# 都心地区自転車通行空間整備効果検証結果のまとめ

## 1. 整備内容

○ にぎわい創出に向けた都心の再生を目的とした「都心環境計画」の一環として、6路線の自転車通行空間を整備。

### ■整備路線の整備年月及び位置図

| 整備年月 | 路線名 |
|---|---|
| H29.3 | 竹生線、公園線、<br>西山上拳母線 |
| H29.11 | 月見線、豊田市停車場線 |
| H30.11 | 昭和町線 |

# 都心地区自転車通行空間整備効果検証結果のまとめ

## 2. 整備効果検証結果（安全性）

### （1）豊田市駅周辺エリアにおける交通状況の変化

**■自転車**

○ 事故発生件数
平成24～29年の平均12件/年と比較し、
令和元年（整備後）は4件と約67%が減少。
**⇒自転車に対する安全性の向上**

**【自転車関連事故件数(H24-30年発生)】**

データ：愛知県警から提供データ

**■歩行者**

○ 歩行者の安全性について、
「満足している」「やや満足している」と
回答した方は約7割。
**⇒歩行者に対する安全性の向上**

**【歩行者の安全性について】**

データ：歩行者へのアンケート調査結果(R2.1)

# 2. 整備効果検証結果（安全性）

## （2）自転車通行空間整備との関係

○ 自転車通行空間（矢羽根）の利用状況について、
**「いつもよく利用する」「時々利用する」「数回利用したことがある」**と回答した方は約8割。
○自転車通行空間（矢羽根）の利用頻度の高い人ほど安全性に対する満足度が高い。
**⇒自転車が自転車通行空間を通行することで歩道が安全・有効に活用**

**【自転車通行空間(矢羽根)の利用状況】**

データ：自転車へのアンケート調査結果(R2.1)

**【自転車通行空間(矢羽根)を利用した主な理由】**

・走りやすい
・速く走れるため
・歩行者がいないため　等

**【利用率と安全性の満足度】**

# 3. 整備効果検証結果（にぎわい）

## （1）豊田市駅周辺エリアにおけるにぎわいの変化

■歩行者

○ 令和元年(整備後)の歩行者交通量は、平成28年(整備前)と比較し、休日は約6%増加。
⇒豊田市駅周辺エリアへの来訪者が増加

○ 中心市街地に**「にぎわいや魅力がある」**と回答した方は、平成28年（整備前）で約3割、令和元年（整備後）で約4割と、整備後は大きく増加。
⇒市民もにぎわい創出を実感

【歩行者交通量 (休日)】

データ：パロッシー(歩行者観測)データ

【にぎわいや魅力の向上】

データ：第22回市民意識調査結果

# 都心地区自転車通行空間整備効果検証結果のまとめ

## 3. 整備効果検証結果（にぎわい）

### （2）豊田市駅周辺エリアにおける歩行者増加の要因

○ 平均来訪回数(1ヵ月当たり) は、歩行者：約2回増、自転車：約1回増。
○ 整備前後で、滞在時間が**「長くなった」**と回答した方は、歩行者：約2割、自転車：約2割。
○ 整備前後で、立ち寄り施設が、**「増えた」**と回答した方は、歩行者：約3割、自転車：約2割。
**⇒「来訪回数」「滞在時間」「立ち寄り施設」はともに増加しており、にぎわいが創出。**

**【平均来訪回数の増加(1ヵ月あたり)】**

**【滞在時間の増加者割合】**

**【立ち寄り施設の増加者割合】**

データ：歩行者・自転車へのアンケート調査結果(R2.1)

# 3. 整備効果検証結果（にぎわい）

## （3）自転車通行空間整備との関係

**＜自転車通行空間整備との関係＞**

○ 「来訪回数」「滞在時間」「立ち寄り施設」の増加する要因として、
**「自転車通行空間整備が少し関係する」**と回答した方は、歩行者：約2割、自転車：約1割。

○ 自転車通行空間（矢羽根）を「利用したことがない」人のうち、1時間以上都心に滞在した人は約3割なのに対し、「いつも(よく)利用する」人のうち、1時間以上都心に滞在した人は約7割。

**⇒自転車通行空間がにぎわい創出に貢献。**

**【自転車通行空間整備との関係】**

データ：歩行者・自転車へのアンケート調査結果(R2.1)

※「来訪回数の増加」
「滞在時間の増加」
「立ち寄り施設の増加」に
自転車通行空間整備が
少し関係すると回答した方の割合

**【利用率と滞在時間】**

# 都心地区自転車通行空間整備効果検証結果のまとめ

## 4. 課題と対策

○ 自転車通行空間の利用率は増加しているものの約7%と低く、
自転車通行の安全性についても、**「満足している」「やや満足している」**が約3割と少ない。

○ また、自転車通行の安全性に**「満足していない」**理由として、
**「自動車の通行速度が速く危ない」**が最も多く、約7割。
次いで、**「通行方法を守らない自転車が多く危ない」**が多く、約2割。

**⇒今後、自転車の安全性向上に向け、「自転車利用のルール・マナーの周知」が必要**

**【自転車通行空間の利用率について】**

※(都)竹生線, (都)月見線, (都)豊田市停車場線の合計

※調査日(整備前):(都)竹生線/H29.1.20,
(都)月見線/H29.9.19,
(都)豊田市停車場線/H29.9.19

※調査日(整備後):(都)竹生線H30.2.6,
(都)月見線/H31.2.14,
(都)豊田市停車場線/H31.2.5

**【自転車通行の安全性について】**

データ：自転車へのアンケート調査結果(R2.1)

**【安全性について満足していない理由】**

データ：自転車へのアンケート調査結果(R2.1)