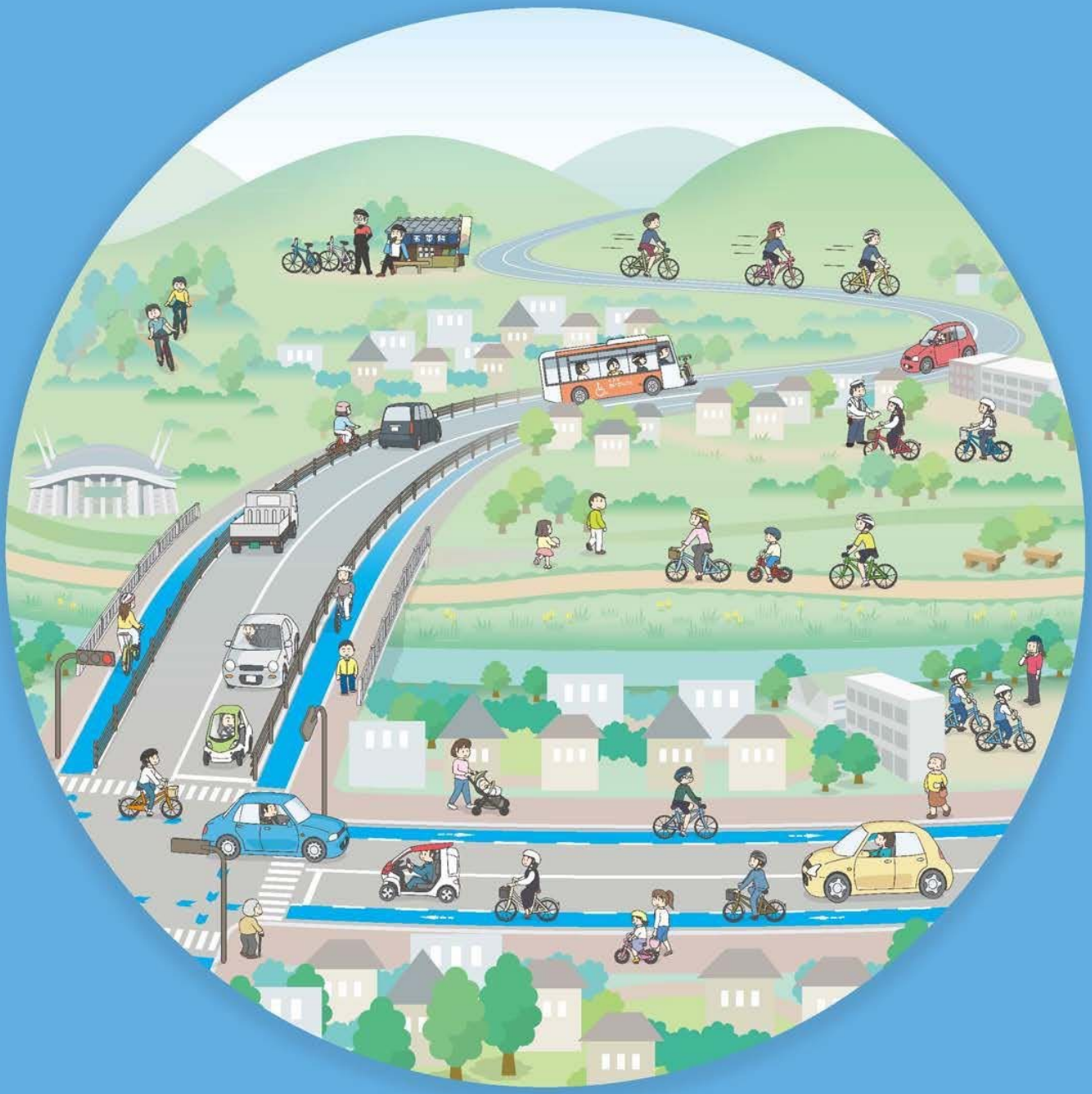
とよた快適自転車プラン

～豊田市自転車活用推進計画～



豊　田　市

目　　次

第１章　はじめに　1

1-1 計画策定の背景と目的　1

1-2 計画区域　1

1-3 計画期間　1

1-4 本計画の位置づけ　2

第２章　自転車を取り巻く動向　3

2-1 全国における自転車に関する動き　3

2-2 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例について　6

2-3 豊田市における自転車の利用状況　8

2-4 豊田市における自転車の交通事故状況　14

2-5 豊田市における自転車に関する取組と評価　19

2-6 当初計画の評価のまとめ　36

第３章　基本方針　37

3-1 目指す姿と目標　37

3-2 目標の実現に向けた施策　38

第４章　実施計画　41

4-1 具体的な措置　41

4-2 空間づくり　～自転車ネットワーク路線の質の向上～　42

4-3 意識づくり　～子どもから大人まで
通行ルールの共通認識が持てる啓発・教育の充実～　58

4-4 仕組みづくり　～自動車から自転車への転換を促し、
楽しく自転車を利用できる取組の推進～　62

4-5 取組体制について　67

第 5 章　計画推進に向けた体制及びフォローアップ　68

5-1 計画の推進体制　68

5-2 計画のフォローアップ　68

5-3 目標指標の設定　69

参考資料　71

参考資料-1 これまでの経緯　71

参考資料-2 豊田市自転車利用環境整備推進会議　規約・名簿　72

参考資料-3 市民意見募集の結果　75

第１章　　はじめに

１-1 計画策定の背景と目的

本市では、平成 27 年５月に「とよた快適自転車プラン～豊田市自転車利用環境整備計画～」（以下、当初計画）を策定し、歩行者・自転車・自動車が互いに意識し譲り合える安全で快適な利用環境を整備し、人と環境にやさしい自転車のまち豊田の実現を目指して、「空間づくり」、「意識づくり」、「仕組みづくり」の３つの柱に基づいた施策を総合的に進めてきました。特に、第１０次豊田市交通安全計画と連携を図り、重点的に自転車事故削減の取組を推進してきましたが、本市の自転車事故は、約５年前と比べ減少しているものの、市内全事故に占める自転車事故の割合は近年増加傾向であり、愛知県と比較しても高校生以下の自転車事故の割合が高く、更なる自転車事故の削減が求められています。これらを踏まえ、令和２年４月に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されました。

一方、新型コロナウイルス感染症蔓延に伴い、「新たな生活様式」が今後定着していく中、通勤・通学等交通手段の見直しが進むと想定されます。自動車分担率が約７割と高い本市にとって、市民一人ひとりが世代やライフスタイルに応じてクルマや自転車をかしこく使い分けられる交通社会の実現が必要です。

国においても、平成 29 年５月に自転車の活用による環境負荷の低減、災害時に交通機能の維持、国民の健康増進等を図ること等を目的に、「自転車活用推進法」が施行され、各地方公共団体において、自転車の活用について計画を策定し実施していくこととされております。

そこで、本市では当初計画から取り組んできた自転車事故削減の取組を更に加速させるとともに、国の動きや本市の実情に応じた自転車利用促進の取組を加え、当初計画の充実を図るため「豊田市自転車活用推進計画」を策定しました。

今後は、本計画に基づき、国、県、警察をはじめ、市民、企業、学校、交通事業者等と連携・協力して、効果的・効率的に施策を推進していきます。

１-2 計画区域

計画の対象区域は、市内全域とします。

１-3 計画期間

計画期間は令和２年度～令和６年度末までです。

1-4 本計画の位置づけ

自転車活用推進法において、各市町村は、国の自転車活用推進計画、都道府県自転車活用推進計画を勘案して、地域の実情に応じた自転車活用推進計画の策定に努めることとされています。本計画は、同法に基づく自転車活用推進計画となります。

本市の上位計画等の中では、「自転車利用環境の総合的整備」、「自転車の安全利用の推進」、「日常の生活における徒歩・自転車利用の促進」等の施策において、自転車利用に関する一体的な取組の推進を計画しています。

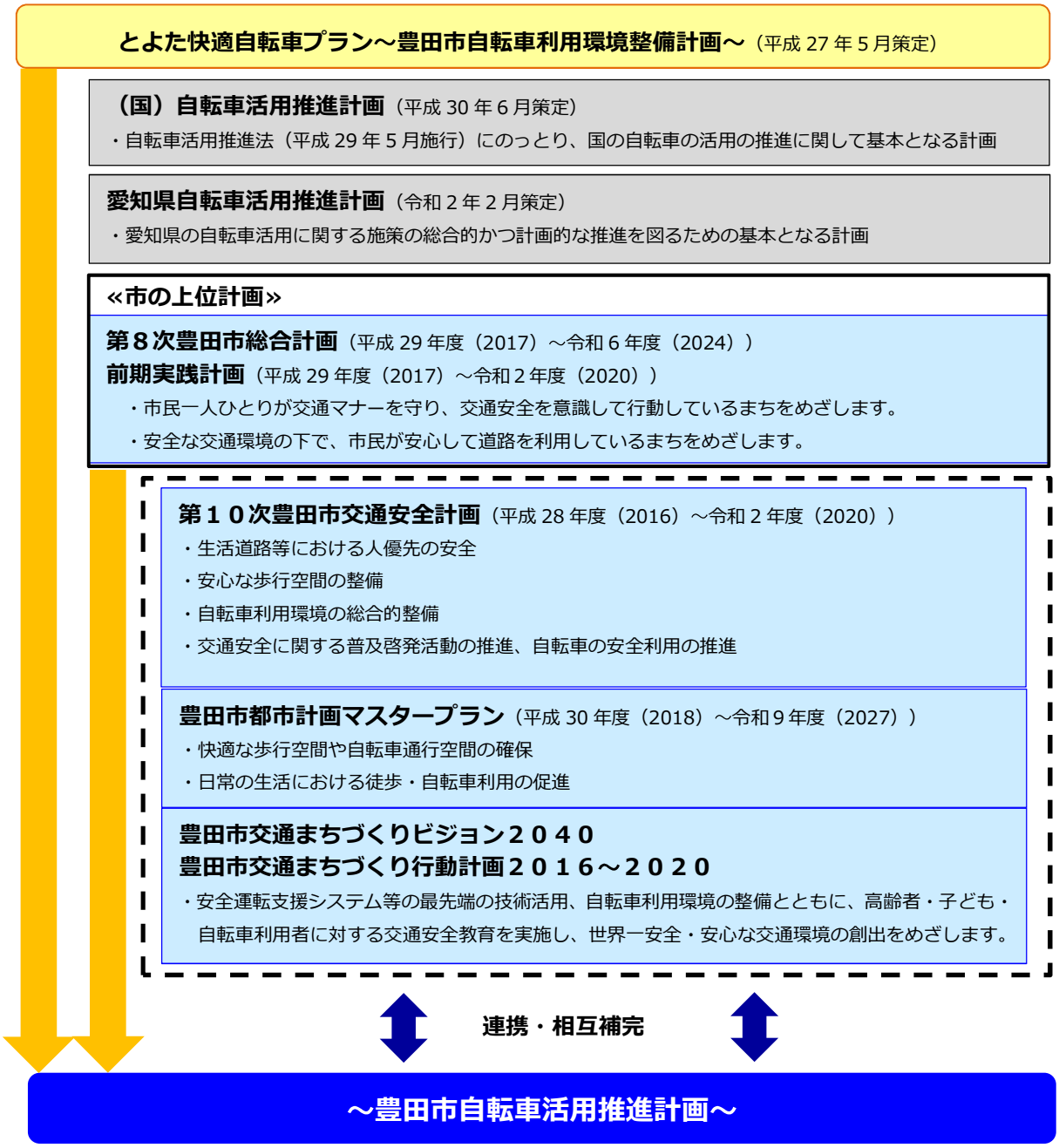


図 1-1　豊田市自転車活用推進計画の位置付け

第２章　　自転車を取り巻く動向

２-1 全国における自転車に関する動き

これまで自転車に関する諸問題への対応の一環として、自転車通行空間や駐輪場の整備等を行い、自転車乗車中の死傷者数や放置自転車が減少し、一定の成果を上げてきました。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減等新たな課題に対応するため、自転車の利用増進が全国的に進められています。

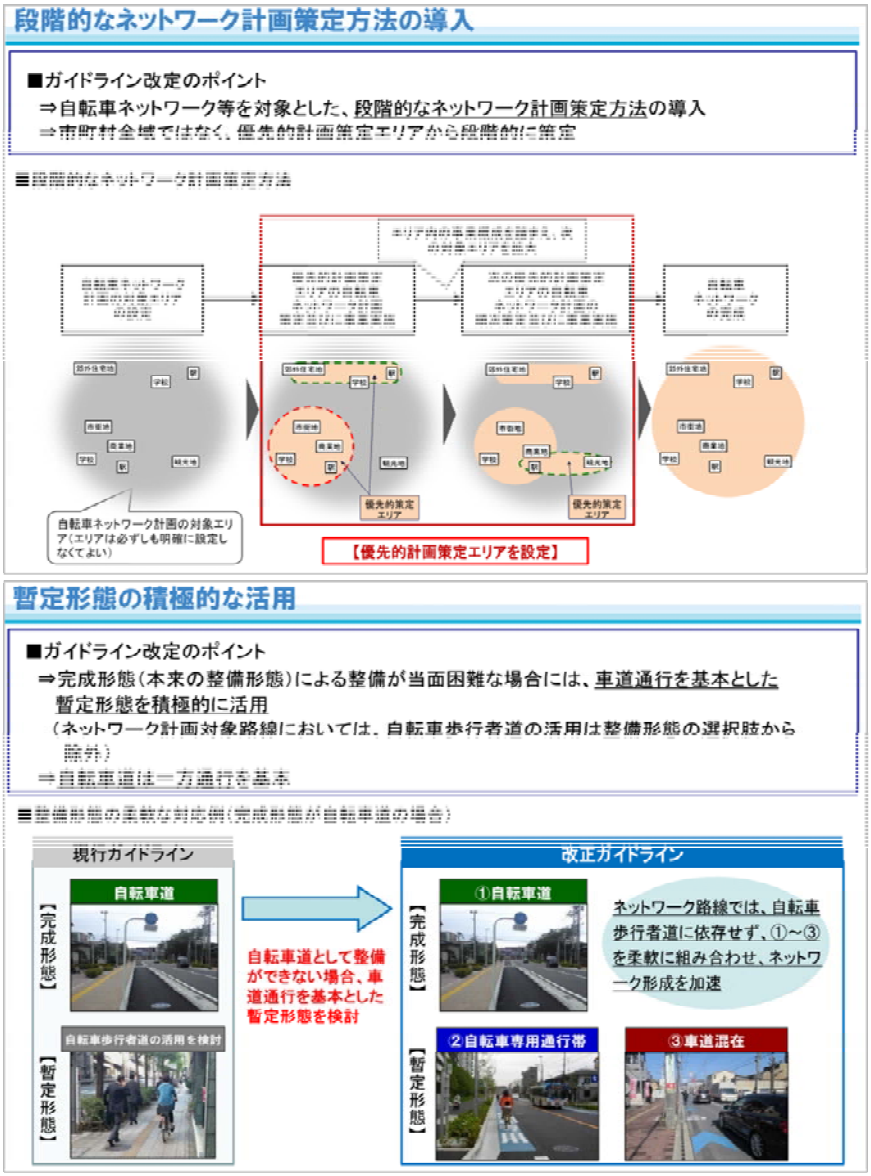
表２-1　自転車に関する取組の動き

年次	法制度等の変化及び主な内容
昭和 35 年度	・自転車は軽車両として、「車道左側を走行」が原則となる。
昭和 45 年度	・交通事故死傷者数の過去最多を背景とし、自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入。それ以降、自転車歩行者道の整備等によって自転車と自動車の分離を推進。
⬇	・自転車は車両という意識の希薄化によって、歩道上等で危険な自転車利用が急増し、自転車対歩行者の事故への対応が課題となる。
平成 19 年度	・国土交通省と警察庁は、自転車道や自転車専用通行帯の整備を進めるため、全国 98 か所を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定。
平成 20 年度	・道路交通法が一部改正され、歩道通行可能要件が明確化される。
平成 23 年度	・平成 23 年 10 月、警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達。
平成 24 年度	・平成 24 年 11 月、国土交通省・警察庁は、自転車走行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底等を進めるための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出。
平成 25 年度	・道路交通法が一部改正 （路側帯の左側通行規定、警察官によるブレーキ検査等が規定）。
平成 27 年度	・平成 27 年 6 月より、自転車運転時に対象違反を 3 年以内に繰り返すと、「自転車運転者講習制度」の受講対象となる。 ・平成 28 年 3 月、『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言』が、安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会から発表。
平成 28 年度	・平成 28 年 7 月、国土交通省・警察庁は、自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組をさらに推進するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を一部改定。
平成 29 年度	・自転車活用推進法の施行（自転車活用推進本部発足）
平成 30 年度	・自転車活用推進計画の閣議決定
令和元年度	・平成 31 年 4 月、道路構造令が一部改正 （「自転車通行帯」に関する規定を道路構造令上に新たに規定）。 ・令和２年２月、愛知県自転車活用推進計画策定

とよた快適自転車プラン策定
～豊田市自転車利用環境整備計画～

◆参考◆安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン一部改定の概要

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成 24 年 11 月)に関して、有識者による検討委員会は、自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策や安全な自転車通行空間を早期に確保する方策等について審議を行い、平成 28 年 3 月、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策を提言しました。提言を踏まえ、現行ガイドラインのうち、「Ⅰ．自転車通行空間の計画」「Ⅱ．自転車通行空間の設計」について平成 28 年 7 月に改定されました。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について（平成 28 年 7 月 19 日）/国土交通省道路局

図 2- 1　安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン一部改定のポイント

◆参考◆自転車活用推進計画の概要

交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）が平成 29 年 5 月に施行されました。

この基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという法の目的に則り、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、我が国の活用の推進に関して基本となる計画として「自転車活用推進計画」が平成 30 年 6 月に閣議決定されました。

自転車活用推進計画では、４つの目標を掲げており、自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定めています。

出典：国土交通省報道発表資料（平成 30 年 6 月 8 日）

図 2- 2　自転車活用推進計画の概要

2-2 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例について

健康面・環境面等の側面から自転車利用が進んでいる一方で、自転車のルール違反を指摘する声が多く聞かれ、自転車利用者の安全意識をより高める必要があるほか、近年、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令が出ており、被害者救済の観点から、自転車の利用者等に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する必要があります。

これらを受けて、本市では自転車利用者はもとより、市民が安心して暮らせる社会の実現のため、令和２年４月１日に、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行しました。

表 2-2 条例の概要

条例の概要	
1．自転車交通安全教育の充実	（市の責務として、自転車利用者への教育及び啓発の機会を充実させる）
2．自転車利用時の交通ルールの遵守	（法令等＜歩行者の保護、酒気帯び・傘さし・携帯電話等操作・イヤホン等を付け、周囲の音が聞こえない状態での運転等を禁止、前照灯等の点灯ほか＞を守る）
3．全年代におけるヘルメット着用の促進	（着用の努力義務規定を明記）
4．自転車損害賠償保険等の加入促進	（加入義務規定を明記）
5．自転車安全利用推進強化地区の指定	（自転車利用者への教育・啓発を重点に行う地区を指定）

◆参考◆自転車の交通事故の損害賠償請求の事例

○近年、自転車の交通事故において、自転車利用者が加害者となり、高額な賠償金を支払う事例が発生しています。

○賠償責任は、未成年といえども責任を免れることはできず、自転車利用者が加害者になりうることを理解し、事故に備えることが重要です。

表 2-3 自転車事故における加害事故例

判決認容額※	事故の概要
9,521 万円	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成 25（2013）年 7 月 4 日判決）
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成 20（2008）年 6 月 5 日判決）

※判決認容額：裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額

出典：一般社団法人　日本損害保険協会

◆参考◆自転車安全利用五則

1　**自転車は車道が原則、歩道は例外**

13 歳未満は歩道を走ることができます

2　**車道は左側を走ろう**

3　**歩道は歩行者優先**

歩道内では車道寄りをゆっくり走ろう

4　**安全ルールを守ろう**

２人乗りをしたり、横に並んで走ってはいけません
暗くなったらライトをつけよう
交差点では必ず信号を守り、周りの安全を確認してから走り出そう
一時停止の標識がある場合には必ず止まろう

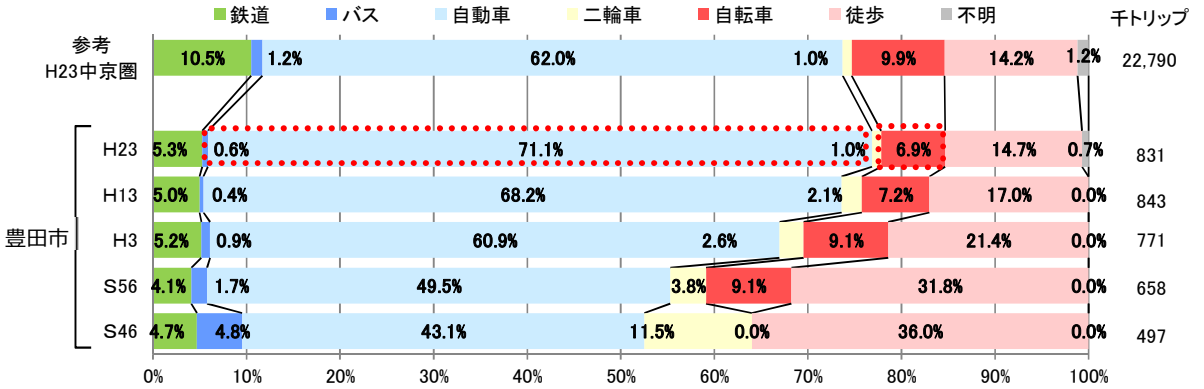
5　**子どもはヘルメットをかぶろう**

2-3 豊田市における自転車の利用状況

本市における代表交通手段別の構成比の推移をみると、自転車利用者の割合は減少傾向にあり、他都市と比べても低い水準にあります。

（1）交通手段に占める自転車の割合

○平成 23 年度では、代表交通手段別にみる自転車の割合は約 6.9%であり、自動車の割合は約 71%です。
○構成比の推移をみると、自転車は減少傾向、自動車は増加傾向にあります。

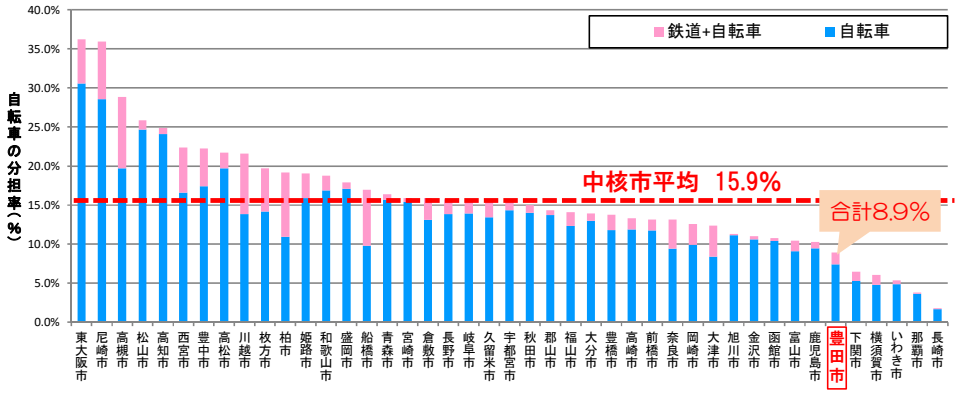


出典：平成 23 年中京都市圏総合交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告書

図 2- 3　豊田市における代表交通手段別構成比の推移

（2）都市別にみた通勤・通学時の自転車分担率

○中核市における通勤・通学時の自転車分担率をみると、本市は約 8.9%であり、中核市平均の約 15.9%よりも低い状況です。



出典：平成 22 年度国勢調査

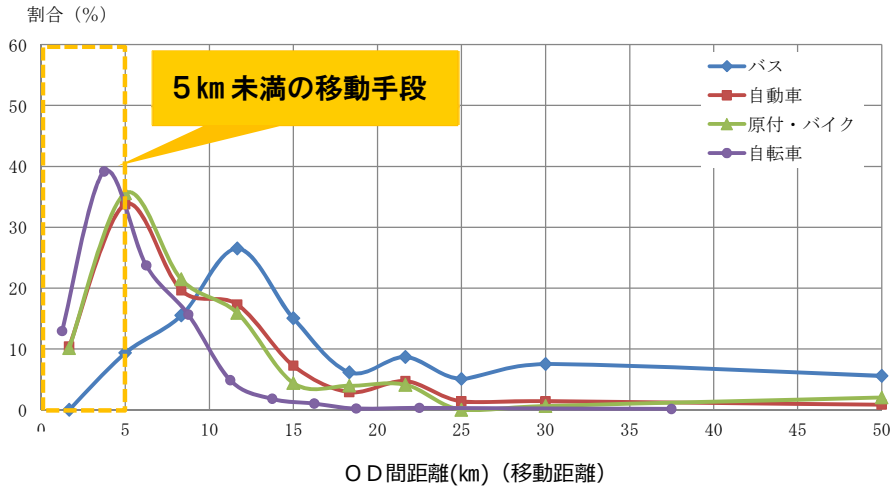
「常住地又は従業地・通学地による利用交通手段（16 区分）別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数」のうち、

「常住地」のデータを用いた「利用交通手段：１種類自転車」/「不詳を除く総数」

図 2- 4　中核市における通勤・通学時の自転車分担率比較

（3）交通手段別移動距離特性

○自転車の移動距離では、5km 未満が多い状況です。



※移動距離について

パーソントリップ調査の元データは時間(分)単位であるため、これを以下の速度条件で距離に換算した。

バス・自動車・バイク：20 km/h　　自転車：15 km/h　　徒歩　：4.8 km/h

※時間を距離に換算しているため、渋滞等の影響によって、実際の距離と異なる可能性がある。

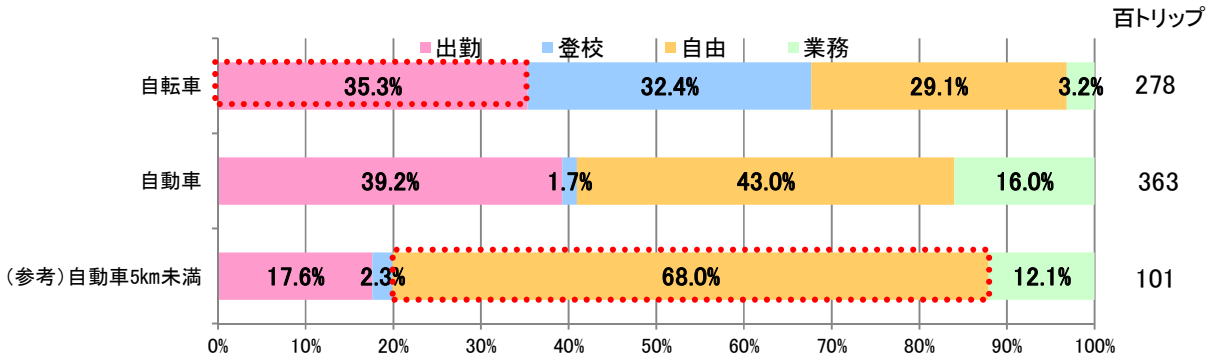
出典：平成 23 年中京都市圏総合交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告書を基に豊田市が作成

図 2- 5　豊田市における代表交通手段別移動距離

（4）目的別にみた自転車、自動車の利用割合

○目的別自転車利用の割合は、出勤目的が約 35%であり最も多い状況です。

○自動車の 5 km未満の利用割合は、自由目的が約 68%であり最も多くなっています。



※自由目的とは、日常的な家事・買物のほか日常的でない買物、通院、習い事・塾、食事、社交、娯楽、観光、レジャー、地域活動、送迎等をいう

出典：平成 23 年中京都市圏総合交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告書を基に豊田市が作成

図 2- 6　豊田市における目的別の自転車、自動車の利用割合

（5）路線別にみた自転車の交通量

○自転車の交通量は、外環状線内側が多い状況です。

図 2- 7　豊田市における自転車の交通量

（6）自転車を活用した観光振興の取組

○ポタリング※に適した名所が多くある本市の特徴を活かし、「旅ポタ」と称して観光振興を図っています。

○おいでんバス（快速いなぶ）に自転車を持ち込み、稲武から市街地まで自転車で下るサイクリングプランを作成し、本市の公式観光サイト「ツーリズムとよた」で、モデルコース、観光スポット等を紹介しています。

図 2- 8　おいでんバスを活用したサイクリングプラン

※ポタリング：
自転車に乗ってお散歩感覚で走ること

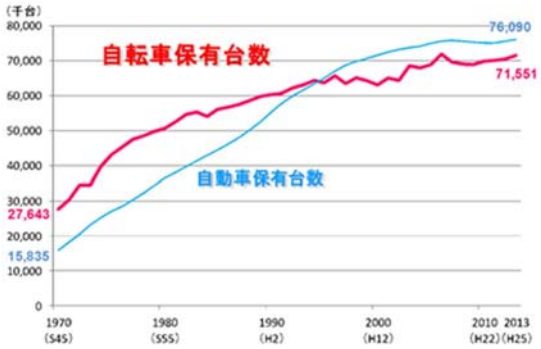
出典：豊田市の公式観光サイト「ツーリズムとよた」

図 2- 9　旅ポタ（ツーリズムとよた）

◆参考◆全国の自転車保有台数・自転車タイプ別販売台数

全国の自転車保有台数は、増加傾向にあります。また、愛知県の自転車保有台数の順位は、全国５位と高い状況です。

全国の自転車の車種別販売台数は、スポーツ車や電動アシスト車が増加傾向にあり、走行性能が高い自転車が増加しています。

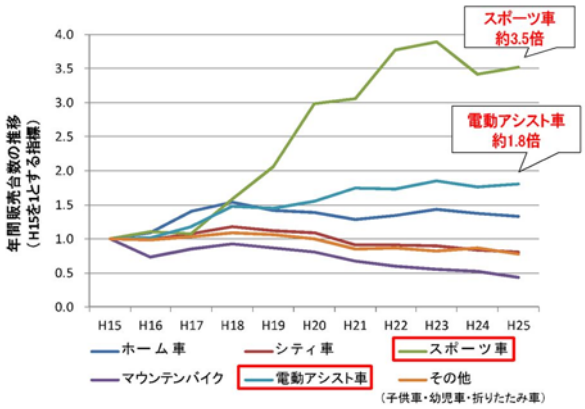


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年７月)/国土交通省道路局　警察庁交通局

図 2- 10　全国の自転車及び自動車保有台数の推移

出典：平成 30 年度自転車保有実態に関する調査報告書(平成 30 年 10 月)/一般社団法人　自転車産業振興協会

図 2- 11　都道府県別 自転車保有台数 TOP10



（車種区分）

ホーム車：主に婦人用に設計された自転車。
シティ車：日常の交通手段（通勤・通学・買物）に用いる自転車。
スポーツ車：各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。
ﾏｳﾝﾃﾝﾊﾞｲｸ：荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が 24 インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。
電動ｱｼｽﾄ車：充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。
その他：（子ども車）主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は 24 インチ以下のもの。また、子供スポーツ車（ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク）を含む。（幼 児 車）主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は 18 インチ以下のもの。（折りたたみ車）折りたためる機能を持つ自転車。

【出典：自転車国内販売動向調査（(財)自転車産業振興協会)】

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年７月)/国土交通省道路局　警察庁交通局

図 2- 12　国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間１店あたり）

◆参考◆自転車利用による健康へのメリット

○自転車利用による体重の減少

自転車に乗る習慣のない人が、3 か月間の期間内に「できるだけ自転車を利用するように」というゆるやかなルールで自転車運動を実施したところ、6 名平均で体重約 2.3kg 減少しました。

被験者：男性 6 名（43.7±10.5 歳）
実験方法：3 か月間の自転車運動を実施

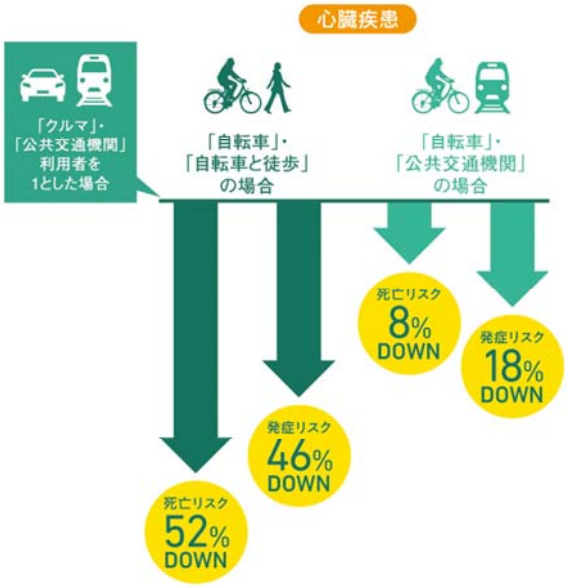
出典：「Health Data File by cyclingood」/株式会社シマノ

○自転車利用による心疾患の発症リスク減少

これは 2017 年に発表された「活動的な通勤と心疾患、がんの発症、死亡率との関連」を検討したイギリスの研究結果です。

クルマや電車での通勤よりも、自転車を利用した方がメタボに起因する心疾患の発症リスクが減少し、疾患予防につながっていることがわかります。

被験者：イギリス 22 カ所から抽出した 263,540 人
（うち女性は 106,674 人(全体の 52%)
平均年齢 52.6 歳）



出典：「Health Data File by cyclingood」/株式会社シマノ

図 2- 13　自転車利用による健康へのメリット

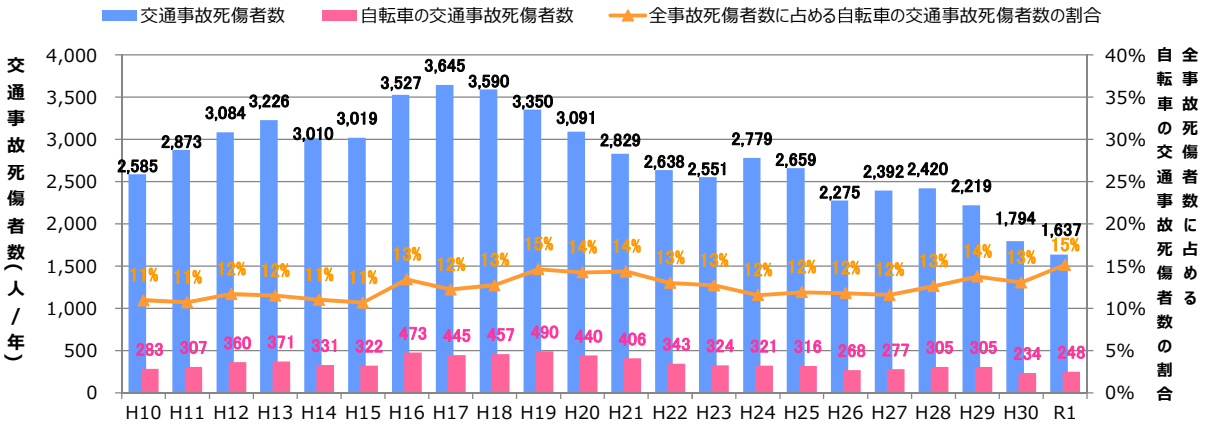
2-4 豊田市における自転車の交通事故状況

本市における自転車の交通事故死傷者数は、減少傾向にあるものの、全事故死傷者数に占める自転車の交通事故死傷者数の割合は近年増加傾向にあります。また、自転車の交通事故は、特に高校生以下の年代に多い状況です。

自転車利用者や歩行者が安全に通行できるように、自転車の利用環境整備が必要です。

（1）自転車の交通事故死傷者数の推移

○自転車の交通事故死傷者数は、平成 19 年以降、減少傾向にあります。
○しかし、全事故死傷者数に占める自転車の交通事故死傷者数の割合は、増加傾向です。

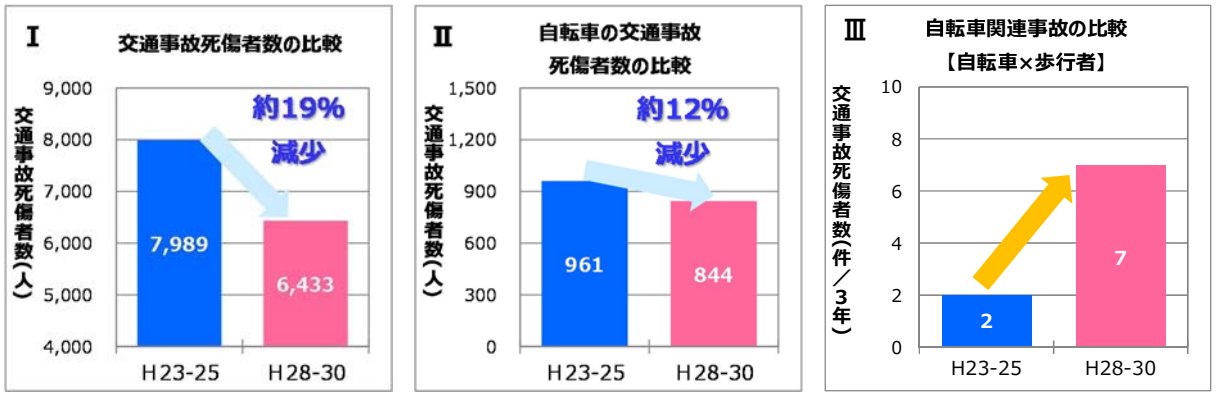


出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2- 14　豊田市における交通事故死傷者数と自転車の交通事故死傷者数の推移

（2）自転車の交通事故死傷者数の近年の傾向

○平成 23～25 年の 3 か年と平成 28～30 年の 3 か年を比較すると、交通事故死傷者数、自転車の交通事故死傷者数は減少しています。（Ⅰ、Ⅱ）
○一方、自転車と歩行者の交通事故死傷者数は増加しています。（Ⅲ）

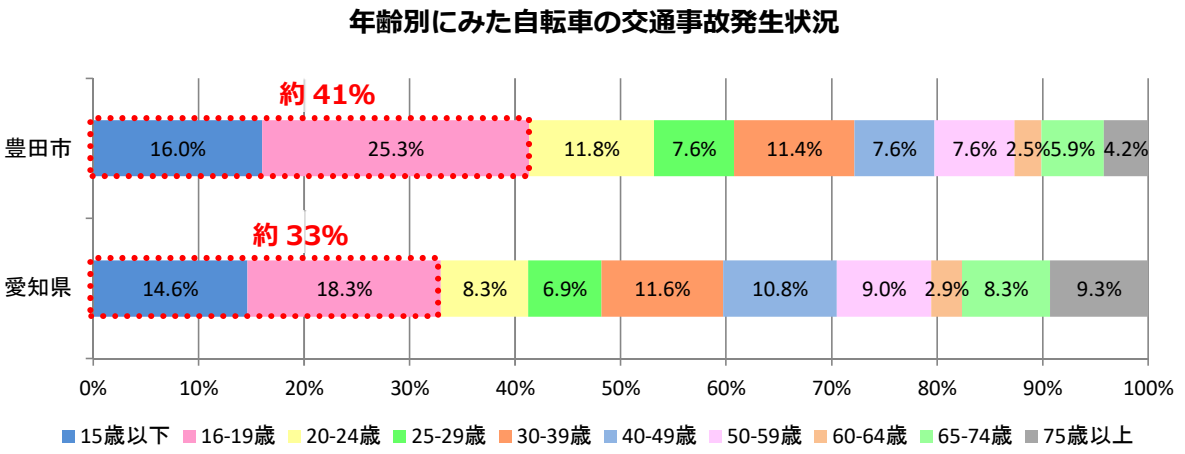


出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2- 15　豊田市における自転車の交通事故死傷者数の近年の傾向

（3）年齢別にみた自転車の交通事故発生状況

○年齢別に自転車の交通事故発生状況をみると、19 歳以下の若者の交通事故が多く約 41%を占め、愛知県平均と比較して高い状況です。



出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

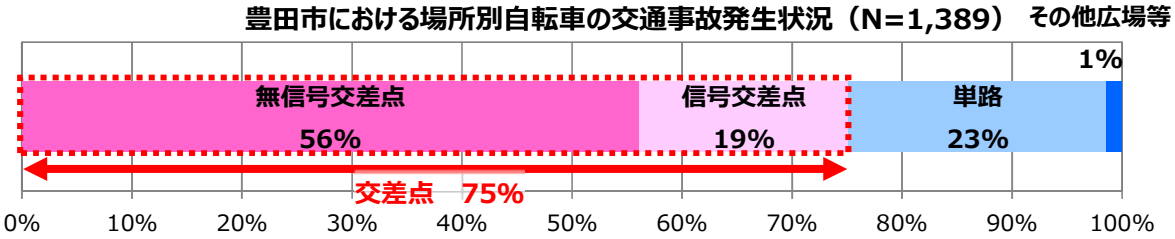
（平成 30 年）

図 2- 16　豊田市における年齢別自転車の交通事故発生状況

（4）自転車の交通事故発生場所

○場所別に自転車の交通事故発生状況をみると、交差点での交通事故が全体の約 75%を占めており、そのうちの約 56%は無信号交差点で発生しています。

※過去 5 か年(平成 26～平成 30 年)の事故統計データから、場所別の分析結果



出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

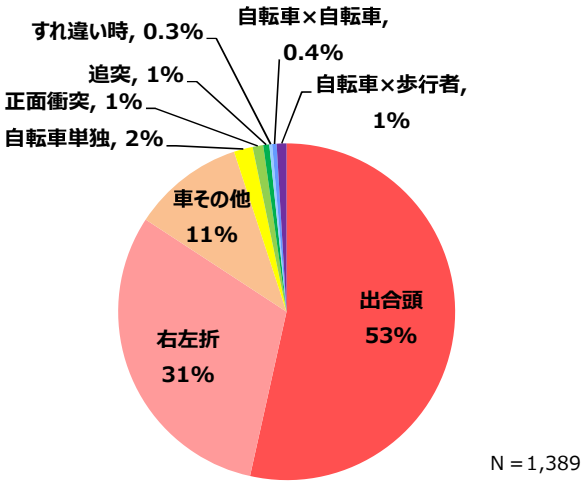
図 2- 17　豊田市における場所別自転車の交通事故発生状況

（5）事故類型別にみた自転車の交通事故発生状況

○自転車の交通事故を類型別にみると、約半数が出合頭の事故となっています。

※過去 5 か年(平成 26～平成 30 年)の事故統計データから、事故類型別の分析結果

事故類型別にみた自転車の交通事故発生状況（H26-H30）



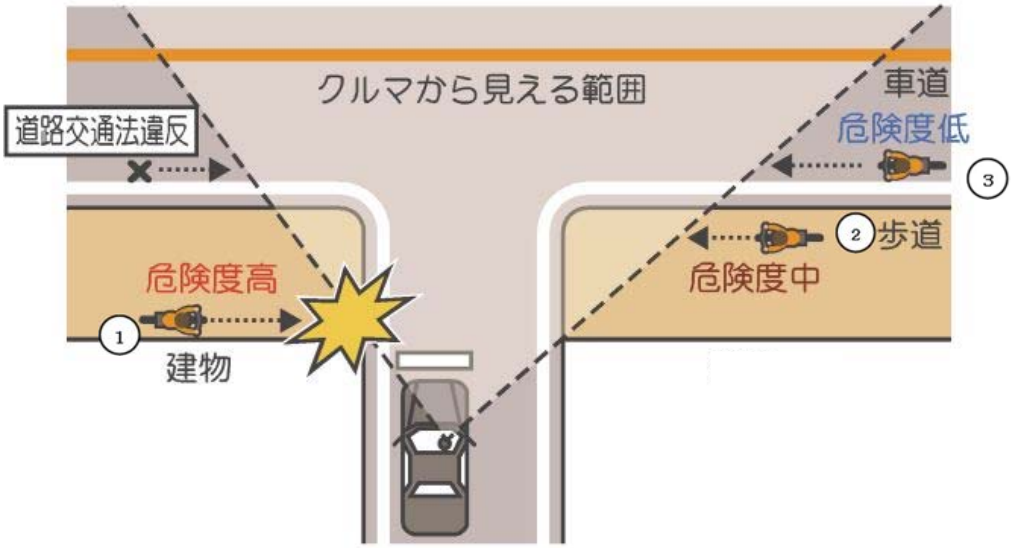
出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2- 18　豊田市における事故の類型別にみた自転車の交通事故発生状況

◆参考◆自転車の通行位置による危険度

○歩道の建物側を通行する自転車は、危険度が高くなります。（図中①）

○自転車の通行する位置が車道に近いほど危険度が低くなります。（図中②③）



出典：国土交通省国土技術政策総合研究所資料を基に豊田市が作成

図 2- 19　自転車の通行位置による危険度

（6）路線別にみた自転車の交通事故発生状況

○平成 26 年から平成 30 年までの 5 か年における自転車の交通事故件数は、外環状線内側が多い状況です。

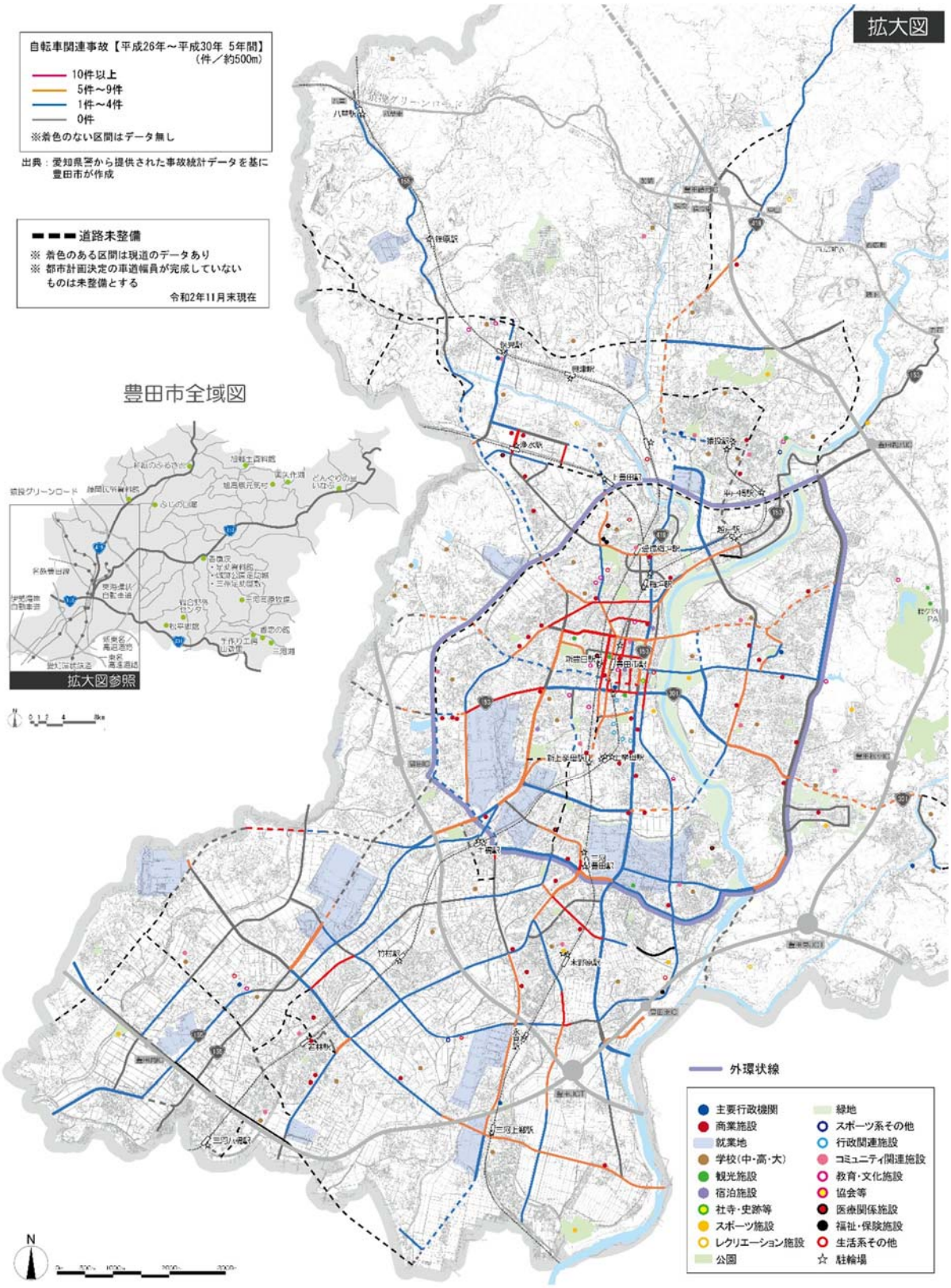
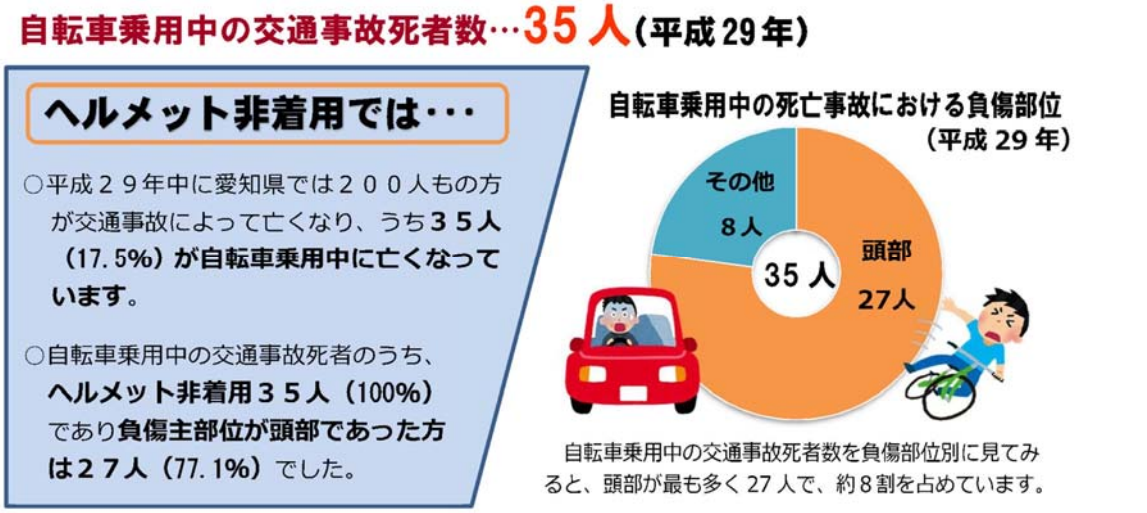


図 2- 20　豊田市における自転車の交通事故

（7）自転車事故発生時のヘルメット着用状況

○愛知県では平成 29 年の自転車乗用中の交通事故死者数 35 人、全員がヘルメット非着用でした。また、負傷主部位が頭部であった方は 27 人で、約 77%を占めています。



出典：愛知県　県民文化部地域安全課　交通安全グループ

図 2- 21　愛知県での自転車乗用中の死亡事故における負傷部位

2-5 豊田市における自転車に関する取組と評価

当初計画に基づき、安全で快適な自転車利用環境の創出に向け、国、県、警察等と協力し、取組を進めてまいりました。

主な取組の進捗状況を整理するとともに、今後更に自転車利用の促進に向けた課題を整理します。

「とよた快適自転車プラン～豊田市自転車利用環境整備計画～」の目標

歩行者・自転車・自動車が互いに意識し譲り合える
安全で快適な利用環境を整備し、
人と環境にやさしい自転車のまち豊田の実現を目指す

取り組むべき施策事項

1．空間づくり　～自転車通行空間の整備～
誰もが安全・安心で通行方法が分かりやすい通行空間を創出

2．意識づくり　～通行ルール周知、マナー向上の取組～
子どもから大人まで通行ルールの共通意識が持てる啓発・教育の充実

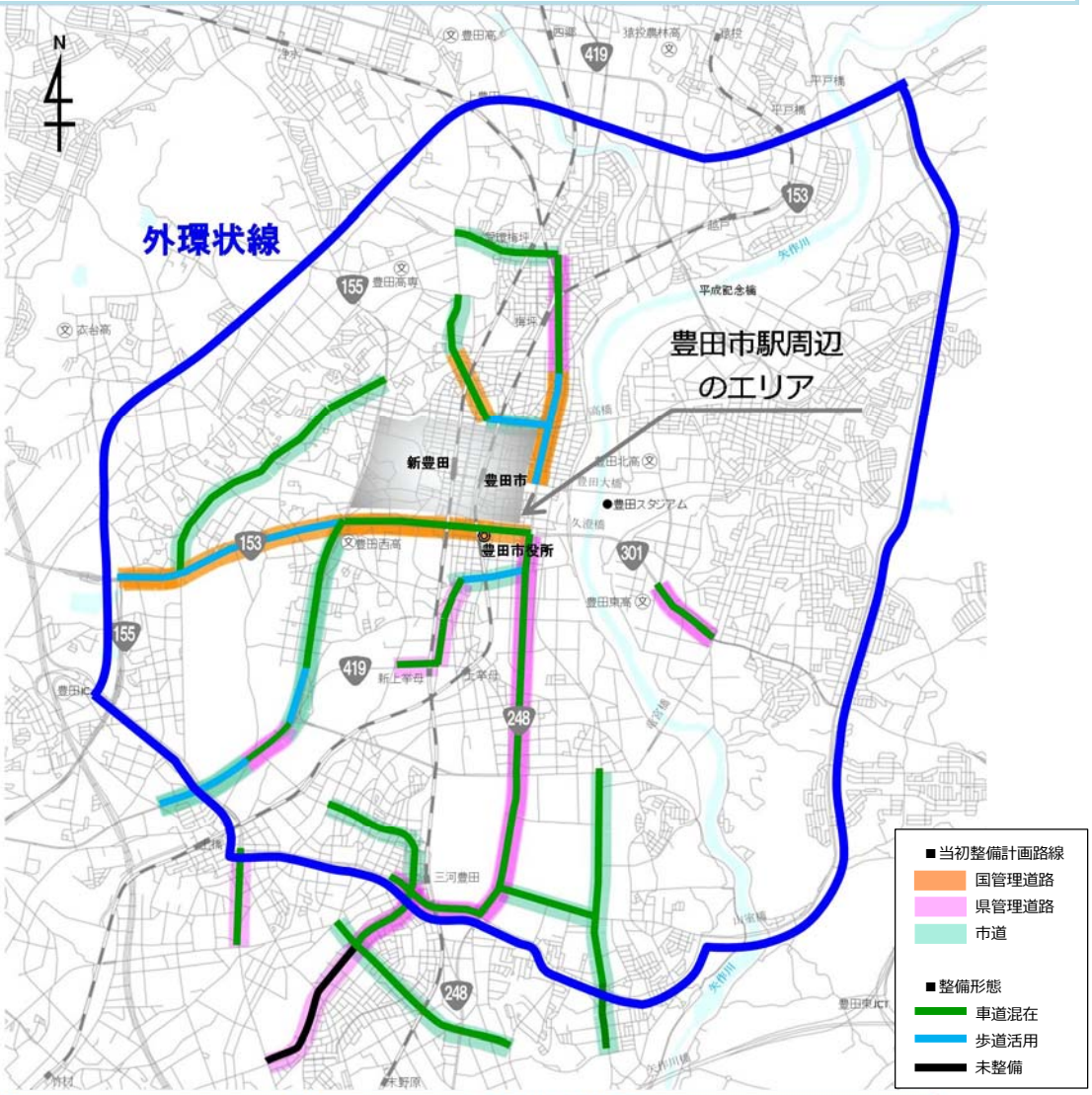
3．仕組みづくり　～自動車から自転車への転換を促す取組～
自転車に乗りたくなる取組の充実

図 2- 22　当初計画の目標と取り組むべき施策事項

（1）空間づくり

1）自転車通行空間整備の取組状況

○当初整備計画路線約 30.2km のうち、約 28.9km の暫定整備が完了しました。
○整備延長約 28.9km のうち、整備形態は、車道混在が約 23.5km、歩道活用が約 5.4km です。



約28.9kmの整備が完了

【整備状況】車道混在
国管理道路：約2.2km
県管理道路：約9.5km
市道　　：約11.8km

【整備状況】歩道活用
国管理道路：約3.1km
市道　　：約2.3km

図 2- 23　豊田市における自転車通行空間の整備状況

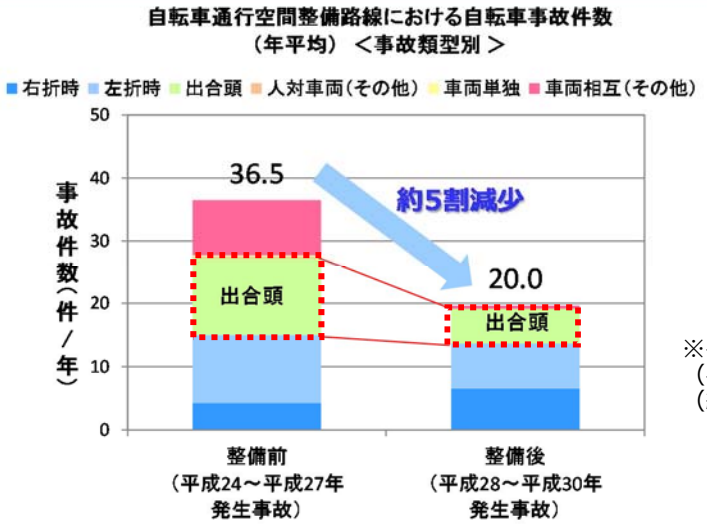
◆参考◆都心地区における空間整備

平成 28 年 3 月に策定された「都心環境計画」に合わせ、都心地区においても整備を進めており、計画路線約 7.5km のうち、約 5.1km 整備しました。

図 2- 24　都心地区における空間整備

2）自転車通行空間整備後の事故に関する評価

○自転車通行空間整備後の事故類型別事故件数をみると、約 5 割減少しており、特に、整備前に最も多く発生していた出合頭の事故が減少しています。



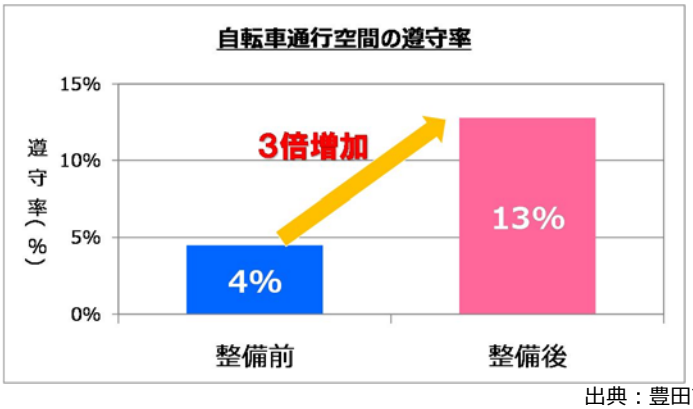
※平成 29 年度整備済み路線を対象
（平成 30 年度繰り越し分含む）
（約 23.4km）

事故データ：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2- 25　自転車通行空間整備後の自転車事故発生状況

3）自転車通行空間の利用に関する評価

○整備された市道 6 路線の自転車通行空間（車道）の遵守率は、整備前と比べ、約 3 倍に増加しましたが、13%と依然として低いため、遵守率向上に向けた取組が必要です。



出典：豊田市調査結果（市道 6 路線）

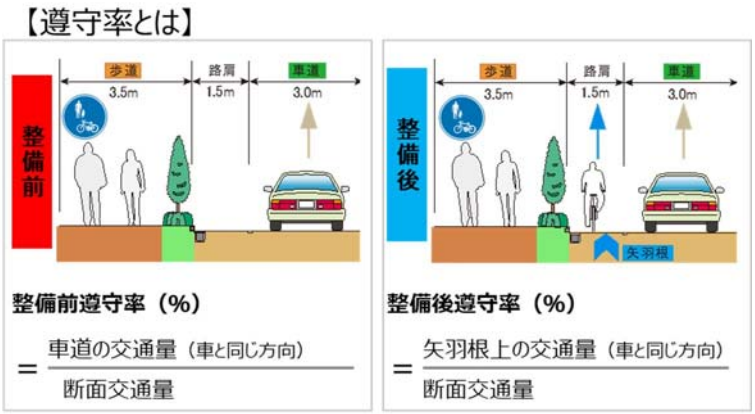
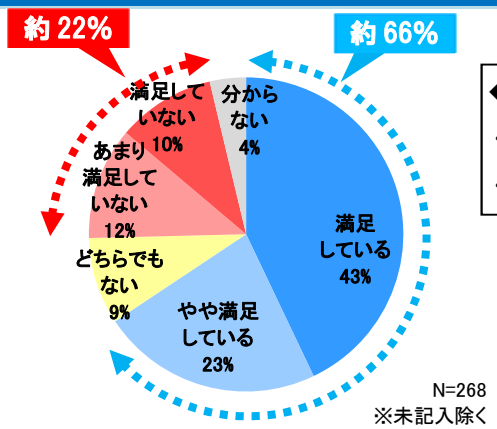
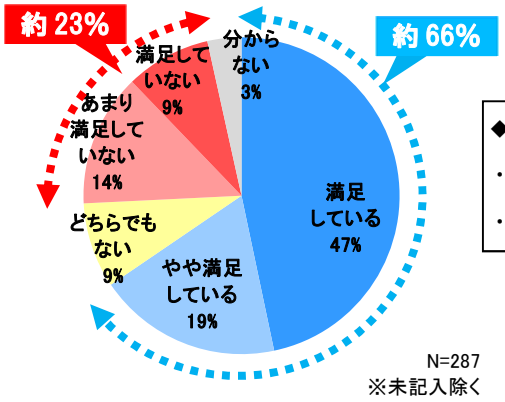
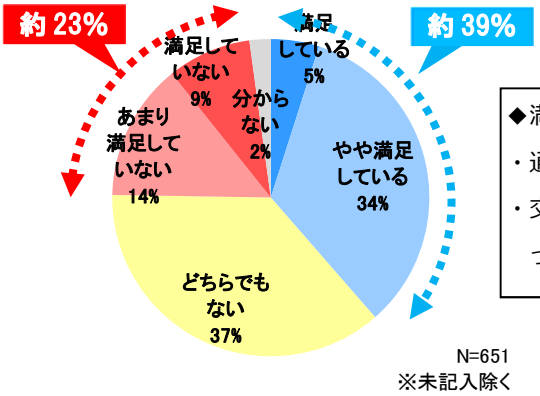


図 2- 26　整備前後の自転車通行空間（車道）の遵守率

4）道路利用者の安全性に関する評価

○自転車、歩行者の安全性に関する満足度が約 66%に比べ、ドライバーの安全性に関する満足度が約 39%と低い結果でした。
○ドライバーが満足していない理由の中で、「通行方法を守らない自転車が多く危ない」等がありました。

道路利用者	安全性への満足度
自転車	 ◆満足していないと回答した主な理由 ・自動車、自転車の速度が速く危ない ・車との距離が近い
歩行者	 ◆満足していないと回答した主な理由 ・自転車が歩道を走る ・自転車の速度が速く危ない
ドライバー	 ◆満足していないと回答した主な理由 ・通行方法を守らない自転車が多く危ない ・交差点等、自転車と接触の危険性が高まった

出典：豊田市アンケート調査結果（市道 6 路線）

図 2- 27　利用者の評価（安全性への満足度）

（2）意識づくり

1）自転車利用者への啓発活動の取組状況

○高校や鉄道駅周辺での自転車利用者に対して、啓発活動を実施しました。

◆実施内容

・高校において、生徒が生徒に対して啓発活動を実施（平成 27～28 年度）
・鉄道駅周辺で自転車利用者に対して安全利用の啓発（平成 27～令和元年度）
・高校において、B-FORCE※による講習会を実施（平成 29 年度）
・自転車保険加入を促すチラシを交通安全学習センターでの講習受講者に配布（平成 29 年度）
・B-FORCE と市職員による自転車通行空間のモデル走行を実施（令和元年度）
・高校文化祭において、VR ゴーグルを活用した自転車交通事故疑似体験を実施（令和元年度）

※B-FORCE：
愛知県警による専従の自転車部隊

写真 2- 1　各啓発活動の様子

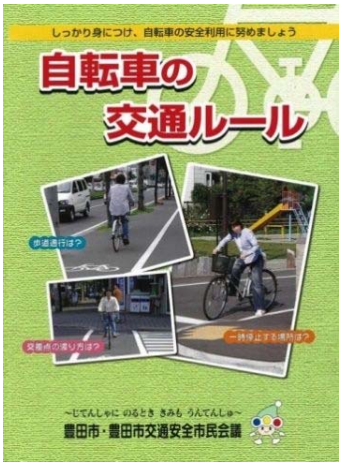


図 2- 28　啓発ツール

2）自転車通行ルールの周知に関する取組状況

○高校新１年生を対象に、自転車通行ルールのチラシ配布を平成 27 年度から実施し、高校周辺等において、自転車通行ルール等の啓発を実施しました。
○警察による違反者への指導警告書の交付、安全利用カードの配布に併せて、立哨・啓発活動を実施しました。

表 2- 4　自転車通行ルールのチラシ配布等実施回数

年度	平成 30 年度	令和元年度
実施回数	21 回	17 回

表 2- 5　自転車通行ルールの周知取組の主な実績（令和元年度）

実施日	場所	取組内容
5/10	国道２４８号	B-FORCE と市職員による自転車通行空間のモデル走行
5/14	下市場町５丁目交差点	自転車安全利用の啓発
5/28 ほか	喜多町５丁目交差点付近ほか	指導警告書交付、安全利用啓発
6/4	市内高校	高校文化祭にて、VR 体験や反射材・飲酒ゴーグル等体験
6/9 ほか	崇化館交流館	地区意見交換会において、自転車事故や安全利用に関する講話
6/21	市内高校付近	自転車通学の生徒に対する自転車安全利用啓発
9/22	崇化館交流館	交流館祭にて、自転車ルールや自転車通行空間に関する啓発

写真 2- 2　高校生を対象とした啓発活動の実施

3）交通安全学習センター施設内及び出張による交通安全講習の取組状況

○小学校４年生には交通安全学習センターの施設内講習を実施しました。
○中学校１年生及び高校１年生には出張講習を実施しました。

表 2- 6　交通安全学習センター施設内及び出張による交通安全講習実績

対象学年	講習実施回数	講習内容
小学校４年生	133 回/年 ※令和元年度実績 ※小中高生合計	・交通ルールの理解（標識・標示の理解） ・自転車の乗り方の基礎（選び方、乗り降りの仕方、発進停止方法） ・大型車による巻き込み実験 ・模擬道路走行を通して自転車の正しい乗り方を理解し実践する講習 ・交通安全シアター及びバーチャルシアター機器更新による自転車講習の充実
中学校１年生		・自転車の法的位置づけ（交通法規の順守、標識・標示の理解） ・路上駐輪の危険、危険な自転車の乗り方（並列、二人乗り、携帯使用等） ・加害者とならない自転車利用等の講習 ・改正道路交通法の周知
高校１年生		・法的責任の理解や自転車の挙動（歩道の自転車走行、一時停止、危険な乗り方、二人乗り、携帯使用等、安全な自転車通学） ・危険予測等の講習 ・改正道路交通法の周知

図 2- 29　小学校４年生の講習受講時に配布するルールブック（ステッカー付・平成 30 年度～）

写真 2- 3　交通安全学習センター施設内講習　小学校４年生対象

（3）仕組みづくり

1）産官学共働での活動における自転車利用 PR の取組状況

①豊田エコ交通をすすめる会における自転車利用推進の実施

○産官学共働で組織する「豊田エコ交通をすすめる会」と連携し、通勤や買物等での短距離移動における自転車利用の促進を図りました。
○平成 29 年度には、一事業所の全従業員を対象とし、通勤補助制度の変更に伴う自転車通勤の経済メリットと健康促進効果の周知を実施しました。
○平成 30 年度は、動機付け情報の提供及びスポーツ自転車試乗会を実施しました。

図 2- 30　産官学共働で組織する自転車利用の PR/エコ通勤街角スナップ（ecommute vol.2）

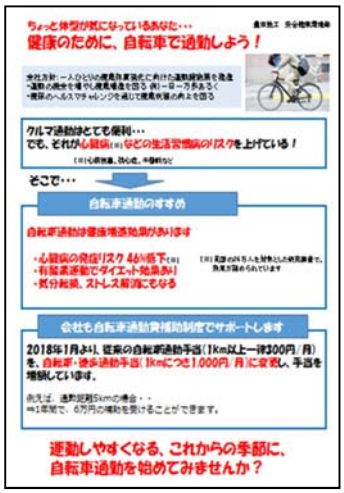


図 2- 31　動機付け用チラシ

写真 2- 4　スポーツ自転車試乗会

②エコ交通出前教室の実施

○エコ交通意識醸成を目的とした、小学生を中心とする「エコ交通出前教室」を実施しています。環境学習の中で、近くへ出かける時は自転車や徒歩、公共交通の利用を心がけるよう促しました。
○市内高校生に、自転車等の「モビリティとまちづくり」をテーマとしたフィールドワークを実施しました。

表 2- 7　エコ交通出前教室実施数

年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	合計
実施数	8 件	8 件	5 件	6 件	27 件

写真 2- 5　エコ交通出前教室の実施状況

2）大規模イベント時等における自転車利用 PR の取組状況

①産業フェスタでの自転車利用ＰＲ

○平成２７～２９年度に産業フェスタの屋外ブースにて、子ども向けの自転車試乗を実施しました。

表 2- 8　産業フェスタ自転車利用 PR 参加者数

年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	合計
参加者数	80 人	20 人	35 人	135 人

◆自転車に乗ることの楽しさ、快適さをアピール
◆自家用車等から、自転車への利用転換を PR（エコ交通のＰＲ）

写真 2- 6　産業フェスタでの自転車利用 PR

②スポーツ自転車初心者向け講座の実施

○クロスバイク、ロードバイク、マウンテンバイクの初心者向け講座を実施しました。
○講師によるスポーツ自転車の紹介、乗り方や整備方法等の説明、公道での試乗を行いました。

写真 2- 7　スポーツ自転車初心者向け講座

3）良好な駐輪環境の確保に関する取組状況

①駐輪場整備

○名古屋鉄道及び愛知環状鉄道の駅を中心に、市内 42 か所で駐輪場を設置しています。

表 2- 9　市営駐輪場一覧（令和元年 10 月時点）（1/2）

No	名称	供用開始	面積	構造	収容台数	利用料金
1	愛環梅坪駅駐輪場	平成 17 年 3 月	491.80 ㎡	平面式	120 台	無料
2	梅坪駅北駐輪場	平成 8 年 12 月	600.50 ㎡	平面式	228 台	無料
3	梅坪駅南第1駐輪場	平成 12 年 12 月	292.30 ㎡	平面式	117 台	無料
4	梅坪駅南第2駐輪場	平成 8 年 10 月	202.10 ㎡	平面式	74 台	無料
5	上挙母駅北駐輪場	平成 3 年 6 月	112.39 ㎡	平面式	54 台	無料
6	上挙母駅南駐輪場	昭和 56 年 2 月	482.77㎡	平面式	317 台	無料
7	上挙母駅西駐輪場	平成 18 年 1 月	357.73 ㎡	平面式	160 台	無料
8	永覚駅駐輪場	昭和 60 年 2 月	60.49 ㎡	平面式ラック	65 台	無料
9	貝津駅駐輪場	平成 17 年 3 月	233.17 ㎡	平面式	135 台	無料
10	加納バス停駐輪場	昭和 61 年 3 月 ※令和 2 年度閉鎖予定	19.90 ㎡	平面式	20 台	無料
11	上豊田駅西駐輪場	昭和 57 年 2 月	211.79 ㎡	平面式	77 台	無料
12	上豊田駅東駐輪場	平成 4 年 4 月	138.48 ㎡	平面式	45 台	無料
13	加茂川公園バス停駐輪場	平成 17 年 3 月 ※令和 2 年度閉鎖予定	9.54 ㎡	平面式	5 台	無料
14	越戸駅駐輪場	平成 12 年 11 月	215.00 ㎡	平面式	80 台	無料
15	篠原駅駐輪場	昭和 63 年 1 月	61.60 ㎡	平面式	51 台	無料
16	猿投駅西駐輪場	平成 6 年 4 月	944.54 ㎡	平面式	480 台	無料
17	猿投駅東駐輪場	平成 10 年 2 月	64.00 ㎡	平面式	39 台	無料
18	四郷駅駐輪場	平成 30 年 4 月	601.36 ㎡	平面式	220 台	無料
19	浄水駅南駐輪場	平成 17 年 12 月	1,404.10 ㎡	平面式	568 台	無料
20	昭和町駐輪場	平成 4 年 4 月	2,757.05 ㎡	平面式 2 段ﾗｯｸ(一部)	1,019 台	無料
21	新上挙母駅南駐輪場	平成 20 年 7 月	428.62 ㎡	平面式ラック	201 台	無料
22	新上挙母駅駐輪場	昭和 63 年 1 月	51.35 ㎡	平面式	42 台	無料
23	新豊田駅駐輪場	平成 2 年 4 月	340.00 ㎡	2 階建 2 段ﾗｯｸ	601 台	無料
24	末野原駅駅前広場駐輪場	平成 24 年 3 月	180.78 ㎡	2 階建	204 台	無料
25	末野原駅西駐輪場	平成 4 年 4 月	218.00 ㎡	平面式	55 台	無料
26	竹村駅駐輪場	平成 9 年 1 月	907.45 ㎡	平面式	379 台	無料
27	土橋駅北駐輪場	平成 25 年 4 月	446.45 ㎡	2 階建 2 段ﾗｯｸ	582 台	無料
28	土橋駅北第1駐輪場	平成 21 年 2 月	416.90 ㎡	平面式	273 台	無料
29	土橋駅南第1駐輪場	平成 24 年 4 月	170.28 ㎡	平面式ラック	272 台	無料
30	土橋駅南第2駐輪場	平成 24 年 4 月	74.47㎡	平面式	65 台	無料

表 2- 10　市営駐輪場一覧（令和元年 10 月時点）（2/2）

No	名称	供用開始	面積	構造	収容台数	利用料金
31	豊田市駅東駐輪場	平成 18 年 11 月	400.00 ㎡	地下式ラック	284 台	有料
32	西町駐輪場	平成 4 年 4 月	689.26 ㎡	平面式 2 段ﾗｯｸ	423 台	無料
33	平戸橋駅駐輪場	昭和 58 年 3 月	269.74 ㎡	平面式	130 台	無料
34	広瀬バス停駐輪場	平成 16 年 3 月	42.00 ㎡	平面式	18 台	無料
35	保健センター口バス停駐輪場	平成 5 年度	17.50 ㎡	平面式ラック	12 台	無料
36	保見駅駐輪場	昭和 63 年 1 月	112.00 ㎡	平面式	93 台	無料
37	三河上郷駅駐輪場	昭和 63 年 1 月	737.50 ㎡	平面式ﾗｯｸ(一部)	332 台	無料
38	三河豊田駅北駐輪場	平成 16 年 3 月	171.98 ㎡	平面式	68 台	無料
39	三河豊田駅南駐輪場	昭和 55 年 3 月	374.00 ㎡	平面式ラック	295 台	無料
40	三河八橋駅駐輪場	平成 23 年 4 月	1,542.26 ㎡	平面式	414 台	無料
41	八草駅駐輪場	平成 20 年 3 月	224.64 ㎡	平面式	144 台	無料
42	若林駅駐輪場	平成 3 年 2 月	1,552.00 ㎡	平面式	640 台	無料
合計				**42 か所**	**9,401 台**	

※土橋駅北第 2 駐輪場、土橋駅南駐輪場は令和元年度閉鎖。

②自転車等放置禁止区域の指定

○豊田市駅及び新豊田駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、区域内に放置されている自転車等は、「警告」札等で指導を行った後、即日撤去しています。
○駐輪場・自転車等放置禁止区域の案内チラシを市内の高校に、毎年４月に配布しています。

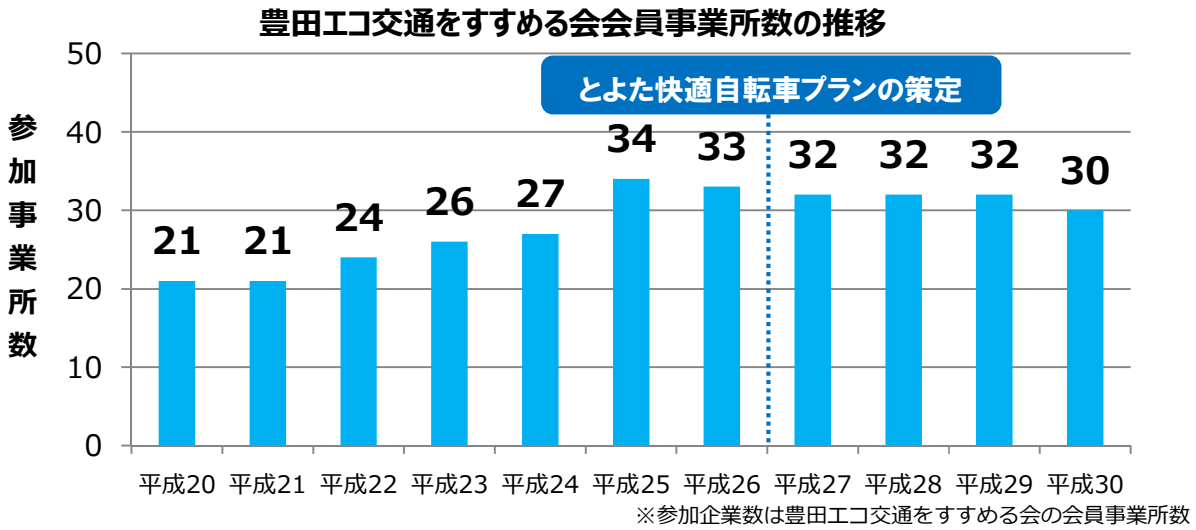
※撤去した自転車は、朝日ケ丘自転車等保管所で保管し、所有者が引き取りにきた場合には返却しています。
※一定期間を経過しても引き取りがない自転車について、再利用可能な場合はリサイクル自転車取扱い業者に売却しています。なお、再利用できない場合は処分しています。

図 2- 32　自転車等放置禁止区域

図 2- 33　自転車等放置禁止区域の案内チラシ

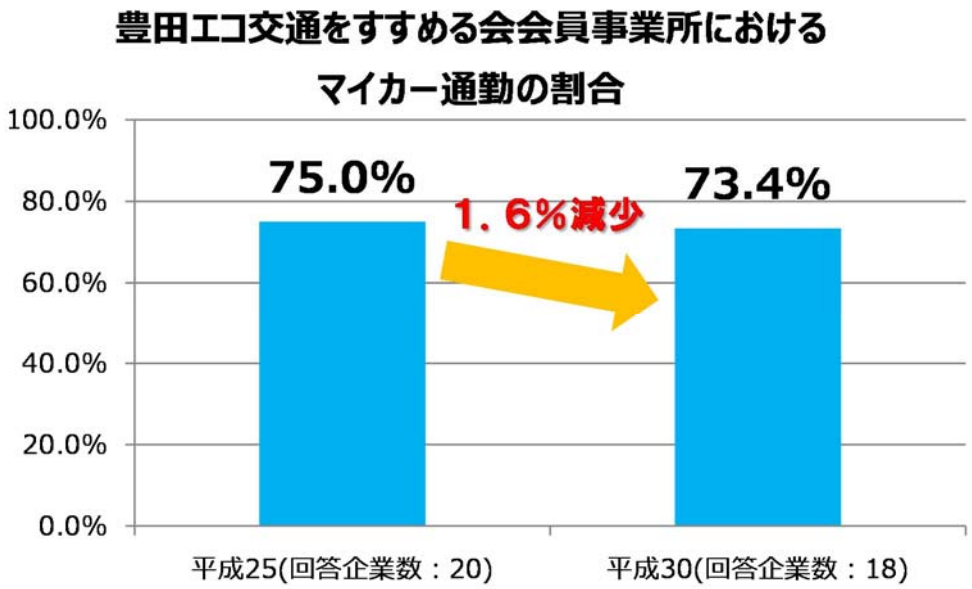
4）豊田エコ交通をすすめる会会員事業所数に関する評価

○豊田エコ交通をすすめる会会員事業所数は平成 20 年度から平成 25 年度にかけて増加傾向にありますが、平成 25 年度以降横ばい傾向です。
○豊田エコ交通をすすめる会会員事業所におけるマイカー通勤の割合は、平成 25 年と比較して、平成 30 年では 1.6%減少しました。



出典：令和元年度　交通需要マネジメント関連施策業務委託（令和 2 年 3 月）

図 2- 34　豊田エコ交通をすすめる会会員事業所数の推移



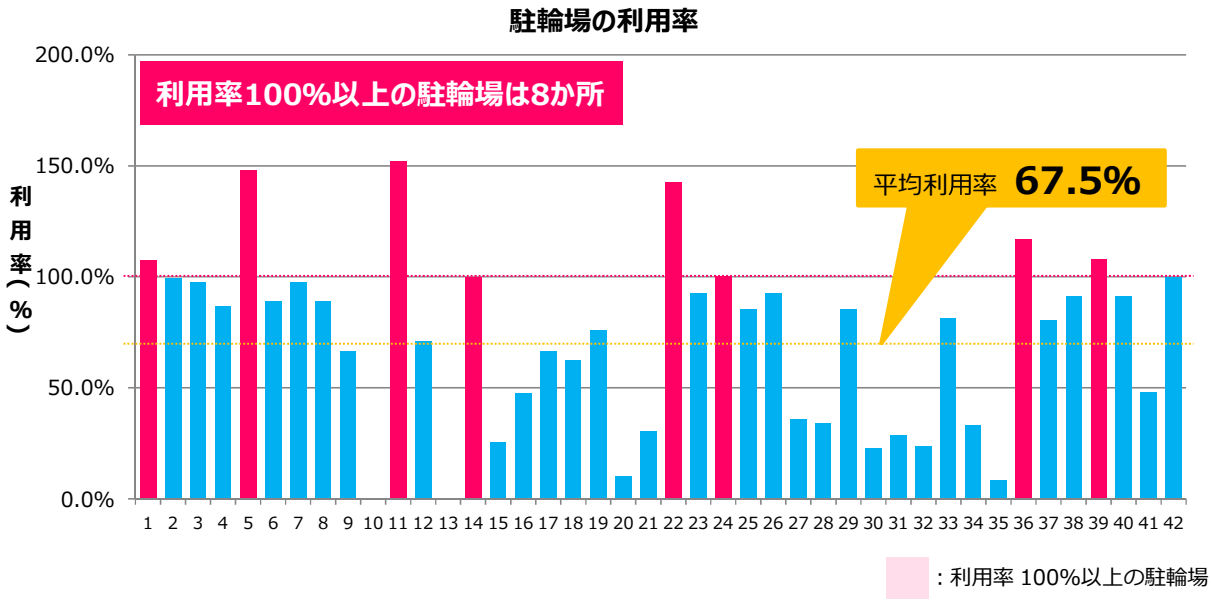
出典：平成 30 年度　交通需要マネジメント関連施策業務委託（平成 31 年 3 月）

図 2- 35　豊田エコ交通をすすめる会会員事業所数におけるマイカー通勤の割合

5）駐輪環境に関する評価

①駐輪場の利用率

○駐輪場の平均利用率は 67.5%であり、利用率の向上が今後求められます。
○また、駐輪場 42 か所のうち 8 か所では、利用率 100%を超えている状況です。



※令和元年 10 月時点

No	名称	No	名称	No	名称
1	愛環梅坪駅駐輪場	15	篠原駅駐輪場	29	土橋駅南第 1 駐輪場
2	梅坪駅北駐輪場	16	猿投駅西駐輪場	30	土橋駅南第 2 駐輪場
3	梅坪駅南第1駐輪場	17	猿投駅東駐輪場	31	豊田市駅東駐輪場
4	梅坪駅南第2駐輪場	18	四郷駅駐輪場	32	西町駐輪場
5	上挙母駅北駐輪場	19	浄水駅南駐輪場	33	平戸橋駅駐輪場
6	上挙母駅南駐輪場	20	昭和町駐輪場	34	広瀬バス停駐輪場
7	上挙母駅西駐輪場	21	新上挙母駅南駐輪場	35	保健センター口バス停駐輪場
8	永覚駅駐輪場	22	新上挙母駅駐輪場	36	保見駅駐輪場
9	貝津駅駐輪場	23	新豊田駅駐輪場	37	三河上郷駅駐輪場
10	加納バス停駐輪場 ※令和 2 年度閉鎖予定	24	末野原駅駅前広場駐輪場	38	三河豊田駅北駐輪場
11	上豊田駅西駐輪場	25	末野原駅西駐輪場	39	三河豊田駅南駐輪場
12	上豊田駅東駐輪場	26	竹村駅駐輪場	40	三河八橋駅駐輪場
13	加茂川公園バス停駐輪場 ※令和 2 年度閉鎖予定	27	土橋駅北駐輪場	41	八草駅駐輪場
14	越戸駅駐輪場	28	土橋駅北第 1 駐輪場	42	若林駅駐輪場

※土橋駅北第 2 駐輪場、土橋駅南駐輪場は令和元年度閉鎖。

出典：令和元年度　駐輪場利用状況実態調査結果（令和元年 10 月）

図 2- 36　駐輪場の利用率

②放置自転車の撤去状況

○放置自転車の撤去台数は、減少傾向にあるものの、令和元年度も 1,600 台以上が撤去されている状況です。
○また、令和元年度に撤去された自転車の処分率は約 72%と高い状況にあります。

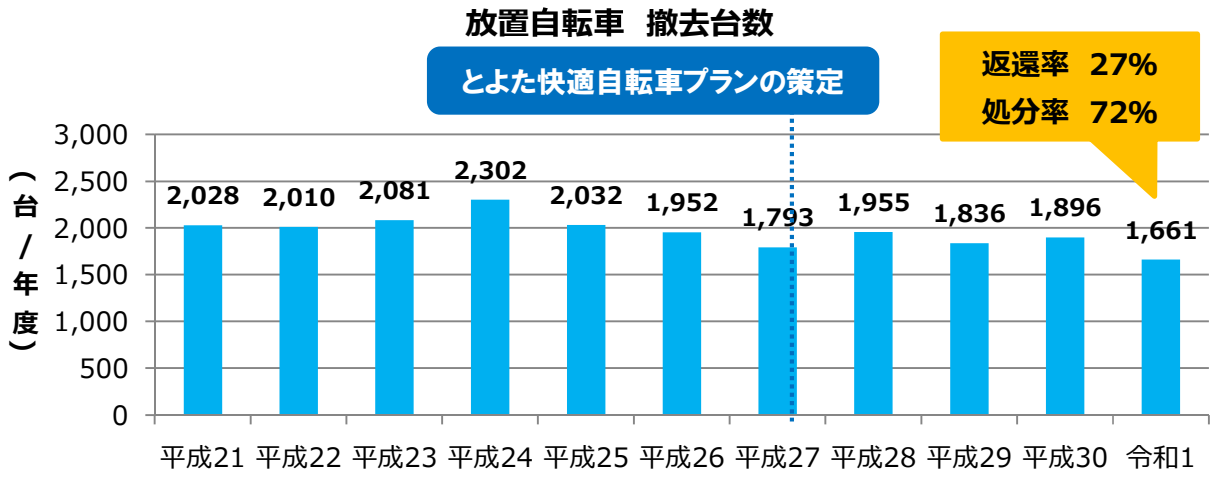


図 2- 37　放置自転車の撤去台数

表 2- 11　放置自転車処理状況

年度	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26	平成 27	平成 28	平成 29	平成 30	令和 1
撤去台数	2,028	2,010	2,081	2,302	2,032	1,952	1,793	1,955	1,836	1,896	1,661
返還台数	547	485	525	613	576	518	464	458	435	509	453
廃棄台数	1,185	1,300	1,300	1,382	1,173	1,192	1,051	1,191	1,094	1,077	957
ﾘｻｲｸﾙ台数	269	173	225	275	260	205	248	277	281	283	233
警察引渡(盗難自転車)	27	31	31	32	23	37	30	29	26	27	18
震災寄付	–	21	–	–	–	–	–	–	–	–	–

2-6 当初計画の評価のまとめ

今までの取組を踏まえ、自転車通行空間の更なる利便性・安全性の向上や、一般の自転車利用者へのルール・マナー周知、企業と更なる連携をした自転車利用 PR 等の取組が今後も必要です。

表 2- 12　当初計画の評価と課題

当初計画の評価と課題
【空間づくり】 ○自転車通行空間の整備 ・自転車事故削減に一定の効果を確認、引き続き経過観察が必要。 ・自転車の車道通行が増加、更なる自転車通行空間の遵守率・安全性の向上が必要。
【意識づくり】 ○通行ルール周知、マナー向上の取組 ・小中高の児童・生徒に対して、自転車利用者への啓発活動、交通安全講習を実施。 ・一般の自転車利用者、ドライバーに対する啓発、周知が不足。
【仕組みづくり】 ○自動車から自転車への転換を促す取組 ・エコ交通出前教室、大規模イベント時における自転車利用 PR を実施。 ・ポストコロナ等を見据え、通勤時の自転車利用促進に向け、企業との更なる連携が必要。 ・中心市街地等の自転車利用が多い地域での適正な駐輪場利用の PR を実施。

第3章　　基本方針

3-1 目指す姿と目標

本市では、平成 27 年度から平成 29 年度の 3 か年で当初計画を推進してまいりました。上位計画や令和 2 年 4 月施行の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」、国や愛知県の自転車活用推進計画の内容、当初計画の評価と課題を踏まえ、新たに「豊田市自転車活用推進計画」として、目指す姿及び目標を下記のように定めます。

当初計画

目標

歩行者・自転車・自動車が互いに意識し譲り合える安全で快適な利用環境を整備し、人と環境にやさしい自転車のまち　豊田　の実現を目指す

施策

1．空間づくり　～自転車通行空間の整備～
2．意識づくり　～通行ルール周知、マナー向上の取組～
3．仕組みづくり　～自動車から自転車への転換を促す取組～

上位計画：第８次豊田市総合計画
【将来都市像】つながる　つくる　暮らし楽しむまち・とよた

条例：自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
【目的】自転車利用者の交通安全の確保及び交通安全意識の向上、
自転車事故による被害者の保護

自転車に関する状況
自転車の交通事故状況、自転車の利用状況、自転車の活用推進における取組

当初計画の評価と課題
当初計画の推進により、安全で快適な自転車利用環境の創出に寄与
各施策の取組の評価と課題を踏まえ、更なる自転車活用の推進が必要

国の自転車活用推進計画

愛知県の自転車活用推進計画

豊田市自転車活用推進計画

目指す姿

『だれもが安全で快適に楽しく自転車でつながるまち　豊田』
～「自転車交通事故の更なる削減」と「クルマと自転車のかしこい使い分けが可能な交通社会」を目指して～

目標

Ⅰ．空間づくり
～自転車ネットワーク路線の質の向上～
Ⅱ．意識づくり
～子どもから大人まで通行ルールの共通認識が持てる啓発・教育の充実～
Ⅲ．仕組みづくり
～自動車から自転車への転換を促し、楽しく自転車を利用できる取組の推進～

図 3- 1　豊田市自転車活用推進計画の目標と取り組むべき施策事項

3-2 目標の実現に向けた施策

３つの目標に関して、豊田市における自転車に関する状況とこれまでの取組を踏まえ、更なる自転車活用の推進に向けた課題を整理し、目標の実現に向けた施策を定めます。

Ⅰ．空間づくり
～自転車ネットワーク路線の質の向上～

豊田市における自転車に関する状況	これまでの取組
○全事故死傷者数のうち自転車事故死傷者数の割合：**増加傾向** ○年齢別自転車事故 ：**高校生の年代（16～19 歳）が多い** ○自転車と歩行者の交通事故死傷者数 ：**増加** ○自転車の交通事故（平成 26～30 年） ：**外環状線内側が多い** ○箇所別交通事故 ：**交差点（特に無信号交差点）が多い**	○自転車通行空間の整備延長 ：**28.9ｋｍ** ○整備した路線の事故件数 ：**約 5 割減少** ○自転車通行空間の遵守率：**13%** ※当初計画の整備路線を対象

▼

更なる自転車活用に向けた課題
□自転車ネットワークの形成に向けた更なるハード整備が必要 □自転車通行空間の更なる安全性の向上が必要 □自転車通行空間（車道）の遵守率が低い

▼

取り組むべき施策
（１）自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上 **（２）自転車通行空間の改善**

Ⅱ．意識づくり
～子どもから大人まで通行ルールの共通認識が持てる啓発・教育の充実～

豊田市における自転車に関する状況	これまでの取組
○全事故死傷者数のうち自転車事故死傷者数の割合：**増加傾向** ○年齢別自転車事故 ：**高校生の年代（16～19 歳）が多い** ○自転車と歩行者の交通事故死傷者数 ：**増加** ○自転車利用者が加害者となる交通事故 ：**高額賠償金の支払い事例あり**	○小中高生に対する交通安全講習の実施：**133 回/年** ※令和元年度実績 ○自転車利用者に対する啓発活動 ：**17 回/年** ※令和元年度実績

▼

更なる自転車活用に向けた課題
□一般の自転車利用者やドライバーも含めた啓発活動や交通安全講習の継続及び内容の充実による、更なる自転車の交通ルールの周知徹底が必要 □事故の加害者になることへの認識不足

▼

取り組むべき施策
（１）自転車の交通ルール（自転車安全利用五則等）の普及啓発の強化 **（２）子どもから大人まで段階的かつ体系的な安全教育の充実** **（３）自転車利用者の安全・安心に向けた取組の促進**

Ⅲ．仕組みづくり
～自動車から自転車への転換を促し、楽しく自転車を利用できる取組の推進～

豊田市における自転車に関する状況	これまでの取組
○交通手段 ：**自転車は減少、自動車は増加** ○通勤、通学時の自転車分担率 ：**中核市平均を下回る** ○放置自転車台数 ：**近年は減少傾向だがほぼ横ばい**	○豊田エコ交通を進める会会員事業所数 ：**横ばい傾向** ○市内駐輪場利用率：**67.5%**（利用率100%超え：8 か所） ○自転車等放置禁止区域の PR 実施 ：**豊田市駅、新豊田駅周辺**

▼

更なる自転車活用に向けた課題

□ポストコロナを見据え、通勤時の自転車利用促進に向け、企業との更なる連携が必要。
□観光等の楽しむ手段としての利用促進が必要。
□中心市街地等の自転車利用者が多い地域での適正な駐輪場利用の向上と、放置自転車対策の改善が必要。

▼

取り組むべき施策

（１）クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進
（２）サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の充実
（３）良好な駐輪環境の確保

第４章　　実施計画

4-1 具体的な措置

基本方針に基づき、早期の効果発現に向け、下記の取組を計画的に進めます。

表 4-1　取り組むべき施策と具体的な措置

目標	取り組むべき施策	具体的な措置
Ⅰ．空間づくり ～自転車ネットワーク路線の質の向上～	(1)自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上	1)効果的・効率的な自転車通行空間の延伸 2)道路整備に合わせた自転車通行空間の確保 3)サイクリングロードの整備推進
	(2)自転車通行空間の改善	1)整備後の課題や利用者の声をふまえた自転車通行空間の改善
Ⅱ．意識づくり ～子どもから大人まで通行ルールの共通認識が持てる啓発・教育の充実～	(1)自転車の交通ルール（自転車安全利用五則等）の普及啓発の強化	1)自転車利用者、ドライバーへの啓発活動 2)自転車の交通ルールの周知 3)自転車安全利用推進強化地区の指定
	(2)子どもから大人まで段階的かつ体系的な安全教育の充実	1)交通安全学習センター施設内及び出張による交通安全講習の実施
	(3)自転車利用者の安全・安心に向けた取組の促進	1)自転車保険加入の促進 2)ヘルメット着用の促進及び自転車の点検・整備の促進
Ⅲ．仕組みづくり ～自動車から自転車への転換を促し、楽しく自転車を利用できる取組の推進～	(1)クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進	1)市内企業等との連携による企業へのＰＲ及び市民へのモビリティマネジメントによるＰＲ策の実施
	(2)サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の充実	1)公共交通と連携したおすすめポタリングコースのＰＲ及び自転車イベントの支援 2)サイクリングロードの整備推進（再掲-空間づくり）
	(3)良好な駐輪環境の確保	1)市営駐輪場の設置・指定管理による管理 2)自転車等放置禁止区域内等の放置自転車等の撤去及び返還・処分 3)駐輪場利用及び自転車等放置禁止区域の周知徹底

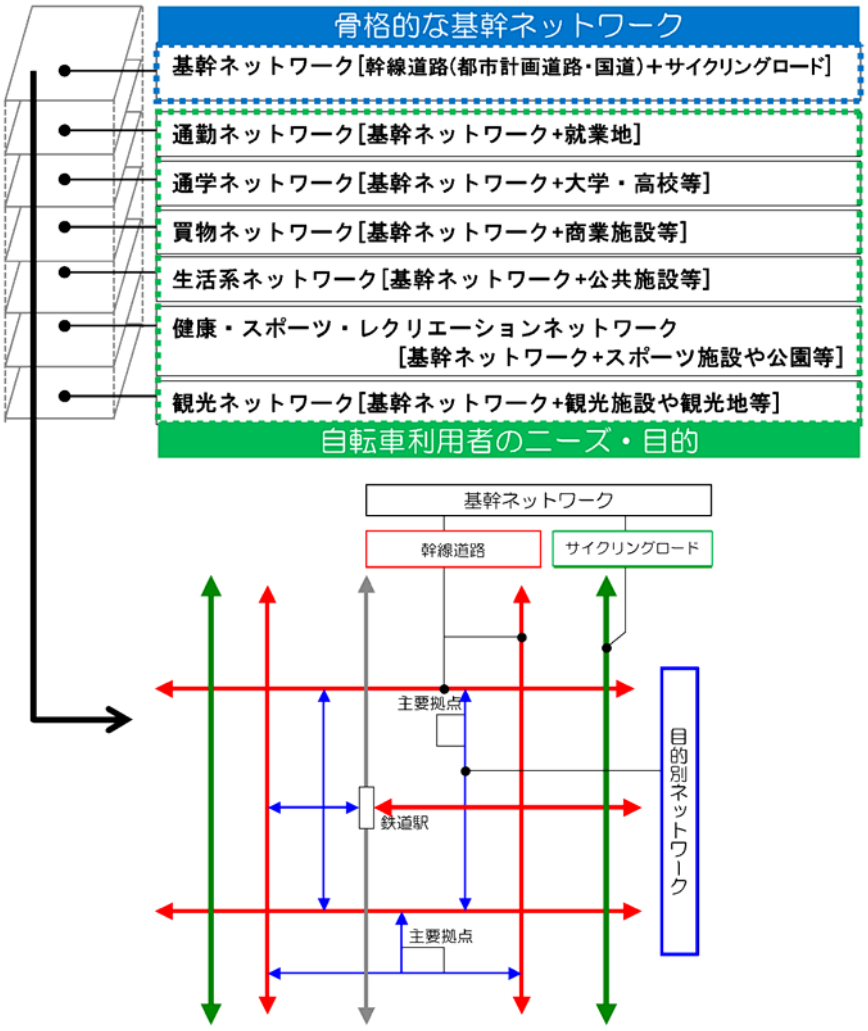
4-2 空間づくり　～自転車ネットワーク路線の質の向上～

当初計画で選定した自転車ネットワーク路線の早期実現を目指し、更なる整備を進めます。

（1）自転車ネットワーク路線の選定

1）自転車ネットワーク路線選定の考え方

○自転車利用における安全性や快適性、回遊性を高めるため、当初計画と同様に、骨格的な基幹ネットワークに加え、自転車利用者のニーズ・目的等を踏まえ、それぞれについて必要なネットワークを形成する路線を、自転車ネットワーク路線として位置づけます。

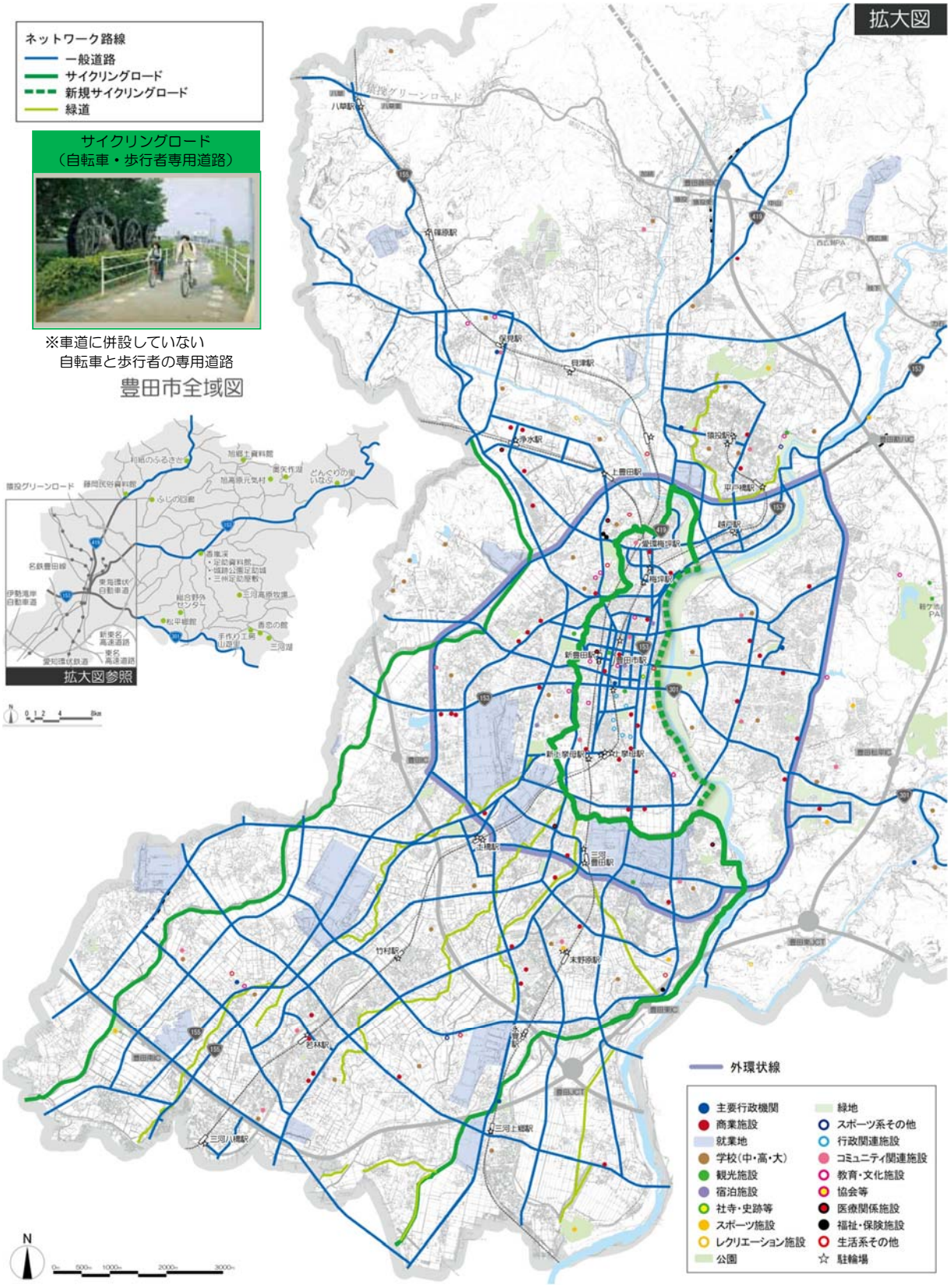


※当初計画の自転車ネットワーク路線選定の考え方から

図 4- 1　自転車ネットワーク形成の概念図

2）自転車ネットワーク路線

○自転車ネットワーク路線の選定の考え方に基づき、各目的別に必要なネットワークを形成する路線を選定した結果、以下に示すとおりとします。



※当初計画の自転車ネットワーク路線から

図 4- 2　自転車ネットワーク路線

（2）自転車通行空間整備の考え方

○自転車ネットワーク路線において、安全で快適な自転車通行空間を効果的・効率的に整備するため、「重点エリア」を設定し、優先的に整備が必要な路線を選定します。また、道路新設、改良の計画がある路線について、完成形態を見据えた整備を進めます。

○これまで整備した自転車通行空間については、整備後の課題や利用者の声を踏まえ、自転車通行空間の改善を図ります。

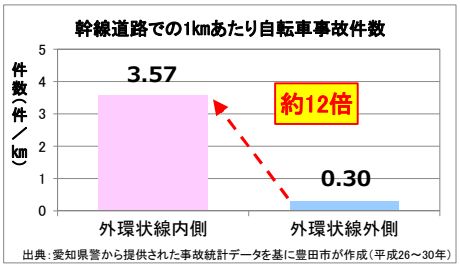
表 4-2 「Ⅰ．空間づくり」の取組方針と取組内容

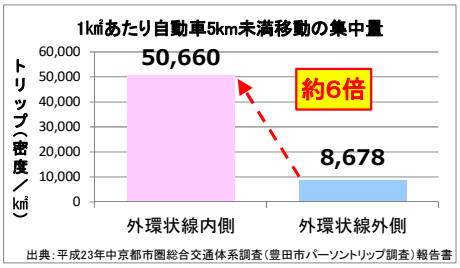
取り組むべき施策	具体的な措置	対象路線
(1)自転車ネットワーク路線の安全性･快適性の向上	1)効果的・効率的な自転車通行空間の延伸	自転車通行空間優先整備路線
	2)道路整備に合わせた自転車通行空間の確保	道路新設・改良計画路線
	3)サイクリングロードの整備推進	サイクリングロード
(2)自転車通行空間の改善	1)整備後の課題や利用者の声をふまえた自転車通行空間の改善	自転車通行空間暫定整備済路線

自転車ネットワーク路線の質の向上

◆参考◆重点エリアの設定

当初計画に引き続き、自転車事故や自動車による５km未満移動の集中量が多い概ね外環状線の内側を、重点エリアと設定します。





外環状線内側は、自転車事故や自動車による5km未満移動の集中量が多い⇒概ね外環状線内側＝「重点エリア」

図 4-３ 重点エリアにおける外環状線内側の自転車ネットワーク路線

（3）整備形態の選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成２８年７月改定）」及び「道路構造令（平成 31 年４月改定）」を踏まえ、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の３つの整備形態を基本に、自動車の交通量や速度等から整備形態を選定します。

1）整備形態選定の考え方

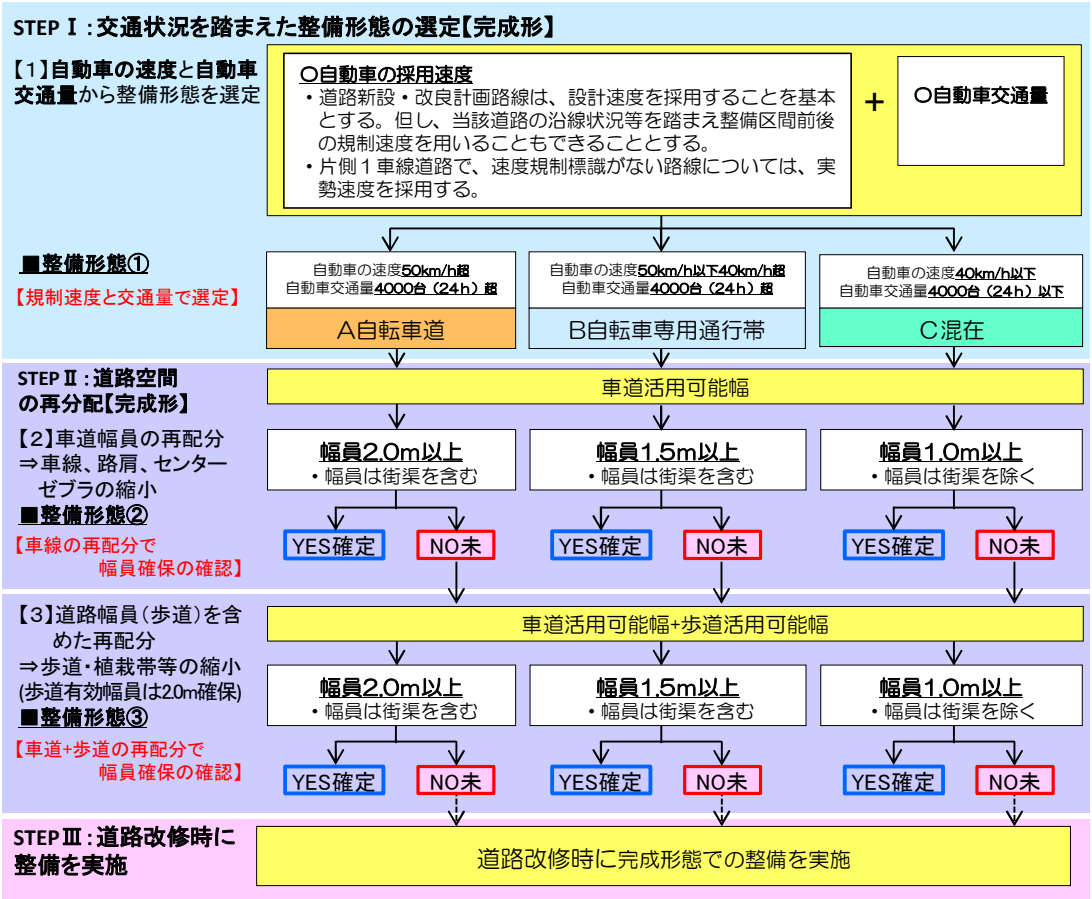
○車道を通行する自転車の安全性向上の観点から、交通状況（自動車の交通量と速度等）を踏まえ、自転車と自動車の通行空間を分離する必要性について検討します。また、道路空間の再配分により、自転車通行空間の確保を検討します。

	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。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年７月）/国土交通省道路局　警視庁交通局

図 4- 4　交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方



※１：自転車専用通行帯は、地域の状況や関係機関等との協議により、普通自転車専用通行帯としての交通規制がかけられない場合は、車道混在として暫定整備する。

※２：道路新設・改良計画路線は、交通状況、土地利用状況を踏まえ、上記フローにより、自転車通行空間を確保した設計とする。ただし、事業の進捗状況、地域の状況、関係機関との協議により、これにより難い場合は、この限りではない。

図 4- 5　整備形態選定のフロー

2）整備形態の選定（完成形態）

○整備形態選定の考え方に基づき、整備形態の選定を行った結果、自転車通行空間の完成形態は以下のとおりです。

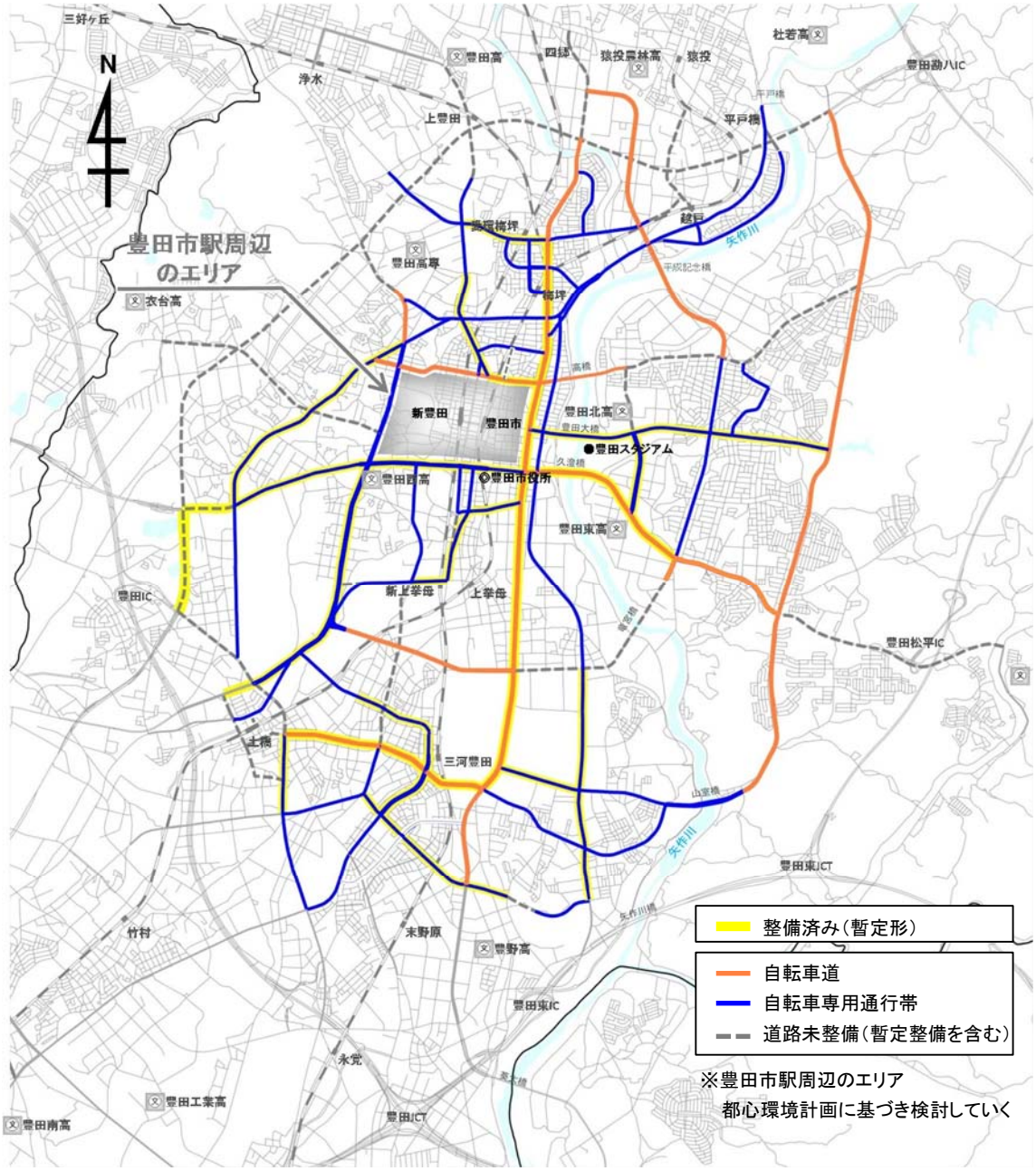
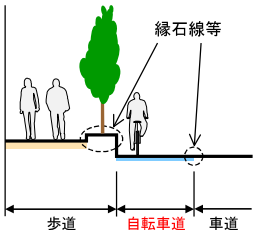


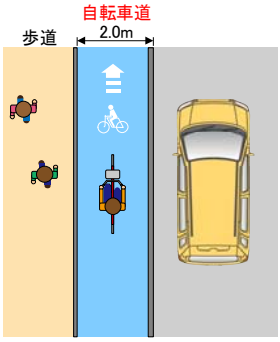
図 4- 6　重点エリアにおける自転車通行空間の整備形態（完成形態）

◆参考◆自転車通行空間の整備形態のイメージ

自転車道

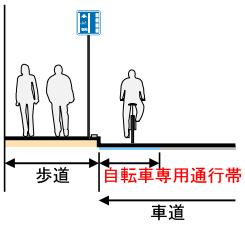
○縁石や植樹帯等の工作物によって、車道とも歩道とも分離した空間です。
○自転車道がある道路においては、自転車は自転車道を通行しなければなりません。

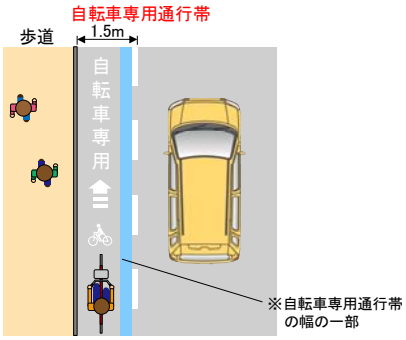




自転車専用通行帯

○車道内に自転車専用の車線を設け、自転車と自動車を視覚的に分離します。
○交通規制によって指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯です。
○自転車は、自動車と同様に左側一方通行です。
○自転車専用通行帯がある道路においては、車道を通行する自転車は、自転車専用通行帯を通行しなければなりません。

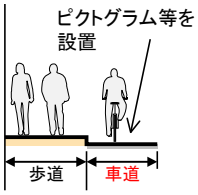




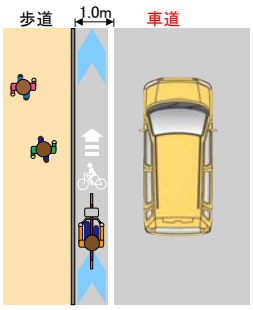
車道混在

自転車と自動車を混在通行とする道路

○車道内に自転車の通行位置を明示し、自動車利用者に自転車の通行を注意喚起します。
○車道内を自転車と自動車が混在して通行します。
○自転車は、自動車と同様に左側一方通行です。
○他の車両も通行する空間のため、利用者が互いに意識し譲り合って通行する必要があります。



(1)歩道のある道路における対策
［路肩・停車帯内の対策］



(2)歩道のない道路における対策
［車線内の対策］

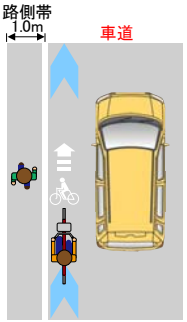
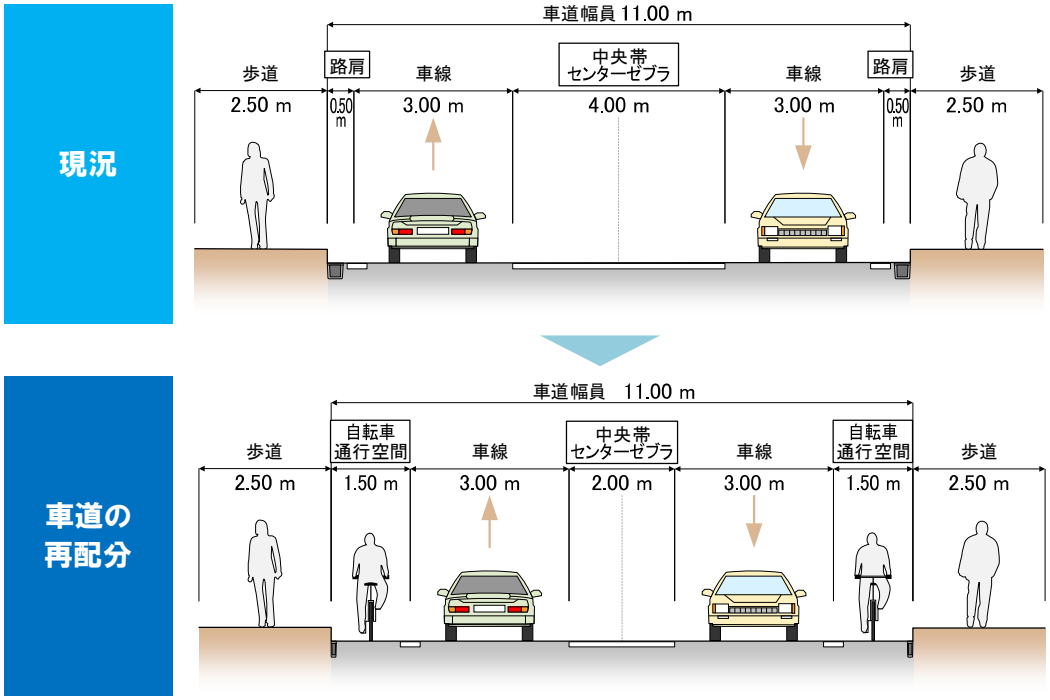


図 4- 7　基本的な整備形態（イメージ）

◆参考◆既存の道路空間の再配分による自転車通行空間の確保の例

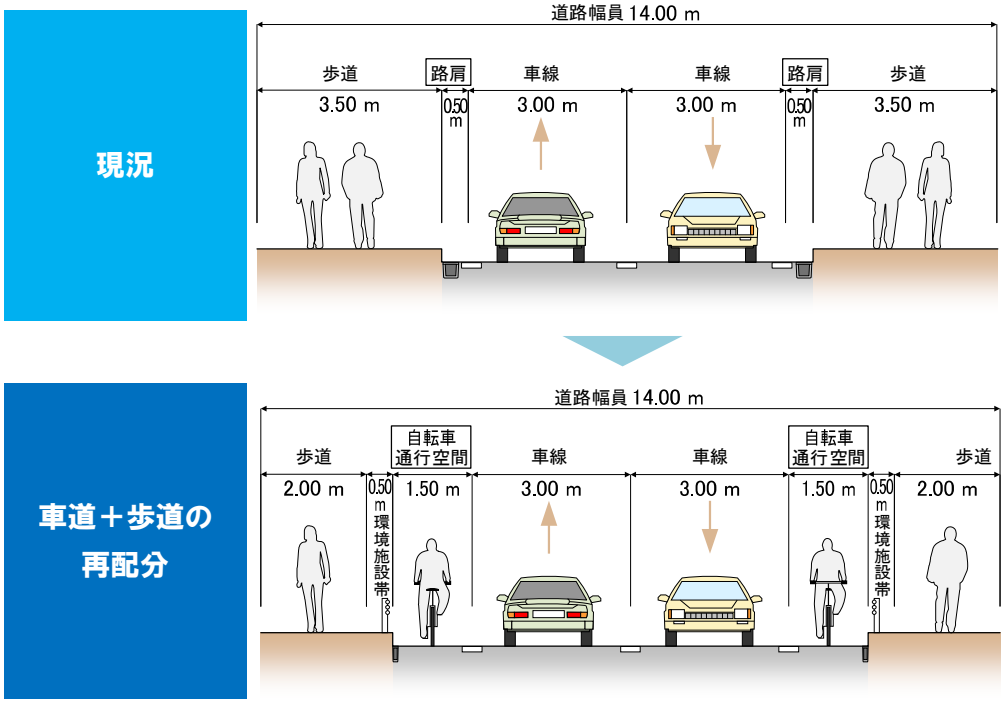
車線、路肩、センターゼブラ等の縮小による車道幅員の再配分や、歩道、植栽帯等の縮小による道路幅員の再配分によって、自転車通行空間の確保を検討します。

◆車道幅員の再配分（例）



※路肩については、道路構造令を参照し確保検討を行う。

◆道路幅員の再配分（例）



※路肩については、道路構造令を参照し確保検討を行う。

図 4- 8　既存道路空間の再配分のイメージ

（4）自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上

1）効果的・効率的な自転車通行空間の延伸

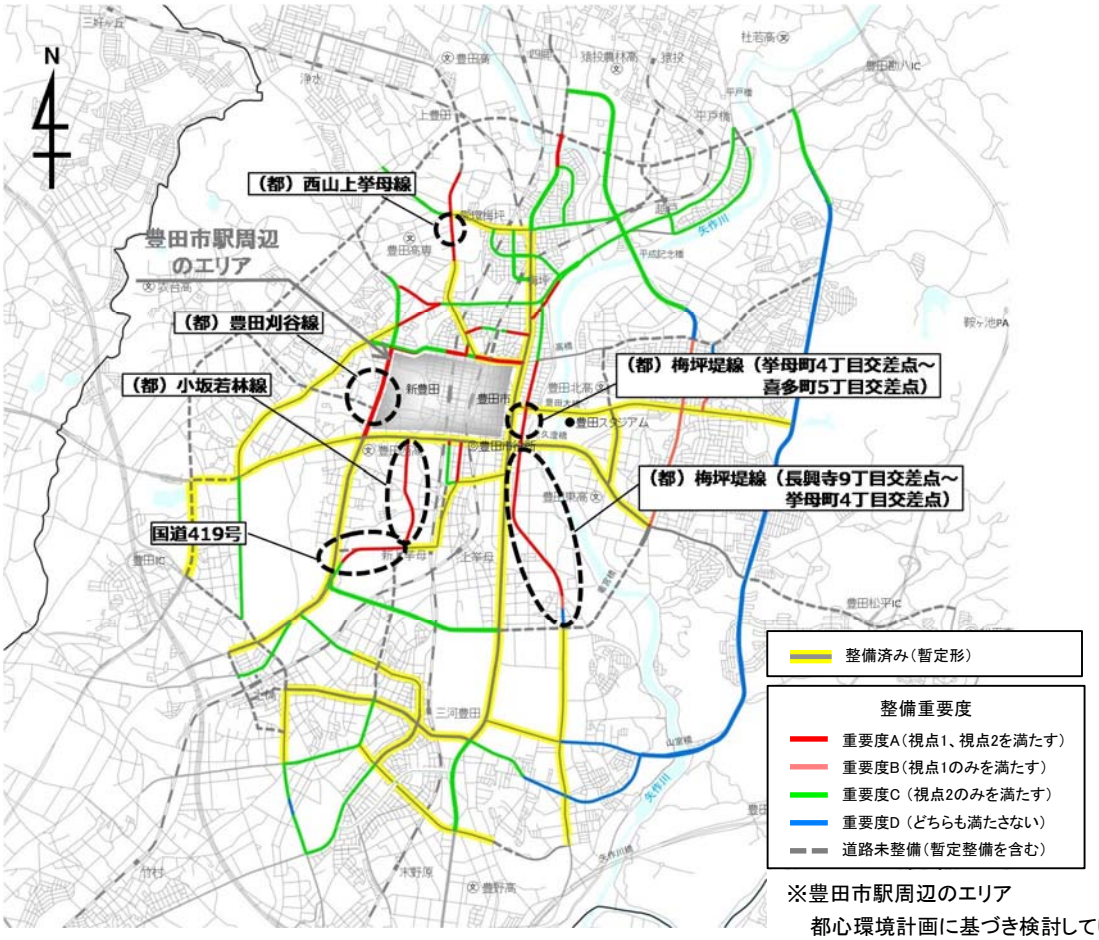
○「安全性の向上」「自転車利用の需要」の２つの視点から整備重要度を選定します。特に「安全性の向上」の視点では、高校生以下の自転車事故の割合が高いことから、高校周辺の路線に着目します。

○また、自転車ネットワークの早期形成を促進させるため、整備済路線との連続性の視点を考慮し、優先整備路線として下記の３路線を選定し、計画期間での整備を目指します。

2つの視点		整備重要度
視点１※1 安全性の向上	視点２※2 自転車利用の需要	
○	○	重要度Ａ：安全性の向上が必要であり、自転車利用の需要が高い区間
○	×	重要度Ｂ：安全性の向上が必要な区間
×	○	重要度Ｃ：自転車利用の需要が高い区間
×	×	重要度Ｄ：上記に当てはまらない区間

※1 自転車事故や事故発生リスクが高い路線 かつ 高校周辺の路線
※2 自転車の交通量が多い路線 または 駅の周辺の路線

視点３　整備済路線との連続性

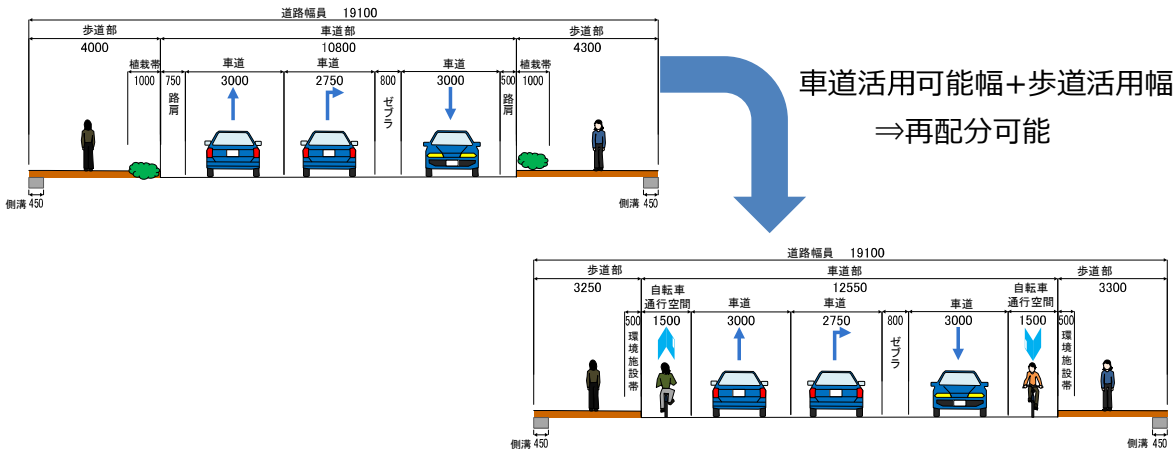


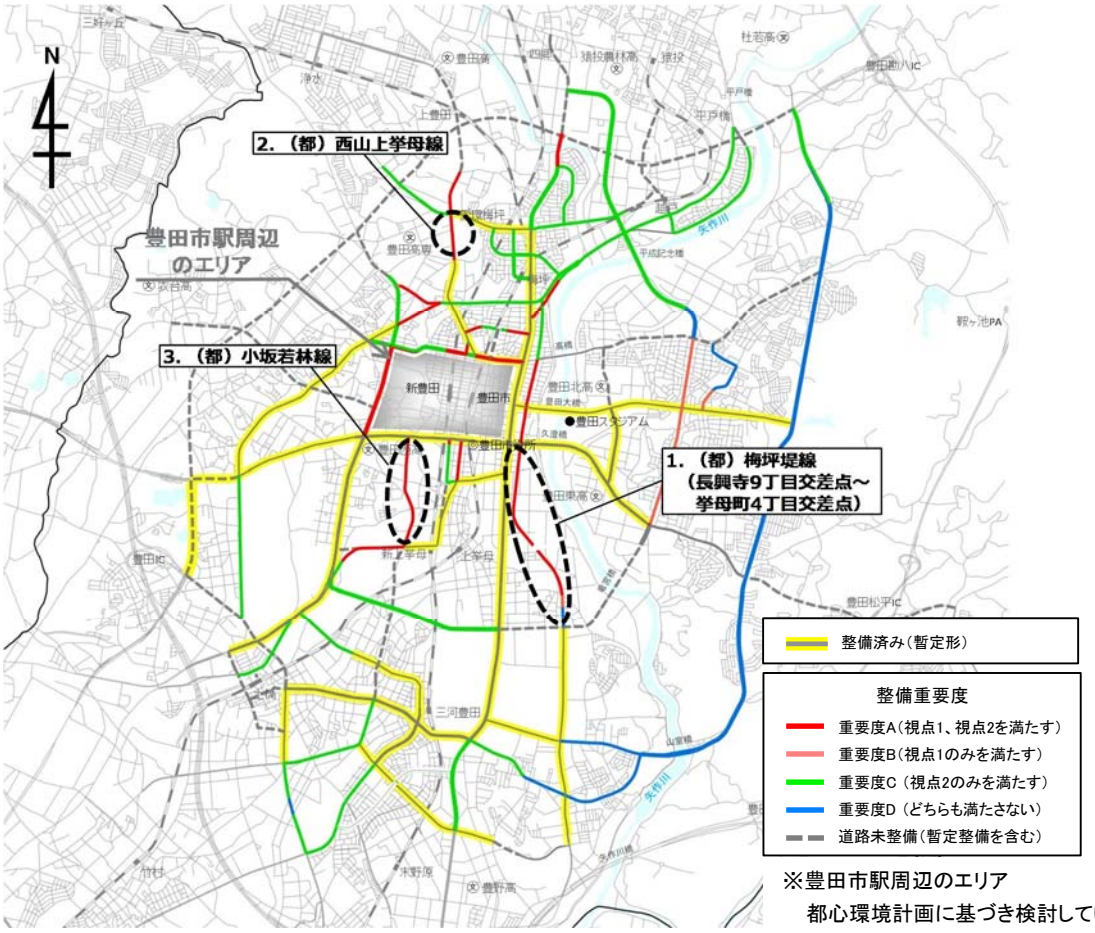
※豊田市駅周辺のエリア
都心環境計画に基づき検討していく

図 4- 9　整備重要度の考え方と優先的整備路線の選定フロー（1/2）

自転車通行空間の整備における早期実現性も考慮

例：（都）西山上挙母線（交差点付近）





※豊田市駅周辺のエリア
都心環境計画に基づき検討していく

	路線名	整備形態	延長（km）
1	（都）梅坪堤線(長興寺9丁目交差点～挙母町4丁目交差点)	自転車専用通行帯	2.25
2	（都）西山上挙母線	自転車専用通行帯	0.5
3	（都）小坂若林線	自転車専用通行帯	1.25
合計			約4.0

図 4- 10　整備重要度の考え方と優先的整備路線の選定フロー（2/2）

2）道路整備に合わせた自転車通行空間の確保

○道路の新設・改良と合わせ必要な道路幅員を確保し、完成形態を前提とした自転車通行空間の整備を行います。

① 基本となる考え方

・整備済みの都市計画道路等においては、道路幅員に余裕のある道路が少なく、新たに自転車通行空間の確保が難しい状況です。

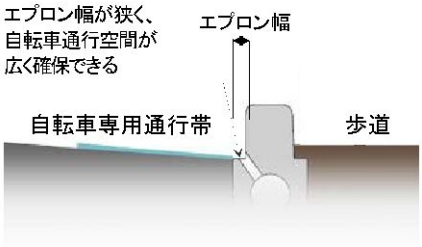
・そこで、自転車ネットワーク路線のうち、道路の新設・改良計画のある路線については、地域の実情等を踏まえ、道路整備に合わせ、完成形態での自転車通行空間を考慮した設計とします。
※事業の進捗状況により、これによい難い場合は、この限りではありません。

② 整備形態の選定

・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成２８年７月改定）」、「道路構造令（平成３１年４月改定）」、及び４-2（3）1）整備形態選定の考え方に基づき、自転車は「車両」であることを原則として選定します。

③ 留意事項

・自転車通行空間の車道端部の路面については、自転車の安全性・快適性を向上させるため、街渠はエプロン幅が狭く自転車通行空間を広く確保できるものや平坦性の高いもの、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したもの等を採用するよう努めます。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年７月）/国土交通省道路局　警視庁交通局

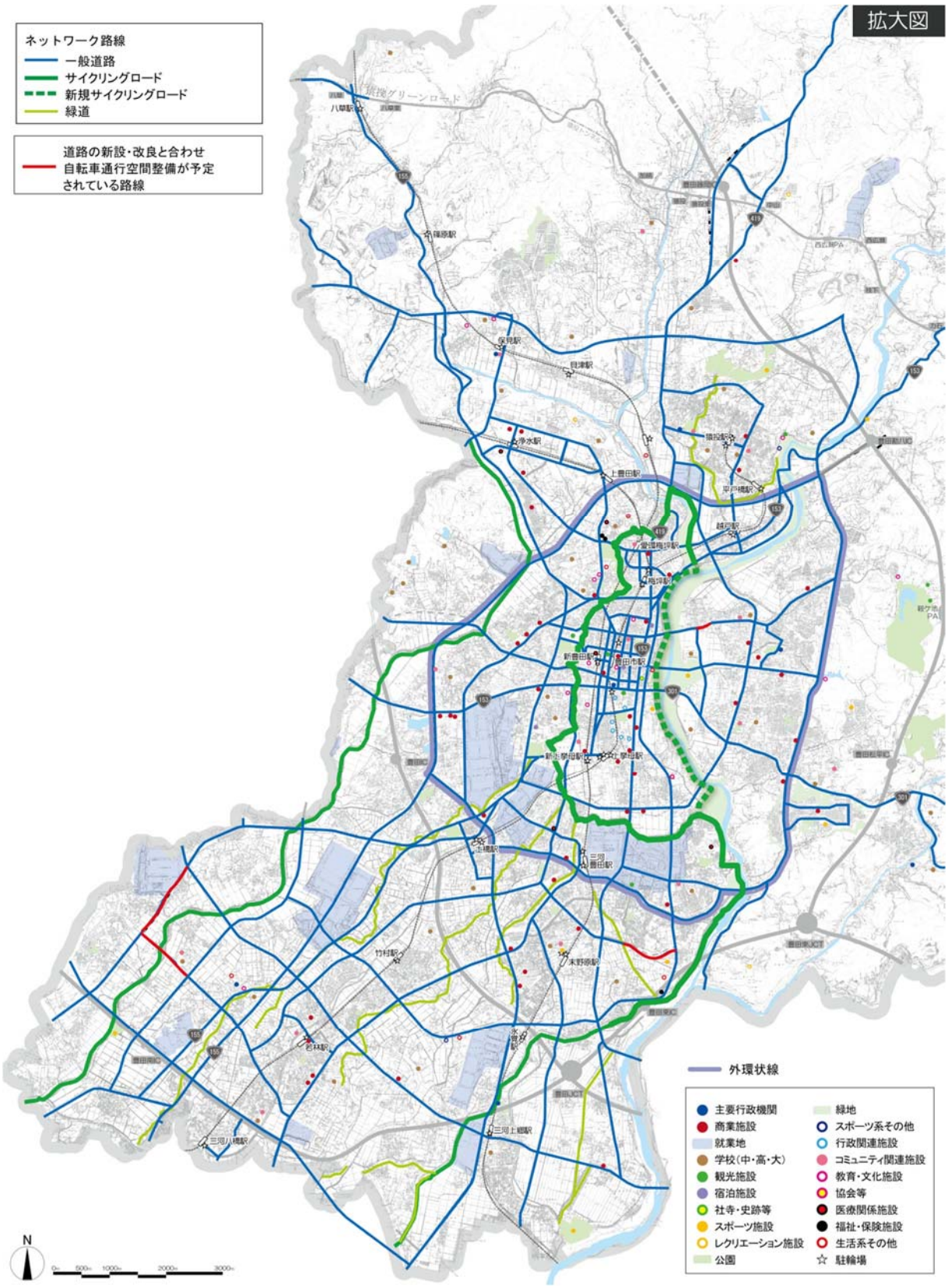
写真　4-1　街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例

格子形状でグレーチングを整備した事例（写真）

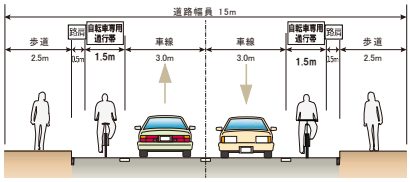
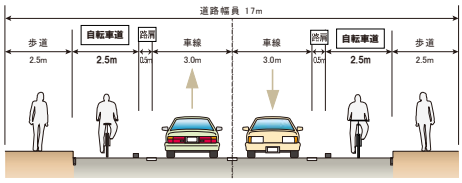
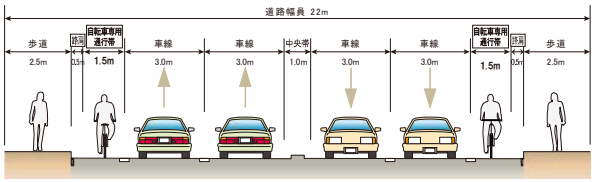
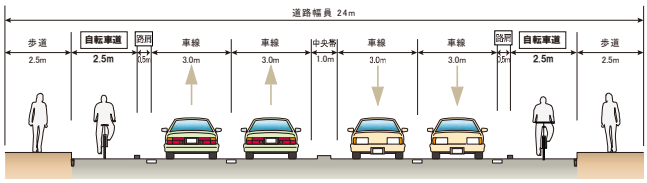
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年７月）/国土交通省道路局　警視庁交通局

写真　4-2　グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例

◆参考◆道路整備と合わせて自転車通行空間の整備を予定している路線



◆参考◆整備形態毎の道路幅員の例

車線数	道路幅員	単路部の整備形態	
2 車線	15m以上	自転車専用通行帯	
	17m以上	自転車道	
4 車線	22m以上	自転車専用通行帯	
	24m以上	自転車道	

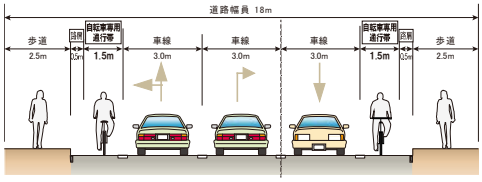
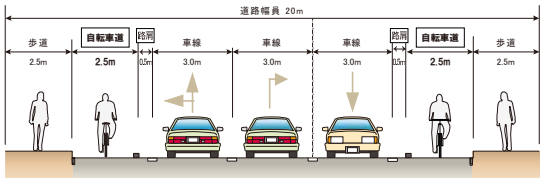
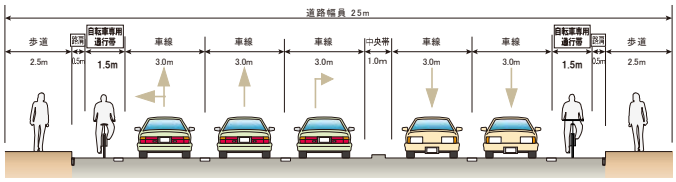
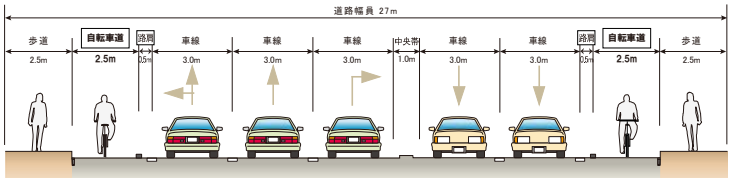
車線数	道路幅員	交差点部の整備形態	
2 車線	18m以上	自転車専用通行帯	
	20m以上	自転車道	
4 車線	25m以上	自転車専用通行帯	
	27m以上	自転車道	

図 4- 11　整備形態毎の必要な道路幅員

3）サイクリングロードの整備推進

① 新たなサイクリングロード整備検討

○豊田市矢作川河川環境活性化プランに基づき、矢作川高水敷（矢作緑地内）の利便性と回遊性を高めるサイクリングロードの整備検討を行います。その際、既存の豊田安城サイクリングロードとの接続検討等、広域的な周遊性も考慮します。

図 4- 12　整備検討箇所図

出典：豊田市矢作川河川環境活性化プラン（平成 28 年 6 月）/豊田市

図 4- 13　イメージ図

② 豊田安城サイクリングロードの走行環境整備検討

○自転車道の安全性や走行環境を向上させるための整備検討や、自転車道の連続性の確保を検討します。

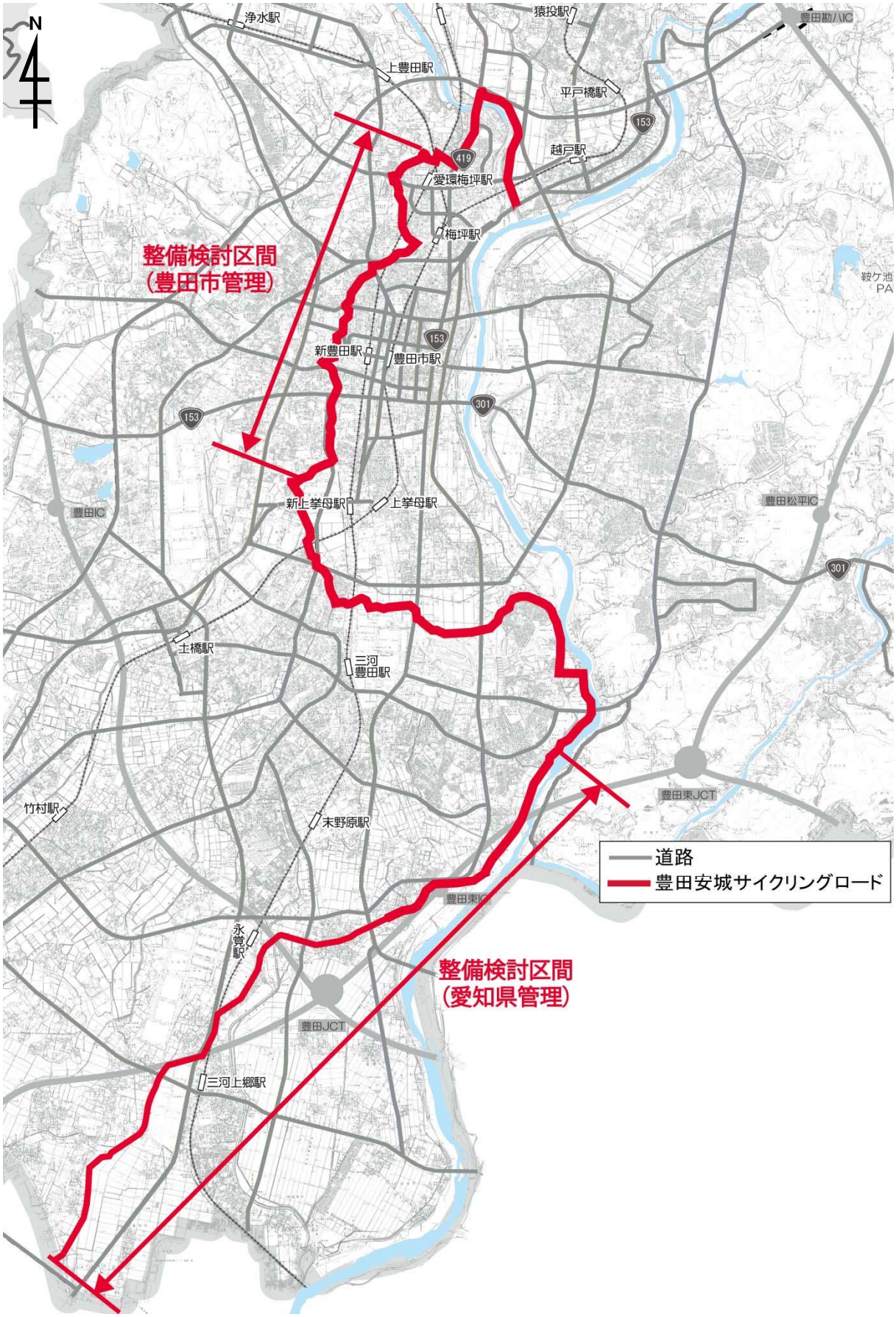


図 4- 14　豊田安城サイクリングロードの走行環境整備検討区間

◆参考◆豊田安城サイクリングロード

本市から安城市に至る 36.3km の大規模自転車道。本市内では、矢作川や枝下緑道沿いを走る豊かな緑と水のせせらぎが心地よいサイクリングコース。

出典：豊田安城サイクリングロードマップ/愛知県

（5）自転車通行空間の改善

1）整備後の課題や利用者の声をふまえた自転車通行空間の改善

○当初計画に基づき整備した路線について、利用者の声、利用状況等から、課題を整理し、更なる安全性、快適性の向上に向け、自転車通行空間の改善を図ります。

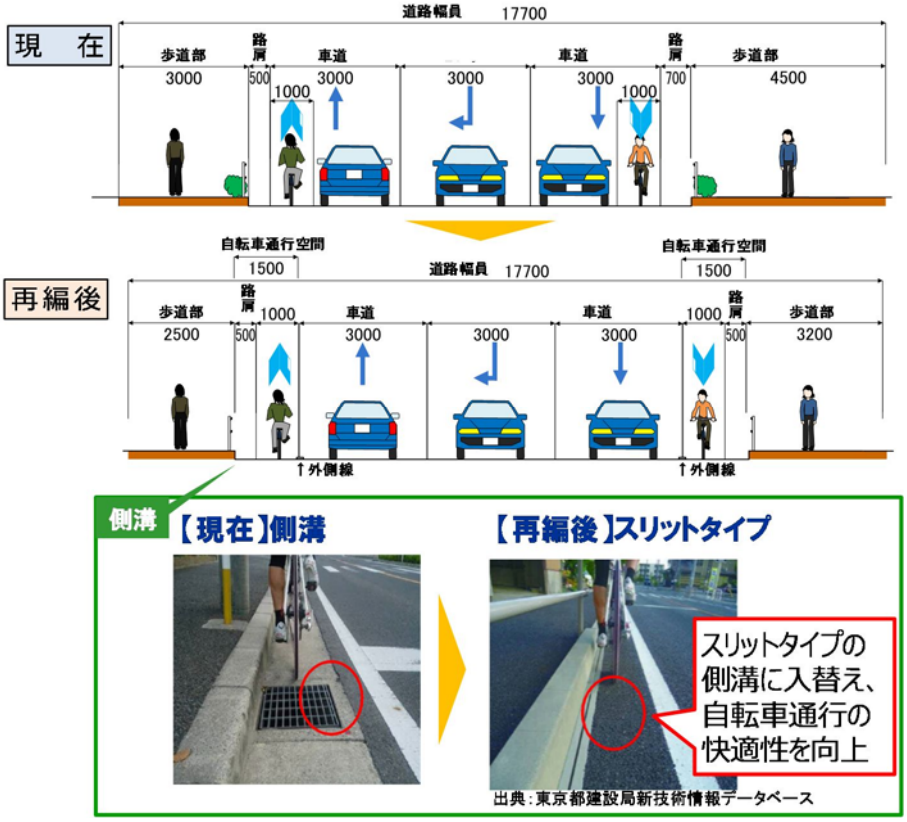


図 4- 15　快適性向上を目的とした自転車通行空間の改善イメージ

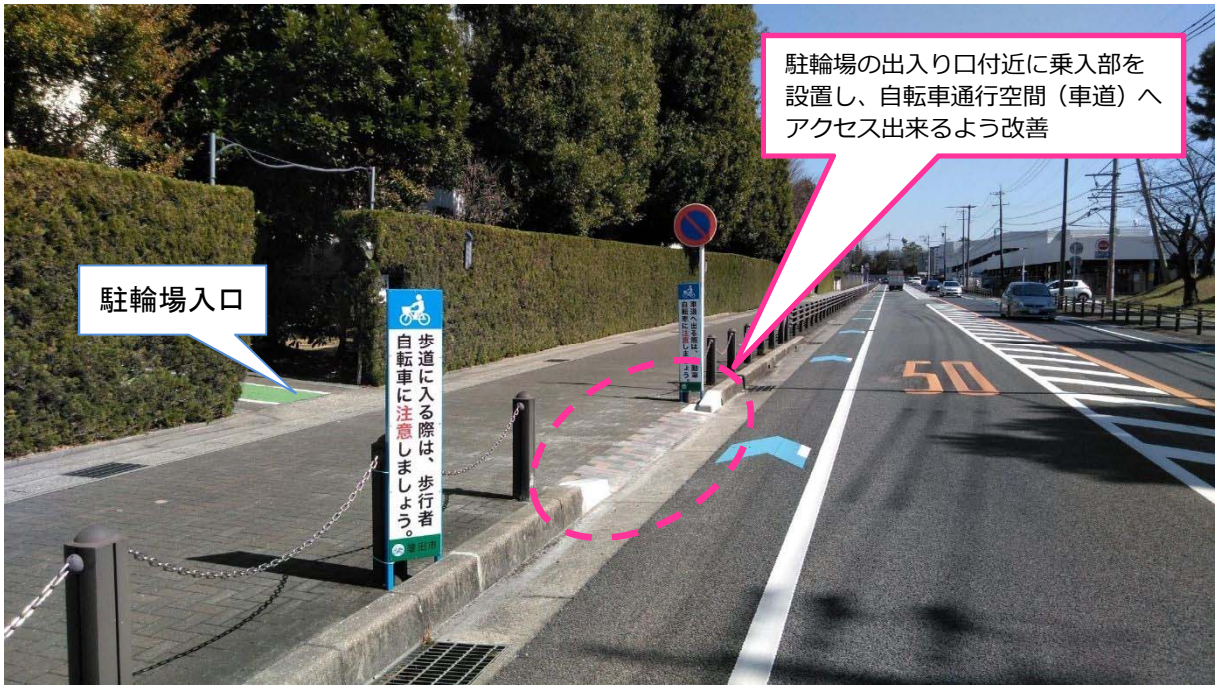


図 4- 16　利用促進を目的とした自転車通行空間の改善

4-3 意識づくり

～子どもから大人まで通行ルールの共通認識が持てる啓発・教育の充実～

企業、学校、警察等と連携した、効果的な意識啓発を行い、子どもから大人に至るまで、年代等に応じた段階的かつ体系的な安全教育の充実を図ります。

表 4-3 「Ⅱ. 意識づくり」の取組方針と取組内容

取り組むべき施策	具体的な措置
(1)自転車の交通ルール（自転車安全利用五則等）の普及啓発の強化	1)自転車利用者、ドライバーへの啓発活動 2)自転車の交通ルールの周知 3)自転車安全利用推進強化地区の指定
(2)子どもから大人まで段階的かつ体系的な安全教育の充実	1)交通安全学習センター施設内及び出張による交通安全講習の実施
(3)自転車利用者の安全･安心に向けた取組の促進	1)自転車保険加入の促進 2)ヘルメット着用の促進及び自転車の点検・整備の促進

（1）自転車の交通ルール（自転車安全利用五則等）の普及啓発の強化

啓発・教育のポイント

○自転車・自動車双方に呼びかけ、自転車の通行ルールについて理解を深める
○自転車利用のターゲット層である高校生・通勤利用者を重点に啓発を行う
○自転車安全利用の推進強化地区に指定されたエリアにおいて、重点的に啓発を実施する

1）自転車利用者、ドライバーへの啓発活動

以下のような啓発活動の実施を予定しています。
○警察と連携した指導・啓発活動を実施します。
○自転車通学者・通勤者への啓発活動を実施します（写真 4-3）。
○高校における自転車安全利用講習を実施します。
○自転車通行空間のモデル走行による利用方法を周知します（写真 4-4）。
○店舗や各種イベント時において、安全利用の啓発活動を実施します。

写真 4-3 啓発活動の様子

写真 4-4 B-FORCE（愛知県警）による モデル走行

2）自転車の交通ルールの周知

○自転車の交通ルールをわかりやすく伝える、自転車安全利用に関するリーフレット類の作成・配布を実施します。

図 4- 17　自転車利用に関する交通ルールを掲載した各種チラシ・リーフレット

3）自転車安全利用推進強化地区の指定

○自転車安全利用推進強化地区は、自転車事故が多い、自転車の交通量が多い地区等を想定しており、中学校地区単位で指定を行い、重点的な啓発を実施します。

図 4- 18　中学校区別図

写真　4-5　啓発活動の様子

（2）子どもから大人まで段階的かつ体系的な安全教育の充実

啓発・教育のポイント

〇活動範囲が広がる段階ごとに、正しい自転車利用教育を行うことで、教育効果の継続を図る

1）交通安全学習センター施設内及び出張による交通安全講習の実施

〇小学校４年生の施設内講習、中学校１年生及び高校１年生の出張講習において、自転車の交通ルールや安全利用のための知識についての啓発・教育を実施します。

〇交通安全学習センター内の自転車通行空間を活用した施設講習を実施します。

写真　4-6　交通安全学習センター施設内講習の様子

写真　4-7　センター施設内に設置された自転車通行空間

（3）自転車利用者の安全・安心に向けた取組の促進

啓発・教育のポイント

○自転車が加害者になりうることを、啓発活動を通じて喚起する
○自転車利用者自身だけでなく、相手方の身も守る意識を醸成する

1）自転車保険加入の促進

○自転車保険加入促進チラシを活用した意識啓発を促進します。
○関係団体や教育機関、事業者、自転車小売事業者等を通じて、保険加入の必要性についての啓発を実施します。
○様々な場面において、加入状況の確認及び未加入者に対して、積極的な情報提供を実施します。

令和元年度 保険加入率	小学校　21.1% 中学校　30.0% 高　校　38.3%

※県立高校の PTA 連合会、小中学校 PTA 連絡協議会が案内している「総合保障制度」による加入率。個別に加入しているものについては、未把握。

2）ヘルメット着用の促進及び自転車の点検・整備の促進

○各講習機会や、自転車の購入機会を通じて、ヘルメット着用、自転車点検の重要性の啓発を促進します。
○自らの命や自転車を守るために、日常的な点検整備及び盗難防止措置の推奨を図ります。

4-4 仕組みづくり

～自動車から自転車への転換を促し、楽しく自転車を利用できる取組の推進～

豊田エコ交通をすすめる会との連携により自転車の有用性や楽しさ等を PR し、自転車の利用促進を図ります。

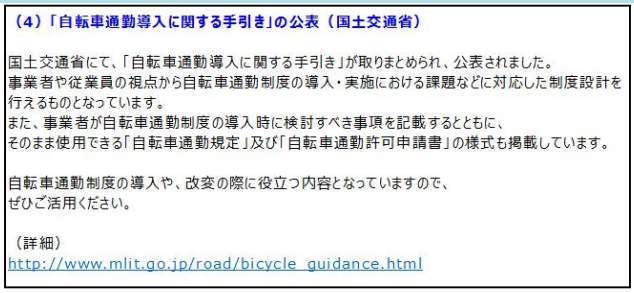
表 4-4 「Ⅲ．仕組みづくり」の取組方針と取組内容

取り組むべき施策	具体的な措置
(1)クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進	1)市内企業等との連携による企業へのＰＲ及び市民へのモビリティマネジメントによるＰＲ策の実施
(2)サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の充実	1)公共交通と連携したおすすめポタリングコースのＰＲ及び自転車イベントの支援 2)サイクリングロードの整備推進（再掲-空間づくり）
(3)良好な駐輪環境の確保	1)市営駐輪場の設置・指定管理による管理 2)自転車等放置禁止区域内等の放置自転車等の撤去及び返還・処分 3)駐輪場利用及び自転車等放置禁止区域の周知徹底

（1）クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進

1）市内企業等との連携による企業へのＰＲ及び市民へのモビリティマネジメントによるＰＲ策の実施

○豊田エコ交通をすすめる会の会員へ、自転車関連ニュースや健康や移動に関するコストに着目した取組等、エコ交通に関するニュースの配信を行います。


（4）「自転車通勤導入に関する手引き」の公表（国土交通省）

国土交通省にて、「自転車通勤導入に関する手引き」が取りまとめられ、公表されました。
事業者や従業員の視点から自転車通勤制度の導入・実施における課題などに対応した制度設計を行えるものとなっています。
また、事業者が自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項を記載するとともに、
そのまま使用できる「自転車通勤規定」及び「自転車通勤許可申請書」の様式も掲載しています。

自転車通勤制度の導入や、改変の際に役立つ内容となっていますので、
ぜひご活用ください。

（詳細）
http://www.mlit.go.jp/road/bicycle_guidance.html

図 4- 19 エコ交通メールニュース配信

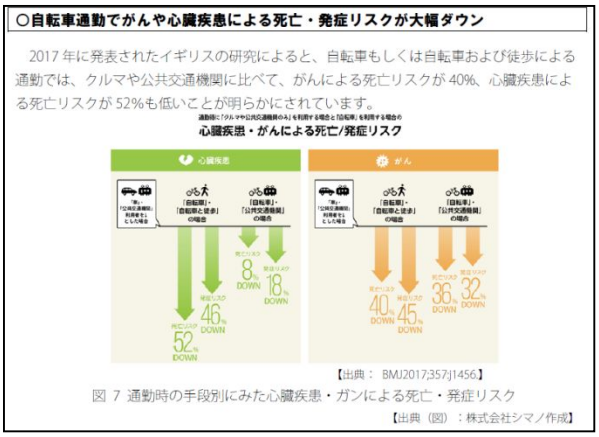


図 4- 20 【参考】自転車通勤導入に関する手引き

○自動車から自転車等への転換を促進するため、とよた SDG s ポイント※制度の活用を検討します。

※とよたSDG s ポイント：
食品ロス削減やエネルギー削減につながる行動、健康増進につながる行動などSDG s に関連する分野においてポイントを発行することで、市民のみなさまのSDG s に対する理解の向上と行動の促進を目指しています。
自動車の利用を控え、自転車の利活用を促進することは、二酸化炭素の削減や健康増進等につながります。

図 4- 21　とよた SDG s ポイント制度の活用

◆参考◆ＳＤＧｓ未来都市とよた

本市は、平成 30 年 6 月 15 日、内閣府より持続可能な開発目標（SDGs エス ディ ジーズ）達成に向けた取組を先導的に進めていく自治体「SDGs 未来都市」として選定をされました。環境モデル都市として培った経験・知見を生かしながら、地域課題の解決の加速化を図り、持続可能なまちづくりに向けた取組を進めていきます。

SDGs とは、平成 27 年の「国連持続可能な開発サミット」において正式に採択された国際的な開発目標のことです。貧困の撲滅や気候変動対策といった、世界の国々が解決すべき課題に関する 17 の目標と 169 のターゲットがあります。

出典：SDG s 未来都市とよた/豊田市

SDGs（エス ディ ジーズ：持続可能な開発目標）/国連広報センター

（2）サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の充実

1）公共交通と連携したおすすめポタリングコースのＰＲ及び自転車イベントの支援

○公共交通と連携し、自転車を利用しやすくなる取組を実施します。

図 4- 22　旅ポタ PR マップ

○おいでんバスへの自転車積載用ラック設置について検討し、サイクルツーリズムを推進します。

出典：厚木市ＨＰ

写真　4-8　導入事例

○サイクリングコースを新たに整備し、観光誘客等を目指す民間団体が実施する自転車イベントを支援します。

出典：ＯＰＥＮ　ＩＮＡＢＵ実行委員会から提供

写真　4-9　自転車イベントイメージ

（3）良好な駐輪環境の確保

1）市営駐輪場の設置・指定管理による管理

○駅周辺の再整備に伴い、適正な駐輪台数が確保されるよう、整備を進めます。
○指定管理者による管理運営を実施し、良好な駐輪環境の確保と利用者の利便性の向上を図ります。

写真　4-10　駐輪場

2）自転車等放置禁止区域内等の放置自転車等の撤去及び返還・処分

○中心市街地内鉄道駅周辺の、自転車等放置禁止区域内の放置自転車等は撤去し、都市の環境維持に努めます。
○市営駐輪場の駐輪環境維持のため、駐輪場内の放置自転車等は調査から一定期間経過後に撤去します。
○撤去後一定期間引き取りがなかった自転車について、再利用可能な自転車はリサイクル自転車取扱い業者に売却し、資源の有効活用に努め、その他の自転車等は廃棄処分等を行います。

写真　4-11　リサイクル自転車

3）駐輪場利用及び自転車等放置禁止区域の周知徹底

○中心市街地内鉄道駅周辺の駐輪場の設置箇所や、自転車等放置禁止区域に関するチラシ等を、市内全高校新１年生に配布します。

写真　4-12　高校における啓発活動の様子

図 4- 23　啓発ツール

4-5 取組体制について

本計画の取組体制は、豊田市、国土交通省、愛知県、愛知県警察ですが、計画に基づく取組をより効果的なものとするため、市民、企業、自治区、学校、交通事業者等と連携・協力し、取組を実施していく体制を図り、令和２年度～令和６年度の５か年で、着実に進めていきます。

表 4-5 取組体制一覧

	目標		取り組むべき施策	取組体制
豊田市自転車活用推進計画	**Ⅰ．空間づくり** ～自転車ネットワーク路線の質の向上～	▶	(1)自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上 (2)自転車通行空間の改善	・国土交通省 ・愛知県 ・愛知県警察 ・豊田市(土木課、建設企画課、河川課　等)
	Ⅱ．意識づくり ～子どもから大人まで通行ルールの共通認識が持てる啓発・教育の充実～	▶	(1)自転車の交通ルール（自転車安全利用五則等）の普及啓発の強化	・豊田市（交通安全防犯課、学校教育課） ・愛知県警察 ・企業 ・学校　等
			(2)子どもから大人まで段階的かつ体系的な安全教育の充実	・豊田市（交通安全防犯課、学校教育課） ・学校　等
			(3)自転車利用者の安全・安心に向けた取組の促進	・豊田市（交通安全防犯課、学校教育課） ・愛知県警察
	Ⅲ．仕組みづくり ～自動車から自転車への転換を促し、楽しく自転車を利用できる取組の推進～	▶	(1)クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進	・豊田市（交通政策課、環境政策課） ・企業、市民
			(2)サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の充実	・豊田市（交通政策課、稲武支所） ・ツーリズムとよた　等
			(3)良好な駐輪環境の確保	・豊田市（交通安全防犯課） ・交通事業者 ・学校　等

第５章　　計画推進に向けた体制及びフォローアップ

5-1 計画の推進体制

本計画の推進は、学識経験者、警察、民間企業、行政、学校、道路利用者、交通事業者で組織する「（仮称）豊田市自転車活用推進会議」が中心となり、一定期間ごとに取組の進捗状況や目標指標のモニタリング等により、効果・課題等を把握していきます。

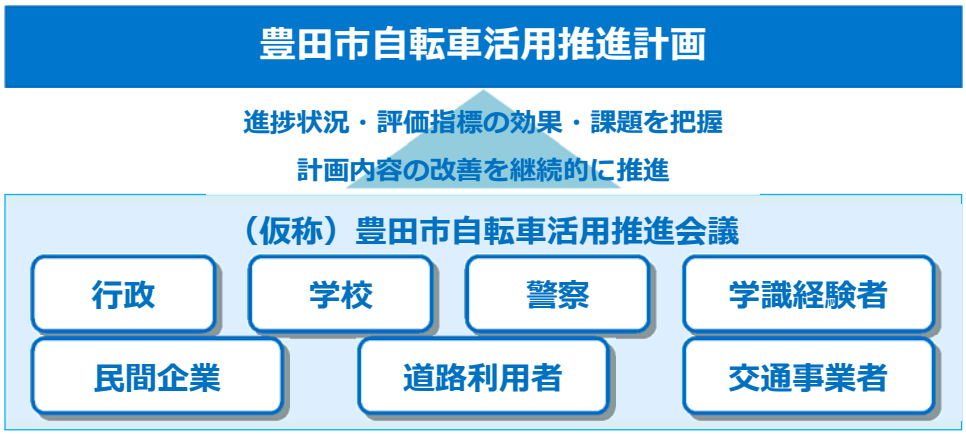


図 5- 1　計画の推進体制

5-2 計画のフォローアップ

本計画を推進し、見直し等の対応を図るためには、取組をしっかりと行った上で、その結果について検証し、目的が達成されるよう、継続的に改善を行っていく必要があります。

そのため、ＰＤＣＡサイクルを実践し、（仮称）豊田市自転車活用推進会議によって、確実に進捗管理を行い、継続的な計画の推進を図ります。

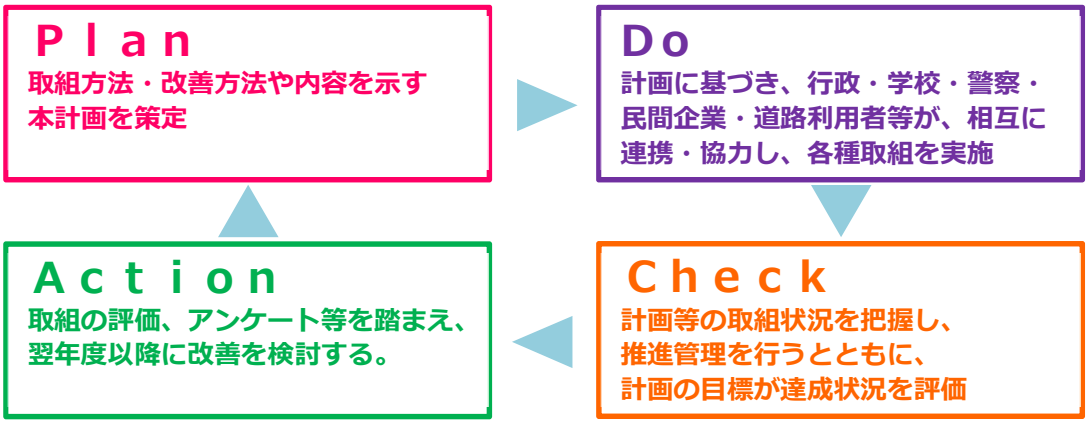


図 5- 2　ＰＤＣＡサイクル

5-3 目標指標の設定

本計画の進捗を確認するため、目標指標を下表のとおりに設定します。

継続的に目標指標をモニタリングし、（仮称）豊田市自転車活用推進会議により本計画の見直しを行います。

表 5-1　目標指標の設定

目標指標名	現状値	目標値
①自転車の交通事故死傷者数	281 人 （平成 28～30 年平均）	約 2 割削減 （220 人）
②外出する際、自転車を利用できる市民の割合	30.4% （平成 30 年）	現状維持
③市民意識調査による「歩行者や自転車利用者にとって安全で快適な道路が整っているまち」として満足する市民の割合	23.8% （平成 28 年）	約 3%上昇 （27%）
④自転車損害賠償保険加入率	令和 2 年度実施予定 アンケート調査 結果値	向上
⑤放置自転車撤去台数	1,896 台 （平成 28～30 年平均）	約 2 割削減 （1,600 台）

※目標指標のほか、取組の効果を的確に把握するため、整備路線での交通事故件数や、令和 2 年度実施の国勢調査結果等、個別に成果指標を設定し、取組の評価・見直しを行いながら進めます。

各措置と目標指標の関連性は以下の通りです。

表 5-2　各措置と目標指標の関連性

目標	取り組むべき施策	具体的な措置	目標指標				
			① 自転車事故死傷者数	② 外出時自転車利用可能な市民の割合	③ 満足度(歩行者・自転車に対する安全快適度)	④ 自転車損害賠償保険加入率	⑤ 放置自転車撤去台数
Ⅰ．空間づくり ～自転車ネットワーク路線の質の向上～	**(1)自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上**	1)効果的・効率的な自転車通行空間の延伸	○	○	○		
		2)道路整備に合わせた自転車通行空間の確保	○	○	○		
		3)サイクリングロードの整備推進		○	○		
	(2)自転車通行空間の改善	1)整備後の課題や利用者の声をふまえた自転車通行空間の改善	○	○	○		
Ⅱ．意識づくり ～子どもから大人まで通行ルールの共通認識が持てる啓発・教育の充実～	**(1)自転車の交通ルール（自転車安全利用五則等）の普及啓発の強化**	1)自転車利用者、ドライバーへの啓発活動	○		○		
		2)自転車の交通ルールの周知	○		○		
		3)自転車安全利用推進強化地区の指定	○		○		
	(2)子どもから大人まで段階的かつ体系的な安全教育の充実	1)交通安全学習センター施設内及び出張による交通安全講習の実施	○		○		
	(3)自転車利用者の安全・安心に向けた取組の促進	1)自転車保険加入の促進	○			○	
		2)ヘルメット着用の促進及び自転車の点検・整備の促進	○				
Ⅲ．仕組みづくり ～自動車から自転車への転換を促し、楽しく自転車を利用できる取組の推進～	**(1)クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進**	1)市内企業等との連携による企業へのＰＲ及び市民へのモビリティマネジメントによるＰＲ策の実施		○	○		
	(2)サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の充実	1)公共交通と連携したおすすめポタリングコースのＰＲ及び自転車イベントの支援		○			
		2)サイクリングロードの整備推進（再掲-空間づくり）		○	○		
	(3)良好な駐輪環境の確保	1)市営駐輪場の設置・指定管理による管理					○
		2)自転車等放置禁止区域内等の放置自転車等の撤去及び返還・処分			○		○
		3)駐輪場利用及び自転車等放置禁止区域の周知徹底			○		○

参考資料

参考資料-1　これまでの経緯

年月日	会議等	会議の内容
平成 27 年 5 月	豊田市自転車利用環境整備計画公表	
平成 27 年 11 月 4 日	平成 27 年度　第 1 回 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・各施策の目標と取組内容
平成 28 年 9 月 13 日	豊田市内直轄国道自転車通行空間整備検討会	・国道 153 号、国道 155 号自転車通行空間整備（案）
平成 28 年 10 月 4 日	平成 28 年度　第 1 回 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・とよた快適自転車プランの変更 ・これまでの取組状況と今後の取組予定
平成 29 年 3 月	豊田市自転車利用環境整備計画改定公表	
平成 30 年 10 月 3 日	平成 30 年度　第 1 回 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・計画の概要とこれまでの経緯を説明 ・各施策の評価と今後の方策を協議 ・とよた快適自転車プランの評価を協議 ・今後の予定を協議
平成 31 年 3 月 15 日	平成 30 年度　第 2 回 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・国の自転車活用推進計画を説明 ・豊田市の現状と課題及び基本方針案の協議 ・自転車通行空間整備路線の改善に向けた取組の協議
令和元年 10 月 1 日	令和元年度　第 1 回 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・(仮称)豊田市自転車活用推進計画(骨子案)の協議 ・(仮称)自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例制定についての協議
令和 2 年 1 月 22 日	令和元年度　第 2 回 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・豊田市自転車活用推進計画(素案)についての協議
令和 2 年 9 月 1 日～ 令和 2 年 9 月 30 日	パブリックコメント	意見提出 187 通 意見数 254 件
令和 2 年 12 月	豊田市自転車活用推進計画公表	

参考資料-2　豊田市自転車利用環境整備推進会議　規約・名簿

豊田市自転車利用環境整備推進会議規約

（目的）

第１条　「豊田市自転車利用環境整備推進会議」（以下「推進会議」という。）は、「豊田市自転車利用環境整備計画」（以下「計画」という。）の進捗状況や評価指標における効果等を把握し、計画内容の改善や施策の重点化を図りながら、継続的に計画を推進する。

また、豊田市の更なる自転車の活用推進に向け、地方版自転車活用推進計画の検討を行う。

（検討内容）

第２条　推進会議は、下記の内容について検討を行う。

（１）計画の推進に関すること。

（２）自転車利用環境整備の実施、評価に関すること。

（３）地方版自転車活用推進計画の検討に関すること。

（４）その他自転車施策に関すること。

（組織）

第３条　推進会議は、別表に掲げる委員で構成するものとする。

２　推進会議には会長を置くものとし、会長は豊田市建設部長をもって充てる。

３　推進会議には議長を置くものとし、議長は委員の中から会長が指名する。

４　会長は、推進会議を代表し、会務を総理する。

５　議長は、推進会議の運営を総括する。

（検討会議の開催）

第４条　推進会議は、必要に応じて会長が委員を招集し開催する。

（事務局）

第５条　事務局は、豊田市建設部建設企画課に置く。

２　事務局は、次の事務を行う。

（１）推進会議の開催に関すること。

（２）推進会議の記録に関すること。

（３）その他推進会議の運営に必要な事務に関すること。

（委任）

第６条　この規約に定めのない事項は、推進会議で協議することとする。

付　則

この規約は、平成２７年１１月　４日から施行する。
この規約は、平成２８年１０月　４日から施行する。
この規約は、平成２９年１０月　３日から施行する。
この規約は、平成３０年１０月　３日から施行する。
この規約は、平成３１年　３月１５日から施行する。
この規約は、令和元年　１０月１日から施行する。
この規約は、令和２年　１月２２日から施行する。

別表（第３条関係）

豊田市自転車利用環境整備推進会議　委員名簿

所　　属	備 考
大同大学　工学部建築学科土木・環境専攻 教授　嶋田　喜昭	学識経験者
公益財団法人　豊田都市交通研究所	研究者
NPO 法人　市民・自転車フォーラム	道路利用者
社団法人愛知県トラック協会　豊田部会	交通事業者
名鉄バス株式会社　豊田営業所	交通事業者
豊栄交通株式会社	交通事業者
愛知県タクシー協会　豊田支部	交通事業者
豊田商工会議所　女性会	道路利用者
トヨタ自動車株式会社	企業代表
県立高等学校西三河北地区校長会 愛知県立豊田工業高等学校	学校関係者
豊田市交通安全学習センター	安全教育事業者
（一社）ツーリズムとよた	観光関係者
国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所	道路管理者
愛知県警察　豊田警察署　交通課	警察機関
愛知県豊田加茂建設事務所　道路整備課	道路管理者
愛知県豊田加茂建設事務所　維持管理課	道路管理者
豊田市教育委員会　教育部学校教育課	学校関係者
豊田市　地域振興部	意識づくり担当
豊田市　都市整備部	仕組みづくり担当
豊田市　建設部	空間づくり担当

参考資料-3　市民意見募集の結果

「(仮) 豊田市自転車活用推進計画案」に対する市民意見募集の結果

１意見募集期間

令和２年９月１日～令和２年９月３０日まで

２意見数　　１８７通　　２５４件
（メール　５通、ＦＡＸ　１通、Ｅモニター　１８１通）

３意見の内訳（２５４件）

（１）計画・自転車利用の全般に関すること	：	１１件
（２）空間づくりに関すること	：	８３件
（３）意識づくりに関すること	：	８１件
（４）仕組みづくりに関すること	：	３５件
（５）その他のこと	：	４件
（６）感想等	：	４０件

豊田市自転車活用推進計画
令和２年 12 月

豊田市建設部建設企画課
電話　0565－34－6682
FAX　0565－31－3540