



とよた快適自転車プラン

～豊田市自転車活用推進計画～



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 計画改訂の背景と目的	2
1-3 計画区域	2
1-4 計画期間	2
1-5 本計画の位置づけ	3
第2章 自転車を取り巻く動向	4
2-1 全国における自転車に関する動き	4
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	15
2-3 豊田市における自転車の利用状況	17
2-4 豊田市における自転車の交通事故状況	25
2-5 豊田市における自転車に関する取組と評価	34
2-6 当初計画の評価のまとめ	52
第3章 基本方針	53
3-1 目指す姿と目標	53
3-2 目標の実現に向けた施策	54
第4章 実施計画	57
4-1 具体的な措置	57
4-2 空間づくり ～自転車ネットワーク路線の質の向上～	58
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～	76
4-4 仕組みづくり ～クルマ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～	81

4-5 取組体制について	90
第5章 計画推進に向けた体制及びフォローアップ	91
5-1 計画の推進体制	91
5-2 計画のフォローアップ	91
5-3 目標指標の設定	92
参考資料	94
参考資料-1 これまでの経緯	94
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	96
参考資料-3 市民意見募集の結果	99

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き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います。

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」を令和2年に策定しました。

1-2 計画改訂の背景と目的

平成24年に国および警察庁により策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドライン）が、第2次自転車活用推進計画の閣議決定等を踏まえて令和6年6月に改定されました。この改定に伴い、現行の豊田市自転車活用推進計画を改訂するものです。

改訂にあたっては、計画策定時（令和2年）と現在を比較して自転車関連の事故件数削減の目標を達成していることや、自転車利用状況等にも大きな変化がないことを踏まえて、現行計画の方向性を引き継ぐこととします。

また現行の国および県の自転車活用推進計画の計画期間はそれぞれ令和7年度、令和8年度までとなっており、国および県の次期計画の内容を踏まえた次期豊田市自転車活用推進計画を策定するため、令和9年度まで計画期間を延長します。

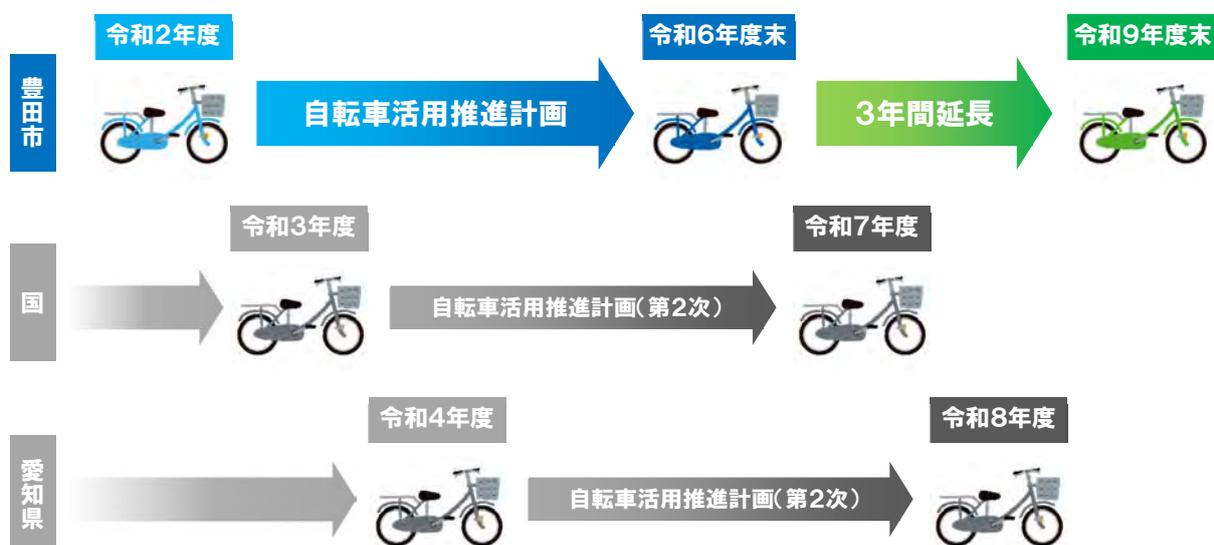
今後は、改訂した豊田市自転車活用推進計画に基づき、国、県、警察をはじめ、市民、企業、学校、交通事業者等と連携・協力して、効果的・効率的に施策を推進していきます。

1-3 計画区域

計画の対象区域は、市内全域とします。

1-4 計画期間

計画期間（令和2年度～令和6年度末まで）を3年間延長し、令和9年度末までとします。



1-5 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。

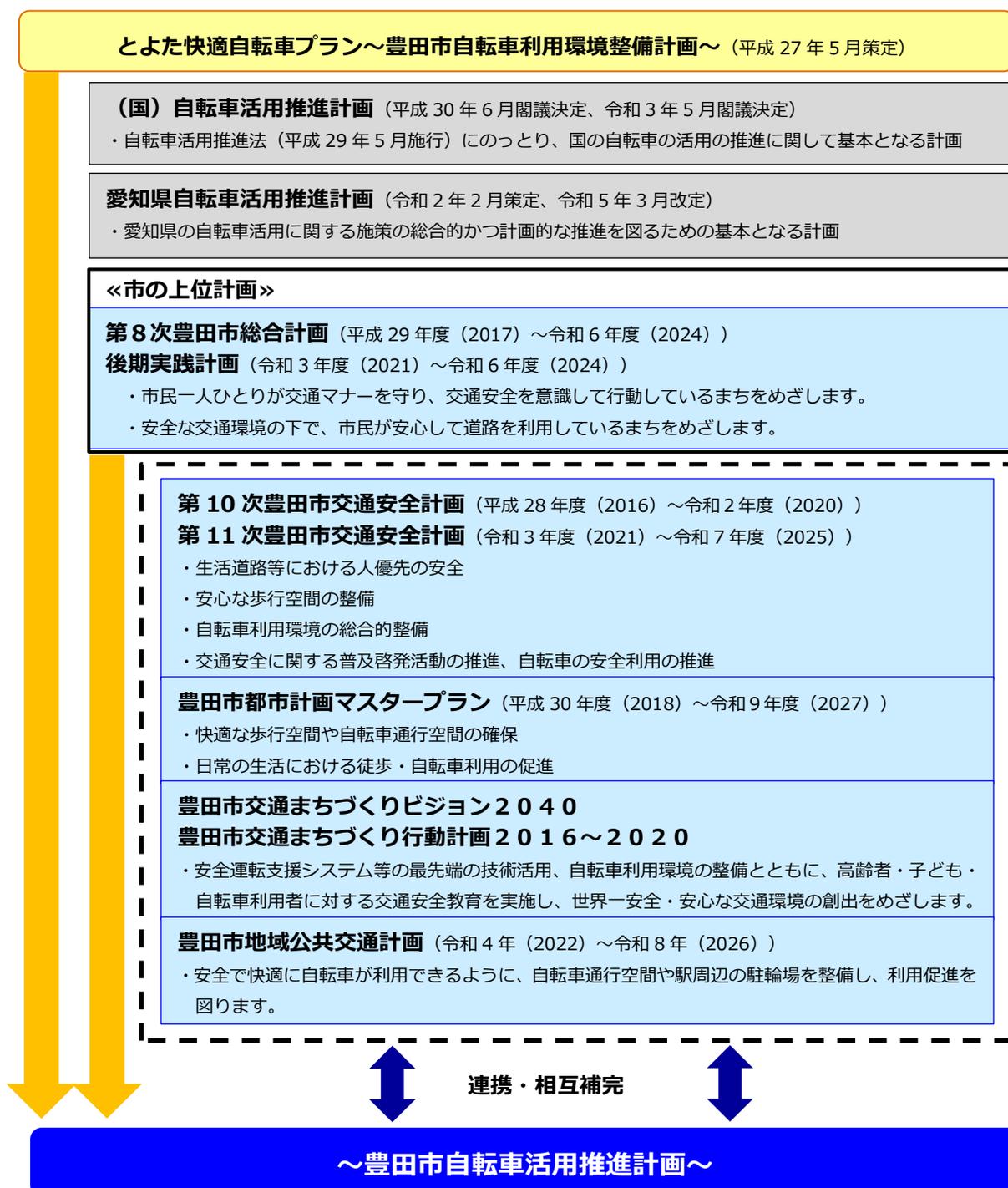


図 1-1 豊田市自転車活用推進計画の位置付け

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 (1/2)

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


 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

表 2-2 自転車に関する取組の動き (2/2)

年次	法制度等の変化及び主な内容
令和元年度	<ul style="list-style-type: none"> 平成 31 年 4 月、道路構造令の一部改正 (「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」の策定
令和 2 年度	<ul style="list-style-type: none"> 令和 2 年 4 月、「豊田市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の施行 (自転車損害賠償保険等の加入義務規定等を明記) 令和 2 年 10 月、自転車損害賠償保険等の加入義務化
令和 3 年度	<ul style="list-style-type: none"> 令和 3 年 5 月、第 2 次自転車活用推進計画の閣議決定
令和 4 年度	<ul style="list-style-type: none"> 令和 5 年 3 月、「愛知県自転車活用推進計画」の改定
令和 5 年度	<ul style="list-style-type: none"> 令和 5 年 4 月、改正道路交通法の施行 (自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化) 令和 5 年 7 月、改正道路交通法の施行 (特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の交通ルールを規定)
令和 6 年度	<ul style="list-style-type: none"> 令和 6 年 5 月、改正道路交通法の公布 (公布から 2 年以内に自転車の交通違反に対して青切符が導入される) (自転車等の安全を確保するための規定が創設) 令和 6 年 6 月、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改訂 (限られた道路空間の中での自転車道や自転車専用通行帯の整備検討手法等 について記載) 令和 6 年 11 月、改正道路交通法の一部施行 (酒気帯び運転、ながらスマホの罰則規定、原動機付自転車等の運転の明確化)


 とよた快適自転車プラン策定
 ～豊田市自転車活用推進計画～

◆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(平成28年改定)

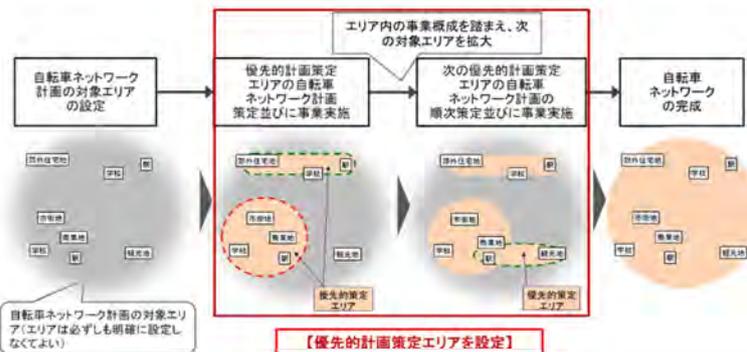
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成24年11月)に関して、有識者による検討委員会は、自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策や安全な自転車通行空間を早期に確保する方策等について審議を行い、平成28年3月、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策を提言しました。提言を踏まえ、現行ガイドラインのうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について平成28年7月に改定されました。

段階的なネットワーク計画策定方法の導入

■ガイドライン改定のポイント

- ⇒自転車ネットワーク等を対象とした、段階的なネットワーク計画策定方法の導入
- ⇒市町村全域ではなく、優先的計画策定エリアから段階的に策定

■段階的なネットワーク計画策定方法



暫定形態の積極的な活用

■ガイドライン改定のポイント

- ⇒完成形態(本来の整備形態)による整備が当面困難な場合には、**車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用**
(ネットワーク計画対象路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外)
- ⇒自転車道は一方通行を基本

■整備形態の柔軟な対応例(完成形態が自転車道の場合)



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◆

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（令和6年改定）

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は平成28年7月の1回目の改定後に、全国で自転車ネットワーク計画を位置付けた市町村自転車活用推進計画の策定が進んでいることなど、1回目の改定後に生じた情勢の変化を踏まえながら安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むように、令和6年6月に2回目の改定を行いました。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定について



○自転車活用推進法及び第二次自転車活用推進計画(閣議決定)を踏まえて、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成を一層推進するため、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24・H28通知)を改定。

① 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映

◆前回のガイドラインの通知後に策定された自転車活用推進法(H29年5月施行)や第二次自転車活用推進計画(R3年5月閣議決定)を反映し、自転車の活用推進に関する視点を充実。

② 質の高い自転車通行空間の整備促進

- ◆限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示。
- ◆現地の実務担当者の理解が進むよう、考え方の概念図や設計例の平面図などの図表や根拠法令等に関する記述を充実。
- ◆将来的には完成形態での整備を目指すことが基本であることや、車道混在は自動車の速度の低い道路において、自転車と自動車が同一の空間を共用する概念であることを明確化。
- ◆複雑な交差点における通行ルールの表示方法について例示。
- ◆整備の機会を逃さないよう、他の道路事業との円滑な連携を進めることについて手順を記載。
- ◆計画・整備・維持管理における市民等との協働について改めて記載。

③ 自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化

◆自転車通行空間における駐停車の基本的な考え方や、停車帯等を併設する場合の設計方法例を提示。

④ 利用ルールの徹底

◆自転車通行空間の整備形態別に道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールについて解説。

⑤ 新技術やデータの活用の促進

◆シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータを分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示。

出典：国土交通省報道発表資料（令和6年6月25日）

図 2-2 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（平成30年閣議決定）

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。

自転車活用推進計画の概要



1. 総論

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

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

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

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
<p>1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数 【実績値】0団体（2017年度）→【目標値】200団体（2020年度） 【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク形成市町村数 【実績値】1市町村（2016年度）→【目標値】10市町村（2020年度）</p> <p>2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保</p> <p>3. シェアサイクルの普及促進 【指標】サイクルポートの設置数 【実績値】852箇所（2016年度）→【目標値】1,700箇所（2020年度）</p> <p>4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進</p> <p>5. 自転車のIoT化の促進</p> <p>6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備</p>	<p>11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致</p> <p>12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数 【実績値】0ルート（2017年度）→【目標値】40ルート（2020年度）</p>
目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
<p>7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進</p> <p>8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出</p> <p>9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進</p> <p>10. 自転車通勤の促進 【指標】通勤目的の自転車分担率 【実績値】15.2%（2015年度）→【目標値】16.4%（2020年度）</p>	<p>13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率 【実績値】29.2%（2016年度）→【目標値】40%（2020年度） 【指標】自転車乗用中の交通事故死者数[※] 【実績値】480人（2017年度）→【目標値】第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。（2020年度）※（13～170）(単位:人)</p> <p>14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 【指標】自転車技士の資格取得者数[※] 【実績値】80,185人（2017年度）→【目標値】84,500人（2020年度）※（13）(単位:人)</p> <p>15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施</p> <p>16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。 【指標】交通安全について指導している学校の割合 【実績値】99.6%（2015年度）→【目標値】100%（2019年度）</p> <p>17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）</p> <p>18. 災害時における自転車の活用の推進</p>

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

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

(1) 関係者の連携・協力

(2) 計画のフォローアップと見直し

(3) 調査・研究、広報活動等

(4) 財政上の措置等

(5) 附則に対する今後の取扱方針
 > 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
 > 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

出典：国土交通省報道発表資料（平成30年6月8日）

図 2-3 自転車活用推進計画の概要

- 8 -

◆参考◆第2次自転車活用推進計画の概要（令和3年閣議決定）

第2次自転車活用推進計画では、コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりや、情報通信技術の飛躍的発展、高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえて第1次計画の取組みを強化しています。

計画の構成は、4つの目標は踏襲しつつ、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」を追加しています。

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定

<p>(1) 自転車活用推進計画の位置付け 自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画</p> <p>(3) 自転車を巡る現状及び課題</p> <p>第1次計画からの社会情勢の変化等</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>コロナ禍における生活様式・交通行動の変容</p> <p>○コロナ禍で、通勤・配達目的等の自転車利用のニーズが高まっている。</p> <p>自転車通勤の開始時期</p> <p>都内の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ高発後に自転車通勤を開始</p> <p>（au調査発表 R2.7アンケート調査より）</p> <p>○新型コロナウイルス流行後 23.0%</p> <p>○新型コロナウイルス流行前 77.0%</p> <p>n=500</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>情報通信技術の発展</p> <p>○交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性（複数の交通モードやまちづくりとの連携等）</p> <p>MaaS (Mobility as a Service)</p> <p>○一つのサービスとして提供（乗車・予約・決済）</p> <p>○都市部の自転車利用とモード連携</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>高齢化等も踏まえた「安全・安心」</p> <p>○健康や生きがいの観点から、高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及を更に進める必要。</p> <p>○配達目的等での自転車利用者が増加する中、危険な運転を防止するなど、安全の確保が課題。</p> <p>○自転車対歩行者の高額賠償事故が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。</p> </div> </div> <p>脱炭素社会の実現に向けた動き</p> <p>新たな低速小型モビリティの登場（自転車通行空間への影響）</p>	<p>(2) 計画期間 長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度まで</p>
---	---

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの街街による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。
 - （利用者の多増生、将来に渡る使い方を等に留意しガイドラインも見直し）
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・データを活用した計画策定への支援
 - ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等の活用
 - ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等
- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
 - ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・環境整備のための支援策の具体化 等
- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・高乗施設（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
 - ・サイクリングツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
 - ・メンテナンスバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な踏上げを実施。
 - （ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）
- 高齢者、障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進。
- 身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・対象：配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）未就学児やその保護者
 - ・機会：自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

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

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

出典：「第2次自転車活用推進計画」を閣議決定しました！／国土交通省

図 2- 4 第2次自転車活用推進計画の概要

◆参考◆愛知県自転車活用推進計画改定の概要（令和5年3月改定）

基本理念の「元氣と暮らしやすさを育む安全で快適な自転車利用の推進」や4つの計画目標である「都市環境」「健康」「観光」「安全」は踏襲しつつ、施策の充実を図るなど、計画を改定しています。

①国計画改定等を踏まえ、施策を充実（16 施策→20 施策）

充実させた主な施策については以下のとおりです。

- 県内市町村の計画的な自転車通行空間整備を促進するため、「施策 1：自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進」を追加。
- シェアサイクルの利用促進を目指し、情報通信技術の活用 (MaaS など) を推進するため、「施策 5: 情報通信技術の活用の推進」を追加。
- 自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付けた県条例の普及促進を図るため、「施策 20: 自転車損害賠償責任保険等への加入促進」を追加。

愛知県自転車活用推進計画 改定後の施策一覧

目標 1【都市環境】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	目標 3【観光】サイクルツーリズムの促進による国内外から人が訪れるあいちの実現
施策1 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進	施策12 国際的なサイクリング大会等の推進
施策2 自転車通行空間の計画的な整備の推進	施策13 世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境の創出
施策3 違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保	目標 4【安全】自転車事故のない安全で安心な社会の実現
施策4 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進	施策14 自転車の点検整備の促進等
施策5 情報通信技術の活用の推進	施策15 自転車の安全利用の促進
施策6 環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進	施策16 学校における交通安全教育の推進
施策7 公共的な交通であるシェアサイクル等の普及促進	施策17 (再掲)自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進
施策8 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備	施策18 (再掲)自転車通行空間の計画的な整備の推進
目標 2【健康】自転車を利用した健康づくりによる「健康長寿あいちの実現」	施策19 災害時における自転車活用の推進
施策9 サイクルスポーツ振興の推進	施策20 自転車損害賠償責任保険等への加入促進
施策10 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進	
施策11 自転車通勤の促進	

出典：愛知県自転車活用推進計画改定のポイント／愛知県

図 2- 5 愛知県自転車活用推進計画改定のポイント

◆参考◆改正道路交通法の概要（令和5年4月施行）

令和5年4月に改正道路交通法が施行され、自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。

自転車に乗る時はヘルメットを着用しましょう

改正道路交通法の施行により、すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となっています。

道路交通法

自転車を運転する際は、運転する方がヘルメットをかぶることに努めなければならないのはもちろんのこと、同乗する方にもヘルメットをかぶらせるように努めなければなりません。また、保護者等の方は、児童や幼児が自転車を運転する際は、ヘルメットをかぶらせるよう努めなければなりません。



道路交通法 第63条の11

第1項

自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。

第2項

自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

第3項

児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児が自転車を運転するときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

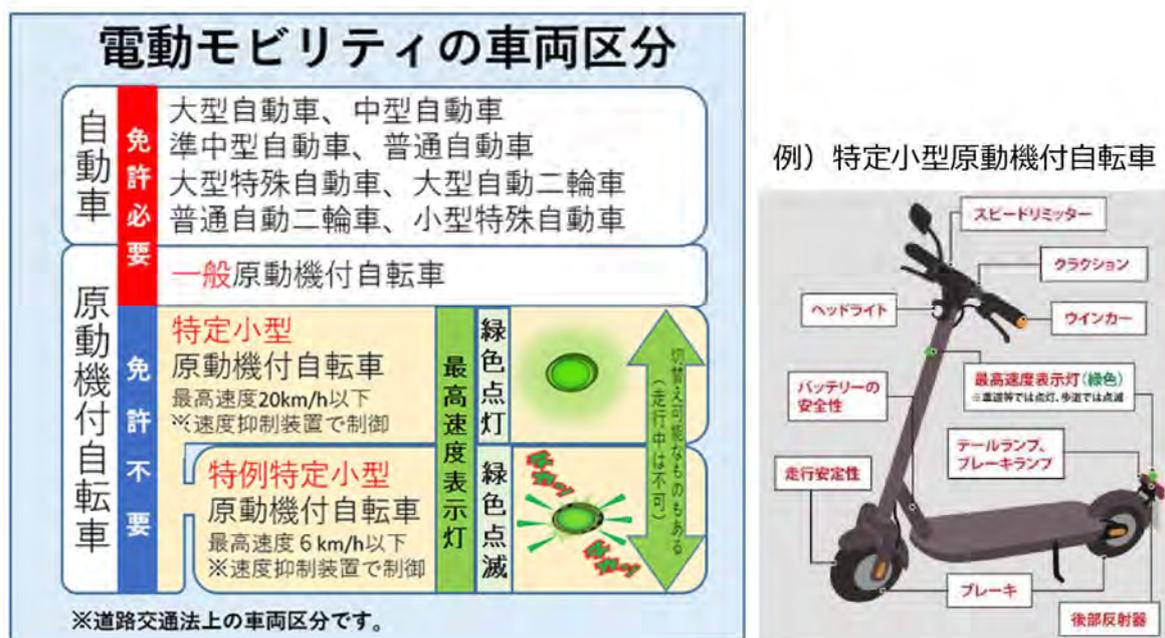
出典：自転車用ヘルメットの着用／警視庁

図 2- 6 改正道路交通法の概要（令和5年4月施行）

◆参考◆改正道路交通法の概要（令和5年7月施行）

令和5年7月に改正道路交通法が施行され、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通ルールが規定されました。

令和5年7月1日からは、電動モビリティのうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用されています。



（注記1）ここでいう電動モビリティとは、原動機として電動機を用いる車両で、道路交通法上の自動車又は原動機付自転車に該当するものをいい、いわゆる電動キックボードも含まれます。

出典：特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等について／警視庁／警察庁

1 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等

- 最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。
- 特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととし（ただし、16歳未満の運転は禁止）、ヘルメット着用を努力義務とする。
- 特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。
- 特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る。）等を通行することができることとする。
- 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。

出典：道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）／警察庁

図2-7 改正道路交通法の概要（令和5年7月施行）

◆参考◆改正道路交通法の概要（令和6年5月公布）

令和6年5月に改正道路交通法が公布され、自転車等の安全を確保するための規定が創設されました。また、自転車の交通違反に対して反則金を納付させるいわゆる青切符が導入されることが決まりました。これらは公布から2年以内に施行されます。

② 自転車等の安全を確保するための規定の創設



同一の方向に進行する自動車等対自転車事故のうち自転車の右側面が接触部位の事故割合は増加傾向（令和4年は53%にまで増加）

車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

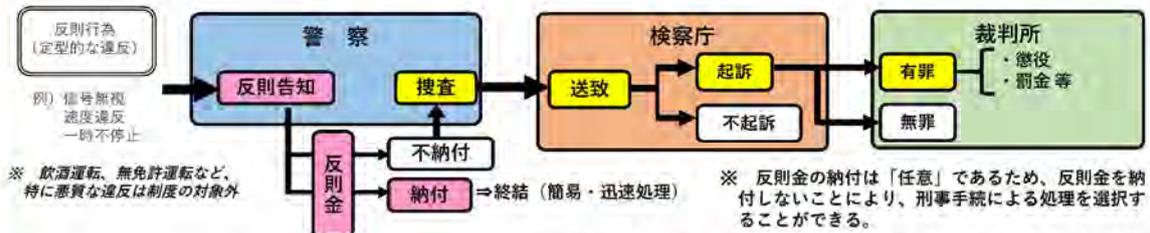
- 自動車等 自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行
- 自転車等 できる限り道路の左側端に寄って通行

③ 自転車等に対する交通反則通告制度（青切符）の適用

自転車の検挙件数が増加する中、現行の違反処理（刑事手続）では、取締り現場での長時間の手続や後日の出頭、前科が付く可能性がある。

自転車等の運転者（16歳未満の者を除く。）がした一定の違反行為を交通反則通告制度（青切符）の対象とし、合理化を図る。

【交通反則通告制度と刑事手続との関係】



出典：道路交通法の一部を改正する法律（令和6年法律第34号）／警察庁

図 2- 8 改正道路交通法の概要（令和6年5月公布）

◆参考◆改正道路交通法の概要（令和6年11月施行）

令和6年11月に改正道路交通法が一部施行され、酒気帯び運転及びながらスマホの禁止、原動機付自転車等の運転の明確化がされました。

① 携帯電話使用等及び酒気帯び運転の禁止

携帯電話使用等に起因する交通事故件数



酒気帯び運転による死亡事故改善率



- 自転車の運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故は増加傾向
- 自転車を酒気帯び状態で運転したときの死亡重傷事故率が高い

自転車の運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転を禁止するとともに、罰則規定を整備し、交通事故を抑止

○ 原動機付自転車等の運転の明確化

- ・ 車両区分が不明確
- ・ 交通事故・違反の増加

原動機に加えペダル等を備えている原動機付自転車等をペダル等を用いて走行させることが、原動機付自転車等の運転に該当することを明確化



ペダル付原動機付自転車
(国民生活センターから提供)

出典：道路交通法の一部を改正する法律（令和6年法律第34号）／警察庁

図 2-9 改正道路交通法の概要（令和6年11月施行）

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 2-3 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 2-4 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 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

13歳未満は歩道を走ることができます

「普通自転車歩道通行可」の標識や標示がある場合、普通自転車は歩道を通行することができます

2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

一時停止標識のある場所、踏切などでは、必ず止まって左右の安全を確認しましょう

3 夜間はライトを点灯

夜間はライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう

4 飲酒運転は禁止

自動車と同じく、お酒を飲んだときは自転車を運転してはいけません

5 ヘルメットを着用

自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう

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。

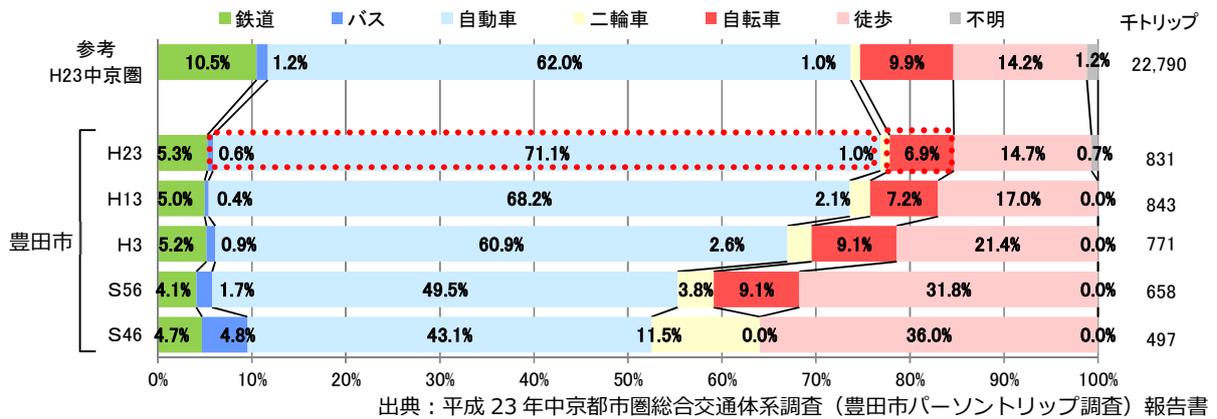
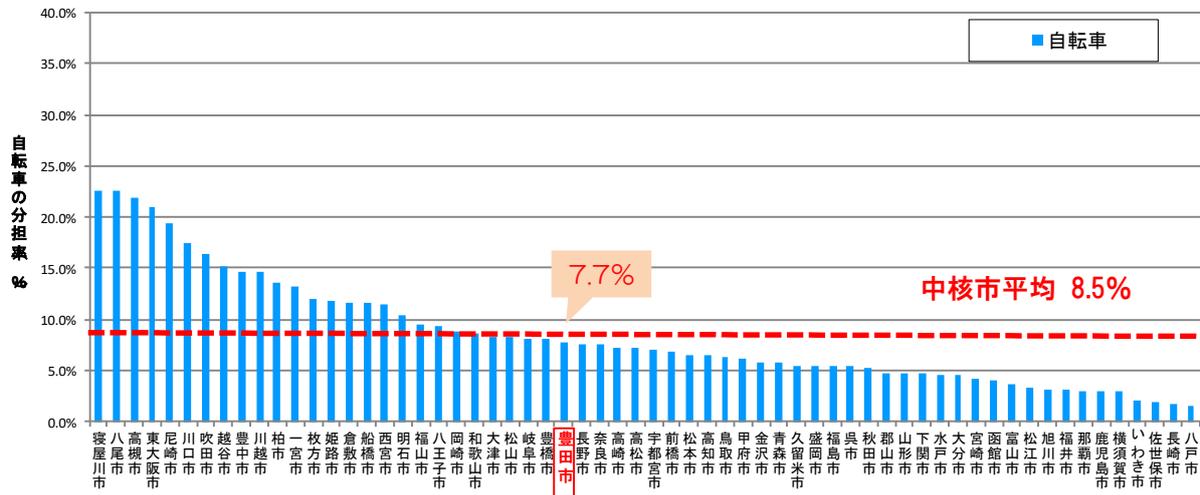


図 2- 10 豊田市における代表交通手段別構成比の推移

(2) 都市別にみた通勤・通学時の自転車分担率

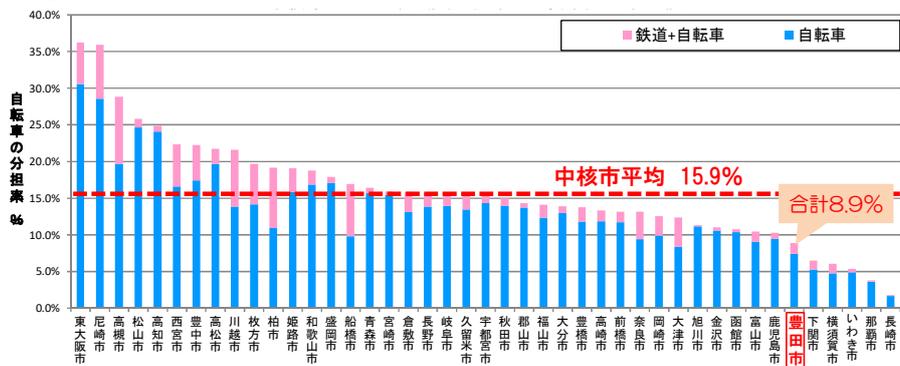
- 中核市における通勤・通学時の自転車分担率をみると、本市は約 7.7%であり、中核市平均の約 8.5%よりも低い状況です。
- 平成 22 年度国勢調査と比較すると、中核市平均が大きく下がっている一方で豊田市は 1.2 ポイントの減少にとどまっています。



出典：令和 2 年度国勢調査

「利用交通手段、常住地（全国，都道府県，市区町村）別通勤者・通学者数（15 歳以上）全国〔総数〕，都道府県，全国〔総数〕，都道府県，21 大都市，21 大都市の区，県庁所在市，人口 10 万以上の市（従業地・通学地）」の内の「常住地」のデータを用いた「利用交通手段：08_自転車」/「不詳を除く総数」とする。

参考：令和 2 年策定時



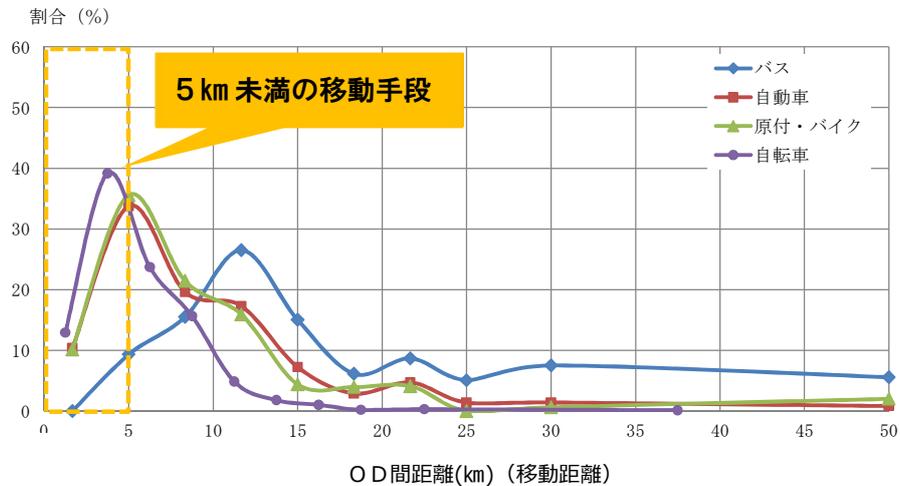
出典：平成 22 年度国勢調査

「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- 11 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。

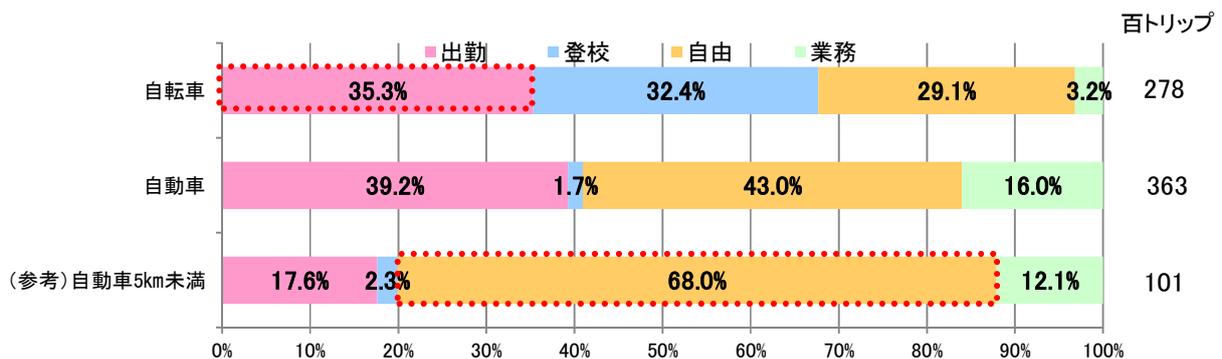
出典：平成 23 年中京都市圏総合交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告書を基に豊田市が作成

図 2- 12 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- 13 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- 14 豊田市における自転車の交通量

参考：令和2年策定時

自転車交通量 (台/12h)

- 500台以上
- 300台～500台
- 100台～300台
- 100台未満

着色のない区間はデータなし

※ H22全国道路交通センサス及び
H22、H27豊田市幹線市道交通量調査を基に
豊田市が作成

※ データがない区間についてはH17データを使用

道路未整備

※ 着色のある区間は現道のデータあり

※ 都市計画決定の車道幅員が完成していない
ものは未整備とする

令和2年11月末現在

豊田市全域図



拡大図参照



外環状線

● 主要行政機関	● 緑地
● 商業施設	○ スポーツ系その他
● 就業地	○ 行政関連施設
● 学校(中・高・大)	○ コミュニティ関連施設
● 観光施設	○ 教育・文化施設
● 宿泊施設	○ 協会等
● 社寺・史跡等	● 医療関係施設
● スポーツ施設	● 福祉・保険施設
○ レクリエーション施設	○ 生活系その他
● 公園	☆ 駐輪場

拡大図

(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。

豊田市には、ポタリングにぴったりな名所がいっぱい!

豊田市駅発 バスで旅ポタ!

稲武～旭コース

所要時間：約8時間 走行距離：約63km

稲武はラクチン「下り」コース!
「稲武」中心のコースをチャイス。
このコースの特色は「サイクリング」バス移動し、
はげ下りのコースをサクサクサイクリング。
ポタリング初心者でも、快適に走れますよ!

豊田市駅 標高36m
旧三河広瀬駅 標高73m
寿楽荘 標高146m
矢作ダム 標高301m
水別広場 標高649m

	豊田市	水別広場
平日	8:30 → 9:41	13:00 → 14:11
休日	17:40 → 18:51	19:00 → 20:11

料金 ¥1,100円

バス車内への自転車の持込みは4台までが普通となります。
快速いなぶは土曜・祭日・1/2・3/11は18時以降で運行し12/28-1/31は運休となります。
運行ダイヤは運賃は平成30年4月現在のもので、最新の運行状況は「いなぶ」をご覧ください。
http://mishiohnavitoyota.jp/

自転車を折りたたまずに運べる「サイクルラックバス」運行中!
お問い合わせ:0565-67-2222(株式会社イオウ)

図 2-15 おいでんバスを活用したサイクリングプラン

豊田市観光の公式観光サイト「ツーリズムとよた」のスクリーンショット。トップページには「旅ポタ」の紹介があり、サイクリングマップダウンロードのリンクが提供されています。

※ポタリング：
自転車に乗ってお散歩感覚で走ること

豊田市観光の公式観光サイト「ツーリズムとよた」のスクリーンショット。イベント・観光スポット・特集・モデルコース・コラム・展覧・催し・グルメ・土産・お祝いなどのメニューが並んでいます。

出典：豊田市の公式観光サイト「ツーリズムとよた」

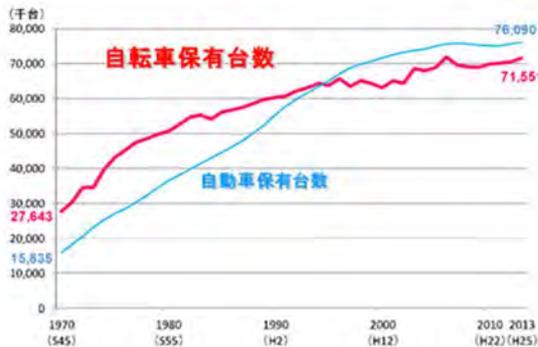
図 2-16 旅ポタ（ツーリズムとよた）

◆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。

本市の特定小型原動機付自転車の新規登録台数は、令和7年2月末時点で123台となっています。



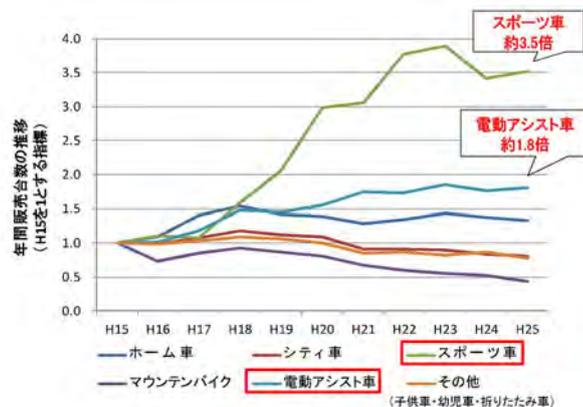
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(平成28年7月)/国土交通省道路局 警察庁交通局

図2-17 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2-18 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。

マウンテンバイク：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)折りたたみ機能を持つ自転車。

【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2-19 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- 20 自転車利用による健康へのメリット

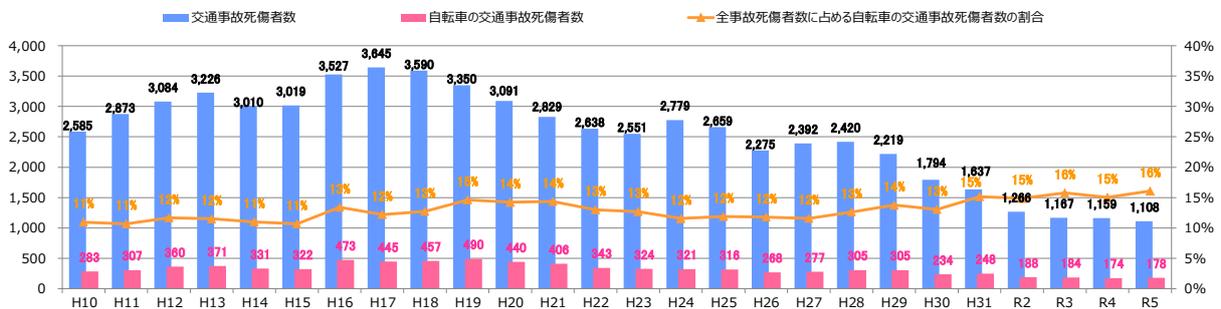
2-4 豊田市における自転車の交通事故状況

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。

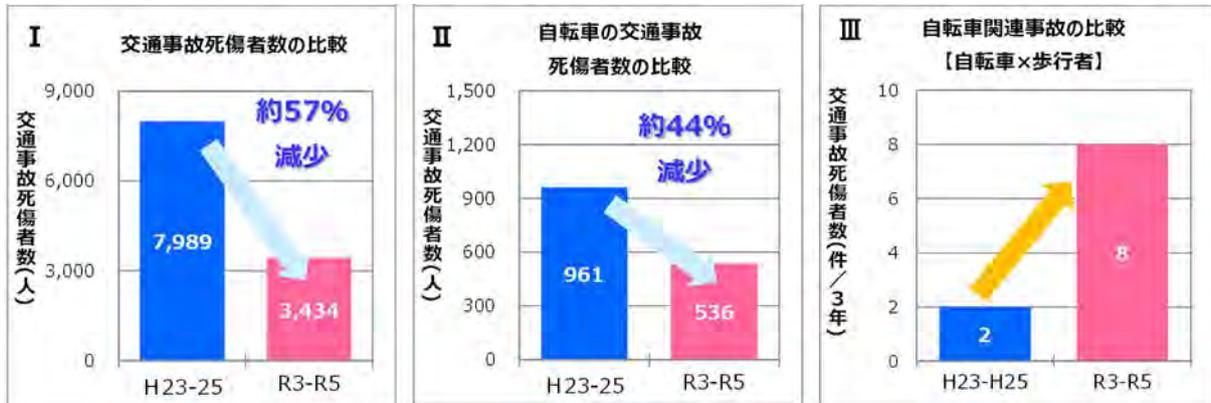


出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2- 21 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及び事故件数の近年の傾向

- 平成 23～25 年の 3 か年と令和 3～5 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)



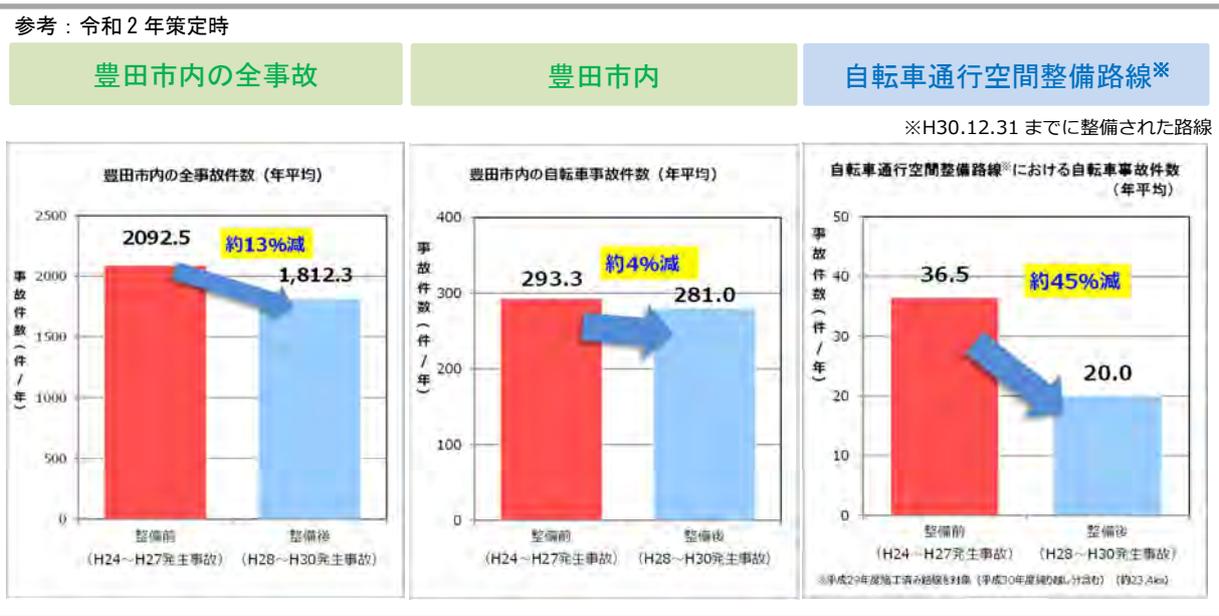
参考：令和 2 年策定時



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- 22 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

○市内の全事故件数および、自転車事故件数は減少しています。
 ○市内の自転車事故件数の減少率に比べ、自転車通行空間整備路線における自転車事故件数の減少率の方が高いです。

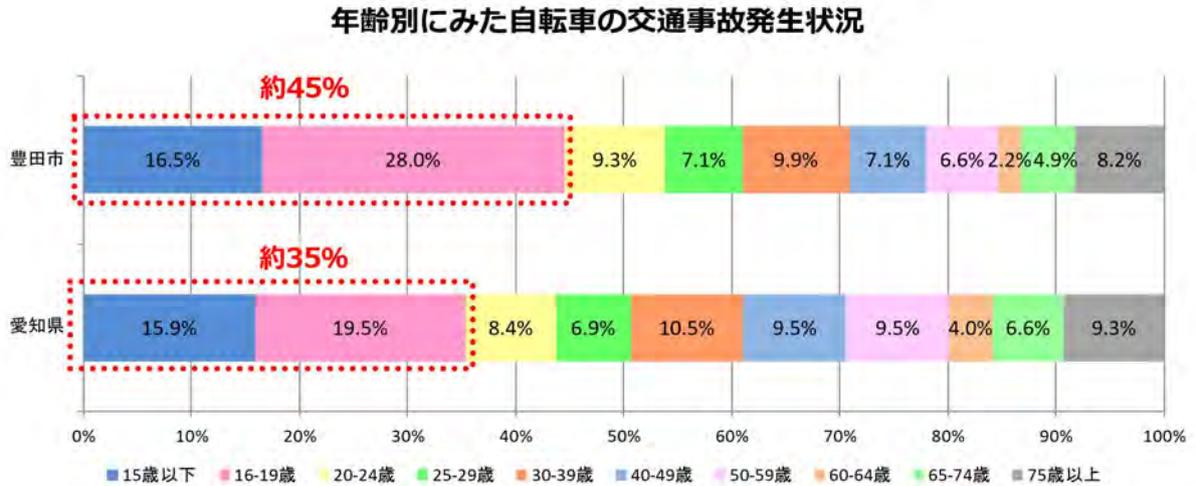


出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2- 23 豊田市における自転車関連事故件数の近年の傾向

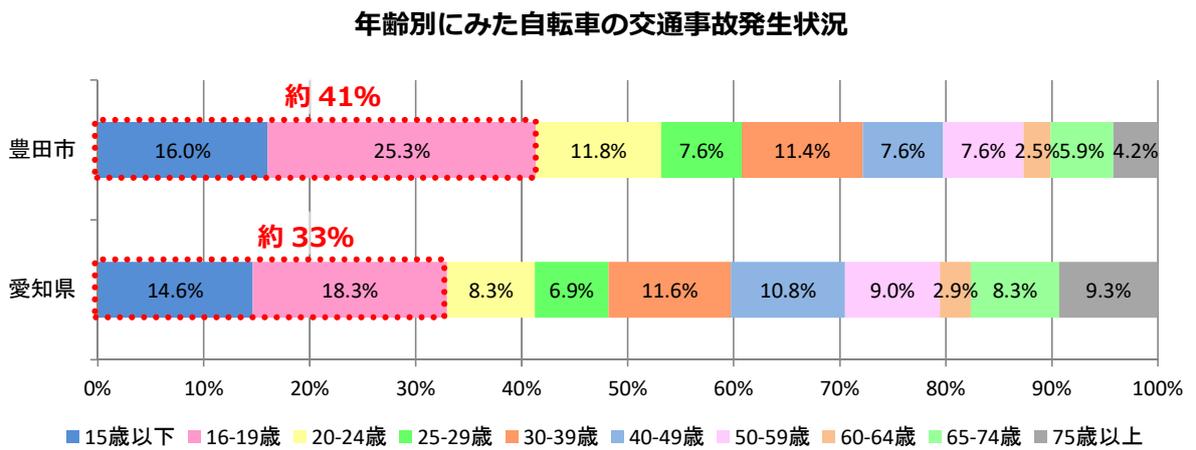
(3) 年齢別にみた自転車の交通事故発生状況

○年齢別に自転車の交通事故発生状況を見ると、以前同様、19歳以下の若者の交通事故が多く約45%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（R5）

参考：令和2年策定時



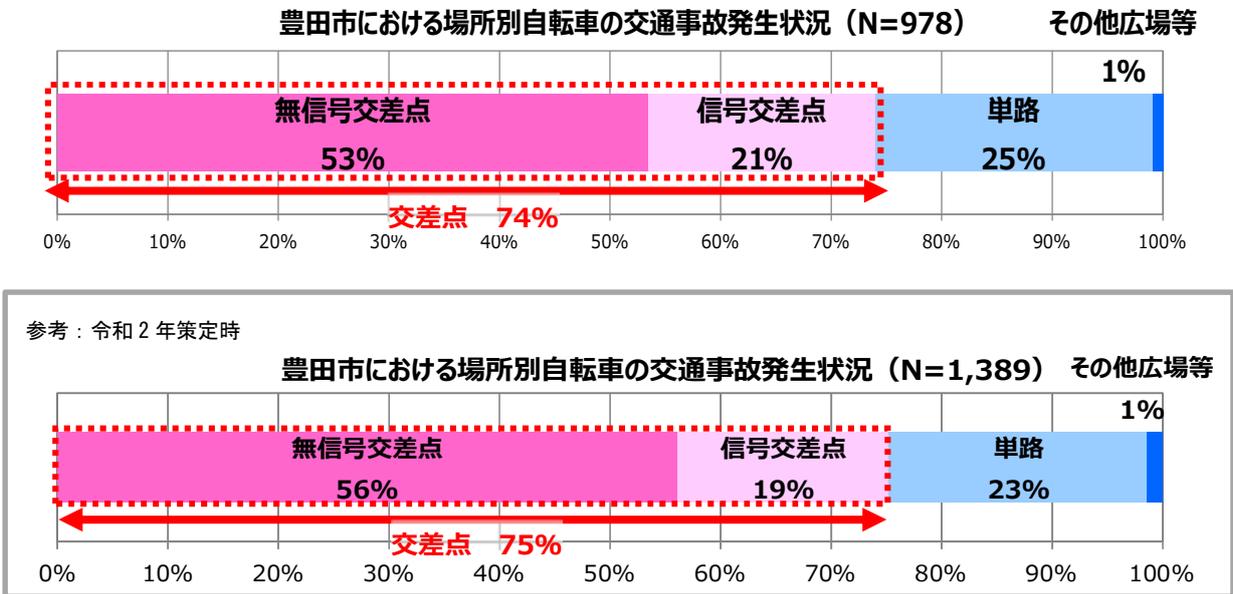
出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成（平成30年）

図 2- 24 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見ると、以前同様、交差点での交通事故が全体の約74%を占めており、そのうちの約53%は無信号交差点で発生しています。

※過去5か年(平成31～令和5年)の事故統計データから、場所別の分析結果



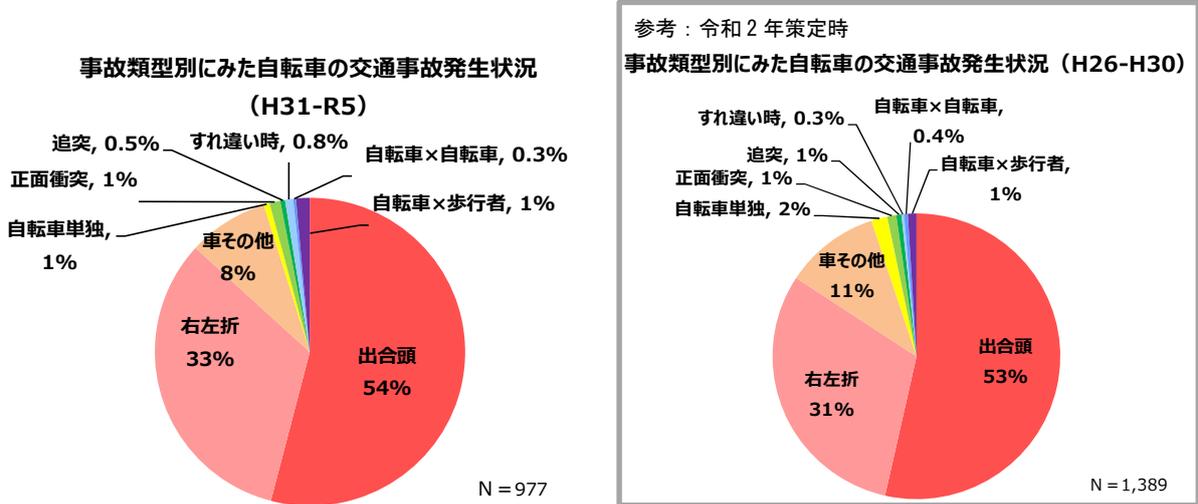
出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2- 25 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、以前同様、約半数が出合頭の事故となっています。

※過去5か年(平成31～令和5年)の事故統計データから、事故類型別の分析結果

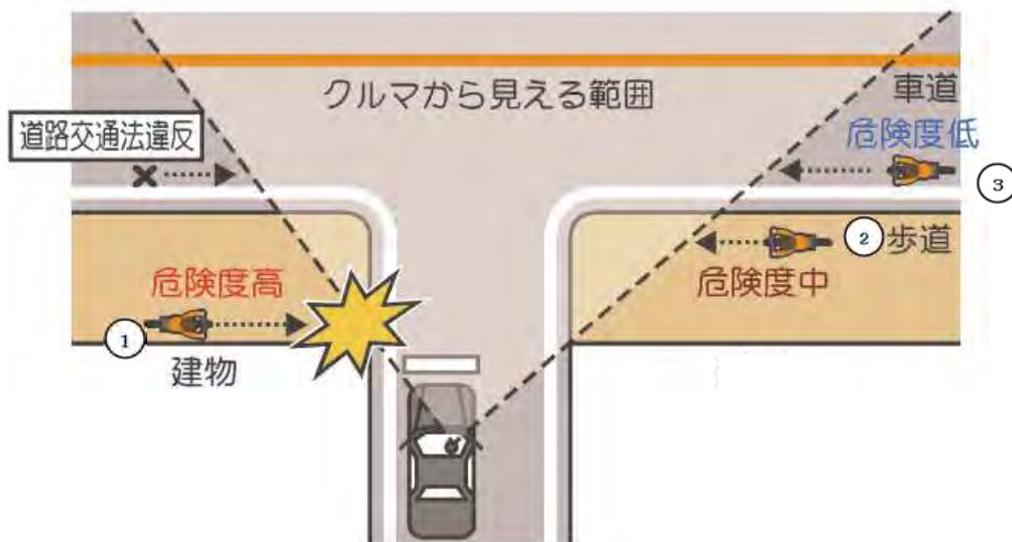


出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2- 26 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- 27 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

○令和元年から令和5年までの5か年における自転車の交通事故件数は、以前同様、外環状線内側が多い状況です。



図 2- 28 豊田市における自転車の交通事故

参考：令和2年策定時

自転車関連事故【平成26年～平成30年5年間】
(件/約500m)

- 10件以上
- 5件～9件
- 1件～4件
- 0件

※着色のない区間はデータ無し

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

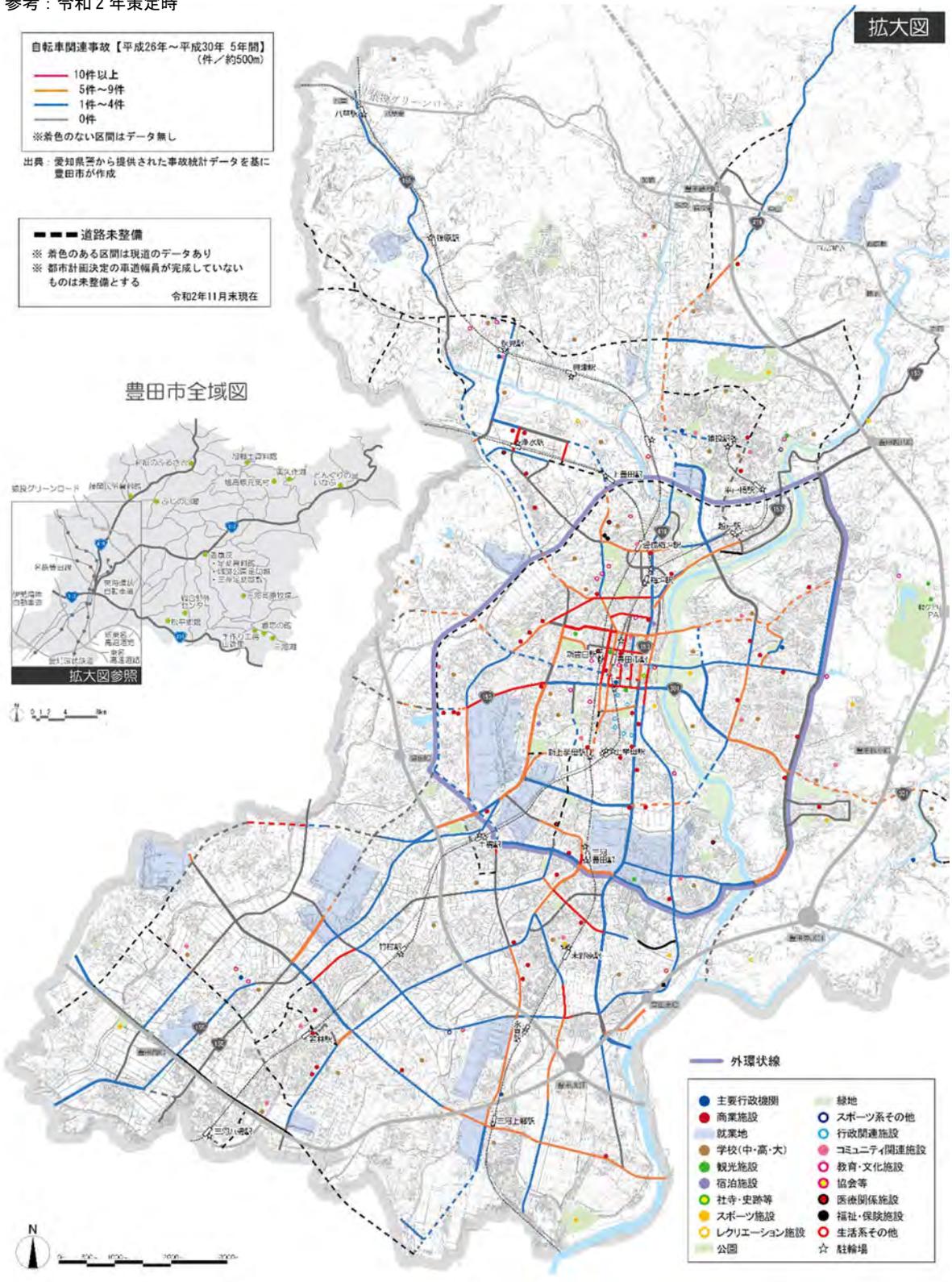
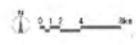
道路未整備

※着色のある区間は現道のデータあり
※都市計画決定の車道幅員が完成していないものは未整備とする

令和2年11月末現在

拡大図

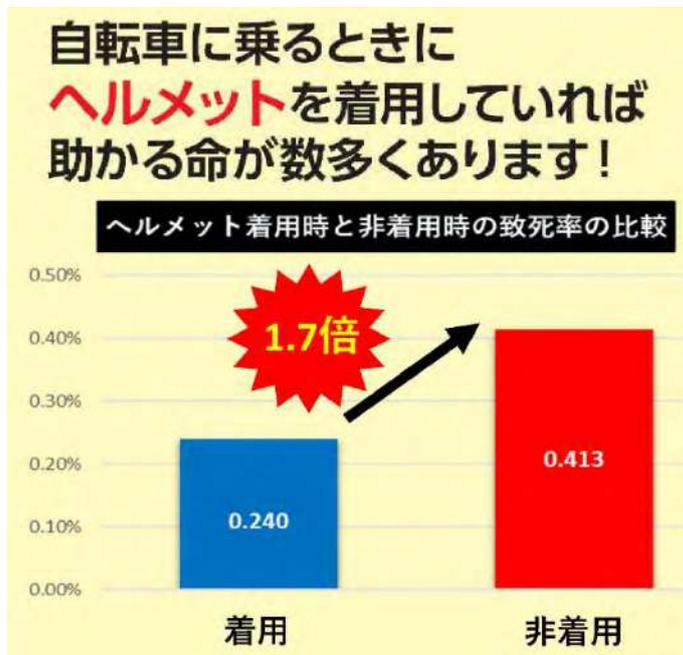
豊田市全域図



- 外環状線
- 主要行政機関
- 商業施設
- 就業地
- 学校(中・高・大)
- 観光施設
- 宿泊施設
- 社寺・史跡等
- スポーツ施設
- レクリエーション施設
- 公園
- 緑地
- スポーツ系その他
- 行政関連施設
- コミュニティ関連施設
- 教育・文化施設
- 協会等
- 医療関係施設
- 福祉・保険施設
- 生活系その他
- ☆ 駐輪場

(7) 自転車事故発生時のヘルメット着用状況

- 愛知県では2020～2024年の自転車乗用中の交通事故死者数が115人。負傷主部位が頭部であった方は73人で、約63.5%を占めています。
- また、ヘルメット非着用時は、着用時に比べ致死率が1.7倍になることが分かっています。



出典：愛知県警察 HP

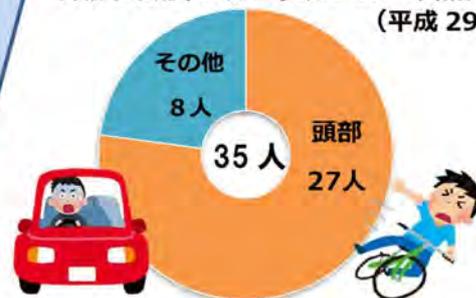
参考：令和2年策定時

自転車乗用中の交通事故死者数…35人(平成29年)

ヘルメット非着用では…

- 平成29年中に愛知県では200人の方が交通事故によって亡くなり、うち35人(17.5%)が自転車乗用中に亡くなっています。
- 自転車乗用中の交通事故死者のうち、ヘルメット非着用35人(100%)であり負傷主部位が頭部であった方は27人(77.1%)でした。

自転車乗用中の死亡事故における負傷部位 (平成29年)



自転車乗用中の交通事故死者数を負傷部位別に見てみると、頭部が最も多く27人で、約8割を占めています。

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- 29 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～

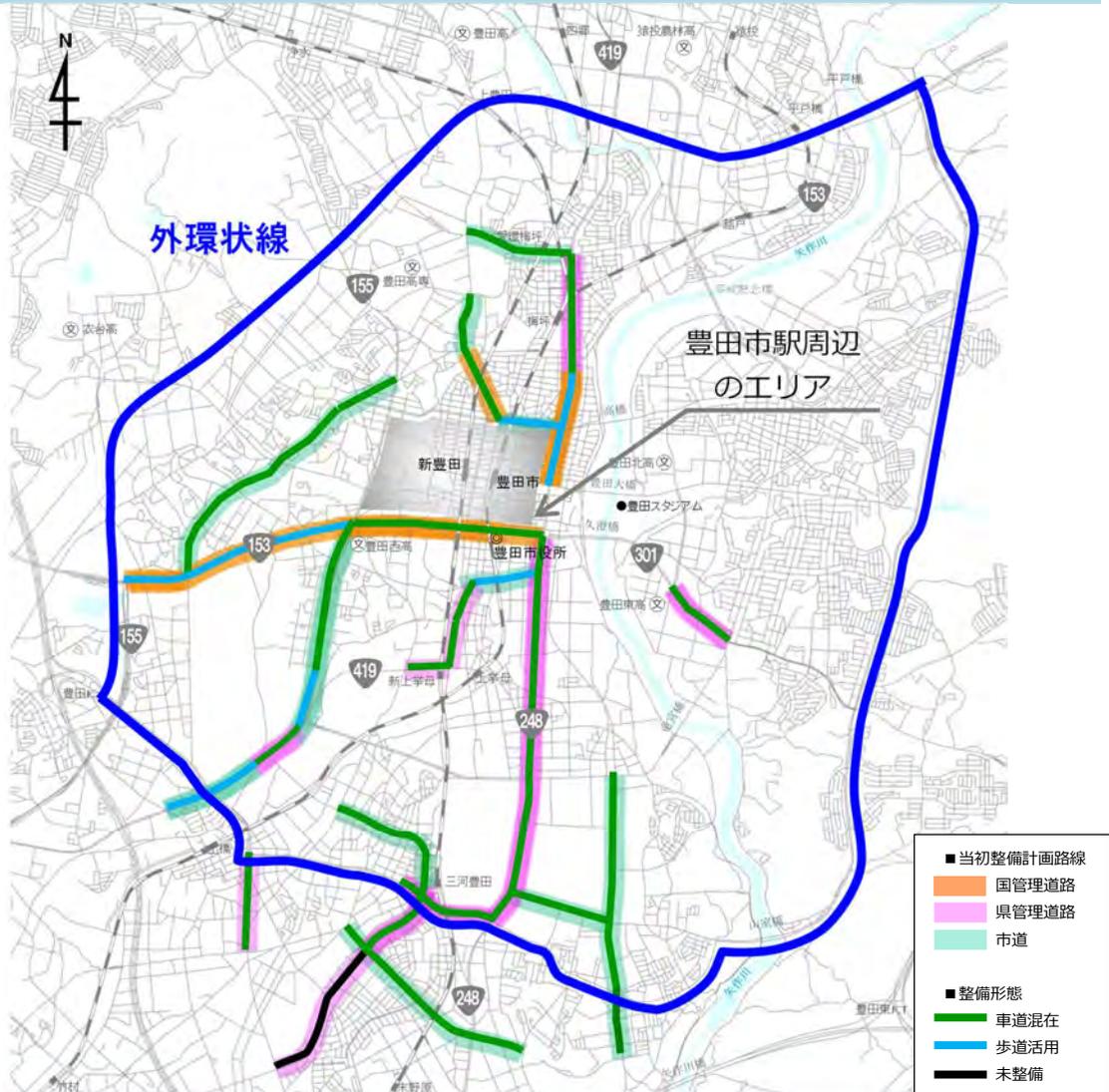
自転車に乗りたくなる取組の充実

図 2- 30 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

車道混在



歩道活用



図 2- 31 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

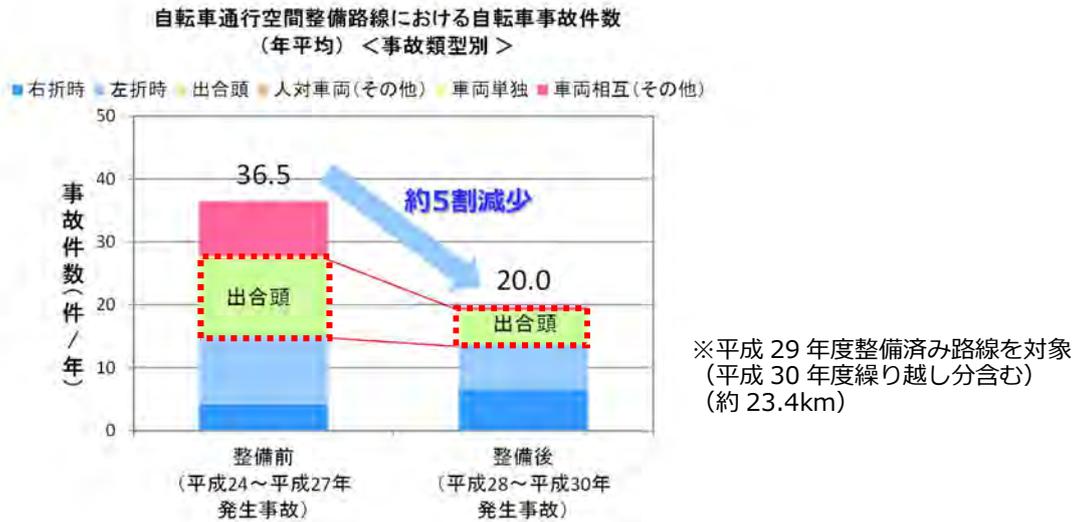
平成 28 年 3 月に策定された「都心環境計画」に合わせ、都心地区においても整備を進めており、計画路線約 7.5km のうち、約 5.1km 整備しました。



図 2- 32 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。

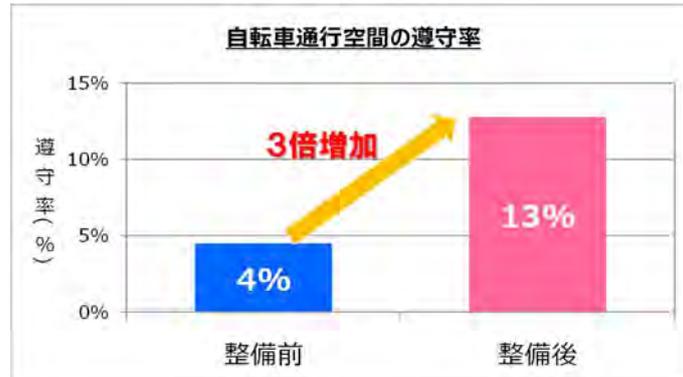


事故データ：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 2-33 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）

【遵守率とは】

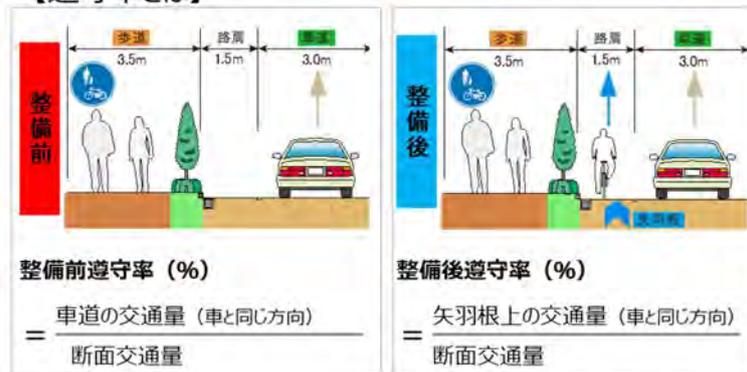
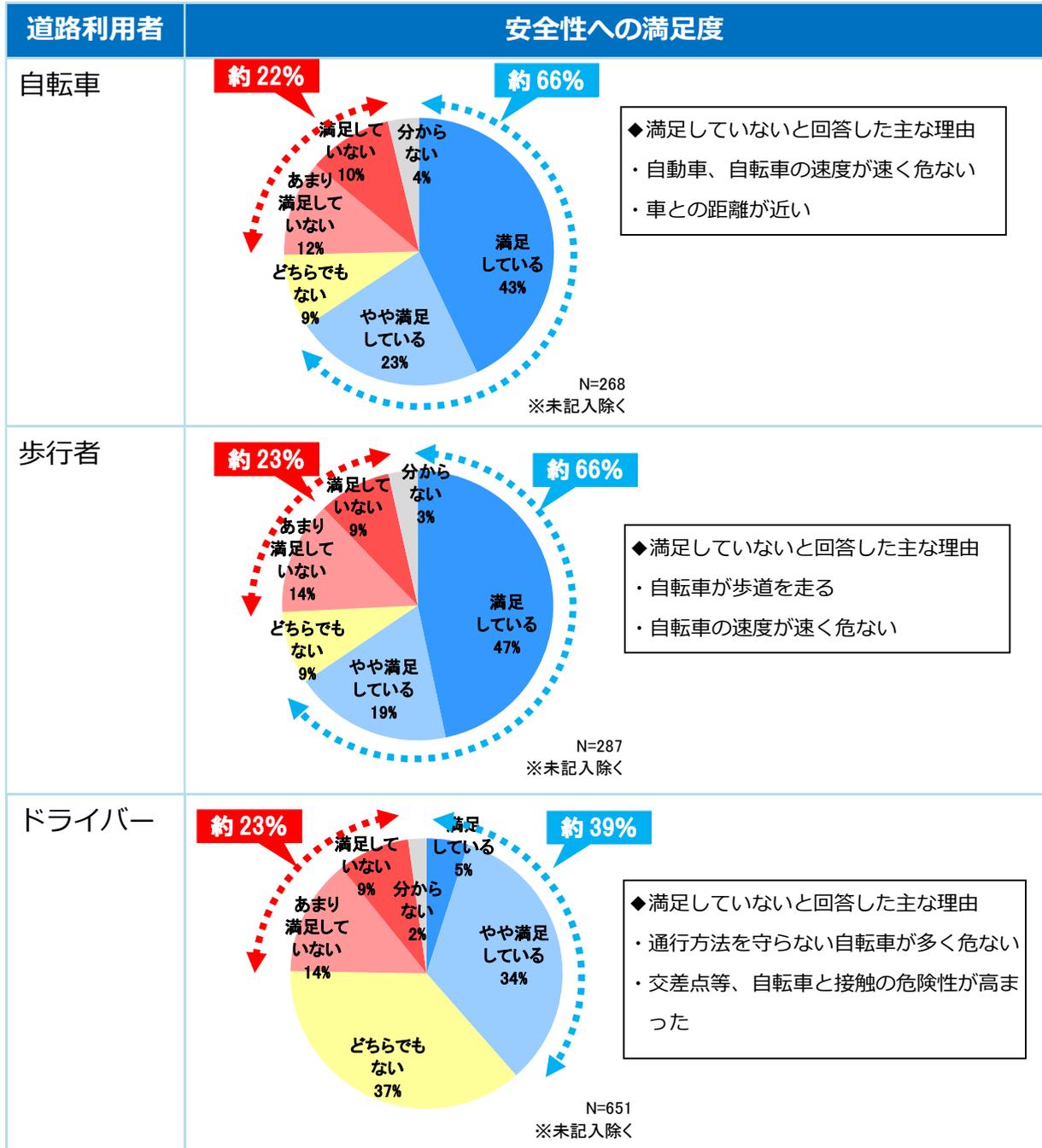


図 2- 34 整備前後の自転車通行空間（車道）の遵守率

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。



出典：豊田市アンケート調査結果（市道 6 路線）

図 2- 35 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- 36 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- 5 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- 6 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 2-7 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	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ルールを理解（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		<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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 2-37 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

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- 8 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 2-9 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- 10 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 m ²	平面式	120 台	無料
2	梅坪駅北駐輪場	平成 8 年 12 月	600.50 m ²	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 m ²	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 m ²	平面式	74 台	無料
5	上拳母駅北駐輪場	平成 3 年 6 月	112.39 m ²	平面式	54 台	無料
6	上拳母駅南駐輪場	昭和 56 年 2 月	482.77m ²	平面式	317 台	無料
7	上拳母駅西駐輪場	平成 18 年 1 月	357.73 m ²	平面式	160 台	無料
8	永覚駅駐輪場	昭和 60 年 2 月	60.49 m ²	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 m ²	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 m ²	平面式	20 台	無料
11	上豊田駅西駐輪場	昭和 57 年 2 月	211.79 m ²	平面式	77 台	無料
12	上豊田駅東駐輪場	平成 4 年 4 月	138.48 m ²	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 m ²	平面式	5 台	無料
14	越戸駅駐輪場	平成 12 年 11 月	215.00 m ²	平面式	80 台	無料
15	篠原駅駐輪場	昭和 63 年 1 月	61.60 m ²	平面式	51 台	無料
16	猿投駅西駐輪場	平成 6 年 4 月	944.54 m ²	平面式	480 台	無料
17	猿投駅東駐輪場	平成 10 年 2 月	64.00 m ²	平面式	39 台	無料
18	四郷駅駐輪場	平成 30 年 4 月	601.36 m ²	平面式	220 台	無料
19	浄水駅南駐輪場	平成 17 年 12 月	1,404.10 m ²	平面式	568 台	無料
20	昭和町駐輪場	平成 4 年 4 月	2,757.05 m ²	平面式 2 段ラック(一部)	1,019 台	無料
21	新上拳母駅南駐輪場	平成 20 年 7 月	428.62 m ²	平面式ラック	201 台	無料
22	新上拳母駅駐輪場	昭和 63 年 1 月	51.35 m ²	平面式	42 台	無料
23	新豊田駅駐輪場	平成 2 年 4 月	340.00 m ²	2 階建 2 段ラック	601 台	無料
24	末野原駅前広場駐輪場	平成 24 年 3 月	180.78 m ²	2 階建	204 台	無料
25	末野原駅西駐輪場	平成 4 年 4 月	218.00 m ²	平面式	55 台	無料
26	竹村駅駐輪場	平成 9 年 1 月	907.45 m ²	平面式	379 台	無料
27	土橋駅北駐輪場	平成 25 年 4 月	446.45 m ²	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 m ²	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 m ²	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	74.47m ²	平面式	65 台	無料

表 2- 11 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 m ²	地下式ラック	284 台	有料
32	西町駐輪場	平成 4 年 4 月	689.26 m ²	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 m ²	平面式	130 台	無料
34	広瀬バス停駐輪場	平成 16 年 3 月	42.00 m ²	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 m ²	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 m ²	平面式	93 台	無料
37	三河上郷駅駐輪場	昭和 63 年 1 月	737.50 m ²	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 m ²	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 m ²	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 m ²	平面式	414 台	無料
41	八草駅駐輪場	平成 20 年 3 月	224.64 m ²	平面式	144 台	無料
42	若林駅駐輪場	平成 3 年 2 月	1,552.00 m ²	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、朝日ヶ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- 40 自転車等放置禁止区域



図 2- 41 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。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。

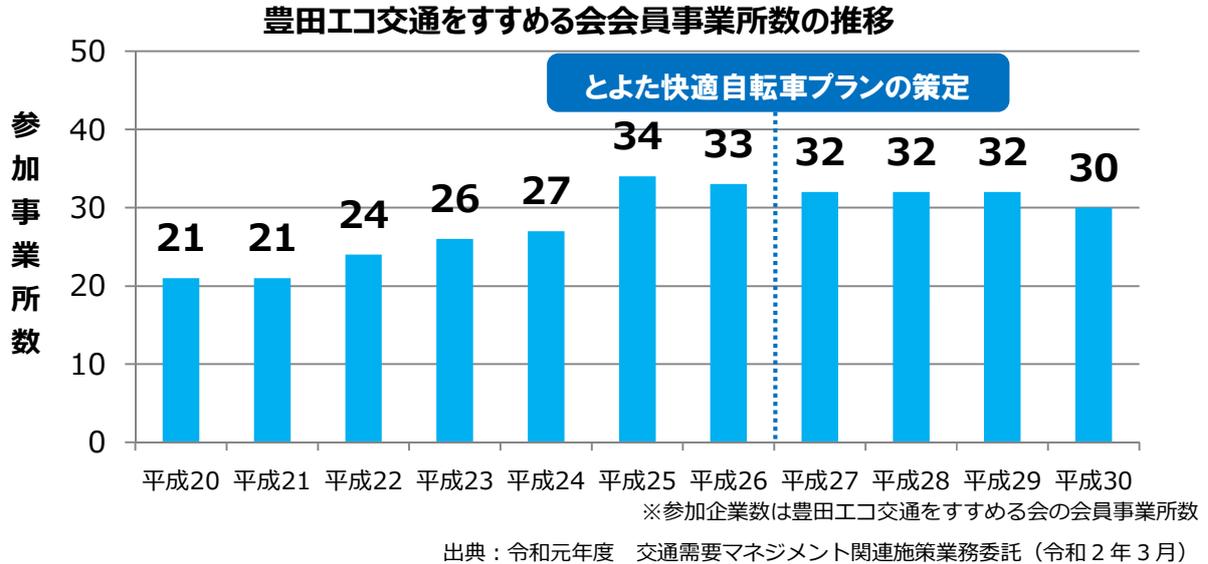
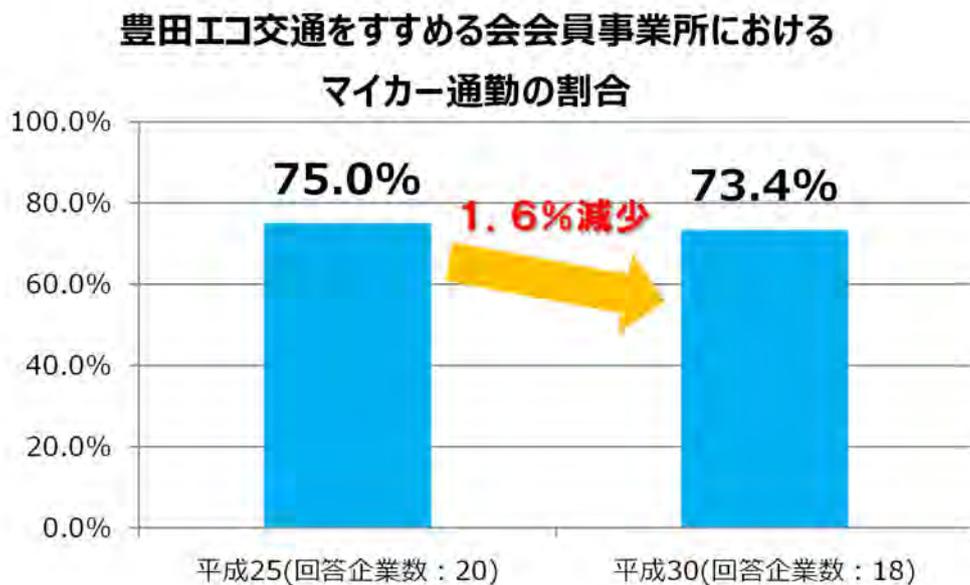


図 2- 42 豊田エコ交通をすすめる会会員事業所数の推移



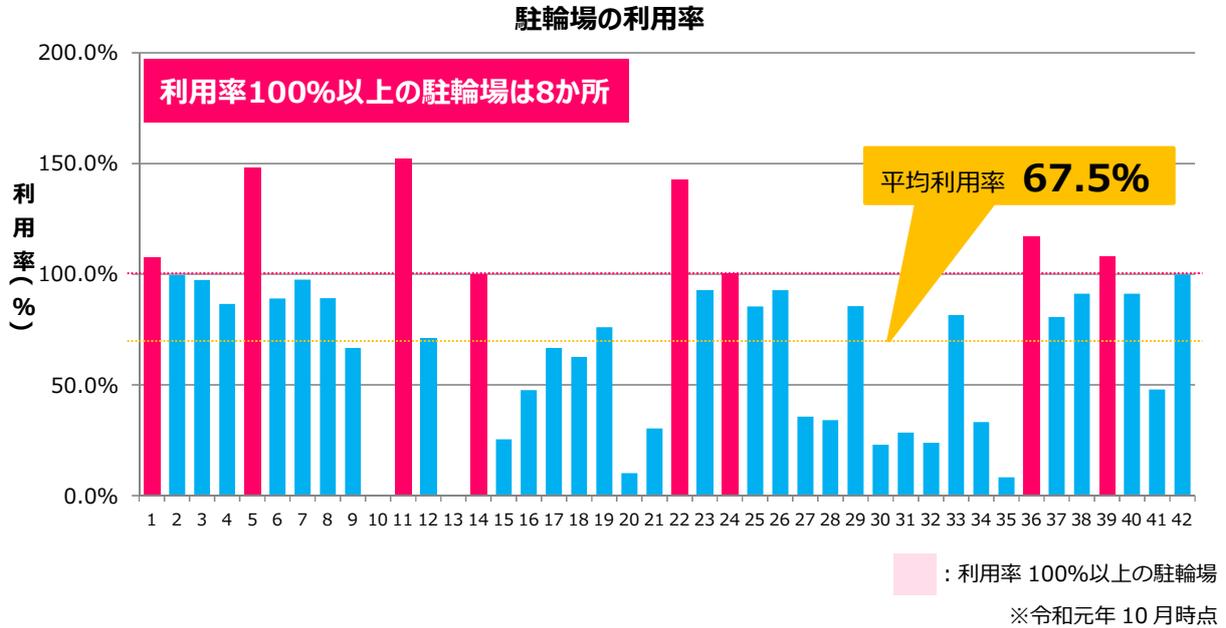
出典：平成 30 年度 交通需要マネジメント関連施策業務委託（平成 31 年 3 月）

図 2- 43 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。



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- 44 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。

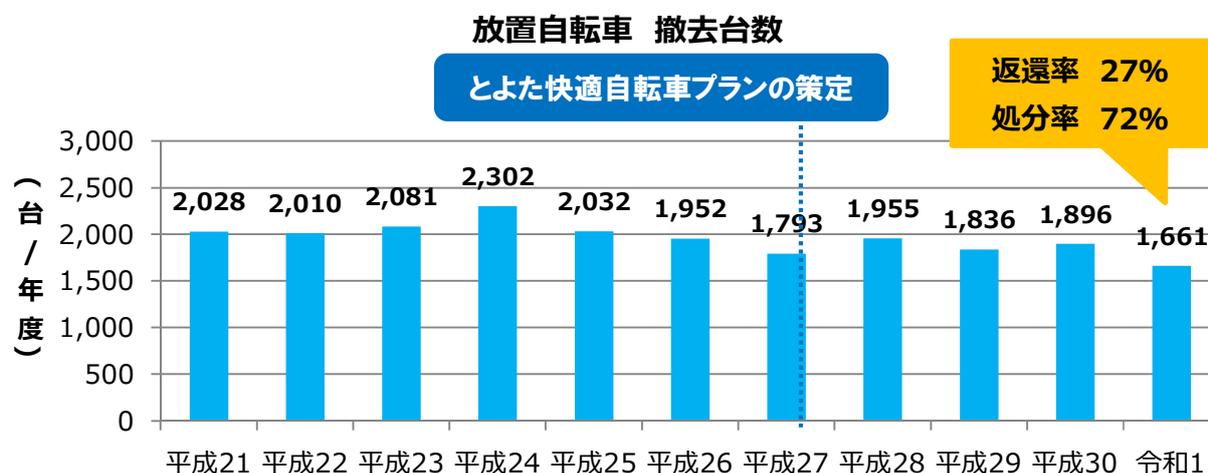


図 2- 45 放置自転車の撤去台数

表 2- 12 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
引渡台数	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- 13 当初計画の評価と課題

当初計画の評価と課題
<p>【空間づくり】</p> <p>○自転車通行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none">・ <u>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。</u>・ <u>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。</u>
<p>【意識づくり】</p> <p>○通行ルール周知、マナー向上の取組</p> <ul style="list-style-type: none">・ 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。
<p>【仕組みづくり】</p> <p>○自動車から自転車への転換を促す取組</p> <ul style="list-style-type: none">・ 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。・ <u>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。</u>・ <u>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。</u>

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

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	
	目指す姿 『だれもが安全で快適に楽しく自転車につながるまち 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 ～クルマ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～		
豊田市自転車活用推進計画		

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	○自転車通行空間の整備延長 ： 28.9 km
○年齢別自転車事故 ： 高校生の年代（16～19歳）が多い	○整備した路線の事故件数 ： 約5割減少
○自転車と歩行者の交通事故死傷者数 ： 増加	○自転車通行空間の遵守率： 13% ※当初計画の整備路線を対象
○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	



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
<ul style="list-style-type: none">○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	<ul style="list-style-type: none">○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

～クルマ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	○豊田エコ交通を進める会会員事業所数 ：横ばい傾向
○通勤、通学時の自転車分担率 ：中核市平均を下回る	○市内駐輪場利用率：67.5%（利用率 100%超え：8か所）
○放置自転車台数 ：近年は減少傾向だがほぼ横ばい	○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と自転車に乗りたくなる取組の充実**
- （2）自転車を活用した健康づくりの促進**
- （3）良好な駐輪環境の確保**

※現行計画の改訂と合わせて、施策「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」と「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」を統合して「クルマと自転車のかしこい使い分けと自転車に乗りたくなる取組の充実」とし、自転車利用を促進するための新たな取組を推進していきます。

※新たな施策として「自転車を活用した健康づくりの促進」を加え、健康増進に係る新たな取組を推進していきます。

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 ～クルマから自転車への 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と自転車に乗りたくなる取組の充実	1)あいちエコモビリティライフ推進協議会との連携による市内企業及び市民へのモビリティマネジメント※1による自転車利用のPR実施 2)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 3)サイクリングロードの整備推進(再掲-空間づくり)
	(2)自転車を活用した健康づくりの促進	1)自転車利用の健康効果の周知
	(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

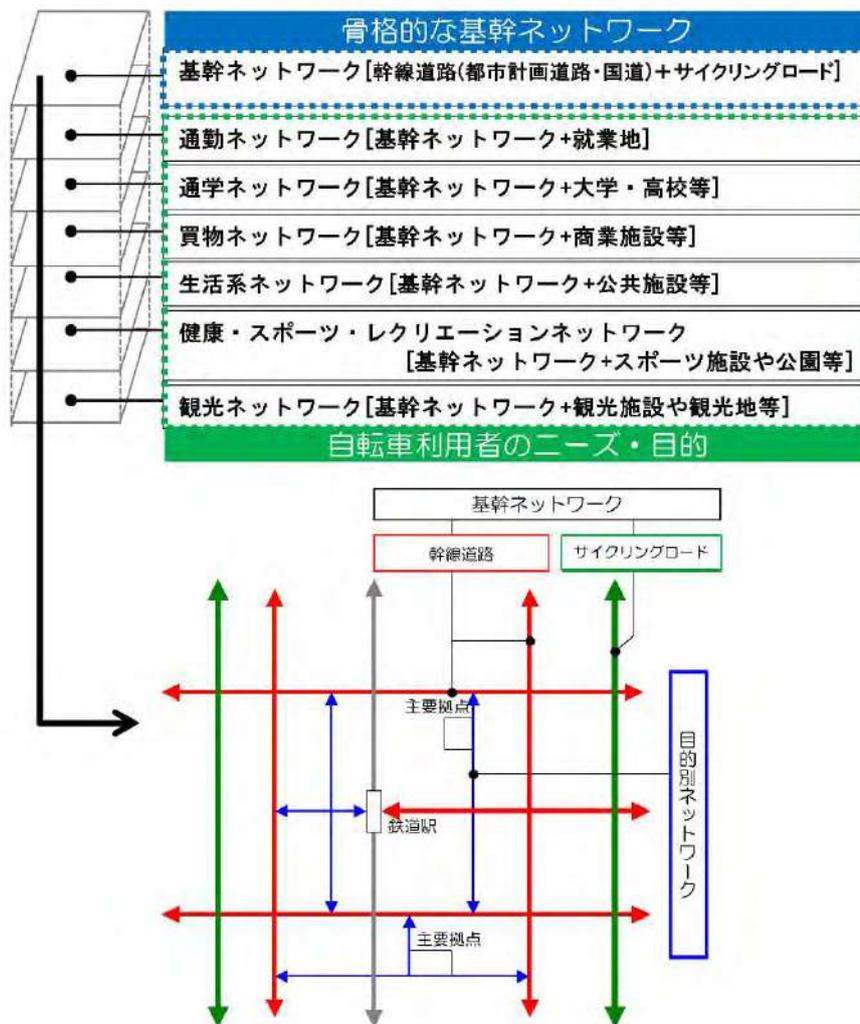
4-2 空間づくり ～自転車ネットワーク路線の質の向上～

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。

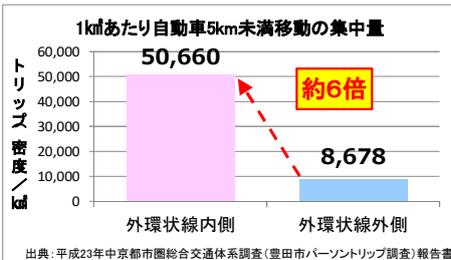
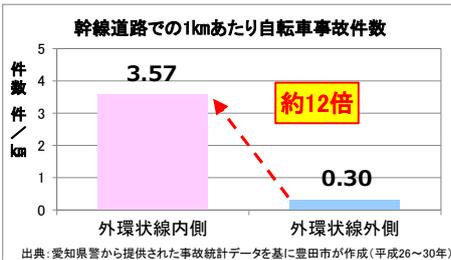
表 4-2 「1. 空間づくり」の取組方針と取組内容

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 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} 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	分離		混在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	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

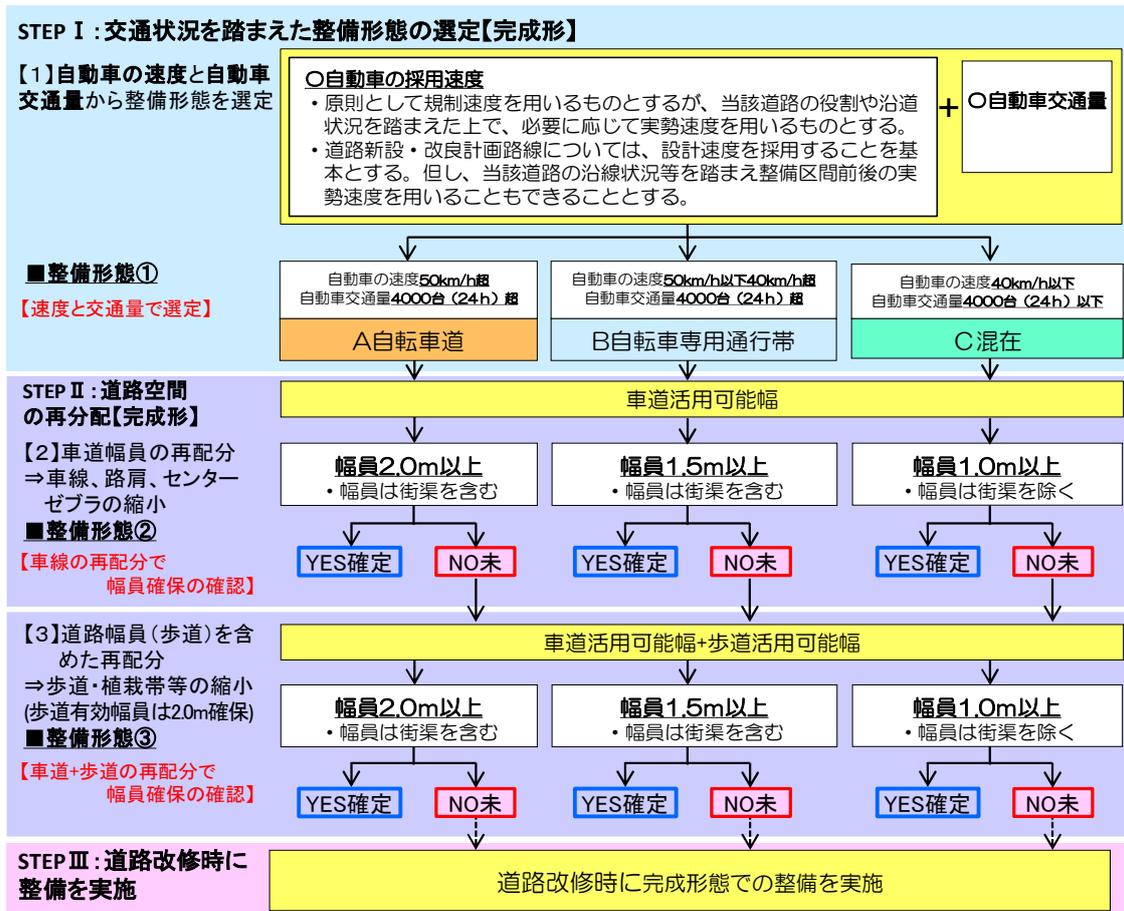
※1：速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2：自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3：目安として参考を示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）/国土交通省 道路局 警察庁 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、これにより難しい場合は、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。

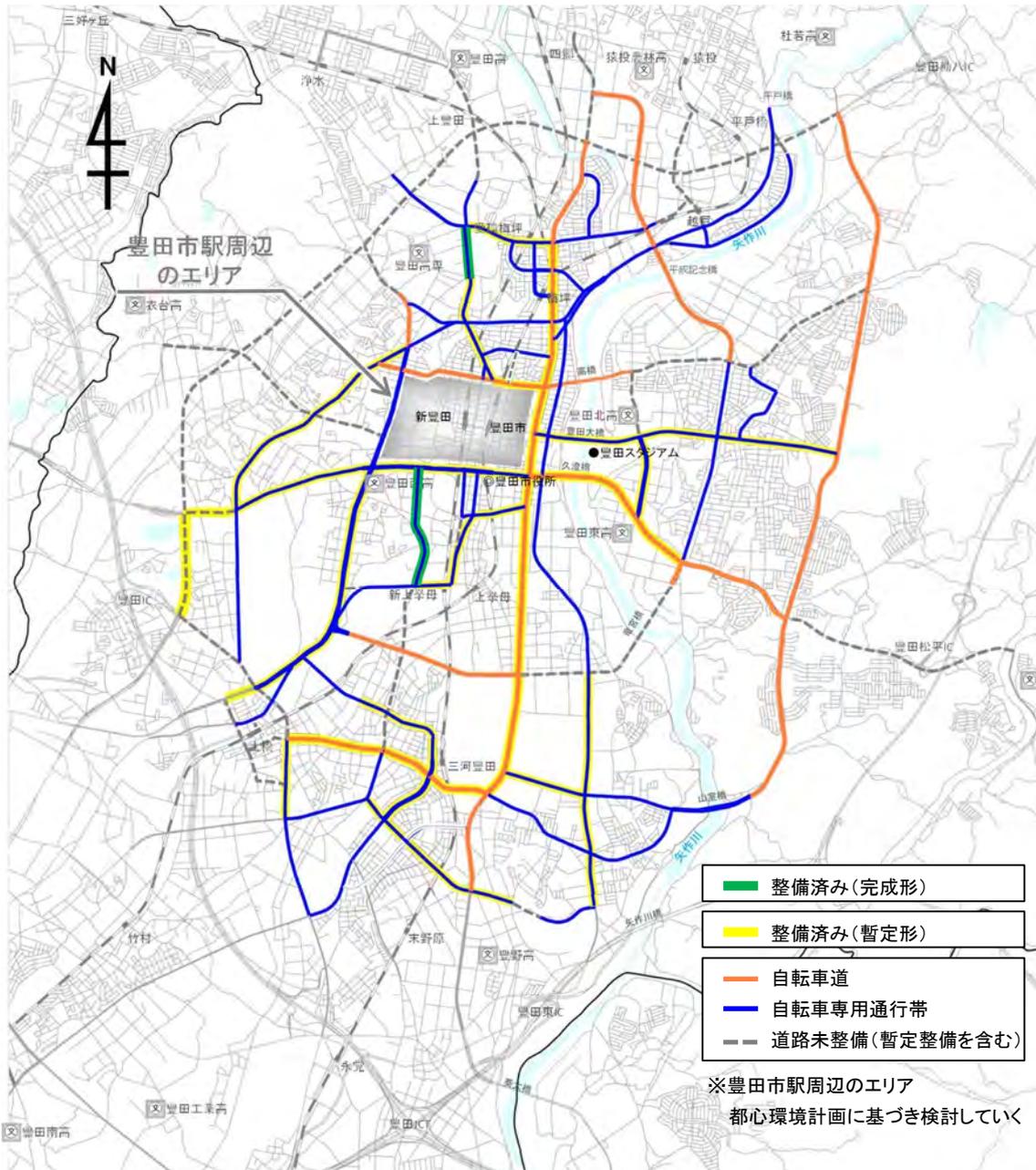
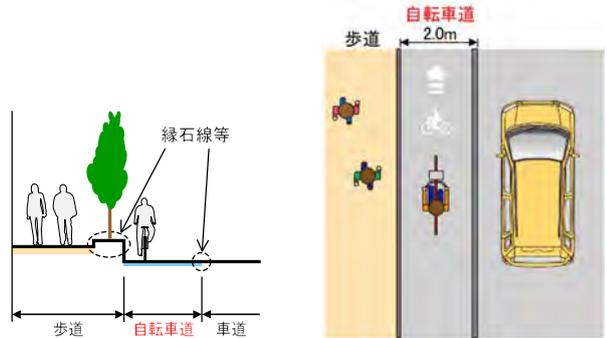


図 4- 6 重点エリアにおける自転車通行空間の整備形態 (完成形態)

◆参考◆ 自転車通行空間の整備形態のイメージ

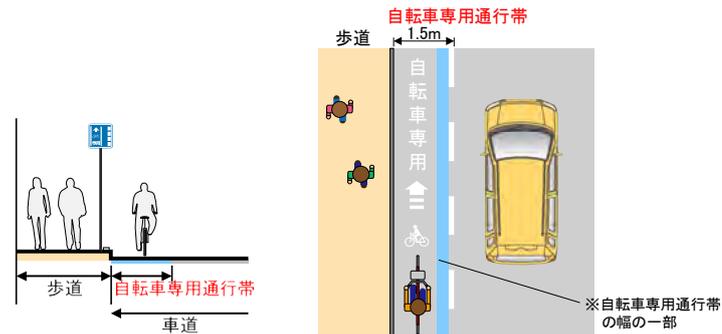
自転車道

- 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、自転車と自動車と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
自転車と自動車が
同一の空間を共用
とする道路

- 車道内に必要に応じて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同一の空間を共用して通行します。
- 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。

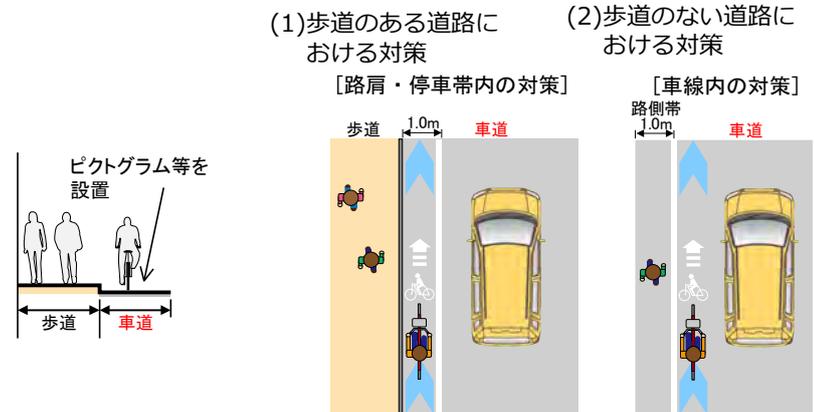
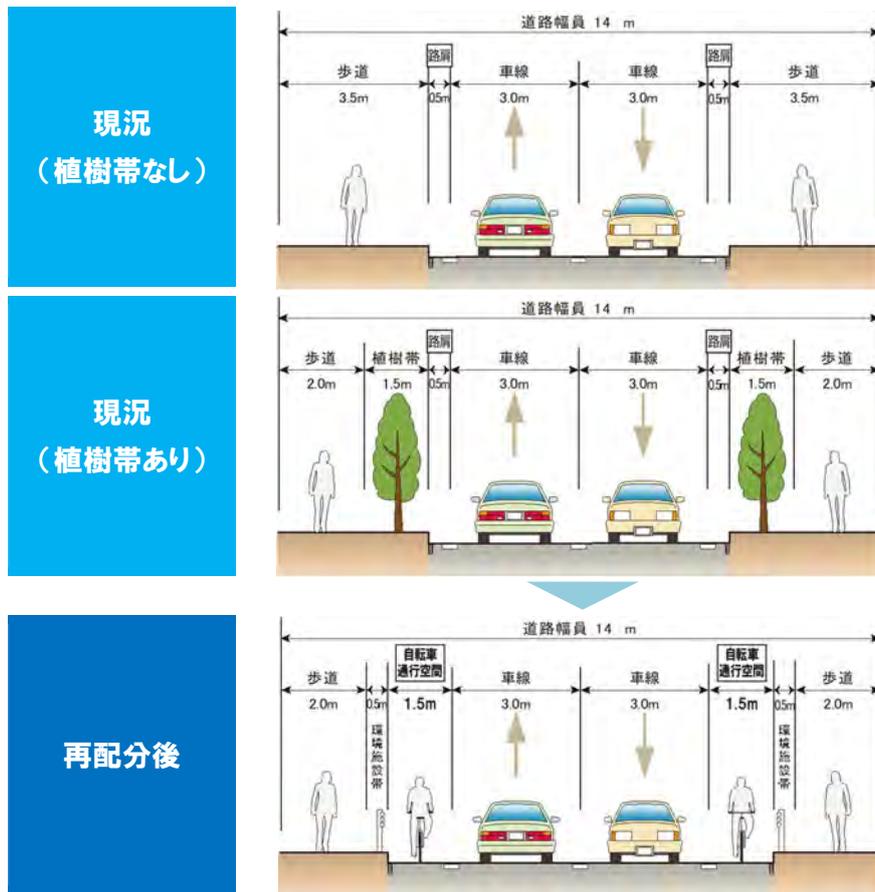


図 4-7 基本的な整備形態 (イメージ)

◆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、植樹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。

◆道路空間の再配分（例：単路部 道路幅員 14m）

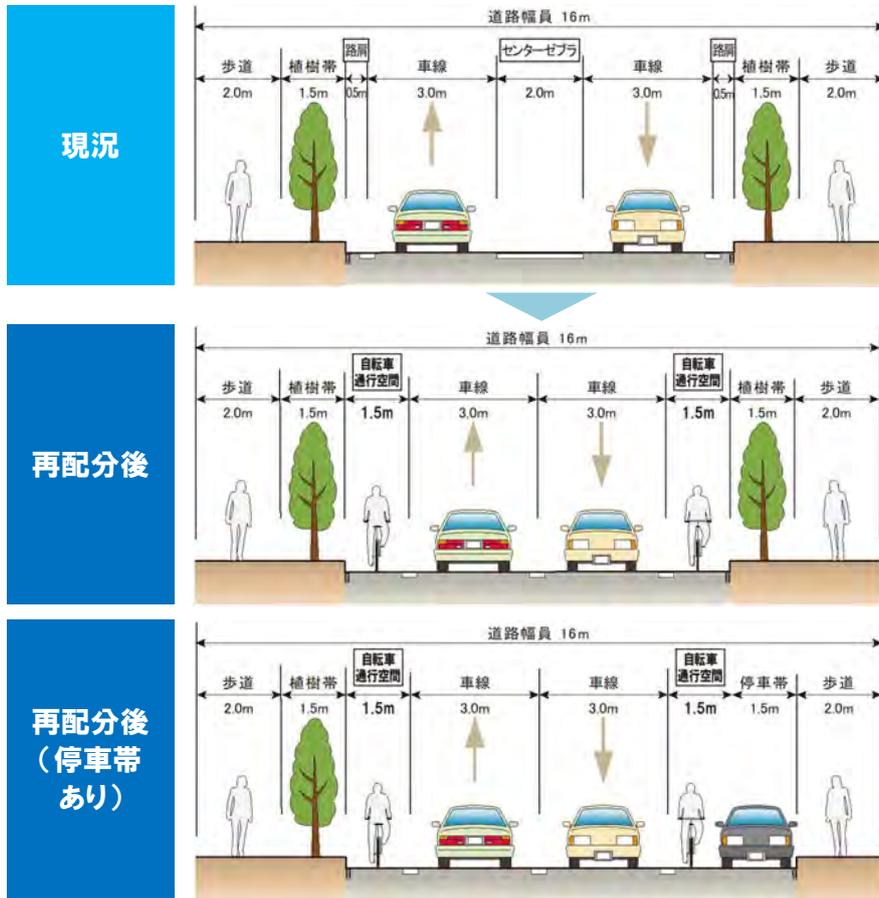


※植樹帯・路肩については、道路構造令を参照し確保検討を行う。

図 4- 8 既存道路空間の再配分のイメージ (1/2)

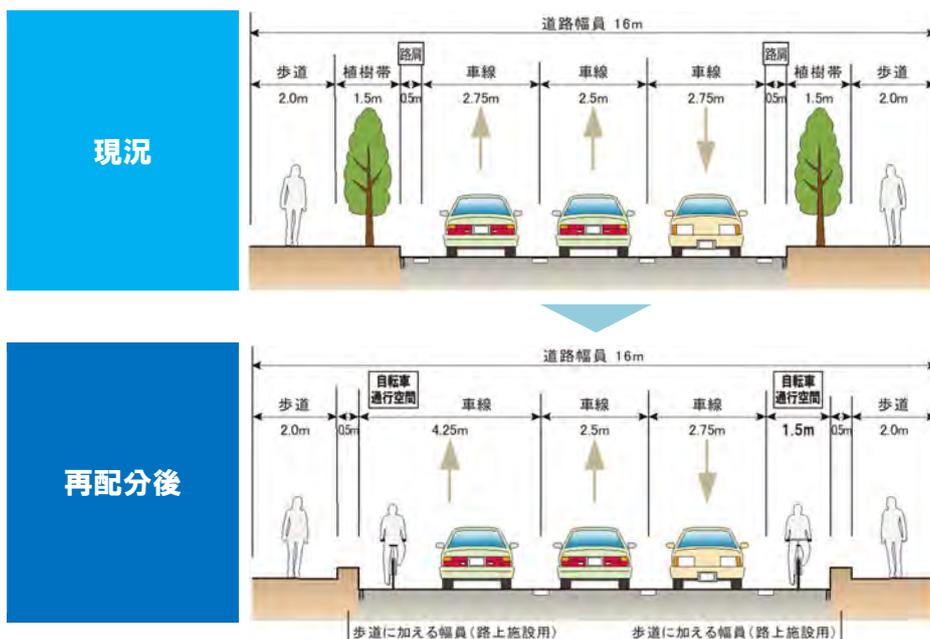
◆参考◆ 既存の道路空間の再配分による自転車通行空間の確保の例

◆道路空間の再配分（例：単路部 道路幅員 16m）



※植樹帯・路肩については、道路構造令を参照し確保検討を行う。

◆道路空間の再配分（例：交差点部 道路幅員 16m）



※植樹帯・路肩については、道路構造令を参照し確保検討を行う。

図 4-9 既存道路空間の再配分のイメージ (2/2)

(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

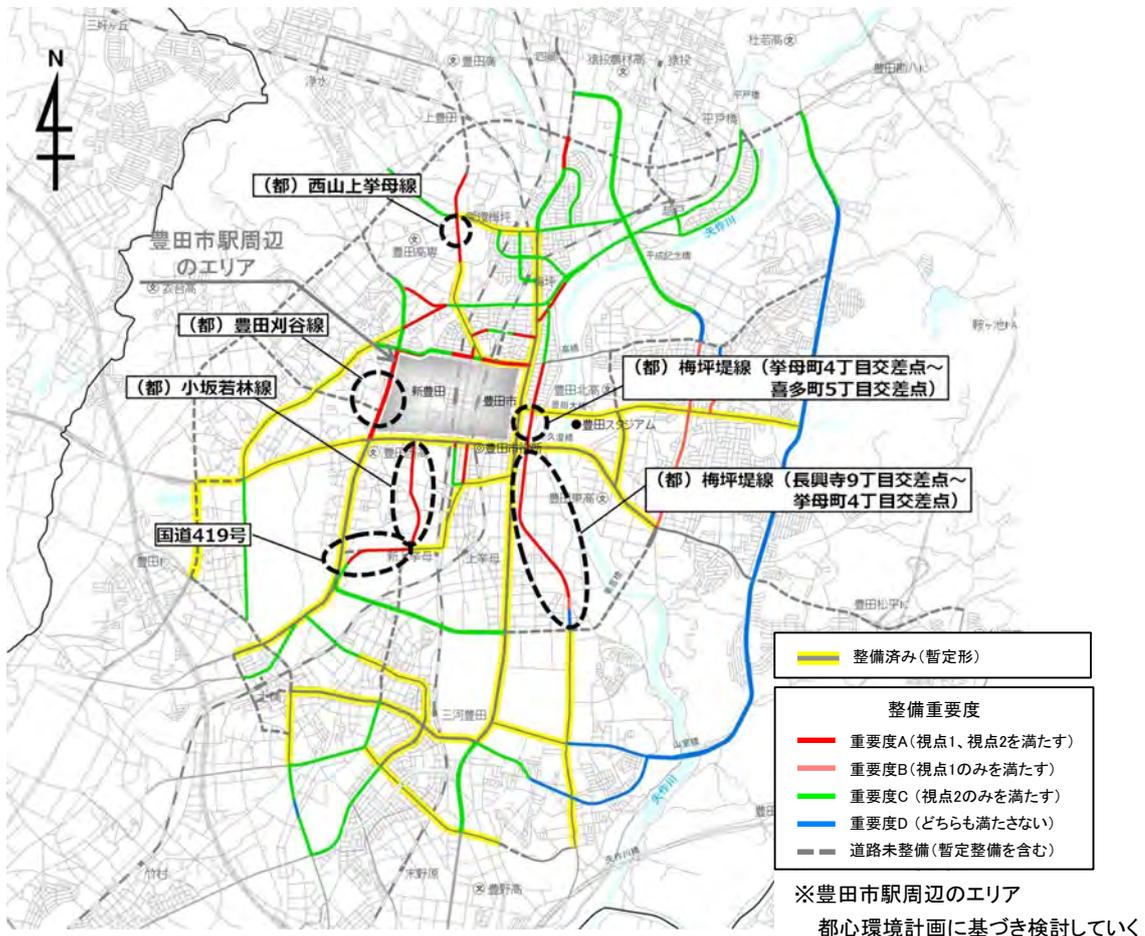
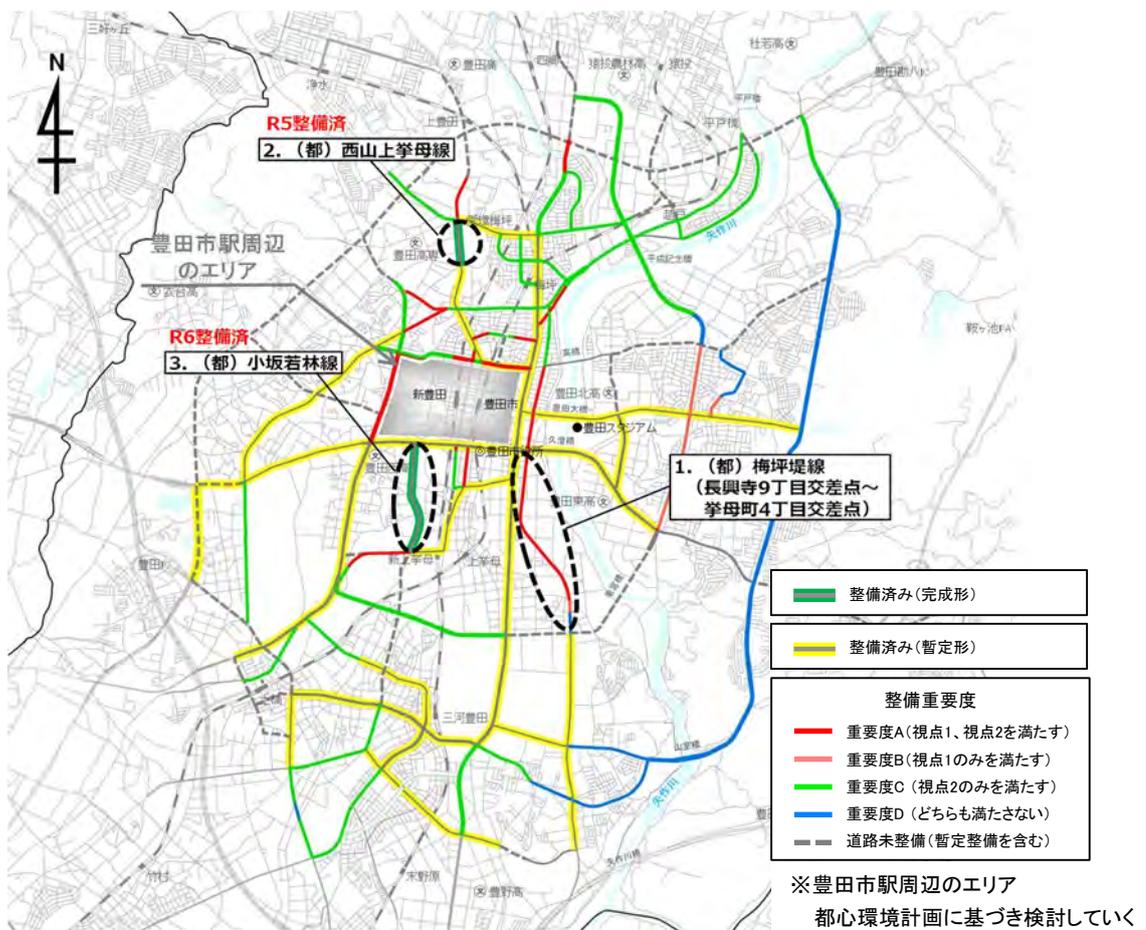
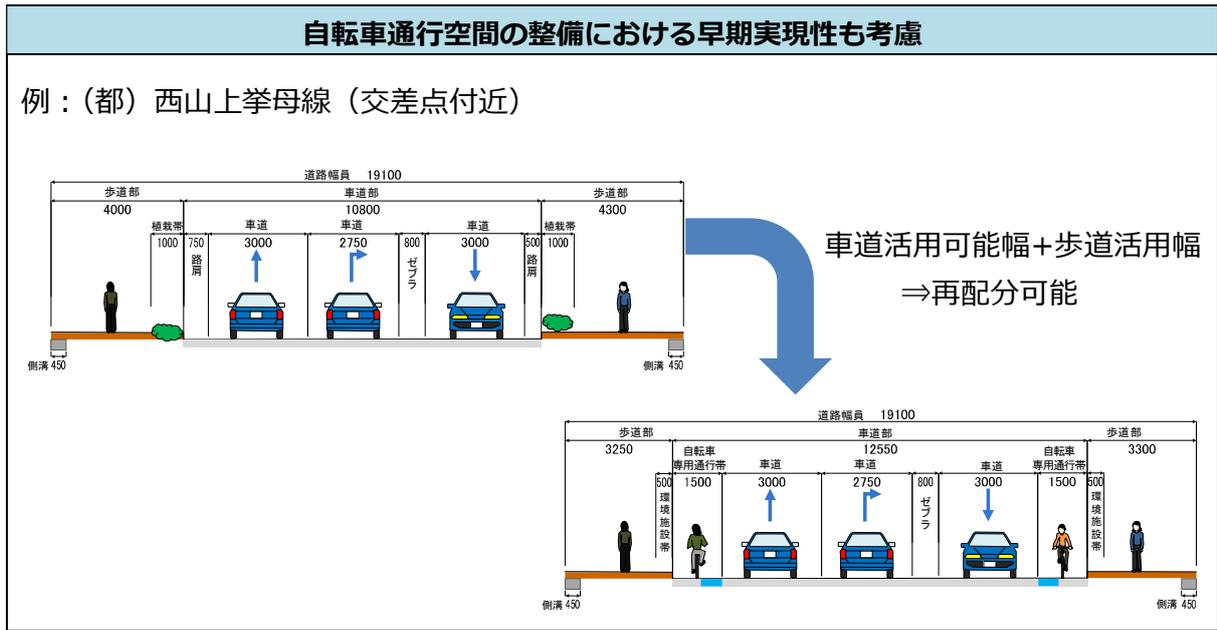


図 4- 10 整備重要度の考え方と優先的整備路線の選定フロー (1/2)



路線名	整備形態	延長 (km)	整備年度
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	R7～R9
2 (都) 西山上挙母線	自転車専用通行帯	0.5	R5
3 (都) 小坂若林線	自転車専用通行帯	1.25	R6
合計		約4.0	

図 4- 11 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難しい場合は、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

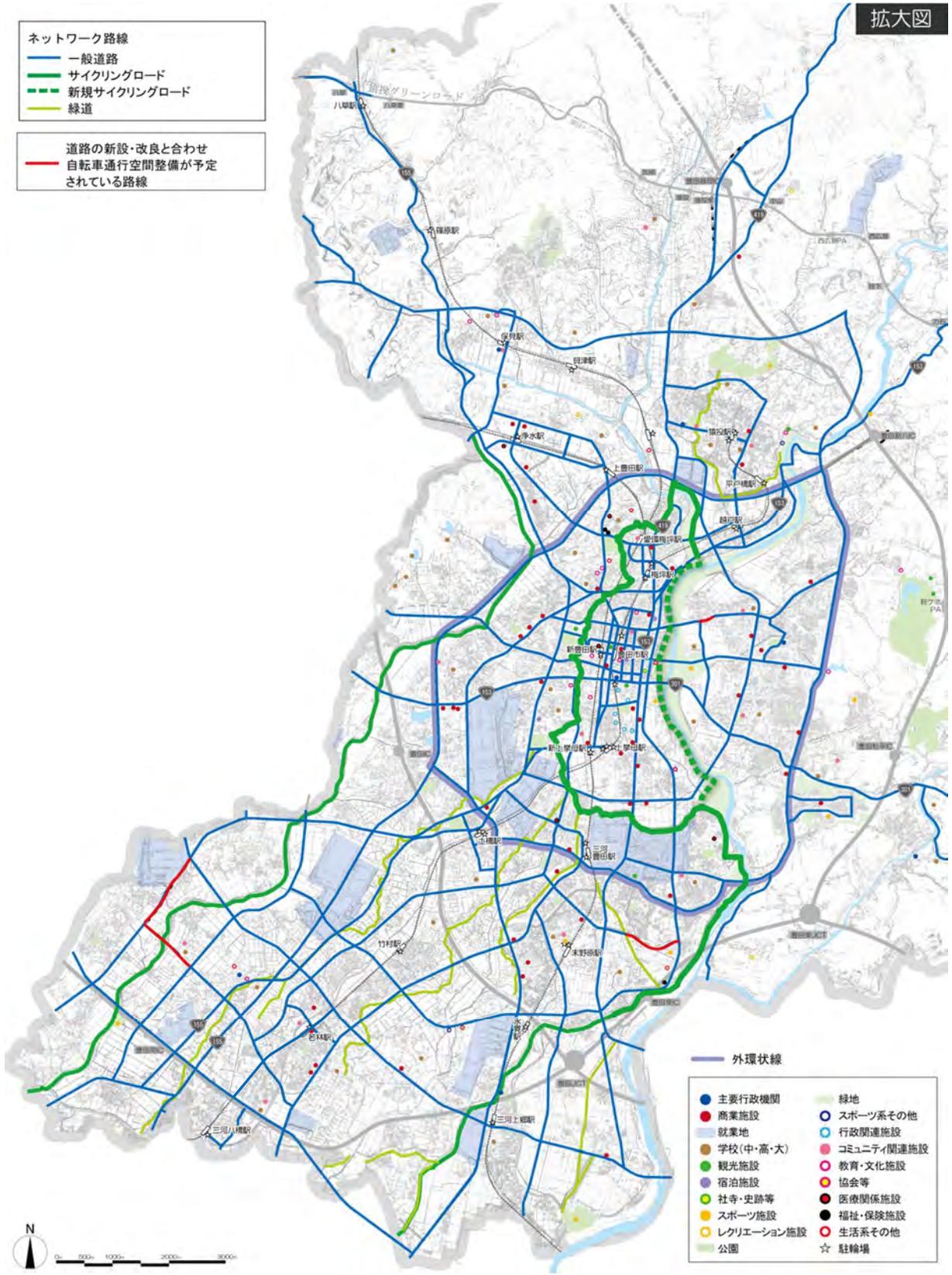
格子形状でグレーチングを整備した事例（写真）



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

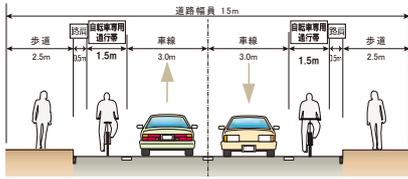
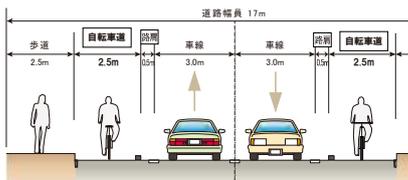
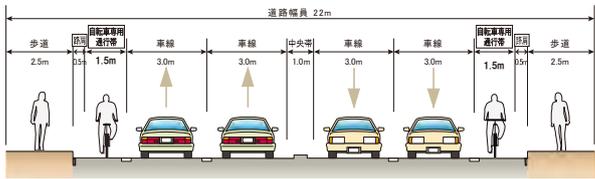
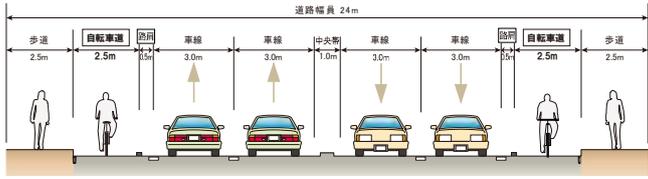
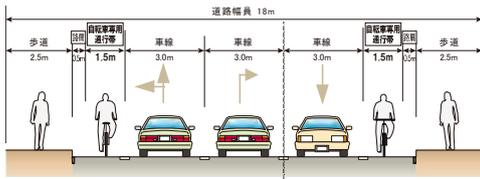
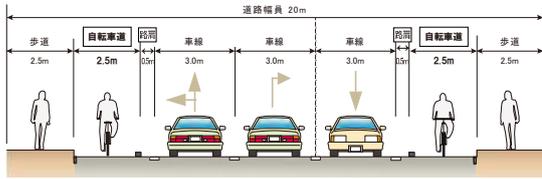
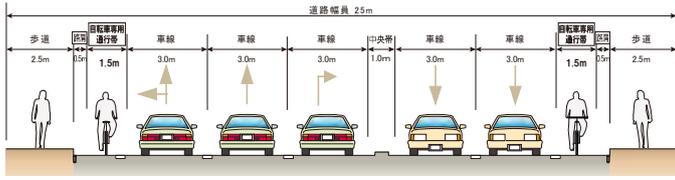
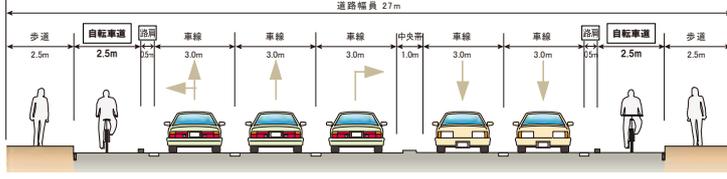
車線数	道路幅員	整備形態
2車線	15m以上	自転車専用通行帯  <p>例) 駐車帯を設ける場合 駐車帯の確保には1.5m以上の幅員の確保が必要</p> 
	17m以上	自転車車道  <p>例) 駐車帯を設ける場合 駐車帯の確保には1.5m以上の幅員の確保が必要</p> 
4車線	22m以上	自転車専用通行帯 
	24m以上	自転車車道 
車線数	道路幅員	整備形態
2車線	18m以上	自転車専用通行帯 
	20m以上	自転車車道 
4車線	25m以上	自転車専用通行帯 
	27m以上	自転車車道 

図 4-12 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- 13 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- 14 イメージ図

◆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

○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、適正な維持管理に努めると共に、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。

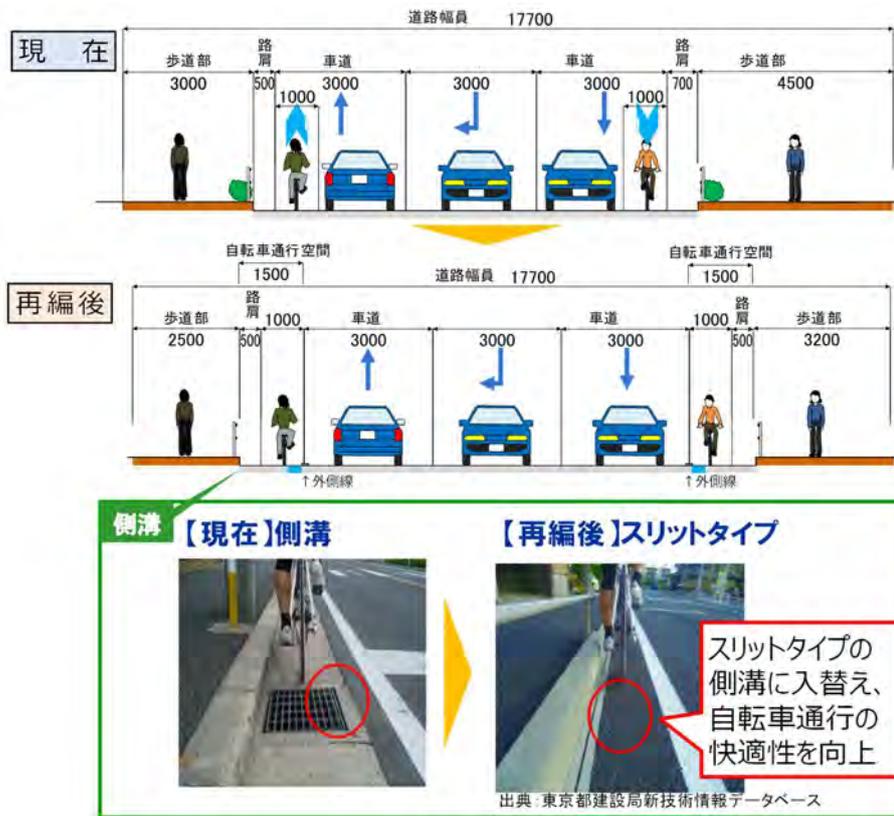


図 4- 16 快適性向上を目的とした自転車通行空間の改善イメージ

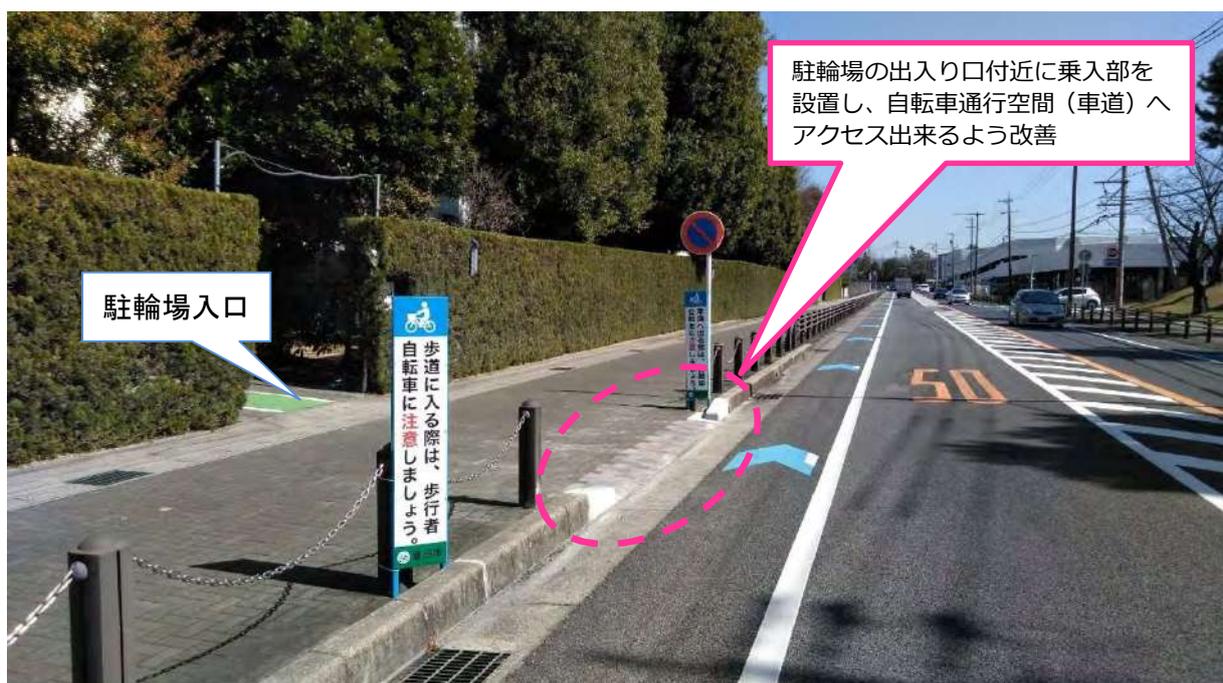
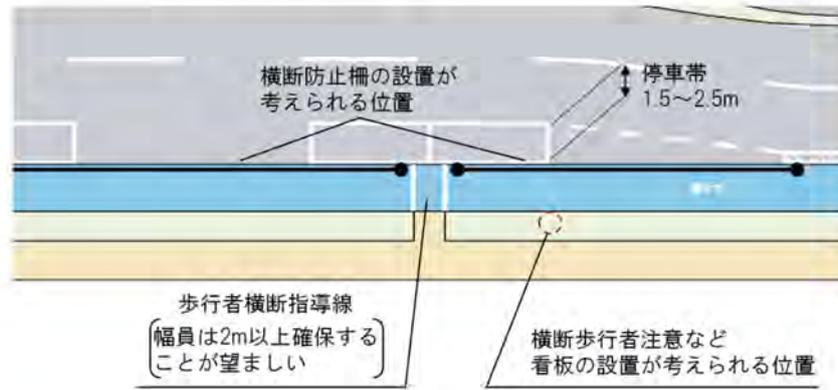


図 4- 17 利用促進を目的とした自転車通行空間の改善

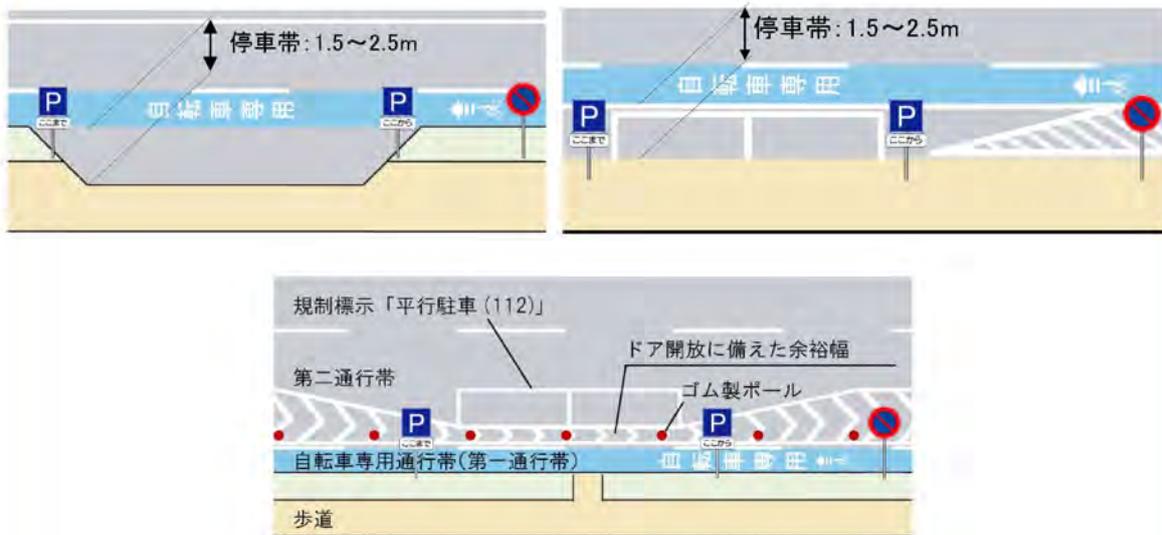
◆参考◆ 駐車スペース・停車帯の併設

駐停車の需要が多い箇所については、停車帯を検討・設置します。

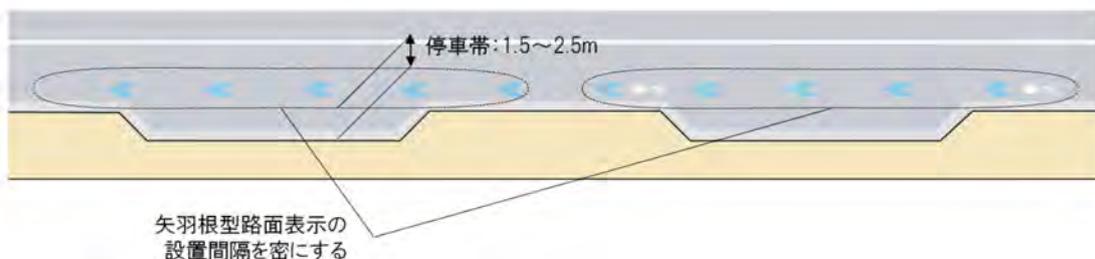
■自転車道のある道路に停車帯を設置する例



■自転車専用通行帯のある道路に停車帯を設置する例



■車道混在のある道路に停車帯を設置する例



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）

/国土交通省 道路局 警察庁 交通局

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への周知

- 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。
- ホームページやSNSを活用し、特定小型原動機付自転車も含めた交通ルールの周知を図ります。



図 4- 18 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、中学校区単位で指定を行い、重点的な啓発を実施します。



図 4- 19 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

○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

○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。

○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。

○企業や地域を通じ、大人、高齢者、外国人に対しても積極的な受講を呼びかけます。



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。
- ヘルメットの着用を促進するため、ヘルメットの購入に対する補助制度を実施します。
- 自転車の交通事故件数が最も多い年齢である高校生を対象としたヘルメットの着用促進を重点的に実施します。
- 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。

水豊田市 自転車乗車用ヘルメット購入費補助金

※和歌山県社会福祉協議会が実施している「ヘルメット6年保証」

★領収書の発行を購入店等に依頼してください。詳細については、お問い合わせください。
ヘルメットの購入専従がわからない領収書では、申請できません。
★窓口での受付は、平日の午前9時30分～午後5時15分(年末年始の市役所閉庁日を除く)です。

補助対象者(ヘルメット使用者) ※下記1～4をすべて満たす個人

- 市内に住所を有している(住民登録している)人
- 過去に同補助金(他市町村の同補助金を含む)の交付を受けていない人
- 暴力団員ではない人。暴力団又は暴力団員と密接な関係を有しない人
- 同一の補助対象経費に対する他の補助金の交付を受けていない人

補助対象のヘルメット

安全基準の認証を受けている
【新品】の自転車乗車用ヘルメット

＜安全基準＞

- SGマーク(一般財団法人製品安全協会の認証)
- JCFマーク(分社)日本自転車技術協会の認証
- CE(EN1078)マーク(欧州連合の欧州委員会からの認証)
- GSマーク(ドイツ製品安全法の認証)
- CPSCマーク(米国消費者安全委員会の認証)

★安全基準がOEマーク認証の場合、
「E」の付いた商品に限り、
自転車乗車用のヘルメットとして、
補助の対象外となります。
※未使用品を含む中古品は対象外です。
※オークション、個人販売、譲渡等は
対象外です。
※ヘルメットを中古品として購入し、
CEマークは特に注意!

補助金額

自転車乗車用ヘルメットの購入費用の1/2(100円未満切り捨て)
1人1歳以上最大2,000円

※ヘルメット使用者1人につき1個(旧)限り(令和3～5年度も含む)
※安全基準や保証等の資格、購入時のポイント利用、送料、送料は各自
※補助金予算額に達した場合は終了

申請書の申請から受付までの流れ

- (1)販売店等で自転車乗車用ヘルメットを購入
※購入の際、販売店等に領収書の発行を依頼してください。
※領収書には、下の(2)欄記載の記載事項を記載してください。
- (2)申請書等を郵送又は窓口で交通安全防犯課へ提出
※郵送の場合→〒411-1501 豊田市西町3丁目40番地 交通安全防犯課
※窓口の場合は、交通安全防犯課窓口、市ホームページから入庫できます。
※申請書・捺印書は、交通安全防犯課窓口、市ホームページから入庫できます。
※購入日から3か月以内に申請してください(期間内必着)。
ただし、令和7年3月31日1日より後には申請できません。
- (3)交付決定通知書が郵送で到着
※申請書類を審査の上、申請書に通知書を郵送します。
- (4)補助金が指定口座に振り込まれます
※申請日からおおむね1か月半後の振り込みとなります。

【注意!】

① 交付申請書(市指定様式)
② 領収書(次の内容が記入されているもの)
③ 領収書又は領収書(未成年者の場合は)の氏名
④ 領収書
⑤ 領収書(ヘルメットの購入専従がわかるもの)
⑥ 領収書(市指定様式)
⑦ 届込口座(申請書欄のもの)が確認できる書類
(通帳又はキャッシュカードの写し)

※記入内容を確認してください。
※領収書がない場合は、申請
できません。
※内容が不正している場合は、
市が領収書等を再発行を
依頼してください。
※領収書、申請書又は領収書
の写しを郵送でも郵送
できます。
※領収書、申請書、お礼状
の写しを郵送でも郵送
できます。
※Gマークの場合は、「E」の
表記が確認できるものが必
ずです。

自転車は、手軽に利用できるとても便利な乗り物ですが、交通ルールを守って正しく走行しないと、加害者にも被害者にもなり得る大変危険な乗り物でもあります。
交通ルールを守って安全に運転することが一番大切ですが、自分を守り、相手を守るため、自転車に乗る時は必ずヘルメットを着用しましょう。また、万が一の事故に備えて、自転車乗車賠償保険等にも加入しておきましょう。

問合せ先 豊田市民生活安全防犯課(夜間急ぎ対応) 202626-06-0320

図 4- 20 自転車乗車用ヘルメット購入費補助金チラシ

高校生を対象とした乗車用ヘルメットの着用を推進しました



活動レポート





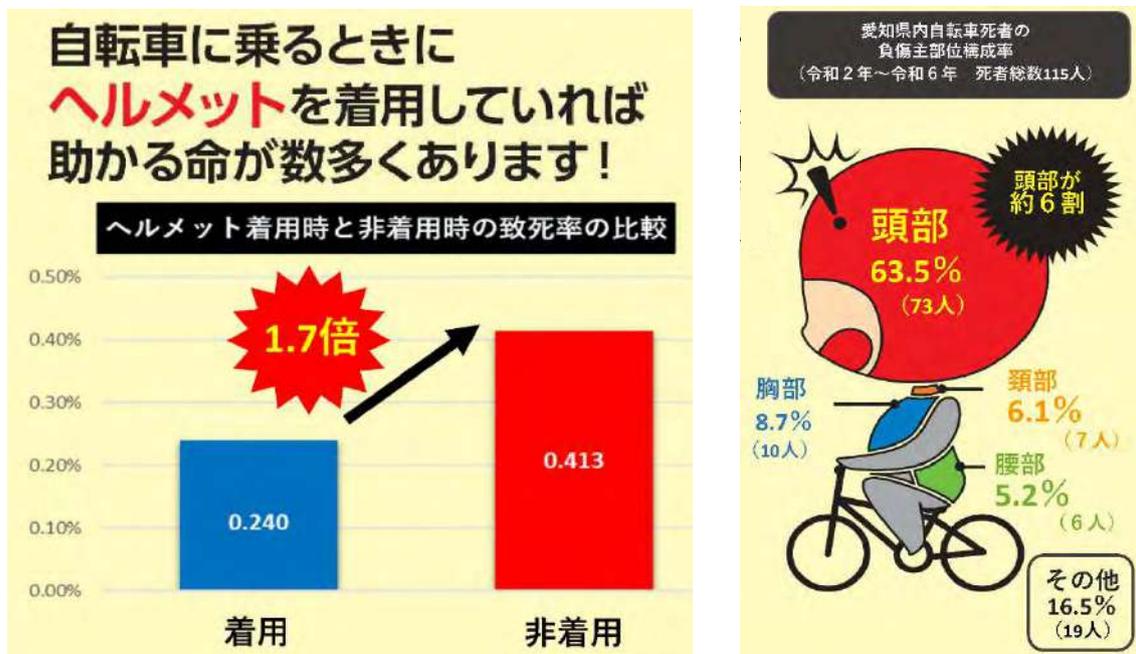
2024年5月30日
改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から全ての自転車利用者の乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。しかし、県内の着用率は未だ低調であり、令和5年中における交通事故死傷者のうち、自転車乗車中のヘルメット着用率は、17.4%にとどまる状況となっています。そこで、管内の企業、豊田市役所と連携し、管内の高校の通学時間帯に自転車の安全利用を呼びかけ、ヘルメット着用の重要性の説明、チラシ及び啓発品を配布し、交通安全意識の醸成を図る活動を行いました。

図 4- 21 高校生へのヘルメット着用を促す取組の事例

出典：愛知県警察ホームページ

自転車事故発生時のヘルメット着用状況（再掲）

- 愛知県では 2020～2024 年の自転車乗用中の交通事故死者数が 115 人。負傷主部位が頭部であった方は 73 人で、約 63.5%を占めています。
- また、ヘルメット非着用時は、着用時に比べ致死率が 1.7 倍になることが分かっています。



出典：愛知県警察 HP

図 2- 29 愛知県での自転車乗用中の死亡事故における負傷部位

4-4 仕組みづくり

～クルマ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～

あいちエコモビリティライフ推進協議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と自転車に乗りたくなる取組の充実	1)あいちエコモビリティライフ推進協議会との連携による市内企業及び市民へのモビリティマネジメント※1による自転車利用のPR実施 2)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 3)サイクリングロードの整備推進(再掲-空間づくり)
(2)自転車を活用した健康づくりの促進	1)自転車利用の健康効果の周知
(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と自転車に乗りたくなる
取組の充実

1) あいちエコモビリティライフ推進協議会との連携による市内企業及び市民へのモビリティマネジメントによる自転車利用のPR実施

○豊田エコ交通をすすめる会の会員に対して、エコ交通に関するニュースの配信を行っていたが、令和4年に会が解散となったため、新たな取組として、市内企業及び市民へ、愛知県・あいちエコモビリティライフ推進協議会が実施するエコモビ※2事業のうち、特に自転車の利用にかかる内容について市ホームページ等で紹介し、クルマと自転車のかしこい使い分けをPRします。

○豊田エコ交通をすすめる会

(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おりますので、ぜひご活用ください。

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

図 4-22 エコ交通メールニュース配信



図 4-23 【参考】自転車通勤導入に関する手引き

III. 仕組みづくり

○エコモビ事業

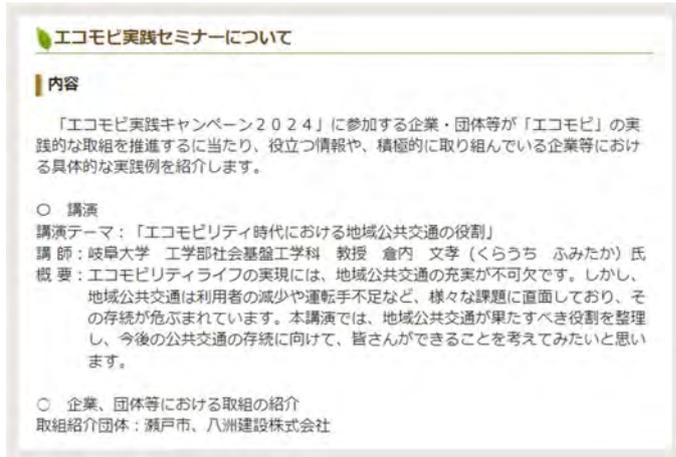


図 4-24 【参考】エコモビ実践セミナー

○エコモビ実践セミナー

あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員及びエコ通勤等に関心のある県内企業等を対象に、エコモビの実践的な取り組みを推進するに当たって役立つ情報や積極的に取り組んでいる企業等における具体的な実践例を紹介。

○エコモビ実践キャンペーン

県内の企業、各種団体等で「エコモビ」の趣旨に賛同する団体が、各団体の実情に応じて、「エコモビ」情報の周知・実践の働きかけ、県内一斉「エコ通勤デー」への参加、エコ通勤の推進、環境に配慮した自動車利用等の推進に取り組むことにより、通勤を含めた業務目的の移動について、全県的に「エコモビ」の実践を推進。



図 4-25 【参考】エコモビ実践キャンペーン



図 4-26 【参考】エコモビ普及チラシ

※²エコモビ：

「エコ モビリティ ライフ」の略。

環境（エコロジー）の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげたことばで、クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイル。

出典：エコモビ HP/愛知県・あいちエコモビリティライフ推進協議会

※¹モビリティマネジメント（MM）：

当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かきこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもの。

出典：モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決に向けて（国土交通省）

III. 仕組みづくり

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



図 4-27 とよたSDGs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 デイ 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：SDGs未来都市とよた/豊田市

SDGs（エス デイ ジーズ：持続可能な開発目標）/国連広報センター

III. 仕組みづくり

○各高校までの自転車や公共交通機関での行き方データやQRコードを各高校に配布し、新高校生への案内文等に活用します。
また、同様のデータを市HPに掲載し周知します。



図 4- 28 各高校までの行き方データ

○高齢者の健康増進に繋がるよう公共交通機関や自転車利用を促すようなツールを配布します。



図 4- 29 自転車や公共交通機関の利用を促すツール

○バスの乗り方やおでかけプランの作成などをお伝えする出前講座において、自転車利用についてPRします。
また、自転車の動静や実際にあった自転車とバスとの接触案件などを伝え、安心して自転車を利用できるよう注意喚起を行います。

III. 仕組みづくり

2) 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- 30 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。



写真 4- 8 導入事例

III. 仕組みづくり

- 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。
- 東海シクロクロスへの支援を行います。



出典：OPEN INABU実行委員会から提供



出典：豊田市公園緑地つかう課

写真 4-9 自転車イベントイメージ

(2) 自転車を活用した健康づくりの促進

1) 自転車利用の健康効果の周知

○自転車を利用することによる健康へのメリットなどを、企業や学校などと連携しながら普及啓発します。

◆参考◆自転車利用による健康へのメリット（再掲）

○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

(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- 31 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9年度の8か年で、着実に進めていきます。

表 4-5 取組体制一覧

豊田市自転車活用推進計画	目標		取り組むべき施策	取組体制
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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)
			(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～	▶
(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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ～クルマから自転車 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 使い分けと自転車に乗りた くなる取組の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・豊田市(交通政策課、環境 政策課、稲武支所) ・企業、市民 ・ツーリズムとよた 等 	
		(2)自転車を活用した健康づく りの促進	<ul style="list-style-type: none"> ・豊田市(交通政策課) 	
		(3)良好な駐輪環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・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「豊田市自転車利用環境整備推進会議」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。

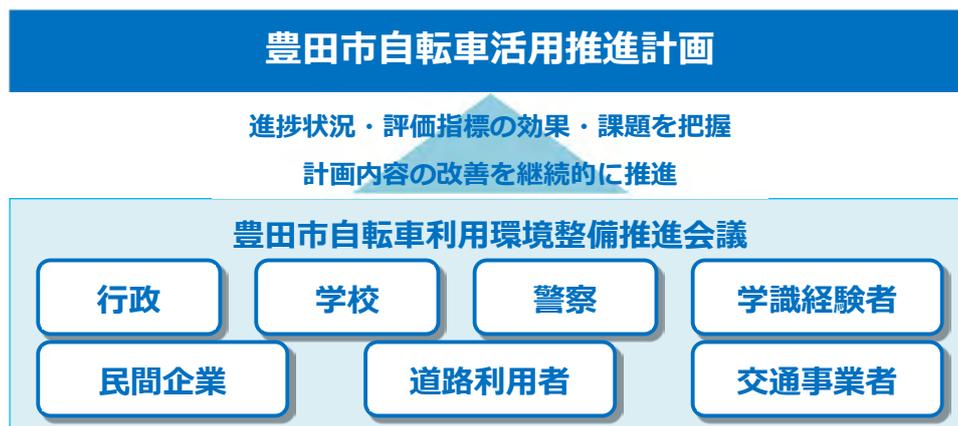


図 5- 1 計画の推進体制

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、P D C Aサイクルを実践し、豊田市自転車利用環境整備推進会議によって、確実に進捗管理を行い、継続的な計画の推進を図ります。

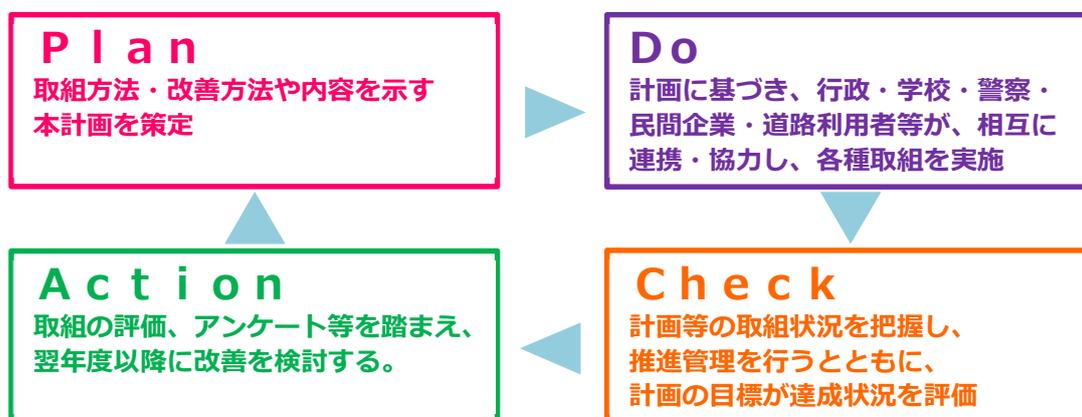


図 5- 2 P D C Aサイクル

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を設定します。

継続的に目標指標をモニタリングし、豊田市自転車利用環境整備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	当初 (R2 計画策定時)	現況値 (R5 時点)	目標値 ^{※1} (R6 時点)	目標値 ^{※2} (R9 時点)
①自転車の 交通事故死傷者数	281 人 (平成 28~30 年平均)	178 人 (令和 5 年)	約 2 割削減 (220 人)	約 4 割削減 (170 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)	31.1% (令和 5 年 市民意識調査)	現状維持	現状維持 (R6 の目標値を継続)
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)	25.3% (令和 5 年 市民意識調査)	約 3%上昇 (27%)	約 3%上昇 (27%) (R6 の目標値を継続)
④自転車損害賠償保険 加入率	68.4% (令和 2 年 E モニター)	75.2% (令和 5 年 市民意識調査)	向上	向上 (R6 の目標値を継続)
⑤放置自転車撤去台数	1,896 台 (平成 28~30 年平均)	1,106 台 (令和 5 年度)	約 2 割削減 (1,600 台)	約 6 割削減 (850 台)
⑥豊田警察署管内の自転車 乗車用ヘルメット着用率	—	14.2% (令和 6 年) ^{※3}	—	約 16%上昇 (30%)

※ 1 : R2 計画策定時の目標、割合は当初 (R2 計画策定時) に対する値

※ 2 : 計画改訂後の目標、割合は当初 (R2 計画策定時) に対する値

※ 3 : R5 の調査実績が無い場合、R6 調査実績を記載

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	②	③	④	⑤
			自転車 事故 死傷者 数	外出時 自転車 利用 可能な 市民の 割合	満足度 (歩行者・ 自転車に 対する 安全 快適度)	自転車 損害 賠償 保険 加入率	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 ～クルマから 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 こい使い分けと自転車 に乗りたくなる取組の 充実	1)あいちエコモビリティライ フ推進協議会との連携に よる市内企業及び市民へ の自転車利用のPR実施		○	○		
		2)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		○			
		3)サイクリングロードの整備 推進（再掲-空間づくり）		○	○		
	(2)自転車を活用した 健康づくりの促進	1)自転車利用の健康効果の 周知		○			
	(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	

年月日	会議等	会議の内容
令和3年3月15日	令和2年度 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・目標達成に向けた取り組むべき施策についての協議
令和4年3月15日	令和3年度 豊田市自転車利用環境整備推進会議	
令和5年2月7日	令和4年度 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・自転車の利用状況と交通事故の発生状況についての協議
令和6年3月18日	令和5年度 豊田市自転車利用環境整備推進会議	・目標達成に向けた取り組むべき施策についての協議
令和6年8月21日	令和6年度 第1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の改訂についての協議
令和7年2月3日	令和6年度 第2回 豊田市自転車利用環境整備推進会議	
令和7年3月	豊田市自転車活用推進計画（改訂） 公表	

豊田市自転車利用環境整備推進会議規約（案）

（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、「豊田市自転車活用推進計画」（以下「計画」という。）の進捗状況や評価指標における効果などを把握し、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。

（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）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。

（推進会議の開催）

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、建設部土木課、地域振興部交通安全防犯課、都市整備部交通政策課に置く。

- 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。

（その他）

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3年3月15日から施行する。

この規約は、令和4年3月15日から施行する。

この規約は、令和5年2月7日から施行する。

この規約は、令和6年3月18日から施行する。

この規約は、令和6年8月21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 建築学部建築学科 都市空間インフラ専攻 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
一般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 総務部渉外室	企業代表
県立高等学校西三河北地区校長会 愛知県立豊田工科高等学校	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
一般社団法人ツーリズムとよた	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 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月策定

令和7年3月改訂

豊田市建設部建設企画課

電話 0565-34-6682

FAX 0565-31-3540