



# 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～



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	本計画の位置づけ	2
1-3	本計画の構成	3
第2章	自転車利用環境を取り巻く動向	4
2-1	全国における自転車の利用環境に関する変遷	4
2-2	自転車の道路交通法上のルール	5
2-3	豊田市における取組	6
第3章	豊田市における自転車利用環境の現状と課題	11
3-1	自転車の交通事故状況	11
3-2	自転車利用者の意識	16
3-3	自転車の使われ方	17
第4章	基本方針	20
4-1	自転車利用環境整備の目標	20
4-2	取り組むべき施策事項	20
4-3	自転車ネットワーク路線	21
4-4	整備形態の選定	23
第5章	実施計画	27
5-1	計画の考え方	27
5-2	空間づくり ～自転車通行空間の整備～	28
5-3	意識づくり ～通行ルール周知、マナー向上の取組～	37
5-4	仕組みづくり ～自動車から自転車への転換を促す取組～	39
第6章	計画推進に向けた体制と方法	41
6-1	計画の推進体制	41
6-2	計画の評価	41
6-3	取組体制について	42

参考資料	43
1 これまでの経緯	43
2 自転車通行空間検討会議 規約・名簿	44
3 市民意見募集の結果	46



## 1-1 計画策定の背景と目的

近年、自転車に関する交通事故が増加傾向にあることから、国土交通省と警察庁の連携のもと、自転車利用環境の改善のために様々な取組が進められています。平成19年度には自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進める「自転車通行環境整備モデル地区」として、本市を含めた全国98か所が指定され、自転車通行空間の整備が行われました。

本市においては、平成23年度に豊田スタジアム周辺地区の自転車通行環境整備モデル地区整備が完了し、自転車の交通事故削減を始め、通行ルールの周知やマナー向上に一定の効果が得られたものの、依然として、無秩序な自転車利用が見受けられます。

また、本市における自転車の交通事故死傷者数は、長期的傾向としては交通事故死傷者数と連動して減少傾向にあるものの、約10年前の5か年と直近の5か年を比較すると、自転車の交通事故死傷者数や交通事故死傷者総数に占める自転車の交通事故死傷者数の割合は、いずれも増加しています。また、本市における代表交通手段は、自動車交通に大きく依存しています。

このような中、国においては、平成23年10月に、警察庁が「自転車は車両であるという考え方の徹底を図る総合対策」を全国の警察本部に通達するとともに、平成24年11月には、国土交通省と警察庁が、自転車走行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底などを進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を公表するなど、自転車を取り巻く環境は大きく変化しています。

このような環境の変化に対応するため、本市では、更なる安全で快適な自転車利用環境の創出に向け、国、県、警察等と連携し、今後の取組方針や具体的な施策をとりまとめた「豊田市自転車利用環境整備計画」を策定しました。

今後は、本計画に基づき、国、県、警察を始め、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参ります。

## 1-2 本計画の位置づけ

本市の上位計画の中では、「低炭素社会の推進」、「交通安全環境の整備」、「交通安全教育の推進」などの施策において、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。

また、関連計画の中でも、「自転車利用環境の総合的整備」、「自転車の安全利用の推進」、「自動車から公共交通などへの転換の促進」などが計画されています。

本計画は、これらに基づきながら、安全で快適な自転車利用環境の創出に向け、国、県、警察等と連携し、効果的・効率的に施策を推進するため、新たな計画を策定するものです。

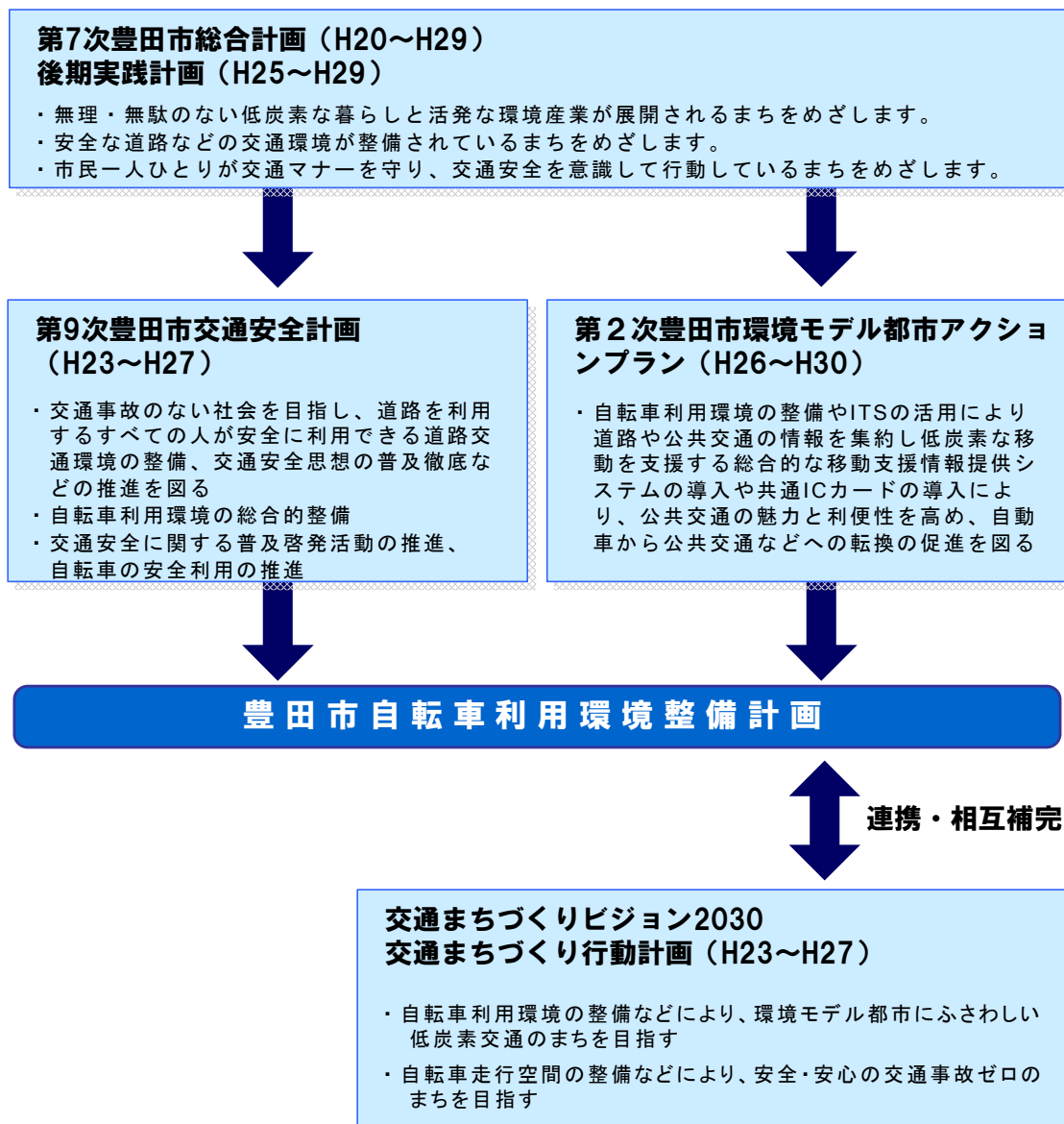


図 1-1 豊田市自転車利用環境整備計画の位置付け

## 1-3 本計画の構成

本計画の構成は、以下に示すとおりです。安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた基本方針と効果的・効率的に施策を推進するための実施計画で構成します。



図 1-2 豊田市自転車利用環境整備計画の構成

## 第2章 自転車利用環境を取り巻く動向



### 2-1 全国における自転車の利用環境に関する変遷

自転車はクリーンかつエネルギー効率の高い交通手段であり、都市内交通などの重要な移動手段として、その利用ニーズが高まる一方、交通事故全体に占める自転車事故の割合は近年増加しています。このような状況を踏まえ、ハード、ソフトの両面から取組を行い、自転車が安全で快適に通行でき、かつ歩行者の安全性を高める自転車の利用環境の創出が全国的に進められています。

表 1-1 自転車に関する取組

年次	法制度等の変化及び主な内容
昭和 40 年代	・自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、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過。
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などを進めるための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を发出。
平成 25 年度	・道路交通法が一部改正され、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される。
平成 27 年度	・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。

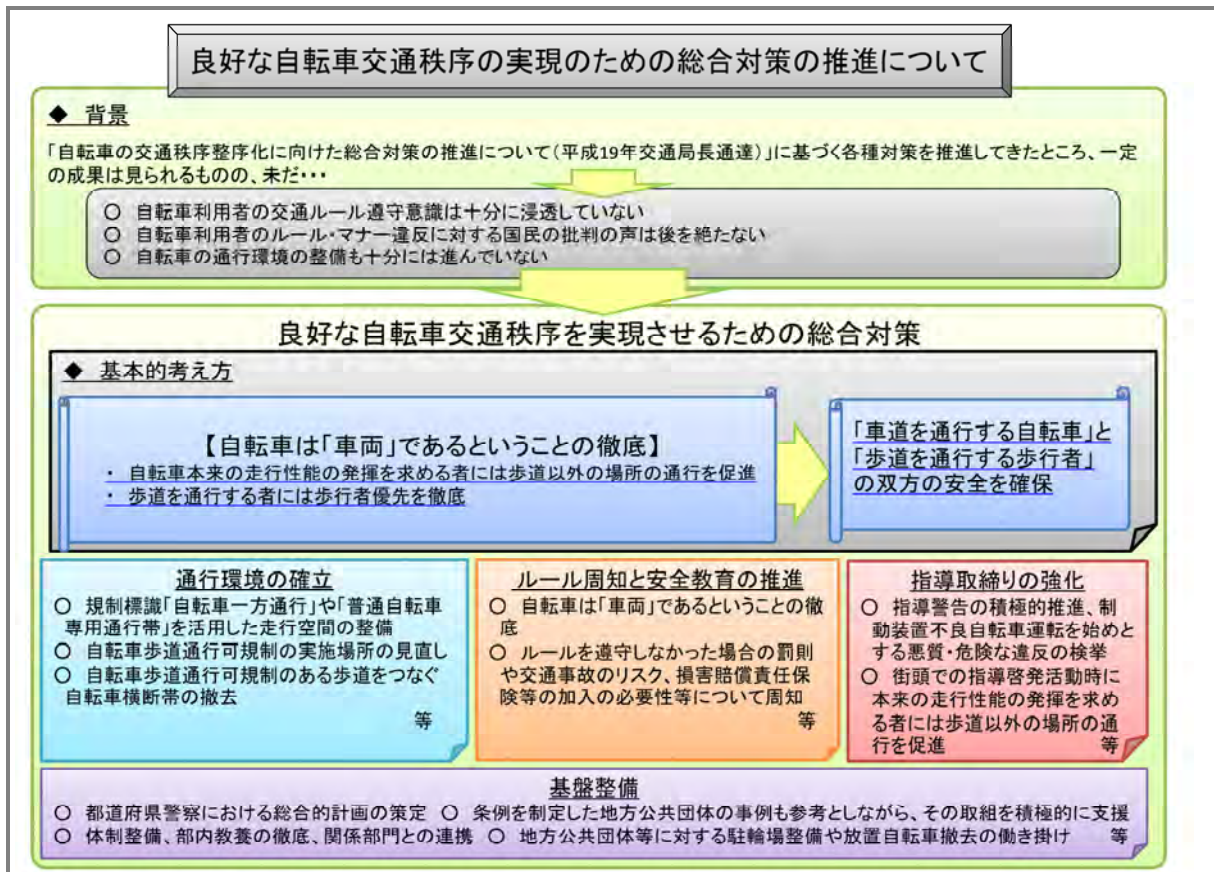


図 2-1 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進(H23. 10. 25 交通局長通達)概要版

## 2-2 自転車の道路交通法上のルール

道路交通法上では、自転車は軽車両として自動車と同じく車両の一種に位置づけられています。自転車を利用する際は、車両としての正しい通行ルールを知り、守ることが必要です。

### ● 自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

(平成 19 年 7 月 10 日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定より)

### ● 自転車の路側帯通行ルール

路側帯も車道と同じように**左側通行!**



路側帯を通行する場合は、歩行者の通行を妨げないように走りましょう。

### ● 自転車に関わる主な違反とその罰則

自転車も車の仲間。交通ルールを守らないと罰則があります。自転車のルールとマナーを守りましょう。

3ヶ月以下の懲役・5万円以下の罰金



5万円以下の罰金

2万円以下の罰金・料料



(道路交通法・施行令・施行規則・愛知県公安委員会規則より)

### ● 自転車の正しい通行位置

自転車通行可の標識がある場合



歩道を通行する場合は、車道寄りを徐行

自転車道の標識がある場合



自転車道があれば、自転車道を通行しなければいけません。

自転車通行可の標識がない場合



原則、車道を通行しなければいけません。

【歩道通行ができるとき】

- ・児童、幼児、70歳以上の高齢者または身体に障害のある人が運転するとき
- ・車道または交通の状況に照らしてやむを得ないと認められるとき



## 2-3 豊田市における取組

平成19年度に指定された自転車通行環境整備モデル地区の整備を始め、安全教育、駐輪場整備、放置自転車対策、自転車シェアリングの実証実験等の自転車利用に関する環境整備の取組を進めています。

### (1) 自転車通行空間の整備状況

○自転車通行環境整備モデル地区として、豊田スタジアム周辺の道路を対象に、国、県、市、警察が連携して自転車通行空間を整備しました。(国0.5km、県1.57km、市3.9km、計約6km)



図 2-2 自転車通行環境整備モデル地区

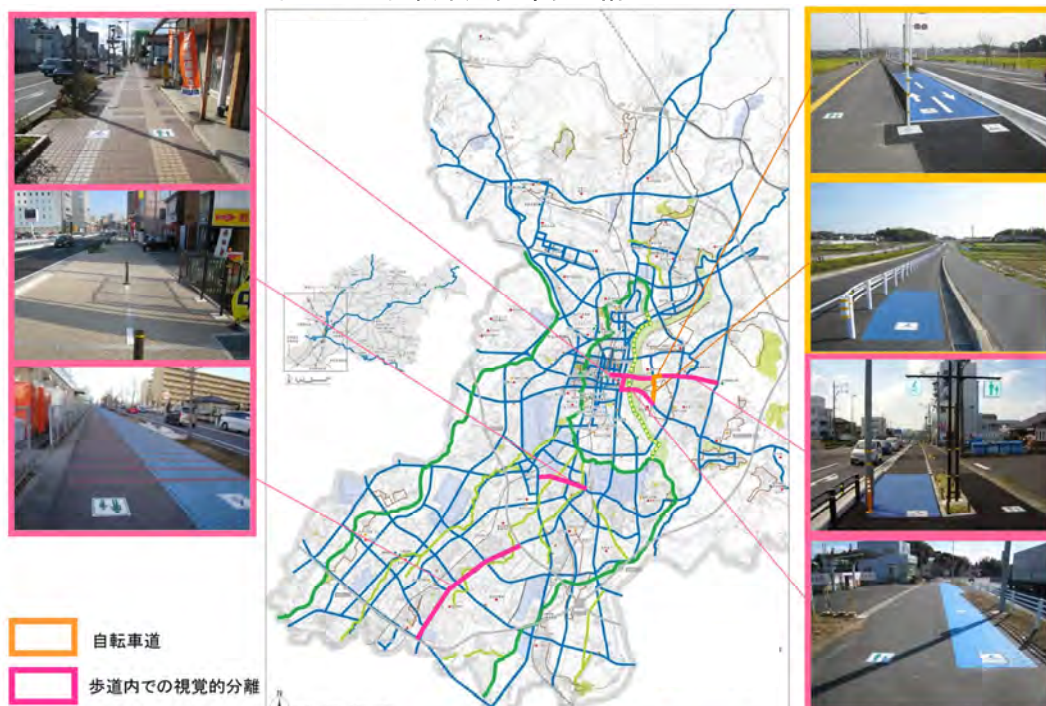


図 2-3 豊田市における自転車通行空間の整備状況

## (2) 安全利用に関する啓発・教育の状況

○本市では、自転車の安全利用に関する啓発活動や講習が実施されています。  
○マナーの向上やルールの周知に向け、啓発活動や講習等を継続的に実施する必要があります。

表 2- 1 自転車の安全利用に関する啓発活動実績（平成 2 3 年度、平成 2 4 年度）

内容	年度	協力学校	実施回数（実施時期）
学生と連携した立哨活動 （モデル地区内で実施）	平成 2 3 年度	豊田北高校 豊田東高校	4回 （5月・7月・9月・12月）
	平成 2 4 年度	豊田北高校 豊田東高校	3回 （4月・9月・12月）
安全な自転車利用の街頭啓発 （呼びかけとグッズ配布）	平成 2 4 年度	豊田高校前	1回（12月）



写真 2- 1 学生と連携した立哨活動状況

表 2- 2 豊田市交通安全学習センターにおける自転車利用に関する講習実績（平成 22～25 年度）

項目		単位	H 2 2 年度	H 2 3 年度	H 2 4 年度	H 2 5 年度	合計
施設講習	小学 4 年	回	75	81	89	83	328
		人	4,300	4,109	4,146	4,108	16,663
出張講習	中学 1 年	回	24	23	24	26	97
		人	3,976	3,862	4,000	4,218	16,056
	高校 1 年	回	14	13	14	15	56
		人	7,693	7,701	7,430	7,629	30,453
合計		回	113	117	127	124	481
		人	15,969	15,672	15,576	15,955	63,172

### 【講習内容】

対象学年	内容
小学 4 年	交通ルールの理解（標識・標示の理解）や、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）や、大型車による巻き込み実験や、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
中学 1 年	自転車の法的位置づけ（交通法規の順守、標識・標示の理解）や、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
高校 1 年	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）や、危険予測等の講習

### (3) 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44か所で駐輪場を整備しています。  
○平成21年度から指定管理者に委託して管理運営しています。

表2-3 市営駐輪場一覧

名称	供用開始	面積	構造	収容台数	使用料
愛環梅坪駅駐輪場	平成17年3月	491.80㎡	平面式	133台	無
梅坪駅北駐輪場	平成8年12月	600.50㎡	平面式	199台	無
梅坪駅南第1駐輪場	平成12年12月	280.20㎡	平面式	137台	無
梅坪駅南第2駐輪場	平成8年10月	202.10㎡	平面式	67台	無
上拳母駅北駐輪場	平成3年6月	112.39㎡	平面式	48台	無
上拳母駅西駐輪場	平成18年1月	380.00㎡	平面式	164台	無
上拳母駅南駐輪場	昭和56年2月	482.77㎡	平面式	317台	無
永覚駅駐輪場	昭和60年2月	60.49㎡	平面式	64台	無
貝津駅駐輪場	平成17年3月	121.54㎡	平面式	56台	無
上豊田駅西駐輪場	昭和57年2月	211.79㎡	平面式	110台	無
上豊田駅東駐輪場	平成4年4月	138.48㎡	平面式	38台	無
越戸駅駐輪場	平成12年11月	215.00㎡	平面式	88台	無
篠原駅駐輪場	昭和63年1月	61.60㎡	平面式	51台	無
猿投駅西駐輪場	平成6年4月	944.54㎡	平面式	480台	無
猿投駅東駐輪場	平成10年2月	64.00㎡	平面式	39台	無
四郷駅駐輪場	昭和63年1月	84.00㎡	平面式	95台	無
浄水駅南駐輪場	平成19年2月	1,404.10㎡	平面式	568台	無
昭和町駐輪場	平成4年4月	2,757.05㎡	平面式	1,019台	無
新上拳母駅駐輪場	昭和63年1月	51.35㎡	平面式	42台	無
新上拳母駅南駐輪場	平成20年7月	428.62㎡	平面式	201台	無
新豊田駅駐輪場	平成2年4月	681.00㎡	2階建2段ラック	601台	無
末野原駅前広場駐輪場	昭和63年1月	95.20㎡	平面式	81台	無
末野原駅西駐輪場	平成4年4月	218.00㎡	平面式	53台	無
竹村駅駐輪場	平成9年1月	907.45㎡	平面式	404台	無
土橋駅北駐輪場	平成25年4月	985.20㎡	2階建2段ラック	582台	無
土橋駅北第1駐輪場	平成5年4月	710.96㎡	平面式	524台	無
土橋駅北第2駐輪場	平成16年1月	126.00㎡	平面式	112台	無
土橋駅南駐輪場	昭和56年2月	444.25㎡	平面式	259台	無
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
土橋駅南第2駐輪場	平成24年4月	74.47㎡	平面式	65台	無
豊田市駅東駐輪場	平成18年11月	400.00㎡	地下式	284台	有
西町駐輪場	平成4年4月	689.26㎡	平面式2段ラック	404台	無
平戸橋駅駐輪場	昭和58年3月	269.74㎡	平面式	159台	無
保見駅駐輪場	昭和63年1月	112.00㎡	平面式	101台	無
三河上郷駅駐輪場	昭和63年1月	737.50㎡	平面式	366台	無
三河豊田駅北駐輪場	平成16年3月	171.98㎡	平面式	61台	無
三河豊田駅南駐輪場	昭和55年3月	374.00㎡	平面式	295台	無
三河八橋駅駐輪場	平成23年4月	1,388.00㎡	平面式	457台	無
八草駅駐輪場	平成20年3月	224.64㎡	平面式	144台	無
若林駅駐輪場	平成3年2月	1,552.00㎡	平面式	621台	無
加納バス停駐輪場	昭和61年3月	19.90㎡	平面式	20台	無
加茂川公園バス停駐輪場	平成17年3月	9.54㎡	平面式	5台	無
広瀬バス停駐輪場	平成16年3月	15.11㎡	平面式	19台	無
保健センター口バス停駐輪場	平成5年度	17.50㎡	平面式	12台	無
合計			44か所	9,817台	

#### (4) 放置自転車対策

- 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、区域内に継続的に放置してある自転車等は、「警告」札等で指導を行った後、即日撤去しています。
- 撤去した自転車は、朝日ヶ丘自転車等保管所（豊田市朝日ヶ丘6-74）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。
- 2か月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（8社）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。
- 駐輪場・自転車等放置禁止区域の案内チラシを豊田市駅周辺の高校に、毎年4月に配布しています。

表 2- 4 放置自転車処理状況

年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
撤去台数	2,056	2,040	2,112	2,333	2,072
返還台数	547	493	537	618	589
廃棄台数	1,212	1,322	1,319	1,408	1,200
引渡台数	269	173	225	275	260
警察引渡 (盗難自転車)	28	31	31	32	23
震災寄付	—	21	—	—	—



図 2- 4 自転車等放置禁止区域

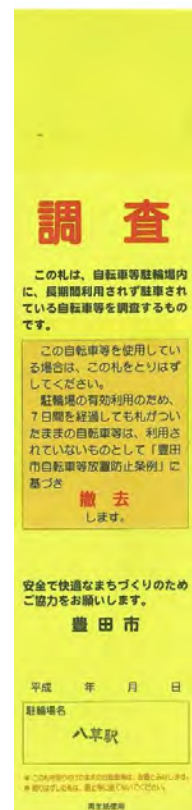


写真 2- 2 調査札



写真 2- 3 自転車等放置禁止区域案内看板

## (5) シェアリングサービス(Ha:m o RIDE)

○民間企業と共働で電動アシスト自転車と電気自動車の共同利用実証実験を実施しました。

(実証期間：平成25年10月1日～平成27年3月31日)

○電動アシスト自転車100台、電気自動車100台規模の車両を投入しました。

図 2-5 カーシェアリングサービス (Ha:m o RIDE)

## (6) エコ交通

○民間企業と共働で「豊田エコ交通をすすめる会」を組織し、自転車や公共交通を利用したエコ交通\*の普及に取り組んでいます。

○「豊田エコ交通月間」という全市的な取組を行い、市内の事業所や市民に対してエコ交通の推進を行っています。

\*エコ交通とは、電車やバス、自転車、徒歩への通勤手段の転換だけでなく、自動車利用の方々や通勤、買い物、送迎の時のエコドライブを実践することで、環境にやさしい交通社会を目指す取組みです。

図 2-6 平成 26 年 豊田エコ交通月間 案内チラシ

# 第3章

# 豊田市における自転車利用環境の現状と課題

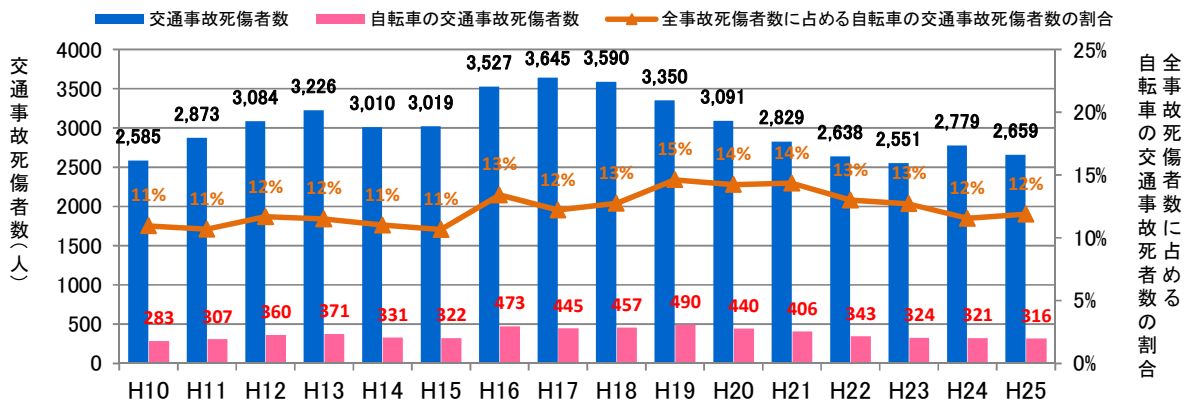


## 3-1 自転車の交通事故状況

本市における自転車の交通事故死傷者数は、長期的傾向としては交通事故死傷者数と連動して減少傾向にあるものの、約10年前の5か年と直近の5か年を比較すると自転車の交通事故死傷者数や交通事故死傷者総数に占める自転車の交通事故死傷者数の割合は、いずれも増加しています。また、自転車の交通事故は、特に高校生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利用環境が必要となっています。

### (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、長期的傾向としては交通事故死傷者数と連動して減少傾向にあります。

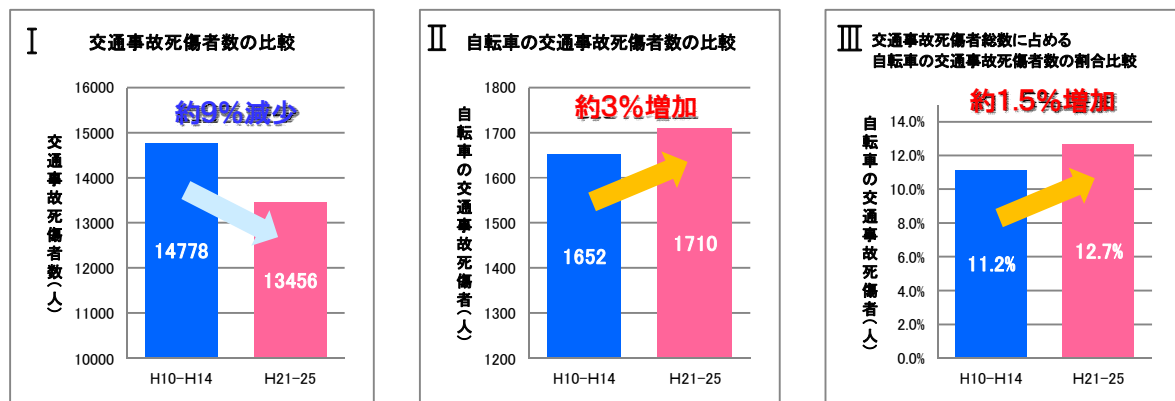


※出典：とよたの交通事故から豊田市が作成

図 3-1 豊田市における交通事故死傷者総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

○約10年前の平成10～14年の5か年と平成21～25年度の5か年を比較すると、交通事故死傷者数は減少しているのに対し、自転車の交通事故死傷者数は増加しています。(Ⅰ、Ⅱ)  
○また、交通事故死傷者総数に占める自転車の交通事故死傷者数の割合も増加しています。(Ⅲ)

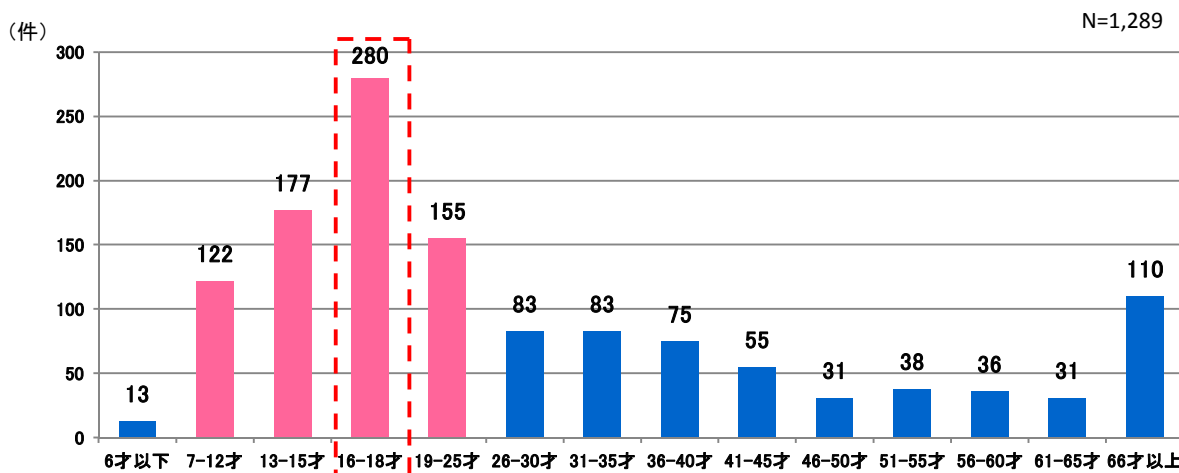


※出典：とよたの交通事故から豊田市が作成

図 3-2 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見ると、7才～25才までの若者の交通事故が多く、特に高校生の年代（16～18才）が突出しています。



※出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に、事故当事者の年齢の記載がある年を集計（H18, H20, H21 の3か年の計）

図 3-3 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、交差点での交通事故が全体の約8割を占めており、そのうちの約6割は無信号交差点で発生しています。

※過去5か年（H18～H22）の事故統計データから、場所、事故類型、道路種別の分析結果



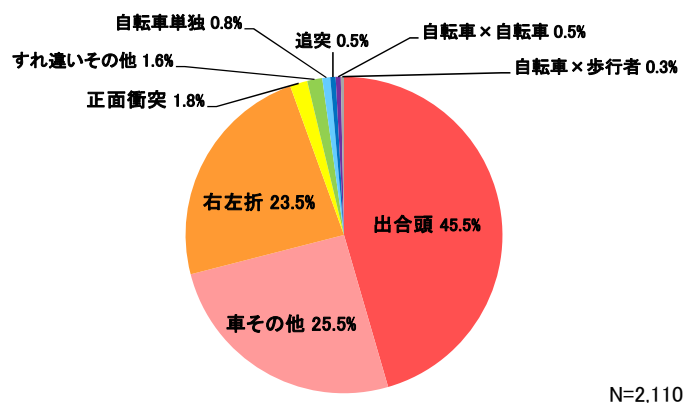
※出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 3-4 豊田市における場所別自転車の交通事故発生状況（H18-22）

## (5)事故の類型別にみた自転車の交通事故発生状況

○事故の類型別にみると、自転車の交通事故の約半数が出合頭で発生しています。

※過去5か年(H18~H22)の事故統計データから、場所、事故類型、道路種別の分析結果



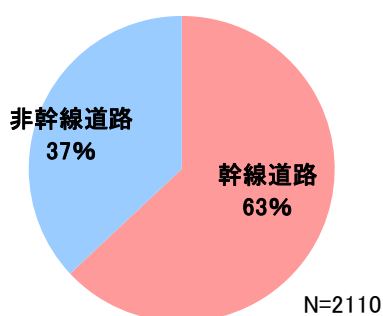
※出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 3-5 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 (H18-22)

## (6)道路の種別による自転車の交通事故発生状況

○幹線道路と非幹線道路で自転車の交通事故発生状況を比べると、自転車の交通事故の約6割が幹線道路で発生しています。

※過去5か年(H18~H22)の事故統計データから、場所、事故類型、道路種別の分析結果



幹線道路：国道、県道及び幅員が13m以上の市道  
非幹線道路：幹線道路以外の道路

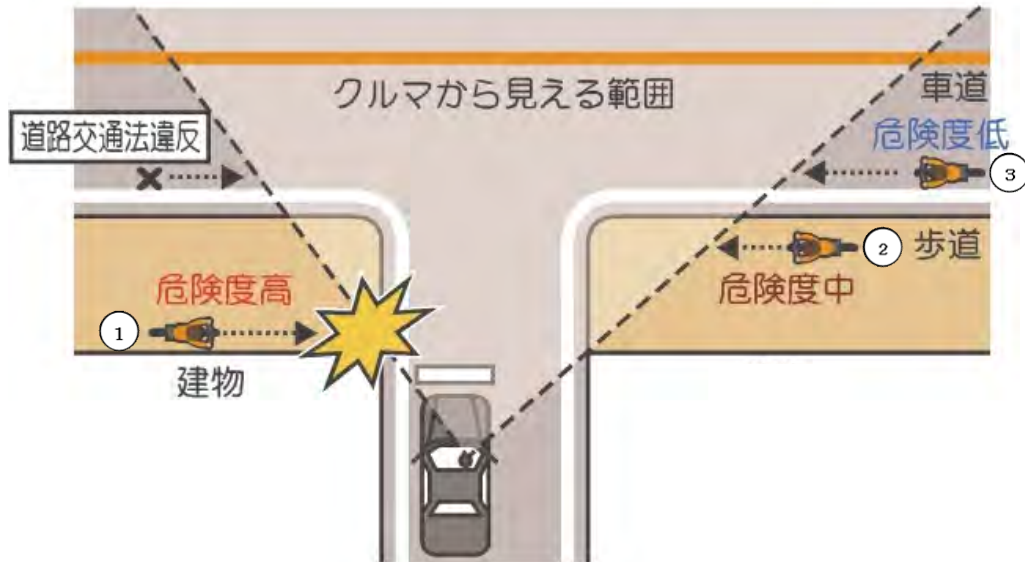
※出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に豊田市が作成

図 3-6 豊田市における道路の種別での自転車の交通事故発生状況 (H18-22)



## 【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)
- 自転車通行の安全性向上のため、自転車利用者に通行位置別の危険度を周知し、道路の左側を自動車と同じ方向で通行することを推奨します。



※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 3-7 自転車の通行位置による危険度



### 3-2 自転車利用者の意識

自転車利用の通行ルール・マナーに関する意識は、低い状況にあります。また、歩行者・自転車利用者の利用環境に対する満足度も低い状況にあります。

自転車利用者や歩行者が安全で快適に通行できるよう、安全な通行環境の確保を始め、自転車利用者の交通ルール・マナーに関する意識の向上が必要となっています。

#### (1)交通ルール・マナーの意識

○高校生に自転車の交通ルール・マナーに関する意識を聞いたところ、「非常に意識している」と答えた人は約3割、「少し意識している」と答えた人を含めても約7割であり、自転車の交通ルール・マナーに関する意識は低い状況にあります。

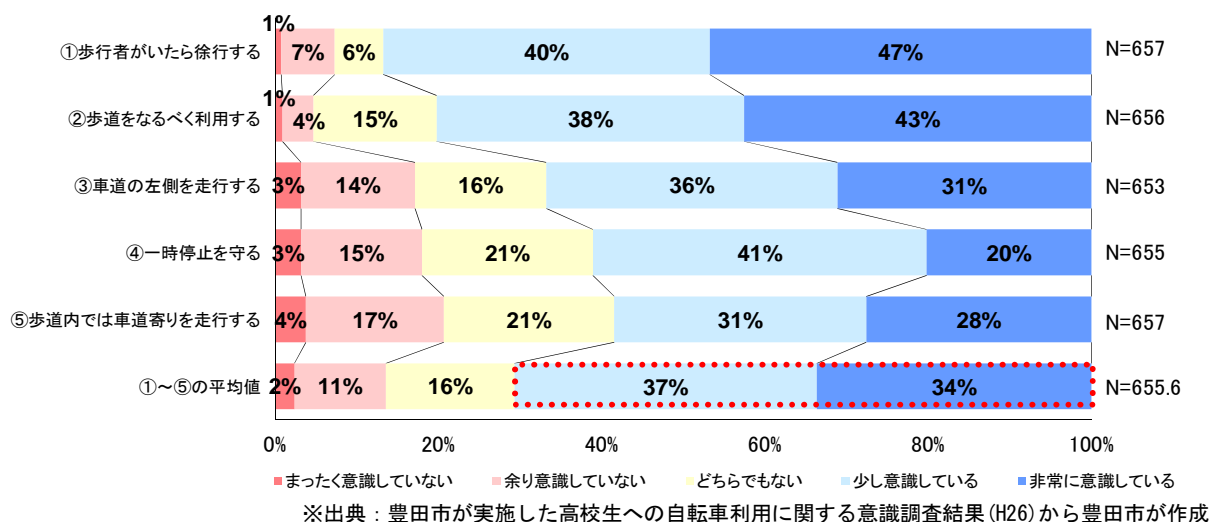


図 3-9 自転車利用時において交通ルール・マナーを意識している高校生の割合

#### (2)歩行者、自転車利用者の利用環境に対する満足度

○満足度が低い人の割合は、平成23年度では約5割を占め、平成21年度より減少したものの、満足度が高い人の割合は、極めて低い状況にあります。

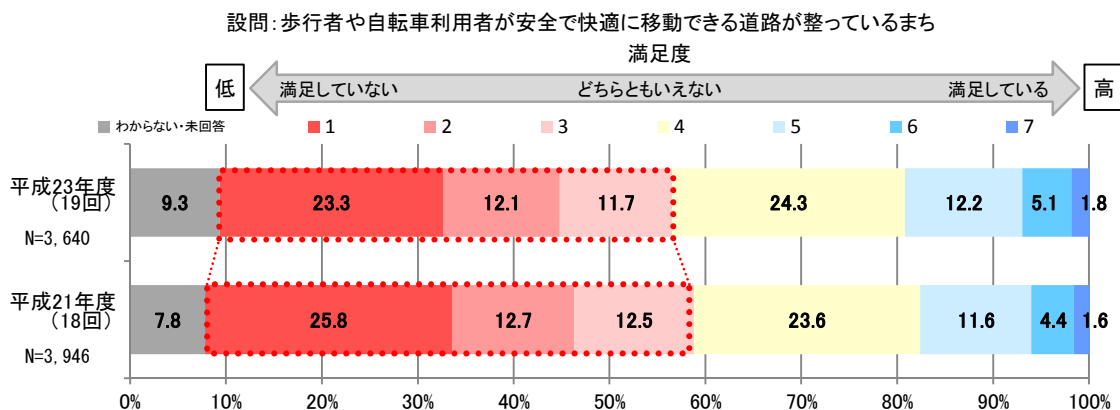


図 3-10 市民意識調査にみる歩行者・自転車利用者の満足度

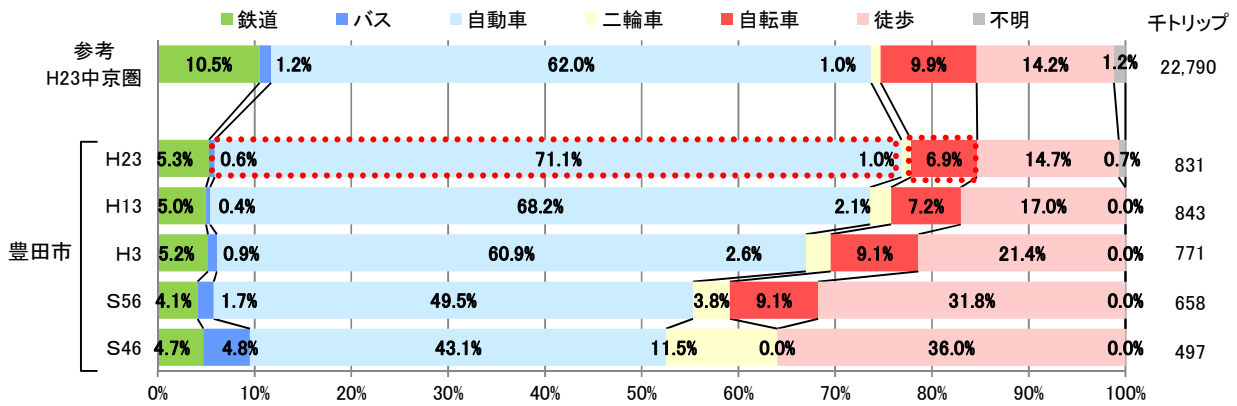
### 3-3 自転車の使われ方

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。一方、自動車交通への依存度は依然高い状況にあります。

持続可能な人と環境にやさしい交通社会の実現に向け、自動車から自転車への交通手段の転換が必要となっています。

#### (1)交通手段に占める自転車の割合

- 平成23年度では、自転車の割合は約7%であり、自動車の割合は約71%です。
- 構成比の推移をみると、自転車は減少傾向にあり、自動車は増加傾向にあります。

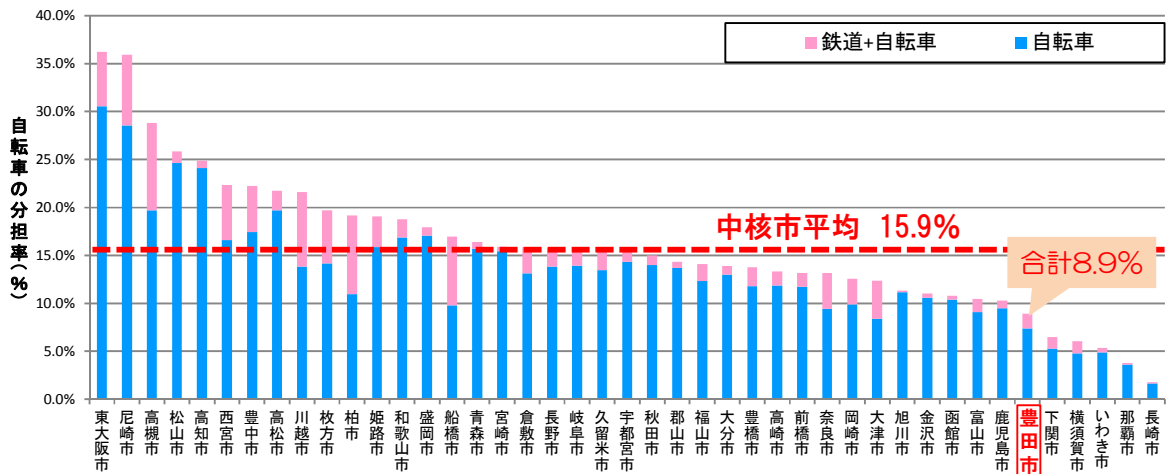


※出典：H23 中京都市圏総合交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告書

図 3-11 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8.9%であり、中核市平均の15.9%よりも低い状況です。



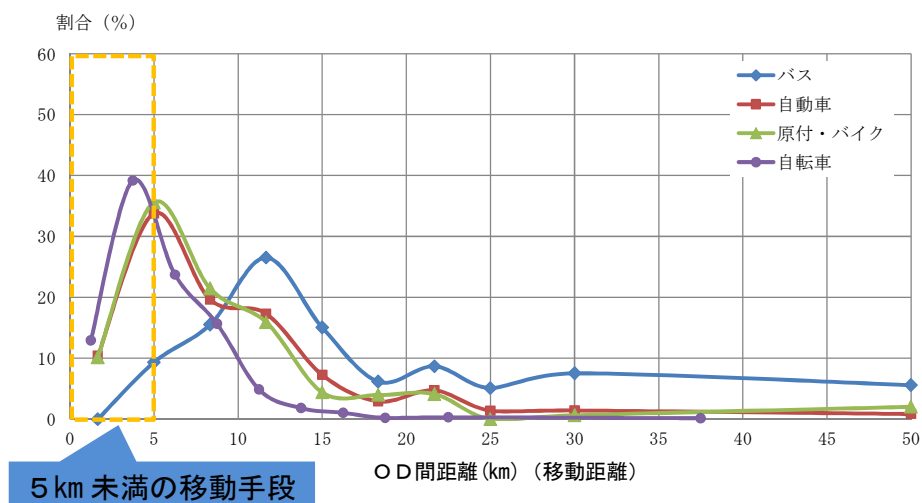
※出典：平成22年度国勢調査

「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 3-12 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未達が最も多い状況です。



※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、渋滞などの影響によって、実際の距離と異なる可能性がある。

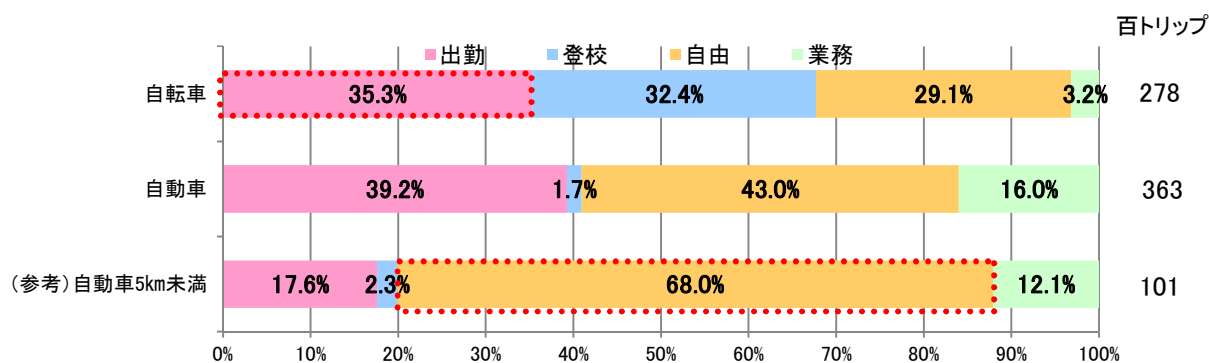
※出典：H23 中京都市圏総合交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告書を基に豊田市が作成

図 3-13 豊田市における代表交通手段別トリップ調査分布

### (4)目的別にみた自転車、自動車の利用割合

○自転車の利用割合は、出勤目的が約 35%であり最も多い状況です。

○自動車の 5 km未達の利用割合では、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、送迎などをいう

※出典：H23 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 3-14 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、以下のとおりです。



図 3-15 豊田市における自転車の交通量

## 第4章 基本方針



### 4-1 自転車利用環境整備の目標

本市における自転車利用の現状と課題を踏まえ、自転車利用環境の改善に向けた目標、並びに目標の実現に向けた取り組むべき施策事項を以下のとおりとします。

豊田市における自転車利用の現状と課題	
現状	課題
<b>自転車の交通事故発生状況</b> <ul style="list-style-type: none"><li>自転車の交通事故死傷者数や交通事故死傷者総数に占める自転車の交通事故死傷者数の割合は、約10年前の5か年と直近の5か年を比較すると、いずれも増加</li><li>自転車の交通事故は、高校生の年代に多い状況</li></ul>	⇒自転車利用者や歩行者が安全で快適に通行できる利用環境が必要
<b>自転車利用者の意識の状況</b> <ul style="list-style-type: none"><li>自転車利用者の通行ルール・マナーに関する意識は低い状況</li><li>歩行者や自転車利用者の利用環境に対する満足度は低い状況</li></ul>	⇒自転車利用者や歩行者が安全で快適に通行できるよう、自転車利用者の交通ルール・マナーに関する意識の向上が必要
<b>自転車の使われ方</b> <ul style="list-style-type: none"><li>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</li><li>自動車交通への依存度は依然高い状況</li></ul>	⇒持続可能な人と環境にやさしい交通社会の実現に向け、自動車から自転車への交通手段の転換が必要

### 自転車利用環境整備の目標

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

図 4-1 自転車利用環境整備の目標

### 4-2 取り組むべき施策事項

本市における自転車利用の現状と課題を踏まえ、以下の3項目を早急に取り組むべき施策とし、自転車利用環境整備の目標達成に向け推進します。

#### 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

#### 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

#### 仕組みづくり ～自動車から自転車への転換を促す取組～

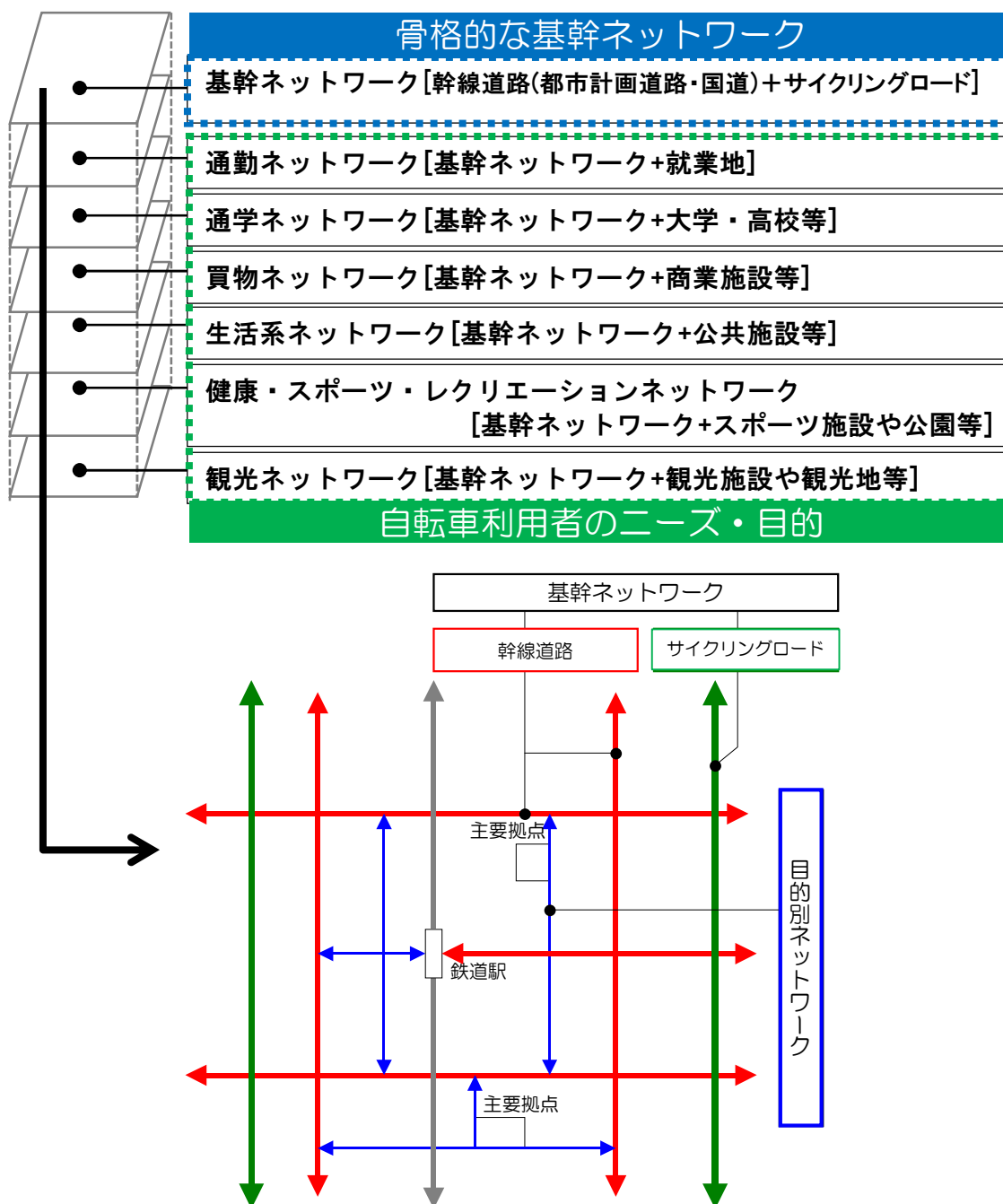
自転車に乗りたくなる取組の充実

### 4-3 自転車ネットワーク路線

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、自転車の通行空間の連続性を確保した自転車ネットワークを選定し、自転車の通行環境の整備を推進します。

#### (1) 自転車ネットワーク路線選定の考え方

○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・目的などを踏まえ、自転車移動の主な目的を設定し、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付けます。

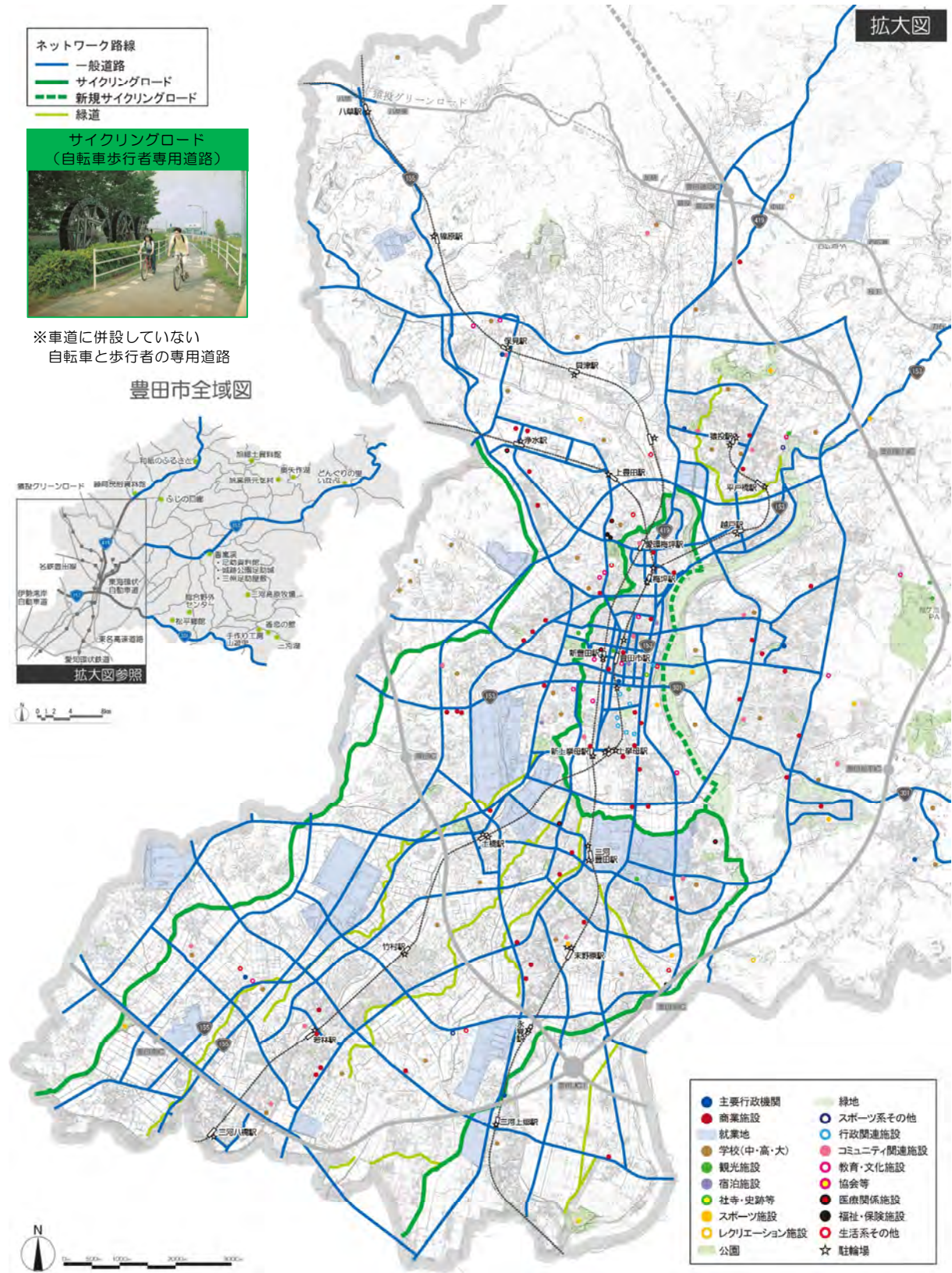


※平成 19 年度豊田市交通まちづくり推進協議会作成の自転車ネットワーク路線選定の考え方から  
 図 4-2 自転車ネットワーク形成の概念図



## (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。



※平成 19 年度豊田市交通まちづくり推進協議会作成の長期基幹ネットワークを一部修正

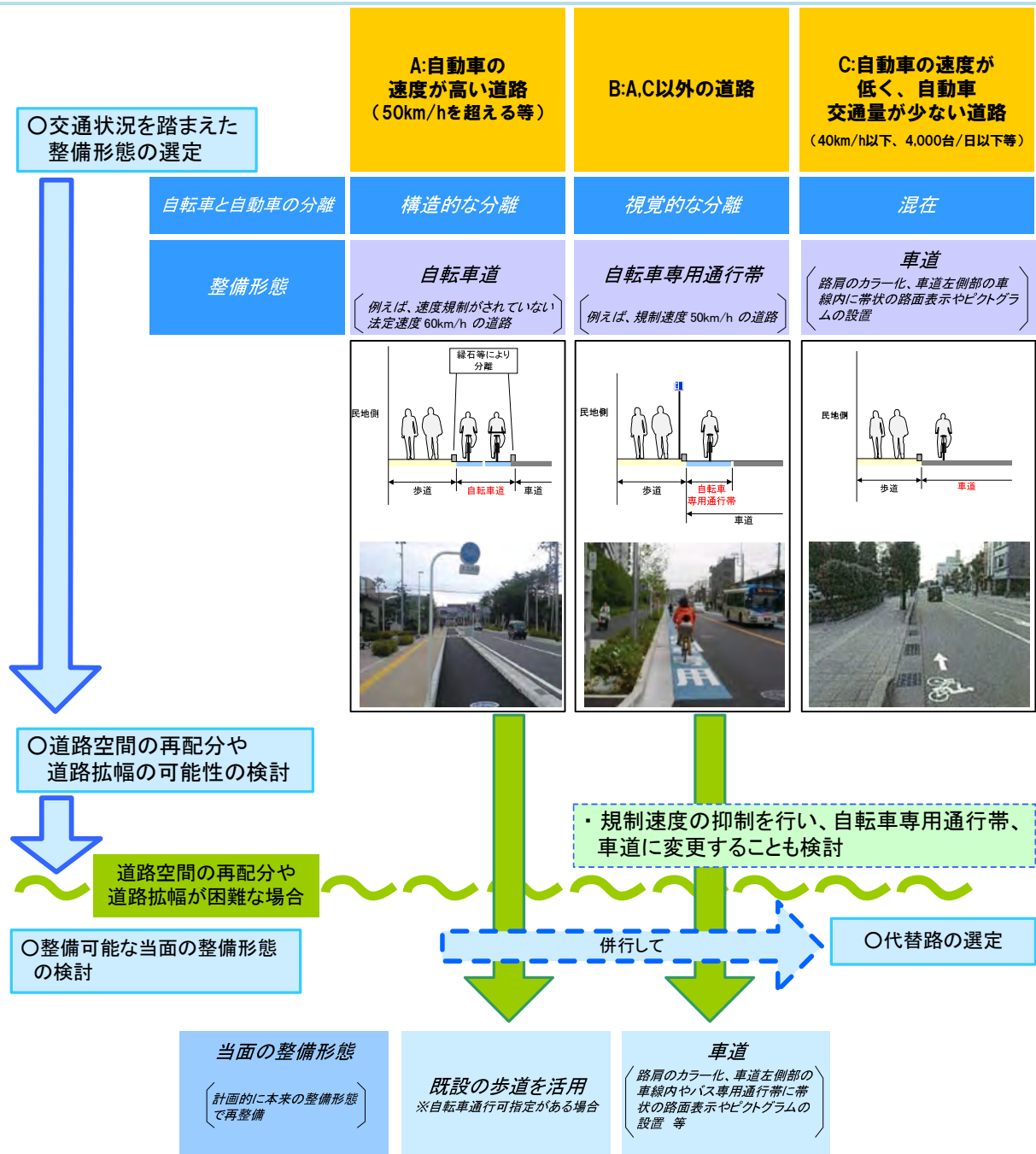
図 4-3 自転車ネットワーク路線

## 4-4 整備形態の選定

自転車走行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底などを進めるための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24.11 策定)国土交通省・警察庁」(以下「ガイドライン」という。)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安全な整備形態を選定します。

### (1)整備形態の選定の考え方

- 車道を通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。
- 基本的な整備形態としては、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3パターンです。



※ガイドラインの整備形態の選定の考え方と分離に関する目安を基に一部修正

図 4-4 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方と分離に関する目安

## (2)整備形態のイメージ

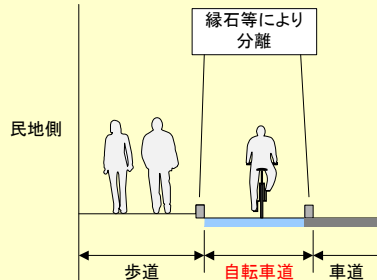
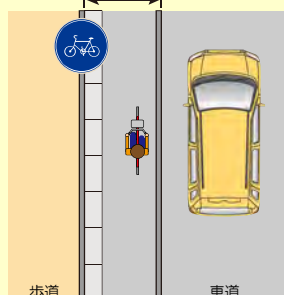
- 基本的な整備形態は、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3パターンで整備します。
- やむを得ない場合、整備可能な当面の整備形態として既存の歩道を活用します。

### 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。
- 自転車道内に一方通行規制がある場合を除いては、自転車は双方向の通行ができます。
- 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。

#### ■整備イメージ

幅員 2.0m以上  
(やむを得ない場合 1.5m以上)



#### ■整備事例



市道広川森1号線（豊田市）

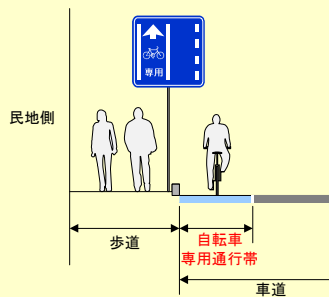
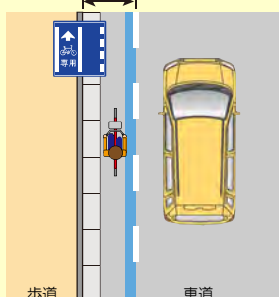
- 車道端部を整備する場合は自転車通行空間を広く確保※1

### 自転車専用通行帯(自転車レーン)

- 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。

#### ■整備イメージ

幅員 1.0m以上  
(1.5m以上が望ましい)  
※幅員 1.5m以上を標準とし、  
舗装部分を 1.0m以上確保



#### ■整備事例



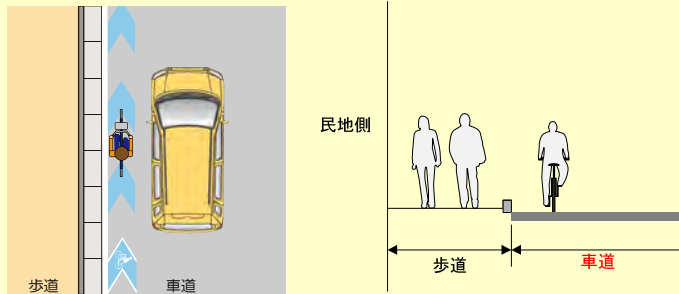
市道弦月若水線（名古屋市）

- 車道端部を整備する場合は自転車通行空間を広く確保※1
- 大型車交通量が多い路線は安全対策等を実施※2

## 車道混在

- 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。

### ■整備イメージ



- 車道端部を整備する場合は自転車通行空間を広く確保※1

### ■整備事例

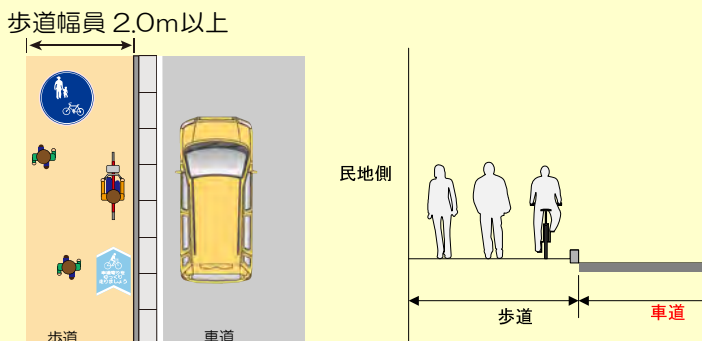


県道名古屋瀬戸線（名古屋市）

## 既存の歩道の活用(当面の整備形態)

- 自動車の速度が速く、車道内で自転車の通行空間が確保できない道路においては、歩道内に通行位置を明示し、自転車利用者に通行ルールやマナーの注意喚起を図ります。
- 自転車は車道通行が原則であり、歩道は歩行者優先であるため、歩道内を通行する場合は、自転車は徐行して通行しなければなりません。
- 自転車は歩道では双方向の通行ができますが、安全性向上のため道路の左側を自動車と同じ方向で通行することを推奨します。

### ■整備イメージ



- 自転車通行可の指定がある歩道に限ります



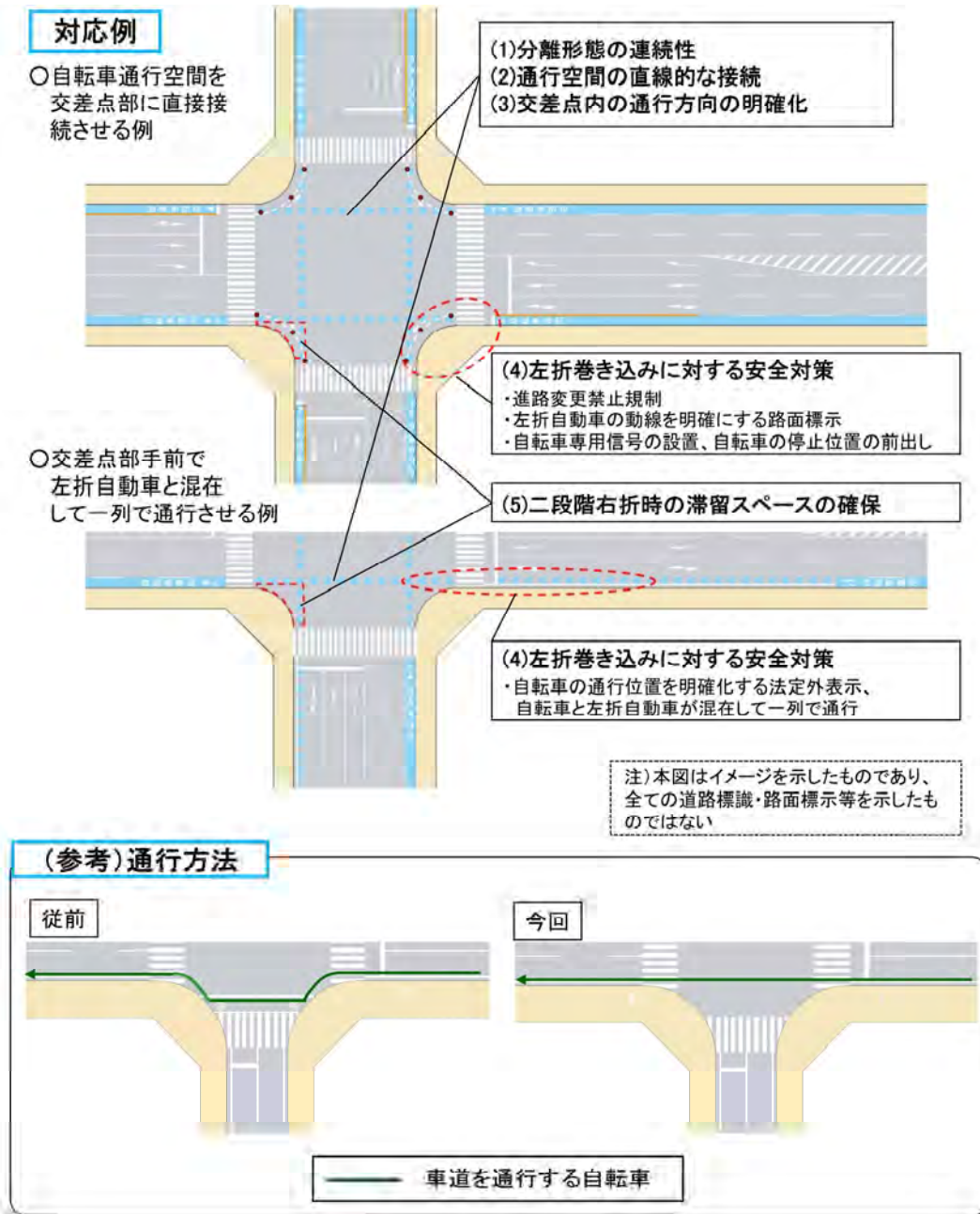
※写真は整備イメージです。  
※実際の整備と異なる場合があります。

※1 自転車道や車道端部の路面を整備する場合は、自転車通行の安全性を向上させるため、街渠は幅が狭く、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を採用します。

※2 大型車の交通量が多い路線は、車両の車線逸脱防止のための安全対策や自動車の速度抑制のための速度抑制対策を行います。

【参考】

■交差点部の設計(対応例)



※出典：国土交通省 HP「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて」別添資料

【参考】

■バス停部の設計(対応例)

○バス停部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯や自転車が停車中のバスを追い越すことによる交通事故の危険性があることに留意するものとします。



※出典：国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

## 第5章 実施計画



### 5-1 計画の考え方

基本方針に基づき、早期の効果発現に向け、計画的に取組を進めます。

#### 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します。

#### 計画期間

平成 27 年度から平成 29 年度までの3年間

#### 目標指標

①**自転車の交通事故死傷者数を約 1 割削減(平成 25 年比)【平成 25 年:316 人】**

※「とよたの交通事故」の当事者別発生状況(死傷者数)のうち「自転車」の死傷者数

②**「歩行者・自転車利用者が安全で快適に移動できる道路が整っているまち」として満足している市民の割合を向上(平成 23 年比)【平成 23 年:19.1%】**

※豊田市が行う市民意識調査の設問「歩行者・自転車利用者が安全で快適に移動できる道路が整っているまち」において、「1. 満足していない」～「7. 満足している」の7段階の満足度で、「4. どちらともいえない」を超える5～7を回答した市民の割合

③**自転車の利用者割合(分担率)を向上(平成 22 年比)【平成 22 年:8.9%】**

※国勢調査の結果から、「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歳以上自宅就業者・通学者数」のうち、【常住地】のデータを用いて「利用交通手段:1種類自転車」/「不詳を除く総数」

※目標指標のほか、具体的な取組の効果を的確に把握するために、整備延長当たりの交通事故件数など、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。

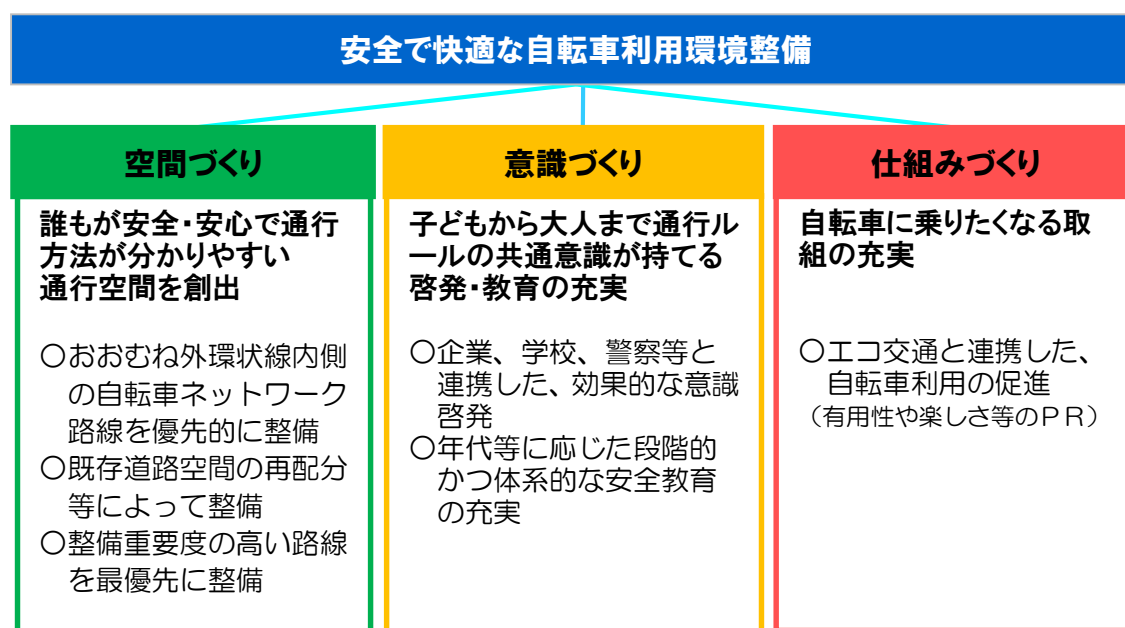


図 5-1 実施計画の体系

## 5-2 空間づくり ～自転車通行空間の整備～

効果的・効率的に整備を進めることによって、安全で快適な自転車利用空間を創出します。

<b>取組方針</b>	①自転車の交通事故が多く、自動車の短距離移動が集中している、おおむね外環状線内側の自転車ネットワーク路線を優先的に整備 ②自転車は車道の左側通行を基本とし、既存道路空間の再配分*等によって、安全性・連続性を踏まえた整備可能な当面の整備形態を選定し整備 ③特に整備重要度の高い路線を最優先に整備
<b>取組内容</b>	(1) 自転車通行空間の整備

\*車線、路肩、センターゼブラ等を縮小し、車道の再配分によって自転車の通行空間を確保

\*自転車の通行空間として、同一の整備形態で連続性を確保することが理想と考えるが、道路状況から考えると道路の拡幅等が必要であり、時間を要することから、当面は通行ルールを視覚的に認識させる最適な路面標示等によって通行空間の確保を図る。

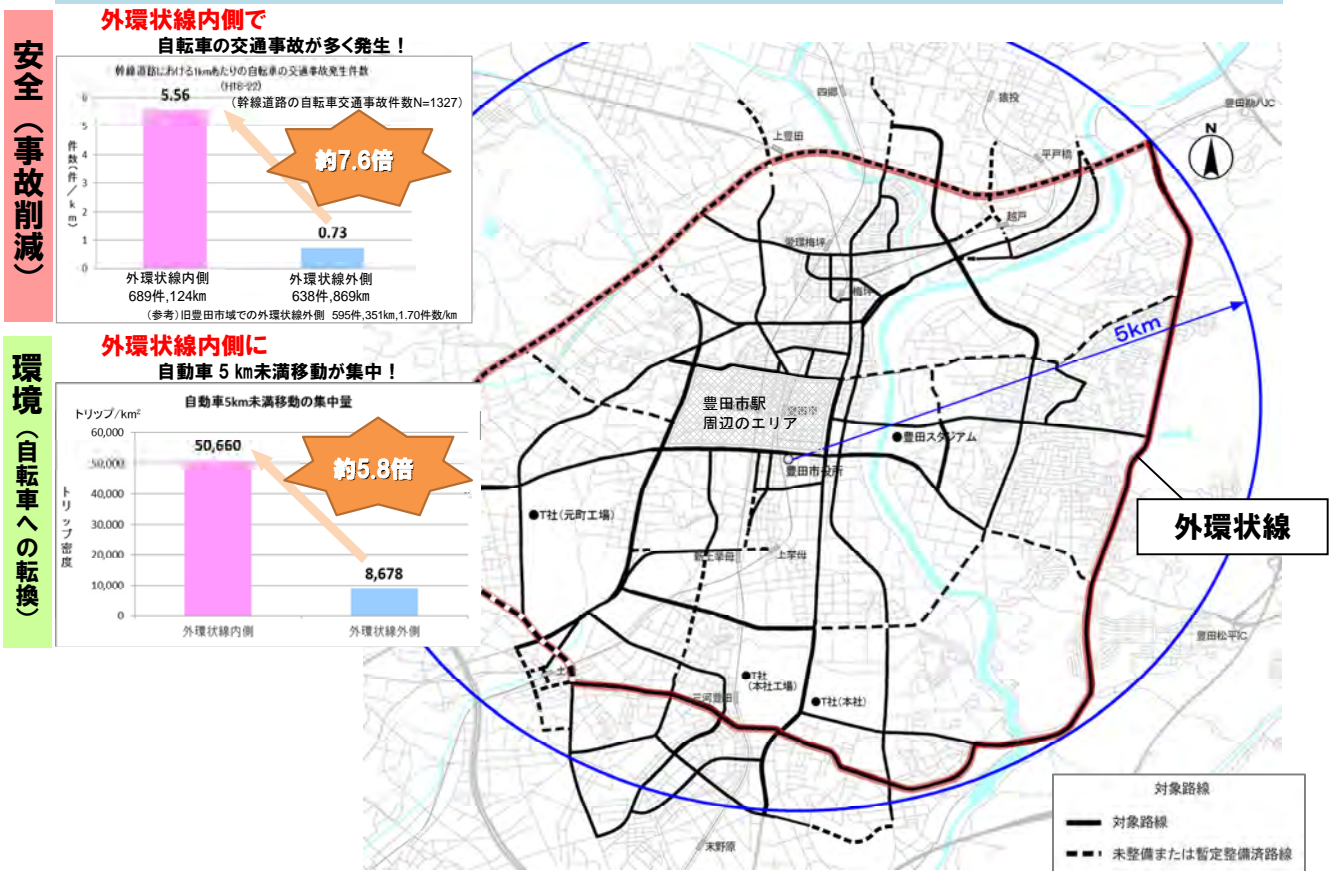
### ①優先的に整備が必要な路線の選定

○自転車の交通事故の多くが、幹線道路で発生しています。

○自転車の交通事故は、おおむね外環状線の内側で多く発生しています。

○自動車の5km未満移動の集中度は、おおむね外環状線内側に集中しています。

→豊田市駅を中心とした半径5km区域内となる、おおむね外環状線内側の自転車ネットワーク路線を優先的に整備します。



※豊田市駅周辺のエリアは、都心環境計画に合わせ、整備を進めます。

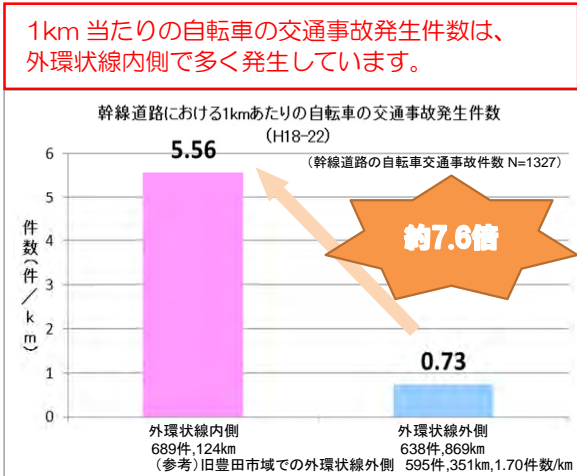
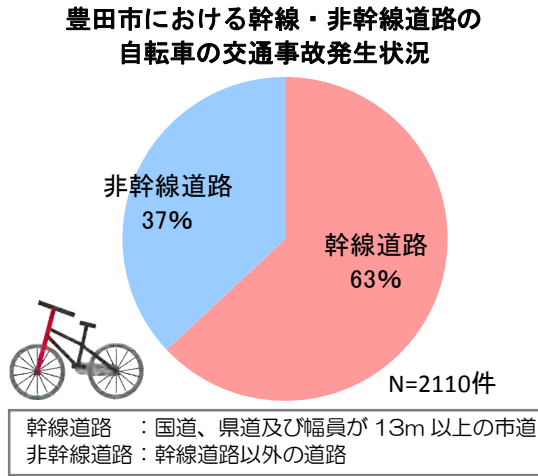
※道路の整備状況は、平成26年3月末現在

※未整備路線は、道路事業計画はあるものの平成26年3月末現在で未整備である路線

図5-2 優先的に整備が必要な路線

【参考】

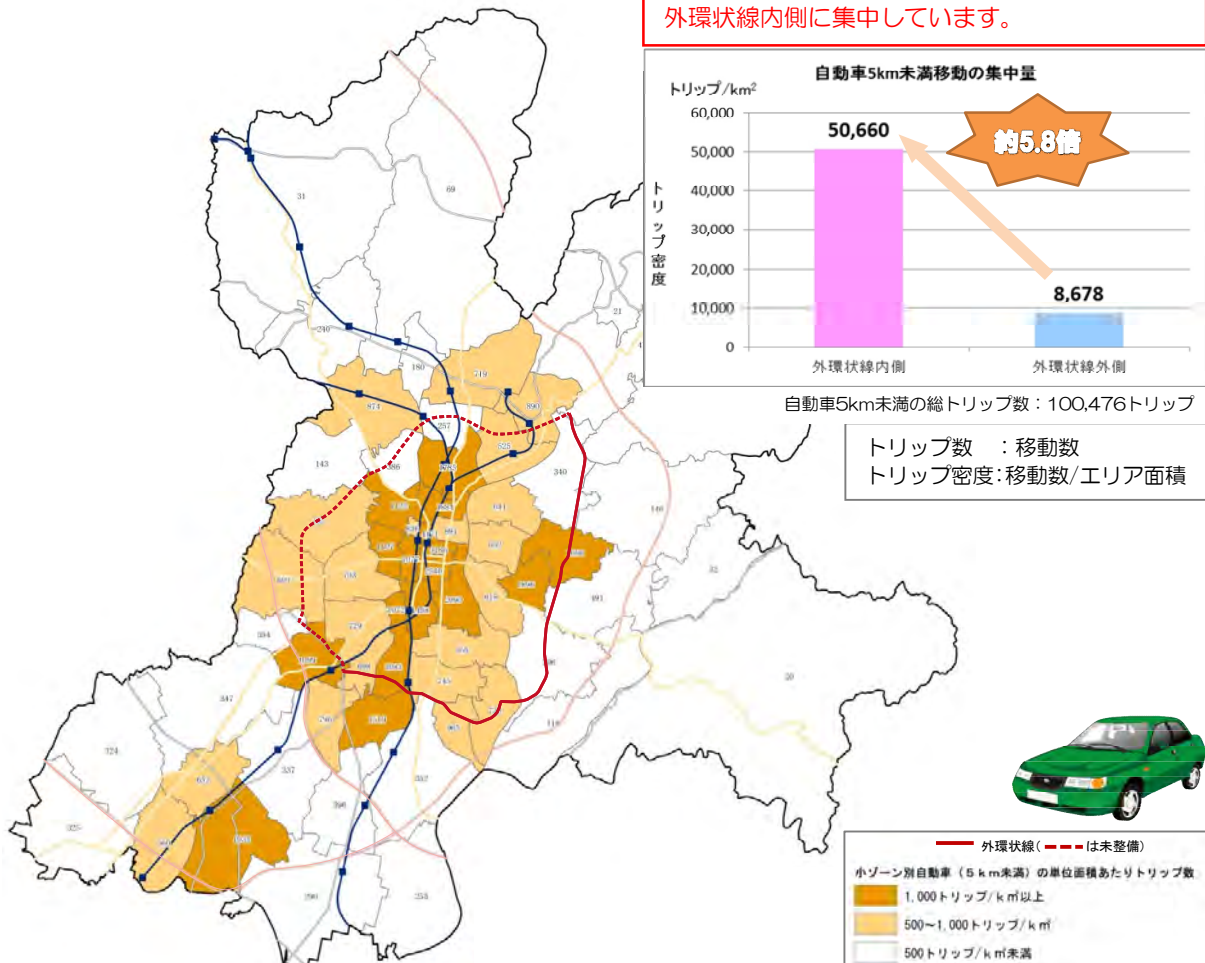
■道路種別にみた自転車の交通事故発生状況



※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 5-3 豊田市における自転車交通事故の発生場所

■自動車5km未満の移動の集中量



※本集計値は、豊田市(各小ゾーン)への出勤、登校、自由、業務の各目的別での移動集中量の合計値(帰宅、行先不明を除いた集計値)

※出典：H23 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 5-4 豊田市における自動車5km未満の移動の集中量

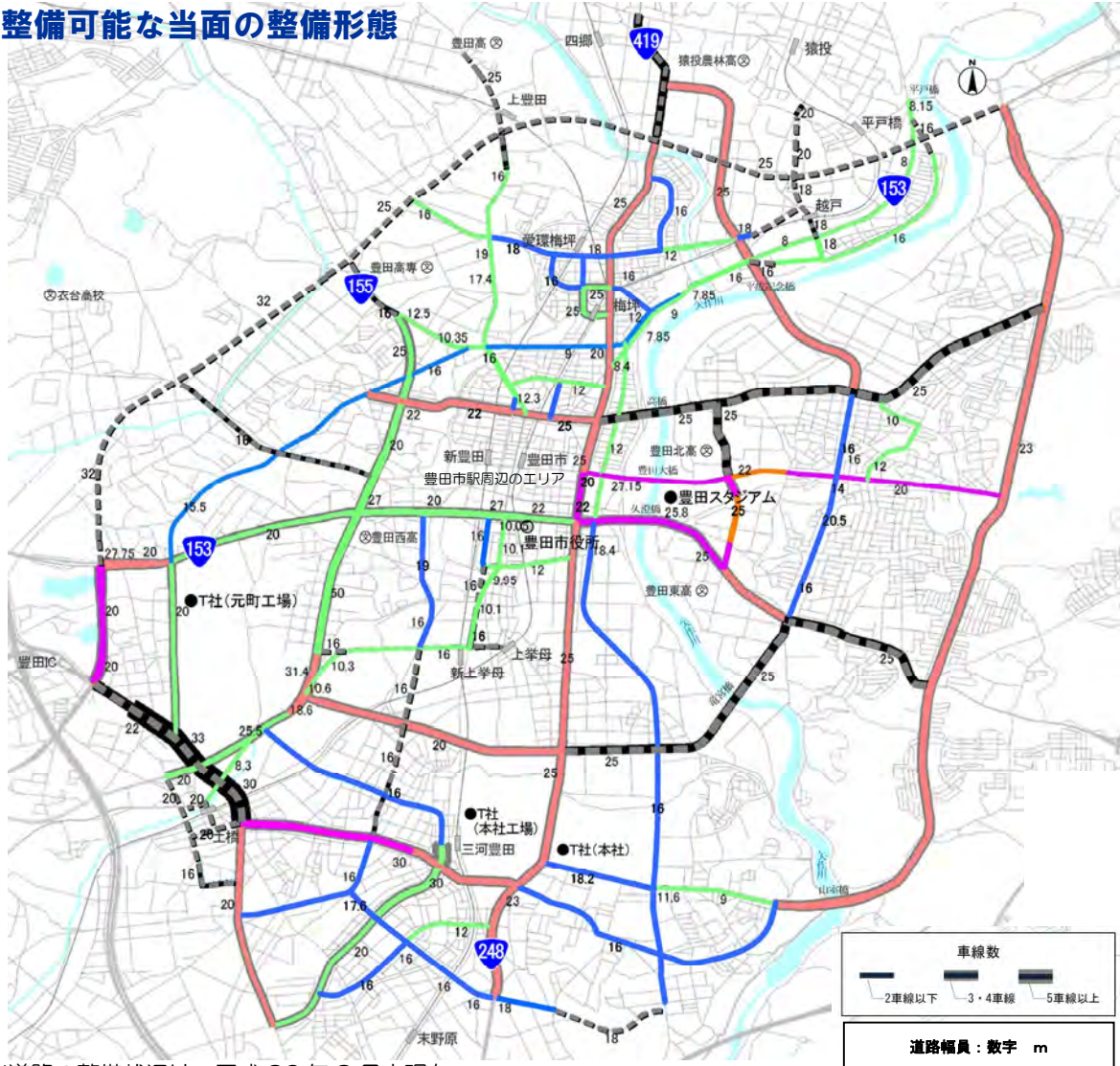


## ②整備形態の選定

○4-4(1)整備形態の選定の考え方に基づき、安全性・連続性を踏まえた整備可能な当面の整備形態の選定を行った結果は、以下のとおりです。

※整備形態は、今後、個別路線・区間ごとに詳細な設計を行い、関係機関等との協議をした上で、整備形態を決定するため、変更する可能性があります。

### 整備可能な当面の整備形態



※道路の整備状況は、平成26年3月末現在

※自転車道は幅員2.0m。自転車専用通行帯は幅員1.5mで検討しています。

※自動車の交通量、規制速度、実勢速度、大型車交通量等、いずれも不明の場合は想定して検討しています。

※中央分離帯は道路構造上必要な幅員として再配分の検討から除外しています。

※豊田市駅周辺のエリアは、都心環境計画に合わせ、整備を進めます。

※三枝立体の高架部は道路交通法の通行規制があるため自転車の車道通行の検討から除外しています。

※未整備、暫定整備済路線は、用地買収を伴い整備完了に長い期間を要することから、交通状況、土地利用状況の変化等を踏まえ、将来、自転車専用の通行空間が必要となった場合を想定し設計の段階で配慮するよう取り組むものとし、必要に応じて本計画の見直しを行っていく予定です。

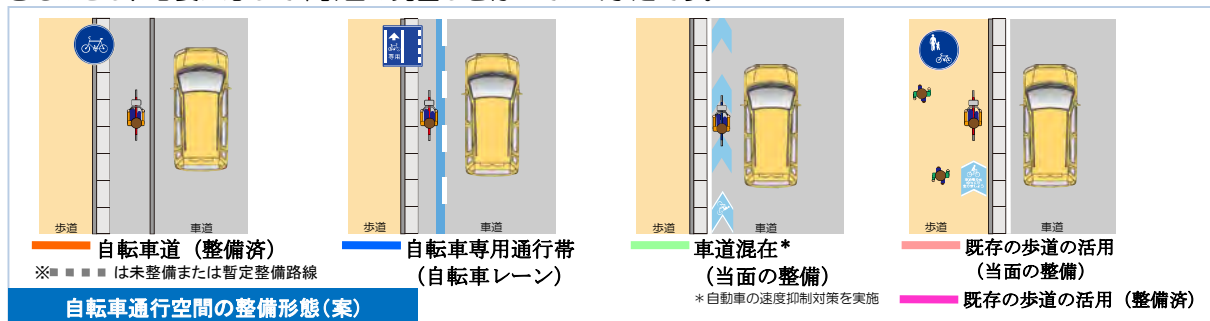


図 5-5 整備可能な当面の整備形態

## 【参考】

### ■既存道路空間の再配分による自転車の通行空間の確保

○車線、路肩、センターゼブラ等を縮小し、車道の再配分によって、自転車通行空間の確保を検討します。

○また、必要に応じて自動車の速度抑制対策を検討します。

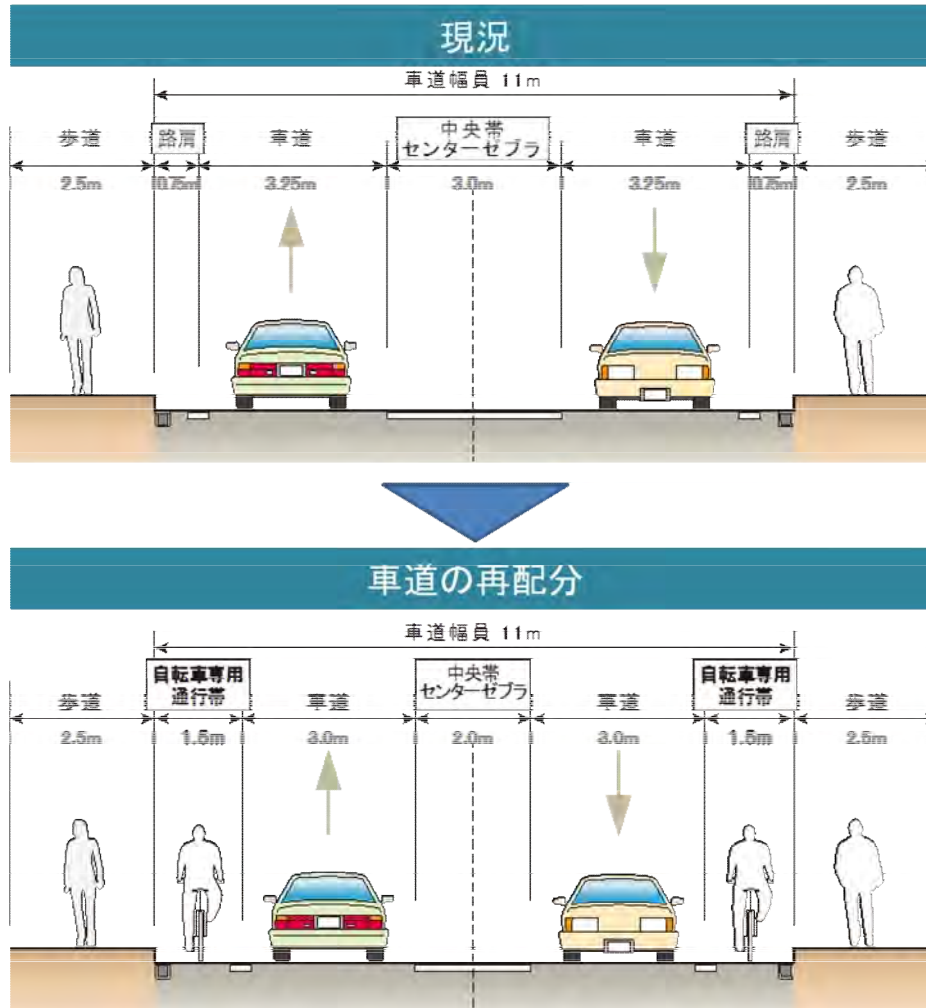


図 5-6 既存道路空間の再配分のイメージ

### ③整備重要度の設定

- 自転車通行空間の整備を効果的・効率的に進めるため、整備重要度を設定します。
- 「安全性の向上」「自転車利用の需要」「自転車への転換の寄与」の3つの視点から、整備重要度を設定します。

※未整備路線、暫定整備路線は、現道のある区間のみ整備重要度を設定

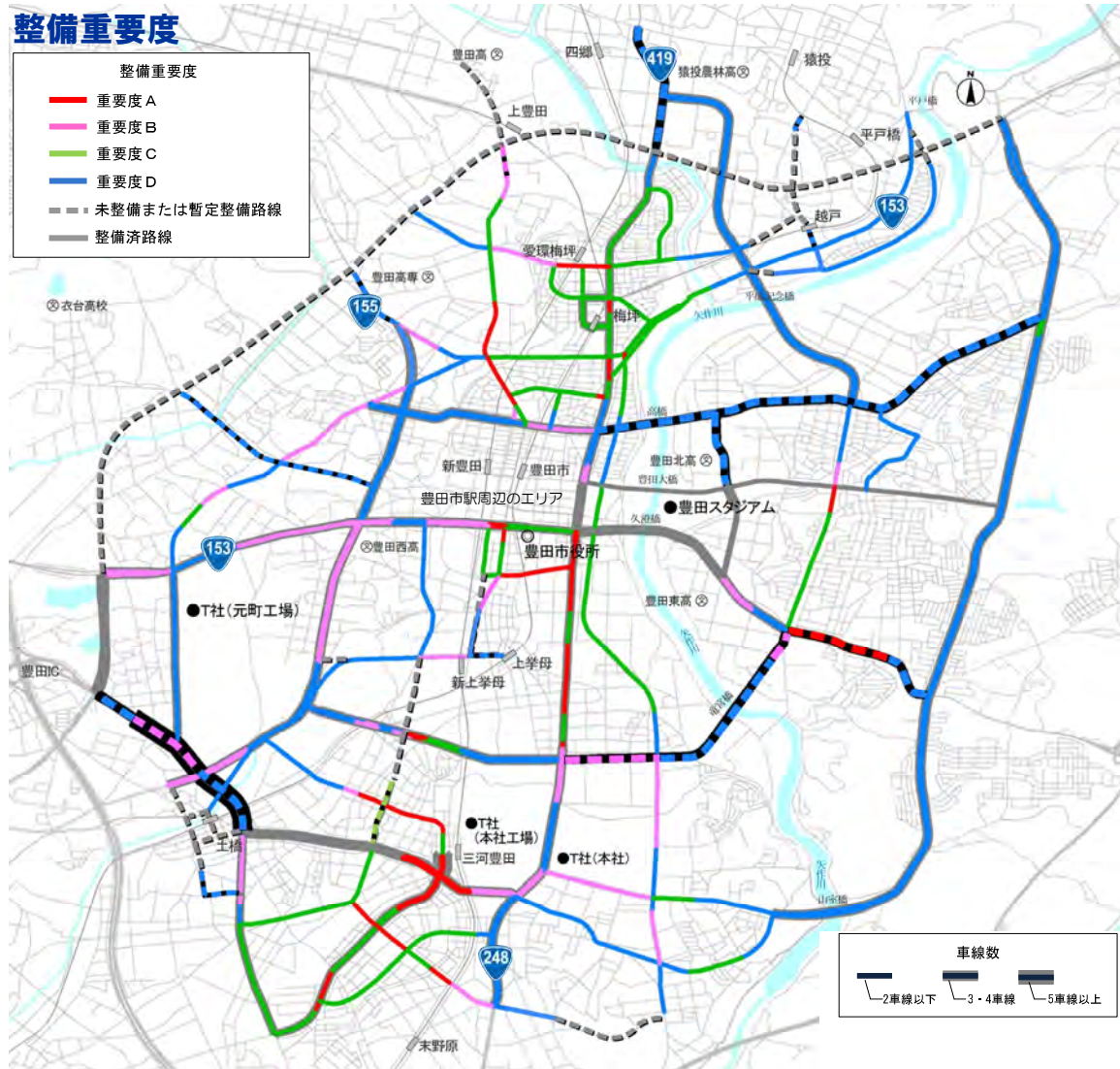


図 5-7 整備重要度

整備重要度の設定における3つの視点			重要度
視点1 安全性の向上	視点2 自転車利用の需要	視点3 自転車への転換の寄与	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の交通事故が多い路線</li> <li>・自転車の交通事故発生リスクが高い路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の交通量が多い路線</li> <li>・駅、高校の周辺路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の5km未満移動の集中量が多く縦断勾配が緩い路線</li> </ul>	<b>重要度A</b> 安全性の向上が必要であり、自転車利用の需要または自転車への転換の寄与が高い区間
○	○	○	<b>重要度B</b> 安全性の向上が必要な区間
○	○	×	
○	×	×	<b>重要度C</b> 自転車利用の需要または自転車への転換の寄与が高い区間
×	○	○	
×	○	×	<b>重要度D</b> 上記にあてはまらない区間
×	×	○	
×	×	×	

表 5-1 重要度設定の考え方

# (1) 自転車通行空間の整備

## 1) 整備計画路線

○整備重要度 A、B の区間を基本に連続性を踏まえ、以下の整備計画路線 約 30km について、国、県、市、警察で連携し、計画期間での整備を目指します。  
 ○交通事故が多い路線を最優先に、関係機関等と調整の上、早期に事業効果が発現できる路線から順次整備を進めます。

※計画路線外の整備重要度 A、B の区間については、個別の事故対策及び道路整備の推進を図ります。  
 ※外環状線の外側の自転車ネットワーク路線のうち自転車の交通事故が多い箇所については、個別の事故対策を進めます。

※整備に伴う予算の確保、関係機関との協議の進捗状況等により、整備計画期間が変更になる可能性があります。  
 ※整備形態は、整備可能な当面の整備形態であり、今後、個別路線・区間ごとに詳細な設計を行い、関係機関等との協議をした上で、整備形態を決定するため、変更する可能性があります。

### 整備イメージ



### 整備計画路線 約 30 km

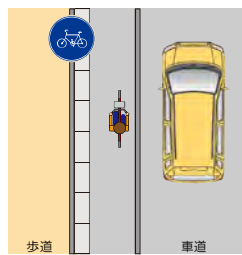
国	5.3km
県	10.8km
市	14.1km
合計	30.2km



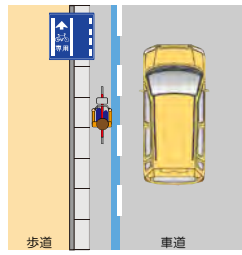
図 5-8 整備可能な当面の整備形態・整備計画路線

※道路整備の状況は、平成26年3月末現在  
 ※豊田市駅周辺のエリアは、都心環境計画に合わせ、整備を進めます（次頁参考）。  
 ※未整備、暫定整備済路線は、用地買収を伴い整備完了に長い期間を要することから、交通状況、土地利用状況の変化等を踏まえ、将来、自転車専用の通行空間が必要となった場合を想定し設計の段階で配慮するよう取り組むものとし、必要に応じて本計画の見直しを行っていく予定です。

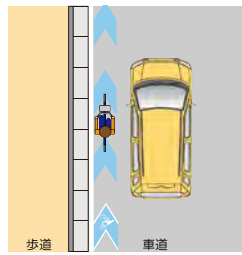
### 自転車通行空間の整備形態



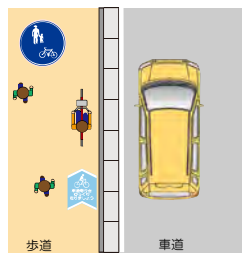
自転車道(整備済)



自転車専用通行帯(自転車レーン)



車道混在\* (当面の整備)  
 \*自動車の速度抑制対策を実施



既存の歩道の活用 (当面の整備)

既存の歩道の活用 (整備済)

※.....は未整備または暫定整備路線

## 【参考】豊田市駅周辺のエリア 整備計画路線

○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ます。  
 ○自転車利用者が円滑に目的地にアクセスできるよう、自転車が連続的に走行できる空間を創出します。

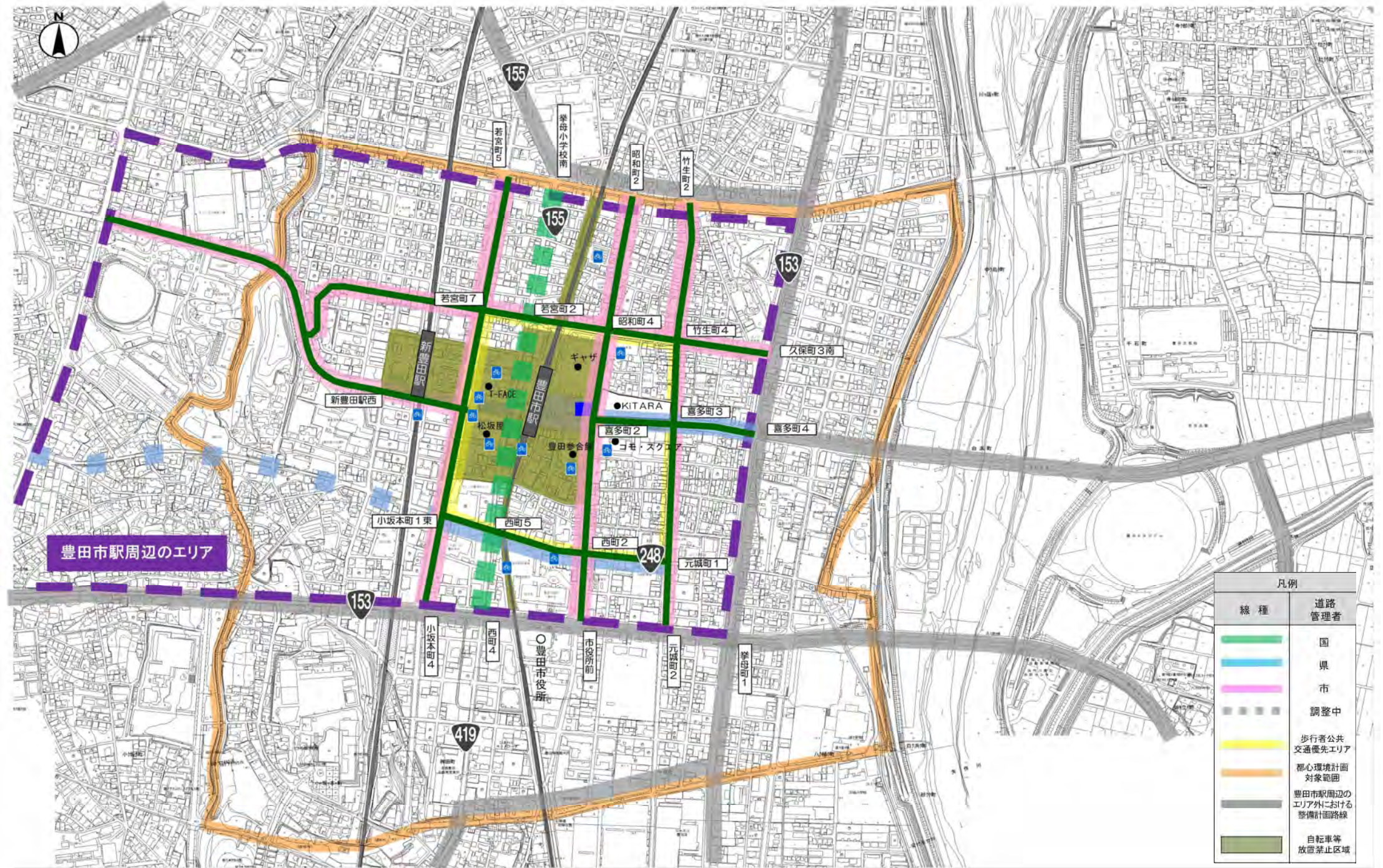
※整備に伴う予算の確保、関係機関との協議の進捗状況等により、整備計画期間が変更になる可能性があります。  
 ※整備形態は、整備可能な当面の整備形態であり、今後、個別路線・区間ごとに詳細な設計を行い、関係機関等との協議をした上で、整備形態を決定するため、変更する可能性があります。

**■当面の自転車通行空間の整備形態**

車道混在

歩道 車道

**■整備イメージ**



## 【参考】自転車の正しい通行位置

- 自転車は車両です。
- 車両の運転者としての責任を自覚し、交通ルールを守って、安全に通行しましょう。

### 自転車道

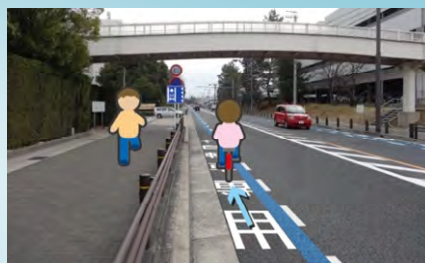
一方通行規制がされている場合を除き、  
双方向通行可能



自転車道がある道路においては、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

自動車と同様に、左側一方通行



車道を通行する場合は、進行方向左側の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

自動車と同様に、  
左側一方通行

歩道がない場合



歩道がある場合



車道の左端を自動車と自転車が混在して通行します。譲り合って通行しましょう。

### 歩道

自転車通行可の標識がない場合  
(車道混在)



原則、車道を通行しなければいけません。

【歩道通行ができるとき】

- ・児童、幼児、70歳以上の高齢者または身体に障害のある人が運転するとき
- ・車道または交通の状況に照らしてやむを得ないと認められるとき

自転車通行可の標識がある場合



歩道を通行する場合は、  
車道寄りを徐行しなければなりません。

歩道では双方向の通行ができますが、安全性向上のため自動車と同じ方向に通行しましょう。

図 5-8 自転車の正しい通行位置

## 【参考】車道通行時の注意事項

- 自転車が安心して車道を通るには、自転車、自動車が互いに注意して通行する必要があります。
- 自転車も自動車も共に、下記の事項に注意して譲り合って通行しましょう。

**■ 走行時の注意事項** 🚲: 自転車への注意事項   🚗: クルマへの注意事項

**● 自転車の右側走行（逆走）は禁止**

🚲 車道の右側走行（逆走）は禁止されており大変危険です

**● 自転車との間隔を確保**

🚗 自転車を追い越すときは安全な間隔をあけて下さい

**● 自転車の併走は禁止**

🚲 自転車は一列で走行し、併走しない

**● 左折時の巻き込み注意**

🚗 左折時の巻き込みに注意しましょう

🚲 左折しようとしている自動車の左側に入らない

**● 違法駐車禁止**

🚗 違法駐車はやめましょう

🚲 駐車車両を右側から避ける場合は後ろから来る自動車に注意しましょう

**自転車安全利用五則**

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

※出典：関東地方整備局ホームページ (<http://www.ktr.mlit.go.jp/utunomiya/utunomiya00073.html>)

図 5-9 通行時の注意事項

## 5-3 意識づくり ～通行ルール周知、マナー向上の取組～

<b>取組方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業、学校、警察等と連携した、効果的な意識啓発</li> <li>・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</li> </ul>
<b>啓発・教育のポイント</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の事例を踏まえ、通行位置による危険度や通行時の注意事項を含めた啓発と教育 「自転車は車両、車道の左側通行を徹底」</li> <li>・車道での自転車と自動車の安全な共存を実現する、自動車利用者への「自転車に対する思いやり運転」の意識啓発</li> </ul>
<b>取組内容</b>	<p>(1) 自転車と自動車への効果的な意識啓発</p> <p>(2) 年代等に応じた段階的かつ体系的な安全教育の充実</p>

### (1) 自転車と自動車への効果的な意識啓発

#### 1) 自転車・自動車利用者への啓発活動

- ・整備と連携した街頭啓発を行います。  
(自治区へのチラシの配布、定期的な街頭啓発、正しい走り方モデル走行啓発、自転車走りやすさマップの改訂)
- ・年4回の交通安全市民運動期間（4月又は5月、7月、9月、12月）に街頭や広報車での啓発活動を行います。
- ・新たに自転車安全利用の日（毎月10日）に、街頭や広報車での自転車の正しい通行に関する啓発活動を行います。
- ・自転車の安全利用に関するルールやマナー等について、多くの人に幅広く周知していくため、分かりやすい啓発チラシ等を作成し、学校、地域、企業等と連携・協力を図り、効果的な啓発活動を推進します。



写真 5-1 左/啓発活動



右/広報車による啓発

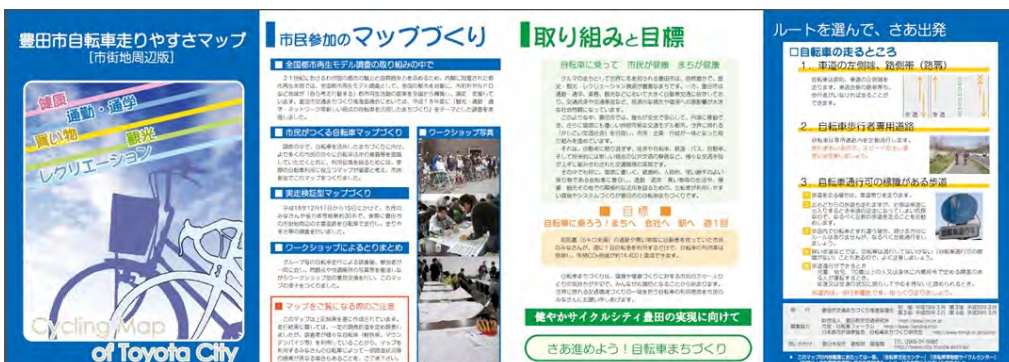


図 5-10 自転車走りやすさマップ（平成19年度版）



## 2)自転車通行ルール・マナーの周知

- 豊田市駅周辺の駐輪場と自転車等放置禁止区域の案内や自転車利用に関する交通ルールを掲載したチラシ等を全高校に配布します。



図 5- 11 自転車利用に関する交通ルールを掲載したチラシ

## (2)年代等に応じた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

- 平成22年度から行っている交通安全学習センターの施設内講習（小学校4年）、及び出張講習（中学1年、高校1年）を引き続き実施し、自転車の交通ルール・マナーを啓発します。



写真 5- 2 交通安全学習センター施設内講習

## 5-4 仕組みづくり ～自動車から自転車への転換を促す取組～

エコ交通と連携することで、自転車の有用性や楽しさ等をPRし、自転車利用の促進を図ります。

取組方針	・エコ交通と連携した、自転車利用の促進（有用性や楽しさ等のPR）
取組内容	(1) 買物や通勤等での自転車利用の推進 (2) 自転車利用を促すPR (3) 良好な駐輪環境の確保

### (1)買物や通勤等での自転車利用の推進

#### 1)産官学共働での活動における自転車利用のPR

- ・産官学共働で組織する「エコ交通をすすめる会」と連携し、買物や通勤等での短距離移動における自転車利用の促進を図ります。



図 5-12 エコ通勤街角スナップ (PR用フリーペーパー「ecommuter」 vol.2)

### (2)自転車利用を促すPR

#### 1)大規模イベント時における自転車利用のPR

- ・エコ交通と連携した大規模イベントにおける自転車利用のPRや、自転車利用に関するインセンティブ（エコポイント等）等によって、自転車利用の促進を図ります。



写真 5-3 とよた産業フェスタ 出展

### (3)良好な駐輪環境の確保

#### 1)市営駐輪場の設置・管理

- ・指定管理者による管理運営を引き続き実施し、良好な駐輪環境の確保と利用者等の利便性の向上を図ります。



写真 5- 4 駐輪場

#### 2)放置自転車対策

- ・豊田市駅及び新豊田駅周辺の自転車等放置禁止区域内の放置自転車は即日撤去を継続し、都市の美観維持に努めます。
- ・撤去した自転車は、朝日ヶ丘自転車等保管所（豊田市朝日ヶ丘6ー74）で保管し、所有者が引き取りにきた場合には返却します。
- ・2か月を経過しても引き取りがなかった自転車については、再利用可能な場合はリサイクル自転車取扱い業者（8社）に売却し、資源の有効活用に努めます。



写真 5- 5 リサイクル自転車

## 第6章

## 計画推進に向けた体制と方法



### 6-1 計画の推進体制

○本計画の推進は、学識者、警察、民間企業、行政等で組織する「豊田市自転車利用環境整備推進会議」が中心となり、一定期間ごとに計画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していきます。

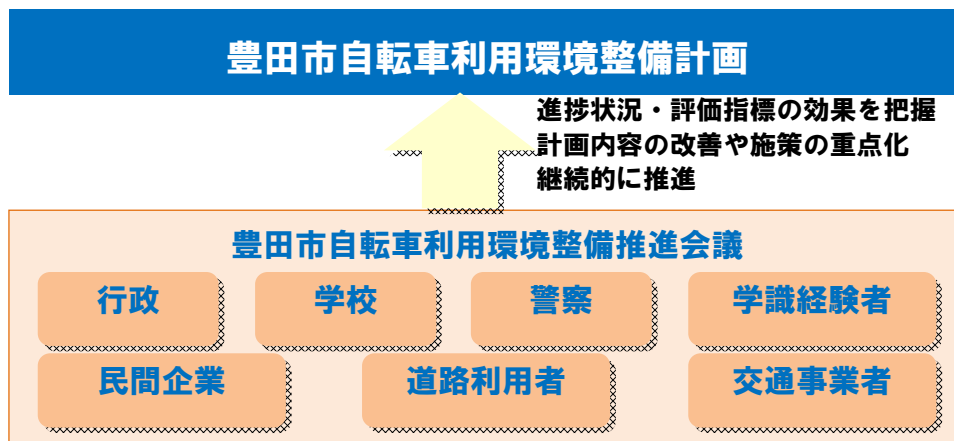


図 6-1 計画の推進体制

### 6-2 計画の評価

- 本計画を推進し、見直しなど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、絶えず修正や改善を行っていく必要があります。
- 検証方法として、下記のようにPDCAサイクルを導入し、「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。

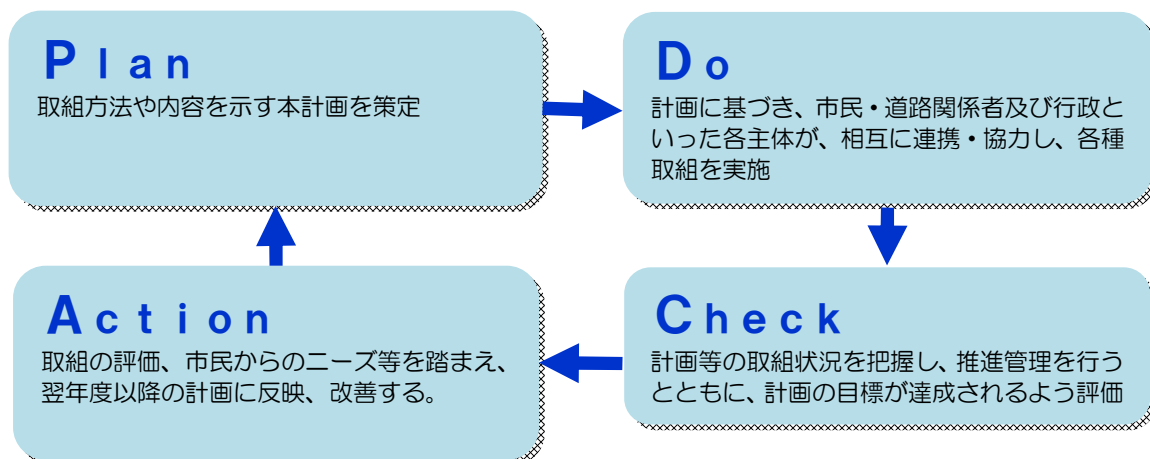


図 6-2 PDCAサイクル

### 6-3 取組体制について

○本計画の実施主体は、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ます。

表 6-1 取組体制一覧

豊田市自転車利用環境整備計画	施策事項	取組内容	実施主体、連携・協力団体
	空間づくり	自転車通行空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省</li> <li>愛知県</li> <li>愛知県警察</li> <li>豊田市（土木課、建設企画課）</li> </ul>
	意識づくり	自転車と自動車への効果的な意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市（交通安全防犯課、学校教育課、建設企画課、土木課）</li> <li>愛知県警察</li> <li>交通事業者</li> <li>自治区</li> <li>企業、市民</li> <li>学校 等</li> </ul>
		年代等に応じた段階的かつ体系的な安全教育の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市（交通安全防犯課、学校教育課）</li> </ul>
仕組みづくり	買物や通勤等での自転車利用の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市（交通政策課）</li> <li>企業、市民</li> </ul>	
	自転車利用を促す PR	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市（交通政策課）</li> </ul>	
	良好な駐輪環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊田市（交通安全防犯課）</li> </ul>	



## 1. これまでの経緯

年月日	会議等	会議の内容
平成25年1月11日	平成24年度 第1回 豊田市自転車通行空間検討庁内会議	・事業方針調整
平成25年2月8日	平成24年度 第2回 豊田市自転車通行空間検討庁内会議	・事業方針調整
平成25年6月27日	平成25年度 第1回 豊田市自転車通行空間検討庁内会議	・事業方針調整
平成25年8月9日	庁内関係各課へ意見照会	・各課の意見集約
平成25年12月19日	平成25年度 第1回 豊田市自転車通行空間検討会議	・これまでの取組説明 ・自転車利用環境の現状と課題説明 ・整備形態選定の考え方を協議
平成26年2月5日	平成25年度 第2回 豊田市自転車通行空間検討会議	・整備形態の選定(案)を協議 ・整備重要度の考え方を協議
平成26年3月17日	平成25年度 第3回 豊田市自転車通行空間検討会議	・整備形態の選定(案)を協議 ・整備重要度の設定(案)を協議
平成26年8月26日	豊田市自転車通行空間検討会議 ～庁内関係4課会議～	・各施策の取組状況説明 ・今後の取組を協議
平成26年12月2日	豊田市自転車通行空間検討会議 ～庁内関係4課会議～	・豊田市自転車利用環境整備計画(素案)を協議 ・今後の予定を協議
平成27年1月23日	平成26年度 第1回 豊田市自転車通行空間検討会議	・豊田市自転車利用環境整備計画(素案)を報告
平成27年2月15日～ 平成27年3月14日	パブリックコメント	意見提出127通 意見数169件
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	

## 2. 自転車通行空間検討会議 規約・名簿

---

### 豊田市自転車通行空間検討会議規約

#### (目的)

第1条 「豊田市自転車通行空間検討会議」(以下「検討会議」という。)は、豊田市内における安全で快適な自転車利用環境の創出に向け、自転車通行空間の計画検討や整備促進に関する課題調整を図ることを目的に設置するものである。

#### (検討内容)

第2条 検討会議は、下記の内容について検討を行うものとする。

- (1) 自転車利用環境整備に係る計画に関する事項
- (2) 自転車利用環境整備促進に係る課題等に関する事項
- (3) その他事務局が提案する事項

#### (組織)

第3条 検討会議は、別表に掲げる委員で構成する。

- 2 検討会議には会長を置くものとし、会長は豊田市建設部建設部長をもって充てる。
- 3 検討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、検討会議を代表し、会務を総理する。
- 5 議長は、会議の運営を総括する。

#### (検討会議の開催)

第4条 検討会議は、必要に応じて会長が委員を召集し開催する。

#### (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) 検討会議の開催に関すること。
  - (2) 検討会議の記録に関すること。
  - (3) その他検討会議の運営に必要な事務に関すること。

#### (委任)

第6条 この規約に定めるもののほか、検討会議の運営に関し必要な事項は会長が定めることとする。

#### 付 則

この規約は、平成25年12月19日から施行する。

この規約は、平成27年1月23日から施行する。

## 別表（第3条関係）

## 豊田市自転車通行空間検討会議 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
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 交通運輸業部会	企業代表
豊田商工会議所 女性会	道路利用者
公益財団法人豊田都市交通研究所	研究者
県立高等学校西三河北地区校長会	学校関係者
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
国土交通省中部地方整備局 名四国道事務所	道路管理者
愛知県警察本部 交通規制課	警察機関
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
豊田市教育委員会 学校教育部 学校教育課	学校関係者
豊田市 社会部 交通安全防犯課	啓発・教育担当、施設担当
豊田市 都市整備部 交通政策課	交通まちづくり担当
豊田市 建設部 土木課	道路管理者
豊田市 建設部	道路管理者



### 3. 市民意見募集の結果

---

「豊田市自転車利用環境整備計画～とよた快適チャりんこプラン（案）」に対する市民意見募集の結果

#### 1 意見募集期間

平成27年2月15日～平成27年3月14日まで

2 意見数      127通      169件  
                    (メール 10通、FAX 11通、Eモニター106通)

#### 3 意見の内訳（169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	：	73件
（3）意識づくりに関すること	：	54件
（4）仕組みづくりに関すること	：	18件
（5）その他のこと	：	1件
（6）感想等	：	12件

豊田市自転車利用環境整備計画  
平成 29 年 3 月

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