

田原市自転車活用推進計画

令和6年3月

田 原 市

目 次

田原市自転車活用推進計画見直し（中期）にあたって

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	53
2.2.1 市の現状と課題	53
2.2.2 基本方針	54
2.2.3 目標	54
2.2.4 施策の方向性	55
3. 実施すべき施策	57
施策 1-1. 自転車ネットワーク計画に基づく整備の推進	57
施策 1-2. 公共交通と自転車の連携	76
施策 1-3. 自転車の安全利用の促進	78
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	81
施策 1-6. サイクルススポーツ振興の推進	82
施策 2-1. 太平洋岸自転車道の活用推進	84
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を活用	86
施策 2-3. 世界に誇り、広く利用されるサイクリング受入環境の整備	88
施策 2-4. サイクリストの各場面に応じた情報発信	92
施策 2-5. サイクリストと民間をつなぐ仕組みづくり	94
4. 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し	96
4.1 計画の推進体制	96
4.2 計画のフォローアップ	96
4.3 計画の見直し	96

田原市自転車活用推進計画見直し（中期）にあたって

令和2年7月に策定された本計画の進捗や効果を確認するために、施策の進捗状況等に関するフォローアップを実施し、社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行うこととしています。

計画を見直す上で、策定後の社会動向として、大きく3つの背景があります。

1つ目の背景として、令和3年5月に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されたことについてです。ナショナルサイクルルートは、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させ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、地域の創成を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくものです。

2つ目の背景として、国の第2次自転車活用推進計画を勘案しながら、令和5年3月愛知県自転車活用推進計画が改定されたことについてです。4つの計画目標である「都市環境」「健康」「観光」「安全」を踏襲しつつ、施策を充実させたり、太平洋岸自転車道の整備方針を新規追加したりされています。

最後の背景として、新型コロナウイルス感染症についてです。全世界で感染拡大防止のために人流抑制措置がとられるなど、観光地や観光業界に対しても、大きな打撃を与えました。令和5年5月に新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが季節性インフルエンザと同じ「5類」に移行しましたが、新型コロナウイルス感染症への対応の中で、社会情勢等が大きく変化しています。

今回本計画では、このような状況及びフォローアップの評価を踏まえた上で、施策の見直しを行います。

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。

市民にとっても、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、令和3年5月に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定され、サイクリストが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11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

第2次自転車活用推進計画閣議決定（国土交通省）〔令和3年5月〕

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、22の実施すべき施策等が示されています。

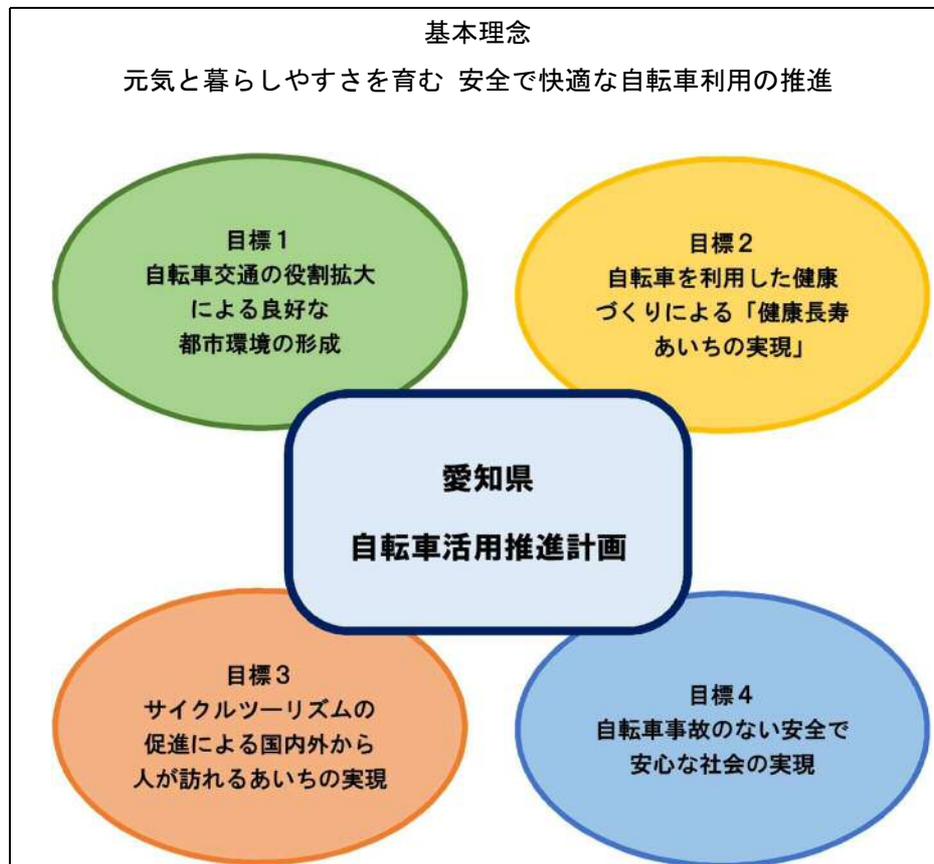
第2次自転車活用推進計画の概要



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5年3月改定〕

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

関連計画では次のような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2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
	第2期田原市まち・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。 ● 三河田原駅及び道の駅を拠点とした自転車周遊ルートを設置し、自転車活用による市街地の活性化に取り組む。
総務課	第11次田原市交通安全計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 歩行者及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(ヘルメット着用、損害賠償保険等加入など) ● 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
観光課	第2次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

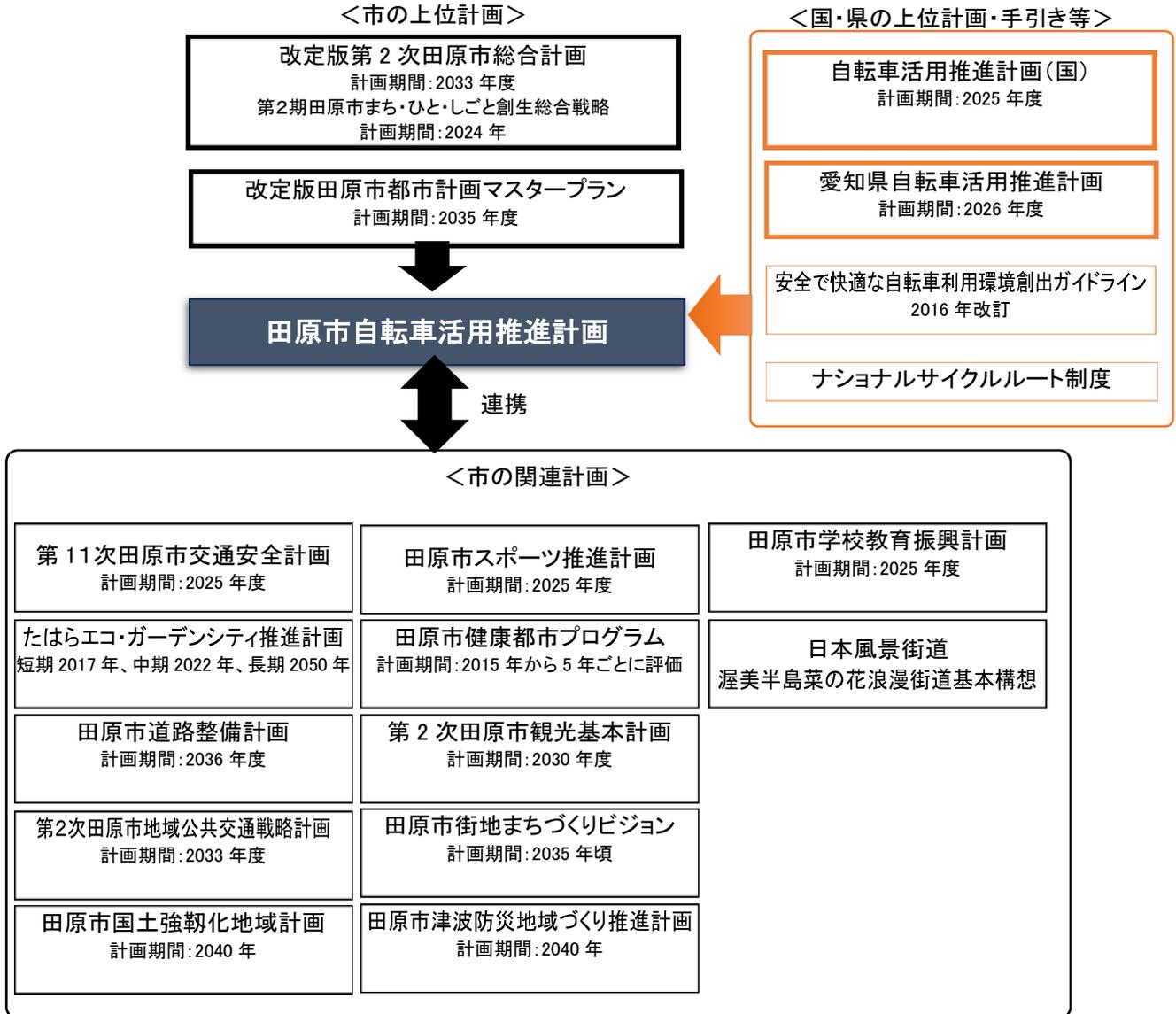
市の上位・関連計画における自転車関連記載内容②

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	● 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	● 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
		●
	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)	● 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
		●
	日本風景街道 渥美半島菜の花 浪漫街道基本構 想	● 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
建設課	田原市道路整備 計画	● 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	● 自転車教室、自転車無事故無違反ラリーの活動実施
防災対 策課	田原市津波防災 地域づくり推進計 画	● 自動車・自転車での避難方法の検討
	田原市国土強韌 化地域計画	● 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、及び市総合計画、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又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組が必要である。また、本計画と関連を有する社会資本整備重点計画、交通政策基本計画等の各種計画との連携を図りつつ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしても、自転車フレンドリーなまちづくりや自転車文化を各地で発展・定着させ、次世代へ継承していくことが必要である。これらを踏まえて、本計画の計画期間については長期的な展望を視野に入れつつ、2025年度までとする。』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。

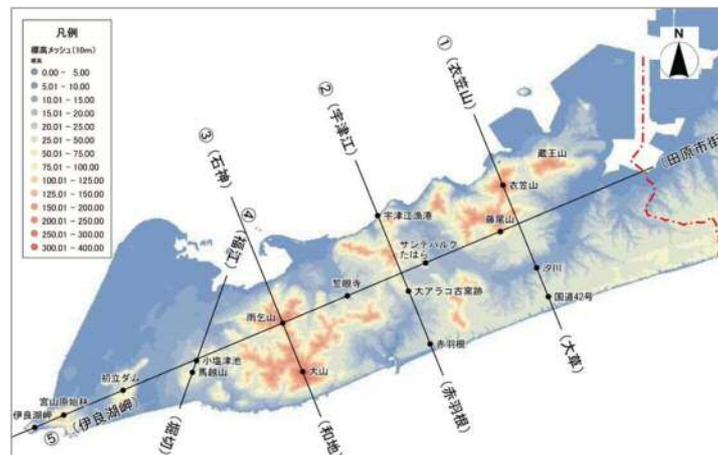
行政面積は約 191k m²で、愛知県内では 7 番目の広さとなっています。

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

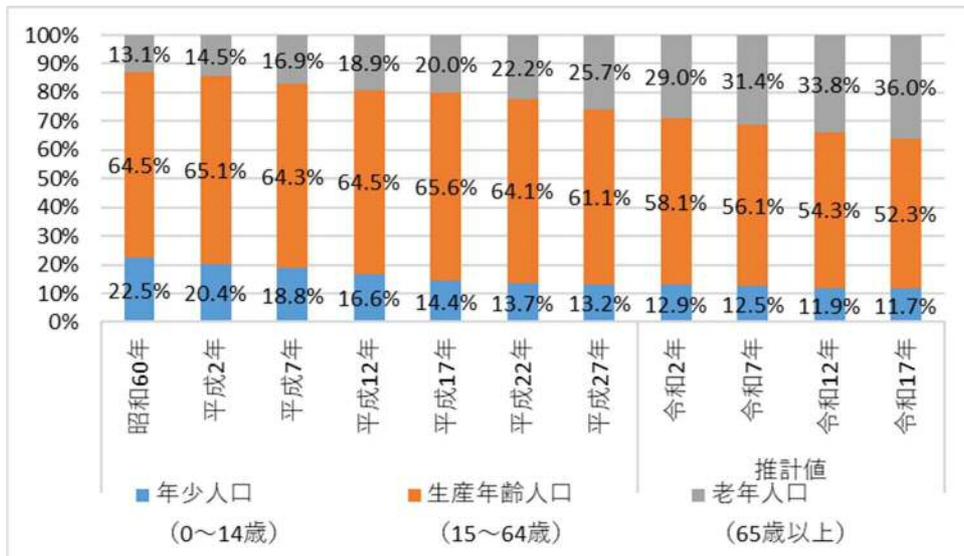
人口減少、高齢化が進んでおり、半島先端部の人口減少が著しい。

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。



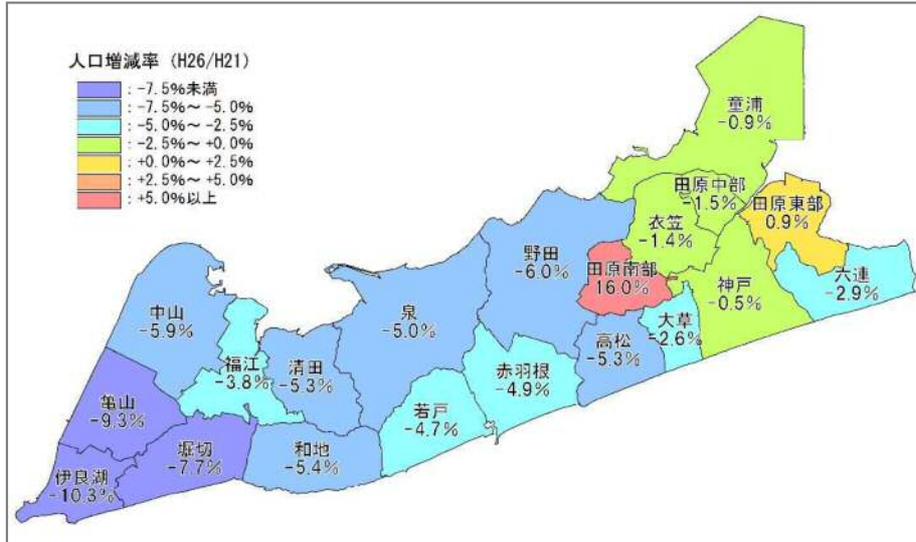
田原市の人口・世帯数の推移

(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

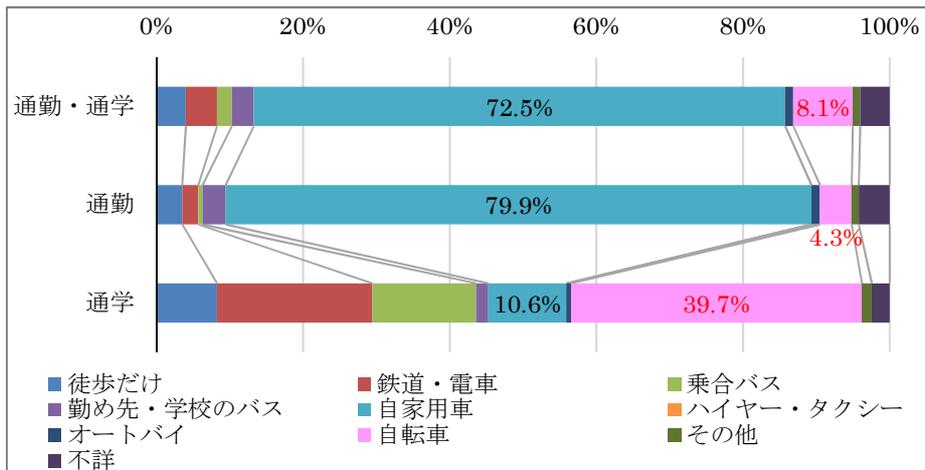
(1) 市内の移動交通手段

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。



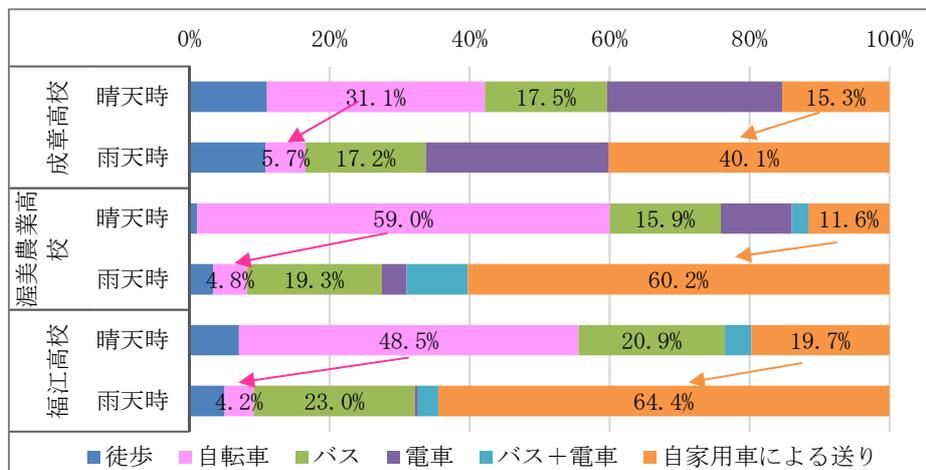
田原市在住の自宅外就業者・通学者の交通手段

(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

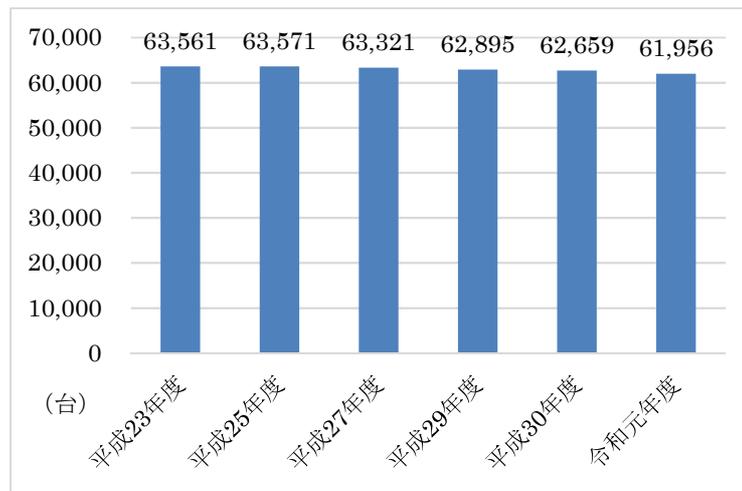
自動車

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 62,000 台程度で推移しており、1 世帯当たり所有台数は 2.75 台（令和元年度）となっています。

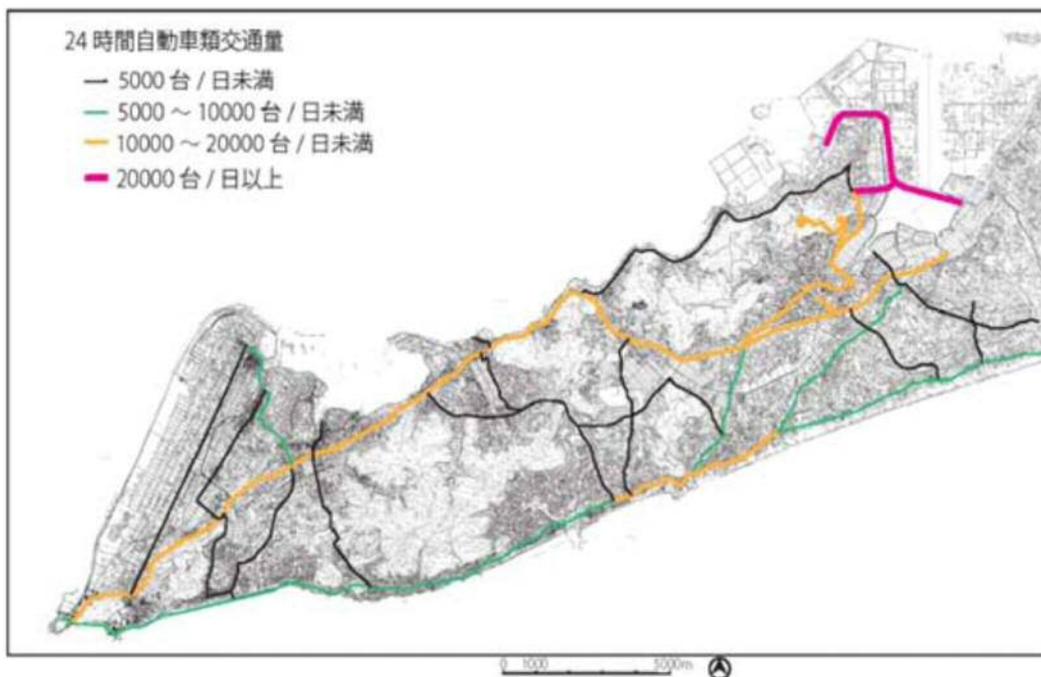
田原市の道路交通の状況として、国道 259 号や国道 42 号、（主）豊橋渥美線など東西方向の路線の交通量が多く、10,000 台/日以上交通量となっています。

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3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	150	8	19
路線バス (豊鉄バス)	伊良湖本線	やぐま台	伊良湖岬	1530	86	18
	伊良湖支線	渥美病院	保美	1130	51	22
ぐるりん バス	市街地線	田原駅	田原駅	100	44	2
	童浦線	片西南	渥美病院	200	41	5
	サンテパルク線	芦集会所	渥美病院	200	43	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	52	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>

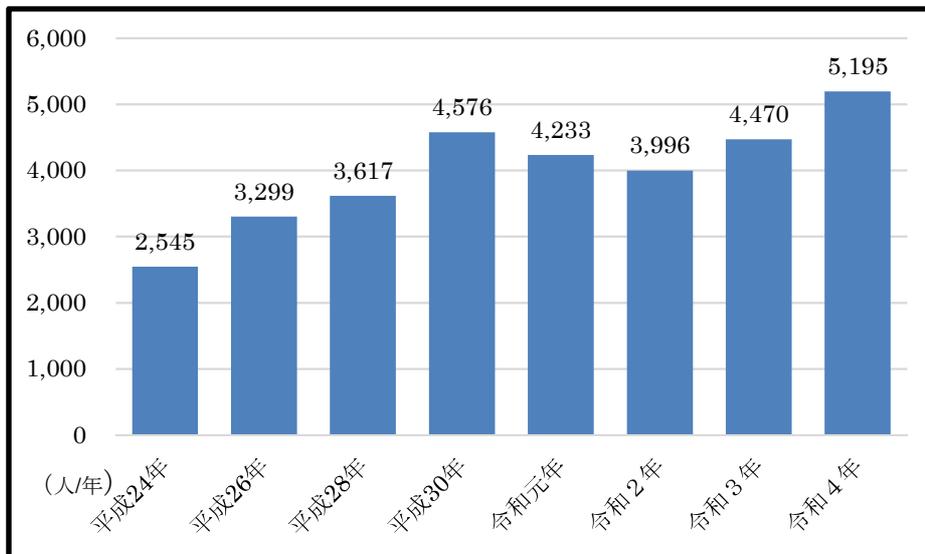
市内駅の1日あたり乗車人員は、三河田原駅が最も多く、約1,500人/日です。

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3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>

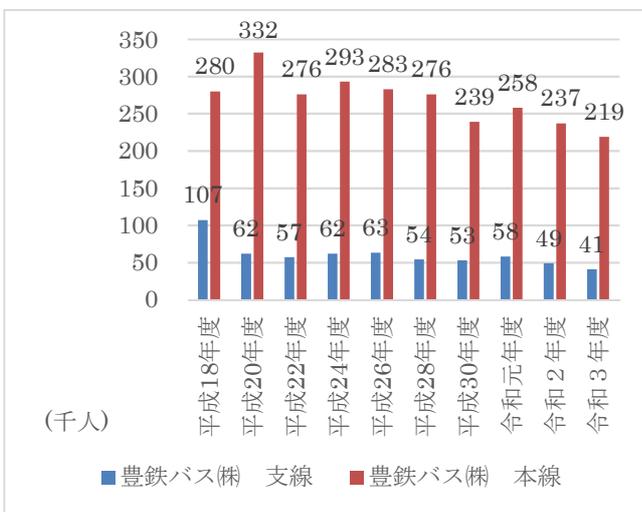
バスの乗車人員が減少傾向にある。

田原市ぐるりんバスの乗車人員は減少傾向にあり、令和2年度では年間乗車人員が78千人、1便あたり3.6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。

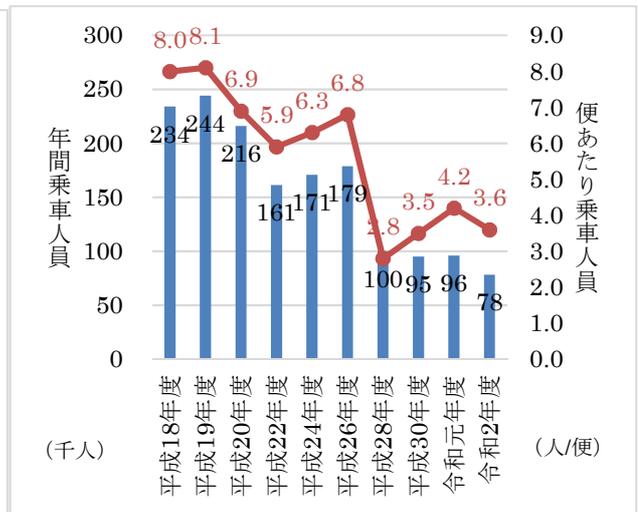
70歳以上高齢者を対象に、豊鉄バス、豊橋鉄道渥美線、タクシー、ぐるりんバスの乗車券を交付しています。

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)

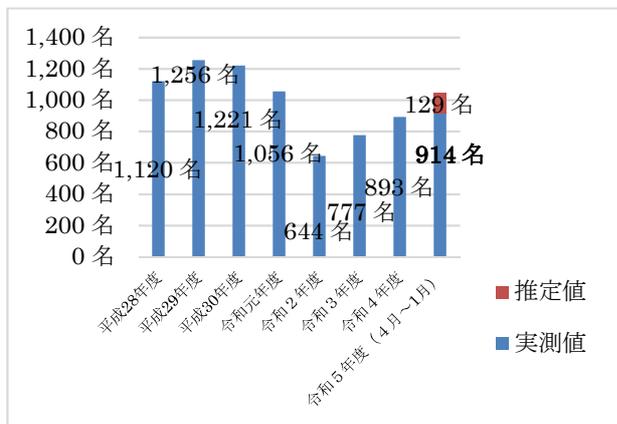


ぐるりんバスの利用状況の推移

(田原市の統計 (令和3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。



サイクルシップの利用状況の推移

(伊勢湾フェリーヒアリング から作成)



伊勢湾フェリー

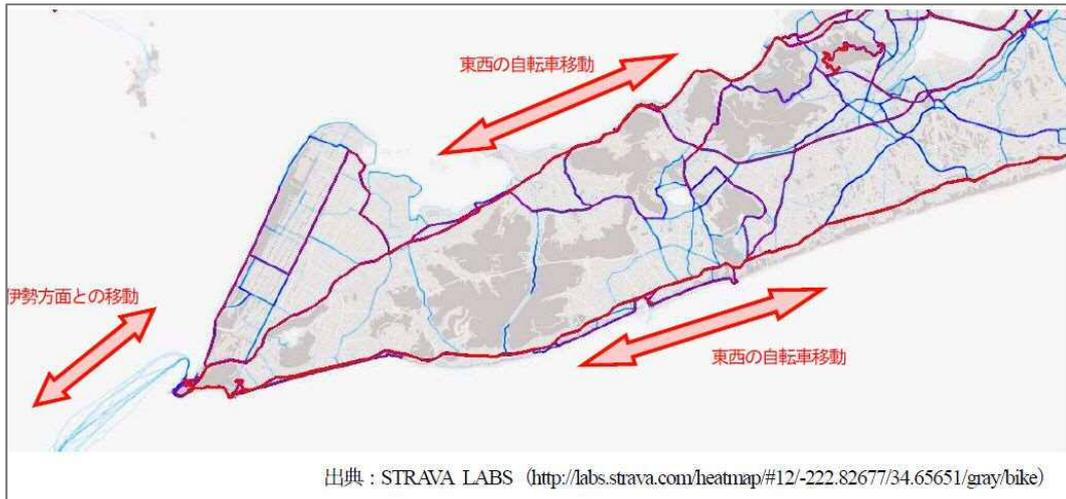
市内の自転車利用

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>

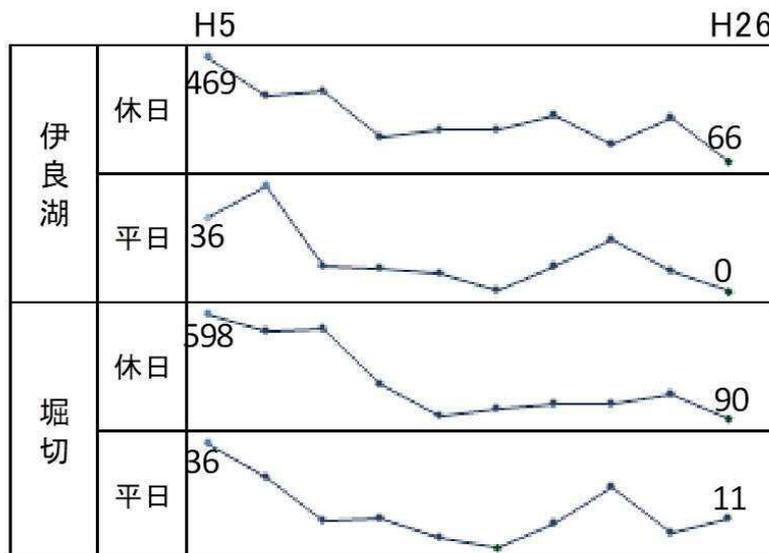
サイクリストの移動は東西の移動が多く、比較的長距離の移動が多いと考えられます。さらに伊勢方面との間の移動も確認されています。

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)

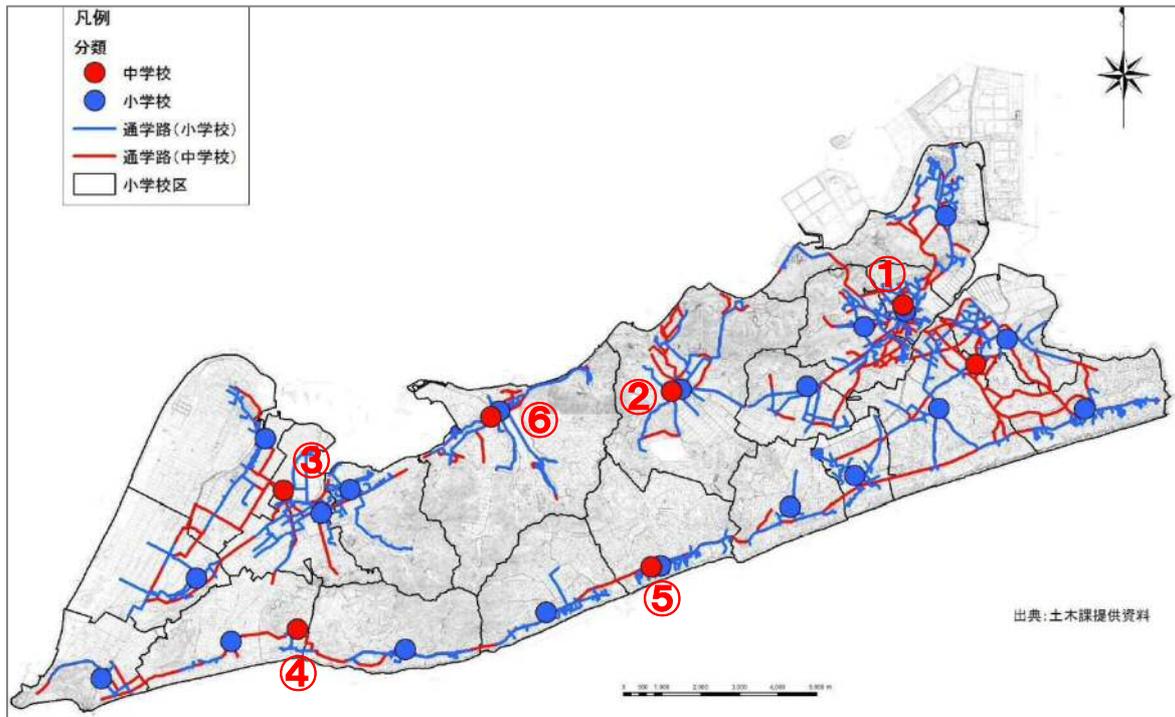


渥美サイクリングロード利用状況

(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。

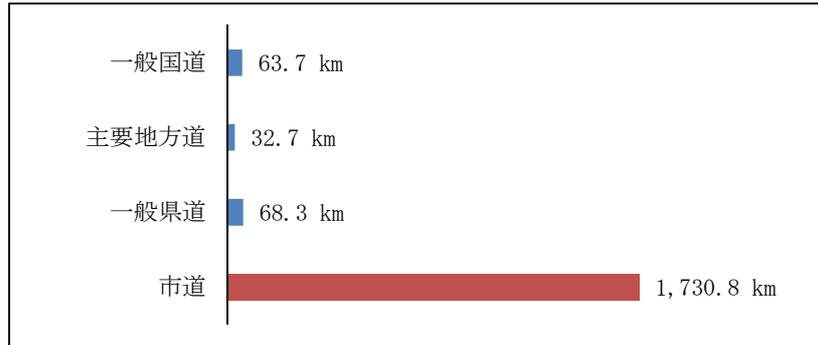
(3) 道路環境

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。

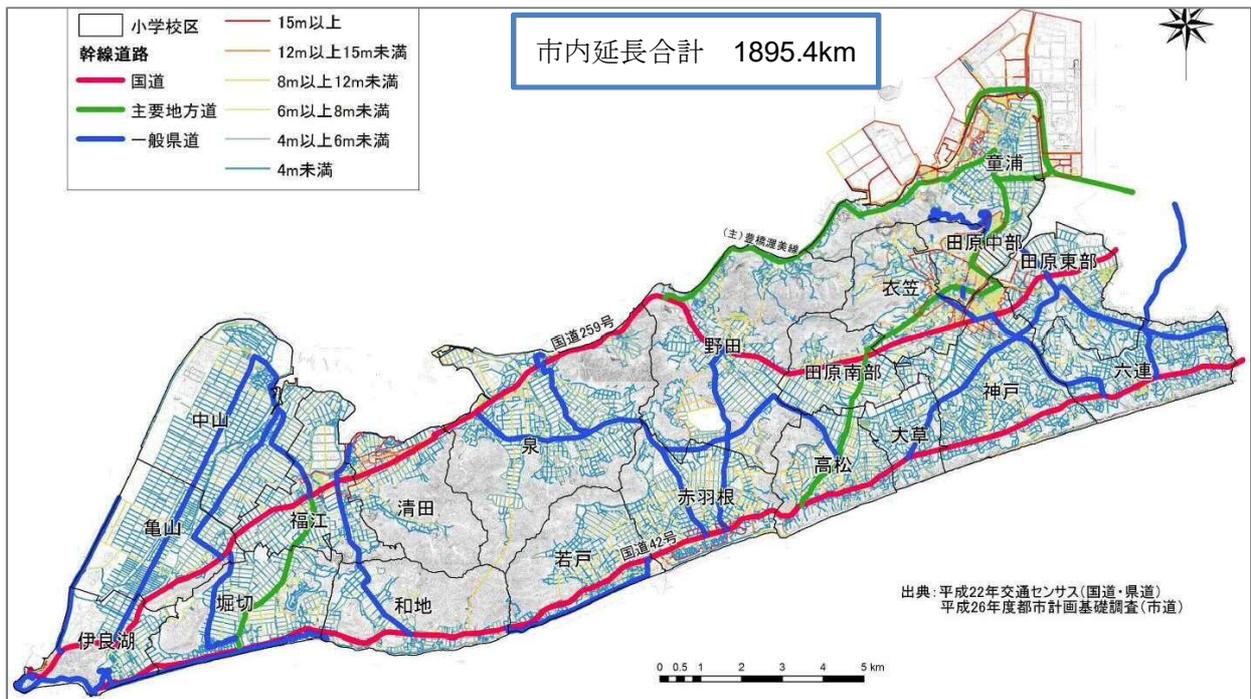


管理者別道路延長（平成28年）

（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。**

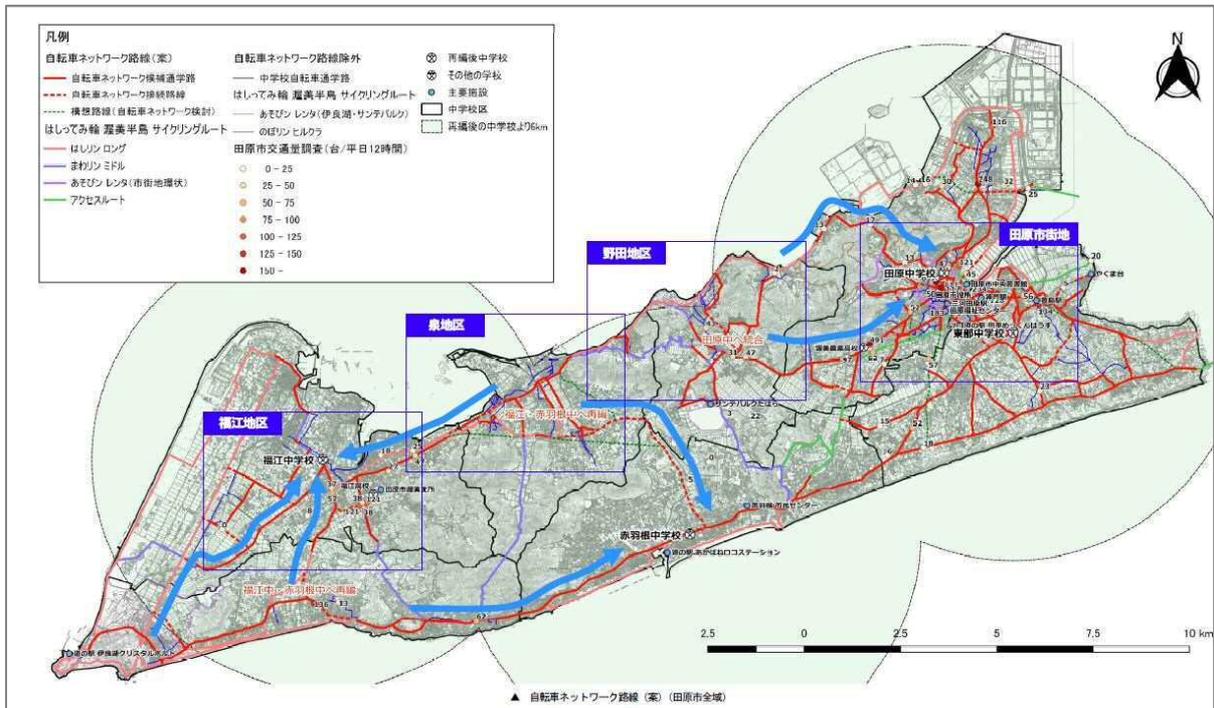
自転車の通行空間は、これまで歩道を中心に整備されてきました。

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 14.4km 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）

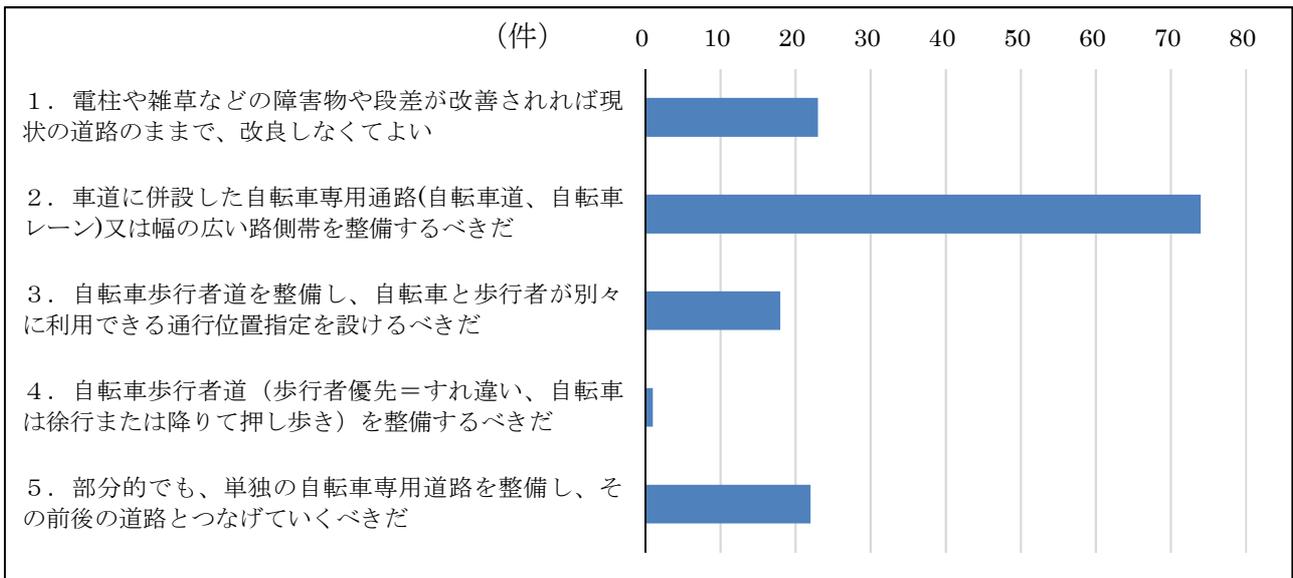
（田原市道路整備計画 から引用）

<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

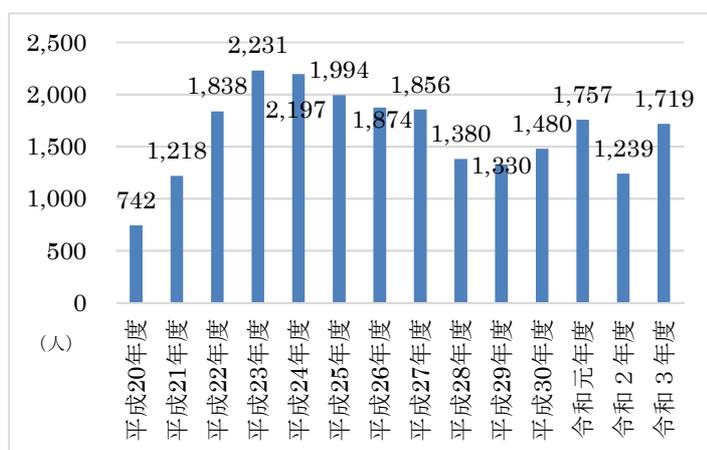
レンタサイクル事業の詳細な移動データの抽出ができていない。

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。

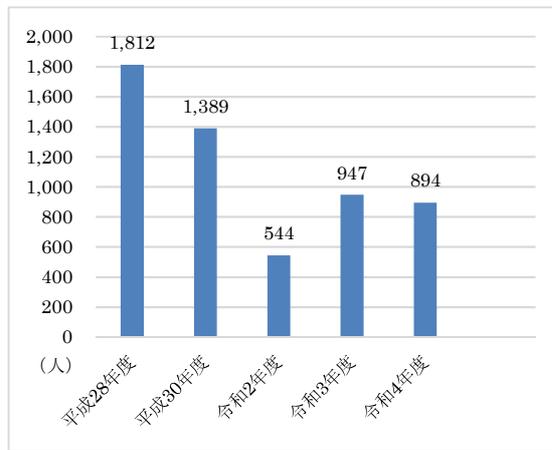
レンタサイクル利用者の利用目的や行先、利用路線など、移動の状況は把握されていません。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 1 日 2000 円
道の駅 レンタサイクル		田原市	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・LaLaGran に 5 台 ・電動アシスト付自転車 <p style="color: red;">2021.4 より休止</p>	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



伊良湖レンタサイクルの利用実績

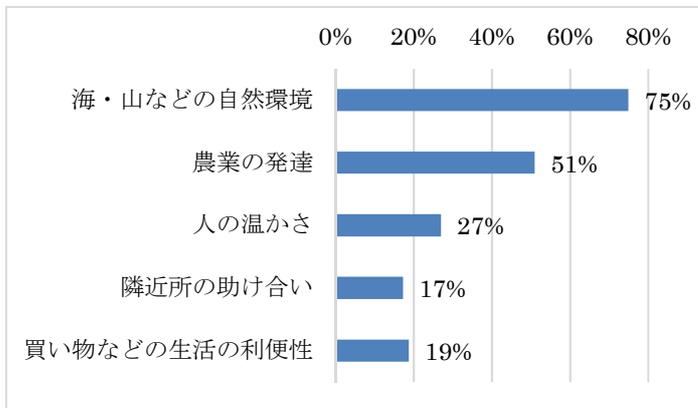
(5) 交通等に関する市民等の意識

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。

令和4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。

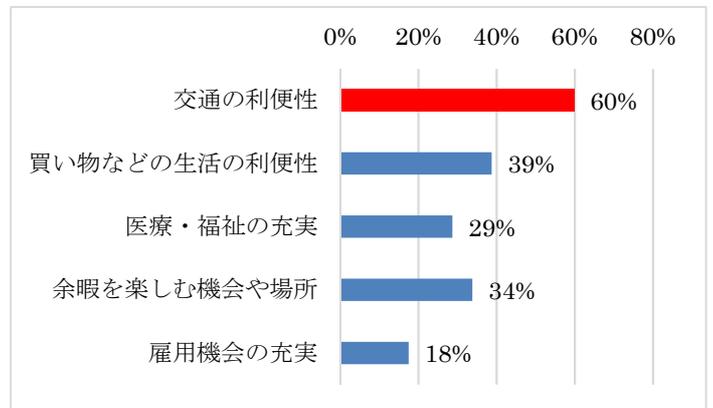
一方、「田原市に欠けていると感じること」として、「交通の利便性」、「買い物などの生活の利便性」が上位となっています。

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。



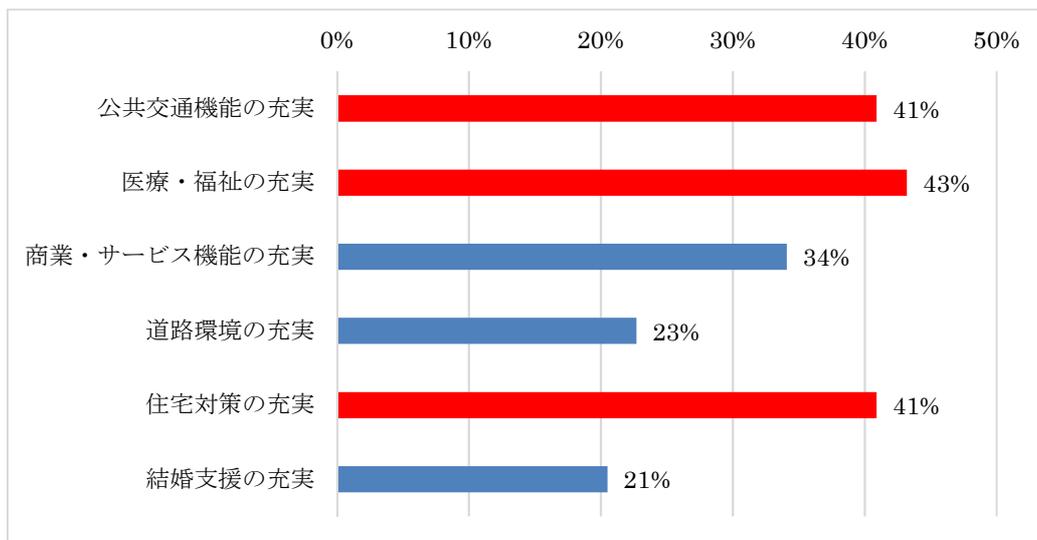
「田原市が優れていると感じること」上位5項目

(田原市市民意識調査報告書 (R4) 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 (R4) 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 (R4) 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、ラックの設置に対しての意見等が多い
- 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

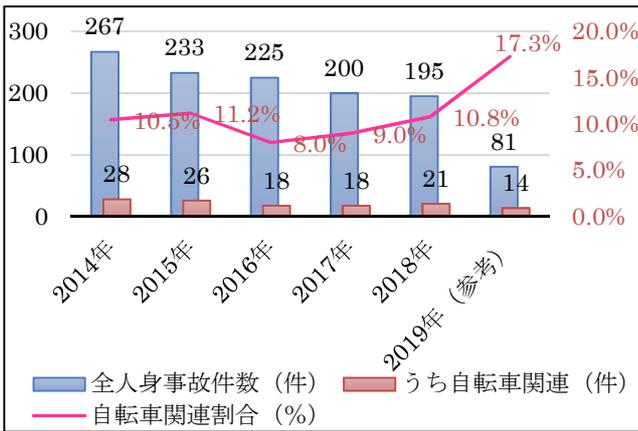
交通事故発生状況

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。

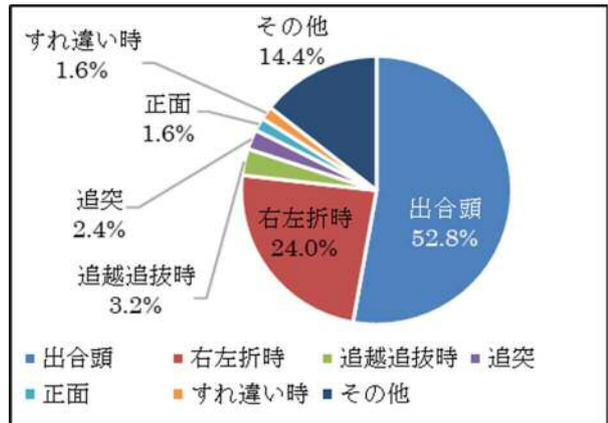
自転車事故は類型別では出合頭事故が約半数、年齢層では小中高生が約半数を占め、通行目的は登下校時が多くなっています。



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



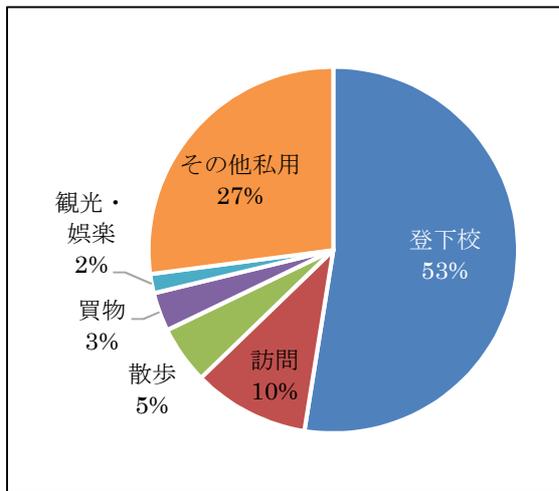
自転車関連事故類型別発生件数

(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	中村区	8.72	大府市
15.70	一宮市	8.52	豊明市
15.35	西山区	8.37	安城市
14.69	豊山町	8.26	天白区
14.05	中川区	7.84	豊川市
13.98	大治町	7.84	西尾市
13.95	あま市	7.49	巨進市
13.91	熱田区	7.29	碧南市
13.56	北区	7.22	稲沢市
13.40	東港区	7.09	東郷町
12.76	江市区	7.05	犬山市
12.69	舞江区	6.82	知立市
12.65	小牧市	6.66	愛西市
12.37	春日井市	6.61	東海市
12.12	北名古屋市	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	瀧郷市
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	幸田町
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。

令和3年3月26日に愛知県において「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が公布され、令和3年10月1日からヘルメットの着用の努力義務、自転車損害賠償責任保険等への加入義務が施行されました。なお、道路交通法の改正により、令和5年4月1日からは法律上もヘルメット着用が努力義務化されました。

また、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)

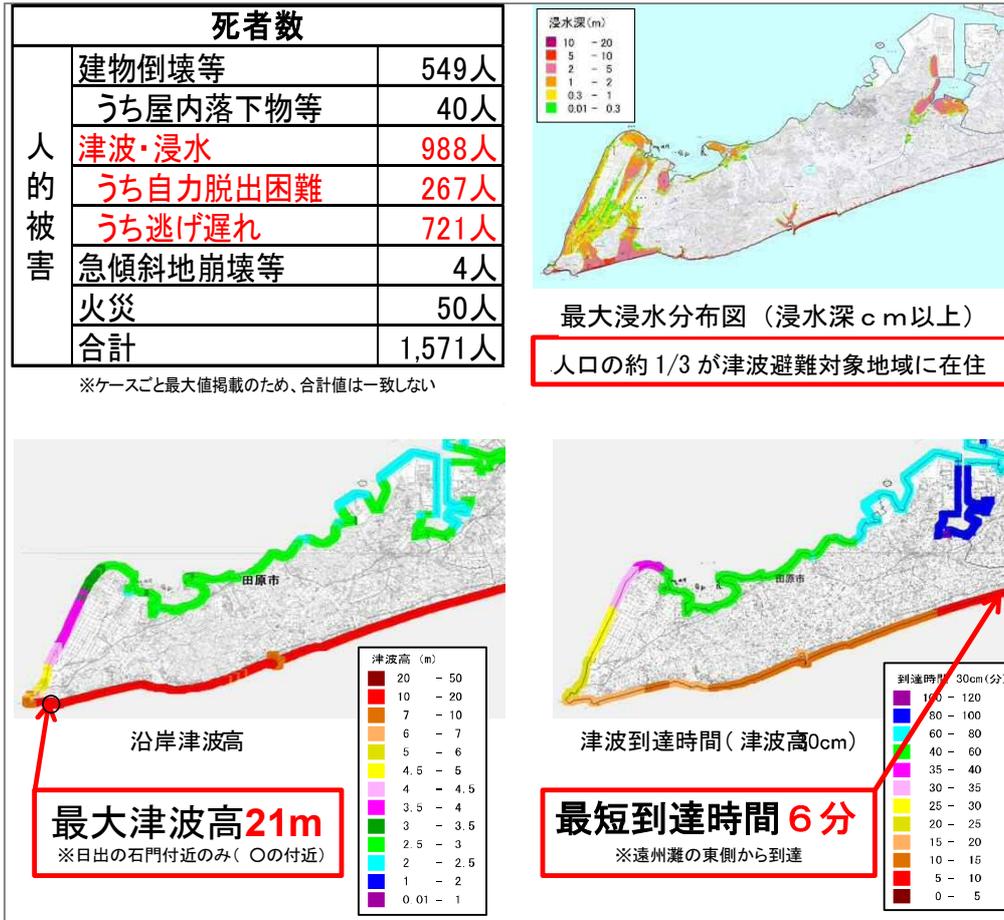
(2) 災害時の自転車活用について

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）

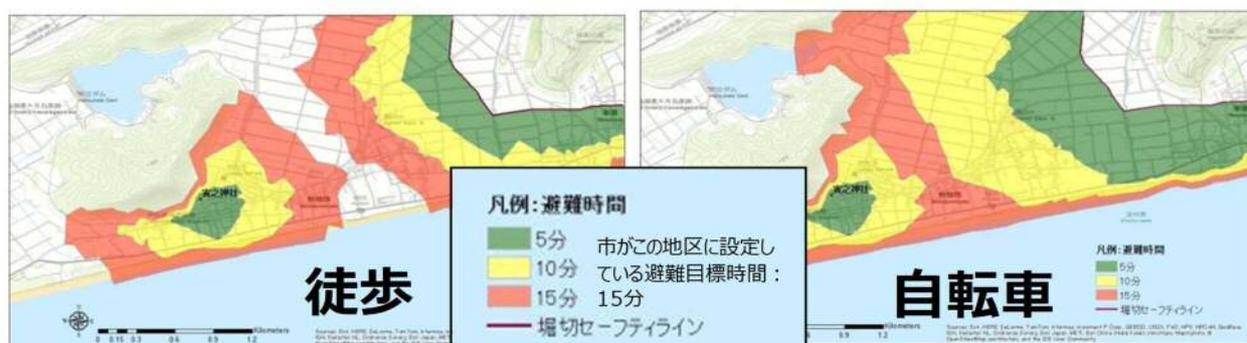
避難手段としての自転車

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。

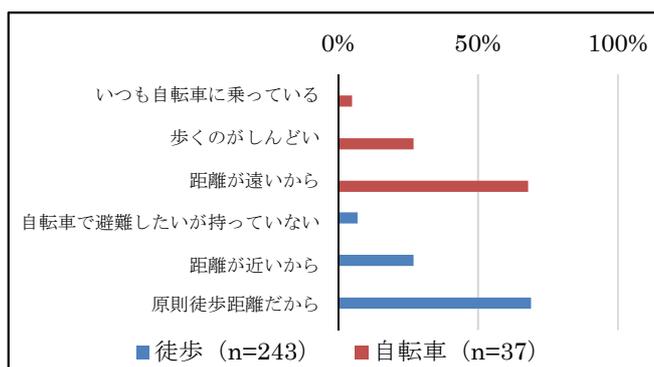
自転車は徒歩よりもセーフティライン(津波避難の最低限ライン)までの到着時間が早く、到着遅れの人を減らす効果があると考えられます。

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)



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

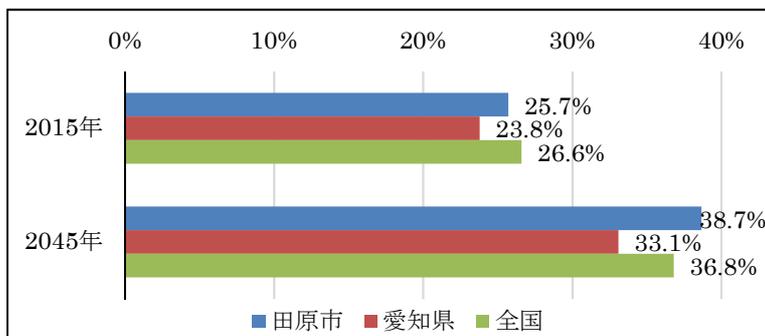
2.1.4 健康に関する分野

(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。

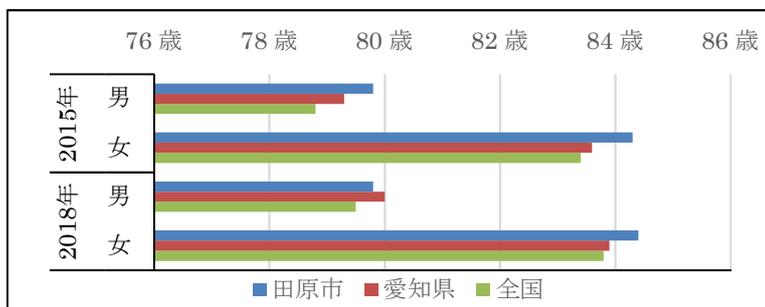


高齢化率の推移

（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。

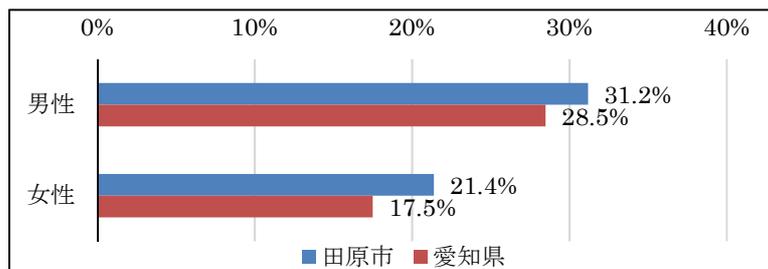


平均自立期間の推移

（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）

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



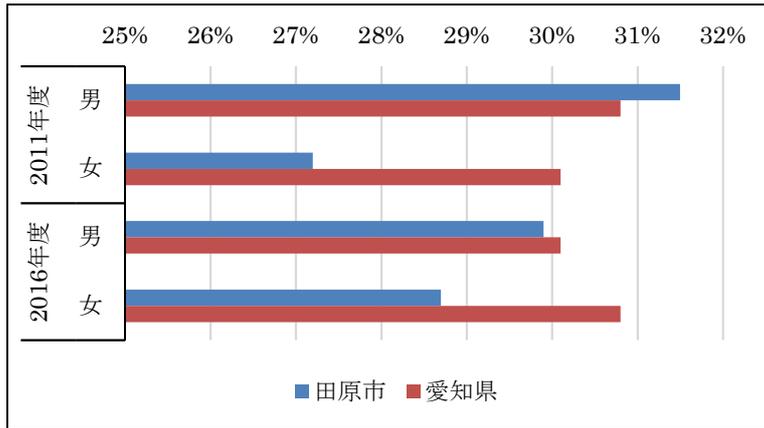
ポイント引き換え : 合計100点以上貯まると「たまぼポイントカード」（500ポイント）との引換など、特典がある。

(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。

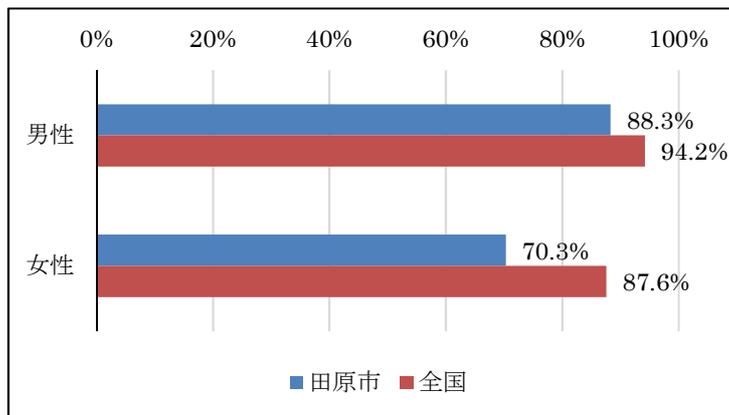


運動習慣者の割合

(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が推奨されているが、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

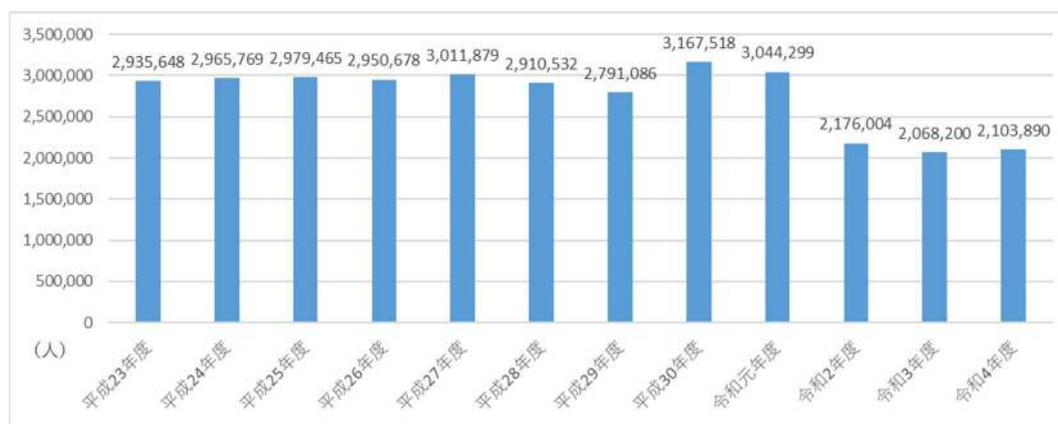
2.1.5 観光に関する分野

(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。その一方で、令和 2 年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響による行動制限の措置により、大幅に減少しています。



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)

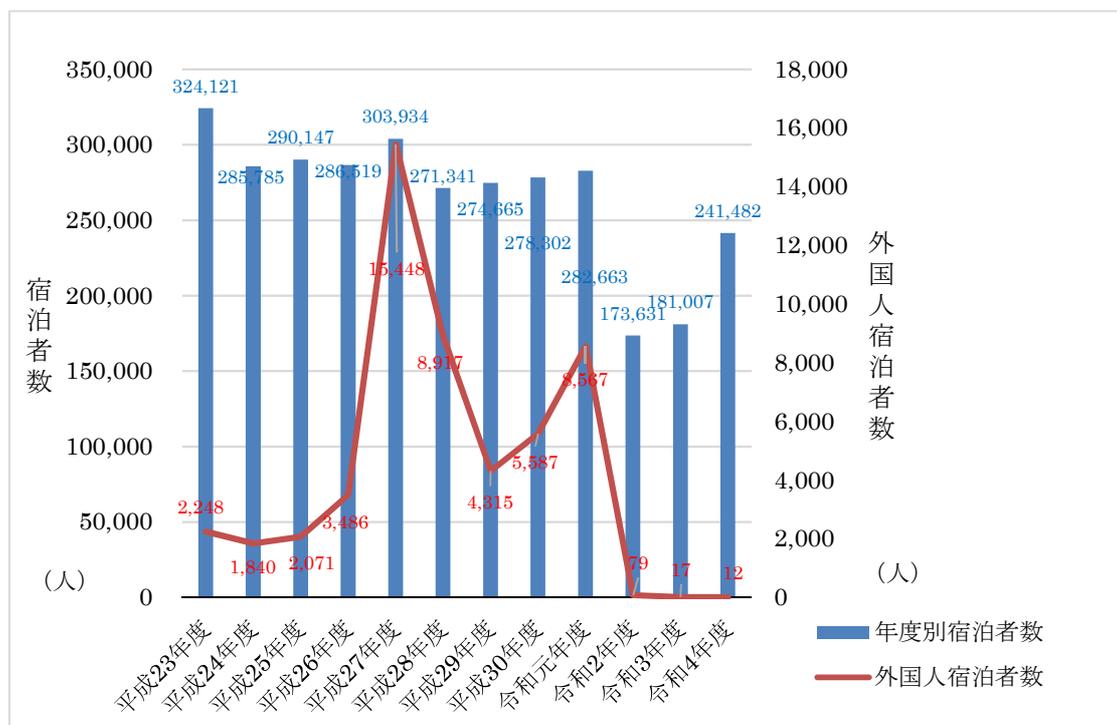
観光地点等入込客数上位施設

施設名	入込客数 (令和 2 年度)	(平成 30 年度)
道の駅田原めつくんはうす	855,533 人	750,400 人
サンテパークたはら	277,188 人	480,909 人
道の駅伊良湖クリスタルポルト	110,678 人	416,489 人
道の駅あかばねロコステーション	285,570 人	322,114 人

(田原市統計 から作成)

宿泊者数

令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響による行動制限の措置により、減少し、令和4年度は24.1万人となっています。外国人宿泊者数は、令和4年度において12人（4月から12月）となっています。



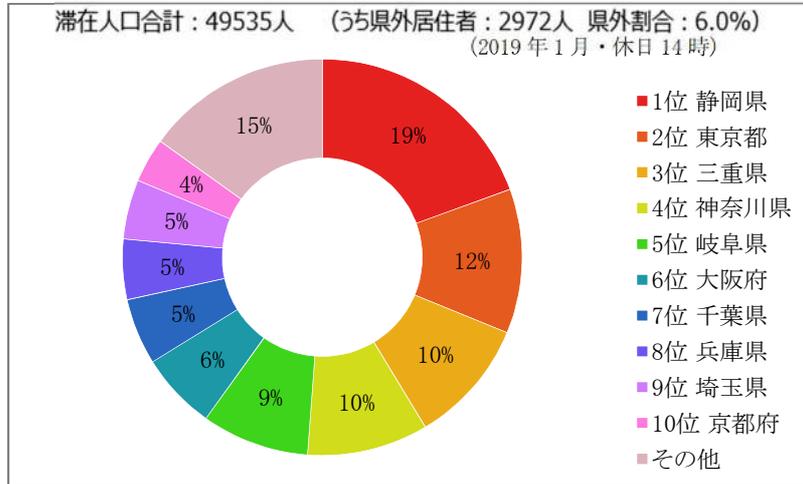
宿泊者数の推移

(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。



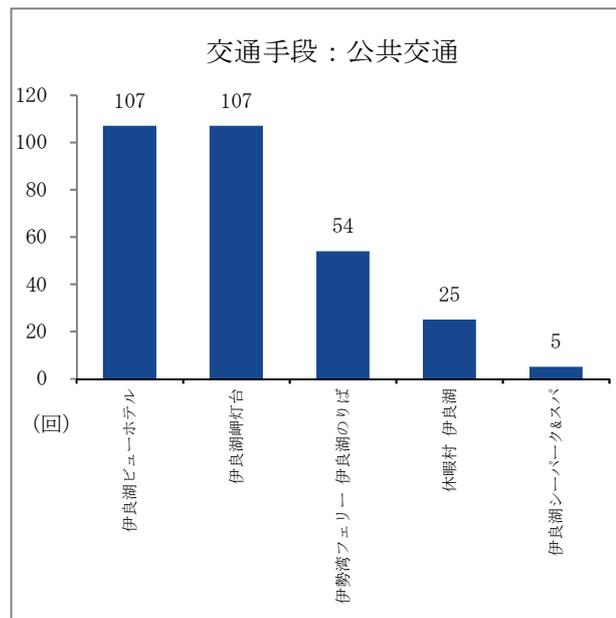
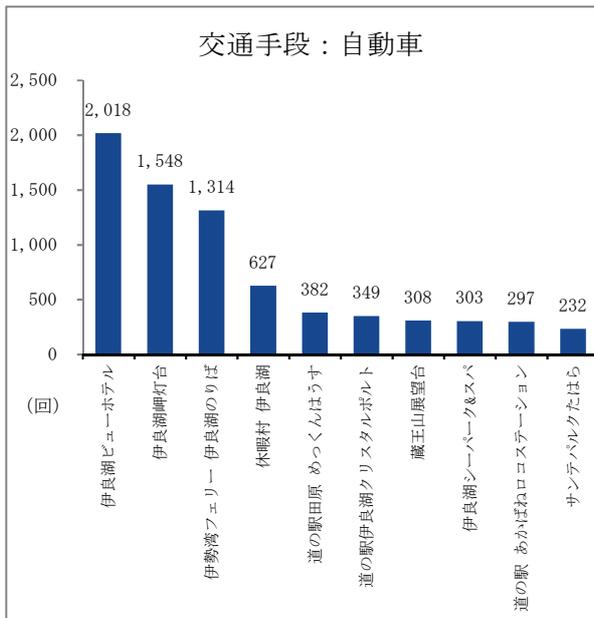
田原市に滞在した県外居住者の地域別構成割合（休日午後）

（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))

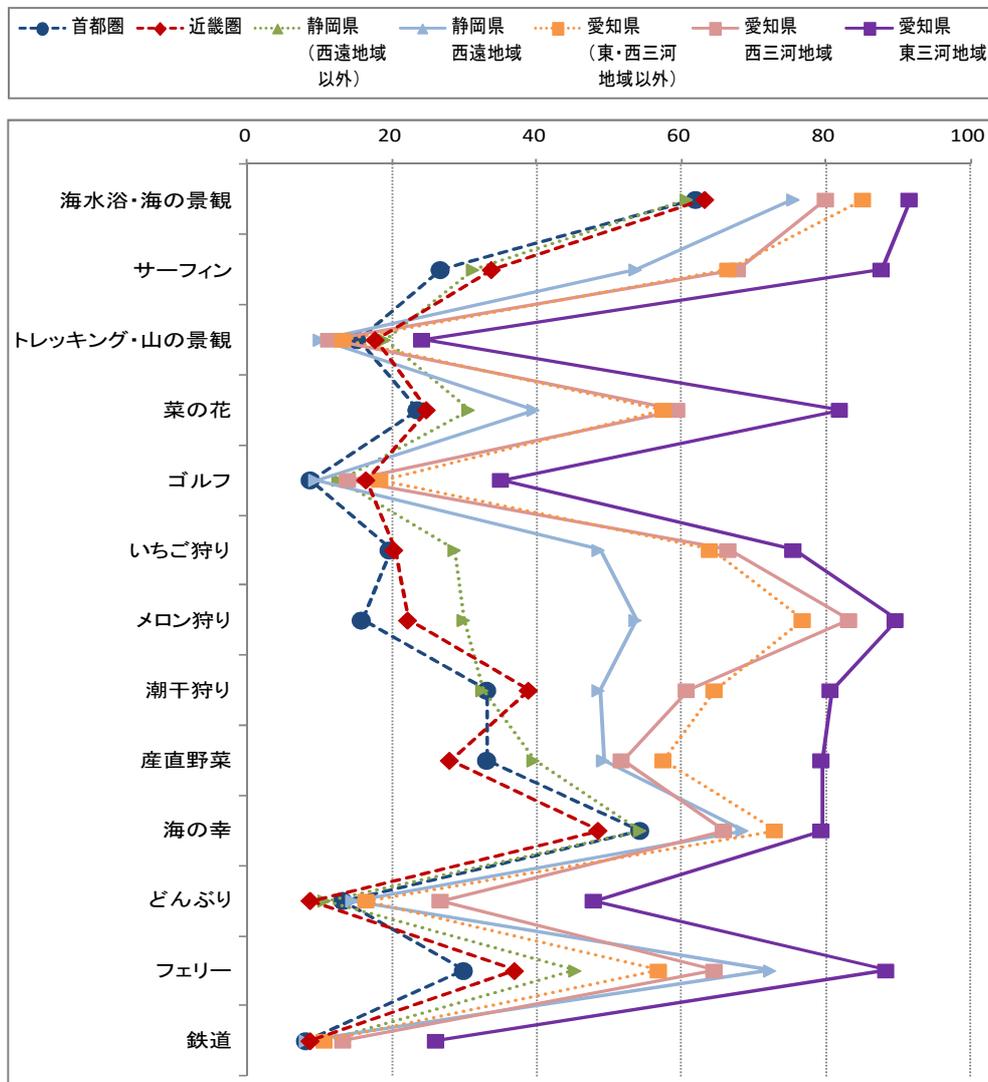
近隣地域の人のイメージ

「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1,400kmの自転車道構想で、令和3年5月にナショナルサイクルルートに指定されています。また、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。

ナショナルサイクルルートにおいては、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。



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
		17:40	17:40	14:10	14:30
				15:00	15:20
				15:40	16:20
				16:30	17:00
				17:40	17:40

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 1,800 円 + 自転車運賃 1,300 円 (往復) 旅客運賃 3,420 円 + 自転車運賃 2,470 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 湊美支所	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

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。

ナショナルサイクルートのゲートウェイ・サイクルステーションの道の駅（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として、「渥美半島サイクルサポーター」を令和2年度から募集し、令和5年度には45事業所が加入しています。また、令和2年度に田原ロータリークラブでサイクルラック15基が寄付で設置されました。

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めます。

		
田原めっくんはうす	あかばね口ステーション	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	伊良湖ホテルアンドリゾート	伊良湖リゾートホテル 龍宮之宿	伊良湖オーシャンリゾート

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（抜粋）

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・更新及び、インバウンド用の多言語マップ、データ化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）

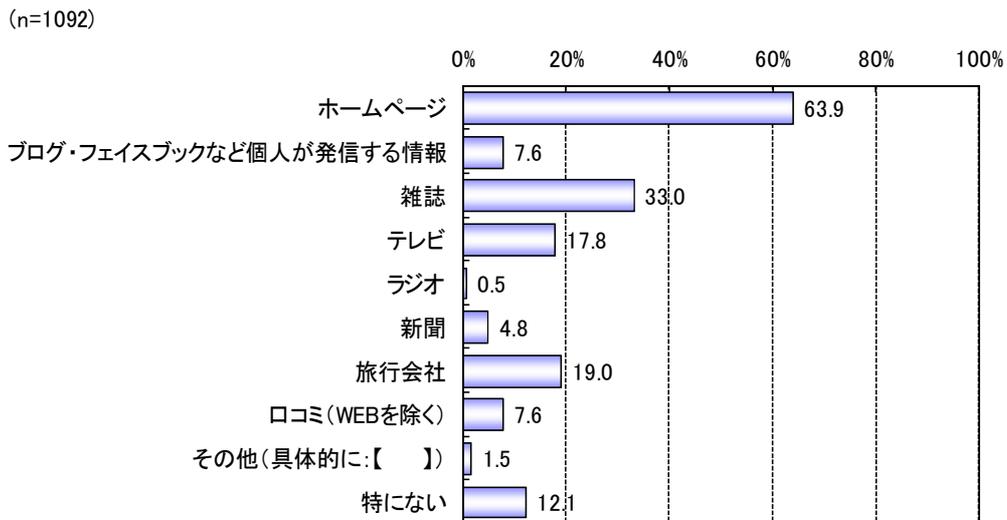
(5) 情報発信

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。

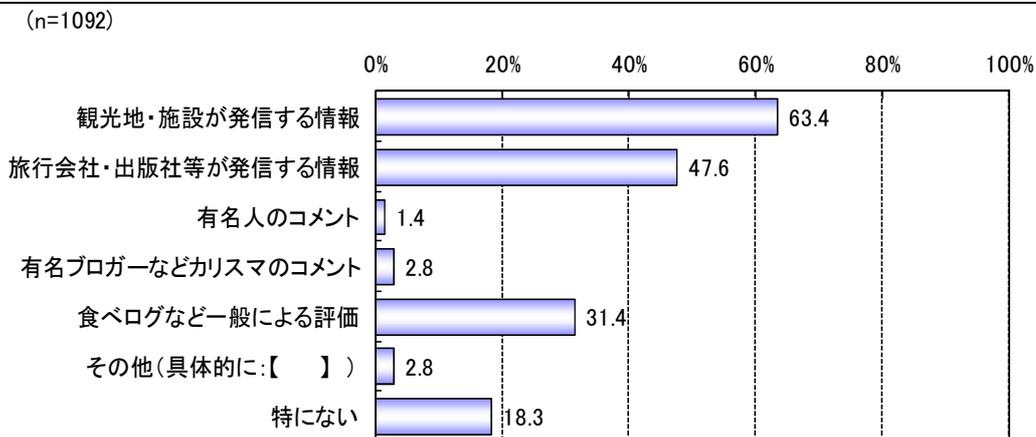
旅行に関する情報源

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。

■ 旅行をするときに、どこから情報を得て検討しますか。(2つまで)



■ 旅行先や宿泊先、飲食店等を選ぶときに、何が重要となりますか。(いくつでも)



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」

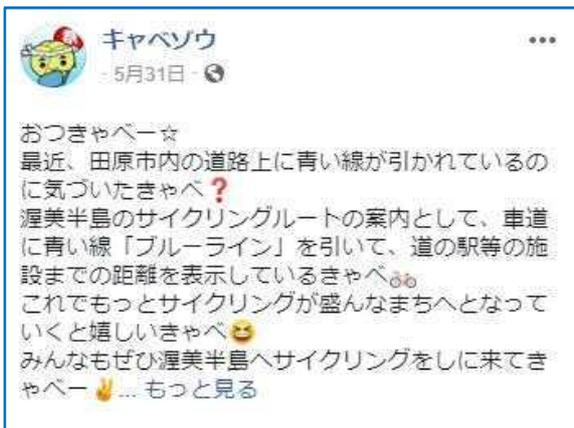


LaLaGran 内に設置されている観光案内所

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。



サンテパークたはら

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

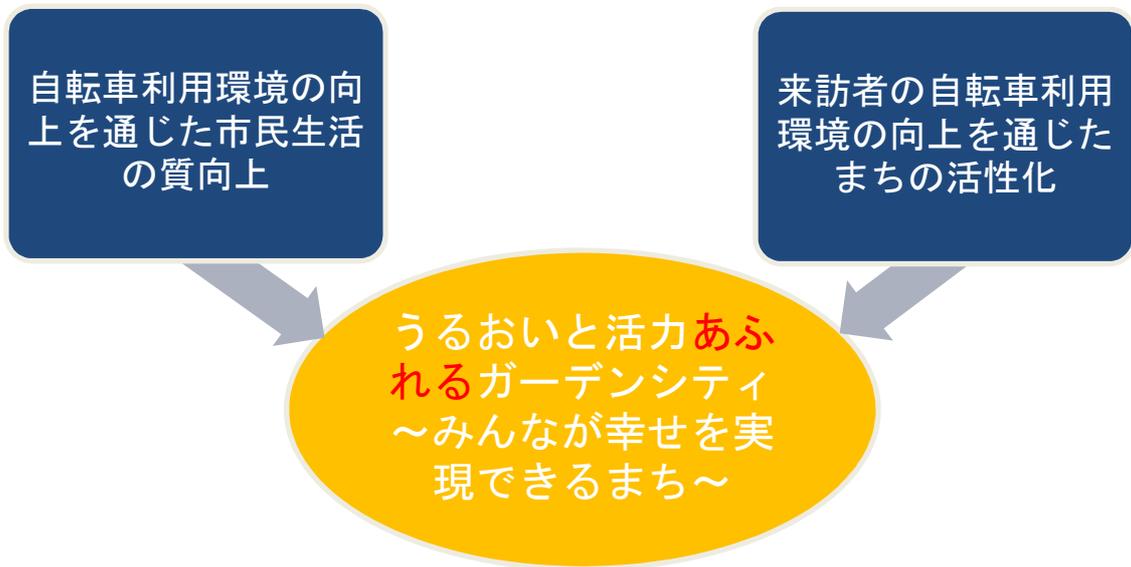
市の現状把握により、以下のとおり課題を整理しました。

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。

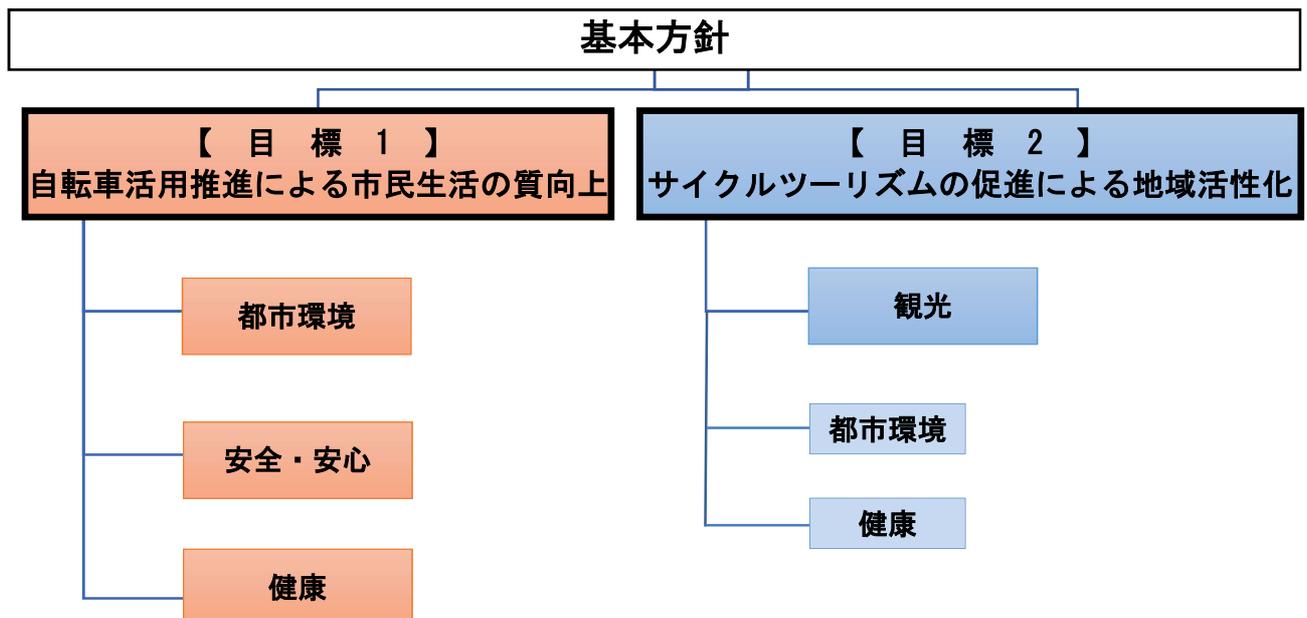
2.2.2 基本方針

田原市の将来都市像である「うるおいと活力あふれるガーデンシティ～みんなが幸せを実現できるまち～」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、ヘルメット着用の促進、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。

(2) 目標2 サイクルツーリズムの促進による地域活性化

課題のまとめ

- 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を活用やサイクリスト受入環境の整備が必要
- 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。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との連携強化が必要。



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する。

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、魅力ある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する。

施策 2-3. 世界に誇り、広く利用されるサイクリング受入環境の整備

- ・ 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る。

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・来訪中、ツーリズムの各場面における必要な情報やサイクルスポーツイベント等の情報が容易に入手可能な情報提供の場所の整備、SNSなどを活用した積極的な情報発信プロモーションを行う。

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る。

観光

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

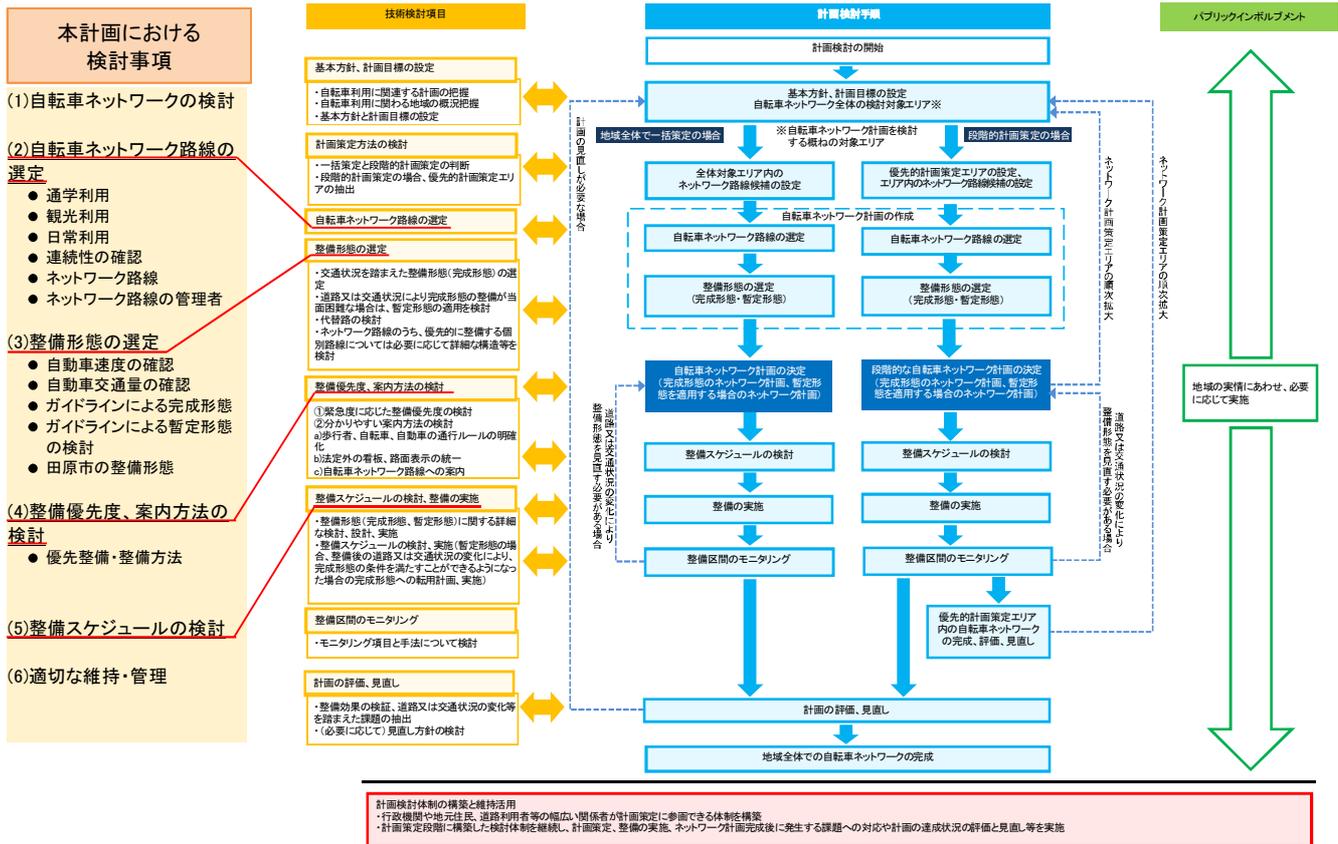
自転車ネットワーク計画を作成し、国や県と連携し自転車通行空間の整備を推進します。

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> 【継続】 ・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

市内の自転車利用の現状

- 田原市立中学校の通学には自転車が利用されている。市内の自転車利用者の中で、中学生や高校生等が占める割合は高い。
- また、「太平洋岸自転車道」「はしってみ輪渥美半島」サイクリングルートや(一)田原豊橋自転車道線（太平洋岸自転車道の一部）が整備され、年間を通して週末にサイクリストが訪れている。

自転車ネットワーク設定の基本的な考え方

- 田原市での自転車利用の形態を大きく「通学利用」と「観光利用」の2つに分け、加えて自転車需要の多い場所（日常利用）を考慮し、将来的な自転車ネットワークを設定

「通学利用」

- 田原市の主要な自転車利用者である中学生を対象としたネットワークとする。
- ネットワークの対象範囲は、中学校通学路のうち自転車通学で利用されている道路とする。

「観光利用」

- 主に観光、レジャーを目的とし、田原市内の観光地・名所を周遊するネットワークとする。
- ネットワークの対象範囲は「はしってみ輪渥美半島」の各サイクリングルートを対象とする。

「日常利用」

通学利用、観光利用以外で自転車利用の多い道路をネットワークとする。

目的施設	学校教育施設 (中学校)
経路	居住地⇔目的施設

目的施設	自然/歴史/景観/飲食施設/商業施設/観光/道の駅/公園/宿泊施設/鉄道駅/フェリー乗り場
経路	渥美半島を1周する経路/結節点⇔目的施設/目的施設間

目的施設	病院/公共施設/飲食施設/商業施設/鉄道駅
経路	居住地⇔目的施設

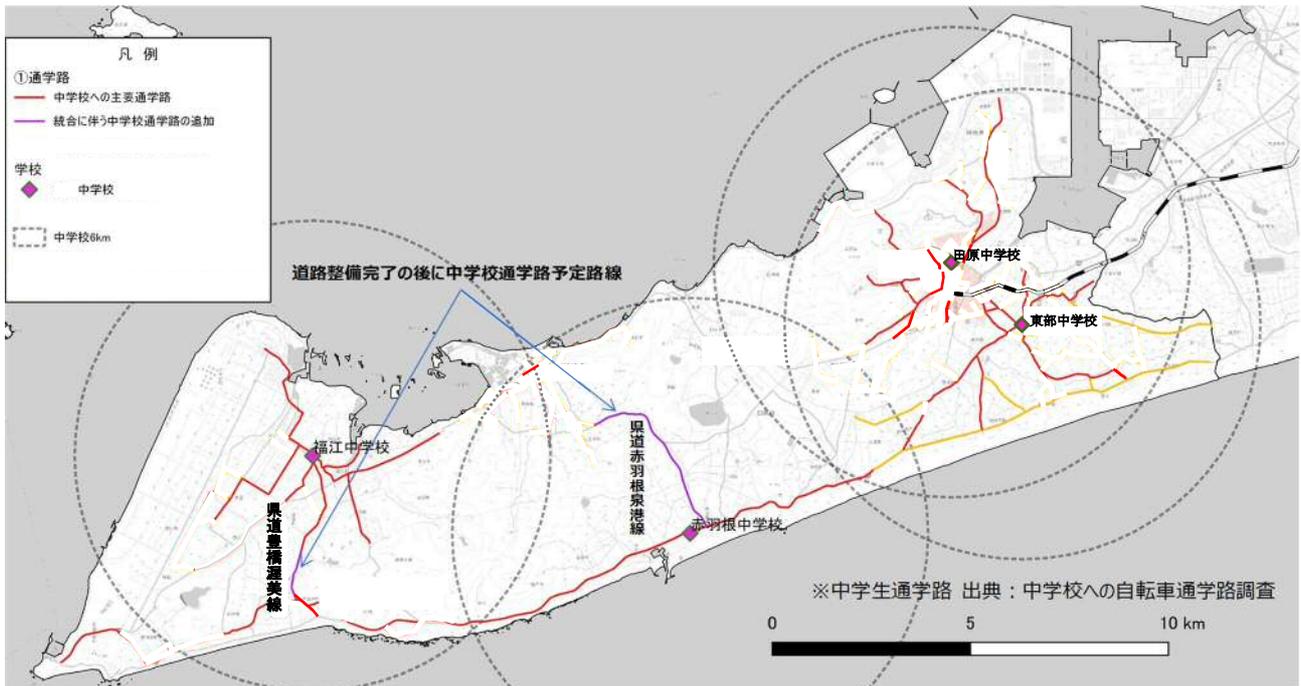
(田原市道路整備プログラム から作成)

自転車ネットワークの選定（通学利用）

今回の見直しでは、利用人数 15 人以上の通学路を自転車ネットワーク候補路線（案）とします。

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
主要中学校自転車通学路	23.9km	(26.8km) 25.2km	(50.7km) 49.1km	(41.5km) 19.6km	(92.1km) 68.7m
(統合に伴う中学校通学路の追加)	0.0 km	5.3km	5.3 km	(0.7km) 1.3km	(6.0km) 6.6km
総計	23.9km	(32.1km) 30.5km	(55.9km) 54.4km	(42.2km) 20.9km	(98.1km) 75.3km
(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

* () は見直し前の値



自転車ネットワーク候補路線（案）【中学校通学路】

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とおりとなっています。

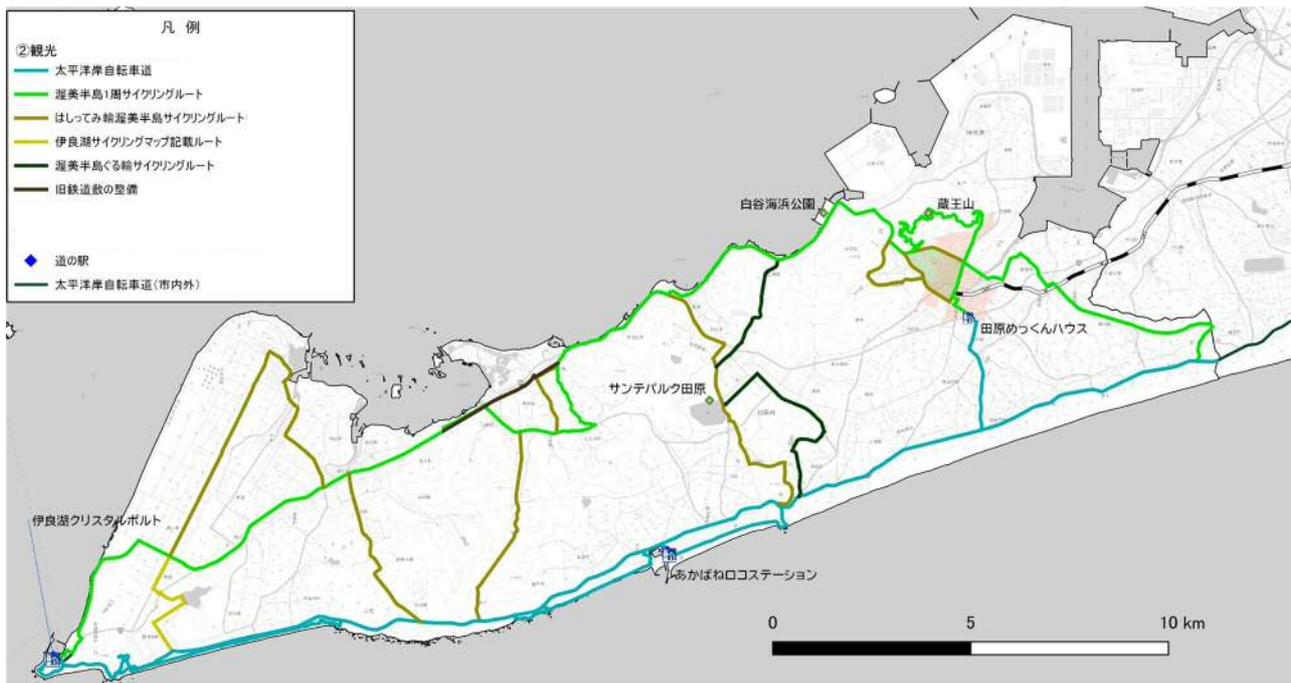
「はしってみ輪渥美半島サイクリングルート」は、サイクリングの目的によって、未舗装路や急こう配路にあえて指定されている箇所があります。こういった箇所は、自転車ネットワーク路線としては、候補路線からの除外を行うこととします。

	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) 13.8km	(45.4km) 45.8km	(7.6km) 7.4km	(53.0km) 53.2km
渥美半島1周サイクリングルート(上記以外の路線)	9.7 km	(26.6km) 26.1km	(36.3km) 35.8km	13.1 km	(49.4km) 48.9km
はしってみ輪渥美半島サイクリングルート(上記以外の路線)	2.0 km	17.0 km	19.0 km	16.8 km	35.8 km
伊良湖サイクリングマップ掲載ルート	0.1 km	0.9 km	1.0 km	2.8 km	3.8 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	3.4 km	3.4 km
総計	43.7 km	(59.8km) 59.6km	(103.5km) 103.4km	(51.1km) 50.9km	(154.6km) 154.3km

* 重複を除いたルート延長となっている。

* () は見直し前の値

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	(32.0km) 32.2km	(13.4km) 13.8km	(45.4km) 46.0km	(7.6km) 7.0km	53.0km
渥美半島1周サイクリングルート(上記以外の)	27.9km	38.9km	66.8km	17.6km	84.4km
はしってみ輪渥美半島サイクリングルート(上記以)	30.5km	55.9km	86.5km	35.0km	121.5km
伊良湖サイクリングマップ掲載ルート	2.0km	8.8km	10.8km	3.7km	14.4km
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	2.7km	2.7km

・表の数値は重複したルートを除いた延長

* () は見直し前の値

自転車ネットワークの選定（通学利用+観光利用+日常利用）

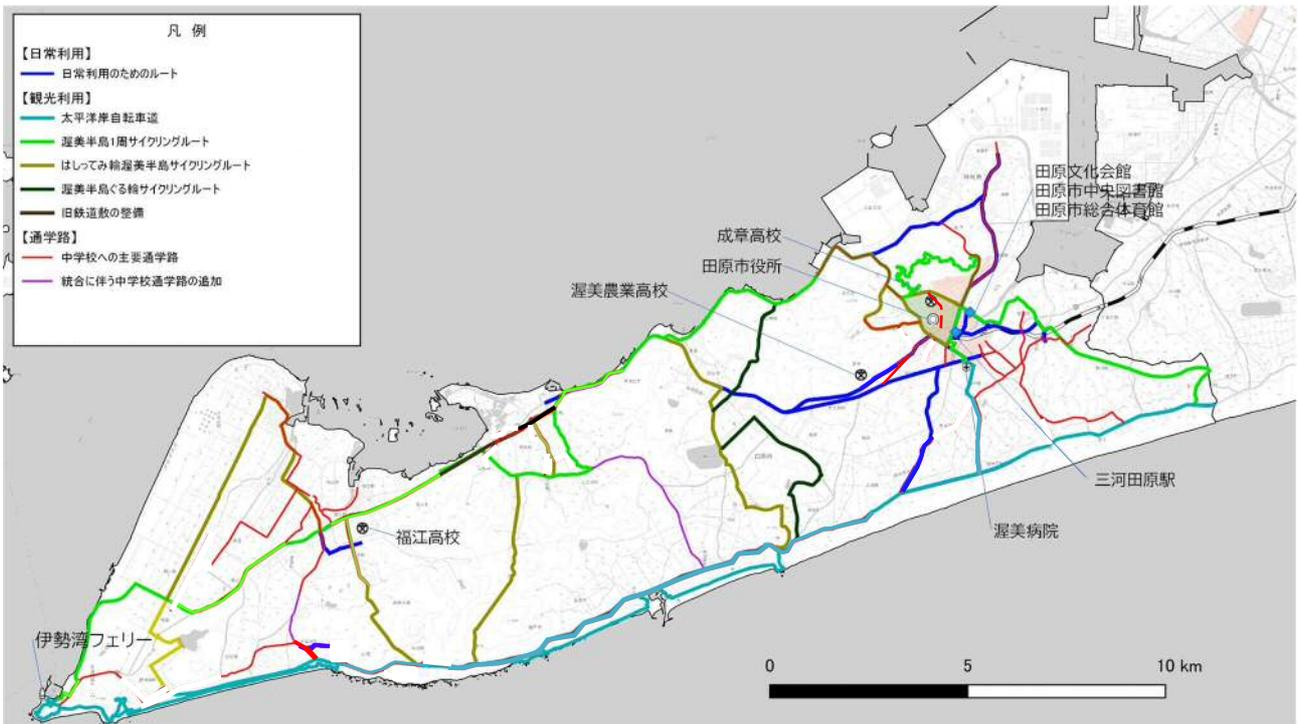
通学利用と観光利用の候補路線（案）において、市民が日常利用する施設に連絡するルートが確保されていることを確認し、さらに、自転車交通量が日 40 台以上の路線をルートに追加します。

通学利用と観光利用、日常利用の全ルートは下図のとおりとなります。

	県管理			市道等	総計
	国道	県道	計		
①通学利用	23.9km	(32.1km) 30.5km	(55.9km) 54.4km	(42.2km) 20.9km	(98.1km) 75.3km
②観光利用	43.7km	(59.8km) 59.6km	(103.5km) 103.4km	(51.1km) 50.9km	(154.6km) 154.3km
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)	54.1km	(88.5km) 88.4km	(142.6km) 142.5km	(92.6km) 77.6km	(235.2km) 220.2km
-------------------------	--------	-----------------	-------------------	-----------------	--------------------------

* () は見直し前の値



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】

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

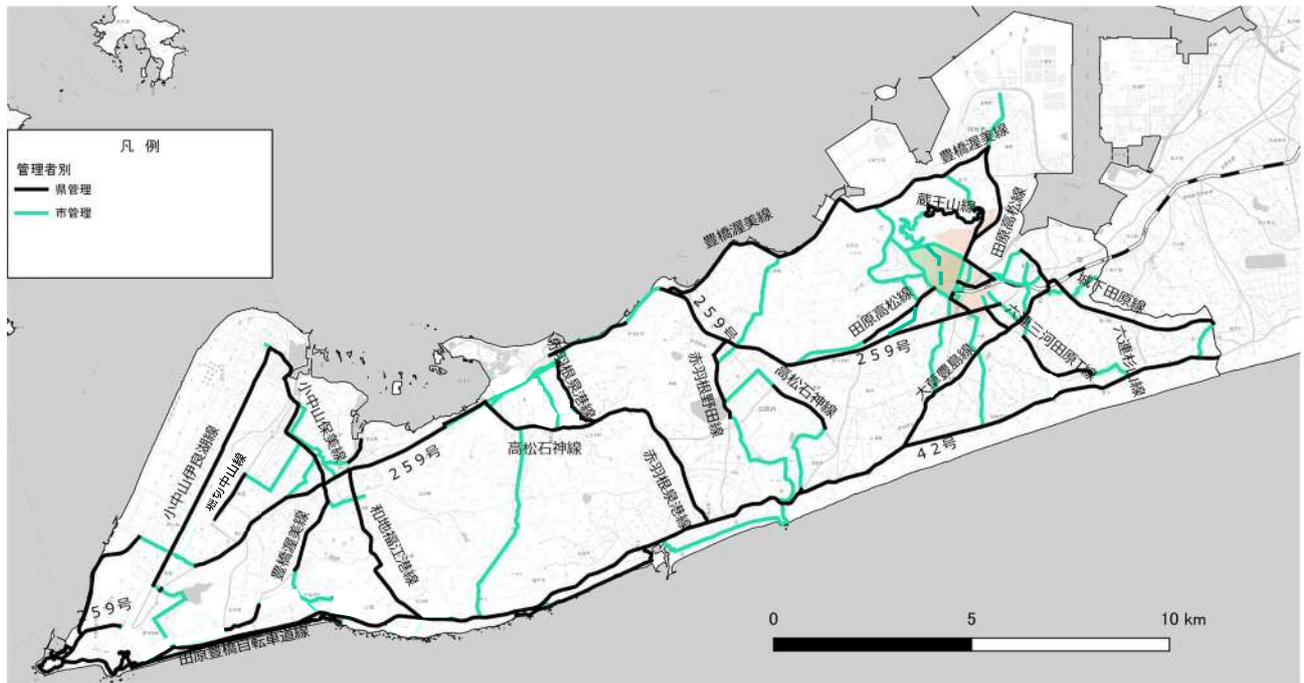
候補路線（案）の多くは国道・県道に設定されており、国道・県道の管理者との調整・確認が必要です。

■ 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)	54.1km	(88.5km) 88.4km	(142.6km) 142.5km	(92.6km) 77.6km	(235.2km) 220.2km

* () は見直し前の値



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 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。

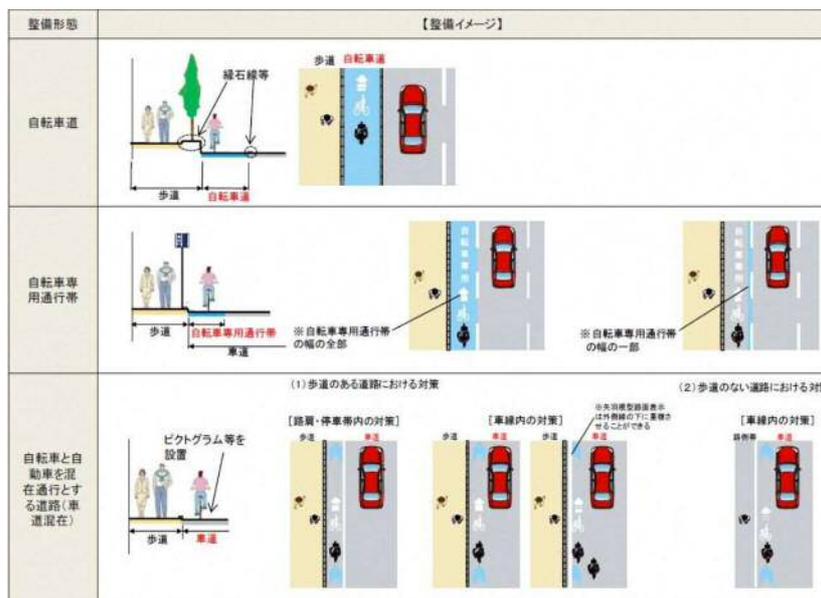
引用：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省 道路局・警察庁 交通局）

▲ 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	B	C
自転車と自動車を構造的に分離する場合	自転車と自動車を視覚的に分離する場合	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）

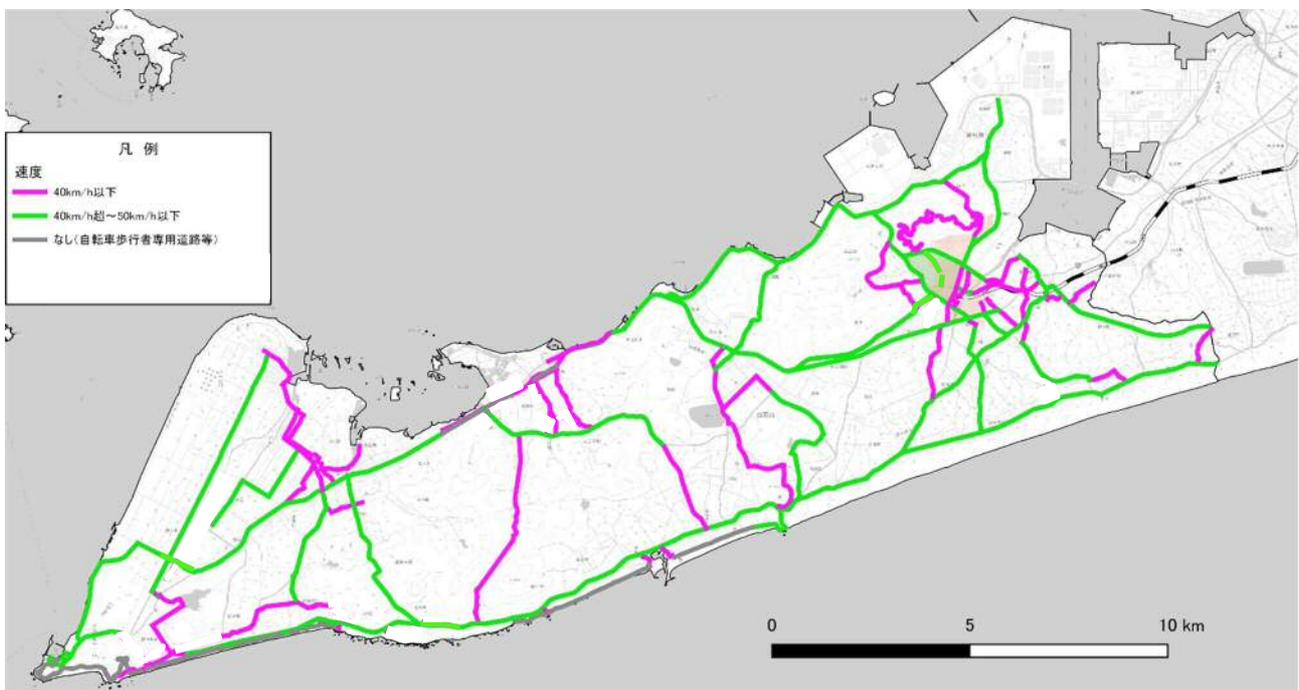
整備形態の選定要素の確認

<自動車速度>

自動車の速度の状況は下図のとおりとなっています。

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	(62.7km) 48.8km	(84.2km) 70.3km
40km/h超～50km/h以下		48.8km	(58.1km) 57.7km	(106.9km) 106.5km	(25.0km) 23.9km	(131.9km) 130.4km
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		54.1km	(88.5km) 88.1km	(142.6km) 142.2km	(92.6km) 77.6km	(235.2km) 219.9km

* () は見直し前の値



自動車の速度

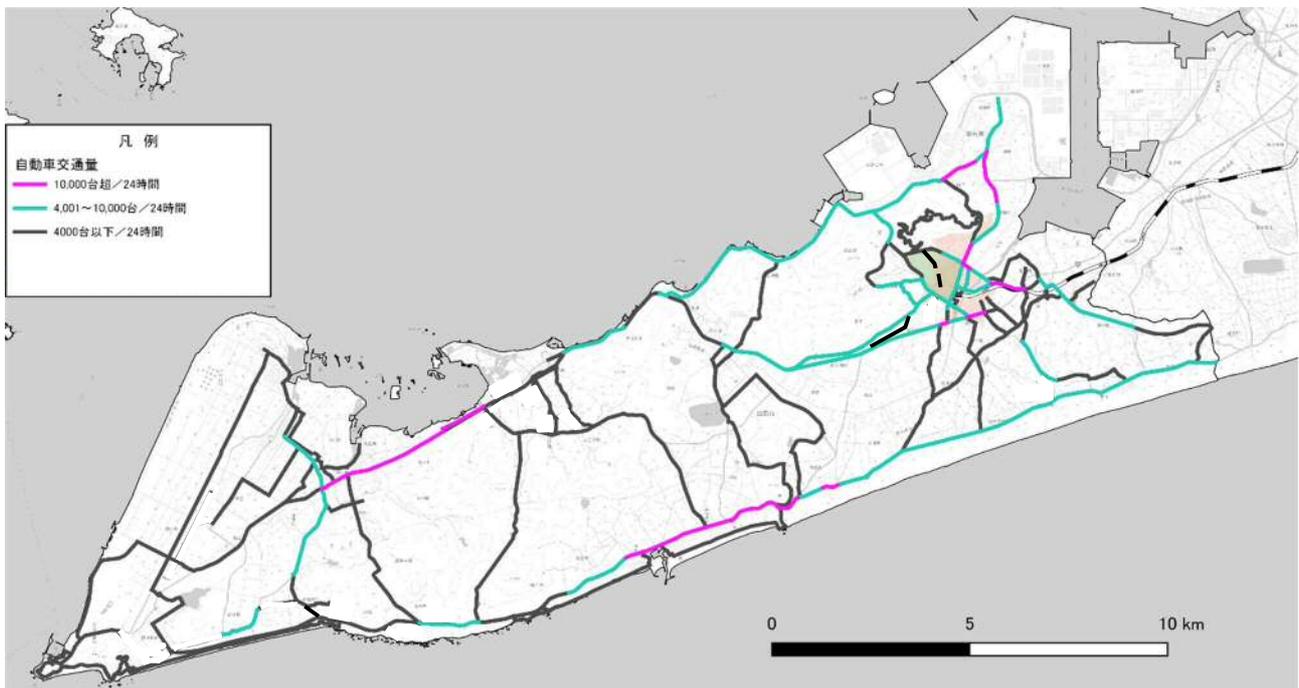
※ 自動車の速度は、「規制速度」、「実勢速度」の順に採用

<自動車交通量>

自動車交通量の状況は下図のとおりとなっています。

24時間自動車交通量	路線延長	県管理			市道等	総計
		国道	県道	計		
10,000台超		10.5 km	3.0 km	13.5 km	0.8 km	14.3 km
4001～10,000台		22.7km	(24.6km) 25.3km	(47.4km) 48.0km	10.1 km	(57.4km) 58.1km
4000台以下		20.9km	(60.8km) 60.1km	(81.8km) 81.0km	(81.7km) 68.8km	(163.5km) 149.8km
総計		54.1km	(88.5km) 88.4km	(142.6km) 142.5km	(92.6km) 79.7km	(235.2km) 222.2km

* () は見直し前の値



24 時間自動車交通量

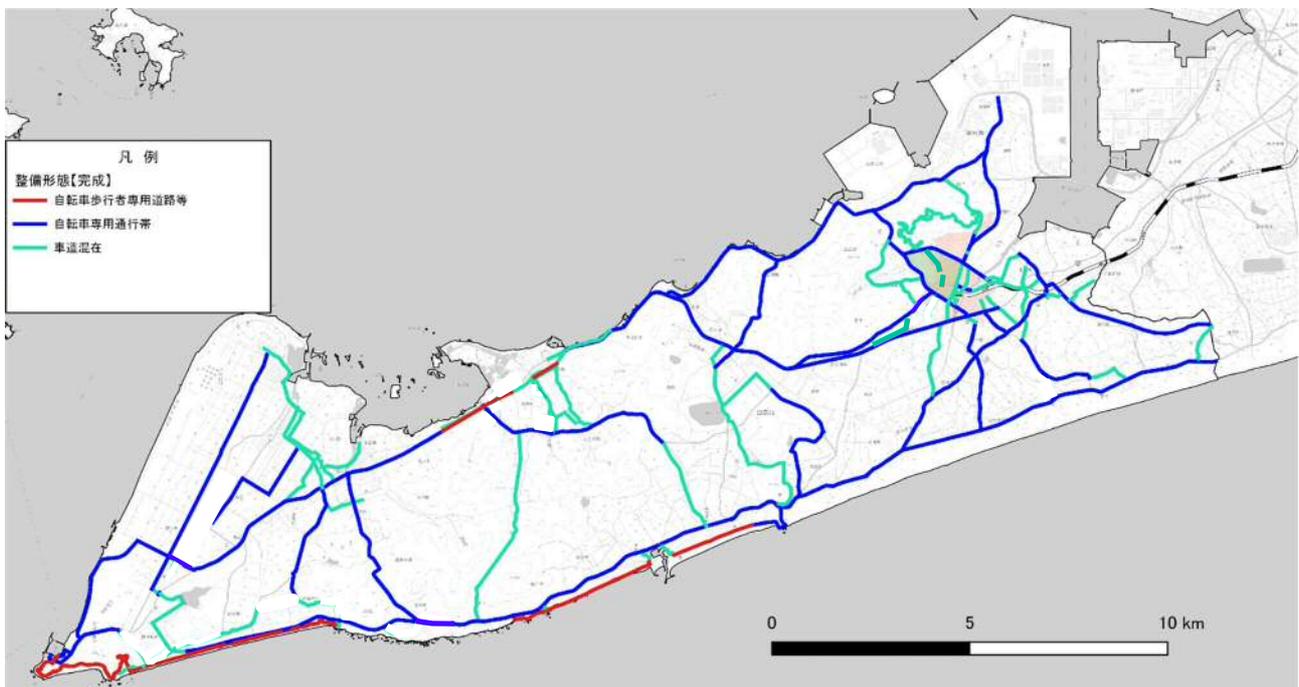
※ 24 時間自動車交通量は、「田原市道路整備計画 (H29.3)」における「ケース1 (現状再現)」 から引用

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	1.2km	13.0 km	14.2km	4.9 km	19.1km
自転車専用通行帯	48.8km	(58.1km) 61.2km	(106.9km) 110.0km	(25.0km) 27.3km	(131.9km) 137.3km
車道混在	4.2km	(17.3km) 13.8km	(21.5km) 18.0km	(62.7km) 45.8km	(84.2km) 63.8km
総計	54.1km	(88.5km) 88.0km	(142.6km) 142.2km	(92.6km) 78.0km	(235.2km) 220.2km

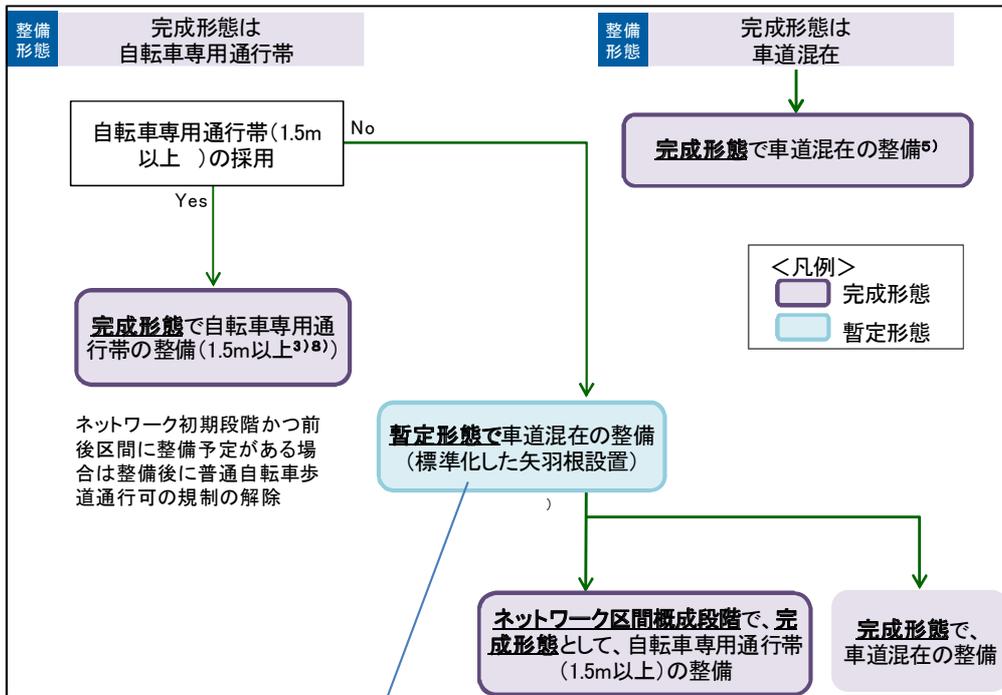
* () は見直し前の値



整備形態（案）【ガイドラインによる完成形態】

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>		
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）

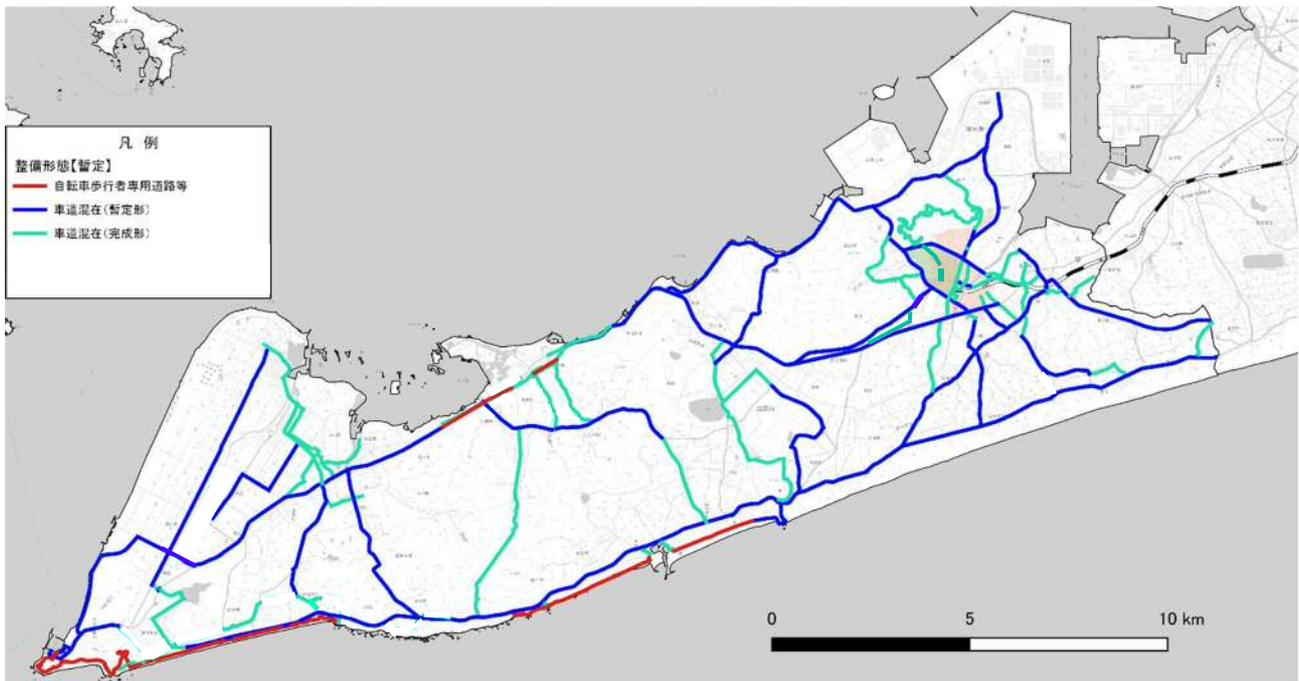
（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局）から引用）

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	1.2km	13.0 km	14.2km	4.9 km	19.1km
車道混在(暫定形態として)	48.8km	(58.1km) 61.2km	(106.9km) 110.0km	(25.0km) 27.3km	(131.9km) 137.3km
車道混在	4.2km	(17.3km) 13.8km	(21.5km) 18.0km	(62.7km) 45.8km	(84.2km) 63.8km
総計	54.1km	(88.5km) 88.0km	(142.6km) 142.2km	(92.6km) 78.0km	(235.2km) 220.2km

* () は見直し前の値



整備形態（案） 【ガイドラインによる暫定形態】

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」（令和元年7月5日付け 国土交通省道路局）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参考に示されています。

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

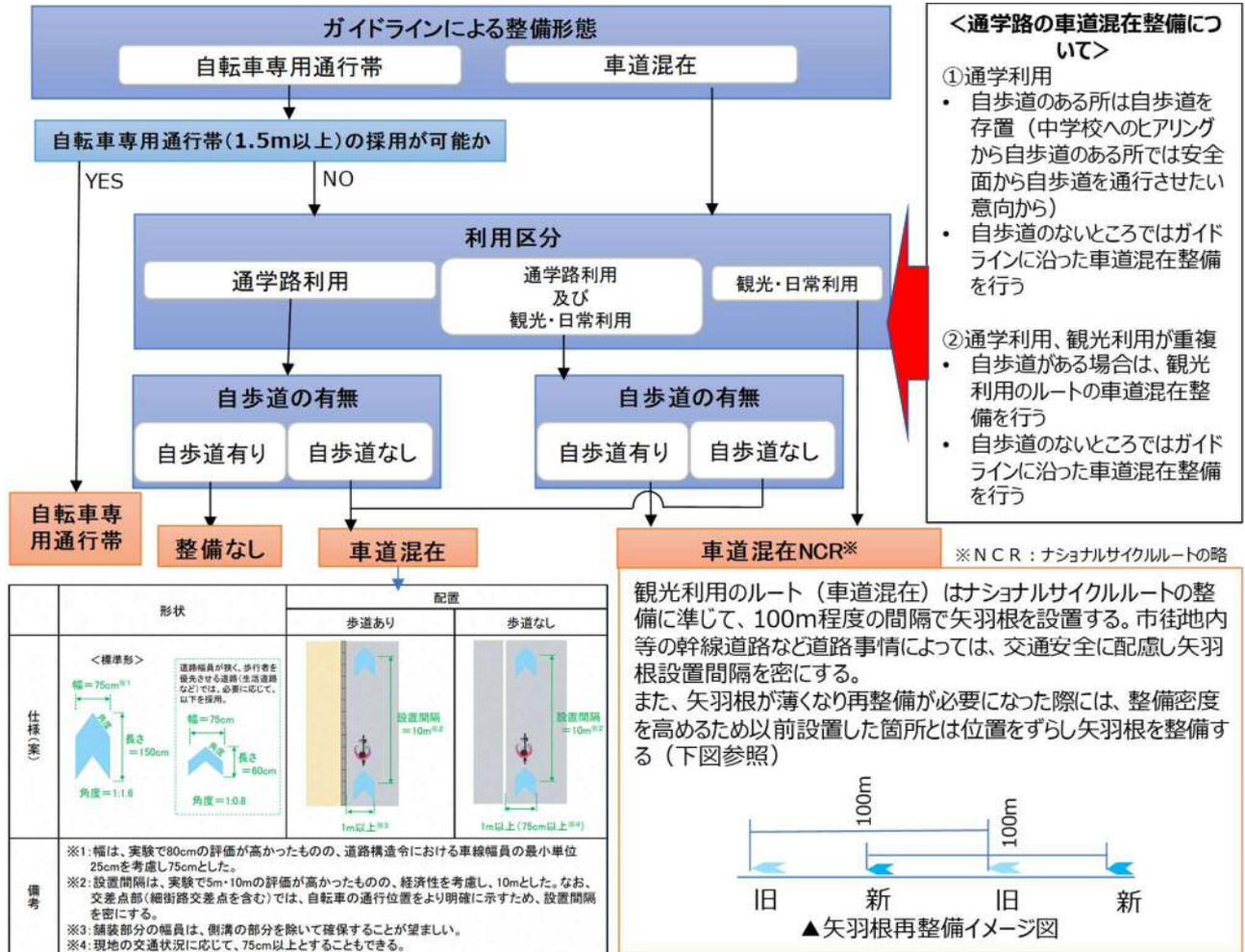
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 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）

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。



※5 幅員の狭い道路は地域の状況により、矢羽根の整備・表示方法を再検討する。

田原市における整備形態の選定フロー

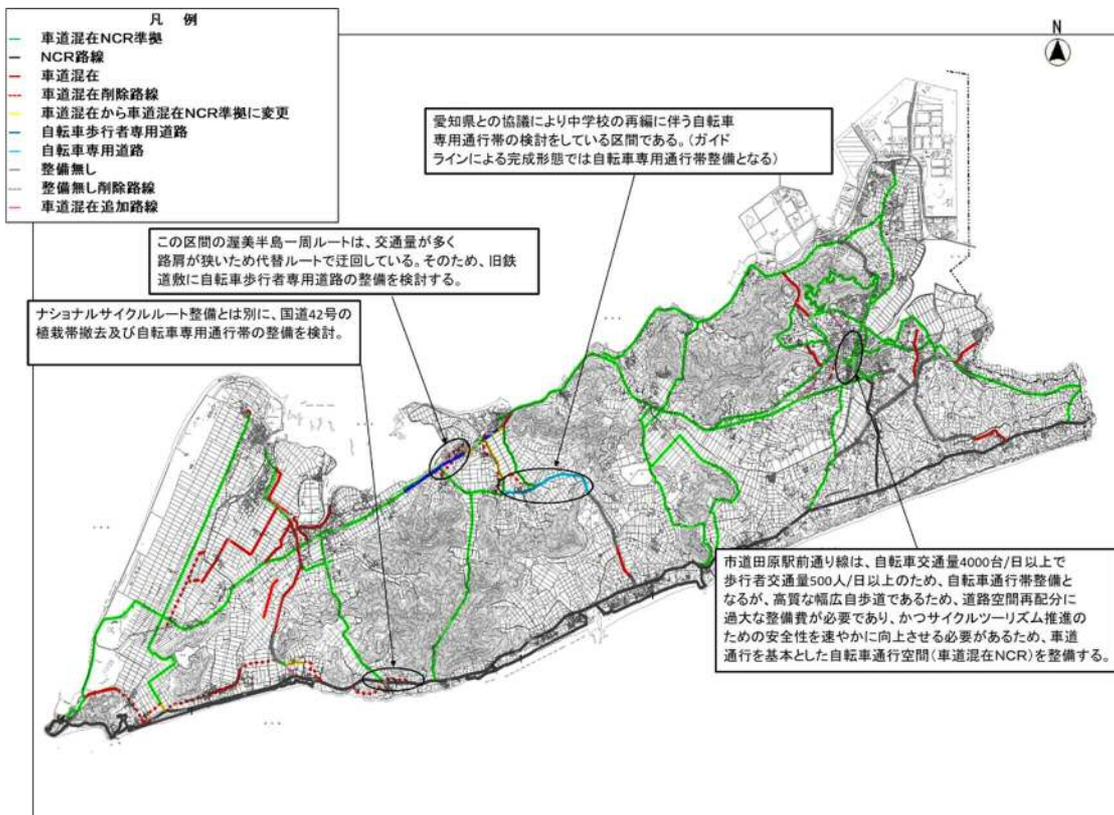
ナショナルサイクルルート（略称：NCR）に指定された太平洋岸自転車道ルートについては、愛知県が整備を進めています。



愛知県が整備するナショナルサイクルルート指定の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。



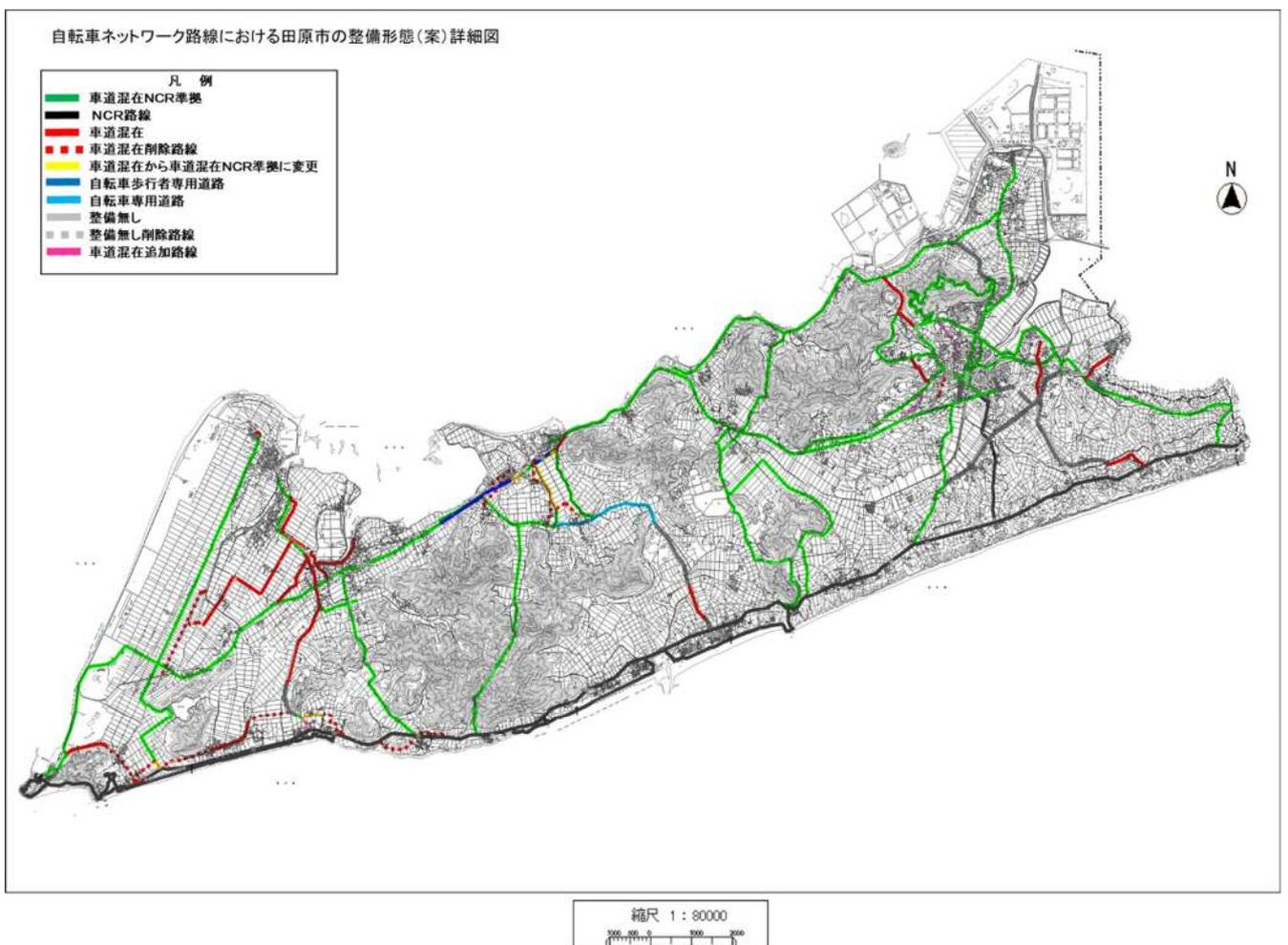
個別の理由による整備形態

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の整備を実施中	32.0km	(13.4km) 13.8km	(45.4km) 45.8km	(7.6km) 7.0km	(53.0km) 52.8km
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	1.0km	8.1km	9.1km	(30.7km) 15.4km	(39.8km) 24.5km
車道混在NCR	19.1 km	(54.7km) 54.2km	(73.8km) 73.3km	(45.7km) 48.3km	(119.5km) 121.6km
整備なし	2.0 km	9.3km	11.3km	(6.2km) 4.4km	(17.5km) 15.7km
総計	54.1km	(88.5km) 88.4km	(142.6km) 142.5km	(92.6km) 77.5km	(235.2km) 220.0km

田原市の整備形態（案）

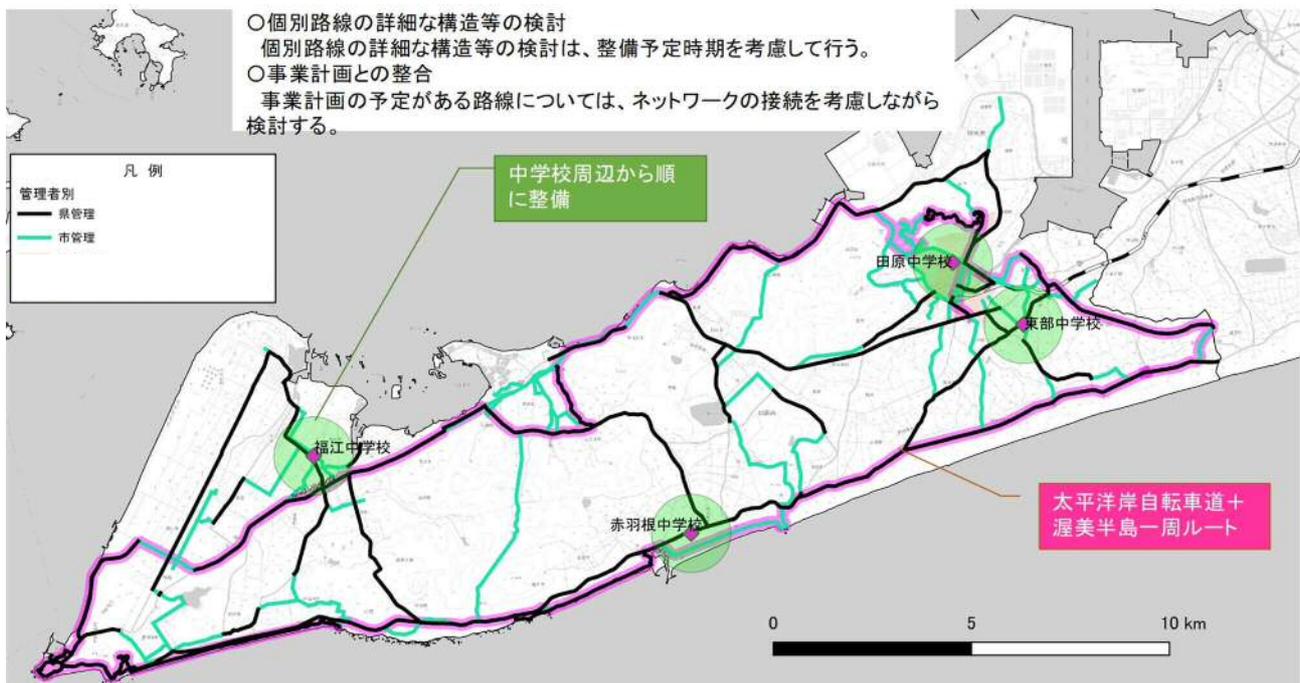


(4) 整備優先度・案内方法の検討 優先整備路線

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

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。

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）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>

【継続】

- ・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
- ・整備効果の薄れた矢羽根型路面標示の再設置

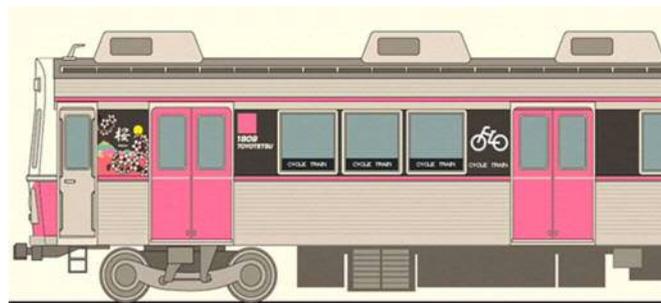
施策 1-2. 公共交通と自転車の連携

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、充実
- ・駅周辺、交通結節点における駐輪場の活用、重要把握及び変化への備え
- ・各事業所によるレンタサイクル事業

- ・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

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
- ・レンタサイクルと公共交通の連携強化
- ・「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。

<取組>

【継続】

- ・交通安全指導者等による指導啓発活動の推進
- ・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
- ・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、ヘルメット着用の促進、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材の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図ります。

■ ヘルメット着用の促進

自転車利用時における交通事故の被害を軽減するため、ヘルメットの購入に対する補助金制度の周知を図ります

■ 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

TSマーク 種類	青色 TS マーク	赤色 TS マーク	緑色 TS マーク
マーク	 旧 TS マーク  新 TS マーク	 旧 TS マーク  新 TS マーク	
傷害補償	○入院 15 日以上(一律) 1 万円 ○死亡・重度後遺障害/ 1～4 級(一律) 30 万円	○入院 15 日以上(一律) 10 万円 ○死亡・重度後遺障害/ 1～4 級(一律) 100 万円	○入院 15 日以上(一律) 5 万円 ○死亡・重度後遺障害/ 1～4 級(一律) 50 万円
賠償責任 補償	○死亡・重度後遺障害/ 1～7 級 限度額 1,000 万円	○死亡・重度後遺障害/ 1～7 級 限度額 1 億円	○死亡・障害 限度額 1 億円 ※示談交渉サービス付き ※賠償責任保険により 対応
被害者 見舞金		○入院 15 日以上(一律) 10 万円	

出典：愛知県 HP、愛知県警 HP

< 取組 >

【継続】

- ・2021年3月に愛知県が制定した「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されたため、加入促進の周知啓発活動を行う。
- ・イベント、集会等における反射材の配布
- ・学校等における交通安全教室、自転車教室での点検整備や正しい利用方法の指導
- ・ヘルメット着用促進事業費補助金について広報啓発

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。

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要配慮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。

(計画策定) 津波防災地域づくり推進計画(一部改定)→津波避難計画(一部改定)→津波避難計画(一部改定)→津波避難計画(一部改定)

アクション名	目標内容	担当 部署	127年度 までの実施 状況	目標達成時期		注 意 点 ・ 備 考	法 律 的 根 拠
				短 期 的 目 標 (17年度)	長 期 的 目 標 (20年度)		
1. 避難行動要支援者等 の避難支援体制の確立	避難行動要支援者の避難支援 体制の確立	---	実施済(20)			津波防災 地域づくり 推進計画	○
2. 津波避難支援体制の 整備	避難行動要支援者の避難、自主防 災組織の連携体制の整備	---	実施済(20)			津波防災 地域づくり 推進計画	○
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 自転車・自転車での避難方法の検討	10%	---			津波防災 地域づくり 推進計画	○
4. 避難行動要支援者 の避難支援体制の確立	避難行動要支援者の避難支援 体制の整備	10%	実施済(20)			津波防災 地域づくり 推進計画	○

愛知県田原市

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
自転車・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

<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

<取組>

【継続】

- ・ 市役所での活用可能な自転車の保全
- ・ 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。



健幸カレンダー10月掲載

2020年 令和2年

10 田原市 健幸カレンダー
OCTOBER

自転車に乗って健康になろう!

サイクリングが心と身体に効く、6つの理由

- 1 有酸素運動で心肺機能がアップ
- 2 メタボ対策&ダイエット効果が期待できる
- 3 加齢で衰えがちな下半身の筋力アップ
- 4 筋力・持久力の向上でスタミナアップ
- 5 風を切って走ればストレス解消!
- 6 親子や仲間とのコミュニケーション

みんなで「瀧美半島ぐる輪サイクリング」を応援しよう!

田原市健幸カレンダー

<取組>

【継続】

・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）

・様々なスポーツイベントの広報啓発

【達成】

・健幸カレンダー等を利用して、サイクリングの効果の広報啓発

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

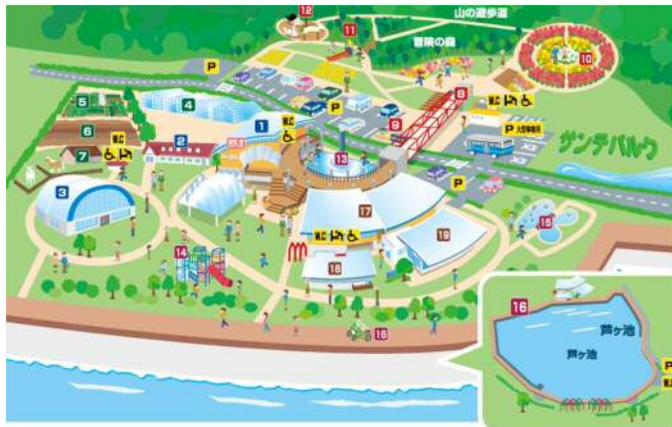
<取組>

【継続】

- ・ ナショナルサイクルルートの適切な維持管理
- ・ 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>

【継続】

- ・ 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】

- ・伊良湖トライアスロン大会等イベントの開催

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。

ナショナルサイクルルート指定後、太平洋岸自転車道の沿線県、市町村等とのサイクリング交流を推進します。

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か国語以上でのホームページ、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
- ・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

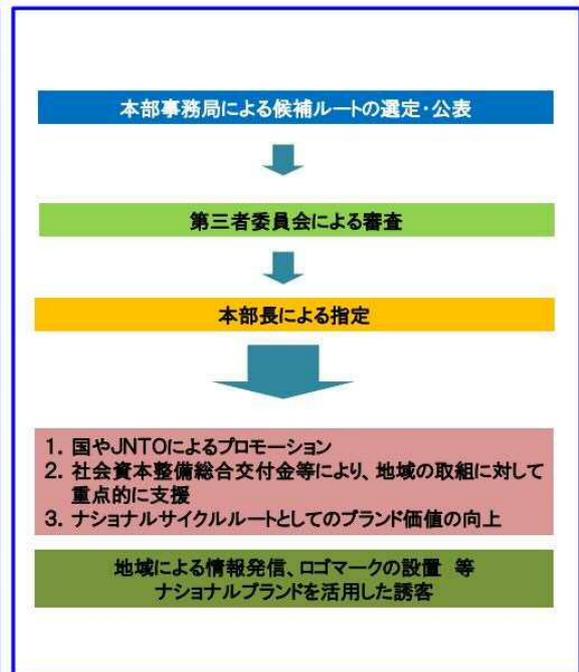
（ナショナルサイクルルート（NCR）制度について（自転車活用推進本部 令和元年9月9日）から引用）

- 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年ごとに実施する。

■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を活用

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

自転車を輸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ートの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
- ・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。

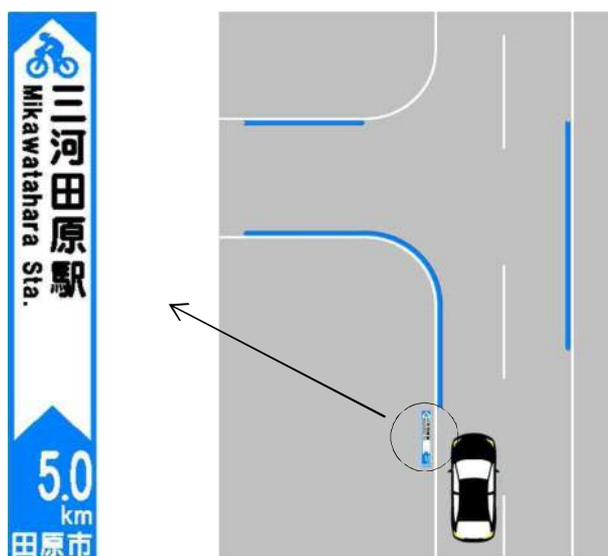
<取組>

【継続】

- ・サイクルマップに鳥羽ルートの掲載
- ・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
- ・第2次三遠南信地域連携ビジョンの重点プロジェクト「三遠南信探訪プロジェクト」における「塩の道サイクルツーリズム」など県境を越えたサイクルツーリズムの推進

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
- ・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. 世界に誇り、広く利用されるサイクリング受入環境の整備

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か所、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、道の駅田原めつくんはうす(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」(R土浦駅) (つくば霞ヶ浦りんりんロード)



周辺の観光情報や宿泊施設情報を提供

空気入れや工具の貸出

レンタサイクル



コインロッカー

屋内ラック・
宅配便ロッカー(荷物の発送・受取が可能)

シャワー室

- 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



サイクルラック

事例：十勝川温泉サイクルステーション（トカプ子400）

工具貸出し・空気入れ、
情報提供等



サイクルラック

温泉施設

【写真：北海道開発局】

ルートMAPの提供

座って食事ができる
ベンチやテーブル

- ・ 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

【達成】

- ・ 「渥美半島サイクルサポーター制度」により市内事業者を公募し、45店舗登録。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。→継続

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サービス



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)



田原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
- ・ 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

【新規】

- ・ 訪日外国人を考慮した分かりやすい案内、ルール周知等受入環境整備の検討

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:しまなみ島走レスキュー (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
- ・ 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

【達成】

- ・ 公共7施設、渥美半島サイクルサポーター45店舗での工具・空気入れ等の貸出
- ・ トラブル発生時(24時間365日)に民間自転車ロードサービスが対応
- ・ トラブル発生時のレスキュー部隊としてボランティア団体「サツキボタン」が発足

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
情報通信技術の活用
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JNTO登録

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
- ・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。
<p>(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)</p> <p>(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。</p>
<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。
<p>(視点) <u>地域消費につなげる</u></p> <ul style="list-style-type: none">・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、支援 ・サイクルイベントでの情報発信、プロモーション ・「たはら巡り～な」等による着地型観光の推進 ・サイクルガイドの育成とサイクリングプランの具体化の検討

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、リピータ率の向上を図る。

(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。

11 募集中

小学生以上 1,500円~2,000円 (時期により変動)

愛情込めたいちごをどうぞ! ほんだびれっじの「いちご狩り」

旬のいちごを存分に堪能! 冬の定番いちご狩りへ

02/27(木) 09:30 02/28(金) 09:30
02/29(土) 09:30 03/01(日) 09:30
03/04(水) 09:30 03/05(木) 09:30

4 募集中

700円 19歳以下: 500円 未就学児: 無料

非日常を体験! トロピカルフルーツのジャングル探検植物園

パリ島のような南国気分を思う存分楽しんで♪

02/27(木) 10:00 02/28(金) 10:00
02/29(土) 10:00 03/01(日) 10:00
03/02(月) 10:00 03/03(火) 10:00

8 募集中

各コース2,500円※全てのコースにお土産卵6個付き

次の世代へと繋げる卵とり体験

卵ってどうやってできる?! 卵とり体験で食の安全をお届け

02/27(木) 10:00 03/02(日) 10:00

3 募集中

3,800円から

見て可愛い 作って楽しい たった1つのオリジナル雑貨を作ろう!

かわいい♡田原産バラを使ったボトルアレンジ

02/27(木) 11:00 02/28(金) 11:00

「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
- ・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）

- ・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 2 1 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されたことから、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た。

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