



資料 4

令和6年度 豊田市自転車利用環境整備推進会議

会議資料

令和6年8月21日（水）



- 1. 豊田市自転車活用推進計画の概要**
- 2. 改訂の背景**
- 3. 改訂の方向性**
- 4. 改訂の具体案**
 - 4－1 自転車を取り巻く動向**
 - 4－2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくり**
 - 4－3 目標値更新**
- 5. 今後のスケジュール**



1. 豊田市自転車活用推進計画の概要

2. 改訂の背景

3. 改訂の方向性

4. 改訂の具体案

4－1 自転車を取り巻く動向

4－2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくり

4－3 目標値更新

5. 今後のスケジュール



■これまでの経緯

豊田市自転車利用環境整備計画の推進(H27～H29)

計画期間：平成27年度～平成29年度までの3か年

- ①空間づくり- 自転車通行空間の整備（整備計画延長30.2km）
- ②意識づくり- ルールの周知・マナーの向上
- ③仕組みづくり- 自動車から自転車への転換

豊田市自転車利用環境整備推進会議(H31.3・R1.10・R2.1)

自転車活用推進法(第11条)に基づき、前計画の改定について検討

- ・前計画を踏襲しつつ、新たな施策の拡充を検討
- ・自転車活用推進計画（国・県）を踏まえ素案作成

豊田市自転車活用推進計画の策定(R2.12)

計画期間：令和2年度～令和6年度までの5か年

- ①空間づくり- 自転車ネットワーク路線の質の向上
- 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
- 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の推進

（国・県の動き）

平成28年12月9日

○自転車活用推進法の成立

平成29年5月1日

○自転車活用推進法の施行

⇒**[第11条]市町村自転車活用推進計画策定に努めなければならない**

平成30年6月8日

○自転車活用推進計画の閣議決定

令和2年2月18日

○(愛知県)自転車活用推進計画の策定

令和3年5月28日

○第2次自転車活用推進計画の閣議決定

令和5年3月

○(愛知県)自転車活用推進計画の改訂



■ 目指す姿

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

目標	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等）の普及啓発の強化
	(2) 子どもから大人まで段階的かつ体系的な安全教育の充実
	(3) 自転車利用者の安全・安心に向けた取組の促進
III. 仕組みづくり ～自動車から自転車への転換を促し、 楽しく自転車を利用できる取組の推進～	(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



■計画期間

令和2年度から令和6年度末までの5年間

■目標指標

目標指標名	現状値(R2)	目標値(R6)
①自転車の交通事故死傷者数	281人 (平成28～30年平均)	約2割削減 (220人)
②外出する際、自転車を利用できる市民の割合	30.4% (平成30年)	現状維持
③市民意識調査による「歩行者や自転車利用者にとって安全で快適な道路が整っているまち」として満足する市民の割合	23.8% (平成28年)	約3%上昇 (27%)
④自転車損害賠償保険加入率	68.4% (令和2年)	向上
⑤放置自転車の撤去台数	1,896台 (平成28～30年平均)	約2割削減 (1,600台)

■計画の評価・取組体制



※出典：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～
＜概要版＞



1. 豊田市自転車活用推進計画の概要

2. 改訂の背景

3. 改訂の方向性

4. 改訂の具体案

4－1 自転車を取り巻く動向

4－2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくり

4－3 目標値更新

5. 今後のスケジュール



安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定

○自転車活用の社会的需要の更なる高まり等を踏まえ、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を令和6年6月改定。

経緯

平成24年11月 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを策定
 平成28年 7 月 同 ガイドライン改訂
 平成29年 5 月 自転車活用推進法施行
 平成30年 6 月 自転車活用推進計画を閣議決定
 令和 3 年 5 月 第2次自転車活用推進計画を閣議決定
 (同ガイドラインを改定することについて記載)

ガイドラインの主な改定内容

- ①自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映
- ②質の高い自転車通行空間の整備 促進
- ③自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化
- ④利用ルールの徹底
- ⑤新技術やデータの活用促進

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。



■計画の改訂について

- 計画期間：令和2年度～令和6年度 →**令和9年度**
- 「国：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月改定。
→**現計画を一部改訂予定。**
- 現行の自転車活用推進計画は国が令和7年度、愛知県が令和8年度までの計画期間となっている。次期計画を策定する場合、国と県の改訂内容を踏まえる必要があるため、現計画を延長する。
- 利用率向上のため、引続き連携して施策を進める。

【現計画の記載内容】



1-3 計画期間

3年延長し、令和9年度末

計画期間は令和2年度～令和6年度末までです。



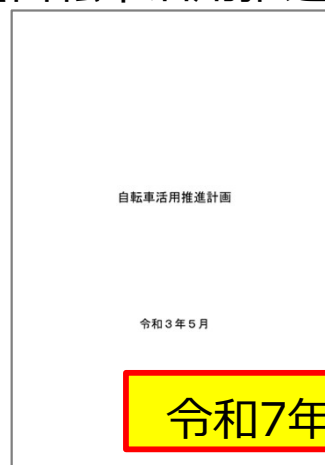
令和2年度

豊田市自転車活用推進計画

令和6年度末



【自転車活用推進計画(国)】【愛知県自転車活用推進計画】



自転車活用推進計画

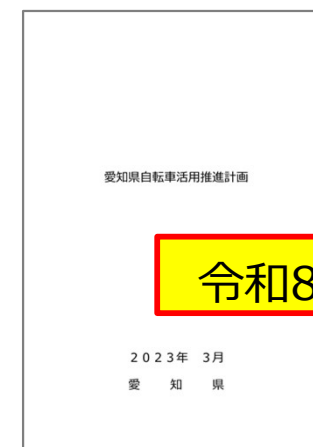
令和3年5月

令和7年度末まで

(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**

※出典：第二次自転車活用推進計画



愛知県自転車活用推進計画

2023年 3月
愛 知 県

令和8年度末まで

計画期間

第20回アジア競技大会(2026/愛知・名古屋)を見据え、**2026年度まで**とする。
また、計画期間の中間となる2022年に
見直しを行う。

※出典：愛知県自転車活用推進計画



1. 豊田市自転車活用推進計画の概要
2. 改訂の背景
- 3. 改訂の方向性**
4. 改訂の具体案
 - 4－1 自転車を取り巻く動向
 - 4－2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくり
 - 4－3 目標値更新
5. 今後のスケジュール



現計画の内容を踏襲することを基本とし、計画期間での進捗状況や今後3年間で新たに取り組む予定の施策などを踏まえて、計画を改訂する。

【現計画の構成】

第1章 はじめに

- 1-1 計画策定の背景と目的
- 1-2 計画区域
- 1-3 計画期間
- 1-4 本計画の位置づけ

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
- 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
- 2-3 豊田市における自転車の利用状況
- 2-4 豊田市における自転車の交通事故状況
- 2-5 豊田市における自転車に関する取組と評価
- 2-6 当初計画の評価のまとめ

第3章 基本方針

- 3-1 目指す姿と目標
- 3-2 目標の実現に向けた施策

【改訂の方向性】

- 1-1 改訂に至った背景や目的を記載
- 1-2 現計画を踏襲
- 1-3 計画期間を3年間延長する旨を記載
- 1-4 現計画を踏襲

- 2-1 最新の動向を記載
(R5.4 道路交通法の一部改正 等)
- 2-2 現計画を踏襲
- 2-3 現計画を踏襲
- 2-4 現計画を踏襲
- 2-5 現計画を踏襲
- 2-6 現計画を踏襲

⇒本資料4-1

⇒本資料別紙

- 3-1 現計画を踏襲
- 3-2 現計画を踏襲



現計画の内容を踏襲することを基本とし、計画期間での進捗状況や今後3年間で新たに取り組む予定の施策などを踏まえて、計画を改訂する。

【現計画の構成】

第4章 実施計画

- 4-1 具体的な措置
- 4-2 空間づくり
～自転車ネットワーク路線の質の向上～
- 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～
- 4-4 仕組みづくり
～自動車から自転車への転換を促し、
楽しく自転車を利用できる取組の推進～
- 4-5 取組体制について

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
- 5-2 計画のフォローアップ
- 5-3 目標指標の設定

【改訂の方向性】

- 4-1 ～ 4-4
今後3年間で新たに実施予定の
施策等を追加

⇒本資料4-2

- 4-5 現計画を踏襲

- 5-1 現計画を踏襲
- 5-2 現計画を踏襲
- 5-3 現計画の進捗状況を踏まえて
目標値（R9年度末）を更新

⇒本資料4-3



1. 豊田市自転車活用推進計画の概要
2. 改訂の背景
3. 改訂の方向性
- 4. 改訂の具体案**
 - 4－1 自転車を取り巻く動向**
 - 4－2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくり**
 - 4－3 目標値更新**
5. 今後のスケジュール



4-1. 自転車を取り巻く動向

■ 全国における自転車に関する動き

令和2年度以降の、全国における自転車に関する動きを追記する。

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推進。
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」を发出。
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。



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～

年次	法制度等の変化及び主な内容
平成28年度	・平成28年7月、国土交通省・警察庁は、自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組をさらに推進するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を一部改定。
平成29年度	・自転車活用推進法の施行（自転車活用推進本部発足）。
平成30年度	・自転車活用推進計画の閣議決定
令和元年度	・平成31年4月、道路構造令が一部改正（「自転車通行帯」に関する規定を道路構造令上に新たに規定）。 ・令和2年2月、愛知県自転車活用推進計画策定
令和2年度	・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」施行 ・令和2年10月自転車損害賠償保険等の加入が義務化。
令和3年度	・令和3年5月、第2次自転車活用推進計画が閣議決定
令和4年度	・令和5年3月、「愛知県自転車活用推進計画」改定。
令和5年度	・令和5年4月、道路交通法改正。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、道路交通法改正。 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通ルールが定められた。
令和6年度	・令和6年5月、道路交通法の改正案が公布。自転車による交通違反に対して、青切符を導入。 ・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」が改訂され、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された。



とよた快適自転車プラン策定
～豊田市自転車活用環境整備計画～



4-1. 自転車を取り巻く動向

■第2次自転車活用推進計画（令和3年5月 閣議決定）

- (1) 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、(2) 情報通信技術の飛躍的发展、(3) 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、第1次計画から取組を更に強化

第2次自転車活用推進計画の概要（令和3年5月28日閣議決定）

1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け	(2) 計画期間	(3) 自転車を巡る現状及び課題
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	長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度まで	

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

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

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推進による観光立国の実現

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

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
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（1. の再掲）
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（2. の再掲）
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

追加

※22の施策ごとに具体的な措置を記載（再掲を除き、計73）



4-1. 自転車を取り巻く動向

■ 愛知県自転車活用推進計画（令和5年3月 改定）

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	

赤字の施策を追加

出典：愛知県「自転車活用推進計画改定のポイント」



4-1. 自転車を取り巻く動向

■ 豊田市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和2年4月 施行）

『豊田市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例』

Q なぜ条例が必要？ A 安全の意識を高め、自転車保険の加入促進を図ります

健康面・環境面などの側面から、自転車の利用が見直されています。しかし一方で、自転車のルールを守らない利用者が見られることから、利用者が安全意識を高め、交通ルールを正しく理解する必要があります。また、自転車側が加害者となる事故が、豊田市だけでなく全国でも多く発生しています。加害者側に高額な賠償命令が出る事例もあることから、被害者救済のため、利用者等が自転車損害賠償保険等に加入するよう、条例を制定することで促進していきます。

Q どんな条例？ — 条例のポイント



一人ひとりが自転車の安全利用について理解を深め、市民が安心して暮らせるまちの実現を目指します

1 自転車交通安全教育の充実

市は関係機関や関係団体と協力しながら、自転車利用者への教育及び啓発の機会を充実していきます。また、地域、家庭、職場、学校などでも交通安全教育を実践しましょう。

2 自転車利用時の交通ルールの遵守

歩道では歩行者を優先、酒気帯び・傘さし・携帯電話等操作しながら・イヤホン等を着用し、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、ルールをしっかりと守りましょう

3 全年代におけるヘルメット着用と自転車の定期的な点検・整備の促進

自分の身を守るためにも、自転車に乗るときはヘルメットを着用しましょう。また、安全に乗るために自転車をしっかり点検・整備を行いましょう

4 自転車損害賠償保険等の加入促進

義務

もし、交通事故の加害者になった場合でも、被害者救済や経済的負担を軽減するために自転車損害賠償保険等に加入しましょう

5 自転車安全利用推進強化地区の指定

自転車利用者への啓発を重点的に行う地区を指定し、街頭活動などを実施します

自転車保険にはどんな種類がありますか？

各保険会社等で販売している自転車保険単独のものをはじめ、自動車保険、火災保険、団体の共済、クレジットカードなどに付帯されているもののほか、自転車店で点検・整備（有料）すると付帯されるもの（T Sマーク：右）があります。

まずは、自身の加入状況を確認しましょう。



T Sマーク

令和2年10月

自転車損害賠償保険の
加入が義務化



4-1. 自転車を取り巻く動向

■ 道路交通法（令和5年4月 改正）

1 自転車を利用する方～ヘルメットの着用～

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ヘルメット着用が努力義務化されました。

自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方は、約5割が頭部に致命傷を負っています（図1参照）。

また、自転車乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった方の致死率（注）は、着用していた方に比べて令和元年から令和5年までの5年間の合計で約1.9倍高くなっています（図2参照）。

（注）：「致死率」とは、死傷者数に占める死者数の割合をいう。

交通事故の被害を軽減するためには、頭部を守ることがとても重要です。

スポーツの時だけでなく、買物や通勤・通学等、日常生活で自転車に乗るときもヘルメットを着用して、頭部を保護しましょう。

ヘルメットは、努めてSGマークなどの安全性を示すマークの付いたものを使い、あごひもを確実に締めるなど正しく着用しましょう。

すべての世代でヘルメットの着用を！



※道路交通法上、幼児・児童の保護者の方は、子供にヘルメットをかぶらせるよう努める義務があります。保護者の方もヘルメットを着用し、子供に交通ルール遵守の手本を示しましょう。

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、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。



4-1. 自転車を取り巻く動向

■ 道路交通法（令和5年7月 改正）

改正道路交通法の一部施行について

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。

特定小型原動機付自転車とは

次の基準を全て満たすものをいいます。

- ・ 車体の大きさは、長さ190センチメートル以下、幅60センチメートル以下であること
- ・ 原動機として、定格出力が0.60キロワット以下の電動機を用いること
- ・ 時速20キロメートルを超える速度を出すことができないこと
- ・ 走行中に最高速度の設定を変更することができないこと
- ・ オートマチック・トランスミッション（AT）機構がとられていること
- ・ 最高速度表示灯が備えられていること

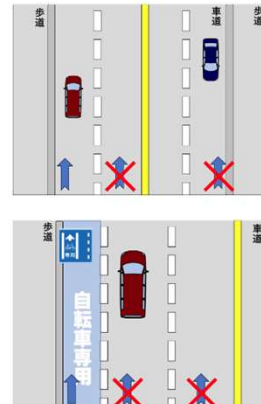
これらに加え、

- ・ 道路運送車両法上の保安基準に適合していること
- ・ 自動車損害賠償責任保険（共済）の契約をしていること
- ・ 標識（ナンバープレート）を取り付けていること

が必要です。

また、乗車する際は、自身の安全のため乗車用ヘルメットを着用するようにしましょう。

【通行場所のイメージ】



電動モビリティの車両区分

自動車	大型自動車、中型自動車 準中型自動車、普通自動車 大型特殊自動車、大型自動二輪車 普通自動二輪車、小型特殊自動車
免許必要	一般原動機付自転車
原動機付自転車	特定小型 原動機付自転車 最高速度20km/h以下 ※速度抑制装置で制御
免許不要	特例特定小型 原動機付自転車 最高速度6km/h以下 ※速度抑制装置で制御

※道路交通法上の車両区分です。

（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。



車両区分は、車体の大きさや電動機の定格出力等によって決まります。電動キックボードも一般原動機付自転車等に該当するものは運転免許が必要です。どの車両区分に該当するのか確実に確認しましょう。



4-1. 自転車を取り巻く動向

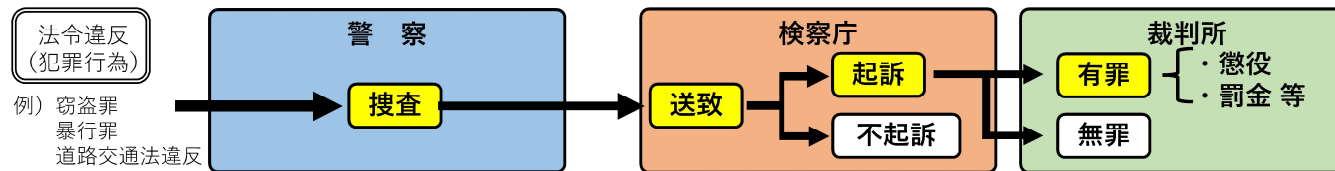
■ 道路交通法（令和6年5月 成立）

交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）とは

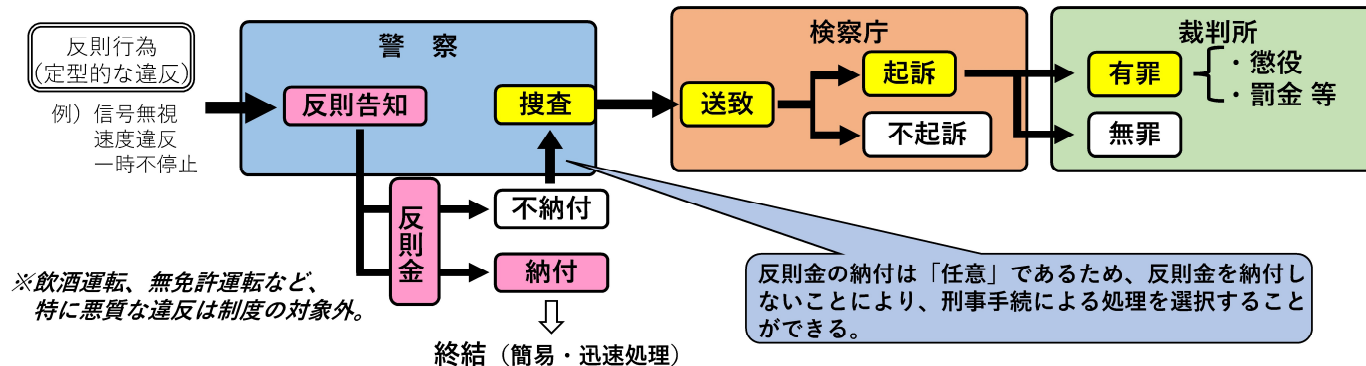
交通反則通告制度

- 交通反則通告制度とは、運転者がした一定の道路交通法違反（反則行為：比較的軽微であって、現認、明白、定型なもの）について、反則者が警察本部長の通告を受けて反則金を納付した場合は、公訴が提起されない制度。
- 現在の本制度の対象は自動車と原動機付自転車（特定小型原動機付自転車を含む。）であり、自転車を含む軽車両は対象外。

【一般的な刑事手続（事件）の流れ】



【交通反則通告制度と刑事手続との関係】





4-1. 自転車を取り巻く動向

■ 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 改訂）

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。



4-2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容

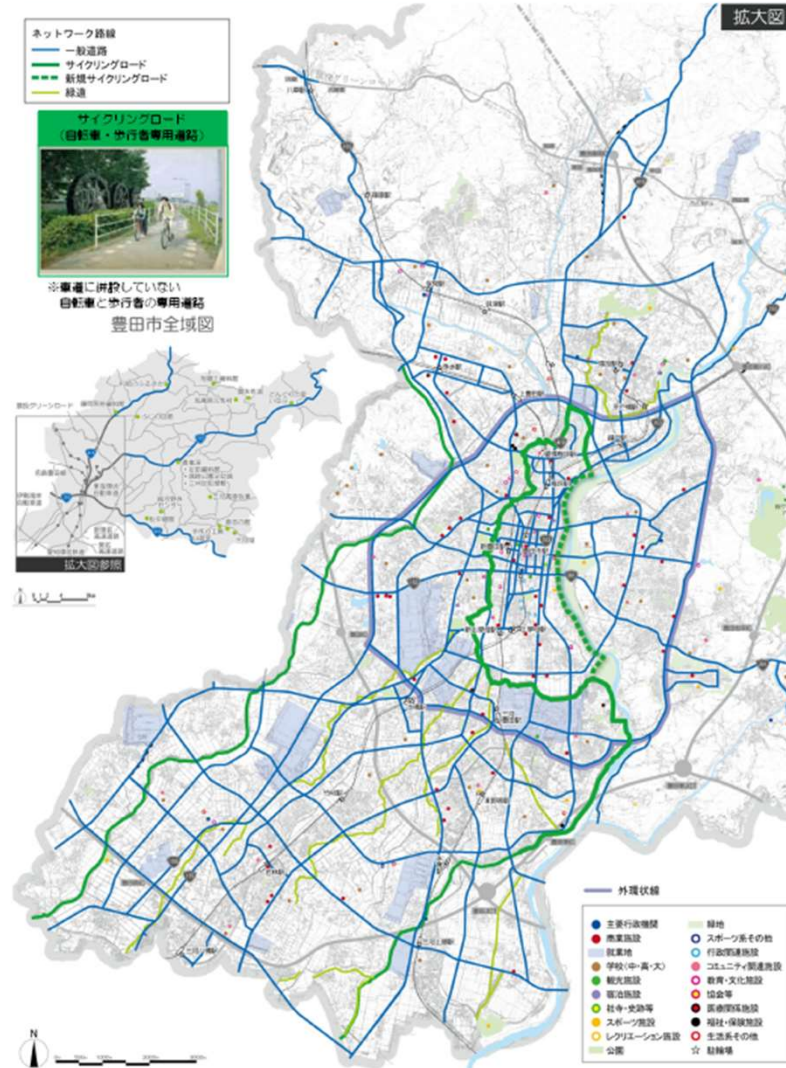
I. 空間づくり 計画の改訂方針

【推進計画P43】

■計画策定後に認可された
都市計画道路の追加

2) 自転車ネットワーク路線

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



※当初計画の自転車ネットワーク路線から

図 4-2 自転車ネットワーク路線



4-2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容

I. 空間づくり

計画の改訂方針

【推進計画P45】

■整備形態の選定・フロー見直し

	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 目安として参考にしたものであり、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。

図 I-7 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

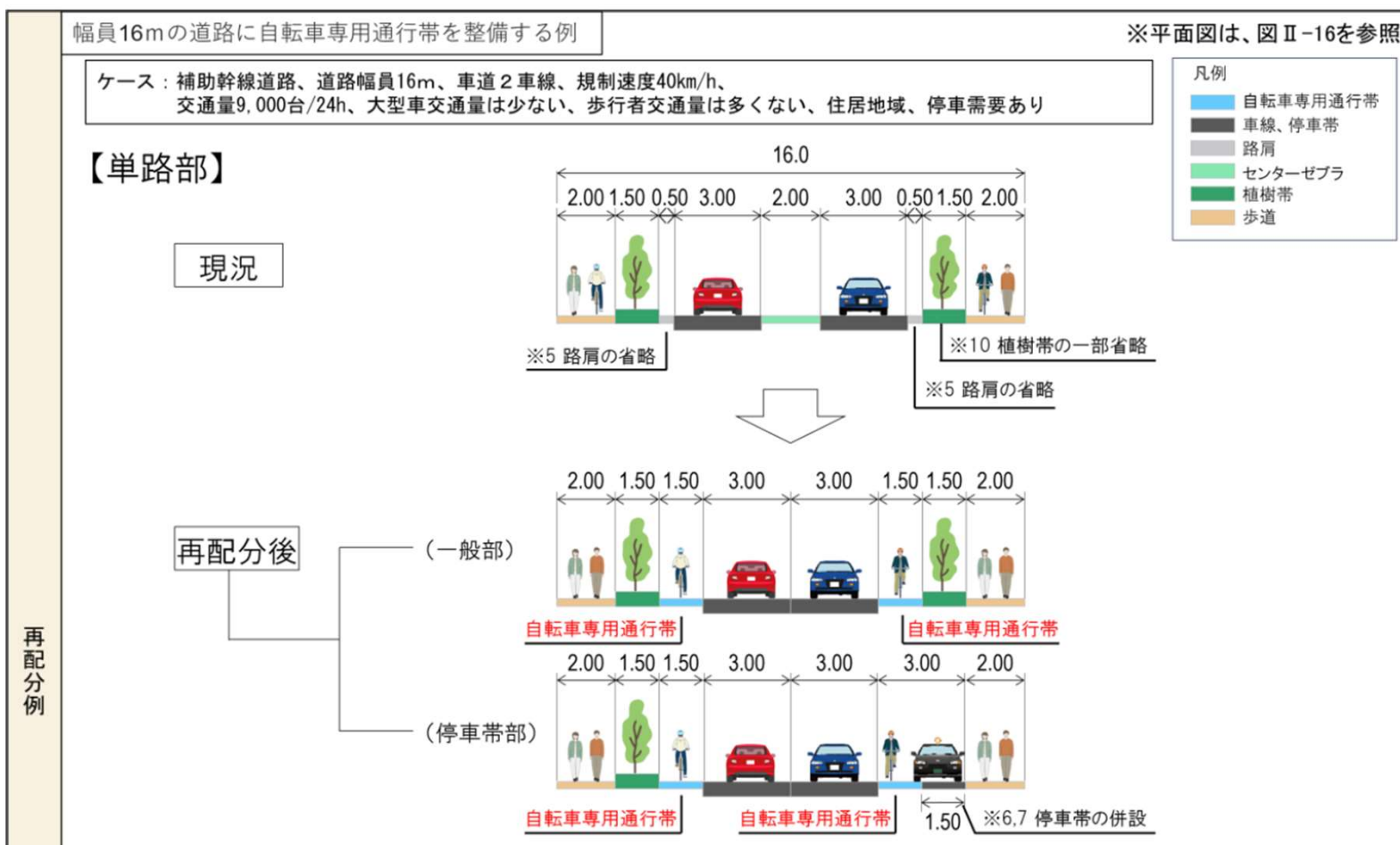


4-2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容

I. 空間づくり 計画の改訂方針

【推進計画P48.P53】
■整備手法の例示

■道路空間を再配分する例





4-2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容

I. 空間づくり

計画の改訂方針

【推進計画・新規】

■ 停車帯の設計方法例

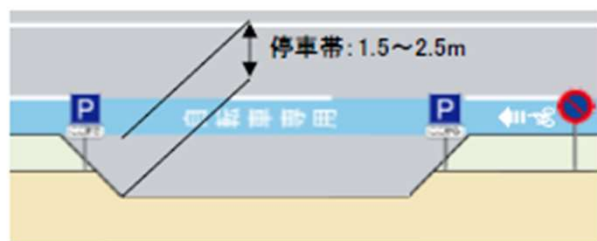


図 II-39 自転車専用通行帯の左側に停車帯を設置する例



図 II-40 自転車専用通行帯と停車帯を設置する例

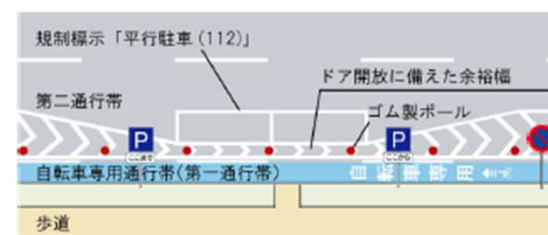


図 II-41 自転車専用通行帯の右側に駐車スペースを設置する例

(4) 車道混在

- ・車道混在の区間については、道路の形状や環境により様々な形態が考えられるため、個別に検討するものとする。

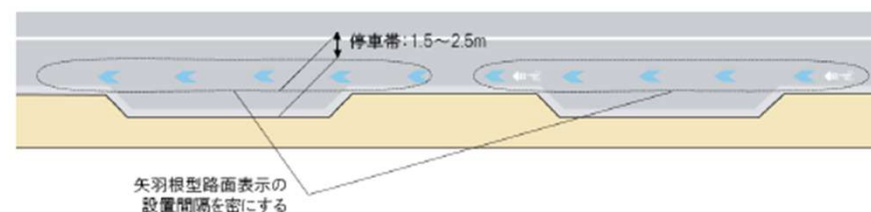


図 II-42 車道混在の道路に停車帯を設置する例

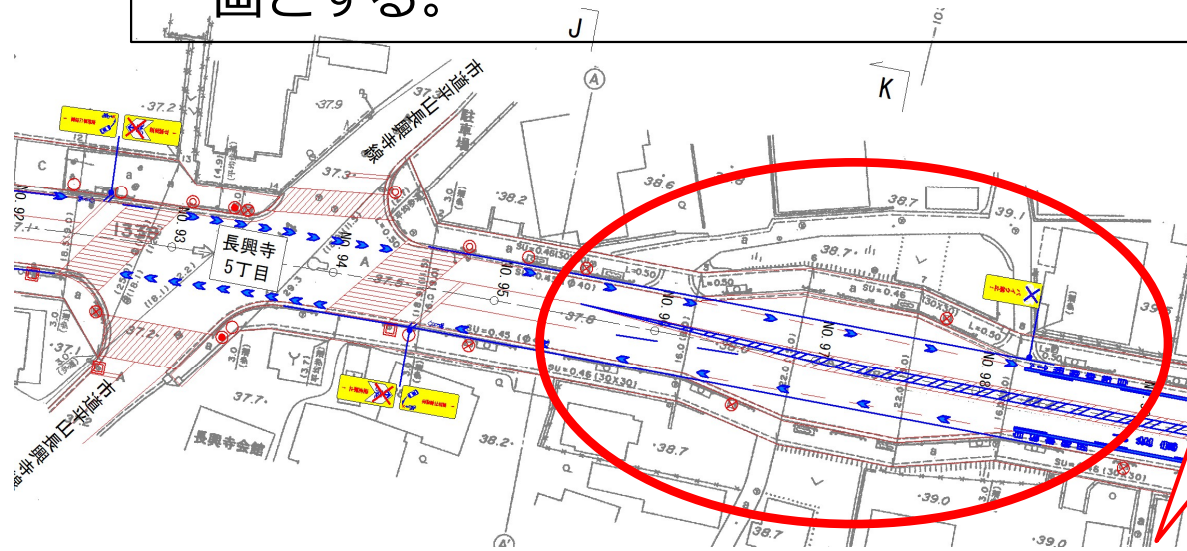


4-2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容

I. 空間づくり 計画の改訂方針

○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月の改訂に伴い、既存の計画からガイドライン改定を考慮した計画とする。

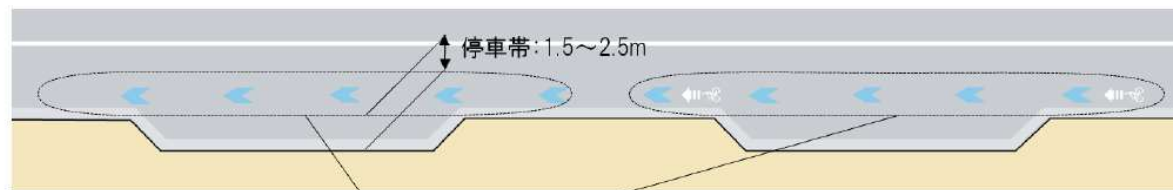
既存の計画から
ガイドライン改定を
考慮した計画とする。



※停車帯設置箇所は矢羽根を密に配置し、停車車両が自転車通行空間へはみ出ないように注意喚起。

(4) 車道混在

- ・車道混在の区間については、道路の形状や環境により様々な形態が考えられるため、個別に検討するものとする。



矢羽根型路面表示の
設置間隔を密にする

交差点部と同等の間隔

※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 P II 49

図 II-42 車道混在の道路に停車帯を設置する例



4-2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容

Ⅱ. 意識づくり

現計画における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
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



4-2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容

II. 意識づくり 計画の改訂方針

II. 意識づくり

(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、相手方の身を守る意識を醸成する

1) 自転車保険加入の促進

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

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

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

2) ヘルメット着用の促進及び自転車の点検・整備の促進

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

【推進計画P61】

- 自転車保険加入・ヘルメット着用促進
- 特に高校生に対するヘルメット着用・自転車安全利用啓発を強化
- 自転車安全利用講習の実施

内容の充実



4-2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容

III . 仕組みづくり

計画の改訂方針

【推進計画・新規】

■健康づくり

2)(仮)自転車を活用した健康づくりの促進【新】

■第2次自転車活用推進計画

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

はじめに

1. 背景

自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎など日常生活における身近な移動手段や、サイクリングなどレジャーの手段等として、多くの人々に利用されている。

我が国においては、こうした極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、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ともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とし、「自転車活用推進法」が平成 29 年 5 月に施行されている。

同法に基づいて政府では、第 1 次自転車活用推進計画を平成 30 年 6 月に、第 2 次自転車活用推進計画を令和 3 年 5 月に閣議決定しており、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「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」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の 4 つの目標を掲げて取り組んでいる。



- 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~~
- } 1)

⇒ 2つを『1) 自転車に乗りたくなる取組の充実』として統合し、
継続して取り組みます

2) (仮) 自転車を活用した健康づくりの促進 【新】

⇒ 健康増進に係る部署と連携し新たな施策を立案します



2) (仮)自転車を活用した健康づくりの促進 【新】

① 自転車利用の健康への効果を周知

学校、地域、企業等との連携による啓発活動の実施

○国及び愛知県の計画における『自転車利用による健康づくり』

国：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

県：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



○市の計画における『自転車利用による健康づくり』

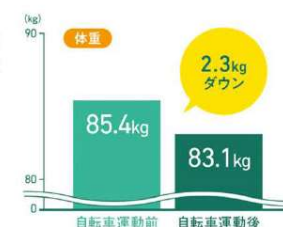
自転車利用による健康へのメリットが記載されているが、健康づくりの観点での施策は行っていない

◆参考◆自転車利用による健康へのメリット

○自転車利用による体重の減少

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

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



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

○自転車利用による心疾患の発症リスク減少

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

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

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



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



4-3 目標値の設定

■目標指標

目標指標名	現状値(R2)	現況値 (R5)	目標 (R6)	目標値 (R9)
①自転車の交通事故死傷者数	281人 (平成28～30年平均)	約4割削減 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年交通まちづくり行動計画中間評価)	0.7%増 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年市民意識調査)	1.5%増 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EEター)	6.8%増 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放置自転車の撤去台数	1,896台 (平成28～30年平均)	約4割削減 1106台 (令和5年度)	約2割削減 (1,600台)	約6割削減 (850台)

※割合は
現状値(R2)に対し

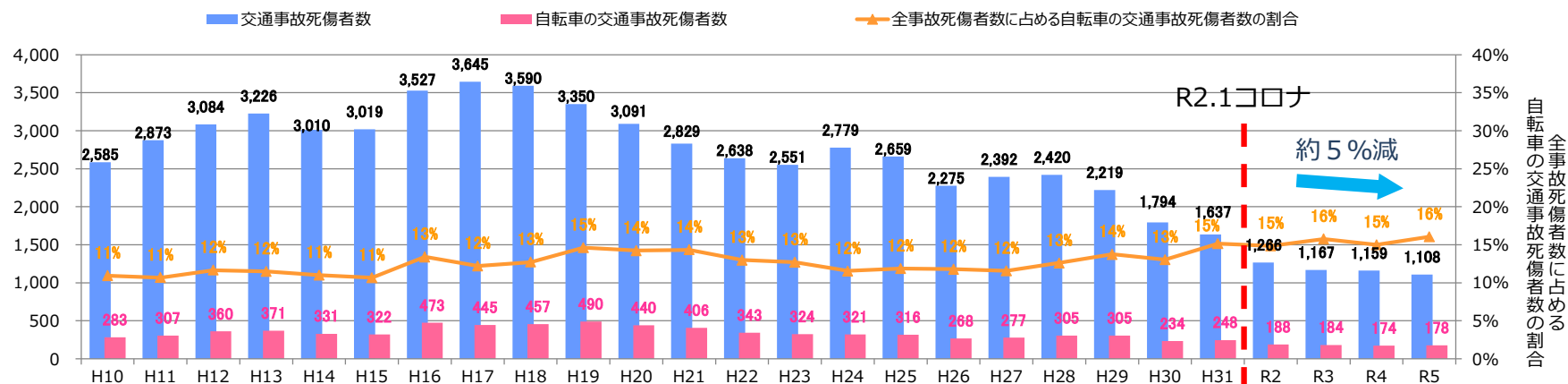


4-3 目標値の設定

■目標指標

①自転車の交通事故死傷者数

R1	R2	R3	R4	R5
248	188	184	174	178



出典：愛知県警から提供された事故データを基に豊田市が作成 (H10-R5)

⑤放置自転車の撤去台数

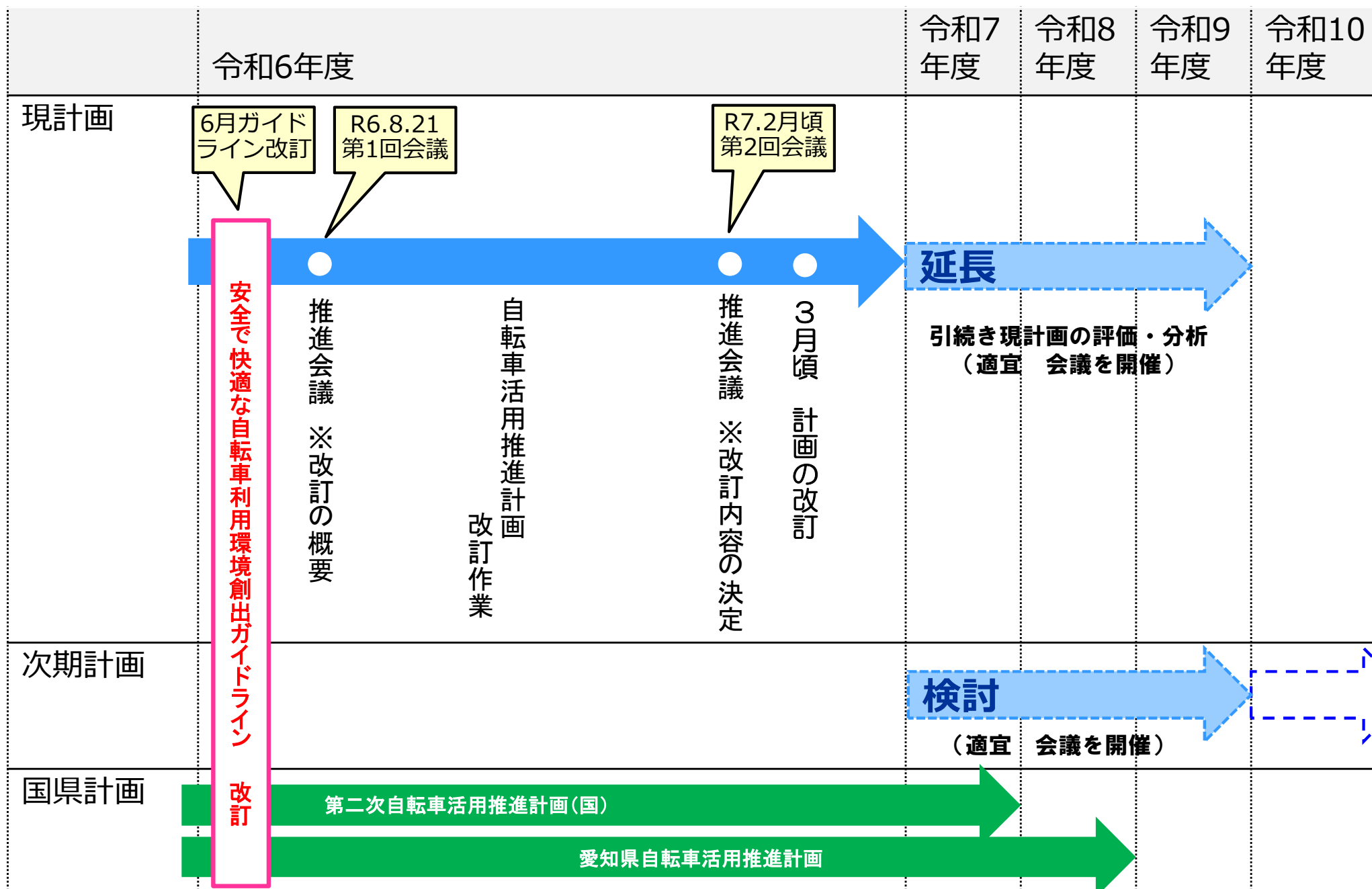
R1	R2	R3	R4	R5
1698	1392	1119	962	1106



出典：豊田市調べ



1. 豊田市自転車活用推進計画の概要
2. 改訂の背景
3. 改訂の方向性
4. 改訂の具体案
 - 4－1 自転車を取り巻く動向
 - 4－2 空間づくり・意識づくり・仕組みづくりの追加内容
 - 4－3 目標値更新・追加
- 5. 今後のスケジュール**





5. 報告事項

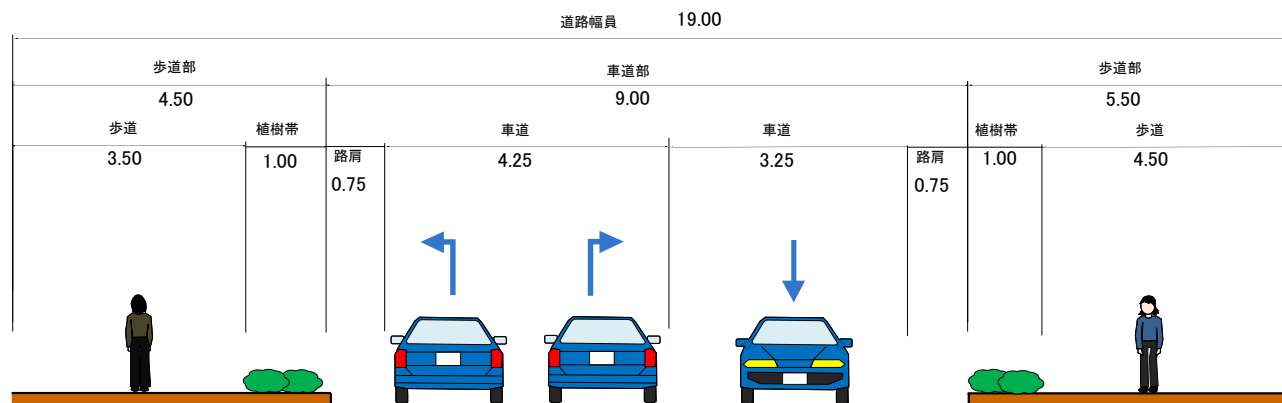
(1) (都) 小坂若林線の整備状況



(1) (都) 小坂若林線の整備内容

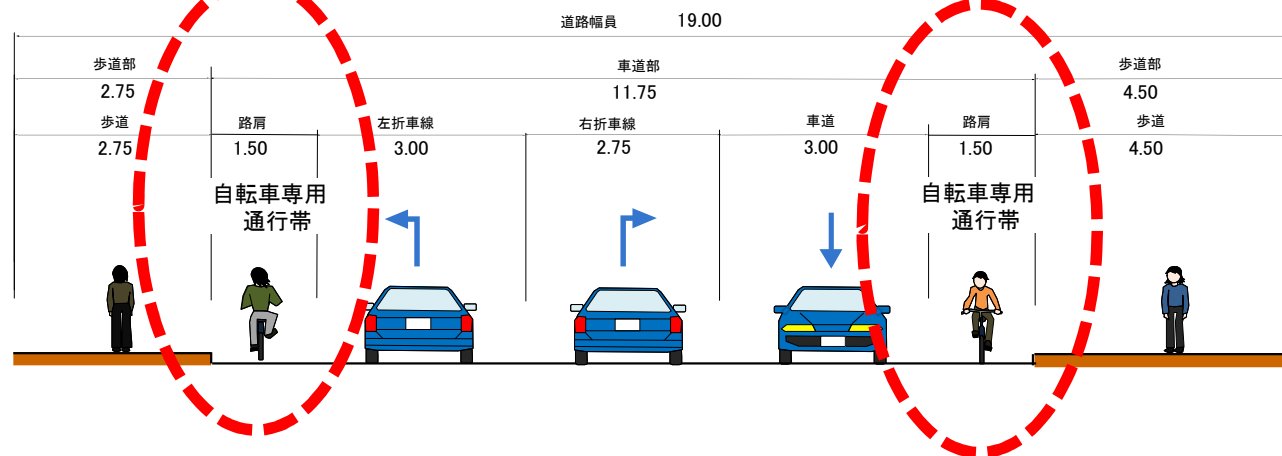
- 内容は、路肩幅員1.5m確保のために植栽帯を撤去、歩車道境界ブロックの移設等
- 自転車専用通行帯の路面表示は、令和6年度に実施中

整備前



【小坂町12丁目交差点 改良後】

整備後



- 路肩の幅員（1.5m）及び右折レーンの確保
- 植栽帯の一部撤去
- 歩車道境界ブロックの移設
- 信号機の移設



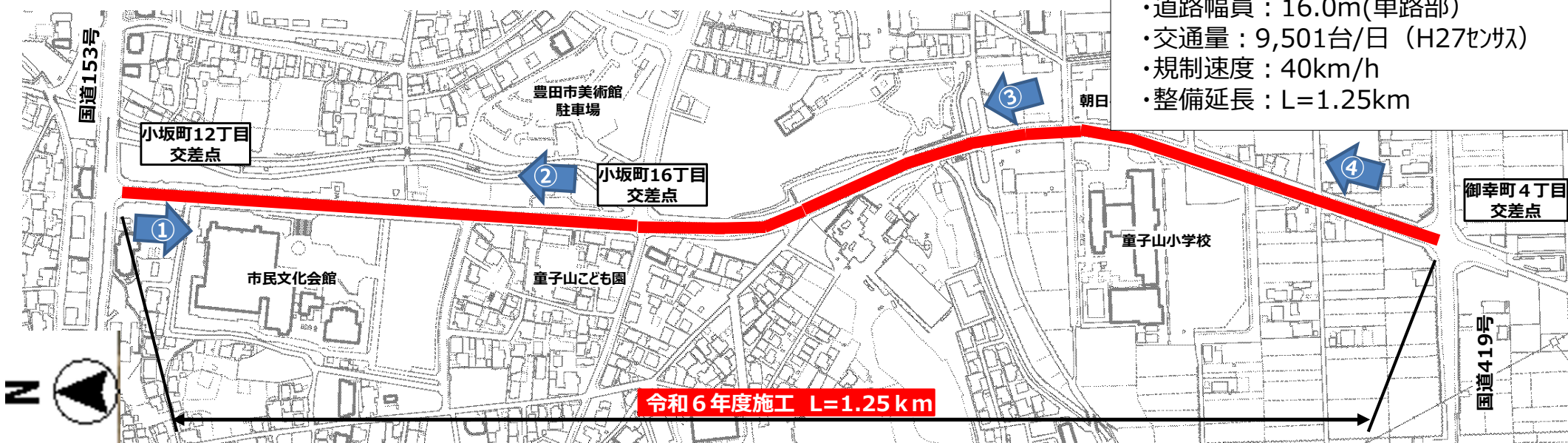
(1) (都) 小坂若林線の整備内容

○令和6年度は令和5年度に引き続き「（都）小坂若林線」で整備工事を実施

【令和6年度の施策実施路線・施策内容】

②（都）小坂若林線の諸元

- ・道路規格：第4種第2級
- ・道路幅員：16.0m(単路部)
- ・交通量：9,501台/日（H27センサス）
- ・規制速度：40km/h
- ・整備延長：L=1.25km



【現況写真】

①: 対策前



：対策前



③: 対策前



④: 对策前

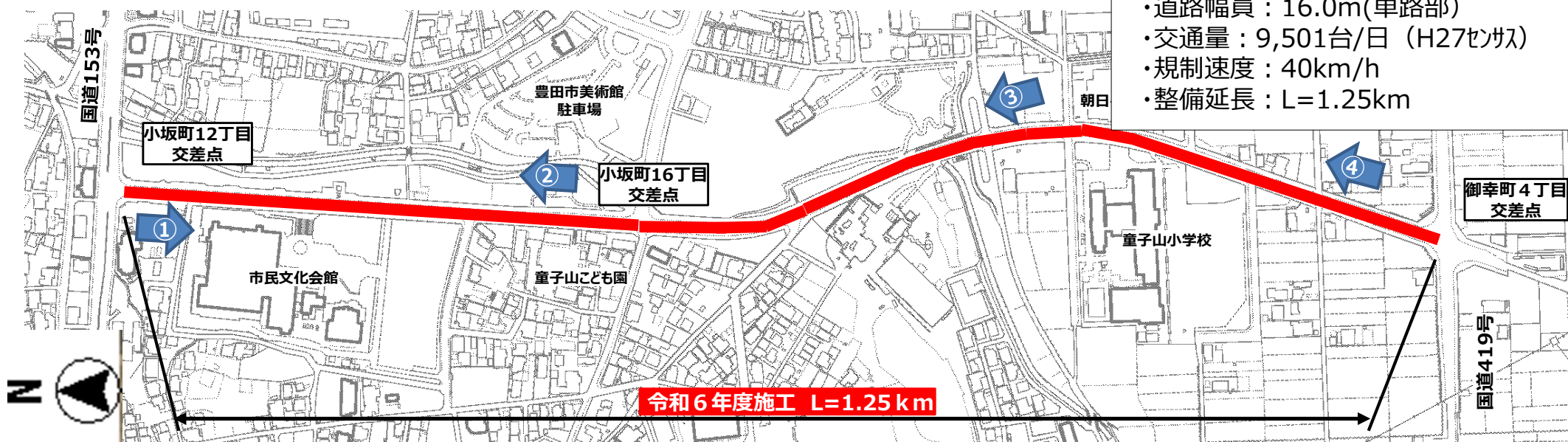




(1) (都) 小坂若林線の整備内容

○令和6年度は令和5年度に引き続き「(都) 小坂若林線」で整備工事を実施

【令和6年度の施策実施路線・施策内容】



② (都) 小坂若林線の諸元

- ・道路規格：第4種第2級
- ・道路幅員：16.0m(単路部)
- ・交通量：9,501台/日 (H27センサス)
- ・規制速度：40km/h
- ・整備延長：L=1.25km

【現況写真(R6.8.13現在)】

①: 対策後(ピクト未実施)



②: 対策後(ピクト未実施)



③: 対策後(ピクト未実施)



④: 対策後(ピクト実施)

