



資料5

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）～

令和元年10月1日（火）



1. (仮称) 豊田市自転車活用推進計画の概要
2. 取り組むべき施策と、具体的な措置
 - I. 空間づくり
 - II. 意識づくり
 - III. 仕組みづくり

(仮称) 豊田市自転車活用推進計画の概要



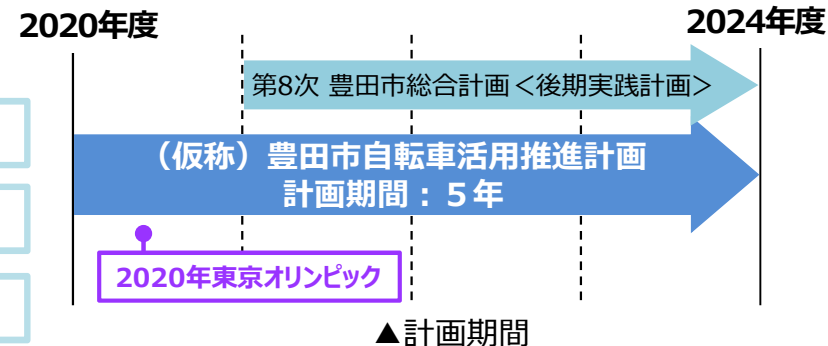
(1) 概要

計画名称 (仮称) 豊田市自転車活用推進計画

計画区域 豊田市全域

計画期間 本計画の期間は、2020年度から2024年度までの5年間とします。

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。



目標に向けた実施計画 目指すべき姿に基づき目標を設定し、取り組むべき**8の施策**、**16の具体的な措置**を定め、計画的に進めていきます。

目標	取り組むべき施策※
I. 空間づくり ～自転車ネットワーク路線の 質の向上～	(1) 自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上 (2) 自転車通行空間の改善
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など）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) 事故から身を守るための取組の促進
III. 仕組みづくり ～自動車から自転車への 転換を促し、楽しく自転 車を利用できる取組～	(1) クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進 (2) サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の充実 (3) 良好な駐輪環境の確保

※取り組むべき施策に対する具体的な措置は、7頁以降に詳細を記載しています。

指標（案）

目標における数値指標を設定する。

- ① 自転車交通事故の削減
- ② 自転車の利用環境に関する市民満足度の向上
- ③ 自転車の利用者割合の向上

※詳細については検討中



（2）取り組むべき施策（空間づくり）

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・評価
<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 	<ul style="list-style-type: none"> ○整備路線延長：27.1km（令和元年8月末） ○整備した路線の事故件数：約5割削減 ○整備した自転車通行空間利用率：13% ○安全性に関する評価：ドライバーの満足度が低い

更なる自転車活用に向けた課題

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 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 | <input type="checkbox"/> 自転車通行空間（車道）の利用率が低い |
| <input type="checkbox"/> 自転車通行空間の更なる安全性の向上が必要 | <input type="checkbox"/> ドライバーの満足度が低い |

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



（２）取り組むべき施策（意識づくり）

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 ○自転車利用者に対する啓発活動：10回/年 ※H29実績

更なる自転車活用に向けた課題

- 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利用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

（仮称）自転車の安全で適正な利用促進に関する条例制定（令和元年度制定予定）

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など）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）事故から身を守るための取組の促進



（２）取り組むべき施策（仕組みづくり）

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

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"> ○交通手段：自転車は減少、自動車は増加 ○通勤、通学時の自転車分担率：中核市平均を下回る ○放置自転車台数：近年は減少傾向だがほぼ横ばい 	<ul style="list-style-type: none"> ○エコ通勤参加企業数：増加傾向 ○市内駐輪場利用率：70.6%（利用率100%超え：12箇所） ○自転車等放置禁止区域のPR実施：豊田市駅、新豊田駅周辺

更なる自転車活用に向けた課題

- 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。
- 更なる駐輪場の利用率の向上と放置自転車対策の改善が必要。

取り組むべき施策

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



(2) 取り組むべき施策(一覧)

目標	取り組むべき施策
<p>I. 空間づくり ～自転車ネットワーク路線の質の向上～</p>	<p>(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</p>
<p>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～</p>	<p>(1) 自転車の交通ルール（自転車安全利用五則など）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) 事故から身を守るための取組の促進</p>
<p>III. 仕組みづくり ～自動車から自転車への転換を促し、 楽しく自転車を利用できる取組～</p>	<p>(1) クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進 (2) サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の 充実 (3) 良好な駐輪環境の確保</p>



I. 空間づくり

○「空間づくり」における目標の実現に向け、施策及び措置を定め、計画的に取り組む。

目標

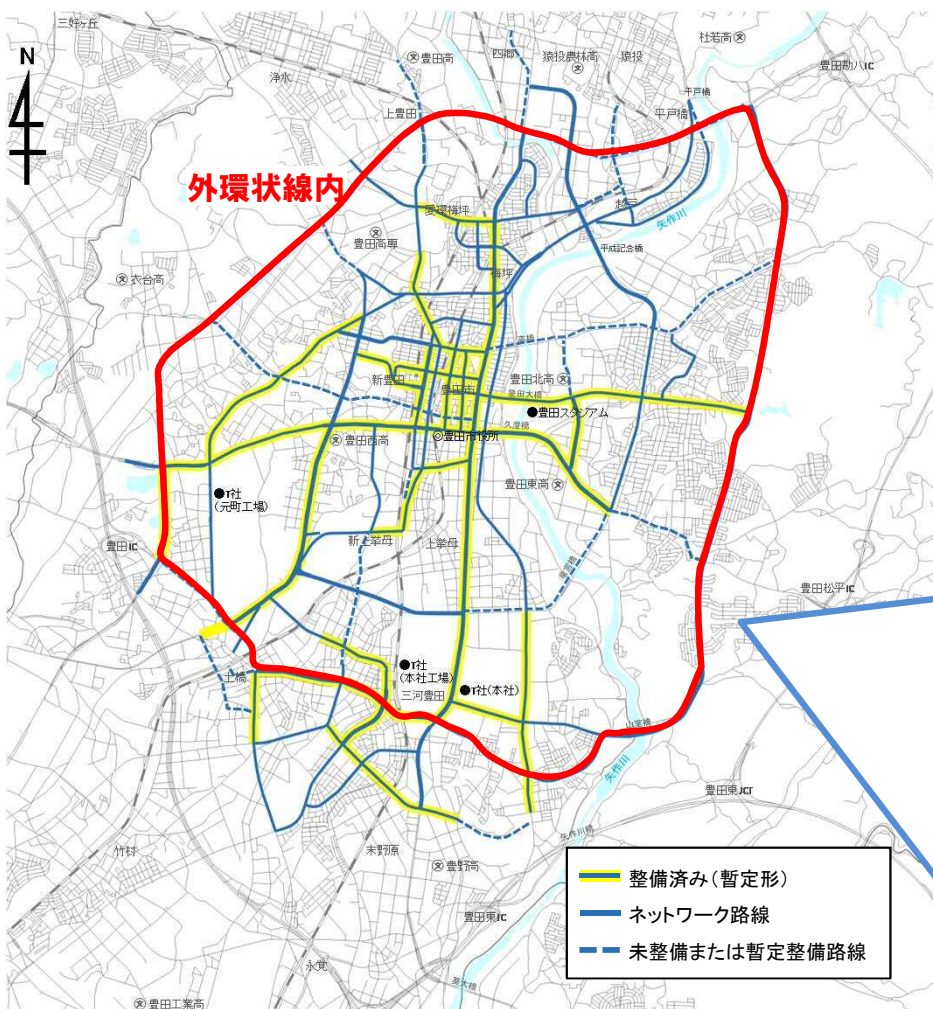
I. 空間づくり ～自転車ネットワーク路線の質の向上～

取り組むべき施策	具体的な措置
(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) 完成形態を見据えた自転車通行空間の整備 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

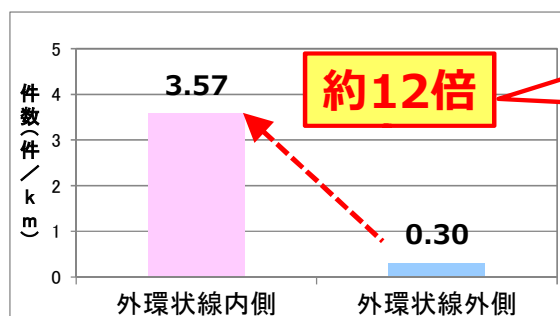


I. 空間づくり

■各施策の考え方とその対象路線



◆幹線道路における、1kmあたり自転車関連事故件数(H26～H30)◆



外環状線内側の
自転車事故が多い

概ね外環状線内側＝「重点エリア」

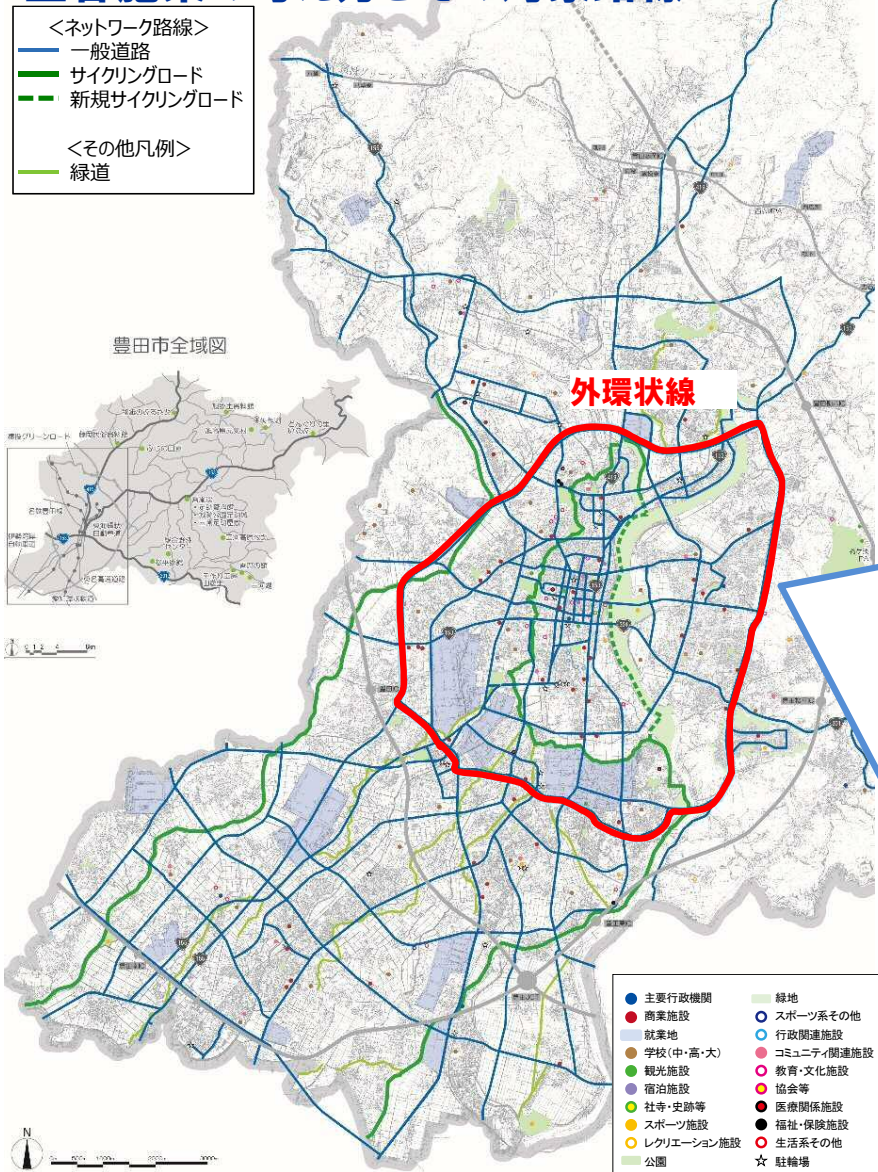
◆重点エリアにおける「空間づくり」の施策と措置◆

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) 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 整備済(暫定)路線



I. 空間づくり

■各施策の考え方とその対象路線



◆自転車ネットワーク路線（サイクリングロード除く）における「空間づくり」の施策と措置◆

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	2) 完成形態を見据えた自転車通行空間の整備	道路新設・改良計画路線

◆サイクリングロードにおける「空間づくり」の施策と措置◆

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	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の整備検討	サイクリングロード計画路線
	② サイクリングロードの再整備	豊田安城自転車道



I. 空間づくり

■整備形態の選定の考え方

○「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）」を踏まえ、自動車の交通量や速度に応じ、車道通行を基本とした整備形態を選定。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

自転車道



縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間。
幅員2.0m以上（街渠含む）
（やむを得ない場合1.5m以上）

自転車専用通行帯（自転車レーン）



交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離。
幅員1.5m以上（街渠含む）
（やむを得ない場合1.0m以上）

車道混在



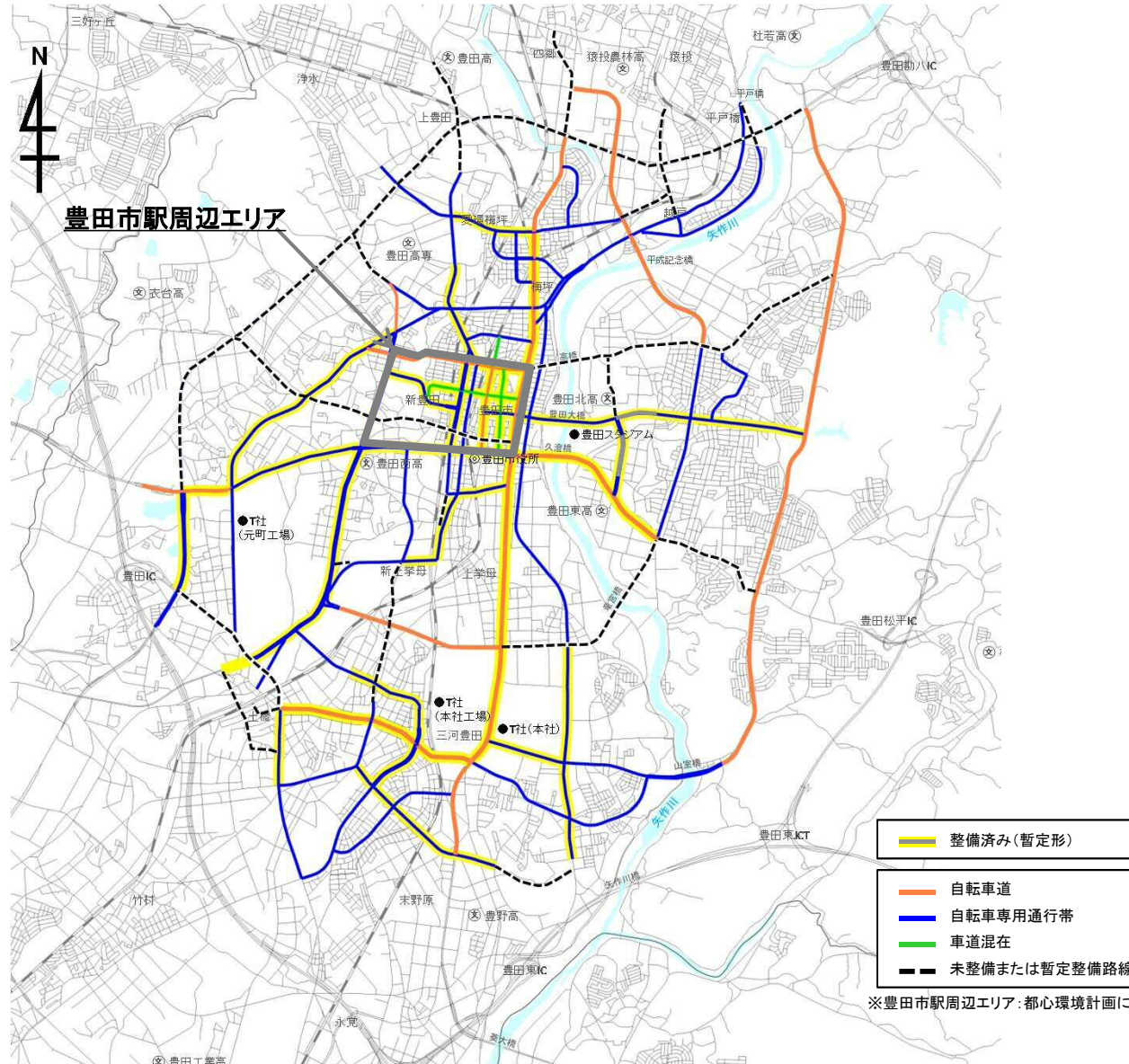
自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置
幅員は1.0m以上（街渠除く）

※出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン/H28.7/国土交通省道路局、警察庁交通局



I. 空間づくり

■整備形態選定フローを踏まえた自転車通行空間の整備形態（完成形）



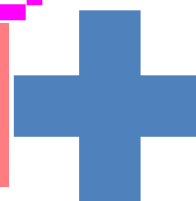


I. 空間づくり (1) 自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上

1) 効果的・効率的な自転車通行空間の延伸

- 「安全性の向上」と「自転車利用の需要」の2視点から、優先整備路線を選定。
- また、整備済路線との連続性を確保し、自転車ネットワークの早期形成を促進させるため、整備優先度の視点に追加。

視点1 安全性の向上	視点2 自転車利用の需要	整備重要度
○	○	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



視点3
整備済路線との連続性
(整備済路線と概ね起点終
点で連続している路線)



I. 空間づくり (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

- 視点1「安全性の向上」及び、視点2「自転車利用の需要」の抽出方法は以下のとおり。
- 特に「安全性の向上」の視点では、高校生以下で自転車事故の割合が高いことから、高校周辺の路線に注目。

■ 整備重要度の検討における2つの視点

<> : 指標選定理由を示す

視点1. 安全性の向上		※AかつBの路線を抽出	
A 自転車の交通事故が多く、事故発生リスクが高い路線	<p>【指標①】 :100mあたりの自転車の交通事故件数が0.5件/5年以上の路線 <豊田市の全事故死傷者数のうち自転車の事故死傷者数の割合が横ばい></p> <p>【指標②③④】* :自転車交通量が多い(500台/12h以上)又は歩行者交通量が多い(500人/12h以上)、かつ小学校又は中学校の通学路指定 <自転車と歩行者の交通事故が増加></p> <p style="text-align: right;">※上記いずれかの条件に該当する路線</p>		
B 高校の周辺路線	<p>【指標⑤】 :高校の半径1.25km圏(自転車利用5分程度)内の路線 <10代の交通事故の割合が、愛知県全体と比較し高い></p>		
視点2. 自転車利用の需要		※A又はBの路線を抽出	
A 自転車の交通量が多い路線	<p>【指標②】 :平日12時間の自転車交通量が500台以上の路線 <より多くの自転車利用者が利用できる路線></p>		
B 駅の周辺路線	<p>【指標⑥】 :駅の半径1.25km圏(自転車利用5分程度)内の路線 <駐輪場利用率100%超えが、主に駅駐輪場のため需要が高い></p>		



I. 空間づくり (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

○3つの視点から、以下の7路線を選定。

「梅坪堤線

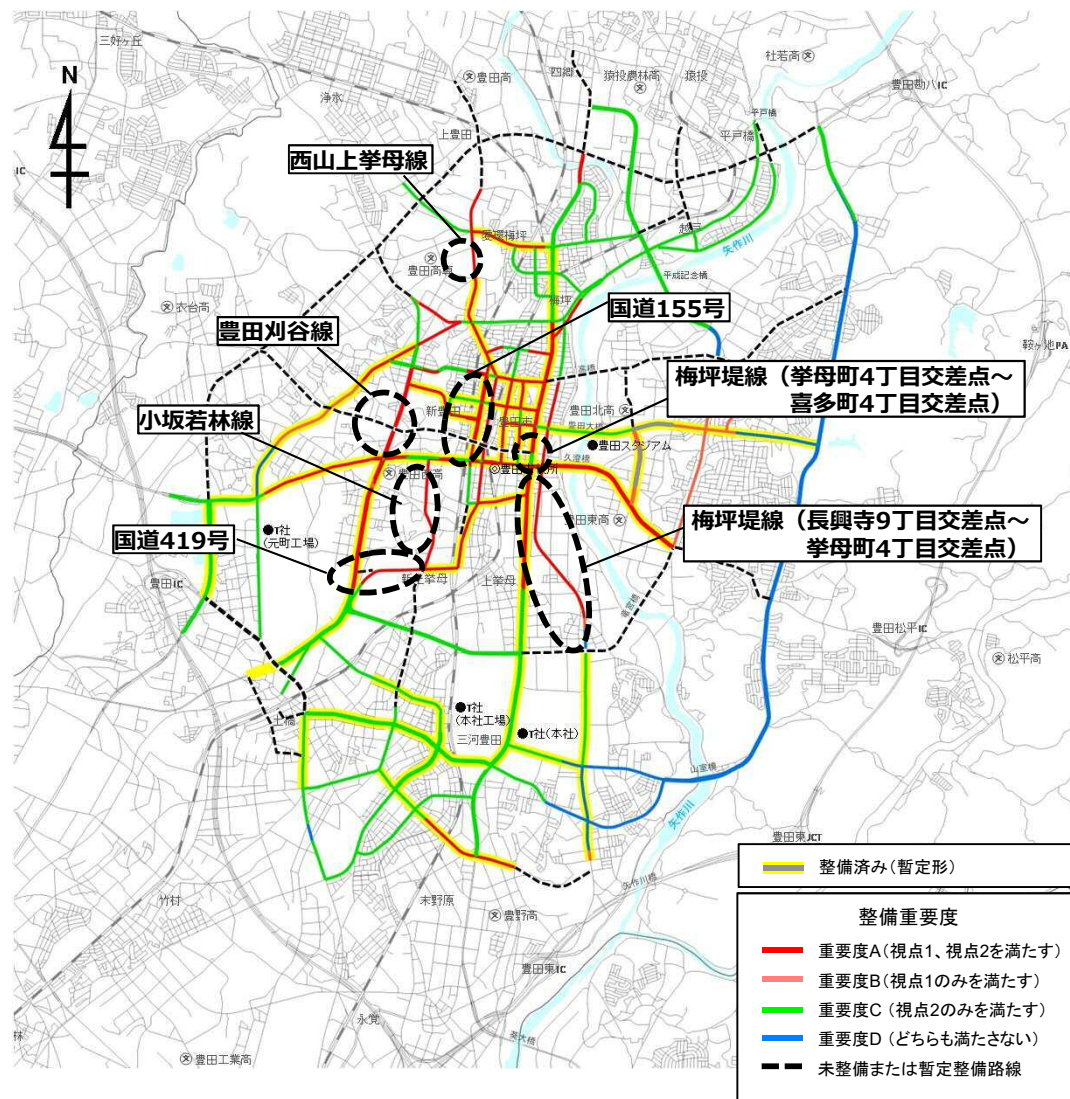
(長興寺9丁目交差点～拳母町4丁目交差点)」

「梅坪堤線

(拳母町4丁目交差点～喜多町4丁目交差点)」

「国道155号」、「西山上拳母線」、「豊田刈谷線」

「小坂若林線」、「国道419号」





I. 空間づくり (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

○自転車通行空間整備の早期実現性も考慮すると、優先的整備路線は以下の3路線。

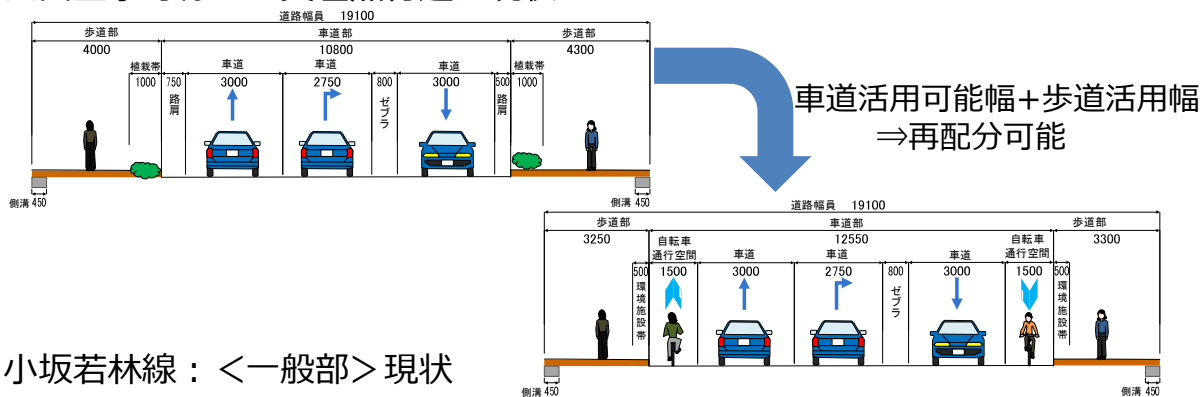
「梅坪堤線

(長興寺9丁目交差点～拳母町4丁目交差点)」

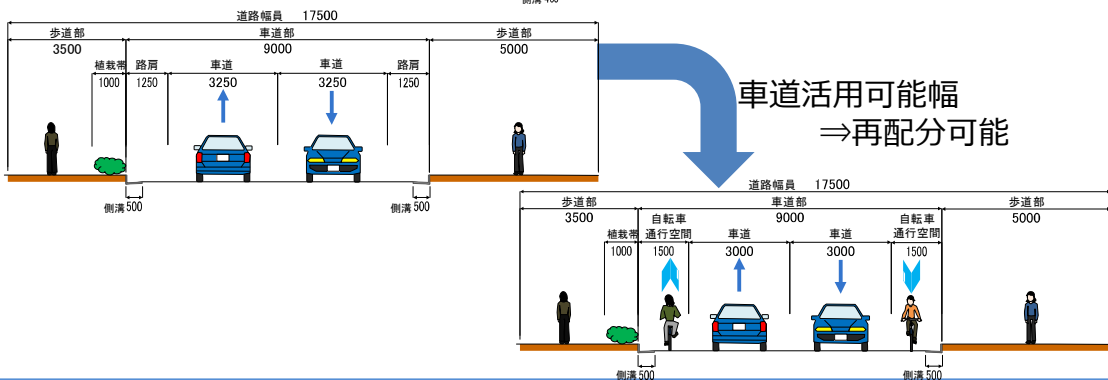
「西山上拳母線」、「小坂若林線」

■横断図

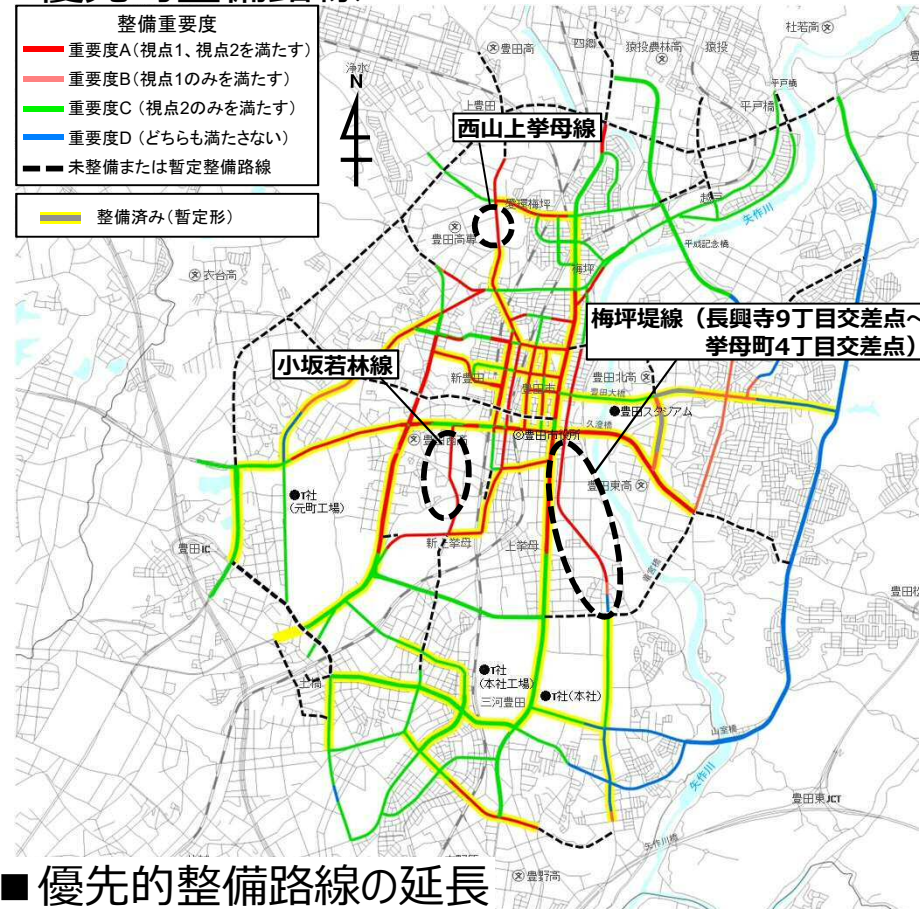
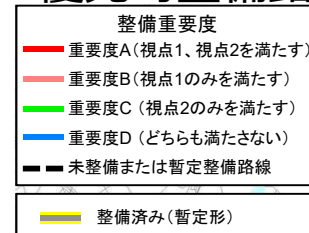
西山上拳母線：<交差点付近> 現状



小坂若林線：<一般部> 現状



■優先的整備路線



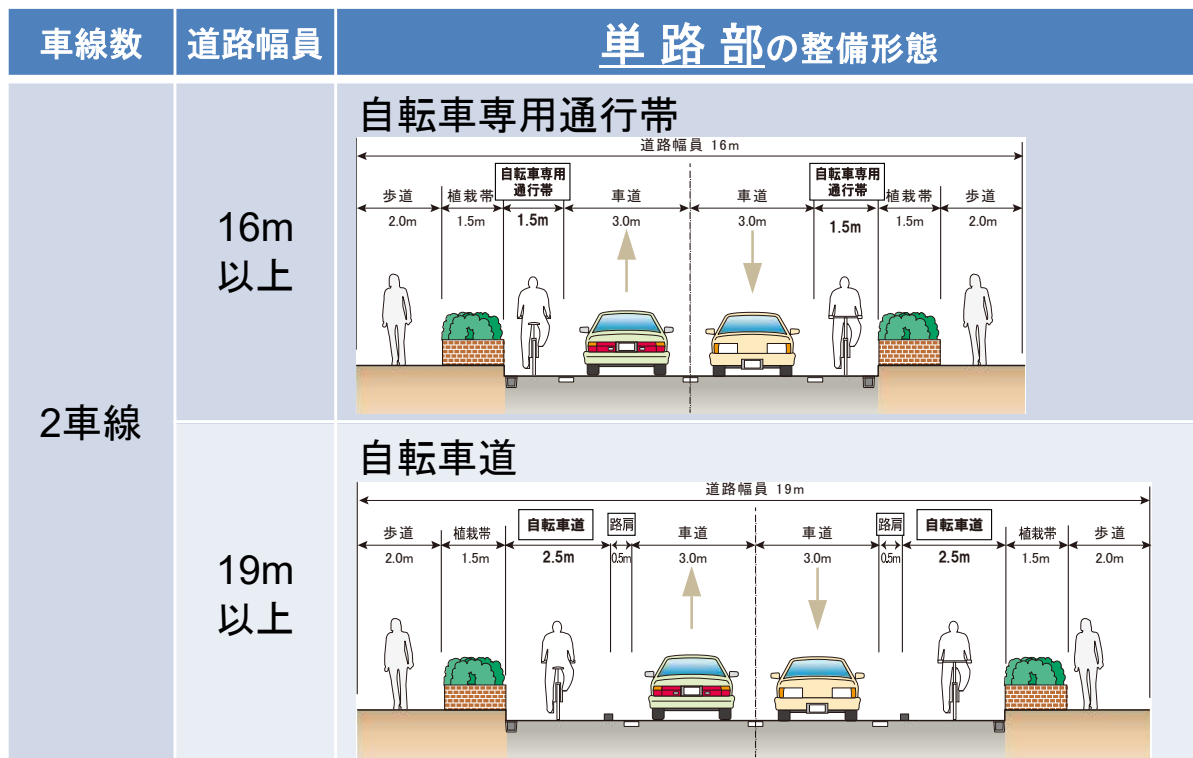
■優先的整備路線の延長

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



I. 空間づくり (1) 自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上 2) 完成形態を見据えた自転車通行空間の整備

- 自転車ネットワーク路線の未整備・暫定整備の路線において、地域の実情をふまえ、道路の新設・改良時に完成形態を考慮し設計する。(事業の進捗により、これにより難しい場合は除外)
- 自転車通行空間の車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、街渠はスリット側溝を採用し、自転車通行空間を広く確保する。





I. 空間づくり (1) 自転車ネットワーク路線の安全性・連続性の向上

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

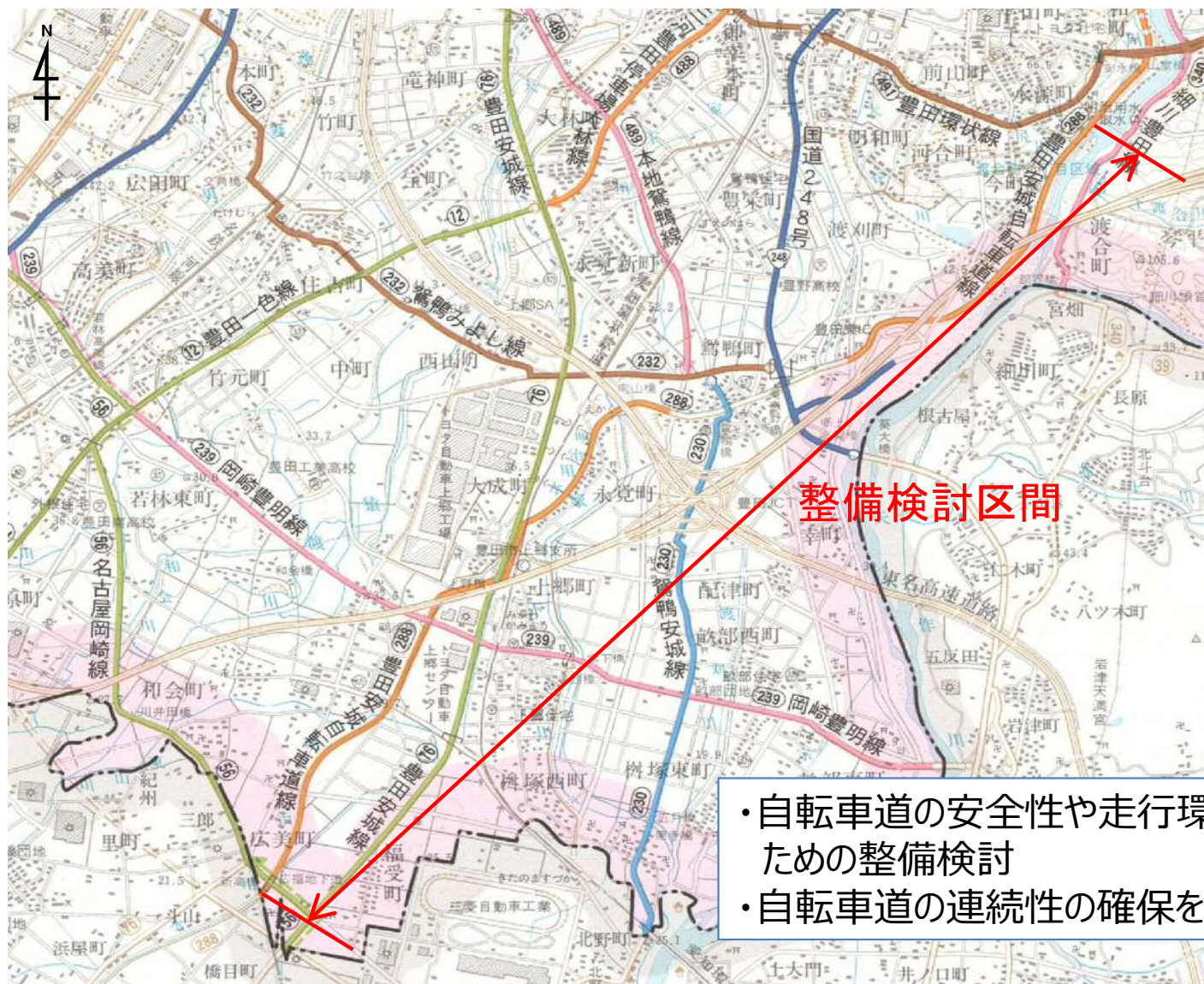


- ・矢作川高水敷（矢作緑地内）の利便性と回遊性を高めるサイクリングロードの整備検討
- ・既存の豊田安城自転車道との接続検討など、広域的な周遊性も考慮



I. 空間づくり (1) 自転車ネットワーク路線の安全性・連続性の向上

3) サイクリングロードの整備推進 ② 豊田安城自転車道の走行環境整備検討



- ・自転車道の安全性や走行環境を向上させるための整備検討
- ・自転車道の連続性の確保を検討

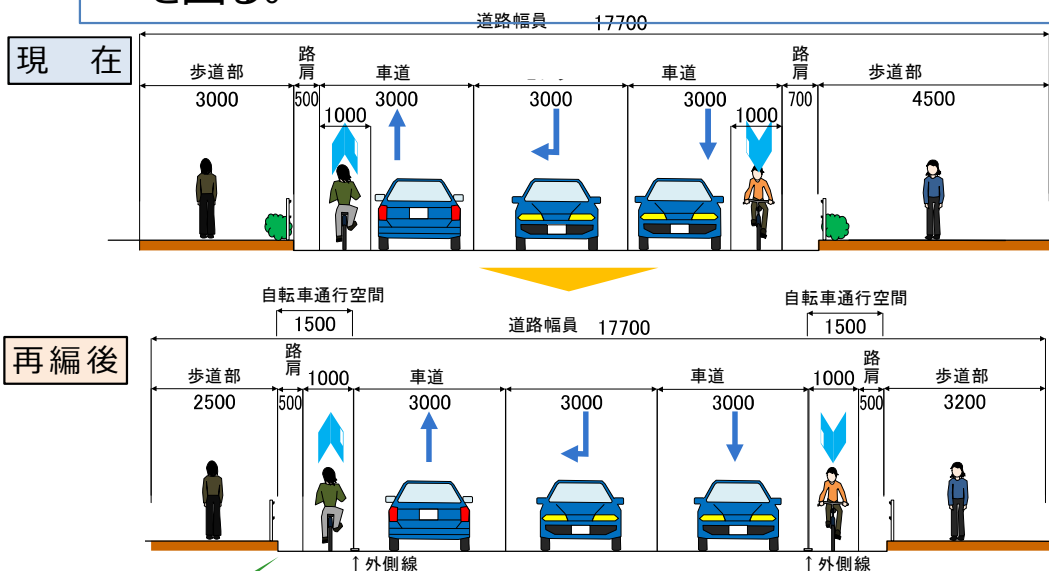


I. 空間づくり (2) 自転車通行空間の改善

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

○交差点部等、幅の狭い自転車通行空間において、スリットタイプの側溝に入替えることで、快適性向上を図る。

○道路利用者からのアンケート調査結果等から、課題を把握し、対策検討を行い、自転車通行空間の維持管理や改善を実施。



【例】豊田環状1号線

写真



側溝 【現在】側溝



【再編後】スリットタイプ



スリットタイプの側溝に入替え、自転車通行の快適性を向上

出典：東京都建設局新技術情報データベース

【位置図】





II. 意識づくり

○「意識づくり」における目標の実現に向け、施策及び措置を定め、計画的に取り組む。

目標

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～

目標の実現に向けた施策	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など）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 新条例
(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) 事故から身を守るための取組の促進	1) 自転車保険加入の促進 新条例 2) ヘルメット着用の促進及び自転車の点検・整備の促進 新条例



Ⅱ. 意識づくり (1) 自転車の交通ルール(自転車安全利用五則など)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、自転車の交通ルールや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。
 - ・警察と連携した指導・啓発活動
(自転車安全利用推進強化地区)
 - ・自転車通学者・通勤者への啓発活動
 - ・高校における自転車安全利用講習
 - ・自転車通行空間のモデル走行による利用方法の周知
 - ・店舗や各種イベント時において、安全利用の啓発活動

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



▲啓発活動の様子



B-Force (愛知県警) ▶
によるモデル走行



Ⅱ. 意識づくり (1) 自転車の交通ルール(自転車安全利用五則など)の普及啓発の強化

2) 自転車の交通ルールの周知

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

改正道路交通法の施行により平成27年6月1日から
危険行為を繰り返すと、
「自転車運転者講習」の受講が
義務に



豊田市・豊田市交通安全市民会議



万が一の
加害事故に備えて
保険加入を!

T&Sマークで安心の賠償補償
加害者に遭った場合、はたまた、自転車で加害者に遭った場合にもあります。そんなときに、安心して自転車安全利用五則で自転車の必殺、賠償責任を補い、加害者や被害者の賠償責任保険が、加害者のT&Sマークを貼ってほしい。

賠償責任補償
5000万円
(保険料)

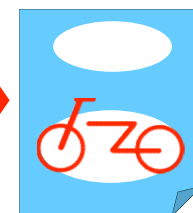


豊田市・豊田市交通安全市民会議



豊田市・豊田市交通安全市民会議

作成イメージ



▲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



Ⅱ. 意識づくり (1) 自転車安全利用五則の普及啓発の強化

3) 自転車安全利用推進強化地区の指定

新条例

- 自転車事故が多い、自転車の交通量が多い地区などを想定。
- 中学校区単位で指定を行い、重点的な啓発を実施する。

指定は中学校区
単位(想定)



▲中学校区別図



▲通学路等における啓発の様子



Ⅱ. 意識づくり

(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。
- 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。



▲◀交通安全学習センター施設内講習の様子



▲センター施設内に設置された自転車通行空間



Ⅱ. 意識づくり（3）事故から身を守るための取組の促進

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を通じて警鐘する
- 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

新条例

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。
- 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。
- 様々な場面において、加入状況の確認および未加入者に対して、積極的な情報提供を実施。

H30年度
保険加入率

小学校	21.2%
中学校	29.0%
高校	34.3%

※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、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。
- 自らの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る。



Ⅲ. 仕組みづくり

○「仕組みづくり」における目標の実現に向け、施策及び措置を定め、計画的に取り組む。

目標

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

目標の実現に向けた施策	具体的な措置
(1) クルマと自転車の かしこい 使い分けによる自転車利用促進	1)市内企業等との連携によるP R策の実施
(2) サイクルツーリズムの推進による 自転車に乗りたくなる取組の充実	1)公共交通と連携したおすすめポタリングコースのP R 2)サイクリングロードの整備推進（再掲-空間づくり）
(3) 良好な駐輪環境の確保	1)市営駐輪場の設置・指定管理による管理 2)自転車等放置禁止区域内等の放置自転車等の撤去及び返還・処分 3)駐輪場利用及び自転車等放置禁止区域の周知徹底



Ⅲ. 仕組みづくり

(1)クルマと自転車のかしこい使い分けによる自転車利用促進

1)市内企業等との連携によるPR策の実施

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

(4)「自転車通勤導入に関する手引き」の公表（国土交通省）

国土交通省にて、「自転車通勤導入に関する手引き」が取りまとめられ、公表されました。事業者や従業員の視点から自転車通勤制度の導入・実施における課題などに対応した制度設計を行えるものとなっています。

また、事業者が自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項を記載するとともに、そのまま使用できる「自転車通勤規定」及び「自転車通勤許可申請書」の様式も掲載しています。

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

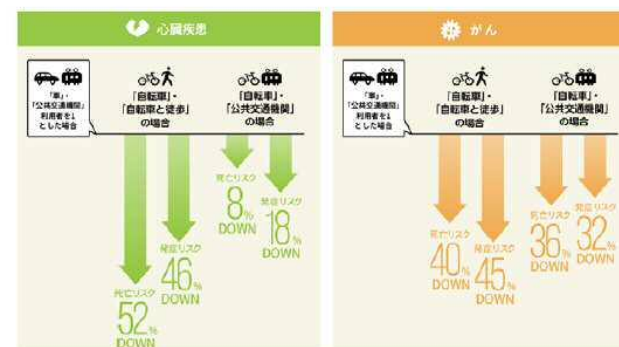
(詳細)

http://www.mlit.go.jp/road/bicycle_guidance.html

○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン

2017年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが40%、心臓疾患による死亡リスクが52%も低いことが明らかにされています。

通勤時に「クルマや公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の
心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク



【出典：BMJ2017;357j1456】

図7 通勤時の手段別に見た心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

【出典（図）：株式会社シマノ作成】

▲エコ交通メールニュース配信

▲【参考】自転車通勤導入に関する手引き



Ⅲ. 仕組みづくり

(2) サイクルツーリズムの推進による自転車に乗りたくなる取組の充実

1) 公共交通と連携したおすすめポタリングコースのPR

○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する。

コース周辺のオススメ立ち寄りスポット

豊田市駅 豊田市 水鏡 松平郷 歴史 眺望

まだあります! 人気スポット!

味わう: 味噌、水鏡餅まつり、歴史、松平郷、天下茶屋、松平郷展望テラス

体験: 三河湖 (三河湖観光センター)、堀田 (羽布町)、手づくり工房山遊里、野原川観光センター

遊ぶ: 水鏡公園、三河湖、松平郷、天下茶屋、松平郷展望テラス

豊田市: TEL 0565-93-8111

水鏡餅まつり: TEL 0565-58-0253

松平郷: TEL 0565-58-1620

天下茶屋: TEL 0565-58-3725

三河湖 (三河湖観光センター): TEL 0565-90-3330

堀田 (羽布町): TEL 0565-91-1186

野原川観光センター: TEL 0565-90-3414

▲観光ともタイアップ

豊田市駅発 バスで旅ポタ!

豊田市には、ポタリングにぴったりな名所がいっぱい!

バスで旅ポタ! 豊田市駅発 下山〜松平コース

豊田市駅から 三河湖観光センターへ

所要時間: 約6時間 走行距離: 約30km

所要時間: 約4時間 走行距離: 約20km

時刻表	とよたあいでバス「下山・堀田線」	しもやまバス「下山交流線・三河湖観光センター」
豊田市(豊田駅)	豊田市	豊田市
7:03	9:47	7:19
7:19	11:47	9:02
8:03	8:47	11:03
11:03	11:47	

料金は大人200円、小学生100円

予約申し込み方法: 電話予約 0565-91-1200

▲旅ポタPRマップ



Ⅲ. 仕組みづくり (3) 良好な駐輪環境の確保

1) 市営駐輪場の設置・指定管理による管理

- 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、整備を進める。
- 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る。



▲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

- 自転車等放置禁止区域内の放置自転車等は即日撤去。
- 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。
- 所有者が引き取りに来た場合は返還し、再利用可能な自転車はリサイクルし資源を有効活用。



▲リサイクル自転車



Ⅲ. 仕組みづくり (3) 良好な駐輪環境の確保

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の新1年生に配布。



▲高校における啓発活動の様子



▲啓発ツール

禁止区域内に放置された自転車について

放置された自転車等に警告札を取り付け、移動していない自転車等は即日撤去します。

撤去した自転車等は、朝日ヶ丘自転車等保管所で保管・返還します。

保管した自転車等は、所有者へ通知し(防犯登録等から照会)、2ヶ月を経過しても引き取りがない場合は処分します。

**防犯登録は義務づけられています
防犯登録をしましょう**

《問合せ》
豊田市役所交通安全防犯課
電話/0565-34-6633

禁止区域外や市営駐輪場に放置された自転車について

禁止区域以外の場所で通行等に支障のある場合は、注意札を取り付け、7日を過ぎても移動していない場合は撤去します。

駐輪場に放置された自転車等は、調査札を取り付け、7日間以上利用されていない場合は撤去します。

いずれも撤去した自転車等は、朝日ヶ丘自転車等保管所で保管・返還します。

※職員・小販・正助・正助の駐輪場等に撤去した自転車等は各施設の窓口で返還されます。

返還について

返還場所
朝日ヶ丘自転車等保管所
住所/豊田市朝日ヶ丘6-74
電話/0565-34-5200
名鉄・上野原駅又は愛環駅 上野原駅から徒歩15分

返還時間
月～金曜日、日曜日
午前10時～12時 午後1時～4時
(祝休日及び年末年始を除く)

返還に必要なもの
自転車等のかぎ、印鑑
引き取り通知書
通知のあった人の身
身分を証明できるもの
(運転免許証、学生証など)