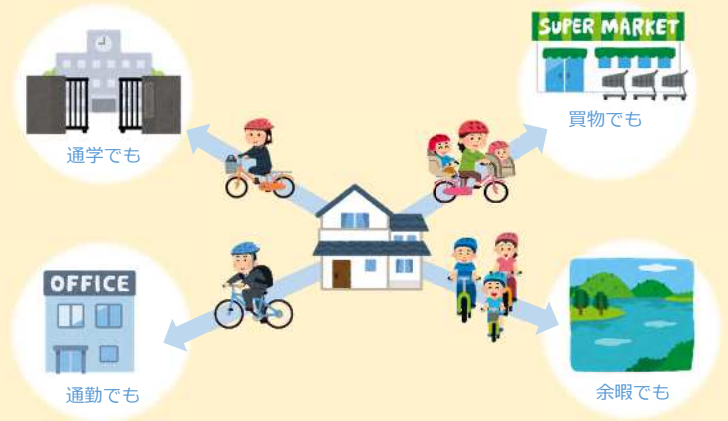


第Ⅳ章 自転車活用を支える 基盤づくり

1. 【通行空間】の整備

- 気軽に自転車を活用するには、安全で快適に通行できる【通行空間】が必要です。
- 通学、通勤する人、買物や余暇を楽しむ人など、様々な場面を想定した通行空間の整備が必要です。
- 自転車通行空間の整備は、前計画の中で全長149kmの【自転車ネットワーク路線】を定め、国、県と連携しながら整備を進めてきました。



■ 取組の方向性

- 前計画の通学・通勤・買物での活用を主眼に新設道路などを追加し、拡充した自転車ネットワーク路線と、余暇活動での活用を主眼とした自転車ネットワーク路線を設定します。
- また、自転車ネットワーク以外でも、中学校の自転車通学路のうち、自転車の交通量が多い区間の整備を推進します。



■ 実現したい将来の姿

- 自転車通行空間の整備を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。
- ・ 市内の中学校、高等学校、大学、企業、店舗などに安全・快適に移動できるようになり、自転車事故の減少や過度な自家用車からの転換が期待できます。
 - ・ 鉄道駅などに安全・快適に移動できるようになり、自家用車での送迎などが減少します。
 - ・ レクリエーションや観光、健康づくりなど、余暇で自転車が利用しやすく、楽しみやすくなります。

■ 実現に向けた施策

施策① 安全・快適な自転車ネットワークの整備

(A) 自転車ネットワーク計画について

- 本市ではこれまでに各道路管理者による自転車通行空間の整備を進めており、今後も通学、通勤、買物の日常的な利用や、レクリエーション・観光といった余暇での楽しみを支える自転車通行空間の整備を進めるため、次ページの自転車ネットワークを設定し、計画的に整備を進めるものとします。
- なお、自転車ネットワーク全 226.1km を短期間に整備することは現実的でないことから、自転車の利用ニーズや安全対策としての必要性などを想定した【優先整備路線】を設定し、整備を進めるものとします。

(ア) 見直しの考え方

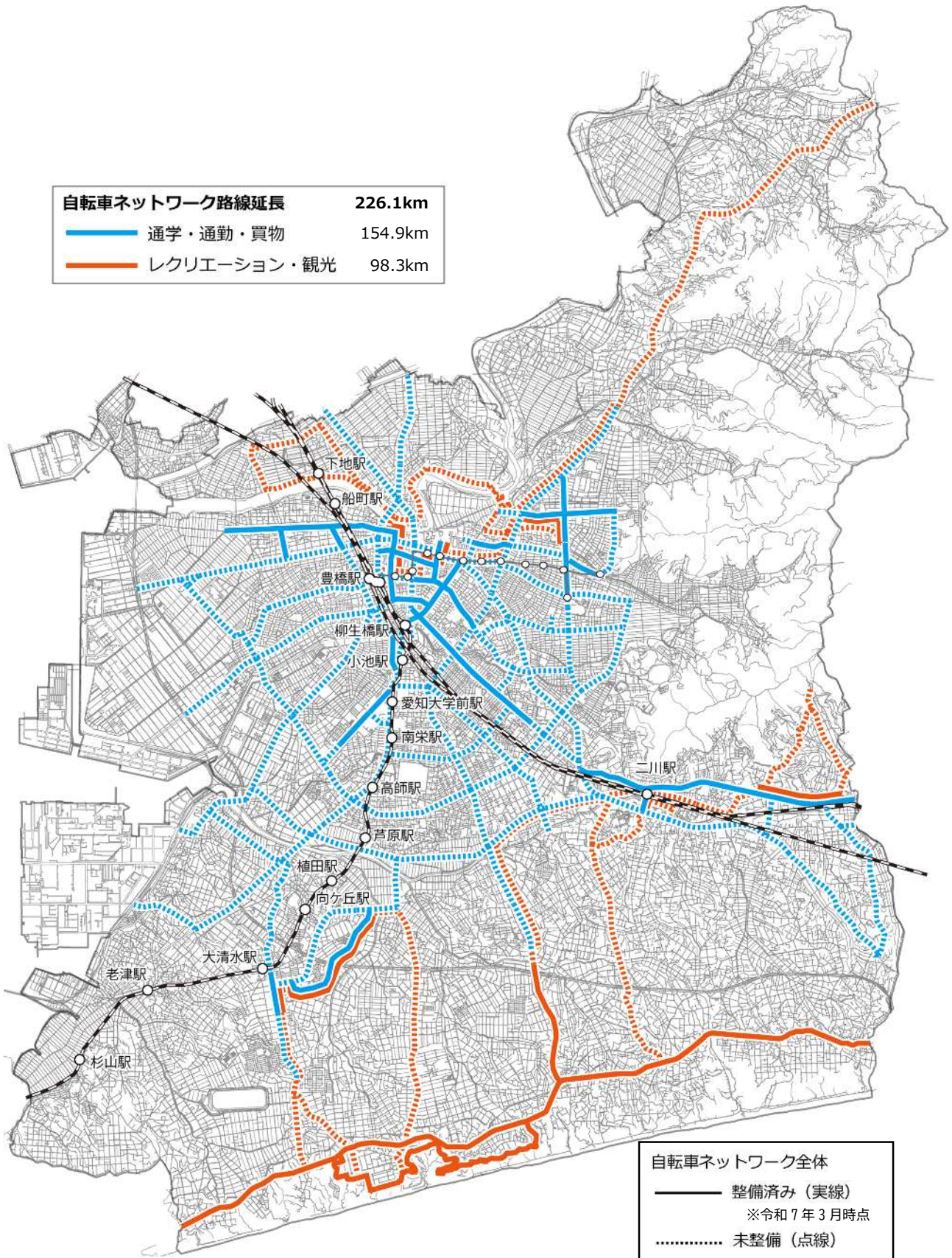
○前計画：「通学」「通勤」「買物」の3つについて、連続的かつ面的なネットワークを設定



○新設道路等の路線の追加やレクリエーション・観光に活用する路線を追加して設定

- ① 新設道路等については、道路整備に合わせて自転車通行空間を整備していくことを基本とするため、自転車ネットワークを構成する対象路線として追加。明海町・老津町 28 号線、(都) 山田三弥線、市道上传馬町・西小田原町 1 号線、国道 259 号
- ② 「レクリエーション・観光」ネットワークを追加

(イ) 自転車ネットワーク路線図



(B) 優先整備路線について

(ア) 優先整備路線の設定の考え方

- ①自転車ネットワークの内、「通学」「通勤」「買物」の日常利用の場面での【自転車の活用しやすさ】を進める視点で優先整備路線の設定が必要です。
- ②愛知県内での自転車事故の発生件数が多い中で、自転車事故対策としての自転車通行空間の整備を図り、【自転車の安全性】を改善する視点での優先整備路線の設定も必要です。
- ③①、②により整備の優先度を整理し、ネットワークの連続性や道路状況による整備可能性を踏まえて、日常利用を想定した優先整備路線を設定します。
- ④日常利用として設定した優先整備路線のほかに、余暇活動（レクリエーション・観光など）での自転車活用として想定した優先整備路線を設定します。

■ 優先整備路線の考え方と活用シーン

日常利用を想定した優先整備路線

1 自転車の活用しやすさ

- ・自転車の活用しやすさを、通学、通勤、買物の視点より設定
- ・暮らしの場としての使いやすさを、立地適正化計画による居住誘導区域や鉄道駅アクセスの視点より設定

■ 想定する活用場面など

枠組み	活用シーンなど
活用場面に合わせた使いやすさの向上	通学（中学・高校の通学区間での整備）
	通勤（従業員数の多い区間での整備）
	買物（商業施設周辺での整備）
暮らしの場での使いやすさの向上	居住誘導区域 鉄道駅の利用しやすさ（駅へのアクセス経路）

2 自転車の安全性

- ・自転車事故が多い区間を、事故特性を踏まえて整理し、安全確保の視点で優先度を設定

■ 検証する自転車事故

枠組み	事故の発生箇所・時間帯など
自転車事故の発生場所別の安全性確保	交差点部
	単路部
歩行者の安全性確保	自転車対歩行者事故
朝夕ラッシュ時の安全性確保	通勤・通学時間帯
	帰宅時間帯
特定年齢層の安全性確保	若い世代（24歳未満）
	高齢世代（65歳以上）

3 ネットワークの連続性や整備の可能性など

- ・「①自転車の活用しやすさ」「②自転車の安全性」で優先度が高いところをもとにネットワークの連続性や道路状況による整備可能性などを考慮し、優先的に整備すべき路線を設定



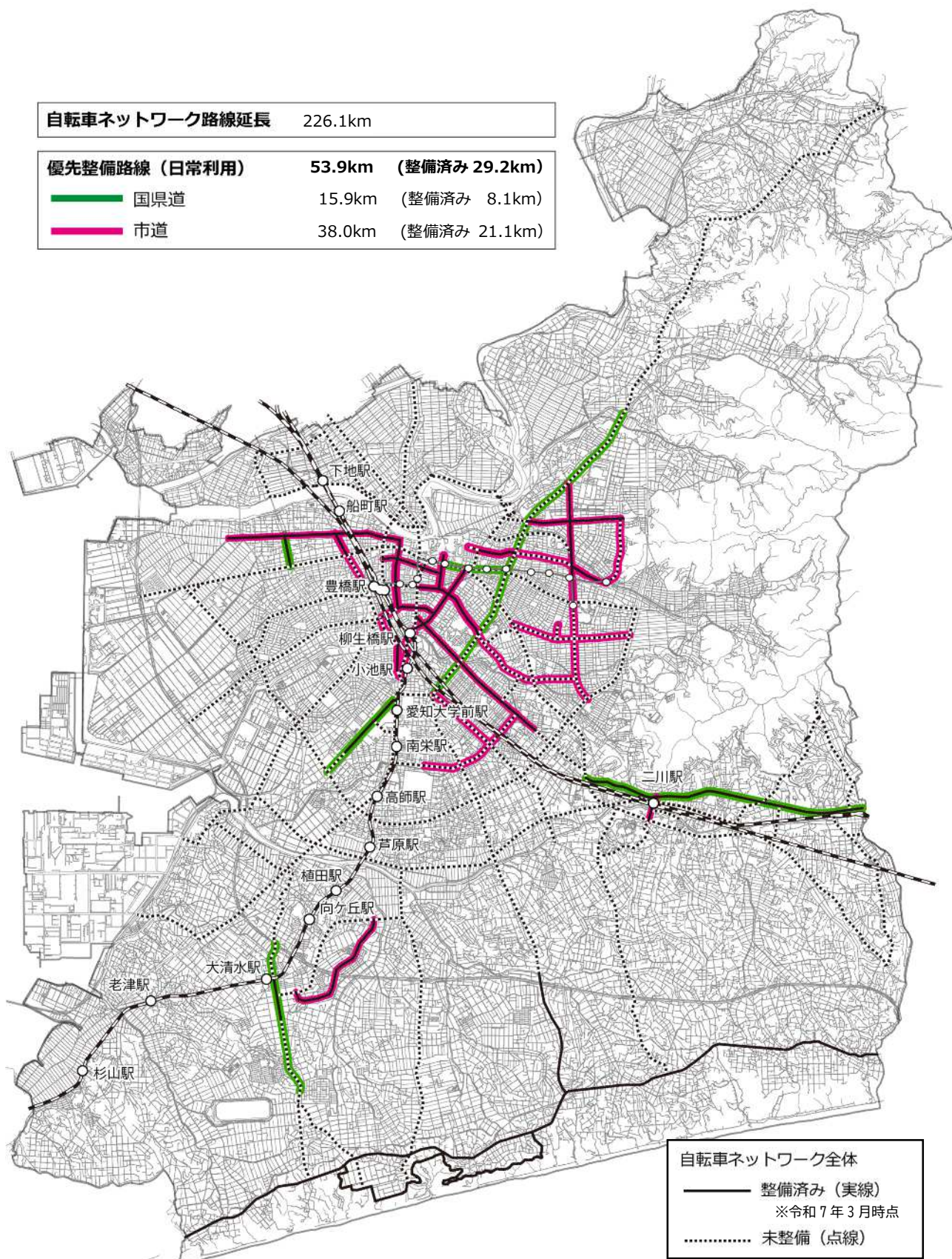
余暇活動を想定した優先整備路線

- ・太平洋岸自転車道及びアクセスルート
- ・サイクリングマップ「はしってみ輪とよはし」の地域周遊ルートのうち、豊橋駅及び道の駅「とよはし」を拠点としたルート

(イ)【日常利用】の優先整備路線

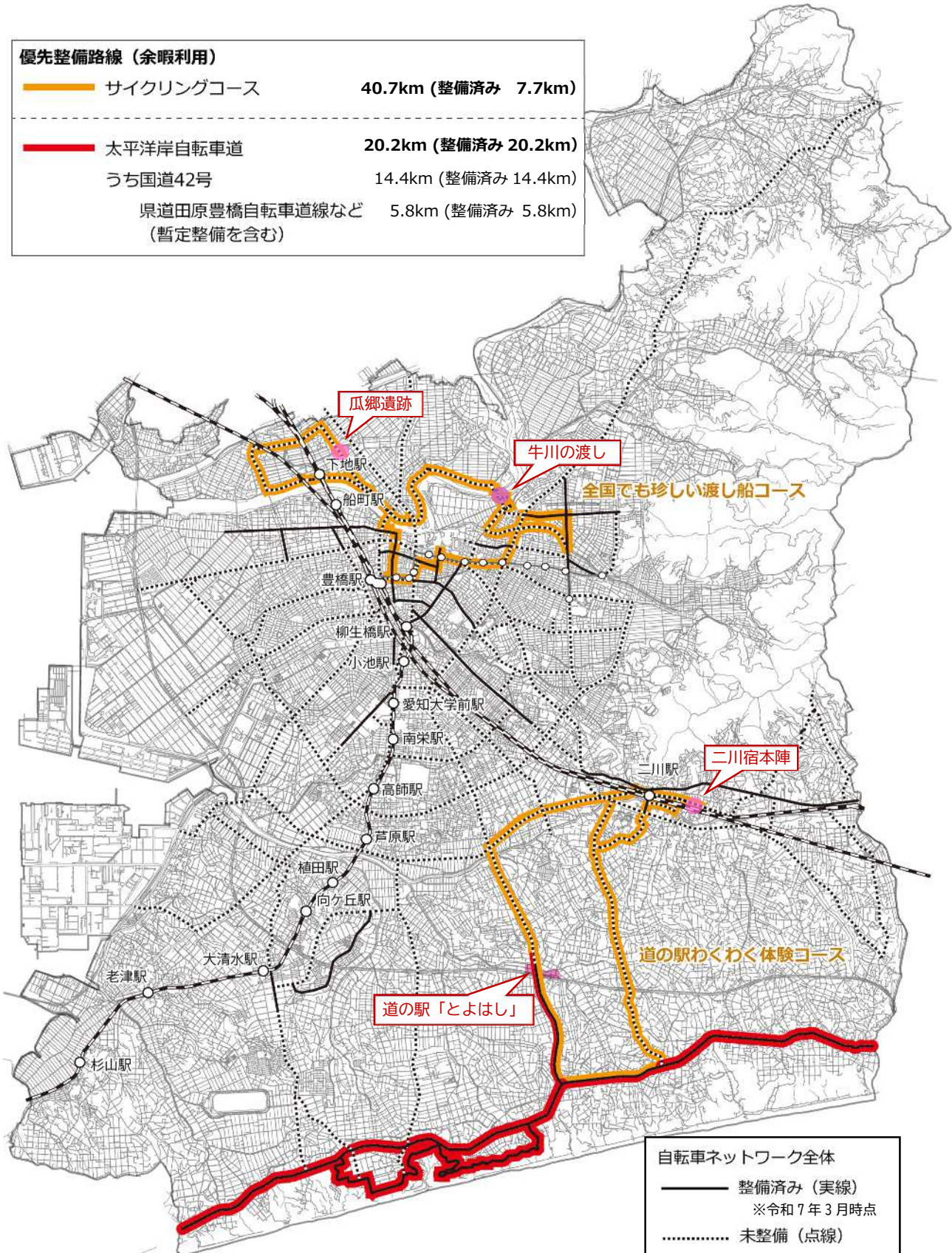
- 自転車ネットワーク全 226.1km のうち、日常利用での優先整備路線は、以下の 53.9km となります。
※なお、次ページに示す余暇利用を想定した整備路線と一部重複する区間もあります。

自転車ネットワーク路線延長	226.1km	
優先整備路線（日常利用）	53.9km	（整備済み 29.2km）
国県道	15.9km	（整備済み 8.1km）
市道	38.0km	（整備済み 21.1km）



(ウ)【余暇利用】の優先整備路線

- 自転車ネットワーク全 226.1km のうち、余暇利用での優先整備路線として、サイクリングマップ「はってみ輪 とよはし」の「全国でも珍しい渡し船コース」、「道の駅わくわく体験コース」を設定します。
※なお、前ページに示す日常利用を想定した整備路線と一部重複する区間もあります。



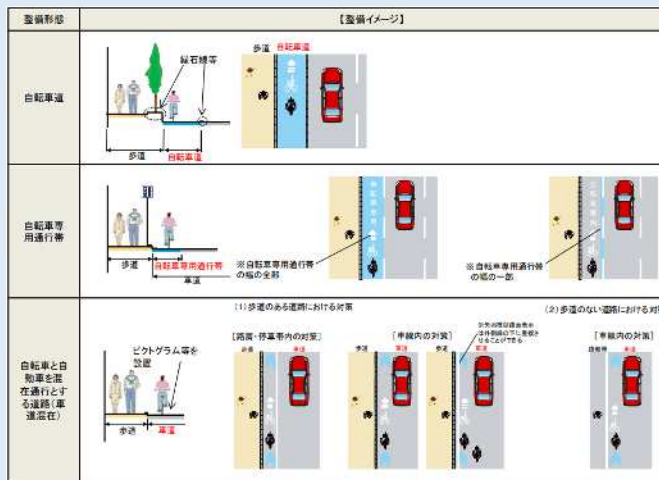
(工) 整備手法について

- 日常の通学・通勤・買物での利用を想定した自転車通行空間の整備については、原則、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備を推進します。
- 余暇活動（レクリエーション・観光など）での利用を想定した自転車通行空間の整備については、太平洋岸自転車道等では国が定めた仕様による整備を推進するとともに、それ以外の路線では市独自の整備手法を検討したうえで整備を進めます。

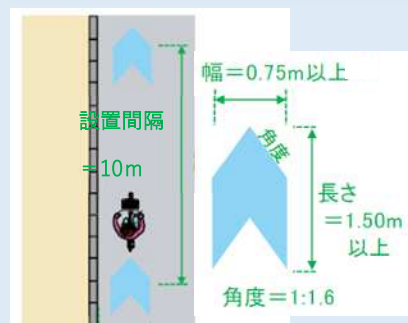
1 日常利用のための自転車通行空間の整備（継続）

日常利用（通学・通勤・買物）

- 原則、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車道、自転車専用通行帯や車道混在による整備を推進します。



■ 矢羽根型路面表示の標準仕様（案）



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、平成28年）

2 太平洋岸自転車道等の整備（新規）

余暇活動（レクリエーション・観光）

- 国が定めた太平洋岸自転車道の仕様に従い整備を実施
- 太平洋岸自転車道、道の駅「とよはし」との接続道路については、一部暫定整備区間を含み、整備済
- 渥美線大清水駅との接続道路については、今後整備を推進



3 地域を楽しむルートへの整備（新規）

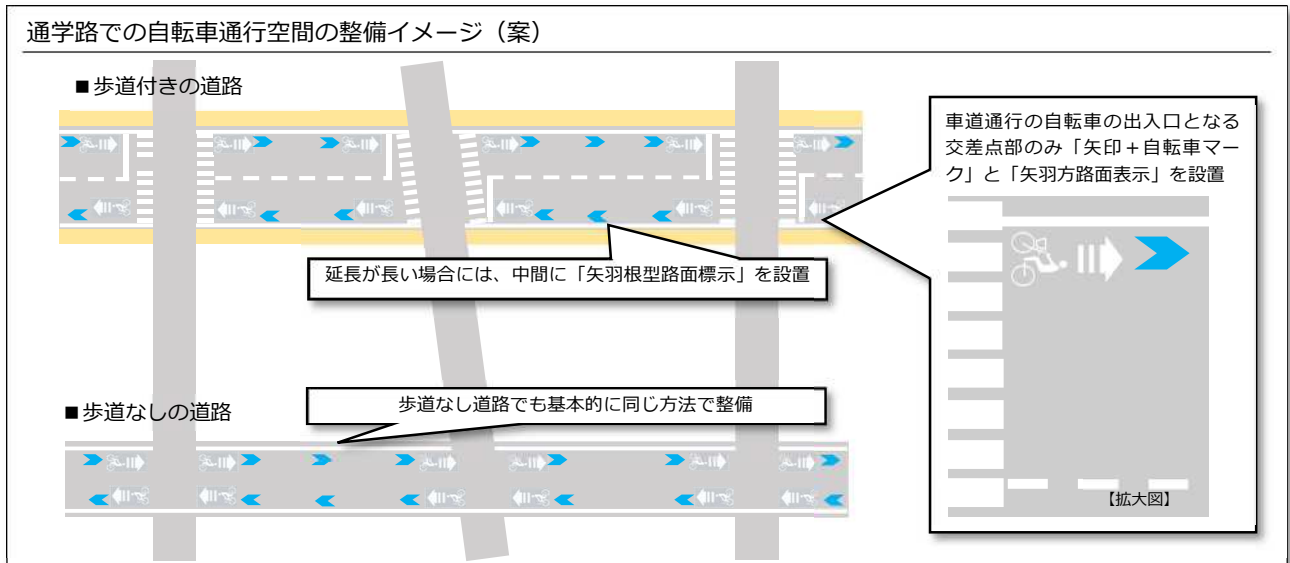
余暇活動（レクリエーション・観光）

- 本市サイクリングマップの地域周遊ルートを対象として、国の太平洋岸自転車道の仕様を簡素化した独自の仕様（右図の矢羽根のみの路面標示など）で整備を検討
- レクリエーション・観光の施策として、今後整備を推進



施策② 自転車通学時の安全確保に向けた個別対策の実施

- 自転車ネットワーク以外でも、中学校の通学路において、自転車通学が過度に集中したり、徒歩通学の生徒と錯綜するなど、自転車の歩道通行が通学路の安全を損なっている区間について、個別対策として自転車通行場所の明示ができる仕組みを検討し、区画線設置などと合わせて整備を行います。
- 自転車通行空間の明示を行う区間については、通学路の指定状況、通学生徒数などを考慮し学校関係者や道路管理者、交通管理者と調整の上で判断するものとします。



2. 【駐輪環境】の整備

- 気軽に自転車で外出できるよう、通行空間の整備とともに、安心して自転車が【駐輪】できる環境の整備が必要です。
- 公共交通を利用するときとめる場所に困らない環境づくりのため、交通事業者と連携したサイクルアンドライド駐輪場整備などの取組を継続して推進します。
- 中心市街地における目的施設付近で駐輪できないなどの駐輪問題の解消のため、まちなかでの駐輪ニーズを踏まえた駐輪環境の向上を推進します。



■ 取組の方向性

- 自転車の駐輪環境の整備は、交通事業者、施設管理者、店舗、商店街などと連携しながら、目的施設に集まる自転車を駐輪しやすくするための環境づくりを進めます。
- 自家用車からの転換につながる鉄道駅でのサイクルアンドライドとしての駐輪場の整備やシェアサイクル事業者との連携、中心市街地での買物などに利用するためのまちなか駐輪環境の向上を推進します。
- 放置自転車対策などを継続的に行います。

駐輪環境整備の考え方

① サイクルアンドライド駐輪場の整備

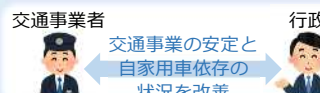
【対象とする駐輪需要】

自転車で鉄道駅などに向かい、自転車をとめて公共交通を利用する駐輪需要



【想定される対応主体】

公共交通事業者と行政が連携しながら、鉄道駅・電停・バス停の駐輪環境を充実



② まちなか駐輪環境の向上

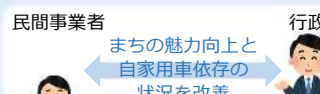
【対象とする駐輪需要】

自転車で目的施設に向かい、施設に自転車をとめて用事を行う駐輪需要



【想定される対応主体】

民間事業者や商店街などと行政が連携しながら、まちなかでの駐輪環境を充実



■ 実現したい将来の姿

- 駐輪環境の整備を推進することで、以下のような将来の姿を実現します。
 - ・ サイクルアンドライドがしやすくなり、鉄道駅にアクセスする際の移動手段として、自家用車利用から自転車への交通手段の転換が期待されます。
 - ・ まちなか駐輪環境が向上することにより、中心市街地に自転車で訪れやすくなり、まちなかのにぎわい向上が期待されます。

実現に向けた施策

施策① サイクルアンドライド駐輪場の駐輪環境の向上

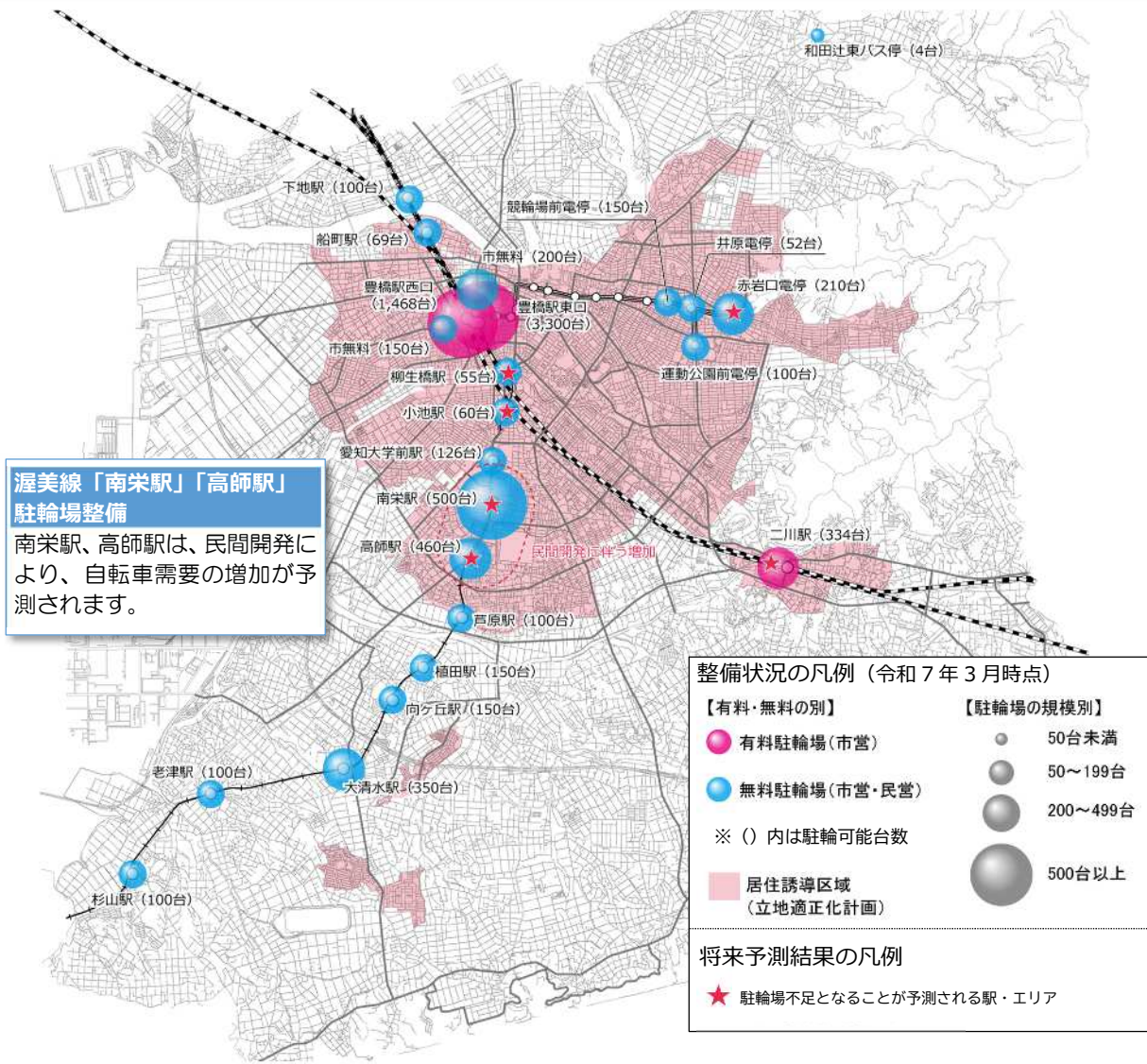
- 人口や駅利用者の推移や、まちづくり計画との連動（立地適正化計画など）に基づき推計した将来の駐輪需要を踏まえて、駐輪環境の改善を図ります。
- 駐輪施設のない電停やバス停について、利用者や周辺住民などからの要望を踏まえ、サイクルアンドライド駐輪場の整備を交通事業者と連携して進めます。
- 公共施設の駐輪場の活用も検討し、サイクルアンドライドを推進します。
- シェアサイクル事業者との連携を進め、シェアサイクルポートの拡充によりサイクルアンドライドを推進します。

駐輪の需要予測の考え方

将来需要の予測は、以下の手順で設定しています。

- Step1 既存駐輪場の現状実績を設定
- Step2 鉄軌道利用者及び周辺人口の推移をもとに将来需要を想定
- Step3 民間再開発に伴う需要増加を加算し設定

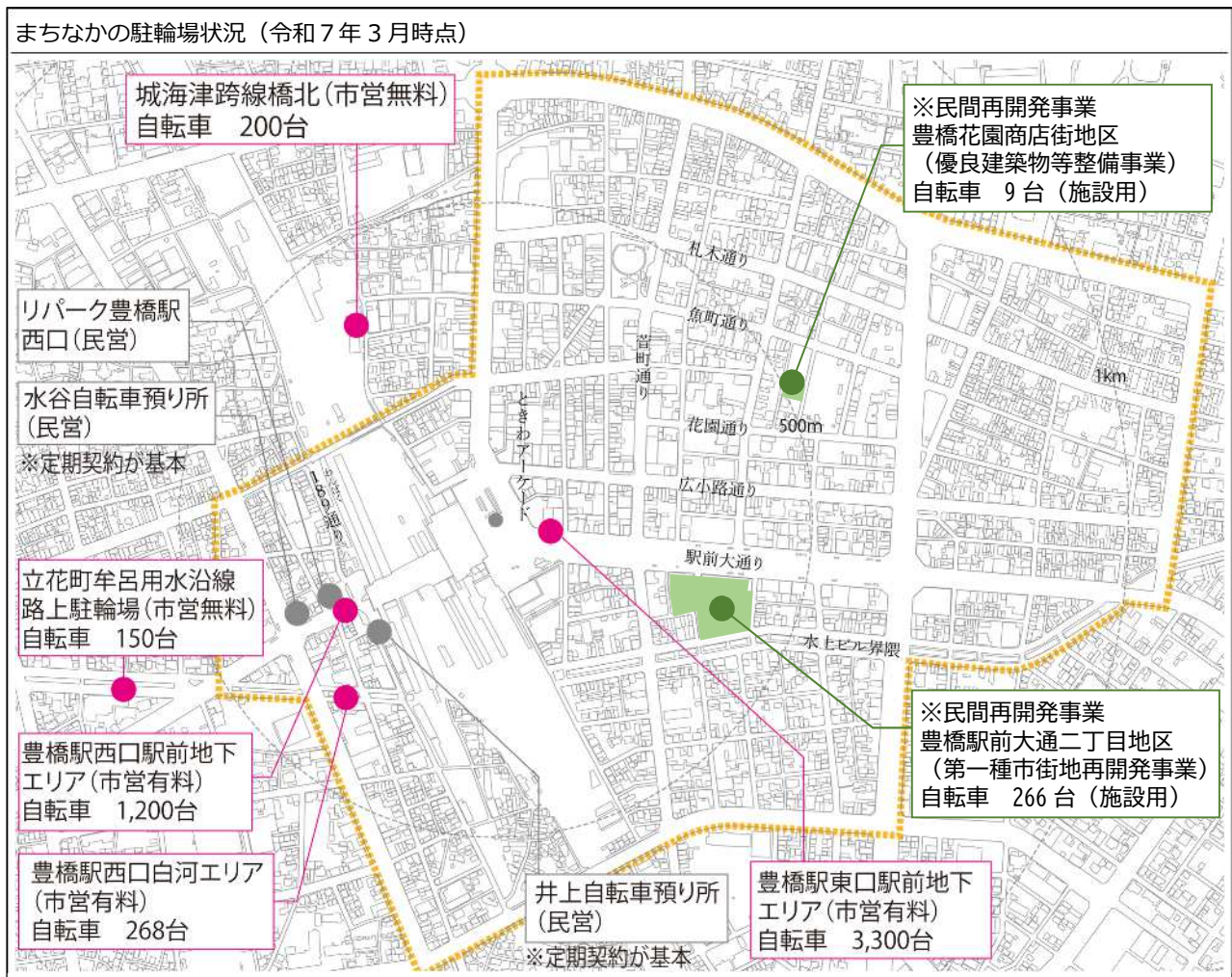
駐輪場の整備状況と将来予測結果



- ・ 将来駐輪需要の予測結果、利用者などの要望を踏まえた駐輪環境の整備
- ・ 駐輪場が周辺にない施設での駐輪環境の創出（駐輪場の整備、公共施設の駐輪場活用など）

施策② まちなかにおける駐輪環境の向上

- まちなかでの駐輪環境の向上のために、既存の駅前地下駐輪場の利便性向上に取り組みます。
- 他都市でのまちなか駐輪に関する事例では、商店街などと連携した取組、公共用地を活用した取組などがあり、これらを参考にしながら、地域と連携したまちなか駐輪環境づくりを推進します。



※民間再開発事業において、敷地内に施設利用者のための駐輪場の整備により、まちなかでの駐輪環境の向上を図っています。

取組 A 限られた都市空間の有効活用

- ・ 中心市街地の店舗などは広範囲に広がっている一方で、一般利用しやすい駐輪場は駅前での局所的な整備にとどまっています。そのため、既存の駐輪場に駐輪した場合、目的施設までの徒歩移動を余儀なくされる状況です。
- ・ 建物が立ち並ぶ中心市街地の中で、目的施設近くでの利便性の高い駐輪スペースを確保するため、以下の取組を検討します。

事例：空き店舗などを活用した商店街などでの「共同自転車駐車場」の整備（香川県高松市）



- 施策
- ・ 公共用地、民間施設の空き地・空き家の有効活用
 - ・ 道路占用による路上駐輪場の整備
 - ・ 駅前地下駐輪場の利便性向上

取組 B 商店街・発展会などの団体と連携した取組

- ・ 中心市街地には魅力的な店舗が立ち並んでいます。
- ・ 商店街や発展会と連携しながら、まちなかへの来街や居住を促進し、回遊性を高めるストリートデザイン事業により新たに生み出された利活用空間の有効活用の一つとして駐輪対策を検討します。

事例：商店街などの協力によるフレキシブルな臨時駐輪スペースの確保（東京都八王子市）



- 施策 商店街・発展会などの団体と連携した、臨時駐輪スペースの確保

取組 C 駐輪施設整備などの誘導

- ・ 中心市街地での駐輪需要は、各店舗などの目的施設の近くに発生する傾向がありますが、施設専用の駐輪場がないことにより、駐輪がしにくい状況となっています。
- ・ そのため、再開発事業などにおける駐輪場整備の要件化を進めます。

- 施策 再開発事業などにおける駐輪施設整備の要件化

