

田原市自転車活用推進計画

令和2年7月

田 原 市

目 次

1. 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け	1
1.1 計画の目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.2.1 上位・関連計画との関連	2
1.2.2 既存計画・施策との連携・調整	6
1.2.3 民間取組の本計画との連携	7
1.3 計画の区域	7
1.4 計画の期間	7
2. 現状及び課題、計画の目標	8
2.1 現状分析及び課題整理	8
2.1.1 市の基本情報	8
2.1.2 都市環境に関する分野	11
2.1.3 安全・安心に関する分野	25
2.1.4 健康に関する分野	32
2.1.5 観光に関する分野	38
2.2 計画目標の設定	52
2.2.1 市の現状と課題	52
2.2.2 基本方針	53
2.2.3 目標	53
2.2.4 施策の方向性	54
3. 実施すべき施策	56
施策 1-1. 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進	56
施策 1-2. 公共交通と自転車の連携	75
施策 1-3. 自転車の安全利用の促進	77
施策 1-4. 災害時における自転車活用の推進	79
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	80
施策 1-6. サイクルスポーツ振興の推進	81
施策 2-1. 太平洋岸自転車道の活用推進	83
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	85
施策 2-3. サイクリストのニーズに対応した受入環境の整備	87
施策 2-4. サイクリストの各場面に応じた情報発信	91
施策 2-5. サイクリストと民間をつなぐ仕組みづくり	93
4. 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し	95
4.1 計画の推進体制	95
4.2 計画のフォローアップ	95
4.3 計画の見直し	95

5. 資料.....	96
5.1 計画に基づく措置一覧.....	96
5.2 田原市自転車活用推進協議会.....	103
5.2.1 設置要綱.....	103
5.2.2 委員名簿.....	106
5.2.3 開催スケジュール.....	107
5.2.4 会議録.....	108
5.3 田原市民まつり来訪者アンケート.....	114
5.3.1 調査概要.....	114
5.3.2 調査結果（中学生以上）.....	117
5.3.3 調査結果（小学生以下）.....	121
5.3.4 調査結果まとめ.....	124
5.4 観光利用のルート.....	125
5.5 自動車交通量.....	128
5.6 自転車ネットワーク路線における田原市の整備形態（案）詳細図.....	129
5.7 自転車ネットワーク 路線情報.....	139
5.8 国計画の目標等に関連する市の取り組み状況の整理.....	142

1. 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け

1.1 計画の目的

田原市では温暖な気候や太平洋岸自転車道、サイクルトレインやサイクルシップなどのサイクリングに適した環境を有しており、これらを活かしたサイクリングルートの設定やサイクリング大会の開催支援など、サイクリストの受け入れに取り組んでいます。

市民にとって、自転車は通学などの足として重要な移動手段となっており、市の総合計画においても「増加している自転車利用ニーズに対して、ハード・ソフトの両面から環境整備の推進」が挙げられています。

一方、市民とサイクリストのかかわりは薄く、また、都市構造等の要因により多くの市民が自動車で移動しているのが現状です。

このような中、平成 29 年 5 月 1 日に自転車活用推進法が施行され、国や県、豊橋市など近隣市における自転車活用推進計画の策定など、自転車を活用したまちづくりの機運が高まっています。

田原市においては、太平洋岸自転車道がモデルルートに設定され、今後ナショナルサイクルルートの指定に向け更なる取り組みを進めていくところであります。

これによりサイクリストは年々増加していくことが想定され、受入環境整備やプロモーション等の取組が必要となっています。

このような背景を踏まえ、本計画では、市における自転車活用の方向性を定めるとともに、目標及び施策、推進体制を定めるものとします。

市民の自転車利用環境の向上とともに、市外来訪者の受入環境の向上を通じて、地域活性化、そして最終的に市民のメリットにつながることを目的とし、田原市自転車活用推進計画を策定するものとします。

本計画は、国及び県の自転車活用推進計画を勘案していることから、自転車活用推進法（第十一条）に基づく市町村自転車活用推進計画として位置付けることとします。

1.2 計画の位置付け

1.2.1 上位・関連計画との関連

(1) 国・県の計画

自転車活用推進計画（国土交通省）〔平成 30 年 6 月策定〕

国の自転車活用推進計画では、自転車の活用の推進に関する 4 つの目標、18 の実施すべき施策等が示されています。

自転車活用推進計画の概要



1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法[※]に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク圏成市町村数
【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルポートの設置数 【実績値】852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車の I o T 化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進
【指標】通勤目的の自転車分担率 【実績値】15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)

目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
【実績値】29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数[※] 【実績値】480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度) ※ (1)~(12)と同様※
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数[※]
【実績値】80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度) ※ (1)~(12)と同様※
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。
【指標】交通安全について指導している学校の割合
【実績値】99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講ずる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップと見直し
➢ 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取扱方針
➢ 自転車損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

国の自転車活用推進計画の概要

愛知県自転車活用推進計画〔令和2年2月策定〕

愛知県自転車活用推進計画は、「元気と暮らしやすさを育む安全で快適な自転車利用の推進」を基本理念とし、これに基づき、県の現状と課題を踏まえ、4つの課題に対応した計画目標を設定しています。



愛知県自転車活用推進計画の基本理念と計画目標

(2) 市の上位・関連計画における自転車関連記載内容

自転車に関する市の既存計画はないが、関連計画では自転車の利活用に関する記載があります。

市の上位・関連計画における自転車関連記載内容①

課	計画名	記載内容
企画課	改定版第1次田原市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車道の整備推進 ● 自転車利用者の交通ルール、交通マナーに関する安全教育等の浸透 ● 徒歩・自転車・自動車の適正分担を図ることで、安全で円滑な交通環境を図る ● 自転車活用の促進 ● ハード・ソフトの両面から環境整備を推進
	改定版田原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● サイクリングの環境整備 ● ナショナルサイクルツーリズムを推進するため、サイクリストの受入拠点、情報拠点の整備を図る。 ● 愛知県のモデルルートとして太平洋岸自転車道の整備を推進するとともに、ナショナルサイクルルートの指定に向けた広報活動に取り組む。 ● 田原市サーフタウン構想において、レンタサイクルの活用の位置付け。
総務課	第10次田原市交通安全計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離 ● 幅の広い歩道、自転車道、歩車共存道路等の整備を推進 ● 自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の整備 ● 歩行者および自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化 ● 乗用車から自転車への転換 ● 歩行者、自転車、自動車の交通量等を考慮して適切な分離 ● 交通ルール・マナーの啓発活動、講座開催等を推進 ● 自転車の安全利用の促進と駐輪対策の推進 ● 放置自転車の整理・撤去等を推進 ● 交通安全教育(児童, 保護者, 中学生, 高校生) ● 交通安全運動の推進(自転車の安全利用) ● 自転車の安全利用の推進 ● 自転車車両の安全性の確保 ● 自転車利用者に対する指導取締りの強化
環境政策課	たはらエコ・ガーデンシティ推進計画	<ul style="list-style-type: none"> ● エコモビリティの推進 ● サイクルアンドライドの促進 ● スロームーブの普及(レンタサイクル事業) ● スロームーブのための環境整備
健康課	健康都市プログラム	<ul style="list-style-type: none"> ● サイクリングロードなど、楽しみながら体を動かすための運動環境の整備 ● サイクルイベントに支援、協力 ● 市内のサイクリングルートを紹介 ● ウォーキングやサイクリングを楽しめるような、道路環境の整備
スポーツ課	田原市スポーツ推進計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ルートを紹介する看板を設置し、活用を促進 ● 自転車道の整備について県に要請 ● サイクリング大会の開催や誘致 ● サイクリングやウォーキング、サーフィン体験等を活用したインバウンド事業の実施 ● サイクリングマップの作成、看板、サイクルラック等の設置の推進
商工観光課	改訂田原市観光基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ● サイクリングコースの充実 ● 半島全体の風景を鑑賞しながら周遊できる街道の事業進捗 ● テーマ別観光ルートを創造(スポーツツーリズム) ● スポーツを中心とした観光資源を活かしたイベント(サイクリングイベント) ● 電動アシスト付き自転車の導入等、レンタサイクルの充実 ● サイン・看板の整備 ● 市内回遊できる移手段の情報発信・アクセスの整備

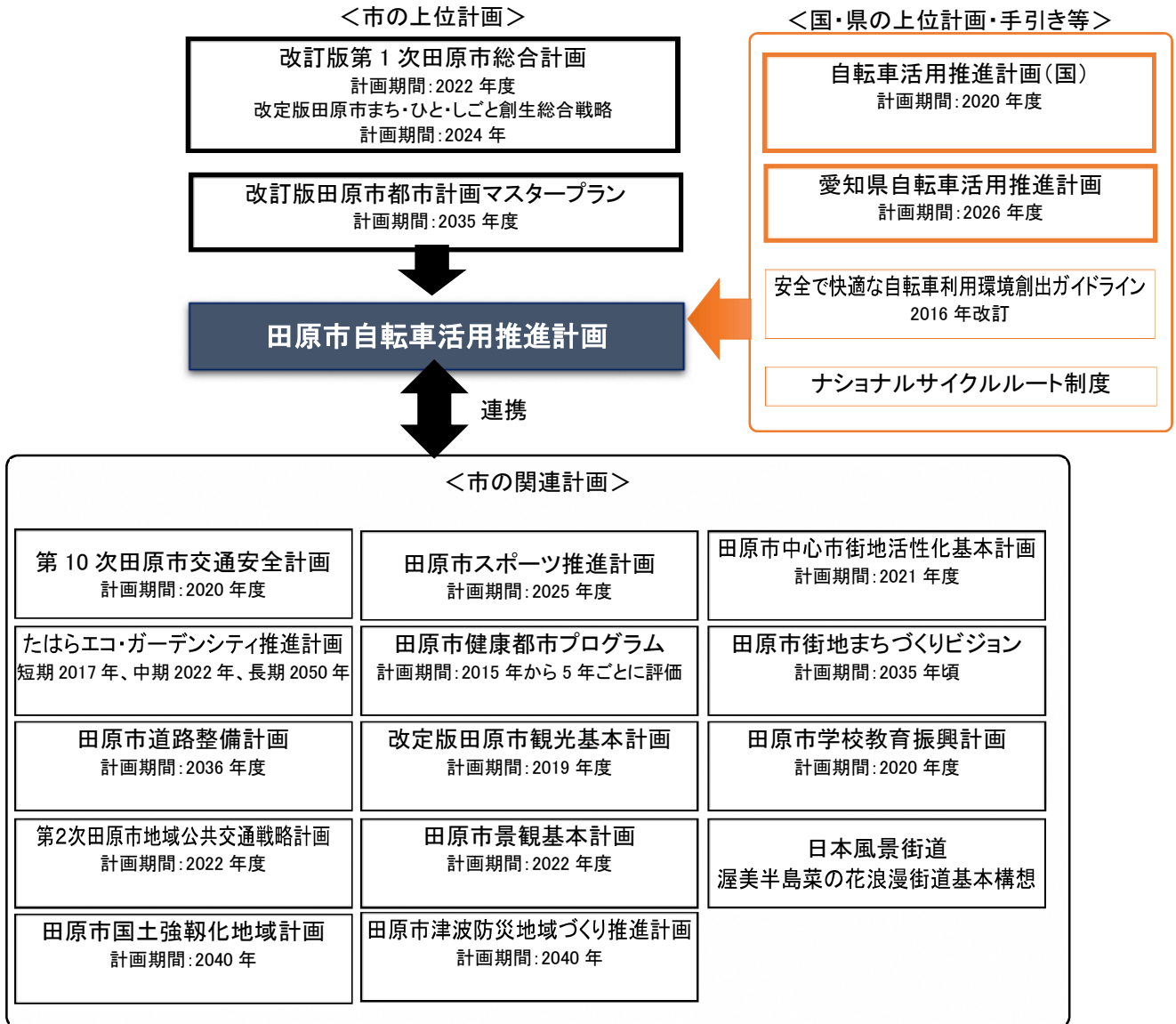
市の上位・関連計画における自転車関連記載内容②

課	計画名	記載内容
街づくり 推進課	田原市街地まち づくりビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用者に向けた環境整備
	改定版田原市都 市計画マスター プラン	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用のあり方に関する基本的な方針やそのための施設整備等に関する計画・方針の策定 ● 伊良湖岬周辺観光整備(サイクリングコースの充実)(観光基本計画再掲) ● 太平洋岸での自転車歩行者専用道路の整備促進 ● 国道42号重複区間における自転車歩行者道の整備促進 ● 田原市自転車ネットワーク計画の検討
	田原市中心市街 地活性化基本計 画	<ul style="list-style-type: none"> ● まちなかレンタサイクル利用促進事業
	第2次田原市地 域公共交通戦略 計画(地域公共 交通網形成計 画)	<ul style="list-style-type: none"> ● 効果的な移動確保体制の構築(レンタサイクル等の利用環境の整備) ● 公共交通利用者等に対する無料レンタサイクル整備・運営
	田原市景観基本 計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 景観に配慮した公共施設ガイドラインの策定 ● 周囲の景観に配慮した自転車置場の設置
	日本風景街道 渥美半島菜の花 浪漫街道基本構 想	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車道等の整備推進 ● 自転車道を活用するイベントの開催または支援 ● 自転車道の草刈り、周辺の観光拠点等の情報発信、レンタサイクル拠点の増設(自転車道をより活用するための環境整備) ● 自転車道の維持・補修、未整備区間の整備 ● 自動車との接触や歩行者との交錯が起きないよう安全な自転車道の整備
建設企 画課	田原市道路整備 計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワーク計画策定の方針検討
学校教 育課	田原市学校教育 振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車教室、自転車無事故無違反ラリー54の活動実施
防災対 策課	田原市津波防災 地域づくり推進計 画	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車・自転車での避難方法の検討
	田原市国土強靱 化地域計画	<ul style="list-style-type: none"> ● サイクリスト向けパンフレットへの避難場所等記載の検討

(3) 上位・関連計画との位置づけ

国や県の自転車活用推進計画、および市総合計画、都市計画マスタープランに準拠した計画の内容とします。

また、市の関連計画との整合を図ります。



本計画の上位・関連計画

1.2.2 既存計画・施策との連携・調整

市が他の計画に基づき取り組んでいる施策において、自転車活用に直接的または間接的に関連する施策については、本計画に取り込み、本市における自転車活用推進に係る最上位の計画とします。

本計画に取り組む施策のうち、市の各課にまたがる施策については、連携や調整を図ります。

本計画で新たに位置付けた施策について、関連する計画がある場合は、その計画へのフィードバックを検討します。

1.2.3 民間取組の本計画との連携

サイクルトレインやサイクリング大会等、民間が行っている自転車活用推進関連の取組についても、本計画に反映します。

1.3 計画の区域

田原市全域とします。

1.4 計画の期間

国の自転車活用推進計画においては、『自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通安全の確保等の課題は、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取り組みが求められます。このことから、長期的な展望を視野に入れつつ、本計画と関連を有し、2020年度を計画期末とする「交通政策基本計画」等の各種計画との連携を図り、2020年度までを計画期間』としています。

また、愛知県の自転車活用推進計画では、『第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）を見据え、2026年度までとし、計画期間の中間となる2022年度に見直しを行う』としています。

本市においては、長期的な展望を視野に入れつつ、愛知県の計画と整合を図り、2027年度（令和9年度）までを計画期間とします。

※計画期間内に計画記載の施策を実施するものではなく、施策の検討で終わるものも含む

2. 現状及び課題、計画の目標

2.1 現状分析及び課題整理

2.1.1 市の基本情報

(1) 位置・地勢

田原市は、愛知県の南端に位置し、北は三河湾、南は太平洋、西は伊勢湾と三方を海に囲まれた渥美半島のほぼ全域が市域となっています。海岸線延長は、約 100km に及び、唯一、東側を陸続きに豊橋市と接しています。

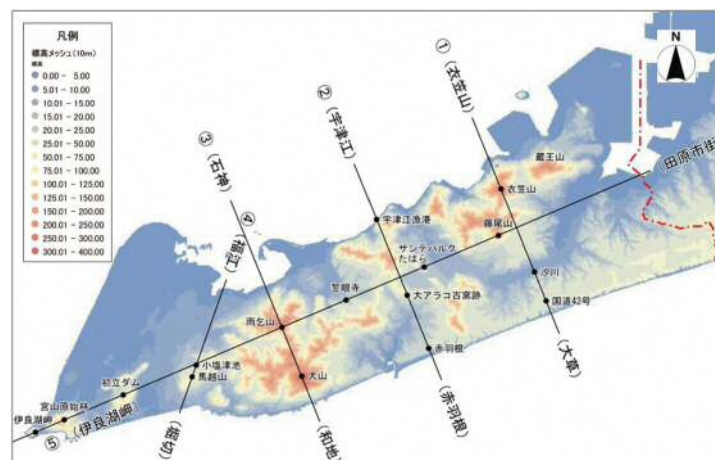
行政面積は約 191k m²で、愛知県内では 7 番目の広さとなっています。

地形は太平洋側の海食崖から三河湾側に向けて傾斜しており、西側の伊良湖岬に向かって標高は低くなっています。市域の 1/4 が海拔 5m 未満となっています。

気候は、太平洋の黒潮の影響で年間を通じて温暖ですが、海に突き出た半島特有の地形のため、年間を通じて大変風が強い地域となっています。



田原市の位置

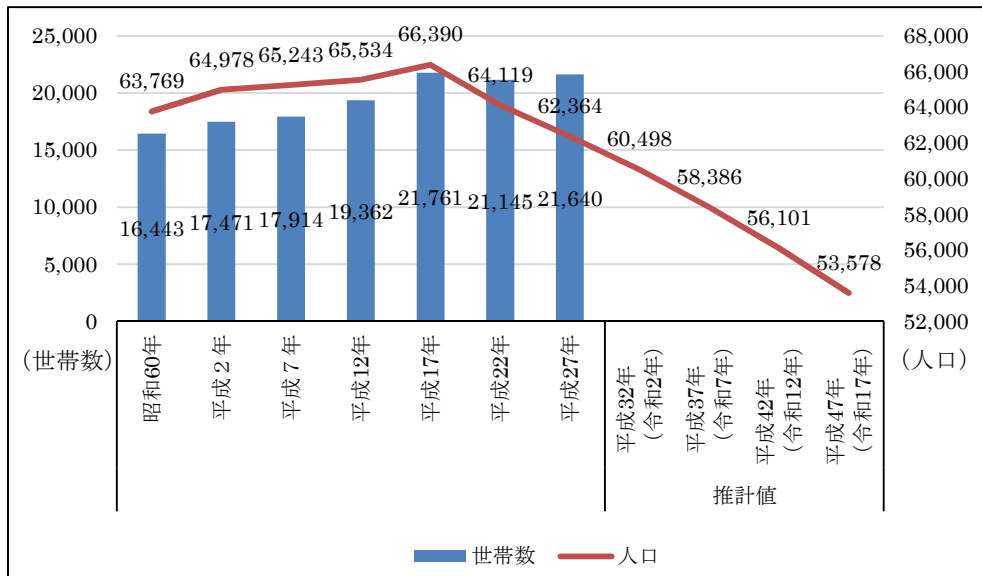


田原市の標高図

(2) 人口・世帯数

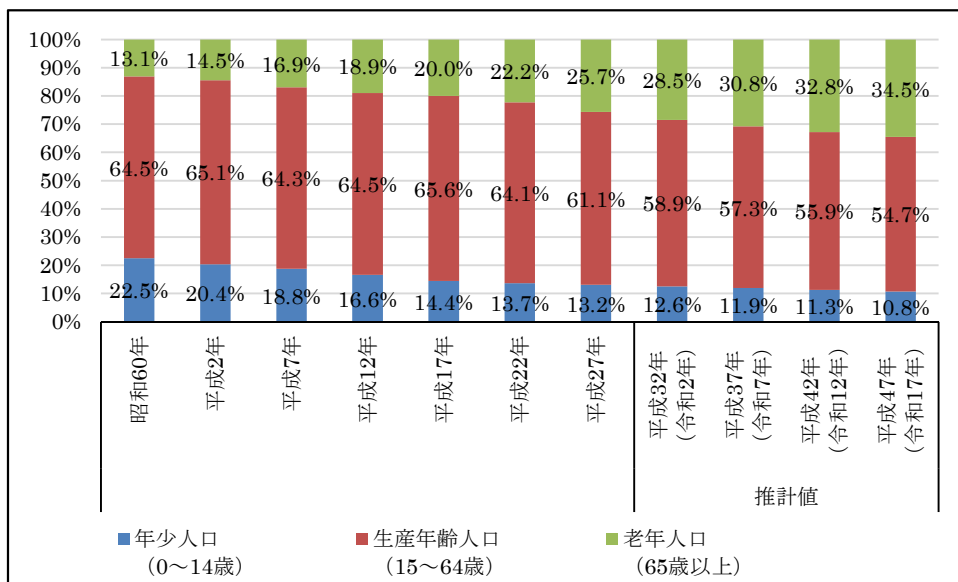
人口減少、高齢化が進んでおり、半島先端部の人口減少が著しい。

田原市の人口は、平成17年以降減少傾向にあり、今後も減少傾向となっています。校区別の人口増減をみると、2地区を除いた全ての校区で人口が減少しています。年代別の人口比率を見ると、65歳以上の老年人口の比率（高齢化率）が増加しています。



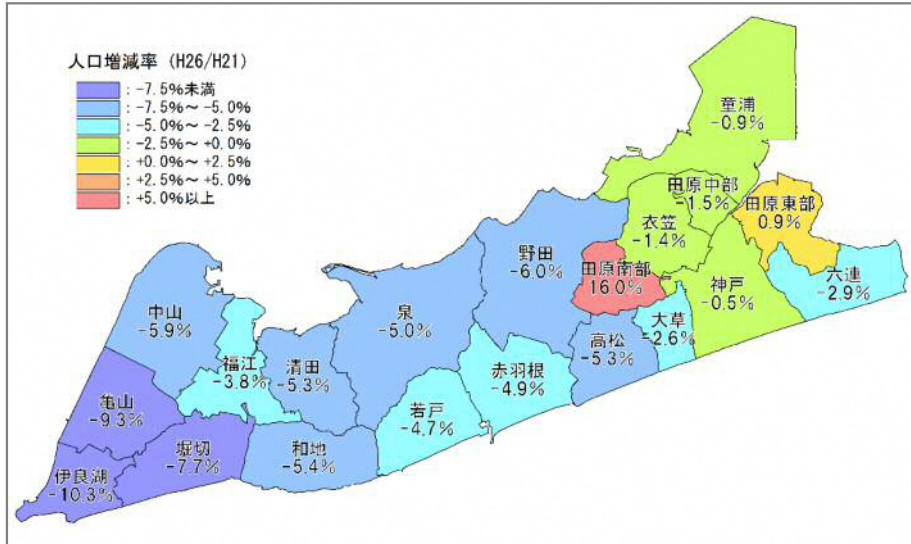
田原市の人口・世帯数の推移

(国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口 から作成)



田原市の年代別人口比率の推移

(国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口 から作成)



田原市の校区別人口の推移

(田原市道路整備プログラム (住民基本台帳各年 10月1日現在) から引用)

2.1.2 都市環境に関する分野

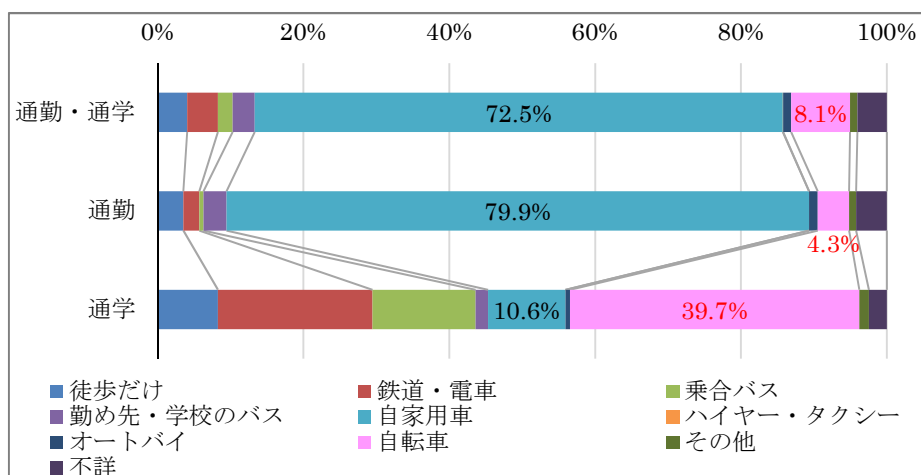
(1) 市内の移動交通手段

市民の移動手段は、自家用車に多く依存しており、公共交通の比率が低い。

交通分担率（国勢調査）

田原市在住の通勤・通学利用における交通手段（15歳以上）は、「自家用車」が約73%と最も多くなっています。

通学利用では、「自転車」が約40%と最も多くなっています。



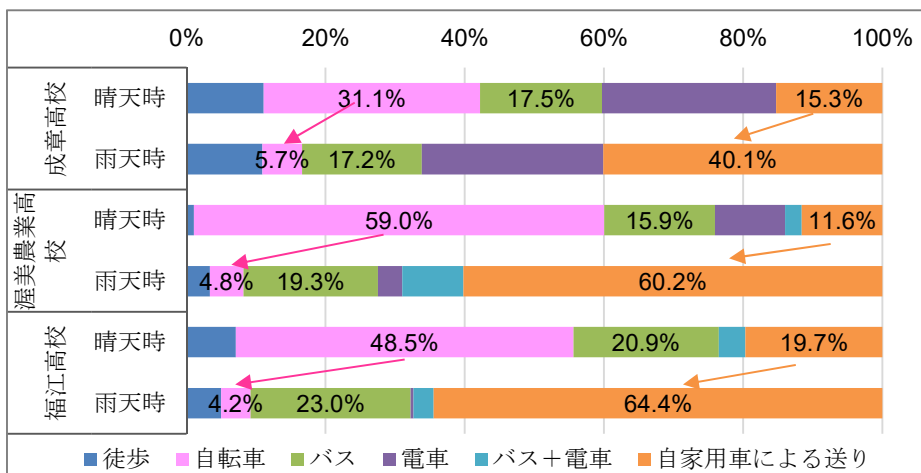
田原市在住の自宅外就業者・通学者の交通手段

(H27 国勢調査 から作成)

高校生の通学手段（市アンケート）

晴天時は自転車による通学が多く、雨天時は自家用車による通学が多くなっています。

バスや電車の利用者、晴天・雨天による交通手段の大差はないことから、自転車利用者の多くは雨天時に公共交通ではなく自家用車による通学に切り替わることが推定されます。



天候別市内高校への通学時交通手段

(田原市公共交通機関利用実態調査報告書 H30.3 から作成)

(2) 交通の現況

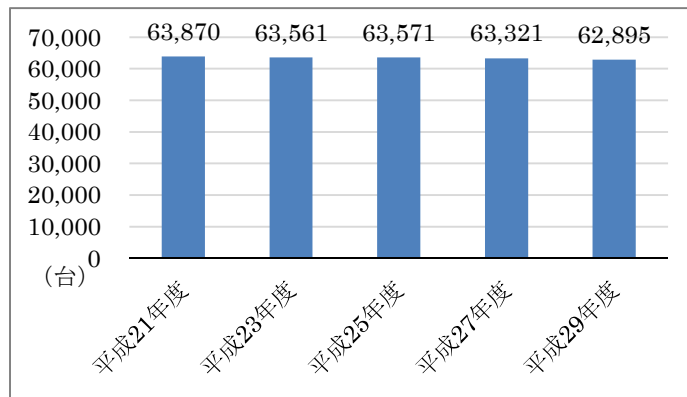
自動車

自動車の保有台数が多く、特に東西方向の路線の交通量が多い。

田原市の自動車保有台数は近年 63,000 台程度で推移しており、1 世帯当たり所有台数は 2.86 台（平成 29 年度）となっています。

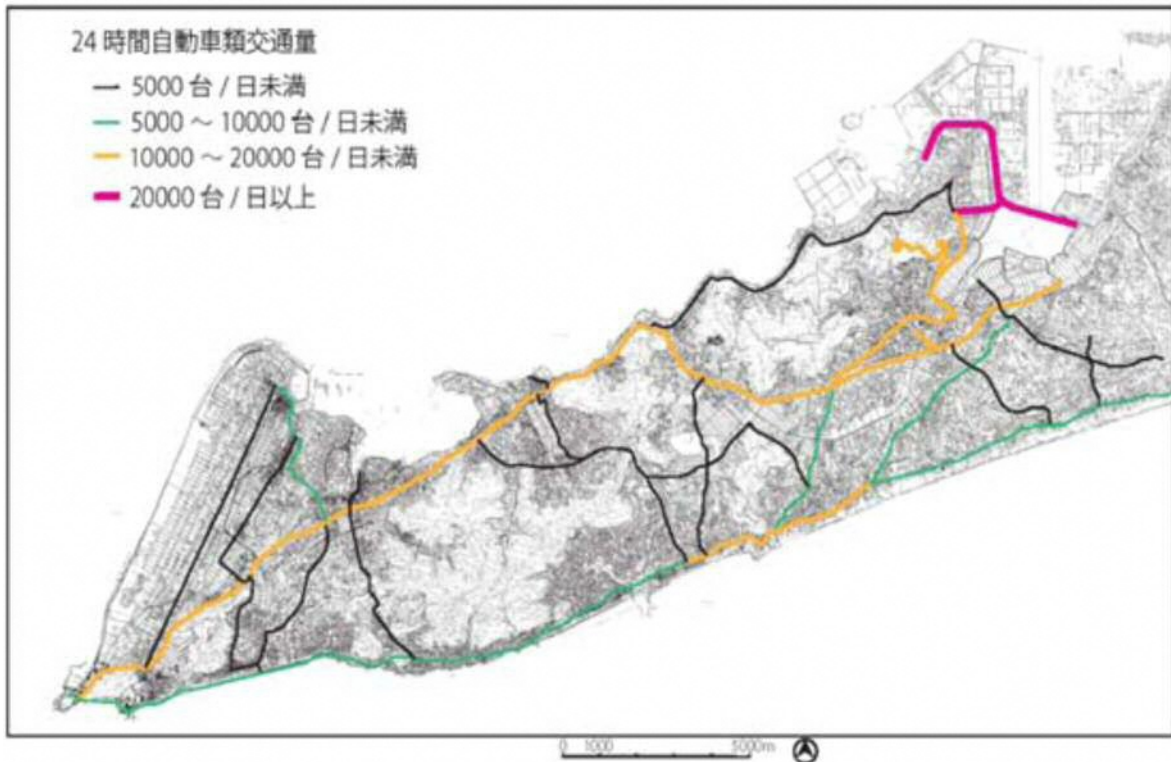
田原市の道路交通の状況として、国道 259 号や国道 42 号、（主）豊橋渥美線など東西方向の路線の交通量が多く、10,000 台/日以上以上の交通量となっています。

特に、（主）豊橋渥美線の臨海工業地周辺の交通量が 20,000 台/日以上と多くなっています。



田原市の保有自動車台数の推移（登録自動車、小型二輪、軽自動車の合計）

（田原市の統計（令和元年度）から作成）



24時間自動車類交通量

（H27 道路交通センサス から引用）

公共交通の現況

市域全体をつなぐ公共交通はバスのみとなっている。

鉄道は豊橋鉄道株式会社により渥美線、路線バスは豊鉄バス株式会社により伊良湖本線・伊良湖支線が運行されており、これらの交通手段を補完する形で、市がぐるりんバスを運行しています。

また、伊勢湾フェリー株式会社（伊良湖～鳥羽）、名鉄海上観光船株式会社（伊良湖～河和）などにより、海上交通が運航されています。

鉄道（豊橋鉄道渥美線）は市の東部で運行されているため、これ以外の地域における公共交通はバスのみとなっています。



市内の公共交通ネットワーク

(田原市公共交通ハンドブック 令和元年10月現在 から引用)

公共交通機関		市内の起終点駅・停留所		運賃 (円)	所要時間 (分)	所要時間 当り単価 (円/分)
鉄道	豊鉄渥美線	やぐま台	三河田原	140	8	18
路線バス (豊鉄バス)	伊良湖本線	やぐま台	伊良湖岬	1,190	70	17
	伊良湖支線	渥美病院	保美	1,080	51	21
ぐるりん バス	市街地線	田原駅	田原駅	100	44	2
	童浦線	渥美病院	片西南	200	42	5
	サンテパルク線	芦集会所	渥美病院	200	44	5
ぐるりん ミニバス	表浜線	図書館	図書館	200	80	3
	中山線	渥美支所	渥美支所	200	46	4

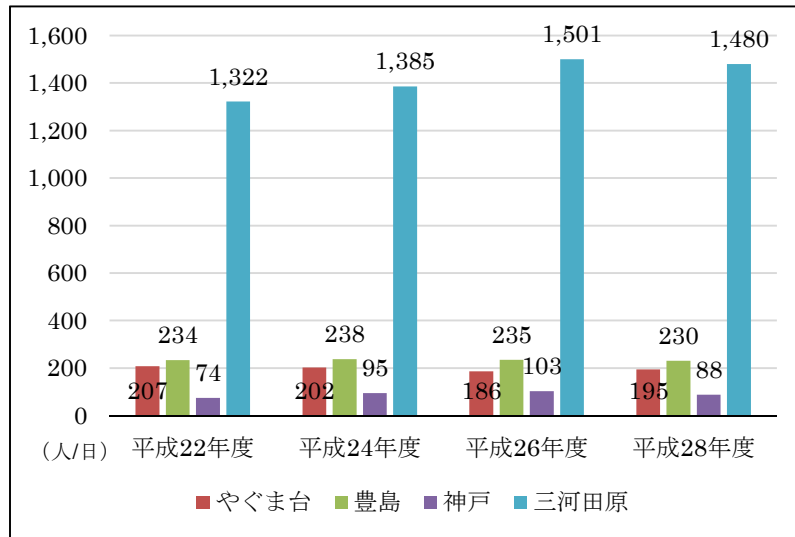
市内の公共交通の運賃

(田原市公共交通ハンドブック及び各社ホームページ から作成)

<鉄道>

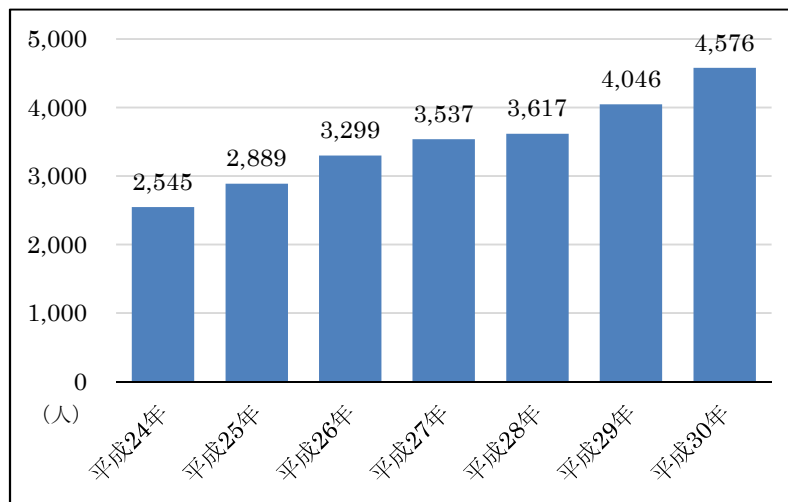
市内駅の1日あたり乗車人員は、三河田原駅が最も多く、約1,500人/日です。

豊橋鉄道では、自転車を鉄道車両内に解体せずに持ち込むことができる「サイクルトレイン」を実施しており、平成30年7月からは平日も実施して拡大運行しているため、利用者の更なる増加が見込まれます。



田原市内鉄道駅の1日あたり乗車人員

(田原市の統計(令和元年度)から引用)



サイクルトレインの利用状況の推移

(豊橋鉄道ヒアリング から作成)

<バス>

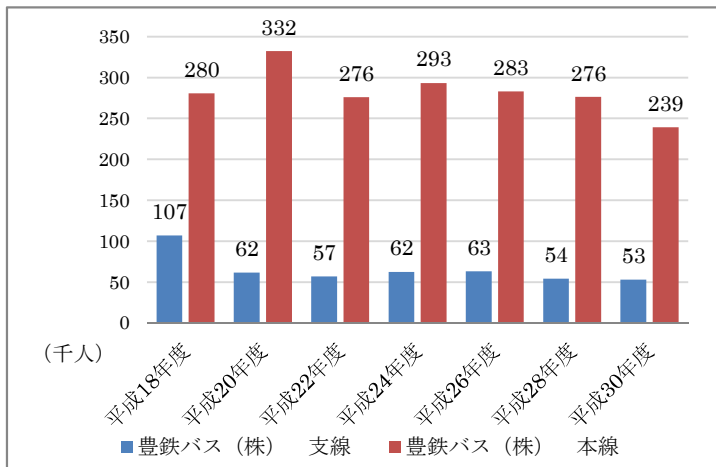
バスの乗車人員が減少傾向にある。

田原市ぐるりんバスの乗車人員は減少傾向にあり、平成30年度では年間乗車人員が95千人、1便当たり3.5人となっています。

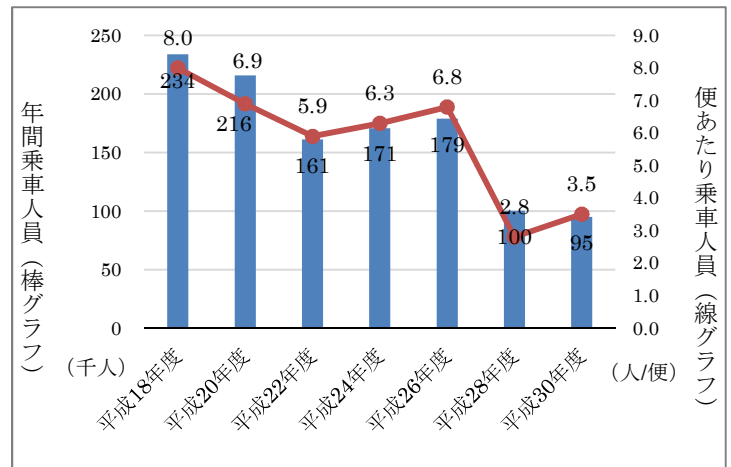
市では豊鉄バスの通学定期を購入する市内の高校生を対象に、豊鉄バスの通学定期購入費に対して3割を助成しています。

70歳以上高齢者を対象に、豊鉄バス、豊橋鉄道渥美線、タクシー、ぐるりんバスの乗車券を交付しています。

公共交通の利用減少に歯止めを掛けないと路線バス廃止により公共交通空白地域が発生するなど、自ら移動手段を持たない市民の日常生活に弊害が生じる恐れがあり、市民の日常生活の移動手段確保のためには、地域公共交通の利用促進が必要であります。



豊鉄バスの利用状況の推移
(豊鉄バス(株)提供データから作成)



ぐるりんバスの利用状況の推移
(田原市の統計(令和元年度)から作成)

<フェリー>

市内の伊良湖と鳥羽市を約55分で結ぶ伊勢湾フェリーが運航されており、追加運賃を払うことで自転車を船内に解体せずに持ち込むことができます。



伊勢湾フェリー

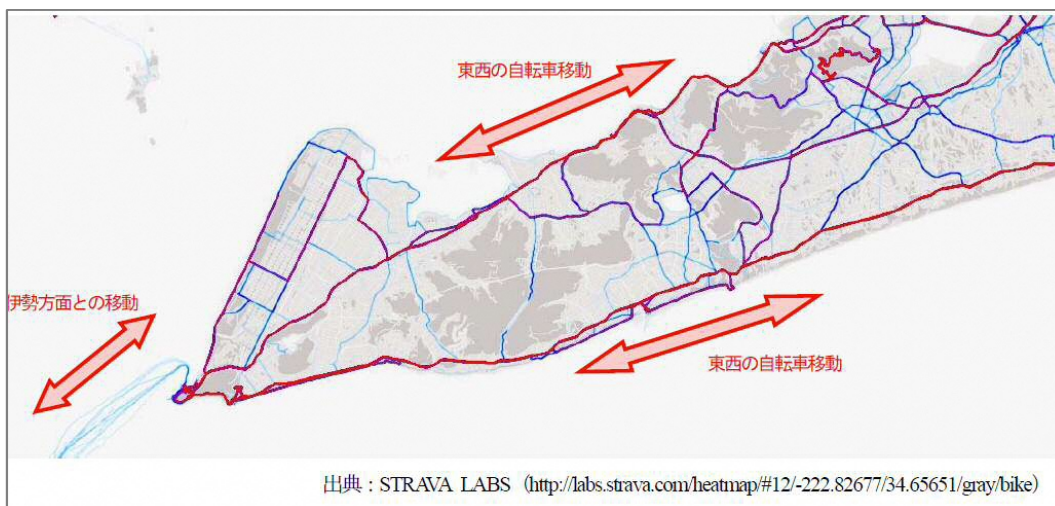
市内の自転車利用

自転車の利用形態（サイクリスト、自転車通学者）により、利用される距離や区域は異なる。

<サイクリスト>

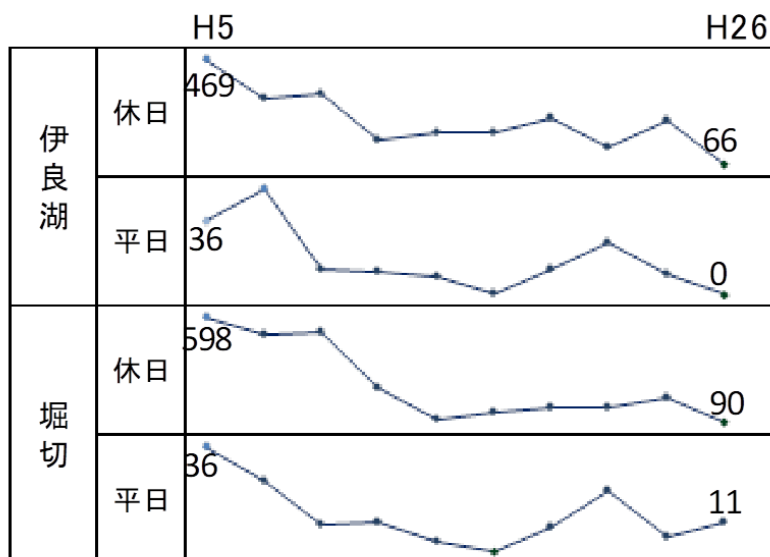
サイクリストの移動は東西の移動が多く、比較的長距離の移動が多いと考えられます。さらに伊勢方面との移動も確認されています。

渥美サイクリングロードの利用は、減少傾向となっています。



自転車走行軌跡

(田原市道路整備計画策定業務報告書（平成 29 年 3 月田原市）から作成)

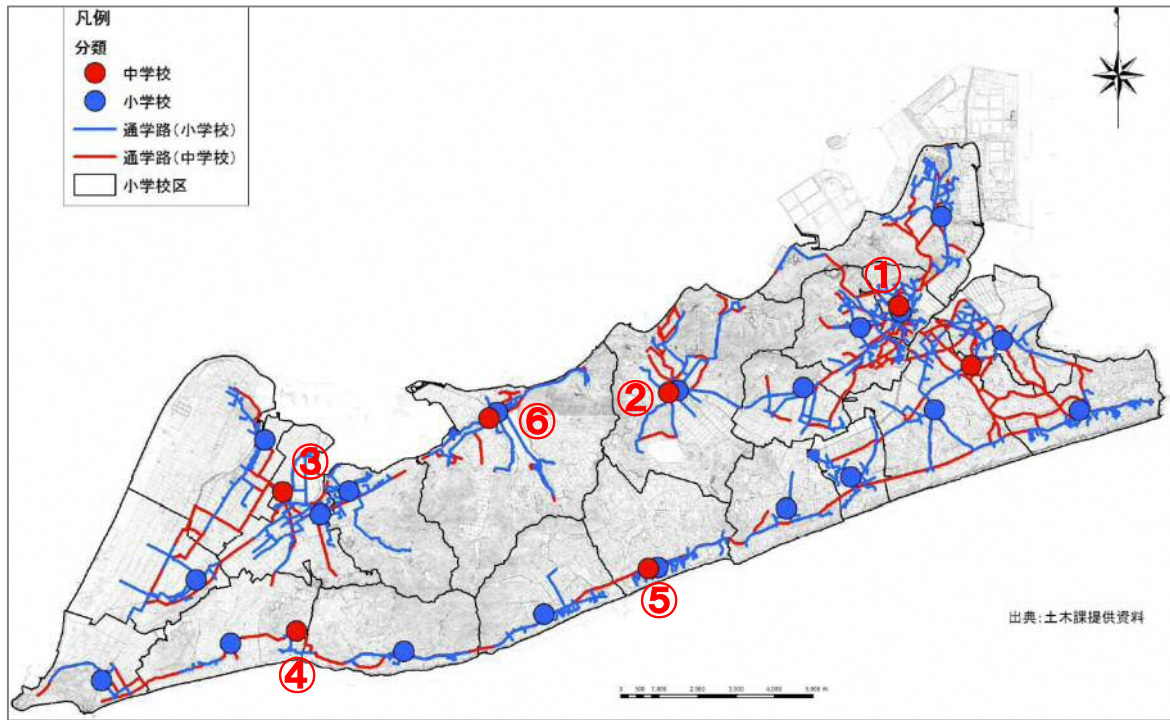


渥美サイクリングロード利用状況

(東三河建設事務所 大規模自転車道 から引用)

<自転車通学者>

市内中学校においては自転車通学が許可されていますが、通学距離の基準は概ね6kmとされています。通学距離が概ね6kmを超える場合は、(1)路線バス利用を検討、(2)ぐるりんバス等利用を検討、(3)スクールバスの運行という流れで検討することとされています。



通学路指定状況図

(田原市道路整備計画策定業務報告書(平成29年3月田原市) に加筆)

※平成28年4月に①田原中学校と②野田中学校が統合され、平成28年3月31日で野田中学校は廃校。

※平成30年4月に③福江中学校と④伊良湖岬中学校が統合され、平成30年3月31日で伊良湖岬中学校は廃校。

※令和3年4月に⑤赤羽根中学校と⑥泉中学校が統合され、令和3年3月31日で泉中学校は廃校となる予定。

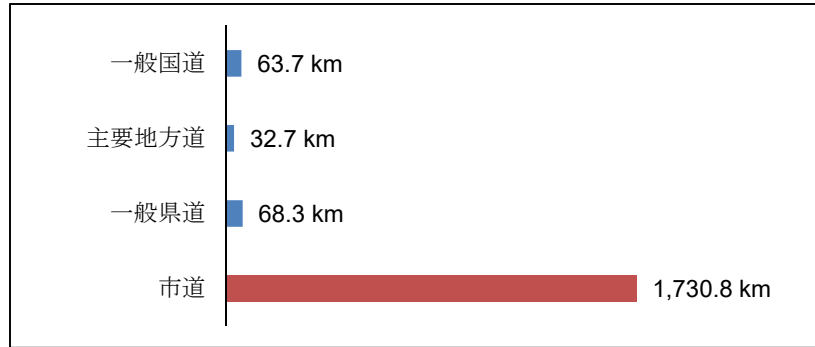
(3) 道路環境

市内の道路は、道路延長で見ると殆んどが市道であり、細街路の割合が高い。

管理者別整備状況

愛知県が管理する道路は、国道2路線（国道42号、国道259号）、主要地方道2路線（田原高松線、豊橋渥美線）、一般県道13路線（小中山伊良湖線等）が整備されています。

田原市が管理する道路は、1級市道（29路線）、2級市道（75路線）となっています。

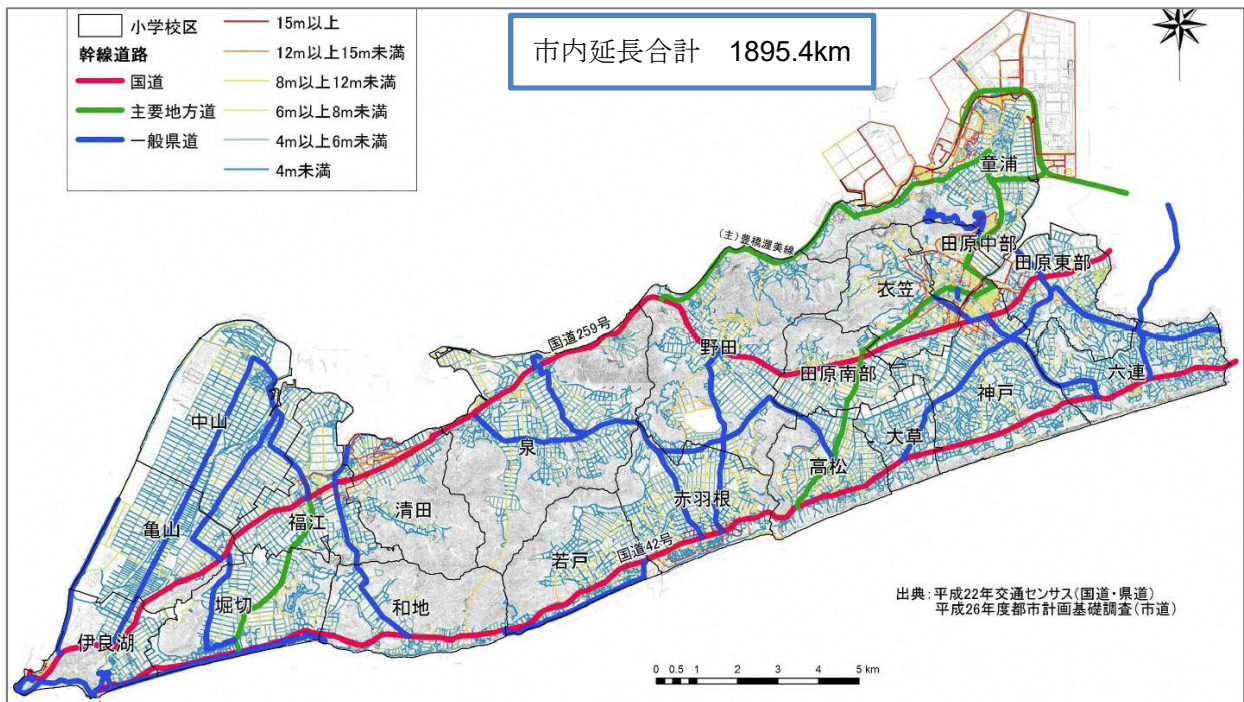


管理者別道路延長（平成28年）

（愛知県統計年鑑 から作成）

幅員別整備状況

路総延長の36.8%を4m未満の細街路が占めています。特に赤羽根市街化区域においては、道路総延長の58.9%が4m未満となっています。また、福江市街化区域においても37.0%と高い割合となっています。



道路整備状況

（平成22年度交通センサス（国道・県道）、平成26年度都市計画基礎調査（市道） から引用）

(4) 自転車利用環境

自転車通行空間

<自転車ネットワーク計画>

**自転車で目的地まで安全で快適に通行できる空間が十分に整備されていない。
ネットワーク路線（案）は県管理道路を多く含んでいる。**

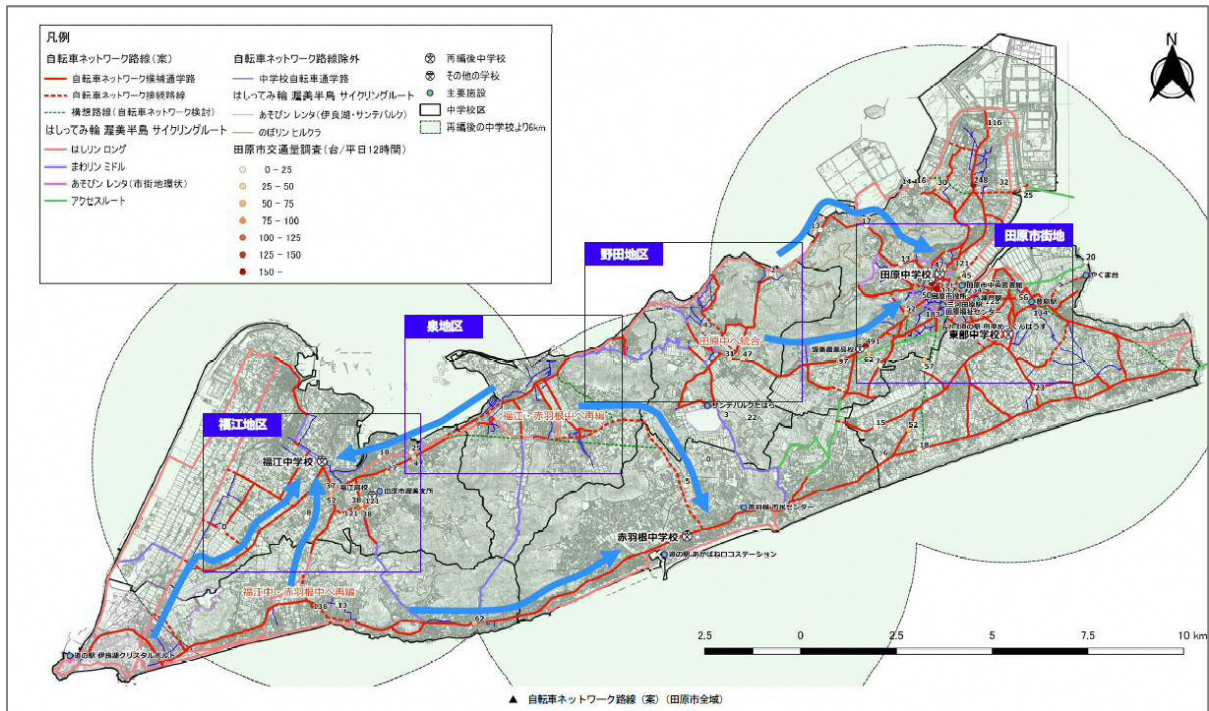
自転車の通行空間は、これまで歩道を中心に整備されてきました。

国のガイドラインに示された整備形態である車道における整備延長は約 1.2km(堀切地区、六連地区)であり、いずれも矢羽根型の路面表示によるものです。

「田原市道路整備計画」において、「自転車ネットワーク計画策定の方針」の検討がされており、「通学利用」、「観光利用」、「日常利用」の視点で自転車ネットワーク路線（案）が示されています。



車道上の自転車通行空間の例（六連地区）



自転車ネットワーク路線（案）

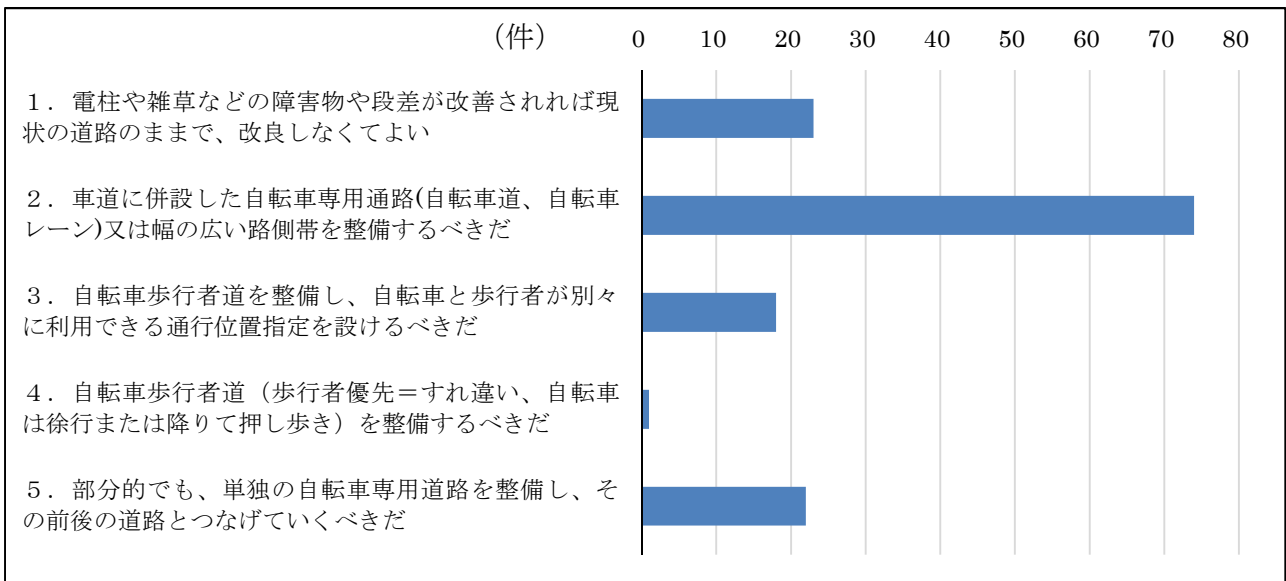
(田原市道路整備計画 から引用)

<ぐる輪サイクリング参加者アンケート>

サイクリストからは、自転車専用通路(自転車道、自転車レーン)の整備の他、路肩の清掃等の維持管理や案内、ラックの設置に対しての意見等が多い。

ぐる輪サイクリング参加者に対するアンケートでは、自転車で安心・安全に走るためには、自転車専用通路(自転車道、自転車レーン)の整備が良いと思う人が最も多い結果となっています。

自由意見では「通行空間の整備」の他に、「雑草、砂利等、路肩の清掃」、「案内の明確化」、「サイクルラック設置」等を求める意見も比較的多くなっています。



渥美半島を自転車で安全・安心に走るために、どのような道路を整備されるとよいか

(渥美半島自転車周遊ルート use promotion Project アンケート結果報告 (H23年度) から作成)

(回答は選択肢を2つ選ぶ方式)

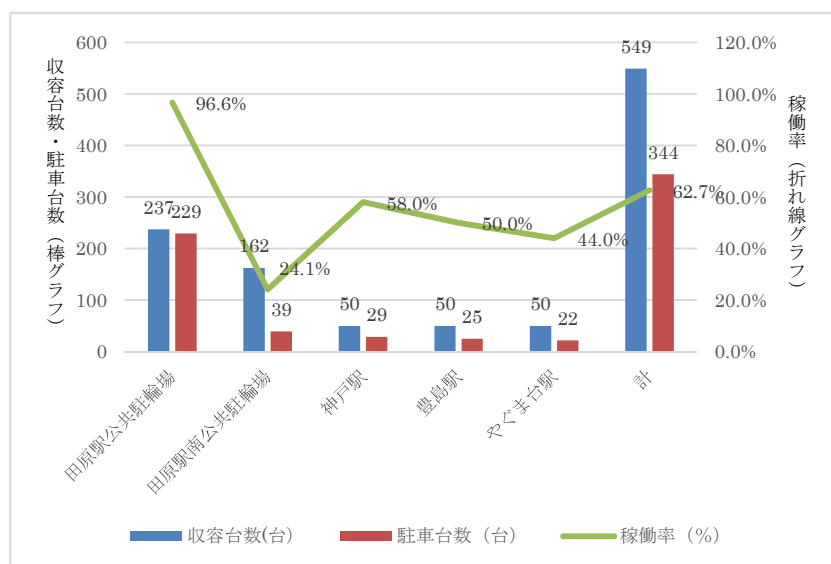
自転車駐車空間

田原駅公共駐輪場は常に満車に近い状態だが、その他の駐輪場では全体的にやや空きがある。

交通結節点である鉄道駅及び一部のバス停留所周辺において、駐輪場が設置されています。

通勤通学での利用が中心であるため、休日より平日の利用が多くなっています。田原駅公共駐輪場は平日・休日ともに満車に近い状態となっていますが、その他の駐輪場は、全体的にやや空きがある状態となっています。

駅周辺駐輪場稼働状況



(愛知県調査「駅周辺における放置自転車等の実態調査及び自転車等駐車対策関係条例の制定状況等に関する調査(令和元年度)」から作成)

駅周辺駐輪場の概況

最寄りの駅	収容台数	料金
三河田原駅 (田原駅公共駐輪場)	237台	無料
三河田原駅 (田原駅南公共駐輪場)	162台	
神戸駅	50台	
豊島駅	50台	
やぐま台駅	50台	



(田原市公共交通ガイドブック から引用)



バス停留所周辺駐輪場の様子 (左:野田バス停、右:馬草口バス停)

レンタサイクル

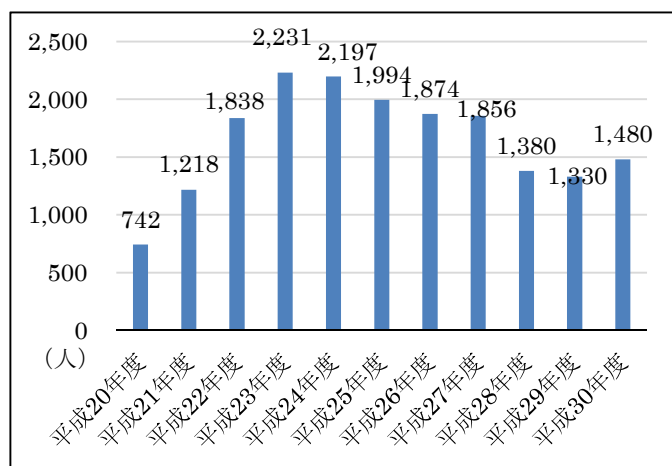
レンタサイクル事業の詳細な移動データの抽出ができていない。

市内では複数のレンタサイクル事業が行われています。利用料金や車種は多様であり、相互の連携は行われていません。田原市まちなかレンタサイクルの利用者数は平成23年度をピークに減少傾向でしたが、平成30年度は再び増加しています。

レンタサイクル利用者の利用目的や行先、利用路線など、移動の状況は把握されていません。

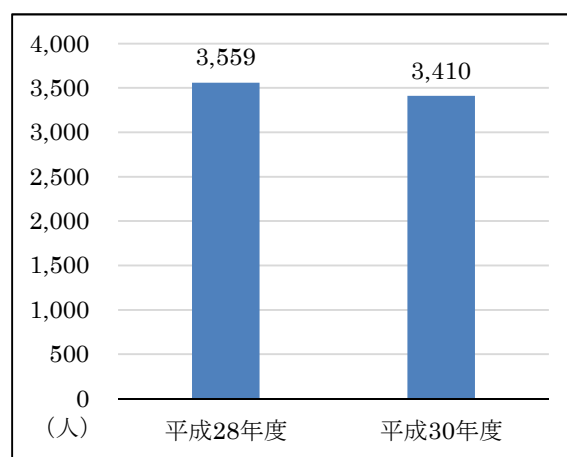
レンタサイクル事業の概要

事業名称	事業主体	ポート、車両	料金
伊良湖 レンタサイクル 	伊良湖レンタサイクル運営協議会	・宿泊施設を中心に4ポート ・電動アシストなし、電動アシスト付	<電動なし> 1時間 300円/1日 900円 <電動付き>1時間 500円
道の駅 レンタサイクル 	田原市	・道の駅あかばねロコステーションに4台 ・電動アシスト付4台	1時間 500円
田原市まちなか レンタサイクル 	田原市	・セントファル、三河田原駅、田原福祉センター、田原市役所、田原文化会館の5ポート、31台 ・リサイクル自転車を活用	無料
LaLaチャリ 	田原市、株式会社あつまるタウン田原	・LaLaGranに5台 ・電動アシスト付自転車	1時間 300円 1日 1000円



田原市まちなかレンタサイクルの利用実績

(市資料 から作成)



伊良湖レンタサイクルの利用実績

(市資料 から作成)

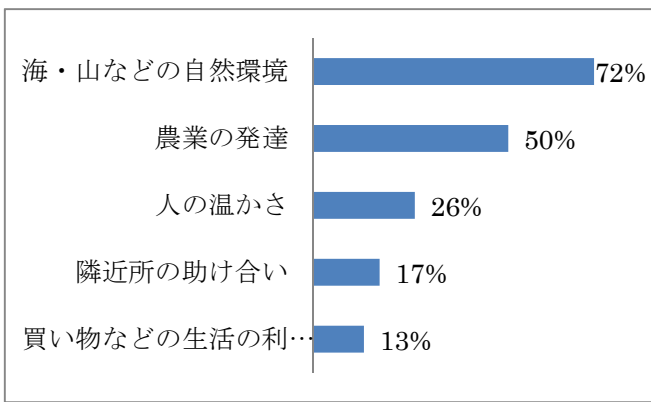
(5) 交通等に関する市民等の意識

交通の利便性向上、公共交通機能の充実が求められている。

平成 31 年度市民意識調査では、「田原市が優れていると感じること」として、「海・山などの自然環境」、「農業の発達」、「人の温かさ」の順となっています。

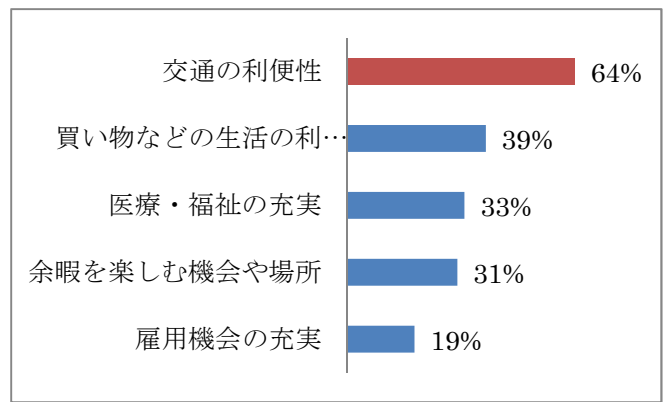
一方、「田原市に欠けていると感じること」として、「交通の利便性」、「買い物などの生活の利便性」が上位となっています。

市内事業者に対し質問した「従業者の方が田原市に住んでいただくために特に必要な対策」への回答として、「道路環境の充実」、「公共交通機能の充実」が上位になっています。



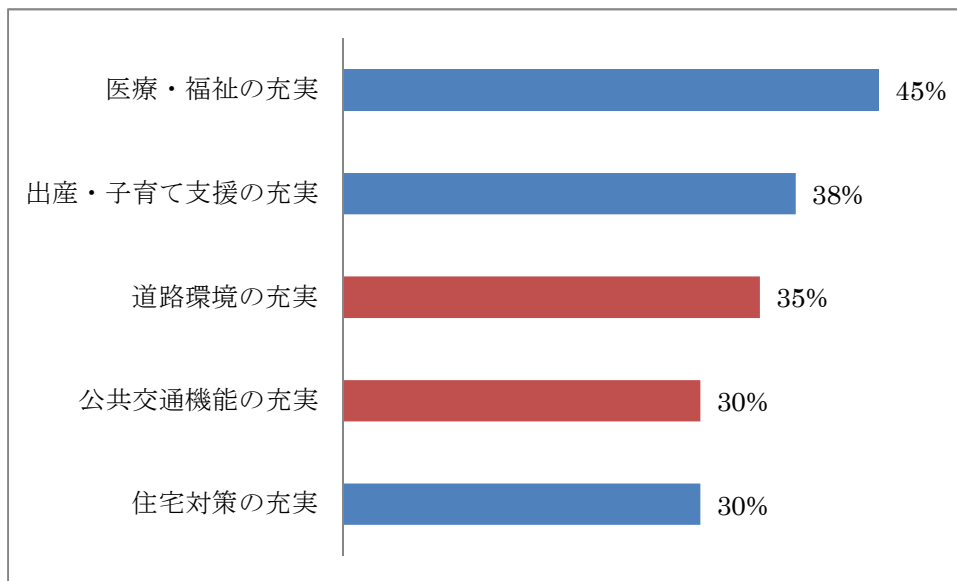
「田原市が優れていると感じること」上位 5 項目

(田原市市民意識調査報告書 (H32) から作成)



「田原市に欠けていると感じること」上位 5 項目

(田原市市民意識調査報告書 (H32) から作成)



「従業者の方が田原市に住んでいただくために特に必要な対策」上位 5 項目

(田原市市民意識調査報告書 (H32) から作成)

現状と課題まとめ(都市環境)

<現状・課題>

- 市民の移動手段は、自家用車に依存しており、公共交通の比率が低い
- 自動車の保有台数が多く、特に東西方向の路線の交通量が多い
- 市域全体をつなぐ公共交通はバスのみとなっている
- ぐるりんバスの乗車人員が減少傾向にある
- 日常生活の移動手段確保のため、地域公共交通の利用促進が必要である
- 自転車の利用形態（サイクリスト、自転車通学者）により、利用される距離や区域は異なる
- 市内の道路は、道路延長で見ると殆んどが市道であり、細街路の割合が高い
- 自転車で目的地まで安全で快適に通行できる空間は十分に整備されていない
- ネットワーク路線（案）は県管理道路を多く含んでいる
- サイクリストからは、自転車専用通路(自転車道、自転車レーン)の整備の他、路肩の清掃等の維持管理や案内、ラックの設置に対する意見等が多い
- 田原駅公共駐輪場は常に満車に近い状態だが、その他の駐輪場では全体的にやや空きがある
- レンタサイクル利用者の詳細な移動データの抽出ができていない
- 交通の利便性向上、公共交通機能の充実が求められている



<まとめ>

- 快適で環境にやさしい都市環境の形成のため自転車利用環境整備や通勤に自転車を利用するなど自転車の活用推進を図ること、公共交通の利用促進および公共交通とレンタサイクルを含む自転車の連携を図ることが重要である
- 出発地から目的地まで自転車で安全快適に通行できる環境整備のため、自転車ネットワーク計画の作成や自転車通行空間の整備・維持管理が必要である

2.1.3 安全・安心に関する分野

(1) 自転車安全利用について

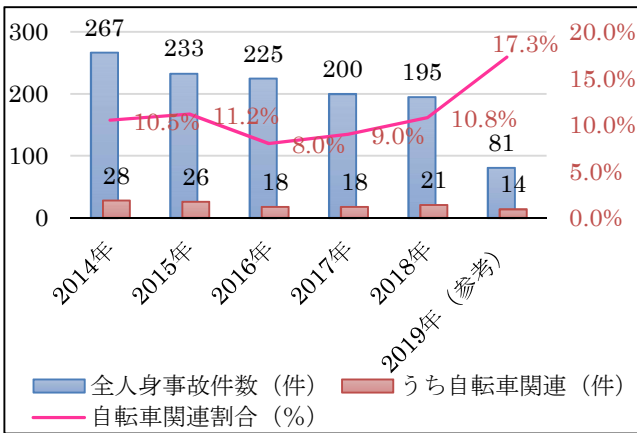
交通事故発生状況

自転車関連事故の件数は比較的少ないが、小中高生では登下校時の事故の比率が高い。

田原市内の交通事故（人身・物損）は減少傾向となっています。

自転車事故の件数は概ね横ばいとなっており、平成30年中の人口一人当たりの死傷者数では県下平均の1/3と少なくなっています。

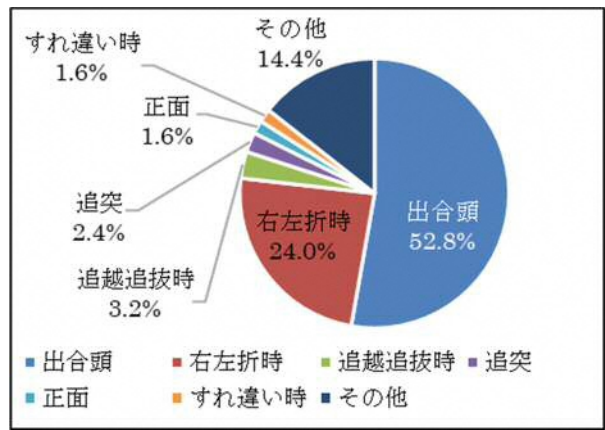
自転車事故は類型別では出合頭事故が約半数、年齢層では小中高生が約半数を占め、通行目的は登下校時が多くなっています。



田原市内の交通人身事故

(田原警察署資料 から作成)

※2019年は半期データのため参考



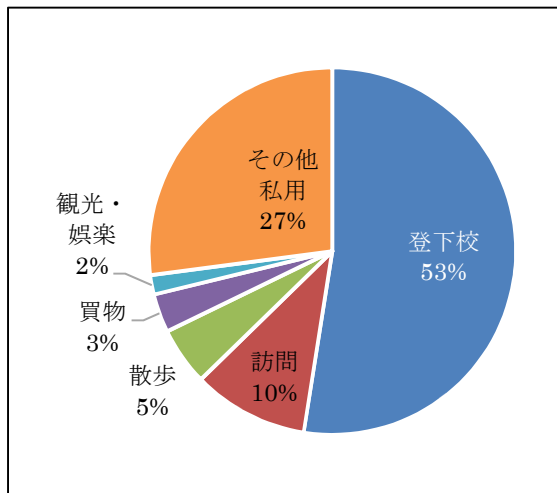
自転車関連事故類型別発生件数

(125件：2014～2019.9)

(田原警察署資料 から作成)

平成30年中 自転車乗用中の交通事故死傷者数

(人口1万人当たり。平成30年中)



小中高生の自転車関連事故当時の通行目的

(125名中59名：2014～2019.9)

(田原警察署資料 から作成)

自転車関連事故の件数は比較的少ないが、小中高

生では登下校時の比率が高い。

自治体居住者別 死傷者数		自治体居住者別 死傷者数	
(人)	自治体名	(人)	自治体名
19.92	中区	8.77	緑区
17.08	大口町	8.73	高浜市
16.14	史村区	8.72	大府市
15.70	二宮市	8.52	豊明市
15.35	西一区	8.37	安城市
14.69	豊山町	8.26	天白区
14.05	中山区	7.84	豊川市
13.98	大治町	7.84	西尾市
13.95	あま市	7.49	日進市
13.91	競田区	7.29	碧南市
13.56	北区	7.22	稲沢市
13.40	東区	7.09	東郷町
12.76	港区	7.05	大山市
12.69	鶴江町	6.82	知立市
12.65	小坂町	6.66	愛西市
12.37	春日井市	6.61	東海市
12.12	北名古屋	6.36	阿久比町
11.63	刈谷市	6.02	半田市
11.51	豊橋市	5.72	みよし市
11.07	岩倉市	5.71	東浦町
10.84	千種区	5.59	武豊町
10.83	守山区	5.52	豊田市
10.68	昭和区	5.11	港村
10.42	長久手市	4.87	常滑市
10.26	扶桑町	4.52	南知多町
10.21	江南市	3.84	善田町
10.16	尾張旭市	3.34	知多市
9.54	名東区	3.29	田原市
9.31	南区	2.87	新城市
9.26	弥富市	2.18	美浜町
9.20	津島市	0.00	設楽町
9.15	瀬戸市	0.00	東栄町
9.00	岡崎市	0.00	豊根村
8.94	清須市	0.00	
8.86	瑞穂区	9.02	県下平均

平均→

(愛知県警ホームページ から引用)

交通安全教育

自転車安全利用教育・啓発等の取組が高齢者や児童生徒に対して行われている。一般市民・ドライバーに対しては交通安全運動の他には教育等の機会が少ない。

市では田原市交通安全高齢者自転車大会や各学校において交通安全教室、自転車教室、自転車無事故無違反ラリー※を取り組んでいます。



田原市交通公園

(田原市ホームページ から引用)



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)

※自転車の交通事故防止と安全利用を促進するため、警察が行っている取組。参加校が無事故・無違反をある期間達成すると表彰される

啓発・広報

交通安全運動（交通ルール、マナーの啓発）を行っています。

警察は、高齢者交通安全エリア（三河田原駅前管内）を指定し、自転車利用を含めた事故防止、啓発運動を行っています。

指導・取締り

田原警察署では、自転車利用者による交通違反（無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話の使用等）について、指導、取締りの強化を行っています。

自転車の安全性確保

自転車の安全性確保のため、損害賠償保険の加入促進、灯火の徹底と反射材普及促進、点検整備や正しい利用法を学ぶ気運醸成を図ることが重要である。

現在、田原市においては、自転車の安全利用に関する条例は制定されていません。今後は自転車の活用推進にあわせて、自転車の安全利用に関する条例の必要性について検討することが求められます。

自転車利用者が加害者となり、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等の加入促進も検討課題となっています。

また、条例と併せて、自転車の安全性を確保するため、灯火の徹底と反射材の普及促進、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することも重要といえます。

自転車事故の賠償事例

賠償額 (万円)	裁判所	判決日	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	神戸	平成25年7月4日	女性62歳	歩行者 後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	東京	平成20年6月5日	男性24歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反
6,779	東京	平成15年9月30日	女性38歳	歩行者 死亡	男性 交差点進行
5,438	東京	平成19年4月11日	女性55歳	歩行者 死亡	男性 信号無視
4,746	東京	平成26年1月28日	女性75歳	歩行者 死亡	男性 信号無視

(第1回 自転車の運行による損害賠償保障制度のあり方等に関する検討会資料 から引用)

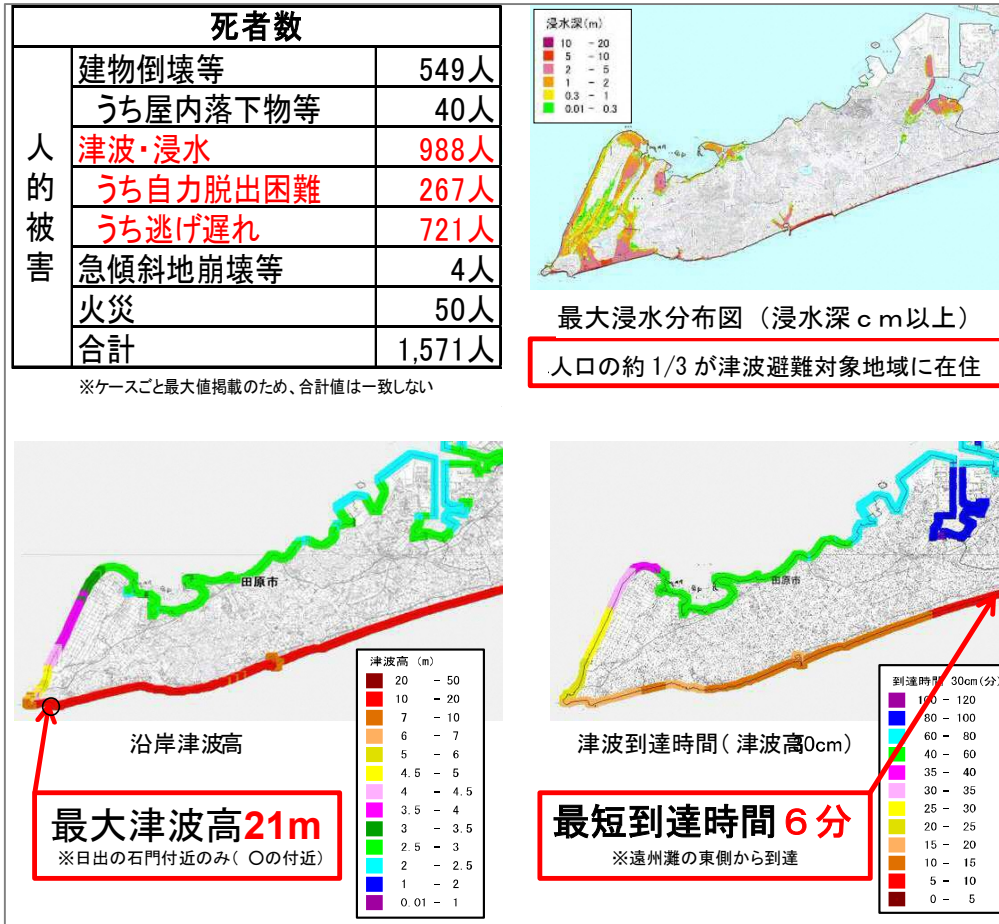
(2) 災害時の自転車活用について

津波予測

津波・浸水時の逃げ遅れによる被害が想定されており、迅速な避難方策が求められている。

南海トラフ地震被害予測では、市沿岸の津波高さは、遠州灘側では 10～20m であり、日出の石門付近では 21m に達するとされています。津波高 (+30 cm) の津波が到達する時間は、遠州灘側では発災後約 6 分、三河湾側では、発災後 30 分～1 時間以上経過後到達すると想定されています。

田原市南海トラフ地震被害予測調査業務報告書 H27.6 によると、津波・浸水時の逃げ遅れによる死者数は 700 人を超えると想定されています。



「理論上最大モデル」（L2）被害予測結果

（田原市南海トラフ地震被害予測調査業務報告書（H27.6） から引用）



避難訓練の様子

（第1回 田原市津波防災地域づくり推進協議会（H27.8.5 資料） から引用）

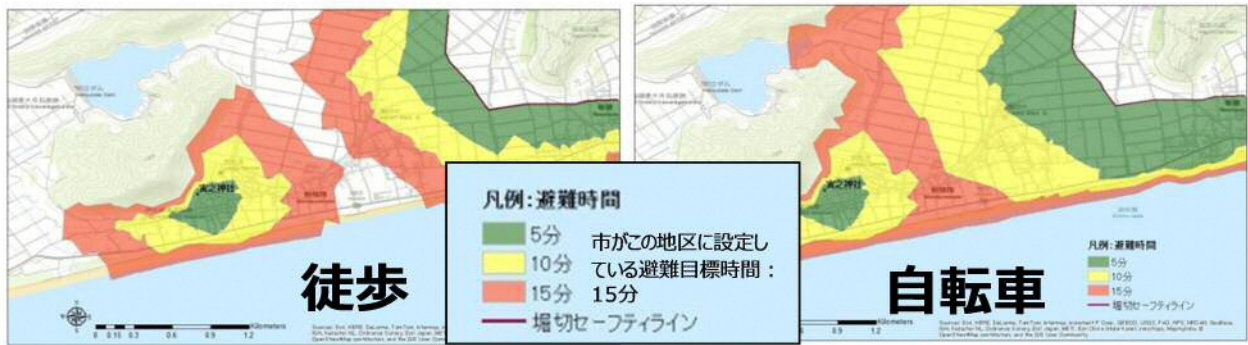
避難手段としての自転車

避難手段等としての自転車活用について地域の実情に応じた検討が必要である。

現在は原則として徒歩による避難としているが、「田原市津波防災地域づくり推進計画」(H28.5)では、津波避難体制の確立の目標指標に「自転車での避難方法の検討」が示されています。

自転車は徒歩よりもセーフティライン(津波避難の最低限ライン)までの到着時間が早く、到着遅れの人を減らす効果があると考えられます。

避難手段としての自転車の活用について、地域の実情に応じて検討することが必要です。



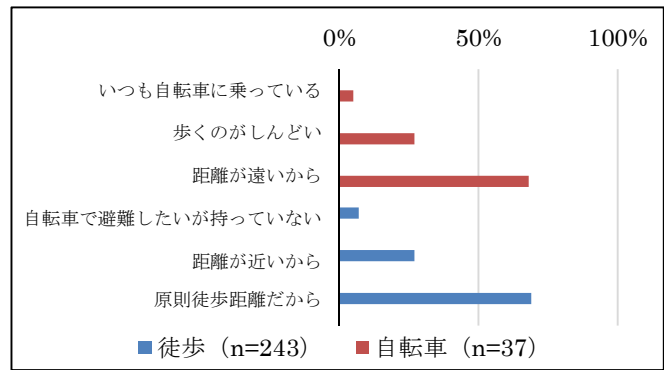
避難手段別セーフティラインまでの避難時間等高線

(地域安全学会論文集 No. 28, 2016. 3 津波避難における移動手段と自転車活用に関する研究—南海トラフ地震に備える愛知県田原市の訓練事例— から引用)



自転車による避難実験の様子

(地域安全学会論文集 No. 28, 2016. 3 津波避難における移動手段と自転車活用に関する研究—南海トラフ地震に備える愛知県田原市の訓練事例— から引用)



交通手段選択の理由

(地域安全学会論文集 No. 28, 2016. 3 津波避難における移動手段と自転車活用に関する研究—南海トラフ地震に備える愛知県田原市の訓練事例— から引用)

避難所開設時における情報伝達手段としての自転車

「田原市地震避難所運営チェックマニュアル」(H31.4)では、避難所における初動期(災害発生当日)に必要な情報伝達資機材として、「連絡用自転車」が挙げられています。

初動期(避難所の開設段階)における必要な情報・機材等

初動期に必要な情報	必要な機材など
安否情報	・防災無線(電話・FAX)
医療救護情報	・電話(携帯電話)、FAX
被害情報	・パソコン通信機材一式
ライフラインなどの復旧情報	・テレビ・ラジオp
水・食料や生活物資の供給情報	・コピー機
葬儀・埋葬に関する情報	・ホワイトボード、掲示板
	・拡声器
	・連絡用自転車、バイク
	・非常用電源(発電機、バッテリー)

(田原市地震避難所運営チェックマニュアル(平成31年4月) から引用)

現状と課題まとめ（安全・安心）

<現状・課題>

- 自転車関連事故の件数は比較的少ないが、小中高生では登下校時の事故の比率が高い
- 自転車安全利用教育・啓発等の取組が学校等において行われているが、一般市民・ドライバーに対しては交通安全運動の他には教育等の機会が少ない
- 自転車の安全性確保のため、損害賠償保険の加入促進、灯火の徹底と反射材普及促進、点検整備や正しい利用法を学ぶ気運醸成を図ることが重要である
- 津波・浸水時の逃げ遅れによる被害が想定されており、迅速な避難方策が求められている
- 避難手段等としての自転車活用について地域の実情に応じた検討が必要である



<まとめ>

- 交通ルール徹底や安全利用教育、啓発活動を自転車利用者だけでなく、一般市民・自動車ドライバーを含めて行うことが必要である
- 損害賠償保険等への加入促進、灯火の徹底、反射材の普及促進等、自転車の安全性を確保することが重要である
- 避難手段として、また避難所における情報伝達手段として自転車を有効活用できるよう、地域の実情に応じた検討が必要である

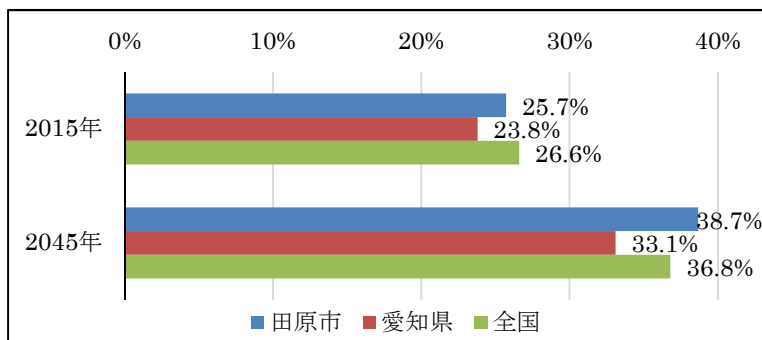
2.1.4 健康に関する分野

(1) 健康に係る指標

平均自立期間は全国平均より長い、高齢化率、肥満者の割合がやや高い。

高齢化率

田原市の高齢化率（65歳以上人口比率）は25.7%と全国平均より低いが、愛知県よりやや高くなっています。また、2045年には38.7%に達すると推計されています。

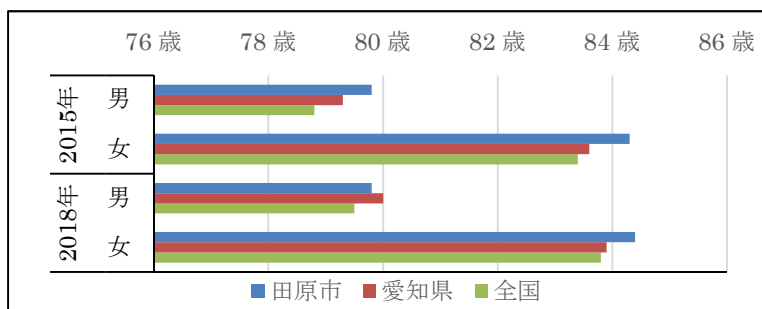


高齢化率の推移

（国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口 から作成）

平均自立期間（要介護2以上になる平均年齢（推計））

田原市の平均自立期間は、男性は全国平均より長い、愛知県平均より短い。女性は全国・愛知県平均よりも長い。また、女性は2015年に比べ延伸している。

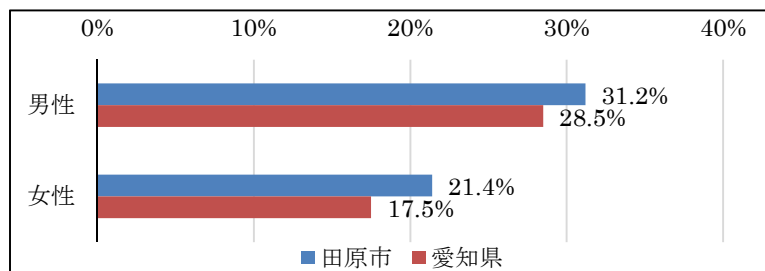


平均自立期間の推移

（平成27・30年度 国民保険データベース から作成）

肥満者の割合

田原市の肥満者の割合は、男性31%、女性21%となっています。男女ともに愛知県平均よりやや高い水準となっています。



肥満者の割合

（平成23年度特定健診・特定保健指導情報データ分析 から作成）

(2) 健康づくり

健康たはら 21 第 2 次計画 「田原市脱肥満宣言！」

健康のための身近な運動として自転車推奨されているが、さらに市民に定着が必要である。

市では、「健康たはら 21 第 2 次計画」を策定し、市民・関係機関と一体となって健康づくりに取り組んでおり、「田原市脱肥満宣言！」として、市民の生活習慣改善のため“カラダの中から若返るヒント”※を示しています。

※“カラダの中から若返るヒント”では、10 分間、自転車に乗ることで 47kcal のエネルギーを消費できると紹介している。これは体操やストレッチ、普通の歩きより消費カロリーの大きい運動にあたる。



「田原市脱肥満宣言！」

運動 マイルール



「運動」といっても、身構える必要はありません。今よりもプラス10分間多く歩く、動くことでメタボを防ぎ、動脈硬化のリスクを下げるにつながります。

歩いてみよう!

いまずぐ手軽にできるのが「歩く」こと。あなたは、1日のどこでプラス10分間歩きますか?

プラス10分間で35kcal[※]

※普通歩き、体重70kgの人の場合(10分間/安静時のエネルギー消費を含む)

- 家族と散歩する
- お昼休みは外出する
- 階段を歩く
- ひとつ手前の駅、バス停で降りて歩く
- 近所の買い物は徒歩で




ざっさと歩けば…消費エネルギーアップ!
 普通歩き 35kcal → 速歩き 50kcal

歩きやすい靴に変えれば歩きやすい → もっとラクに!

動いてみよう!

買い物や洗濯物を干す、農作業等、生活活動も積み重なれば立派な運動に。暮らしの中には意外と体を動かす機会があります。あなたなら何でプラス10分しますか?

プラス10分間で消費エネルギーアップ

※エネルギー量は体重70kgの人の場合(10分間/安静時のエネルギー消費を含む)

- 子どもと遊ぶ(歩く/走る) **41 kcal**
- 掃除の回数を今より増やす(ふる掃除/掃除機かけ) **41 kcal / 39 kcal**
- テレビを観ながらストレッチをする **27 kcal**
- 体操する(家で軽・中程度) **41 kcal**
- 自転車に乗る **47 kcal**




運動マイルール

(田原市ホームページ 「カラダの中から若返るヒント」 から引用)

たはら健康マイレージ

「たはら健康マイレージ」が行われているが、自転車の活用の検討が必要。

市では、普段の生活から健康づくりに取り組み、楽しみながら健康を目指すための制度「たはら健康マイレージ」を実施しています。

たはら健康マイレージの概要

対象 : 小学生以上の田原市民・田原在勤・在学の方

参加方法 : 1. 健診（検診）を受診する（自己申告） 1つの健診受診で30点（原則必須）

2. 簡単な健康づくりに取り組む。1日の取り組みで2点（必須）

3. 講座・イベント・ボランティア参加 1回参加で10点（自由に貯める）

（※現状では自転車を利用したイベントがない）

4. 紹介点数（自己申告）ひとり紹介で5点（自由に貯める）

分野	簡単な健康づくりの目標
運動	(1) プラス10分以上歩く (2) ラジオ体操を1日1回する。 (3) 運動を10分以上する（運動内容）
食事	(4) 野菜を毎食、食べる。(5) 夜8時以降の間食を控える。 (6) 飲み物はお茶、水にする（糖分を含まないもの）
禁煙	(7) 禁煙する（取組前喫煙者）
歯	(8) 寝る前の歯磨きは丁寧に（3分以上）磨く
休養	(9) 早寝早起きをする
健康管理	(10) 体重を毎日測る
自由	(11) （ ）を毎日する



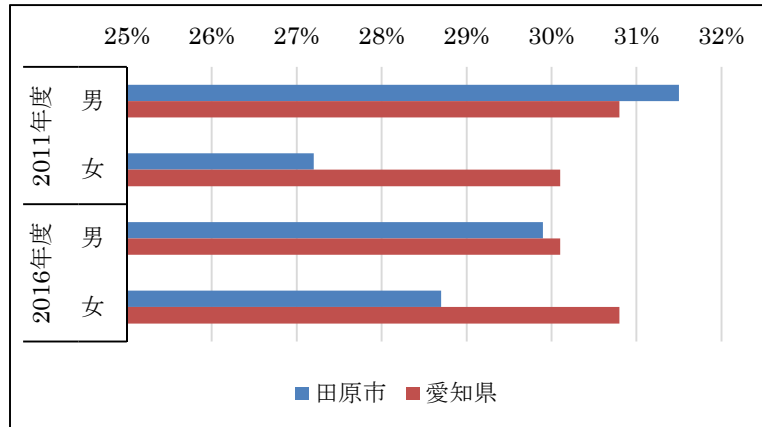
ポイント引き換え : 合計100点以上貯まると「たまぼポイントカード」（500ポイント）との引換など、特典がある。

(3) スポーツへの取組

市は多様なスポーツイベントを開催・支援等しているが、市民の運動習慣は県平均より低い。
小学生のスポーツ好きの割合は全国平均より低い。

市民の運動習慣

2011年度の田原市の運動習慣者の割合は、男女とも愛知県よりわずかに低くなっています。2016年度より男性は減少し、女性は増加しています。

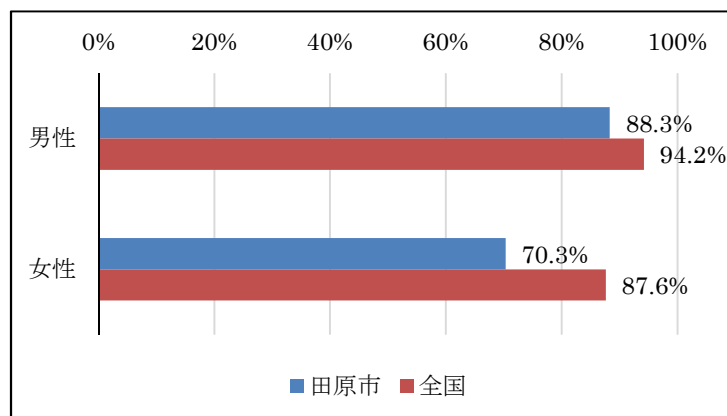


運動習慣者の割合

(特定健診・特定保健指導情報データ分析 から作成)

スポーツの好き・嫌い（小学生）

全国の小学生と比較すると、田原市の小学生は、「とても好き」と「まあまあ好き」をあわせた“スポーツが好き”の割合が低くなっています。



スポーツについて「とても好き」と「まあまあ好き」をあわせた
“スポーツが好き”と答えた割合（小学5年生）

(田原市のスポーツ事業に関するアンケート調査 から作成)

スポーツイベントの開催

市では年間を通じ様々なスポーツイベントを開催し、市民の健康づくりを支援しています。

田原市出身の世界トップアスリート（エクステラ：オフロードトライアスロン）の郷里での次世代育成の意向から、スポーツイベント等の検討が始まっています。

市・教育委員会主催のスポーツイベントの参加者数（平成 26 年度）

イベント名	開催時期	参加人数	主催
田原市スポーツフェスティバル	5～11 月	3,385 人	田原市・田原市教育委員会
初心者スポーツ教室	4～1 月	630 人	田原市教育委員会
中学生バスケットボール教室	8 月	100 人	田原市教育委員会
中学生バレーボール教室	8 月	154 人	田原市教育委員会
田原市スポーツギネス大会	10 月	497 人	田原市・田原市教育委員会
学童軟式野球大会	11 月	26 チーム	田原市・田原市教育委員会
ウォーキング大会	秋～春	—	田原市教育委員会
田原市ディスクドッジ大会	冬	205 人	田原市教育委員会
田原市キンボールスポーツ大会	冬	122 人	田原市・田原市教育委員会
中学生軟式野球教室	1 月	144 人	田原市教育委員会

（田原市スポーツ推進計画（平成 28 年 3 月） から引用）

〈参考〉その他の主なスポーツイベント（平成 26 年度）

イベント名	開催時期	参加人数	主催
校区交流スポーツ大会	6 月	435 人	田原市地域コミュニティ連合会
サーフィン世界大会	8 月	—	実行委員会
トライアスロン伊良湖大会	9 月	1,000 人	実行委員会
ぐる輪サイクリング大会	10 月	2,027 人	実行委員会
中部・北陸実業団駅伝大会	11 月	12 チーム	実業団陸上競技連盟

（田原市スポーツ推進計画（平成 28 年 3 月） から引用）

現状と課題まとめ（健康）

<現状・課題>

- 平均自立期間は全国平均より長いが、高齢化率、肥満者の割合がやや高い
- 健康のための身近な運動として自転車推奨されているが、さらに市民に定着が必要である
- 「たはら健康マイレージ」が行われているが、自転車の活用の検討が必要
- 市は多様なスポーツイベントを開催・支援等しているが、市民の運動習慣は県平均より低い。小学生のスポーツ好きの割合は全国平均より低い



<まとめ>

- 市民の健康維持のため、運動習慣や健康づくりの取組みが行われているが、身近で効果的な運動としての自転車の理解と活用が十分でない
- スポーツイベントは数多いが、今後、市民の運動習慣化、スポーツへの親しみの向上にどのようにつなげるか課題である

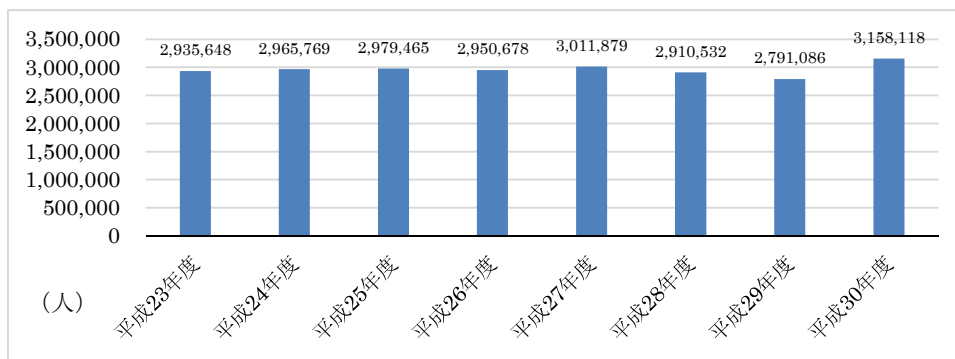
2.1.5 観光に関する分野

(1) 観光に関するデータ

宿泊者数が近年やや減少傾向にあり、外国人宿泊者数も伸びていない。

観光地点等入込客数

平成 25 年以降は減少傾向でしたが、平成 30 年度に 300 万人に回復しました。これはサーフィンの世界大会（ワールドサーフィンゲームス）と、どんぶりサミットの開催があったことが要因と考えられます。3つの道の駅及びサンテパークたはら（農業公園）は、それぞれ 30 万人を超えます。



観光地点等入込客数の推移

(第2次田原市観光基本計画 から作成)

観光地点等入込客数上位施設

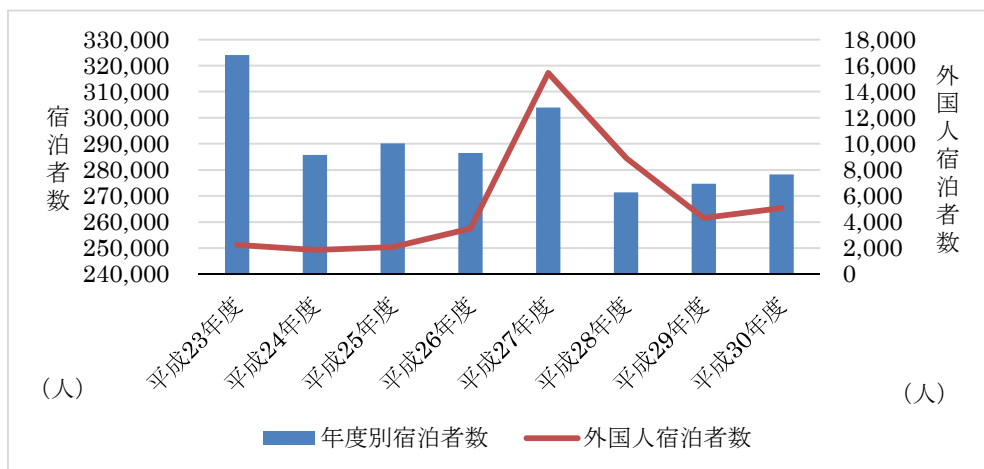
施設名	入込客数 (平成 30 年度)
道の駅田原めつくんはうす	750,400 人
サンテパークたはら	480,909 人
道の駅伊良湖クリスタルポルト	416,489 人
道の駅あかばねロコステーション	322,114 人

(田原市統計 から作成)

宿泊者数

近年はやや減少傾向にあり、平成 30 年度は 27.8 万人となっています。

外国人宿泊者数は年間数千人で、平成 30 年度は 5,077 人となっています。



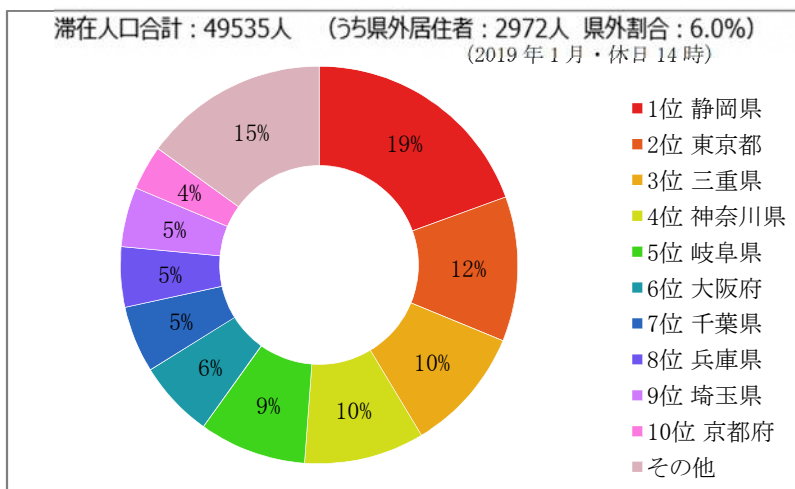
宿泊者数の推移

(第2次田原市観光基本計画 から作成)

休日の来訪者

来訪者が目的地とするエリアは、伊良湖岬周辺の施設等に集中している。

ビッグデータにより、休日の午後に田原市に滞在している県外居住者の内訳をみると「静岡県」、「東京都」、「三重県」の順となっています。



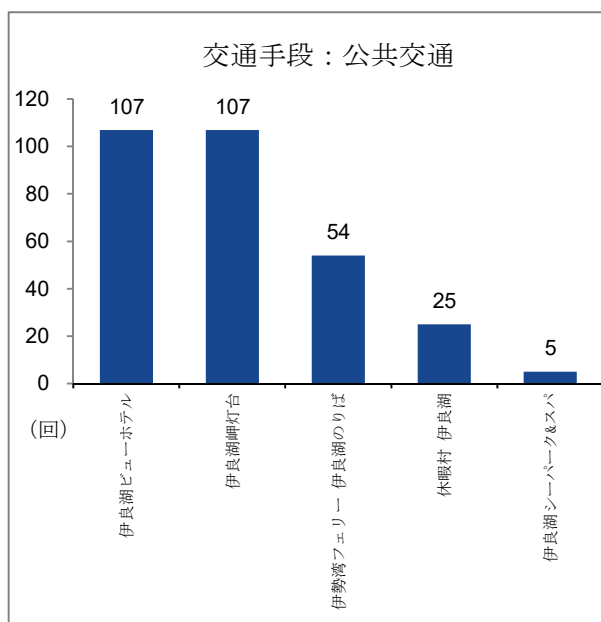
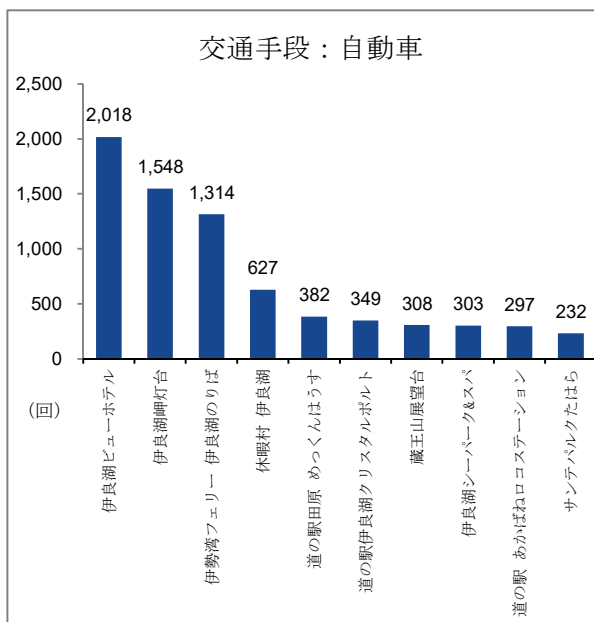
田原市に滞在した県外居住者の地域別構成割合 (休日午後)

(株式会社NTTドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」から作成)

※【注記】 滞在人口とは、指定地域の指定時間(4時、10時、14時、20時)に滞在していた人数の月間平均値(平日・休日別)を表している。滞在人口には観光客以外の来訪者も含んでいる。

目的地検索

経路検索サービスにおいて、田原市の観光施設等が目的地として検索された回数をみると、「伊良湖ビューホテル」、「伊良湖岬灯台」、「伊良湖フェリー伊良湖のりば」の順に多く、伊良湖岬周辺の施設等が多くなっています。



観光施設等を目的地とした検索回数ランキング

(株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」から作成)

(2) 田原市のイメージ等

首都圏や近畿圏からは、「田原市＝海」のイメージが強い。

「田原市の観光・レジャーで連想するもの」は以下のようになっています。

(引用：田原市シティセールス推進計画策定にかかるアンケート等調査結果 (H25.3))

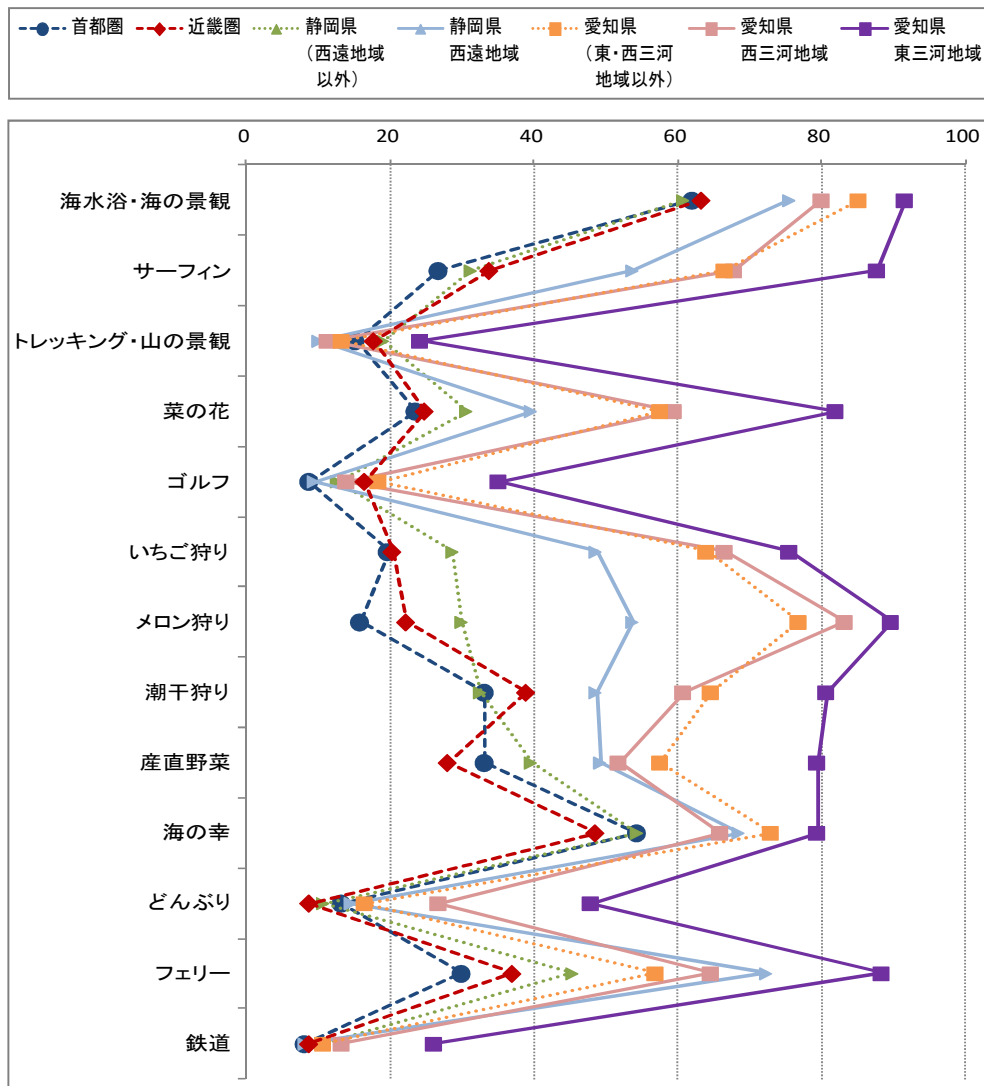
近隣地域の人のイメージ

「海水浴・海の景観」や「サーフィン」、各種の「〇〇狩り」や「菜の花」など、自然環境を活かした観光についてのイメージが強くなっています。

首都圏・近畿圏の人のイメージ

「海水浴・海の景観」や「海の幸」のイメージは近隣地域の人と同様に強いといえます。

一方、各種の「〇〇狩り」や「菜の花」などのイメージは、近隣地域の人より大幅に弱くなっています。



「田原市（渥美半島）の観光・レジャー」と聞いて連想すること（連想すると回答した割合。Webアンケート）

(出典：田原市シティセールス推進計画策定にかかるアンケート等調査結果 (H25.3) から引用)

(3) 自転車に係る田原市の特長

太平洋岸自転車道

太平洋岸自転車道を観光・地域振興に活かしていくことが課題である。

太平洋岸自転車道は、千葉県銚子市を起点として、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各県の太平洋沿岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長約 1,400 km の自転車道構想です。市内の一部区間は「日本の道 100 選（建設省制定）」に選ばれています。

2020 年東京オリンピック・パラリンピックまでの環境整備を目指し、モデルルートとして協議会を組織して看板や路面表示等の案内の充実、ホームページなどの情報発信の強化、魅力施設や受け入れ環境の充実に取り組んでいます。また、ナショナルサイクルルートへの指定に向けた取り組みを進めているところです。



今後、関係機関との協議により、ルートが変わる場合がある

太平洋岸自転車道ルート（H30.3時点）



太平洋岸自転車道統一ロゴマーク



太平洋岸自転車道（田原市内）

他交通との連携

輸行*せず公共交通を利用できる強みを、観光・地域振興に活かす必要がある。

*自転車を分解して専用の袋に入れ、鉄道やバスなどの公共機関に持ち込んで目的地まで移動すること。

■サイクルトレイン

豊橋鉄道渥美線では、サイクルトレイン（自転車を鉄道車両内に、輸行状態ではなく解体せずに持ち込むことができるサービス）の運行を実施しています。

豊橋鉄道渥美線サイクルトレインの概要



実施日	(土休日) 始発～終電までの全列車 (平日) 時刻表発車時刻 10 時 00 分発～14 時 59 分発までの全列車 除外日あり
利用料金	運賃以外に、自転車持ち込み料金 100 円/台
持込制限	1 列車につき 10 台まで

(豊橋鉄道ホームページ から引用)

■サイクルシップ

伊勢湾フェリーでは、サイクルシップ（自転車を船内に、輸行状態ではなく解体せずに持ち込むことができるサービス）の運行を実施しています。

伊勢湾フェリー サイクルシップの概要

Aダイヤ		Bダイヤ		Cダイヤ	
伊良湖発	鳥羽発	伊良湖発	鳥羽発	伊良湖発	鳥羽発
8:10	8:10	8:10	8:10	7:50	8:10
9:30	9:30	9:30	9:30	8:40	9:00
10:50	10:50	10:40	10:40	9:30	9:50
12:10	12:10	11:50	11:50	10:20	10:40
13:40	13:40	13:00	13:00	11:00	11:30
15:10	15:10	14:10	14:10	11:50	12:10
16:30	16:30	15:20	15:20	12:40	13:00
17:40	17:40	16:30	16:30	13:20	13:50
※ダイヤはDAYSダイヤ のみです		17:40	17:40	14:10	14:30
				15:00	15:20
				15:40	16:20
				16:30	17:00
				17:40	17:40
				4/29-5/6、5/13-5、 6/11-16、7/1-3	

時にはイルカと出会うことも...

実施日	全便
利用料金 (大人)	(片道) 旅客運賃 1,600 円 + 自転車運賃 1,100 円 (往復) 旅客運賃 2,880 円 + 自転車運賃 1,980 円
備考	自転車を輸行袋に入れて乗船する場合は 旅客運賃のみ

(伊勢湾フェリーホームページ、田原市サイクリングマップ から引用)

■パークアンドサイクルライド

はしってみ^{りん}輪サイクリングマップではサイクリスト向けに推奨駐車場を紹介しています。

田原市内のパークアンドサイクルライド地点

パーク アンド サイクルライド (P&CR) 推奨地点紹介

地点記号	施設名称	駐車料金(車)	
A	田原駅南公共駐車場	入場後2時間 まで無料	1h~6h 100円/h 6h超え~24h 500円
B	道の駅田原めつくんはうす	無料	
C	権現の森	無料	
D	白谷海浜公園	無料	
E	サンテバルクたはら(田原市芦ヶ池農業公園)	無料	
F	田原市役所 赤羽根市民センター	無料	
G	道の駅あかばねロコステーション	無料	
H	道の駅伊良湖クリスタルポルト	無料	
I	初立池公園	無料	
J	田原市役所 渥美支所	無料	
K	宇津江漁港海岸	無料	

※無料駐車場のご利用は、各施設運営に支障が生じないよう、長時間駐車はご遠慮ください。

(はしってみ^{りん}輪サイクリングマップ から引用)



道の駅伊良湖クリスタルポルト駐車場

(4) サイクリスト受け入れの取組

渥美半島一周周遊ルートにおけるルート案内路面表示等の設置

わかりやすい案内表示、サイクリストへの円滑なルート案内方策が課題となる。

市ではサイクリスト向けに渥美半島一周周遊ルート（84.8km）を設定し、ルート案内路面表示を整備しています。（距離表示（26箇所）、ルート案内表示（43箇所））

一部区間では県が今後サイン等を整備する太平洋岸自転車道と並行するため、両ルートの案内表示の混在が懸念され、サイクリストへの円滑なルート案内方策が課題となっています。



ルート及び案内路面表示等設置箇所

(田原市ホームページ から引用)

サイクルラック設置

サイクルラック設置箇所を増やし、ネットワーク化していくことが望まれる。

道の駅（3か所）、恋路ヶ浜駐車場、蔵王山展望台にサイクルラックを設置しています。

また、コンビニや民宿など7店舗は、自主的にサイクルラックを設置しています。

市が木製サイクルラックを作製し、協賛店を募集して貸与する取組も準備中です。

サイクリストへのアンケートで、ラック設置の要望が多いことから、設置箇所を増やし、ネットワーク化していくことが望まれます。

		
田原めっくんはうす	あかばねロコステーション	FM田原赤羽根LB店

サイクルラック設置の状況

宿泊施設等との連携

日帰り入浴施設利用者に対し空気入れの貸出を行っています。

			
民宿 田原屋	伊良湖シーパーク&スパ	伊良湖リゾートホテル 龍宮之宿	伊良湖ビューホテル

日帰り入浴施設利用者に対し空気入れの貸出を行っている施設

サイクリングマップの作成

サイクリストが旅行計画時やツアー時に活用しやすい、情報提供ツールの作成・更新が必要である。

市ではサイクリスト向けにサイクリングマップ「はしってみ輪渥美半島」を作成しています。今後はサイクリストが旅行計画時やツアー時において活用しやすい、情報提供ツールの作成・更新が必要となっています。



サイクリングマップ「はしってみ輪渥美半島」

サイクリングマップの記載内容

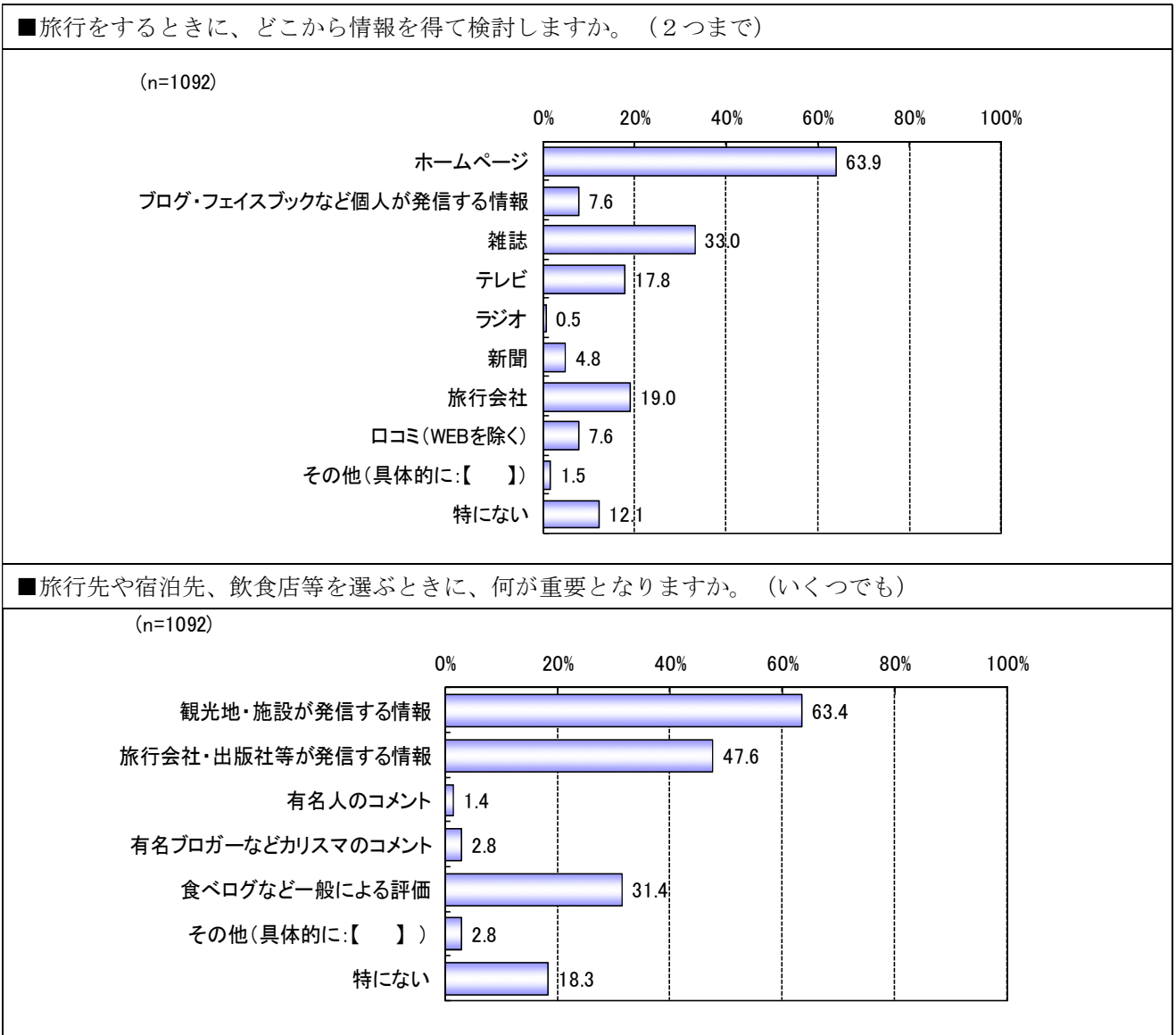
- レベルに応じた12のサイクリングルート図、距離、獲得標高等
- 広域サイクリングルート（お伊勢参りサイクリング等）
- 交差点等の進行方向等案内図
- 自転車安全利用五則
- 公共交通（鉄道、バス）ネットワーク図
- サイクルトレイン、サイクルシップ利用方法
- パークアンドサイクルライド推奨地点紹介
- レンタサイクル（まちなかレンタサイクル、LaLaチャリ、伊良湖レンタサイクル）
- 日帰り入浴施設
- 東海七福神めぐり
- 渥美半島の見どころ（27箇所）
- 鳥羽・伊勢の見どころ（6箇所）
- 大阪、東京、名古屋から市へのアクセス方法（車の場合、公共交通機関利用の場合）

(5) 情報発信

旅程計画時や到着後等、各場面に的確な情報をどのような形で発信するか。

旅行に関する情報源

市実施の Web アンケート調査結果によると、旅行検討の際の情報源は「ホームページ」が最も多く、旅行先等を選ぶ際の重要な情報としては、「観光地・施設が発信する情報」が最も多くなっています。



旅行に関する情報源について Web アンケート

(田原市シティセールス推進計画策定にかかるアンケート等調査結果 (H25.3) から引用)

観光案内所における情報提供

道の駅田原めっくんはうすに「田原市の観光の総合窓口」を設置しています。また、三河田原駅前の施設 LaLaGran 内に観光案内所を設置しています。



道の駅田原めっくんはうす内「田原市の観光の総合窓口」

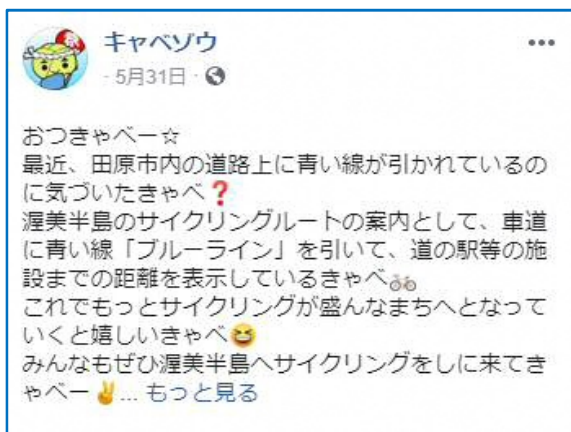


LaLaGran 内に設置されている観光案内所

ホームページや SNS による情報提供

渥美半島観光ビューロー及び田原市が、ホームページや SNS を活用した観光情報の発信・PR を行っています。

田原市のゆるキャラ「キャベゾウ」を活用した情報発信も行われています。



Facebook による情報発信(渥美半島サイクリングルート案内表示「ブルーライン」)

(キャベゾウ facebook から引用)



田原市のゆるキャラ「キャベゾウ」による自転車走行空間の紹介

(キャベゾウ Instagram「キャベスタグラム」から引用)

(6) 他施策等との連携

観光施策等と連携して、サイクリスト等の来訪者を拡大することが求められる。

観光施策・施設等との連携

自転車の活用と以下のような観光施策や施設とのコラボレーションを検討中であり、推進には民間との連携が重要といえます。

- ・ 渥美半島は、吉胡貝塚等を代表とする縄文時代後期から晩期の貝塚が分布する地域。
- ・ あさり、ハマグリ、スガイなどたくさんの貝がとれ「日本一の貝の半島（しま）」、「貝づくし渥美」としていわれる由来の一つとなっている。



あつみ貝づくし渥美

(渥美半島観光ビューローホームページ から引用)

- ・ 渥美半島の農業の魅力を満載した農業公園。
- ・ 芦ヶ池1周(2.7km)コースでは、おもしろ自転車(有料)でまわることができる。
- ・ サンテドームでは、交通安全高齢者自転車大会も開催されている。



サンテパルクたはら

サーフィンのまち

田原市サーフタウン構想において、レンタサイクルの活用が位置付けられている。

市内の「ロングビーチ」は、日本有数のサーフスポットとして内外に広く認知されており、これまで数多くの国際大会、国内大会が開催されています。

「サーフィンのワールドカップ」といわれる世界的なビッグイベント「2018アーバンリサーチ ISA ワールドサーフィンゲームス」が、42の国（地域）から197選手が参加し、2018年9月に田原市で開催されました。（関連イベント含め来場者数50,000人。主催者発表）

市では、このような地域特性を活かして、赤羽根地域を中心に、サーファーをはじめとする若者・子育て世代の移住数を増加させる施策等を進めることで、赤羽根地域の活力維持・拡大を図り、本市全域へと波及させ、持続的なまちづくりの発展へとつなげることを目指した、「田原市サーフタウン構想」の戦略プランを推進中です。



ISA ワールドサーフィンゲームス 2018

(NSA ホームページ から引用)



田原市サーフタウン構想における重点整備地区

(田原市サーフタウン構想戦略プラン (H31.4) から引用)

現状と課題まとめ（観光）

<現状・課題>

- 宿泊者数が近年やや減少傾向にあり、外国人宿泊者数も伸びていない
- 来訪者が目的地とするエリアは、伊良湖岬周辺の施設等に集中している
- 首都圏や近畿圏からは、「田原市＝海」のイメージが強い
- 太平洋岸自転車道を観光・地域振興に活かしていくことが課題である
- 輪行せず公共交通を利用できる強みを、観光・地域振興に活かす必要がある
- わかりやすい案内表示、サイクリストへの円滑なルート案内方策が課題となる
- サイクルラック設置個所を増やし、ネットワーク化していくことが望まれる
- サイクリストが旅行計画時やツアー時に活用しやすい、情報提供ツールの作成・更新が必要である
- 旅程計画時や到着後等、各場面に的確な情報をどのような形で発信するか
- 観光施策等と連携して、サイクリスト等の来訪者を拡大することが求められる
- 田原市サーフタウン構想において、レンタサイクルの活用が位置付けられている



<まとめ>

- サイクリストに多く訪れ、滞在してもらうため、県や周辺自治体と連携し、太平洋岸自転車道等の魅力ある観光資源と地域をつなぐルートづくりや、サイクリスト受け入れ環境のさらなる整備が必要
- 市の誇る地域資源を最大限に発信できるよう、来訪者の計画時から移動中まで、各段階に必要な情報や魅力を伝えられる“発信力”のさらなる強化が必要
- また、継続的な取組体制や地域活性化につなげるためには民間等との連携強化が必要

2.2 計画目標の設定

2.2.1 市の現状と課題

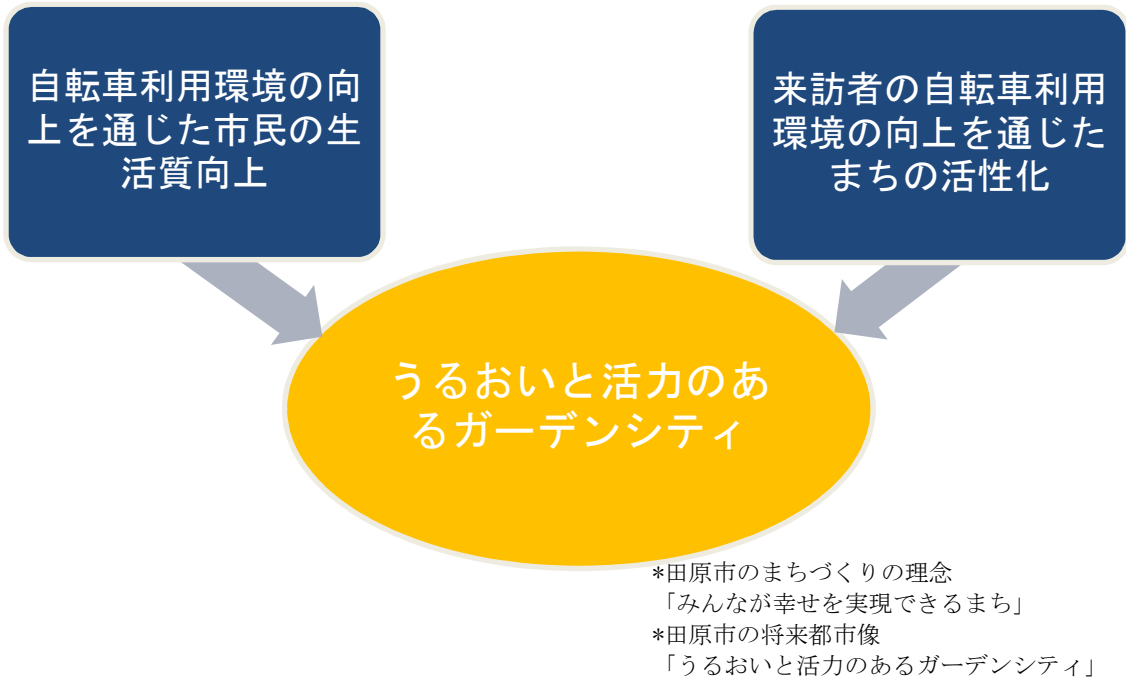
市の現状把握により、以下の通り課題を整理しました。

市の現状と課題のまとめ

①都市環境	市民	<ul style="list-style-type: none"> ● 快適で環境にやさしい都市環境の形成のため、通勤に自転車を利用するなど、自転車の活用推進や公共交通と自転車の連携が重要です。
	市民 来訪者	<ul style="list-style-type: none"> ● 出発地から目的地まで自転車で安全快適に通行できる環境整備のため、自転車ネットワーク計画の作成や自転車通行空間の整備が必要です。
②安全・安心	市民	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通ルール徹底や安全利用教育、啓発活動を自転車利用者だけでなく、一般市民・自動車ドライバーを含めて行うことが必要です。
	市民	<ul style="list-style-type: none"> ● 損害賠償保険等への加入促進、灯火の徹底、反射材の普及促進等、自転車の安全性を確保することが重要です。
	市民	<ul style="list-style-type: none"> ● 避難手段として、また避難所における情報伝達手段として自転車を有効活用できるよう、地域の実情に応じた検討が必要です。
③健康	市民	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民の健康維持のため、運動習慣や健康づくりの取組みが行われていますが、身近で効果的な運動としての自転車の理解と活用が十分であるとはいえません。
	市民 来訪者	<ul style="list-style-type: none"> ● スポーツイベントは数多いが、市民の運動の習慣化、スポーツへの親しみの向上にどのようにつなげるか課題です。
④観光	来訪者	サイクリストに多く訪れ、滞在してもらうため、県や周辺自治体と連携し、太平洋岸自転車道等の魅力ある観光資源と地域をつなぐルートの活用やサイクリスト受け入れ環境の整備が必要です。
	来訪者	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の誇る地域資源を最大限に発信できるよう、来訪者の各段階に必要な情報や魅力を伝えられる“発信力”づくりが必要です。継続的な取組体制や地域活性化につなげるためには市民との連携強化が必要です。

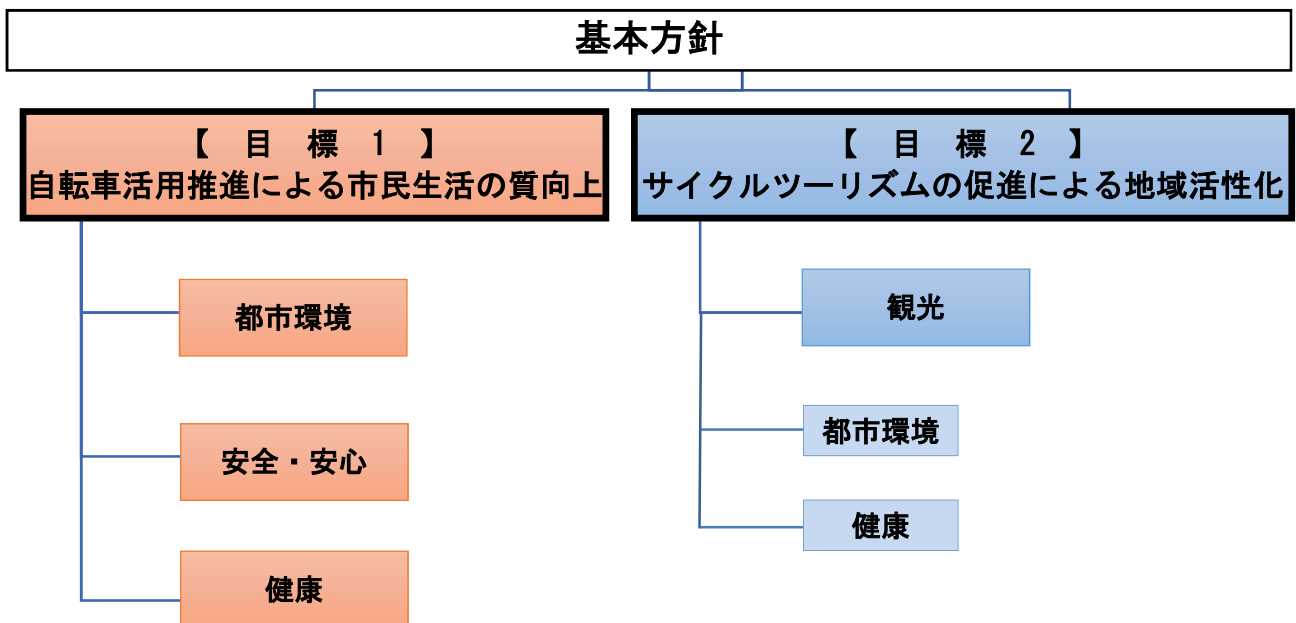
2.2.2 基本方針

田原市の将来都市像であるうるおいと活力のあるガーデンシティの一端を担うべく、自転車利用環境の向上によって市民の自転車利用を促進するとともに、サイクリストの受入環境の向上を通じた来訪者の自転車活用によってまちを活性化することを目指します。



2.2.3 目標

基本方針及び国や県の自転車活用推進計画等を踏まえ、「自転車利用環境の向上を通じた、自転車活用推進による市民生活の質向上」と、「来訪者の自転車利用環境の向上を通じた、サイクルツーリズム促進による地域活性化」の2つの目標を設定します。



2.2.4 施策の方向性

(1) 目標1 自転車活用推進による市民生活の質向上

課題のまとめ

- 快適で環境にやさしい都市環境形成のため通勤に自転車を利用するなど、自転車の活用推進や公共交通と自転車の連携を図ることが重要である。
- 目的地まで自転車で安全快適に通行できる環境整備のため、自転車ネットワーク計画の作成や自転車通行空間の整備・維持管理が必要である。
- 交通ルール徹底や安全利用教育、啓発活動を自転車利用者だけでなく、一般市民・自動車ドライバーにも行うことが必要である。
- 損害賠償保険等への加入促進、灯火の徹底、反射材の普及促進等、自転車の安全性を確保することが重要である。
- 避難手段として、また避難所における情報伝達手段として自転車を有効活用できるよう、地域の実情に応じた検討が必要である。
- 市民の健康維持のため、運動習慣や健康づくりの取組みが行われているが、身近で効果的な運動としての自転車の理解と活用が十分でない。
- スポーツイベントは数多いが、今後、市民の運動習慣化、スポーツへの親しみの向上にどのようにつなげるか課題である。



目標1 自転車活用推進による市民生活の質向上

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する。

都市環境

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利用する。
- 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る。

施策 1-3. 自転車の安全利用の促進

- 自転車の安全利用促進のため市民への広報啓発や学校での交通安全教育を推進、自転車利用者への指導・取締りを重点的に実施する
- 自転車の安全性確保のため損害賠償保険の加入促進、灯火の徹底と反射材普及促進、点検整備や正しい利用法を学ぶ気運醸成を図る。

安全・安心

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・安心の向上を図る。

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る。

健康

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する。