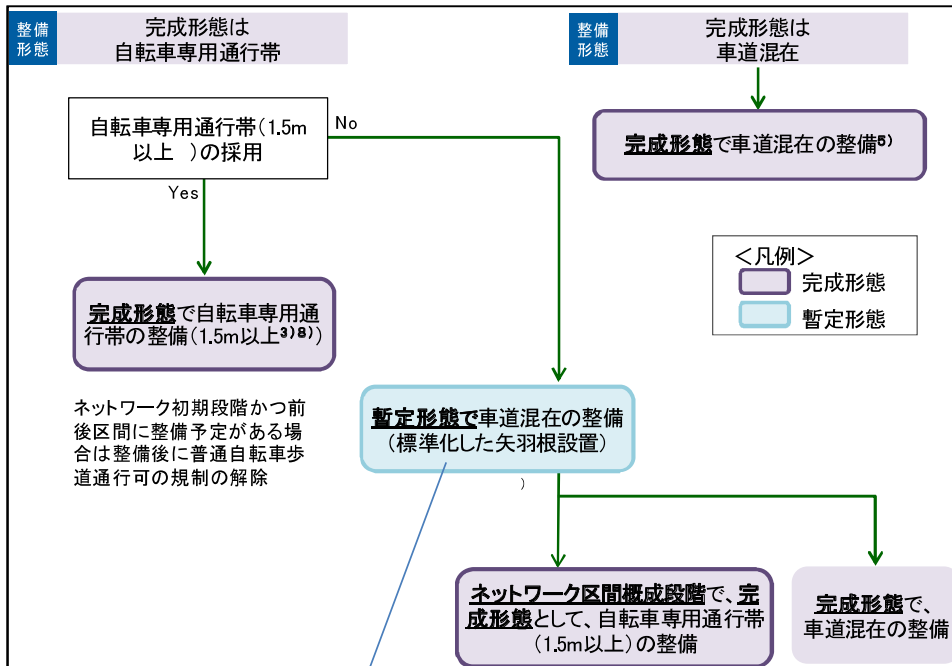
	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
自転車歩行者専用道路等	1.2 km	13.0 km	14.2 km	4.9 km	19.1 km
自転車専用通行帯	48.8 km	58.1 km	106.9 km	25.0 km	131.9 km
車道混在	4.2 km	17.3 km	21.5 km	62.7 km	84.2 km
総計	54.1 km	88.5 km	142.6 km	92.6 km	235.2 km



整備形態（案）【ガイドラインによる完成形態】

③ 整備形態の選定 ガイドラインによる暫定形態の検討

道路空間再配分等を行っても完成形態での自転車通行空間整備が困難な場合、かつ自転車利用者の安全性を速やかに向上させるために、車道通行を基本とした暫定形態（完成形態が自転車専用通行帯の場合には車道混在）整備を行います。



	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=75cm^{※1}</p> <p>長さ=150cm</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=75cm</p> <p>長さ=60cm</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1m以上^{※3}</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1m以上(75cm以上)^{※4}</p>
備考	<p>※1:幅は、実験で80cmの評価が高かったものの、道路構造令における車線幅員の最小単位25cmを考慮し75cmとした。</p> <p>※2:設置間隔は、実験で5m・10mの評価が高かったものの、経済性を考慮し、10mとした。なお、交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔を密にする。</p> <p>※3:舗装部分の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4:現地の交通状況に応じて、75cm以上とすることもできる。</p>		

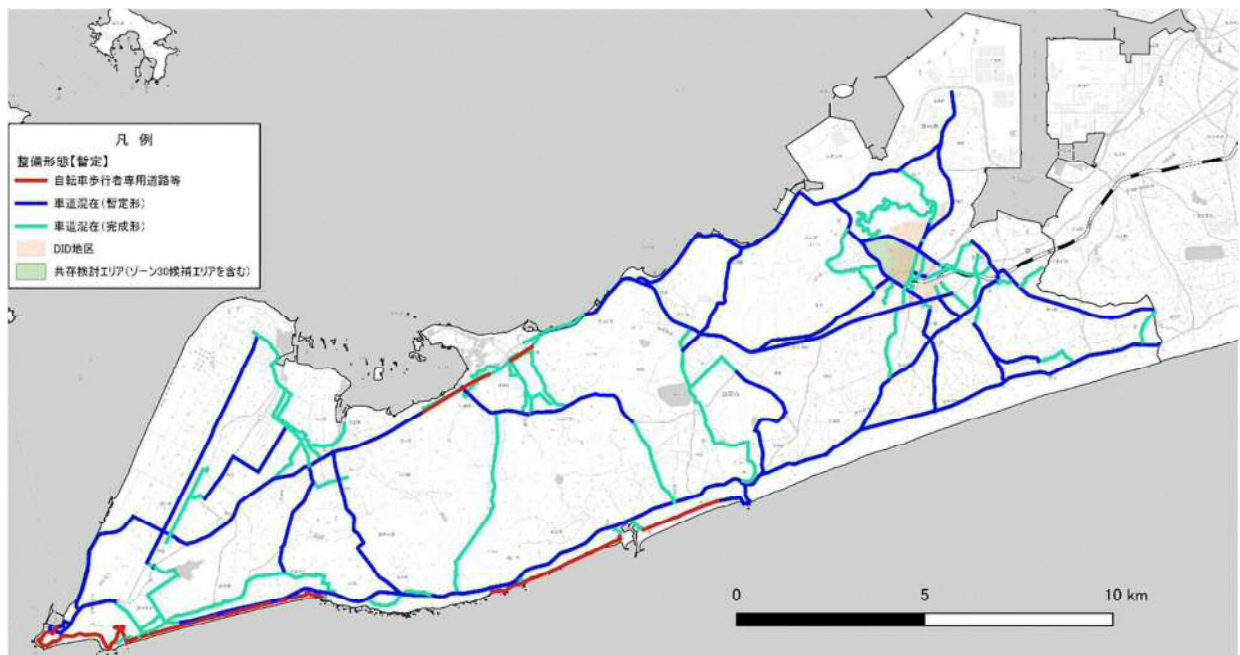
車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー（抜粋・一部加筆）

（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局）から引用）

④ 整備形態の選定 ガイドラインによる暫定形態

ガイドラインの選定基準により選定した、整備形態（案）【暫定形態】を以下に示します。

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
自転車歩行者専用道路等	1.2 km	13.0 km	14.2 km	4.9 km	19.1 km
車道混在（暫定形態として）	48.8 km	58.1 km	106.9 km	25.0 km	131.9 km
車道混在	4.2 km	17.3 km	21.5 km	62.7 km	84.2 km
総計	54.1 km	88.5 km	142.6 km	92.6 km	235.2 km



整備形態（案） 【ガイドラインによる暫定形態】

⑤ 整備形態の選定 田原市の整備形態の考え方

ガイドラインでは、交通状況を踏まえた分離の目安は、一定の自動車及び自転車の交通量があり、多様な速度の自転車が通行する道路を想定したものであるため、交通状況が想定と異なる場合は別途検討することができるとしています。（ガイドラインI-11）

「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について」の通行量の分離基準では、各交通量に応じた整備形態の考え方が示されています。（下表参照）

本市は、「歩行者交通量及び自転車交通量が少ない道路」が多くを占めることから、これらの路線については、「ガイドラインの整備形態」及び「道路構造令の整備形態の考え方」を踏まえ、整備形態を検討します。

本市の自転車通学路においては、「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について」に基づき自転車歩行者道を活用します。

ガイドラインの整備形態

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局） から引用）

各交通量に応じた整備形態の考え方

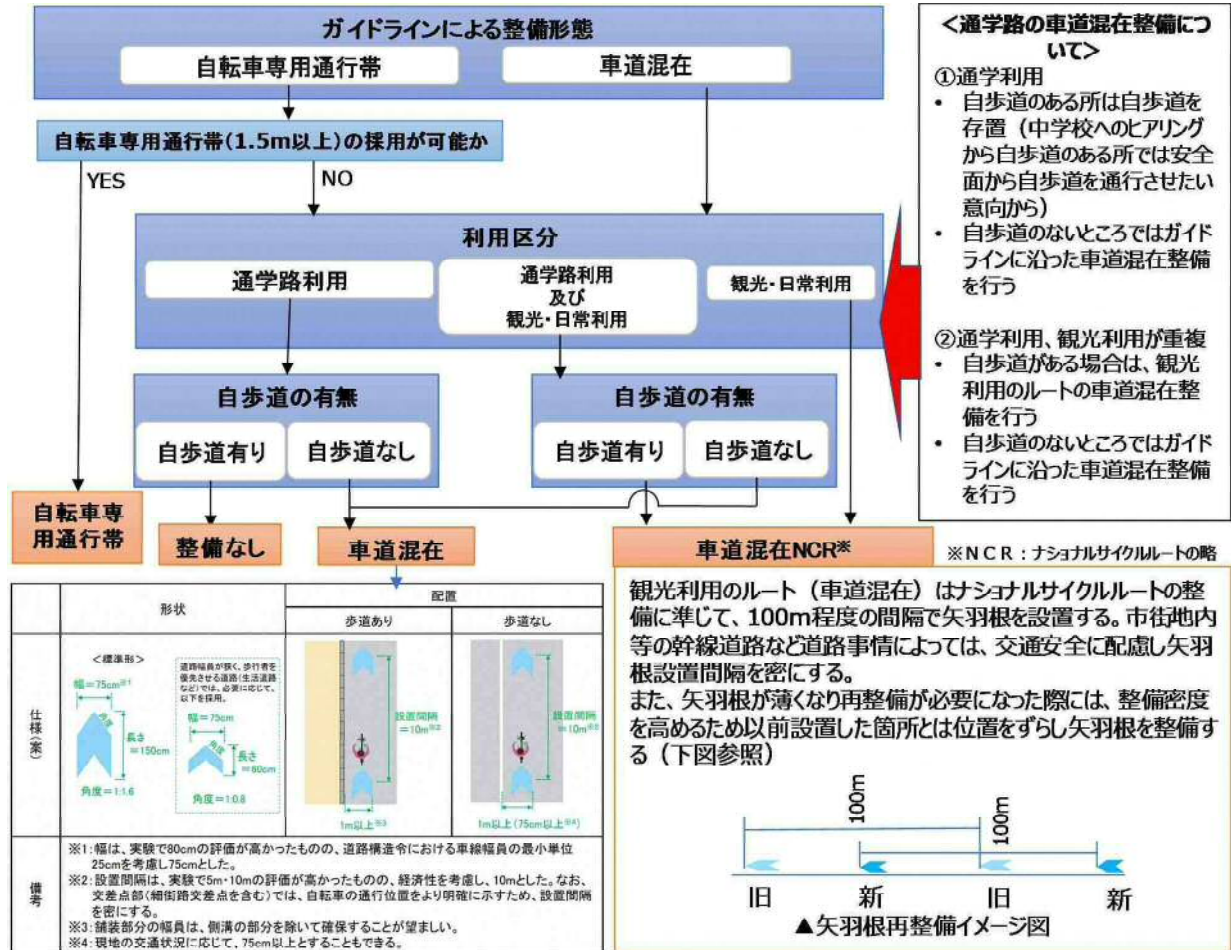
改正後	自転車		
	多 （500台/日以上） ※4	少	
		多 （500人/日以上） ※4	少
多 （4,000台/日以上） ※4	自転車通行帯 自転車道 ※1	自転車通行帯 ※3 自転車道 ※1 自転車歩行者道	自転車歩行者道
少	自転車通行帯 ※2 自転車道 ※1	田原市内の 多くの候補 路線がここ に該当	

- ※1 新設道路においては、設計速度60km/h以上の場合、既設道路においては速度50km/h超の場合。
- ※2 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合（自動車と自転車の分離）。
- ※3 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合（自転車と歩行者の分離）。
- ※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案

（自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について（令和元年7月5日 国土交通省道路局） に加筆）

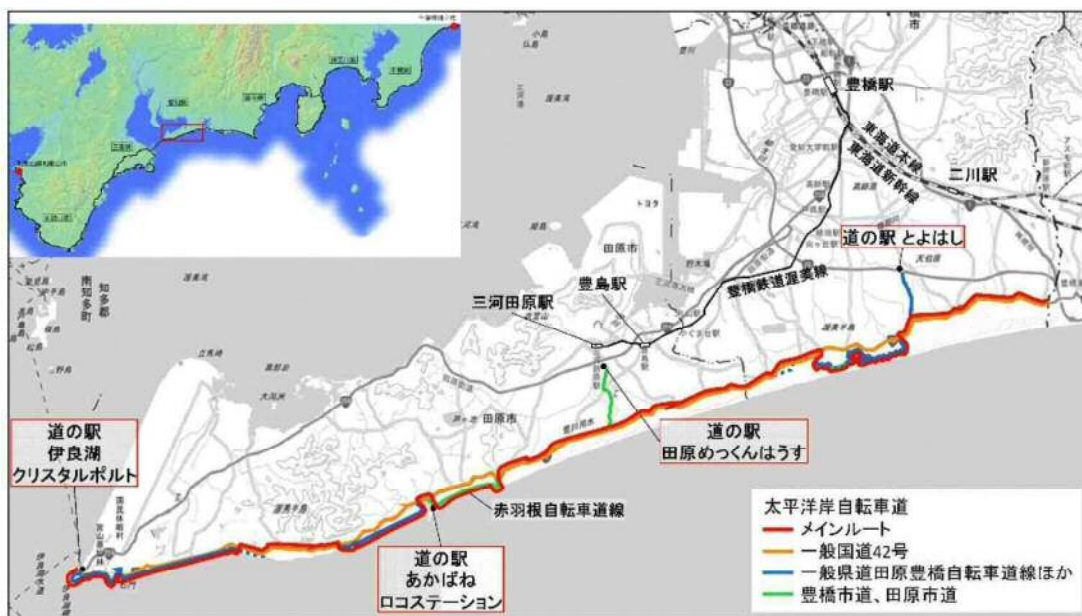
⑥ 整備形態の選定 田原市の整備形態の検討

田原市の整備形態の考え方にに基づき、以下の整備形態の検討フローにより、本計画での整備形態を決定します。



田原市における整備形態の選定フロー

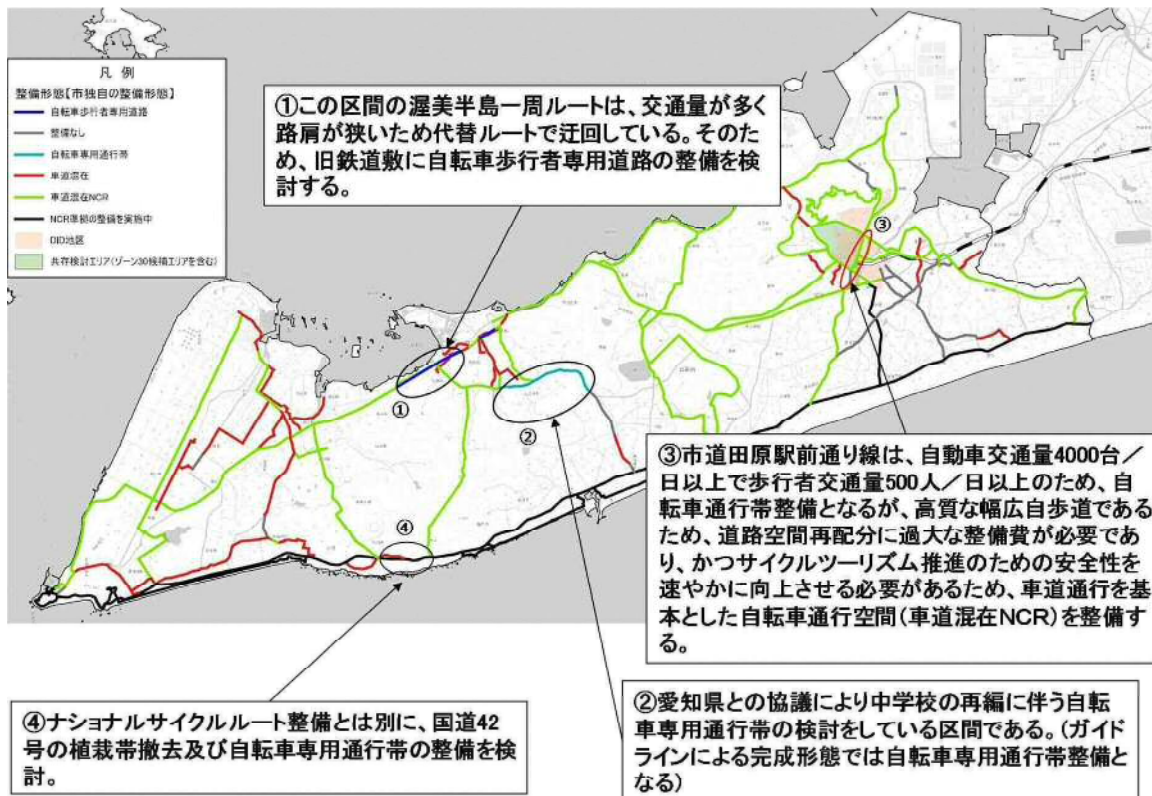
ナショナルサイクルルート指定を目指す太平洋岸自転車道ルートについては、愛知県が整備しています。



愛知県がナショナルサイクルルート指定を目指して整備する太平洋岸自転車道ルート

(愛知県自転車活用推進計画 から引用)

なお、以下に示す4路線については、個別の理由により上記によらず整備形態を決定します。

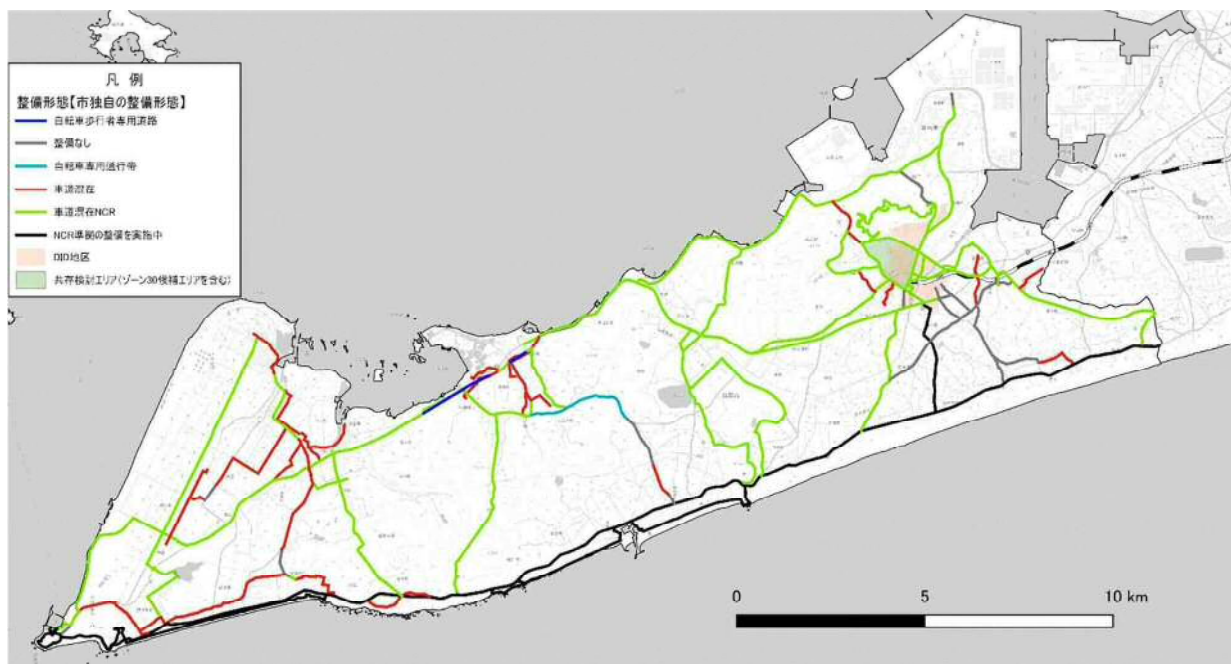


個別の理由による整備形態

⑦ 整備形態の選定 田原市の整備形態の決定

田原市の整備形態の検討により選定した、本計画の整備形態（案）を以下に示します。

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
NCR準拠の整備を実施中	32.0 km	13.4 km	45.4 km	7.6 km	53.0 km
自転車専用通行帯	0.0 km	3.0 km	3.0 km	0.0 km	3.0 km
自転車歩行者専用道路	0.0 km	0.0 km	0.0 km	2.4 km	2.4 km
車道混在	1.0 km	8.1 km	9.1 km	30.7 km	39.8 km
車道混在NCR	19.1 km	54.7 km	73.8 km	45.7 km	119.5 km
整備なし	2.0 km	9.3 km	11.3 km	6.2 km	17.5 km
総計	54.1 km	88.5 km	142.6 km	92.6 km	235.2 km



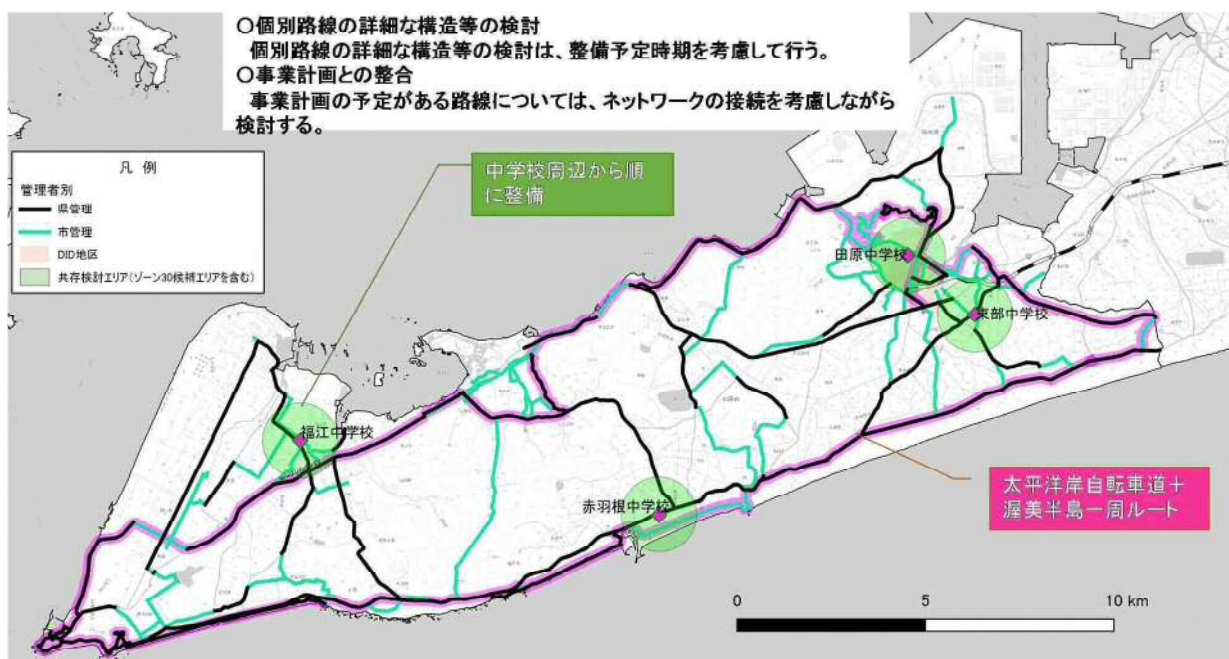
田原市の整備形態（案）

(4) 整備優先度・案内方法の検討 優先整備路線

自転車ネットワーク路線のうち、以下の路線について、優先的に整備を行うこととします。

<優先的に整備する路線の考え方>

- 太平洋岸自転車道、渥美半島一周ルート
- 中学校周辺から順に整備
- その他の観光ルートの整備



優先的に整備する路線の考え方(案)

(5) 整備スケジュール

① 本計画（自転車活用推進計画）との整合

整備時期を令和2年度（2020年度）から令和9年度（2027年度）までとします。
令和9年度に評価・見直しを行うこととします。

② ネットワーク路線の整備手順

優先整備路線を設定し、優先的に整備を行います。

ナショナルサイクルルート（NCR）の認定に関連する路線は、優先整備路線に含めることとします。

整備形態（案）で整備した路線については、今後の交通状況や道路改良の時期などを踏まえ路線別に検証し、検証結果に応じて整備を再検討します。

措置② 適正な維持・管理

自転車走行空間の機能の維持、利用者の安全性・快適性・利便性の維持・改善のため、施設の維持管理を適切に行います。

車道混在型の路面表示（矢羽根等）は、自転車以外に自動車による通行により、短期で表示が消えてしまう可能性があります。そのため、交通の状況を踏まえ、必要に応じて再設置を行うこととします。

市では、平成19年から日本風景街道「渥美半島菜の花浪漫街道」の取組を行っており、道づくりプロジェクト・人づくりプロジェクトの施策の推進体制を中心に、市民活動のネットワークによる草刈りの推進、清掃活動の推進に取り組んでいます。

自転車通行空間における維持・管理については、これらの取組との連携を行います。

■ 地域による沿道の土砂撤去作業



■ 事業者による沿道の草刈り作業



清掃活動の例

（日本風景街道 渥美半島菜の花浪漫街道 第3次アクションプラン から引用）

<取組>

【拡充】

- ・令和2年度以降、路面清掃による道路環境の維持
- ・道づくりプロジェクト・人づくりプロジェクトの施策の推進体制を中心に、市民活動のネットワークによる草刈りの推進、清掃活動の推進

【新規】

- ・整備効果の薄れた矢羽根型路面標示の再設置

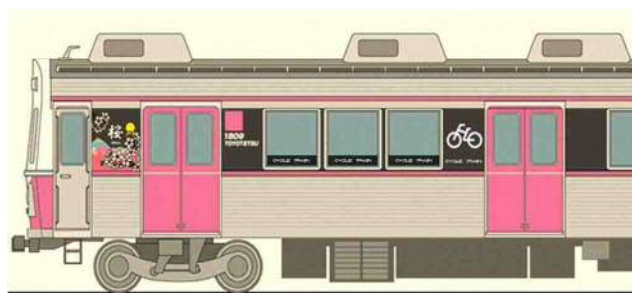
施策 1-2. 公共交通と自転車の連携

レンタサイクルと公共交通機関との接続強化のため、利用データの収集を実施し、マーケティング等に活用します。

主要な交通結節点（駅、バス停）に整備されている駐輪場を活用し、公共交通と自転車の連携及び公共交通の利用促進を図っていきます。

措置① 自転車と他の交通との連携

自転車が公共交通を補完するラスト1マイルの移動手段となるよう、バスや電車などの公共交通との連携を強化し、サイクルアンドライドを推進します。



サイクルトレインイメージ図

<取組>

【継続】

- ・サイクルトレイン、サイクルシップの運行
- ・駅周辺、交通結節点における駐輪場の活用
- ・各事業所によるレンタサイクル事業

【新規】

- ・駅駐輪場・サイクルアンドバスライド駐輪場の需要把握及び変化への備え
- ・既存のレンタサイクル事業において、アンケートやヒアリング調査を実施し、利用データをマーケティング等に活用
- ・サイクルトレインの充実

措置② ソフト面での連携による利用促進

上記サービスの広報・啓発（レンタサイクル案内看板、ホームページ、カーフリーでーなどの開催等）を行うことにより、自転車及び公共交通の利用促進を図ります。

複数の交通手段の選択肢の確保や乗換利便性に関するソフト面の取組（MaaS、情報一本化、共通パス等（フェリー、豊鉄、レンタサイクル））を検討します。



バス、鉄道、フェリー乗り継ぎ料金設定の例

（豊橋鉄道ホームページ から引用）

<取組>

【継続】

- ・豊橋鉄道ホームページへのサイクルトレインの掲載

【拡充】

- ・レンタサイクルと公共交通の連携強化

【新規】

- ・「広報たはら」への自転車及び公共交通の情報掲載
- ・市ホームページへの自転車及び公共交通の情報掲載

施策 1-3. 自転車の安全利用の促進

自転車の安全な利用を促進するため、市民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、学校における交通安全教育の開催等を推進、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施を行います。

措置① 自転車安全利用に関する広報啓発の充実

自転車安全利用に関する広報啓発について警察等と協力し以下の取組を継続して実施・検討します。



サンテドームでの交通安全高齢者自転車大会

<取組>

【継続】

- ・交通安全指導者等による指導啓発活動の推進
- ・交通安全高齢者自転車大会での啓発
- ・自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知
- ・交通安全意識向上を図る広報啓発
- ・ヘルメット着用の広報啓発

【新規】

- ・自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発

措置② 学校等における自転車安全教育の充実

学校等における自転車安全教室の開催等により自転車安全教育の充実を図ります。



愛知県警本部交通総務課交通安全教育チーム「あゆみ」による
3年生から6年生までを対象とした自転車交通安全教室

(田原市立童浦小学校ホームページ から引用)

<取組>

【継続】

- ・学校等における交通安全教室の開催、交通安全教室の講師へ向けた講習会実施、通学路周辺の安全点検の実施、自転車教室等の実施

措置③ 自転車の安全性確保

損害賠償保険等への加入促進、灯火の徹底と反射材の普及促進、点検整備や正しい利用方法を学ぶ機運の醸成等を図ります。

■損害賠償保険等への加入促進

自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者救済の十全を図るため、TSマークなどの損害賠償責任保険等への加入を促進します。

■灯火の徹底と反射材の普及促進

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図ります。

■点検整備や正しい利用方法を学ぶ気運醸成

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成します。

TSマーク

第一種TSマーク (青色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)	※自転車安全整備士※が点検確認した普通自転車に貼付されるマーク。傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金(赤色マークのみ)が付いている。
		※自転車安全整備士：公益財団法人日本交通管理技術協会が実施する技能検定に合格し、自転車の点検整備等について専門的な知識と技能を有する者。
賠償責任補償 1,000万円 (死亡若しくは重度後遺 障害(1~7級))	賠償責任補償 1億円 (死亡若しくは重度後遺 障害(1~7級))	

<取組>

【継続】

- ・ナショナルサイクルルート指定要件にある自転車損害賠償責任保険等の加入の義務(努力義務を含む)の対応に向けた条例制定の検討。
- ・イベント、集会等における反射器材の配布
- ・学校等における交通安全教室、自転車教室、高齢者自転車大会での点検整備や正しい利用方法の指導

施策 1-4. 災害時における自転車活用の推進

災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図ります。

措置① 避難手段としての自転車活用検討

自転車を活用した避難方法について、地域の状況に応じ、必要性や有効性を考慮して検討を行います。

3) 地域ルール及び避難方法の検討
 避難方法の協議の場を設置
 自動車・自転車での避難方法の検討

田原市津波防災地域づくり推進計画
 平成 28 年 5 月

津波避難体制の確立
 津波到達前に確実に避難できるよう、地域特性に合わせた避難体制の整備を図る。また、自力での避難が困難である高齢者の避難支援については、個々の要配慮者の態様に合わせた津波避難支援体制を整備する必要があることから、避難行動要支援者に関する情報を平常時のうちから自主防災組織等の近隣住民と共有するなど応援協力体制を確保する。

アクション名	実施時期	実施の趣意・目的	実施主体			実施場所	実施期間	実施回数	実施状況
			市	町	区				
1) 避難行動要支援者等避難支援体制の整備	～	避難行動要支援者の避難支援体制の整備	市	町	区	市役所	～	～	実施中
2) 自主防災組織等における避難行動要支援者の避難支援体制の整備	～	避難行動要支援者の避難支援体制の整備	市	町	区	市役所	～	～	実施中
3) 地域ルール及び避難方法の検討	100%	～	市	町	区	市役所	～	～	完了
4) 避難行動要支援者の避難支援体制の整備	100%	～	市	町	区	市役所	～	～	完了

愛知県田原市

田原市津波防災地域づくり推進計画

<取組>

【継続】

- ・ 地域の実情に応じて、自主防災会等との検討を適宜実施

措置② 被災状況把握や避難所運営に自転車を活用

被災状況の迅速な把握のため、庁舎等において自転車を活用します。

避難所運営のための資機材として、自転車の活用を検討していきます。



市役所配置自転車（10台程度）

<取組>

【継続】

- ・ 市役所での活用可能な自転車（10台）の保全

【新規】

- ・ 地震避難所運営チェックマニュアルの更新（避難所運営の資機材として自転車を記載し運用）

施策 1-5. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進により、運動習慣者の増加を図り、市民の平均自立期間の維持につなげます。

措置① 健康増進の広報啓発

健幸カレンダー等を利用して、サイクリングの効果を広報啓発し、市民の健康増進を促進します。

サイクリング活動をたはら健康マイレージへ付与するなど、健康増進に関する既存施策との連携や、自転車通勤の啓発等を検討します。



田原市健幸カレンダー

<取組>

【拡充】

・サイクリング活動をたはら健康マイレージに付与（健康増進に関する既存施策との連携や自転車通勤の啓発の検討）

【新規】

- ・健幸カレンダー等を利用した、サイクリングの効果の広報啓発
- ・様々なスポーツイベントの広報啓発

施策 1-6. サイクルスポーツ振興の推進

公道等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進します。

措置① 安全に自転車に乗れる環境の創出

自転車通行空間の計画的な整備を通して、市民が安全に通行できる空間を確保します。

(関連施策) 1-1. 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進

<取組>

【拡充】

- ・太平洋岸自転車道渥美サイクリングルート of 適切な維持管理

【新規】

- ・自転車ネットワーク路線の整備

措置② 誰もがサイクリングを楽しめる環境の創出

障害の有無にかかわらず、自転車の多様性を踏まえ、誰もが安全に自転車を楽しめるような走行環境の在り方等について検討します。



サンテパーク田原 おもしろ自転車 (有料)

<取組>

【拡充】

- ・サンテパーク田原の自転車の充実

措置③ サイクルスポーツの振興

海・山・川など豊かな自然を活かした、新たなスポーツイベントの創出や、東三河スポーツツーリズム、近隣の県・市町村との連携などにより、サイクルスポーツの振興を推進します。



トライアスロン伊良湖大会の開催

<取組>

【継続】

・渥美半島ぐる輪サイクリング（since2003年）の支援、トライアスロン伊良湖大会（since1987年）の開催

【新規】

・オフロードトライアスロン開催の検討

目標2 サイクルツーリズムの促進による地域活性化

施策2-1. 太平洋岸自転車道の活用推進

太平洋岸自転車道を体験型の観光コンテンツと捉え、観光等施策における活用を推進します。

措置① 太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会 への参画・連携

平成30(2018)年11月28日には、太平洋岸自転車道構想の早期実現に向け国・県・政令市で構成される「太平洋岸自転車道推進協議会」が設置され、東京2020オリンピック・パラリンピック開催までに、太平洋岸自転車道全線を統一感をもって繋ぐという基本方針が合意されました。

今後とも、関係機関と連携し、受入環境整備、情報発信、魅力づくりに取り組みます。

市内のサイクリングルート(渥美半島1周サイクリングルート等)と接続・連携することにより、回遊性を高め、市内の観光地等の有機的な連携を図ります。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和元年9月12日
中部地方整備局
(静岡県、愛知県、三重県、静岡市、浜松市同時発表)

**太平洋岸自転車道の
ナショナルサイクルルート指定を目指します**
～『太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会』設立～

1. 概要

- 政府の自転車活用推進本部において「ナショナルサイクルルート制度」が創設され、太平洋岸自転車道については、協議会を設立して更なる取組を進め、速やかな指定を図ることとされたところです。
- これを受け、関係する国の機関及び地方公共団体により太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会を設立し、以下に示すハード・ソフトの取組を2020年までに完了させるとともに、その他必要な取組についてのアクションプランをとりまとめ、その進捗管理を行っていくこととします。

『太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会』

1. 構成機関： 国土交通省 関東・中部・近畿地方整備局、
千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県、静岡市、
浜松市
2. 主な取組内容：
 - ・ 自転車通行空間の整備
 - ・ 分岐部等における路面表示・案内看板の設置
 - ・ 鉄道駅などにおけるレンタサイクルや着替え場所等の整備
 - ・ サイクルステーションの整備
 - ・ 日英2か国語以上のホームページ、サイクリングマップでの情報発信
3. 開催時期： 令和元年9月中を予定

太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定を目指す

(国土交通省中部地方整備局プレスリリース(令和元年9月)から引用)

措置② 地域振興への誘導・市民生活質向上への寄与

市内のサイクリングルート（渥美半島1周サイクリングルート等）と接続・連携することにより、回遊性を高め、市内の観光地等の有機的な連携を図ります。

サイクリストだけでなく、子どもを含め、幅広い世代が楽しむことができるよう、市民向けの周知等、活用方策を検討します。

<取組>

【継続】

- ・太平洋岸自転車道における案内看板等環境整備（愛知県）
- ・道の駅等へのレンタサイクルの設置・情報発信
- ・まちなかレンタサイクルの活用
- ・各関係機関との継続的な連携

【新規】

- ・田原めっくんはうすへレンタサイクルの設置
- ・市内観光地との回遊性を高める方策検討
- ・広報たはらでの周知
- ・まちなかレンタサイクル、LaLa チャリの利用率の向上

(参考) ナショナルサイクルルート (NCR) 制度について

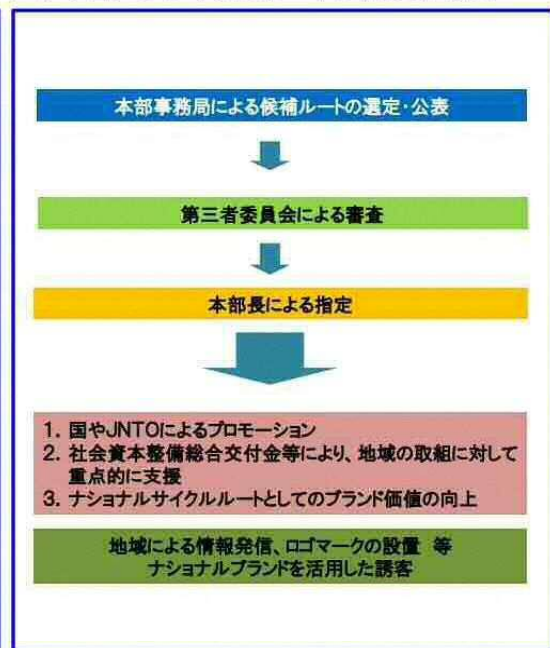
(ナショナルサイクルルート (NCR) 制度について (自転車活用推進本部 令和元年9月9日) から引用)

- 優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るために、一定の水準を満たすルートを対象として「ナショナルサイクルルート」に指定する。
- ルートにおける取組の継続性を評価する必要があることから、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとを実施する。

■ ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
1. ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね100km以上であること(島しょ部を除く) 他
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他 ② 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること ・経路などの路面表示、案内看板が設置されていること 他 (単路部概ね5kmごと、すべての分岐部)
3. 受入環境	① 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等が整備されていること 他 ② いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね20kmごとに整備されていること 他 ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね60kmごとにあること 他 ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね2kmごとに到達できること 他
4. 情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること ・ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること 他
5. 取組体制	① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

■ ナショナルサイクルルートの指定手続き



施策 2-2. 地域資源をつなぐ魅力あるサイクリングルートの活用

県や周辺自治体と連携し、サイクリングルートを活用することにより、サイクルツーリズムを推進します。

措置① 安全で魅力あるルート設定

自転車を輪行せず移動可能な環境（サイクルシップ、サイクルトレイン）や、太平洋岸自転車道の海路区間を有する等、魅力ある地域環境を活かしたルートを活用します。

すでにルート（渥美半島1周サイクリングルート）の設定を行っていますが、一部の区間は、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となっているため、国のナショナルサイクルルートの評価項目を参考に、ルートの充実化を図るとともに、必要に応じてルートの見直しを図ります。



渥美半島1周サイクリングルート

<取組>

【継続】

- ・伊勢湾フェリーでのサイクルシップの活用
- ・豊橋鉄道でのサイクルトレインの活用
- ・日本風景街道「渥美半島菜の花浪漫街道」との連携
- ・渥美半島1周サイクリングルートの設定、見直し

【新規】

- ・サイクルシップやサイクルトレインを活用した新たなルート設定
- ・渥美半島菜の花浪漫街道を活用したルート設定
- ・渥美半島1周サイクリングルートの充実化

措置② 周辺自治体との連携

周辺市町村の海、湖、山等の魅力ある地域資源をつなぐサイクルツーリズムによる連携を促進します。

<取組>

【継続】

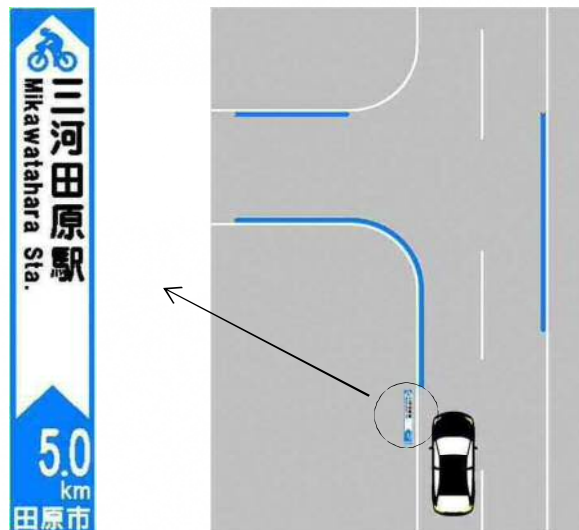
- ・サイクルマップに鳥羽ルート掲載

【新規】

- ・鳥羽市、豊橋市、湖西市、浜松市等との連携促進
- ・「東三河スポーツツーリズム」を東三河一体となり力強く推進

措置③ ルートにおける走行環境整備

既存の設定ルート（渥美半島1周サイクリングルート）における路面表示を設置しているが、国のナショナルサイクルートの評価項目を参考に、必要に応じて充実や更新を図っていきます。



渥美半島1周サイクリングルートにおける案内表示の設置イメージ

<取組>

【継続】

- ・渥美半島1周ルートにおける路面表示の設置

【新規】

- ・ガイドラインに則した自転車ネットワーク計画整備

施策 2-3. サクリストのニーズに対応した受入環境の整備

サイクリストのニーズに対応するためのハード面・ソフト面のサポートの充実を図ります。

措置① 多様な交通手段に対応した受入れ環境整備

快適で安心な利用をサポートするための機能が利用可能で、多様な交通手段に対応できる受入施設(サイクリングの出発地点)を整備・充実します。

(視点) 多様な交通手段との接続

- 自動車によるアクセスを考慮し、サイクルートの存する域内にある道の駅などの駐車場を有する拠点【候補地：駐車場は既存で10箇所、そのうち道の駅が3か所】
- サイクルトレインでもある豊橋鉄道の駅、特に市の拠点となっている三河田原駅周辺【候補地：三河田原駅交流ひろば】
- サイクルシップでもある伊勢湾フェリーの伊良湖ターミナル周辺【候補地：道の駅伊良湖クリスタルポルト】

(視点) 利便環境が整備されている

- レンタサイクル又はシェアサイクル。必要な情報(サイクルルート、ルートマップ、宿泊施設、休憩施設、見所、食事、緊急サポート)の発信【L a L a グラン、道の駅田原めっくんはうす(レンタサイクル整備予定)】
- 必要な物品、食事等の販売・提供。手荷物用のロッカー、着替えスペース、シャワーなどの設備

事例:「りんりんスクエア土浦」(JR土浦駅) (つばさヶ浦りんりんロード)



- 鉄道駅と直結した駅ビル内に周辺観光情報や宿泊情報の提供、レンタサイクル、コインロッカー、屋内ラック、宅配ロッカー、シャワー等が利用可能なゲートウェイ施設を整備。

受け入れ施設の設置例

(第2回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会資料 から引用)



田原市における受入施設の主な候補地

<取組>

【継続】

- ・ 3道の駅、三河田原駅をNCRゲートウェイ整備に基づく機能整備
- ・ 重点道の駅制度における受入環境整備、情報発信の強化

措置② いつでも休憩できる環境の整備

ルート規模を勘案し、公共施設の活用や、民間事業者と連携し一定間隔でサイクリストに必要な機能を有した休憩施設（サイクルステーション等）の整備・充実を図ります。

(視点) 休憩、メンテナンスできる環境

サイクルラック等 / メンテナンススペース、工具・空気入れ等の貸出 / 休憩スペース、トイレ
 水分補給（自動販売機・飲料水の提供） / 情報提供サービス / 食事が可能なスペース / シャワー
 物販施設（チューブ販売、携行食等） / 荷物の託送サービス
 どんぶり街道や貝づくし等事業者によるおもてなし環境の構築

事例: かすみがうら市交流センター
 (つくば霞ヶ浦りんりんロード)

【屋内】
 飲食スペース、土産物販売、
 空気入れ・工具貸出し・レンタサイクル等



事例: 十勝川温泉サイクルステーション(トカチ400)
 工具貸出し・空気入れ、
 情報提供等



- ・ 休憩やメンテナンス、食事等に利用するサイクルステーション。
- ・ 地域産品による飲食の提供、土産物販売などに加え、レンタサイクルにも対応している。
- ・ 休憩やメンテナンスに利用するサイクルステーション。
- ・ 温泉施設に併設しており、入浴も可能となっているほか、飲食（レストラン）などもできる。

休憩施設の設置例

(第2回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会資料 から引用)



田原市におけるサイクルステーションの主な候補地

<取組>

【継続】

- ・ 公共施設へサイクルラック等設置、工具・空気入れ等の貸出

【新規】

- ・ 「(仮称)田原市サイクルサポーター制度」により市内事業者を公募し、サイクルラック等、工具・空気入れ等の貸出。協力店舗において観光パンフレットやサイクリングマップを設置提供し、簡易な観光案内の実施。

措置③ サイクリストが安心して滞在可能な環境

太平洋岸自転車道のサイクリストなどは複数日に跨り宿泊を伴いながら走行することを想定している方もいます。

そういったニーズに対応するために、サイクリストの宿泊・滞在環境の整備を行います。また、市内滞在時間の延伸を促すため、日帰りで一時駐車可能な駐車場等の整備も併せて行います。

(視点) 既存の宿泊施設の活用

自転車を部屋に持ち込むことができる / 屋内のメンテナンススペース / 洗濯が可能
 宿泊者用レンタサイクル【既存有】 / サイクリスト向けプラン

(視点) 車中泊環境の整備

道の駅（指定駐車場外の活用）や公園や公共駐車場等公共施設、キャンプ場で対応検討

(視点) 日帰り駐車可能な駐車場環境整備

道の駅（指定駐車場外の活用）や公園等公共施設で対応検討

事例: Onomichi U2 (広島県尾道市 しまなみ海道)



自転車を部屋に持ち込むことができる



サイクリングスタート地点まで及び帰路の宿泊施設までの自転車搬送を実施



屋内のメンテナンススペース



宿泊者用レンタサイクル

サイクリスト向けに自転車の部屋への持ち込みや屋内でのメンテナンススペース確保、サイクリングスタート地点まで及び帰路の宿泊施設までの自転車搬送、レンタサイクルなどのサービスを実施。

滞在施設の例

(第2回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会資料 から引用)



伊予市市内における主なサイクリスト対応の宿泊施設等

<取組>

【継続】

- ・ 宿泊施設へのサイクリスト対応調査及び協力依頼の実施
- ・ 道の駅等の公共施設駐車場での車中泊対応検討

【新規】

- ・ 宿泊施設のサイクリスト向けプラン等の検討
- ・ 宿泊施設の受入環境充実の啓発
- ・ 道の駅（指定駐車場外の活用）や公園・公共駐車場等、公共施設、キャンプ場での対応検討

措置④ 自転車のトラブルや緊急時の対応環境

長距離のサイクリングにおいて、トラブルが発生した時や、災害等緊急時の対応環境を整備します。

(視点) サイクリング中のトラブル対応

ルート上の道の駅・公共施設・民間施設等を活用することで、一定の間隔でメンテナンス拠点を確保して 工具・空気入れ等の貸し出しなどを行うネットワークを整える。

メンテナンスのサービス拠点まで、自転車等を搬送する手段やサービスを検討する。

故障やトラブル等の際の代替移動手段として、サイクルトレイン等の公共交通機関の活用、道の駅等での対応を検討する。

(視点) 災害時等対応

けが等の緊急時の連絡体制やサポート可能な施設情報がルートマップ及びホームページなどに記載されており、サイクリストが困らない情報提供がなされていること。

津波等発生時の避難方法等、ルートマップ及びホームページなどに記載、周知を行う。

民間施設の活用による自転車メンテナンス拠点確保の例

事例:しまなみサイクルオアシス (しまなみ海道)
130箇所/70km(1.9箇所/km)



事例:サイクルサポートステーション(つくば霞ヶ浦りんりんロード)
272箇所/180km(1.5箇所/km)



・ ルートごとに統一された「のぼり旗」や「バナー」を設置し、提供するメンテナンス等のサービスをピクトグラムで表示。

自転車の修理サービスの実施例

事例:しまなみ島荒レスキュー (しまなみ海道)



・ 自転車の修理やメンテナンスのサービス拠点を指定。
・ 自転車の故障時等に、メンテナンスのサービス拠点まで自転車を搬送するタクシーサービスも実施。

【写真:シクロツーリズムしまなみ 公式サイト】

20

自転車のトラブルや緊急時の対応環境の例

(第2回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会資料 から引用)

<取組>

【継続】

- ・ 道の駅等での工具・空気入れ等の貸出
- ・ サイクルマップや防災マップへの避難方法等の記載

【新規】

- ・ 公共施設、民間施設等での工具・空気入れ等の貸出
- ・ 自転車等を搬送する手段やサービスの検討を実施
- ・ トラブル時の代替移動手段として公共交通機関の活用、道の駅等での対応を検討

施策 2-4. サイクリストの各場面に応じた情報発信

市への来訪前や来訪中等、ツーリズムの各場面における必要な情報が容易に入手可能な情報発信を行います。

措置① サイクリストが必要な情報の提供

多様なサイクリストがそれぞれのニーズに基づいた必要な情報を容易に確認できるよう、情報発信内容や方法を検討します。

(視点) 情報の内容

ルートの紹介（写真や動画等）／ 難易度別等推奨コース／ 危険箇所等／ 地域の魅力や立寄スポット
 アクセス方法／ サイクリスト向けサービス（レンタサイクル、休憩施設、宿泊施設、手荷物輸送）
 緊急時サービス

(視点) 情報発信方法

ホームページ、SNS、ルートマップ及びパンフレット。（日英2カ国語以上に対応）

雑誌、メディアへのアプローチ

国内外の自転車展示会、旅行関係のイベント等に出展し、PRを積極的に実施

インバウンドに対応した多言語（日英2カ国語以上）で情報発信

地元サイクリストによる SNS 等による情報発信

広報たはらの活用

WEBポータルサイトによる情報発信の例

事例：四国一周1,000kmルート



- ・ ルート情報、レンタルショップや自転車ショップ、宿泊等の情報や、SNSによる投稿など、ポータルサイトとして必要な情報が一元的に得られるものとなっている。
- ・ 日本語のほか、一部のコンテンツを英語・中国語(繁体)・韓国語で情報を提供している。

WEBポータルサイトによる情報発信の例

(第2回ナショナルサイクルルート制度検討小委員会資料 から引用)

<取組>

【継続】

サイクルマップへの情報掲載／ 渥美半島観光ビューローホームページへの情報掲載

各種 Web サイトへの情報掲載／ 道の駅観光案内所の J N T O 登録

【新規】

より分かりやすい情報内容の検討／ 広報たはらでの連載、特集

地元サイクリスト発信による効果的な SNS の活用／ 多言語情報発信の充実

措置② 携帯可能で分かり易いルートマップの作成

利用者の意見を取り入れながら既存のルートマップを更新・充実していきます。

インバウンドに対応した多言語化を検討します。

ホームページ上にアップし、PC やスマートフォンで閲覧できるようにするとともに、以下のような場所で容易に入手できるようにします。

<記載内容>

拠点位置、経路・距離、高低差、アクセスポイント、休憩・補給ポイント、ホームページのリンク、公共交通サービス（サイクルトレイン・サイクルバス・サイクルシップなど）、レンタサイクル拠点、緊急時サービス（空気入れ・工具貸出、自転車修理、自転車輸送、医療施設）、難易度別等推奨コース

<入手場所>

観光案内所、サイクルステーション、複数の交通拠点（道の駅、鉄道駅、空港、フェリーターミナル、バスターミナル等）、宿泊施設



はしってみ輪 サイクリングマップ

<取組>

【継続】

- ・新マップの作成に応じて検討中

【新規】

- ・マップの記載内容、スマホでの活用を踏まえた機能拡充

施策 2-5. サイクリストと民間をつなぐ仕組みづくり

質の高いサイクリング環境の維持向上や地域活性化との連携強化等のため、民間が主体となる継続的な取組体制を整えます。

措置① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等の継続的な取組体制の整備

継続的に環境を維持していくための体制を整えます。

(視点) 検討体制の整備

官民が連携し一体的に意見交換する場を設け、定期的を開催する。(メンバーは市と関連事業者(観光・公共交通等・観光協会等を想定)

(視点) 走行環境の維持・管理

官民が連携し道路環境等の維持・管理を迅速に行うことができる体制を構築する。

<取組>

【継続】

- ・田原市自転車活用推進協議会観光部会における意見聴取

【新規】

- ・官民が連携した道路環境等の維持、管理体制の構築

措置② サイクリングツアー開催等による地域活性化への誘導

サイクリングツアー開催等による地域活性化への誘導を行います。

(視点) 地域消費につなげる

- ・サイクリングイベントの活用・開催、ツアーガイド等の着地型観光・滞在型観光の開発、PRによる地域内消費の促進を図る。

<取組>

【継続】

- ・サイクルイベントへの後援、協力
- ・サイクルイベントでの情報発信
- ・「たはら巡り～な」等による着地型観光の推進

【新規】

- ・サイクルイベントの開催支援

措置③ サイクリストへの満足度向上

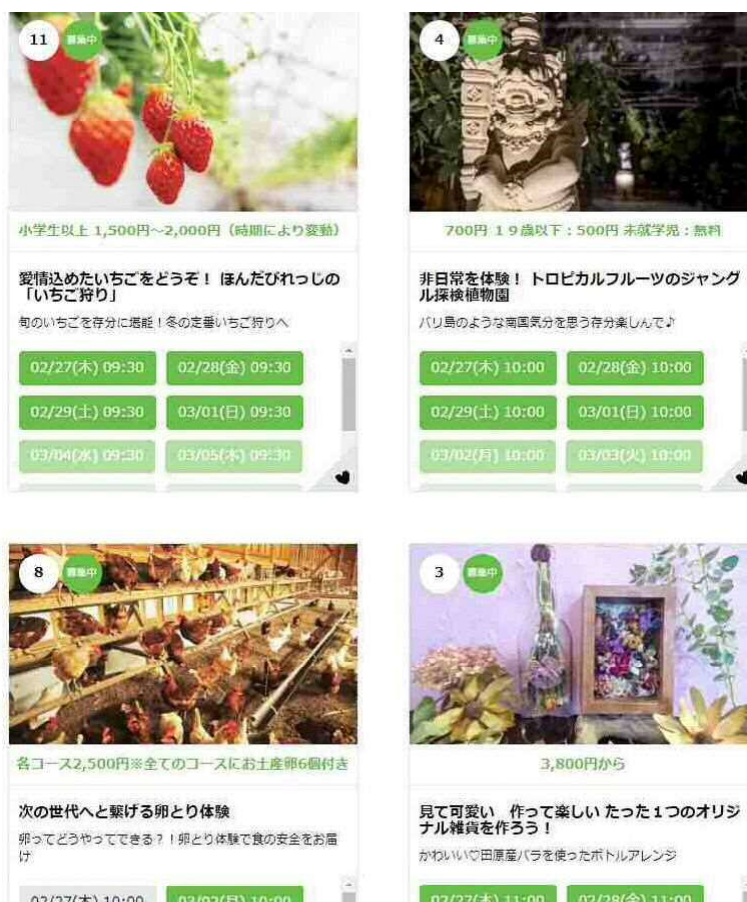
サイクリストによる地域消費やリピート来訪、新たなサイクリスト、定住化を誘発するような仕組みを検討します。

(視点) サイクリストの満足度向上

観光資源の他、おもてなしや人間味、感動体験を通じた満足度の向上を図り、リピート率の向上を図る。

(視点) 関係人口増加、定住化

サイクリングを通じ、本地域の魅力を伝えることなどにより、関係人口増加、定住化の促進を図る。



「たはら巡り～な」のプログラム例

(たはら巡り～なホームページ から引用)

<取組>

【継続】

- ・「たはら巡り～な」等による着地型観光の推進
- ・講演会等による啓発活動

【新規】

- ・サイクリスト同士を繋ぐ仕組みづくり
- ・サイクリストご意見箱の設置
- ・機運醸成のための講演会等の開催、啓発活動

4. 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し

4.1 計画の推進体制

本計画に定めた目標を達成するためには、市の関係部局、関連団体がそれぞれ役割を担い、連携して施策の推進を図る必要があります。また、本計画に関連する施策は多岐にわたることから、進捗を把握するため、関係機関から構成される「田原市自転車活用推進協議会」において施策の推進状況を共有するとともに、県、他市町村との連携に努めます。

4.2 計画のフォローアップ

計画の進捗や効果を確認するために、必要に応じて有識者等の助言を受けつつ、毎年各施策の進捗状況等に関するフォローアップを実施します。

フォローアップ項目（代表例）

<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリスト受入対応可宿泊施設を10件以上（2020年度） ・自転車通行環境の整備 （太平洋岸自転車道NCR申請ルート・渥美半島1周ルート〔2023年度〕ネットワークの概成100%〔2027年度〕） ・運動習慣者の割合 男性35%女性30%〔2025年度〕 ※健康たはら21第2次計画と同値 ・レンタサイクル利用件数1,400件〔2022年度〕
--

4.3 計画の見直し

計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行います。

なお、愛知県では令和4年度に計画の見直しが予定されていることから、本計画においても、令和5年度に県改定計画と本計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて計画の見直しの検討をします。

計画フォローアップ・見直しのスケジュール

	令和元年度 2019	令和2年度 2020	令和3年度 2021	令和4年度 2022	令和5年度 2023	令和6年度 2019	令和7年度 2025	令和8年度 2026	令和9年度 2027
計画	計画策定			県計画の見直し（予定）	計画へ見直し反映				計画の見直し
実施・実行		施策・措置の実施・実行				中間見直しに基づく施策・措置の実施・実行			
検証・評価	継続的なモニタリング				中間評価	定期的なフォローアップ			評価
改善・見直し					中間見直し				見直し