



資料6

平成30年度 第2回 豊田市自転車利用環境整備推進会議

～豊田市の現状と課題及び基本方針案～

平成31年3月15日（金）



1.豊田市の自転車に関する現状

2.自転車活用推進計画の方針案



(1) 自転車に関する現状整理の視点

- 自転車の現状について、安全面、利用面の視点で下記項目について整理。
また、自転車利用の推進の視点をふまえ、観光面、健康面での取組を整理。

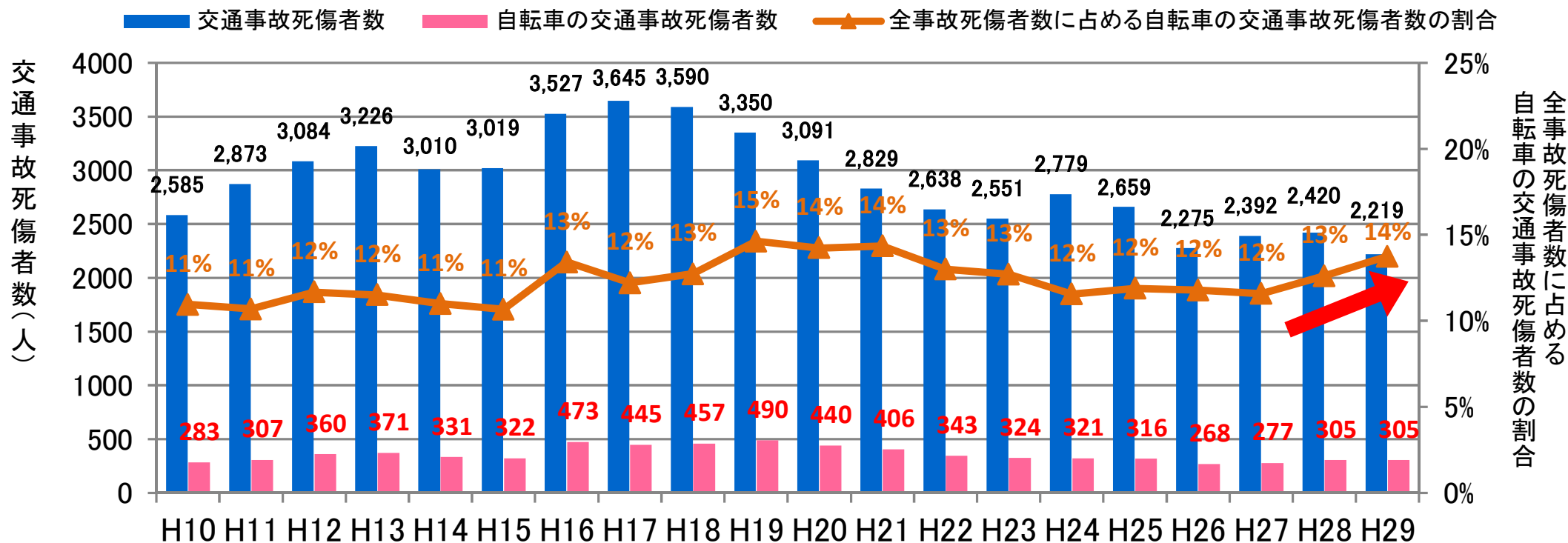
視点	項目
【安全面】 自転車の交通事故状況	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の交通事故死傷者の推移と近年の傾向 ○年齢別にみた自転車の交通事故発生状況と割合 ○自転車の交通事故発生場所 ○事故類型別の自転車の交通事故発生状況 (参考) ・愛知県内における自転車保険条例化の動き ・愛知県における自転車死亡事故のヘルメット着用率
【利用面】 自転車の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ○交通手段に占める自転車の割合 ○都市別にみた通勤・通学時の自転車分担率 ○目的別にみた自転車、自動車の利用割合 ○自転車の駐輪環境、放置自転車の推移 (参考) ・全国の自転車保有台数の推移 ・豊田市における健康状況 (メタボリックシンドロームの状況)
【観光面・健康面】 自転車の活用推進に関する取組	<ul style="list-style-type: none"> ○おいでんバスを活用したサイクリングプラン ○エコ交通を進める会における自転車活用推進の取組 (参考) ・愛知県における豊田安城サイクリングロードの取組



(2) 自転車の交通事故状況 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である。
○ ただし、総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である。

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



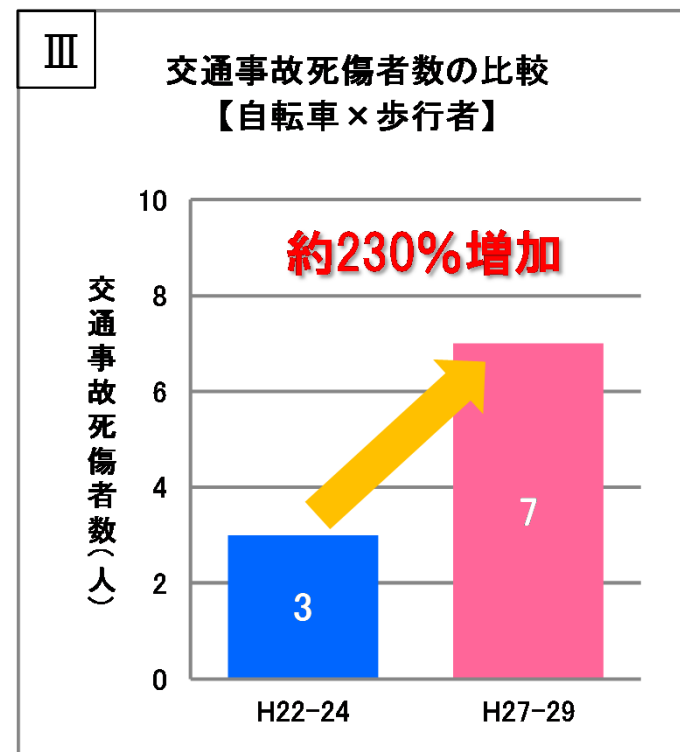
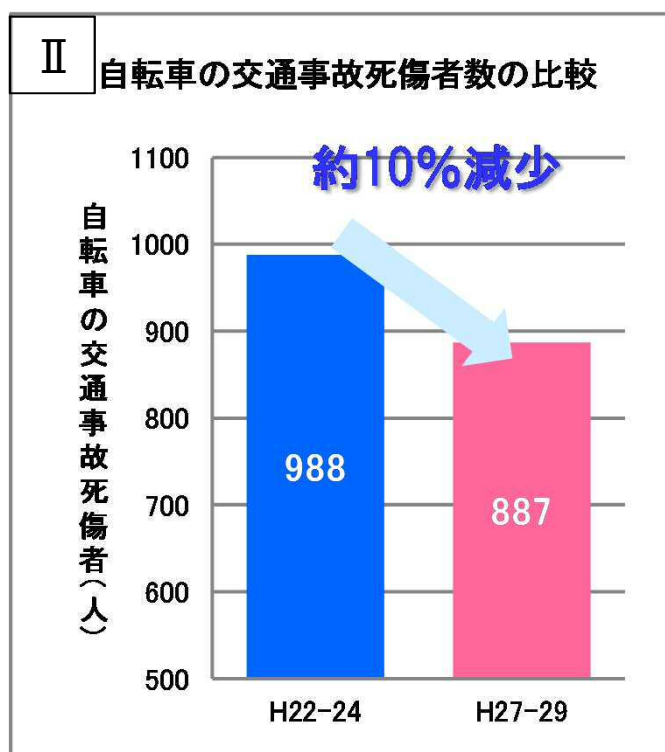
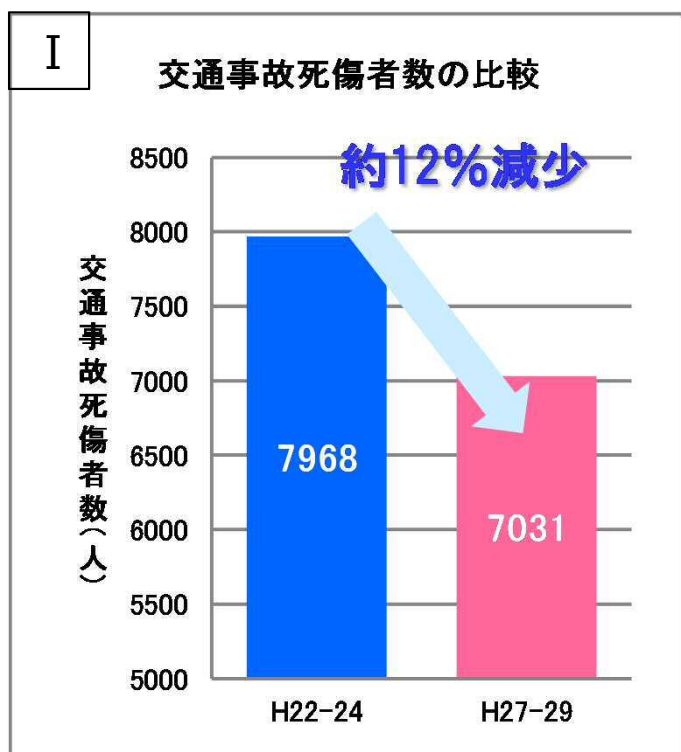


(2) 自転車の交通事故状況 ② 自転車の交通事故死傷者数の近年の傾向

○約5年前の平成22～24年の3か年と平成27～29年の3か年を比較すると、「自転車の交通事故死傷者数」は減少している。(Ⅰ、Ⅱ)

○一方、**自転車と歩行者の交通事故死傷者数は増加**している。(Ⅲ)

※とよた快適自転車プラン策定平成27策定。策定以前との比較

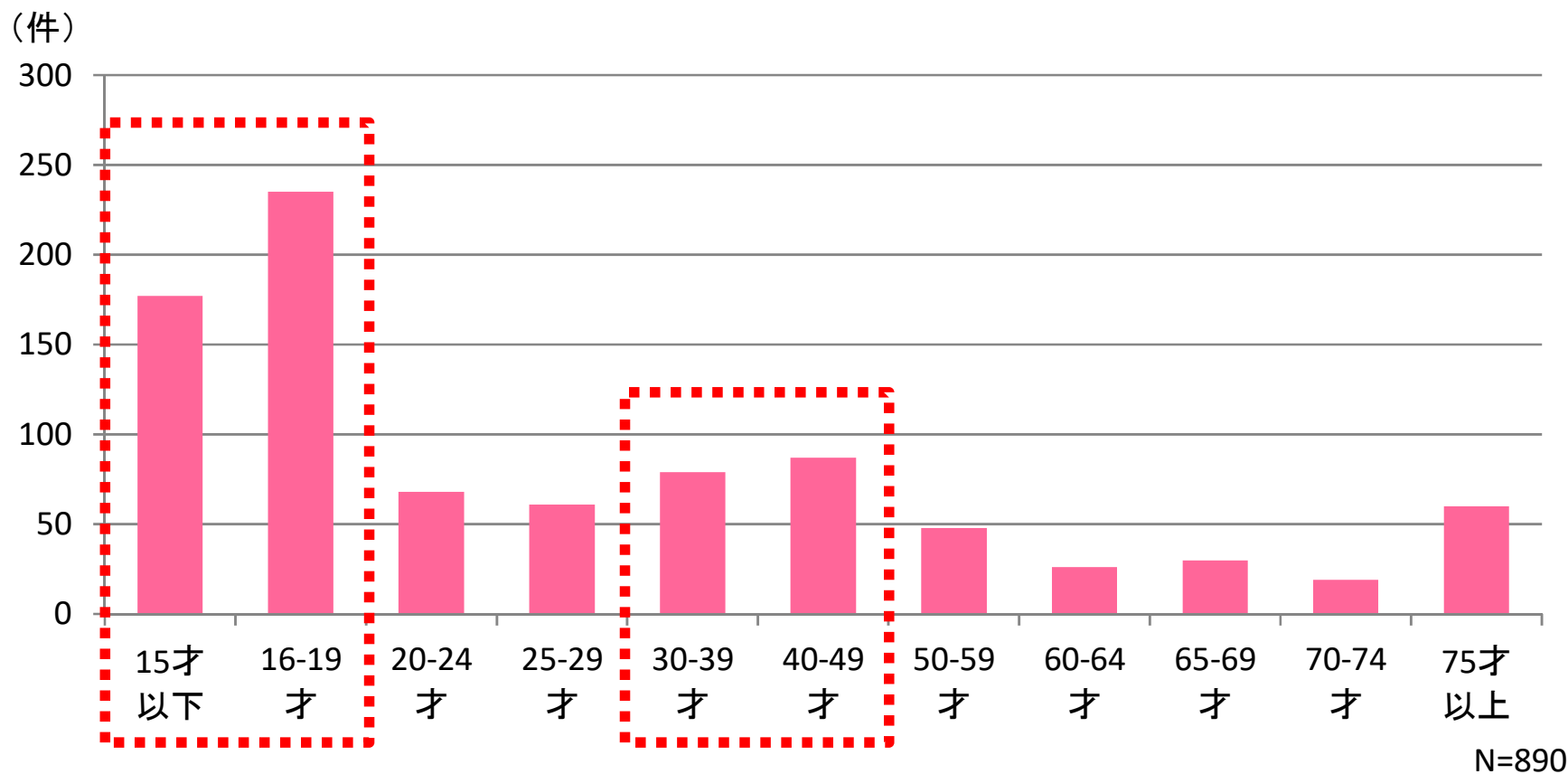




(2) 自転車の交通事故状況 ③ 年齢別にみた自転車の交通事故発生状況

○年齢別に自転車の交通事故発生状況をみると、特に高校生以下の年代（15才以下、16～19才）が突出している。また、次に多い世代としては、30代、40代の世代が続いて多い。

年齢別にみた自転車の交通事故発生件数（H27-H29）



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（H27～H29の3か年の計）

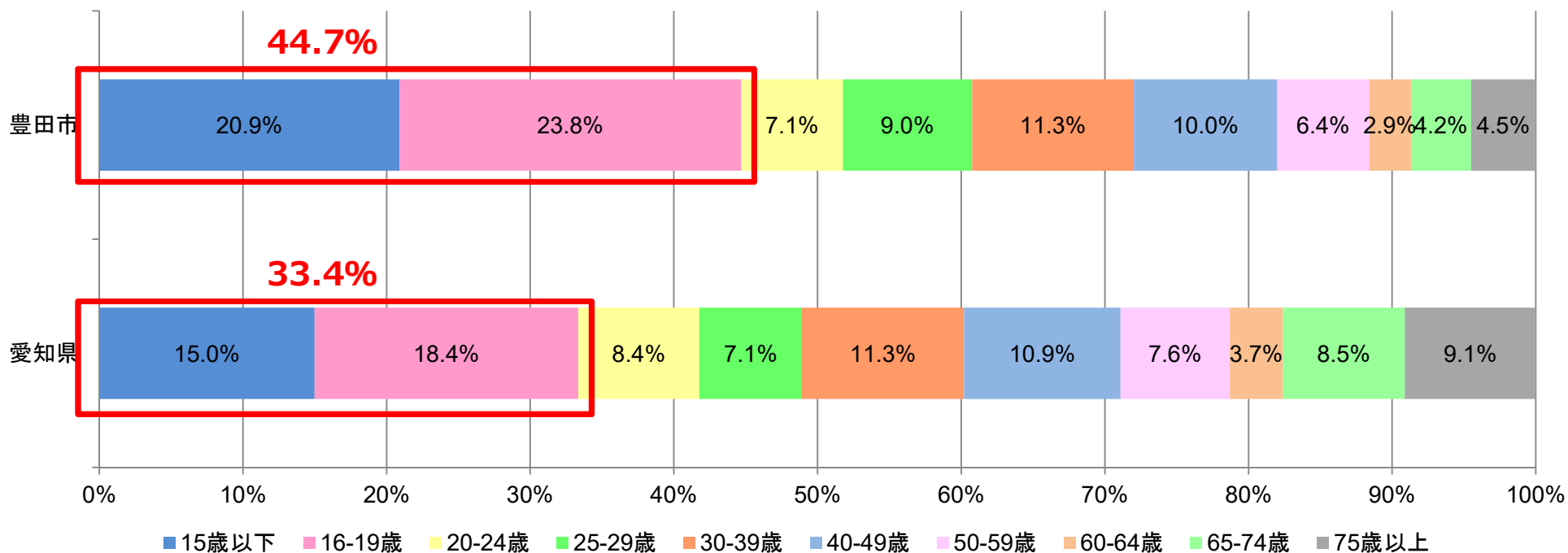


(2) 自転車の交通事故状況

③ 年齢別にみた自転車交通事故死傷者数の割合

○ 年齢別の割合では、高校生以下の年代（15才以下、16～19才）44.7%と愛知県平均（33.4%）と比べ高い。

年齢別にみた自転車の交通事故死傷者数割合（H29）

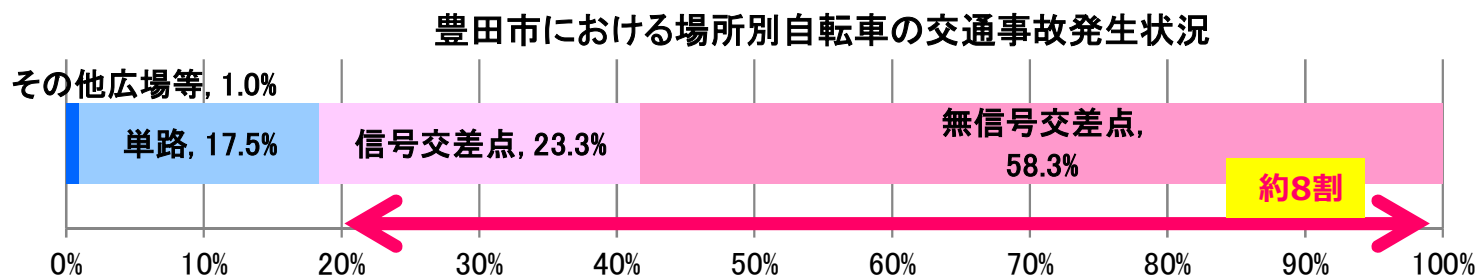


出典：愛知県警から提供された事故統計データを基に、事故当事者の年齢の記載がある年を集計（H29）



(2) 自転車の交通事故状況 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る。



※過去5か年(H25～H29)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（H25-29）を基に豊田市が作成



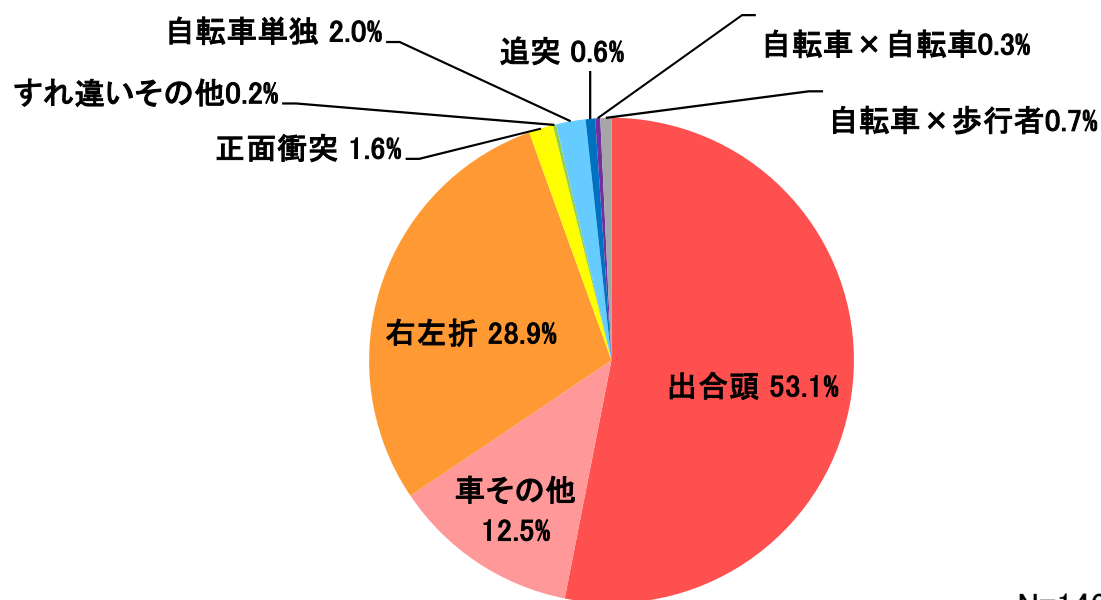
(2) 自転車の交通事故状況

⑤ 事故の類型別にみた自転車の交通事故発生状況

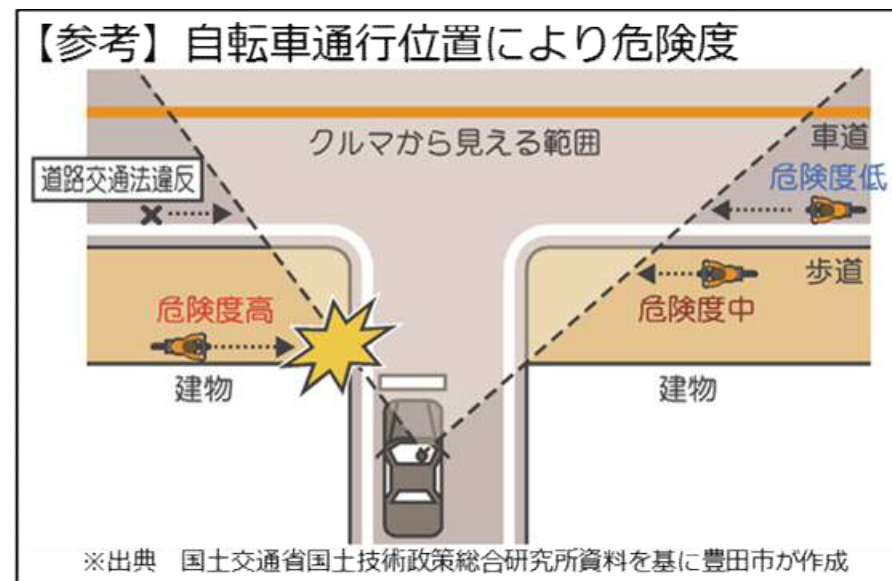
○事故の類型別にみると、**自転車の交通事故の約半数が出合頭**である。

※過去5か年(H25~H29)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

事故類型別にみた自転車の交通事故発生状況(H25-H29)



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





(2) 自転車の交通事故状況

<参考> 愛知県内における自転車保険の条例化の動き

- 愛知県内で自転車保険加入の条例化の動きが進んでいる。
- 全国の自転車保険加入義務の自治体では、加入率が上がっている。

愛知県内における自転車保険加入の条例化状況

市町村名	施行時期	保険加入の状況	ヘルメット着用の状況
知多市	H28.4	努力義務	努力義務（幼児、児童の保護者）
名古屋市	H29.10	義務化	努力義務（高齢者）
豊川市	H30.4	努力義務	努力義務（幼児、児童、生徒の保護者）
豊橋市	H31.4（予定）	義務化予定	未定

全国における加入義務自治体における加入率

NO	自治体名	条例施行時期	加入率					調査方法
			2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	
1	埼玉県	2018年4月1日	-	-	50.2%	-	64.3%	・インターネットによるアンケート調査 ・交通安全キャンペーン等でのアンケート
2	京都府	2018年4月1日	-	60.7%	61.7%	69.5%	70.5%	・インターネットによるアンケート調査 ・街頭アンケート
3	大阪府	2016年7月1日	-	41.8%	45.9%	67.4%	-	・インターネットによるアンケート調査
4	兵庫県	2015年10月1日	-	-	60.0%	64.7%	67.9%	・街頭アンケート
5	相模原市	2018年7月1日	-	-	38.7%	-	43.3%	・郵送（調査票を郵送配布-郵送回収）
6	名古屋市	2017年10月1日	-	34.0%	-	59.1%	74.4%	・郵送（調査票を郵送配布-郵送回収）
7	京都市	2016年10月1日	26.2%	-	35.7%	60.0%	72.8%	・インターネットによるアンケート調査 ・京都府からの情報提供
8	堺市	2016年7月1日	38.9%	60.6%	72.4%	68.3%	72.6%	・インターネットによるアンケート調査 ・郵送（調査票を郵送配布-郵送回収）

※各自治体における調査内容を国土交通省で取りまとめたもの

出典：第1回自転車の運行による損害賠償保障制度のあり方等に関する検討会資料
(国土交通省 自転車活用推進本部)

名古屋市チラシ



出典：名古屋市HP

知多市チラシ



出典：知多市HP

豊川市チラシ



出典：豊川市HP



(2) 自転車の交通事故状況

<参考> 愛知県における自転車事故死亡時のヘルメット着用率

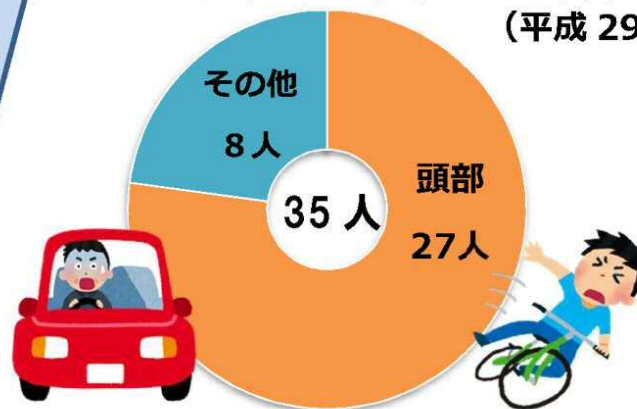
- 愛知県では平成29年の自転車乗用中の交通事故死者数35人、**全員がヘルメット非着用**である。また、負傷主部位が頭部であった方は27人で、約8割を占める。

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人も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。

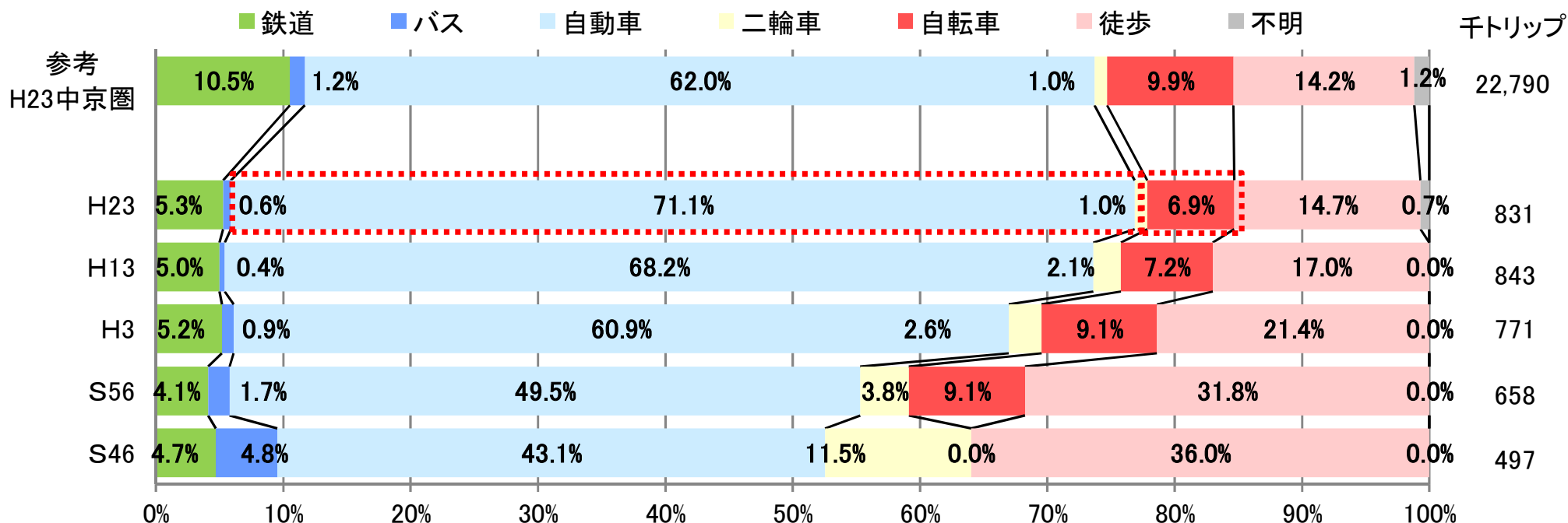
出典：愛知県 県民文化部地域安全課 交通安全グループ



(3) 自転車の利用状況 ① 交通手段に占める自転車の割合

- 平成23年度では、交通手段に占める自転車の割合は約7%であり、自動車の割合は約71%である。
- 構成比の推移をみると、自転車は減少傾向にあり、自動車は増加傾向である。

豊田市における代表交通手段別構成比の推移



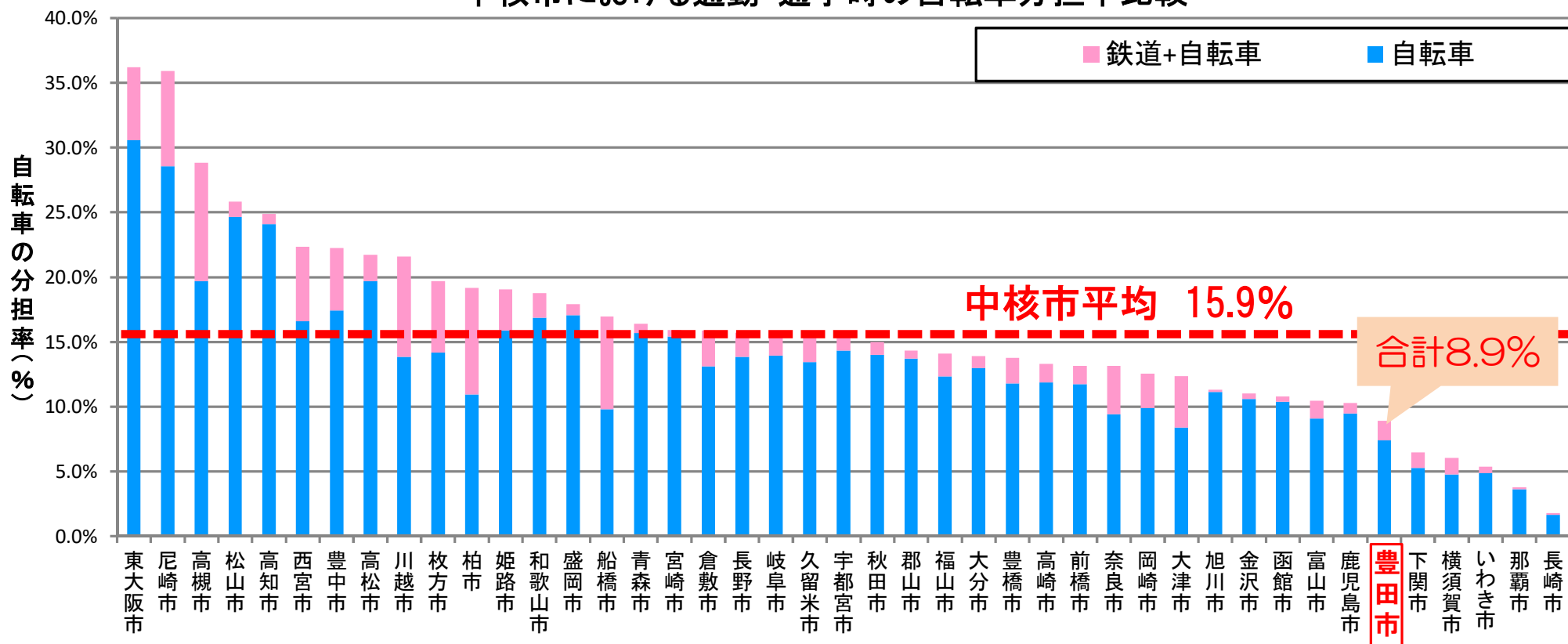
出典：H23中京都市圏総合交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告書



(3) 自転車の利用状況 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%よりも低い状況である。

中核市における通勤・通学時の自転車分担率比較



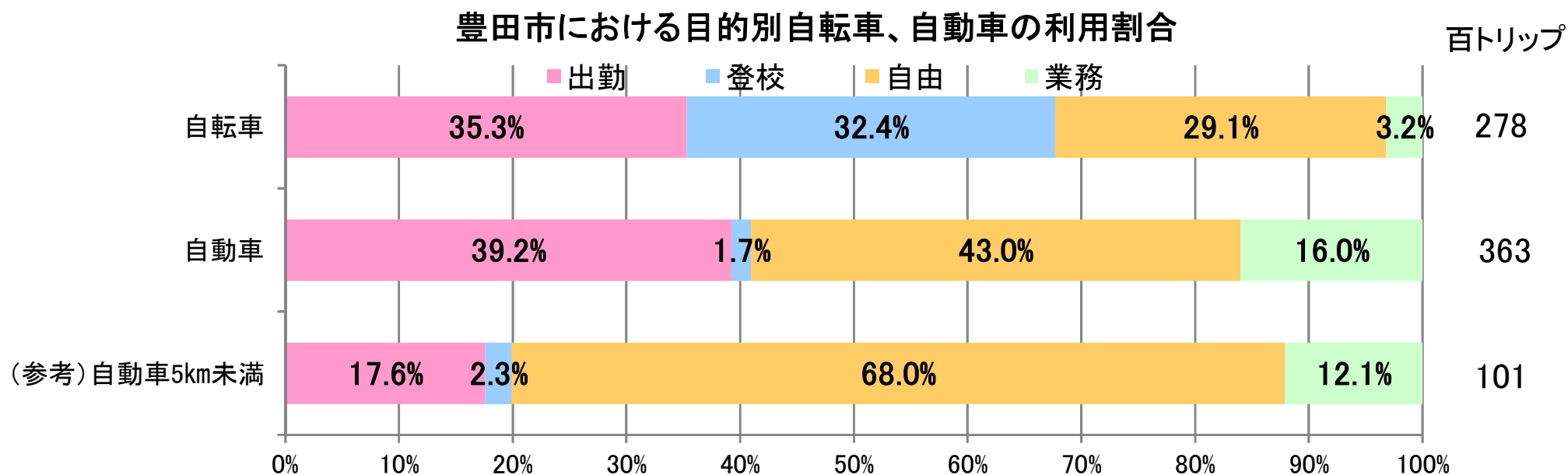
出典：平成22年度国勢調査

「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」



(3) 自転車の利用状況 ③ 目的別にみた自転車・自動車の利用割合

- 自転車利用の割合は、出勤目的が約35%と最も多い状況である。
- 自動車の5km未満の利用では、自由目的が約68%と最も多くなっている。



※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

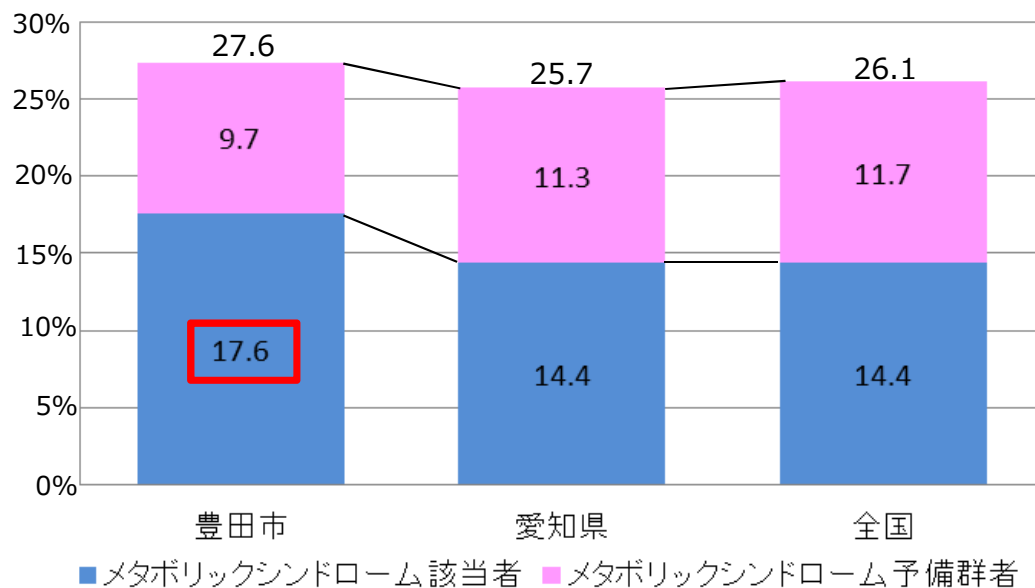


(3) 自転車の利用状況

<参考> 豊田市における健康状況(メタボリックシンドロームの状況)

○豊田市のメタボリックシンドローム該当者の割合は17.6%と、全国や愛知県と比べても高い状況にある。

特定健康診査受診者に占めるメタボリックシンドローム該当者及び予備群者の割合

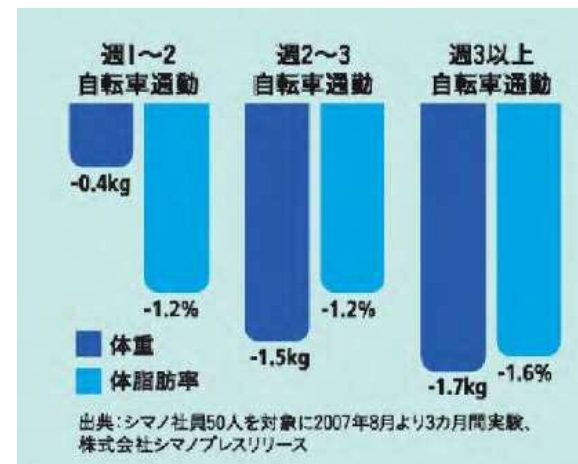


出典：厚生労働省 特定健康診査・特定保健指導に関するデータ、

第2期豊田市国民健康保険データヘルス計画、第3期豊田市特定健康診査等実施計画 を基に豊田市が作成

【参考】

自転車通勤による体重・体脂肪率の変化



出典：国土交通省自転車活用推進本部
ホームページ



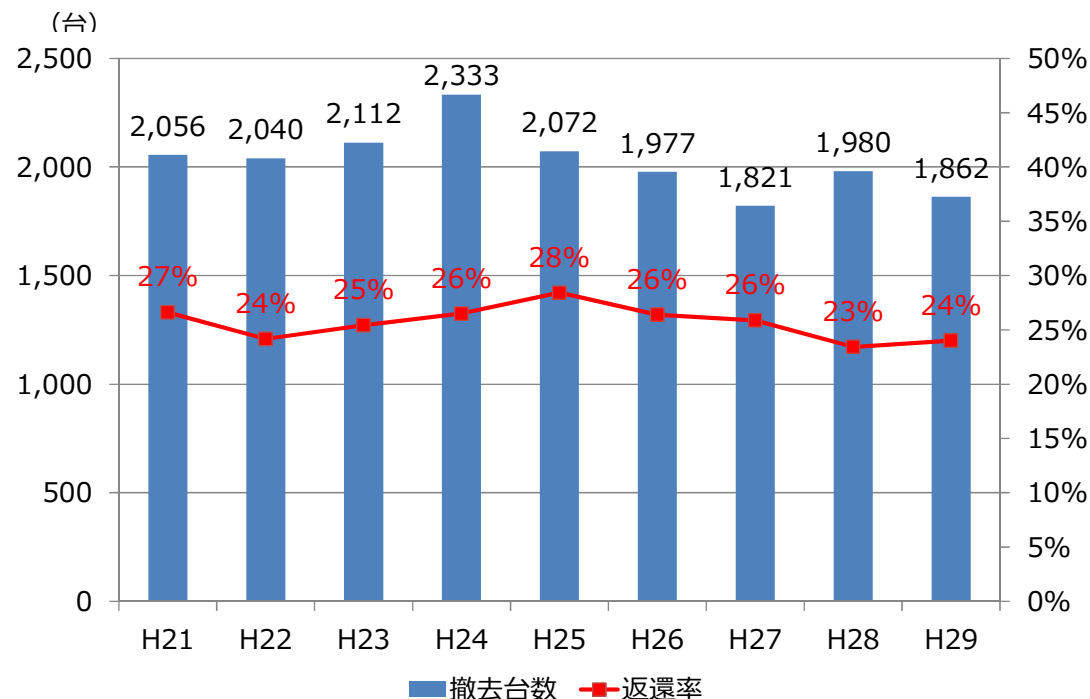
(3) 自転車の利用状況 ④ 自転車の駐輪環境、放置自転車の推移

○市内には、44箇所の駐輪場が整備されており、収容台数は、約9,700台である。

駐輪場名	開設	構造	面積 (m ²)	収容能力 (台数)	料金
1 愛環梅坪駅駐輪場	H17.3.1	平面式	491.80	120	無料
2 梅坪駅北駐輪場	H8.12.21	平面式	600.50	228	無料
3 梅坪駅南第1駐輪場	H12.12.21	平面式	170.20	117	無料
4 梅坪駅南第2駐輪場	H8.10.1	平面式	202.10	74	無料
5 上挙母駅北駐輪場	H3.6.1	平面式	112.39	54	無料
6 上挙母駅西駐輪場	H18.1.21	平面式	380.00	160	無料
7 上挙母駅南駐輪場	S56.2.1	平面式	782.77	317	無料
8 永覚駅駐輪場	S60.2.1	平面式	60.49	65	無料
9 貝津駅駐輪場	H17.3.1	平面式	121.54	62	無料
10 上豊田駅西駐輪場	S57.2.1	平面式	211.79	77	無料
11 上豊田駅東駐輪場	H4.4.1	平面式	138.48	45	無料
12 越戸駅駐輪場	H12.11.1	平面式	215.00	80	無料
13 篠原駅駐輪場	S63.1.31	平面式	61.60	51	無料
14 猿投駅西駐輪場	H6.4	平面式	944.54	480	無料
15 猿投駅東駐輪場	H10.2	平面式	64.00	39	無料
16 四郷駅駐輪場	H30.4.2	平面式	601.36	220	無料
17 浄水駅南駐輪場	H17.12.15	平面式	1,404.10	568	無料
18 昭和町駐輪場	H4.4.1	平面式	2,757.05	1019	無料
19 新上挙母駅駐輪場	S63.1.31	平面式	51.35	42	無料
20 新上挙母駅南駐輪場	H20.7.14	平面式	428.62	201	無料
21 新豊田駅駐輪場	H2.4.2	立体自走式、2階2層	340.00	601	無料
22 末野原駅前広場駐輪場	H24.3.26	立体自走式、2階2層	180.78	204	無料
23 末野原駅西駐輪場	H4.4.1	平面式	218.00	55	無料
24 竹村駅駐輪場	H9.1.17	平面式	907.45	379	無料
25 土橋駅北駐輪場	H25.4	立体自走式、2階2層	446.45	582	無料
26 土橋駅北第1駐輪場	H25.7	平面式	416.90	273	無料
27 土橋駅北第2駐輪場	H16.1.26	平面式	126.00	78	無料
28 土橋駅南駐輪場	S56.2.1	平面式	444.25	204	無料
29 土橋駅南第1駐輪場	H24.4.3	平面式	170.28	272	無料
30 土橋駅南第2駐輪場	H24.4.3	平面式	74.47	65	無料
31 豊田市駅東駐輪場	H18.11.8	地下式、1階1層	400.00	284	有料
32 西町駐輪場	H4.4.1	平面式	689.26	423	無料
33 平戸橋駅駐輪場	S58.3.20	平面式	269.74	130	無料
34 保見駅駐輪場	S63.1.31	平面式	112.00	93	無料
35 三河上郷駅駐輪場	S63.1.31	平面式	737.50	332	無料
36 三河豊田駅北駐輪場	H16.3.25	平面式	171.98	68	無料
37 三河豊田駅南駐輪場	S55.3.20	平面式	374.00	295	無料
38 三河八橋駅駐輪場	H23.4.1	平面式	1,703.73	457	無料
39 八草駅駐輪場	H20.3.11	平面式	224.64	144	無料
40 若林駅駐輪場	H3.2.12	平面式	1,552.00	640	無料
41 加納バス停駐輪場	S61.3.1	平面式	19.90	20	無料
42 加茂川公園バス停駐輪場	H17.3.24	平面式	9.54	5	無料
43 広瀬バス停駐輪場	H16.3	平面式	19.17	18	無料
44 保健センター口バス停駐輪場	H5	平面式	17.50	12	無料
合計			44箇所	9,653	

○市内の放置自転車台数は、年間2,000台前後を推移し、近年は減少傾向。一方、返還率は、近年減少している。

放置自転車台数・返還率の推移



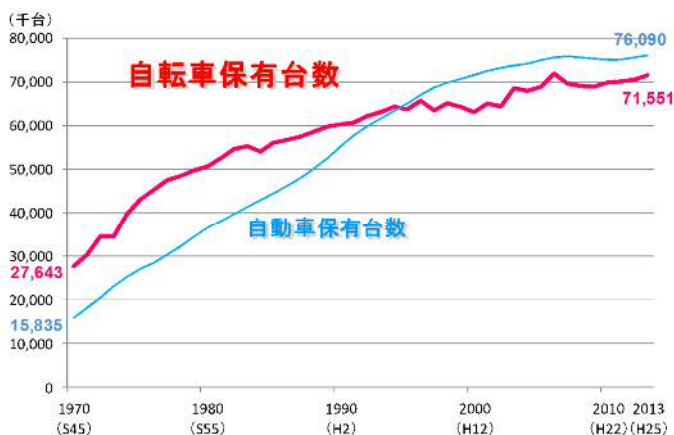


(3) 自転車の利用状況

<参考> 全国の自転車保有台数等の推移

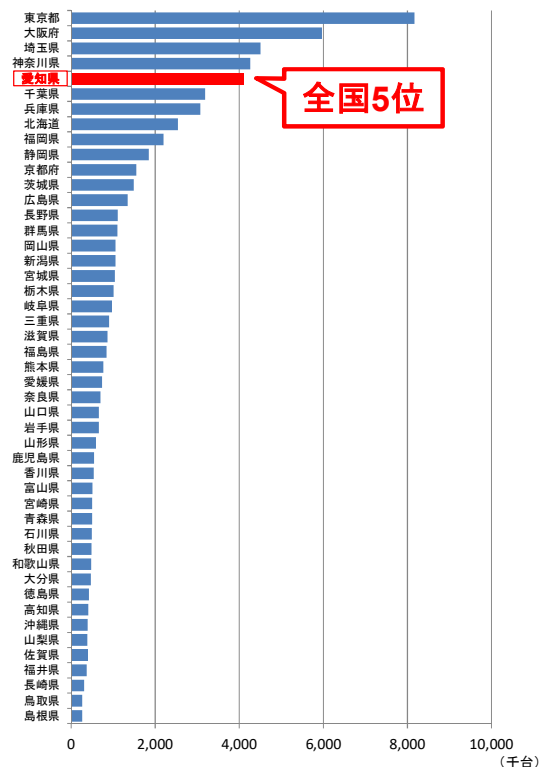
- 自転車保有台数は、増加傾向にある。
- 愛知県の自転車保有台数の順位は、全国5位と高い。
- 自転車の車種別販売台数の伸び率は、スポーツ車が増加傾向にあり、走行性能が高い自転車が増加している。

自転車及び自動車保有台数の推移



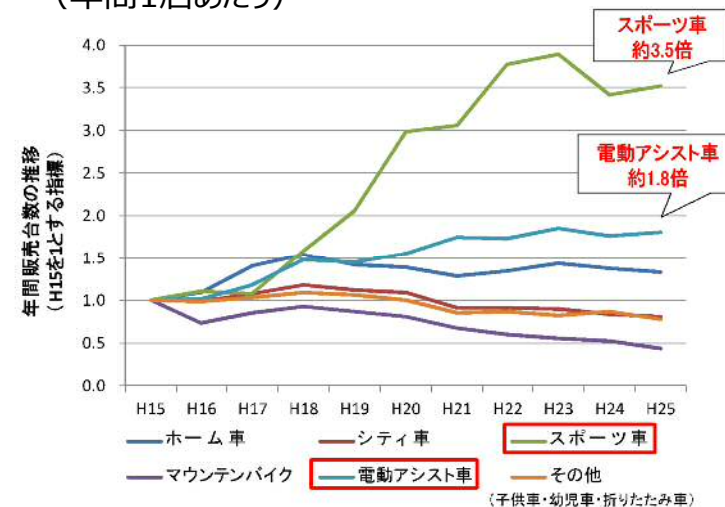
【出典：自転車 (S45～H20) (社)自転車協会、自転車 (H21～H25) (財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】
 ※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

自転車保有台数の全国順位 (H30)



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 自動車検査登録情報協会

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)



(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)主に学齡前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。(折りたたみ車)折りたためる機能を持つ自転車。
 【出典：自転車国内販売動向調査 (財)自転車産業振興協会】

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

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



(4) 自転車の活用推進に関する取組

① おいでんバスを活用したサイクリングプラン

＜自転車を活用した観光の取組＞

豊田市駅から、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。



出典：愛知県豊田市の公式観光サイト ツーリズムとよた
<https://www.tourismtoyota.jp/columns/detail/4/>



(4) 自転車の活用推進に関する取組


② エコ交通をすすめる会における自転車活用推進の取組

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

ちょっと体型が気になるあなた... 豊田鉄工 安全健康推進課

健康のために、自転車で通勤しよう!

会社方針: 一人ひとりの健康増進に向けた運動推進を推進
 ・通勤の機会を増やし健康増進を図る (例) 1日一万歩あるく
 ・履歩のヘルスマチアレッチを通じて健康状態の向上を図る



クルマ通勤はとても便利...
 でも、それが心臓病(※)などの生活習慣病のリスクを上げている!
 (※)心筋梗塞、狭心症、不整脈など

そこで...

自転車通勤のすすめ

自転車通勤は健康増進効果があります

- ・心臓病の発症リスク46%低下(※)
- ・有酸素運動でダイエット効果あり
- ・気分転換、ストレス解消にもなる

(※) 英国の26万人を対象とした研究調査で、効果が認められています

会社も自転車通勤費補助制度でサポートします

2018年1月より、従来の自転車通勤手当(1km以上一律300円/月)を、自転車・徒歩通勤手当(1kmにつき1,000円/月)に変更し、手当を増額しています。

例えば、通勤距離5kmの場合、
 ⇒1年間で、6万円の補助を受けることができます。


運動しやすくなる、これからの季節に、自転車通勤を始めてみませんか?

よくあるご質問(FAQ)への回答

Q: 自転車通勤への必要手続等について教えてください。
 A: 「通勤費補助申請書」を、提出ください。

Q: 自転車の通行ルールを教えてください。
 A: 道路交通法上では、自転車は軽車両として自動車と同じ車道の一種に位置づけられています。自転車を使用する際は、車道としての正しい通行ルールを熟知し、守ることが必要です。事例は下記をご覧ください。
 <自転車通行ルール>
http://www.city.toyota.aichi.jp/city/proc/2016/04/20160420_003/003/2016/003_003.pdf

Q: 雨の日の自転車通勤に難渋があるのですが、対応方法を教えてください。
 A: 雨の日の自転車通勤は、濡れや風が強い、視界が悪い、滑りやすいなどの問題点があるため、推奨しません。雨の日は車や公共交通機関を使って通勤しましょう。雨の日に車で通勤する場合、駐車場を兼ねていても、第14駐車場が有効な場合があります(下記地図参照)。また、通勤手続を自転車に変更して、雨の日の通勤中に万一事故にあっても、労災保険の対象となります。



Q: 乗換用車が限られており、急な打合せが入ったときに、自家用車が必要なのに、自転車で通勤していますが、自転車通勤に変更した場合には、対応方法はありますか?
 A: 通勤手続が主たる交通手段を変更するため、自転車通勤で変更していても、自家用車で通勤することも可能です。あくまでも、打合せが入り、自家用車での移動が必要なのは自家用車で通勤し、上記駐車場をご活用ください。



動機付け用チラシ

スポーツ自転車試乗会

1 豊田市の自転車に関する現状



(4) 自転車の活用推進に関する取組

<参考> 愛知県における豊田安城サイクリングロードの取組

豊田市から安城市に至る36.3kmの大規模自転車道。豊田市内では、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。

愛知県のサイクリングロード



サイクリングロードマップ



出典：愛知県道路維持課ホームページ（豊田安城サイクリングロードの紹介）



(1) 豊田市の現状と現行計画の評価のまとめ

豊田市の現状

- 自転車の交通事故状況
 - ・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。
 - ・自転車×歩行者の交通事故死傷者数も増加。
 - ・年齢別では、高校生以下の年代(15才以下、16～19才)が突出。愛知県平均と比較して高い。
 - ・愛知県内の市町村では、自転車保険加入促進の条例化が進んでいる。
- 自転車の利用状況
 - ・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。
 - ・自動車交通への依存度は依然高い状況。
 - ・健康の視点でも、自転車の活用推進が必要。
 - ・放置自転車台数は、近年は減少傾向。
- 自転車の活用推進における取組
 - ・おいでんバスと活用したサイクリングプランの取組
 - ・産官学共働のエコ交通をすすめる会の自転車利用促進の取組

現行計画の評価と課題

- 【空間づくり】
 - 自転車通行空間の整備
 - ・自転車事故削減に一定の効果を確認、引き続き経過観察が必要。
 - ・自転車の車道通行が増加、更なる自転車通行空間の利用率・安全性の向上が必要。
 - ・道路利用者の声として、満足度が低いドライバーの満足度向上が必要。
- 【意識づくり】
 - 通行ルール周知、マナー向上の取組
 - ・小中高の学生に対して、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に対する啓発、周知が不足。
- 【仕組みづくり】
 - 自動車から自転車への転換を促す取組
 - ・エコ交通出前教室、大規模イベント時における自転車利用PRを実施。今後は、企業との更なる連携が必要。
 - ・中心市街地内の駐輪場・自転車等放置禁止区域のPRを実施



(2) 自転車活用推進計画の方向性

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

現行計画(とよた快適自転車プラン)

空間づくり

○自転車通行空間の整備

意識づくり

○通行ルール周知、マナー向上の取組

仕組みづくり

○自動車から自転車への転換を促す取組

豊田市の現状

現行計画の評価と課題

国の自転車活用推進計画

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3：サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

【方向性】「空間づくり」、「意識づくり」、「仕組みづくり」の3本柱は継続
「仕組みづくり」は、観光・健康の視点をふまえ拡充



(3)基本方針案

目指すべき姿

歩行者・自転車・自動車が互いに意識し譲り合え、
「だれもが安全で快適に楽しく自転車でつながるまち とよた」の実現を目指す

取り組むべき施策 3つの柱

1. 空間づくり ～自転車ネットワーク路線の質の向上～

- ・自転車ネットワーク路線の安全性・連続性の向上
- ・自転車通行空間の改善

2. 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～

- ・自転車安全利用5則の普及啓発の強化
- ・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
- ・事故から身を守るための取組の促進

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

- ・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
- ・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
- ・良好な駐輪環境の確保