

愛知県自転車活用推進計画
(素案)

2019年 ○月

愛 知 県

目次

第1章 総論	1
1.1 計画の背景と目的	1
1.2 計画の区域	1
1.3 計画の期間	1
第2章 計画の位置付け	2
第3章 現状と課題	3
3.1 自転車利用と都市環境（まちづくり）	4
3.2 自転車利用と健康	12
3.3 自転車利用と観光	15
3.4 自転車利用と安全	21
第4章 計画目標と施策	29
4.1 基本理念と計画目標	29
4.2 計画目標と施策	30
4.3 実施施策・措置	31
第5章 計画の進め方	38
5.1 計画の推進体制	38
5.2 計画のフォローアップ	38
5.3 計画の見直し	38
付図資料	39



第1章 総論

1.1 計画の背景と目的

2017年5月に自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が施行された。この法第9条で、国は自転車活用推進計画の策定が義務付けられ、法第10条では、都道府県は国の計画を勘案して都道府県自転車活用推進計画を策定するよう努めるものとされている。

これを踏まえ、国は2018年6月に自転車の活用の推進に関して基本となる計画として、2020年度を目標年次とした「自転車活用推進計画」を策定した。

本計画は、このような国の動きを踏まえ、愛知県の実情に応じた自転車活用推進に関する施策を定めることを目的とする。

1.2 計画の区域

計画区域は、愛知県全域とする。

1.3 計画の期間

本計画の計画期間は、第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）を見据え、2026年度までとし、計画期間の中間となる2022年に見直しを行う。

第2章 計画の位置付け

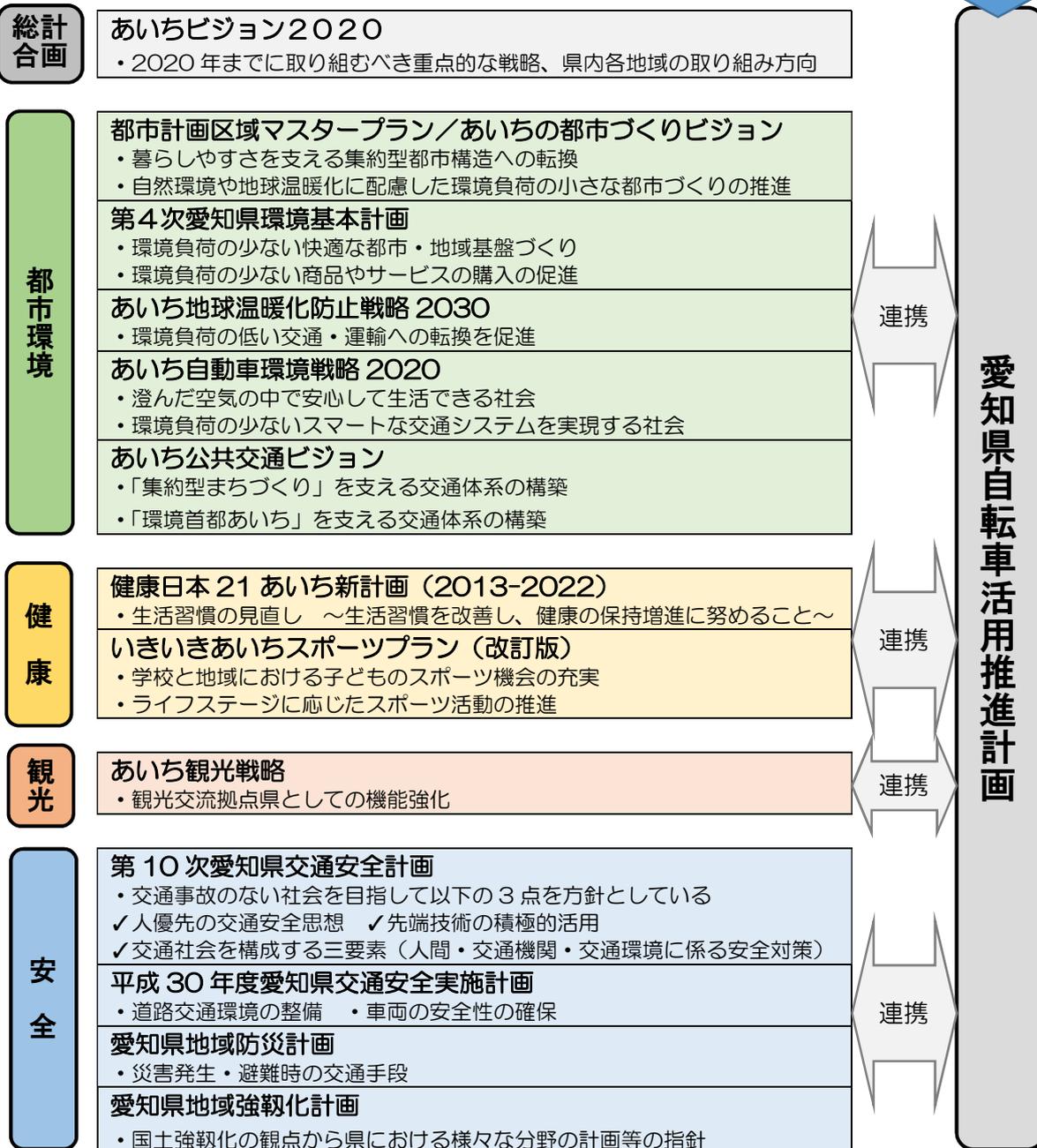
本計画では、自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、愛知県の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付ける。

愛知県自転車活用推進計画は、「都市環境」「健康」「観光」「安全」に関する関連計画と相互に連携することで本計画の目的達成に繋げていく。

<国の上位計画・手引き等>

- 自転車活用推進計画（2018年6月）
- 地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）（2018年8月）
- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2016年7月）

<県の関連計画>



第3章 現状と課題

自転車は身近な交通手段であると同時に、現代社会が直面する多様な課題に対する解決策となるものである。例えば、地球温暖化対策や渋滞対策、高齢者の交通手段の確保、コンパクトシティの形成など都市が抱える課題への対応だけでなく、健康長寿社会の形成やスポーツを通じたQOL※の向上、メンタルヘルスの保持増進などの健康増進にも役立つ場合がある。さらには自転車を活用した観光地域づくりなどの観光面での期待、災害時における移動手段としても活用できる。

自転車の活用を推進することは、多くの課題を解決する手段となることから、自転車の活用を推進することは極めて重要である。一方で自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保が課題となっている。

これらを踏まえ、「都市環境」「健康」「観光」「安全」の4つの目標の視点から、現状と課題を以下に整理する。

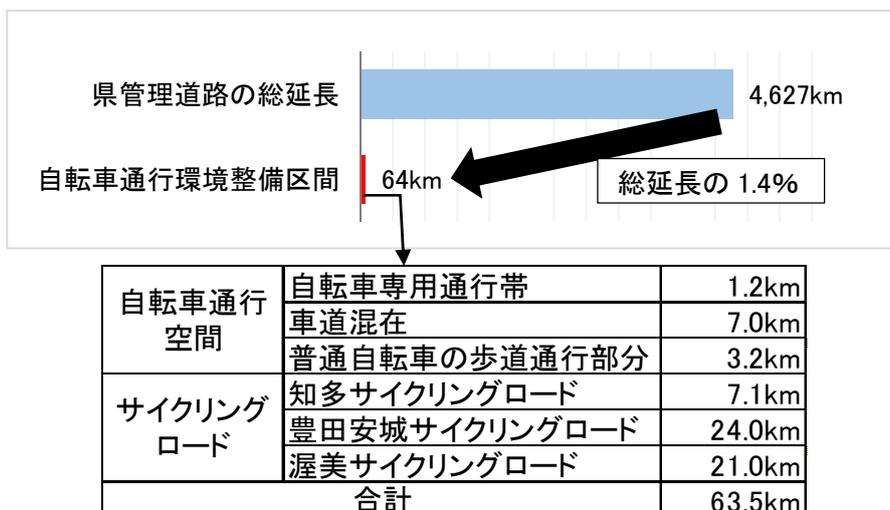
※QOL（クオリティ オブ ライフ:生活の質）

3.1 自転車利用と都市環境（まちづくり）

(1) 自転車通行空間の現状

1) 自転車道などの整備状況

・これまで自転車の通行空間の整備は、自転車が通行可能な歩道（自転車歩行者道）が主体であり、自転車歩行者道では自転車は徐行することとなっている。自転車が快適に走行するために設けられた空間は、県の管理道路4,627kmのうち64kmで1.4%に過ぎない。



(2019年4月1日時点)

図1 愛知県における自転車通行環境の整備状況

2) 自転車ネットワーク計画の策定状況

・名古屋市や豊橋市など、一部の市町村では自転車ネットワーク計画を策定し、都市部を中心に自転車通行空間の整備を進めているが、計画を策定している自治体は限定的である。

【計画策定自治体】名古屋市、豊橋市、一宮市、豊田市、安城市

(2019年●月1日時点)

3) 自転車活用推進計画の策定状況

・愛知県内では豊橋市が市町村自転車活用推進計画を策定しており、名古屋市など一部の市町村でも計画の策定に向けた取り組みを行っている。

(2019年●月1日時点)

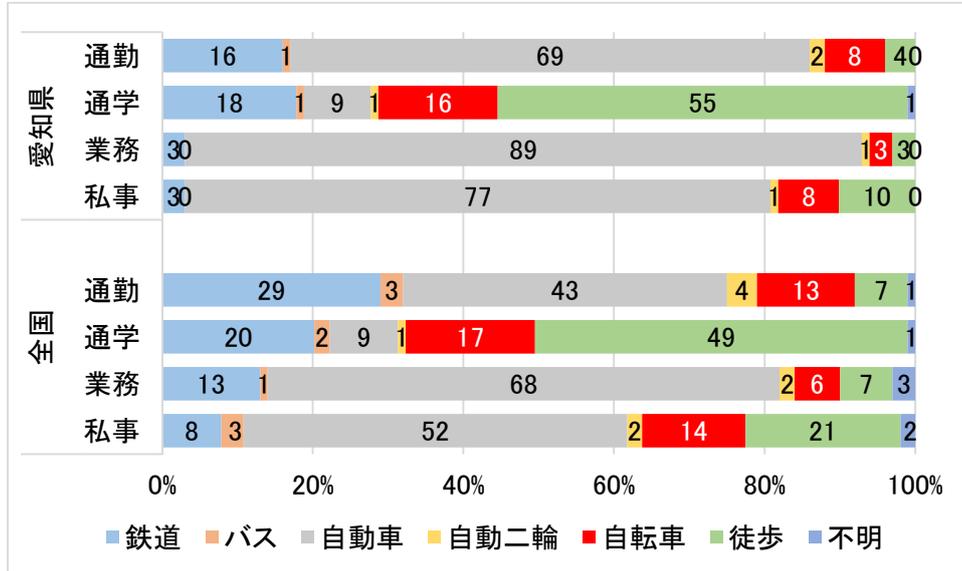
課題

- ・自転車道をはじめ自転車が快適に走れる道路の整備は進んでおらず、自転車の活用を推進するためのインフラは不足している。
- ・自転車の活用推進に向けて、インフラ整備は時間がかかるため、違法駐車を取り締まりなどを含めた様々な施策と連携し、現状の道路空間を活かしつつ自転車の通行空間を確保する必要がある。
- ・県内の市町村において一部を除き自転車のネットワーク計画が策定されておらず、自転車の通行空間を拡充するためには、市町村に計画策定を促すとともに、各自治体と情報共有、連携を深め、自転車通行空間を検討していくことが必要である。

(2) 自転車利用の状況

1) 通勤、通学の移動手段

- ・愛知県での移動目的別の自転車の利用は、通学で16%となっており最も多い。
- ・愛知県の自転車利用はどの移動目的においても全国より低い。



出典：愛知県－第5回中京都市圏パーソントリップ調査
 全国－全国都市交通特性調査（2015年実施）

図2 移動目的別の代表交通手段構成比率

2) 移動距離別の所要時間

- ・自転車は5km程度までの移動においては最も所要時間が小さく、生活圏内の移動に広く活用できる。

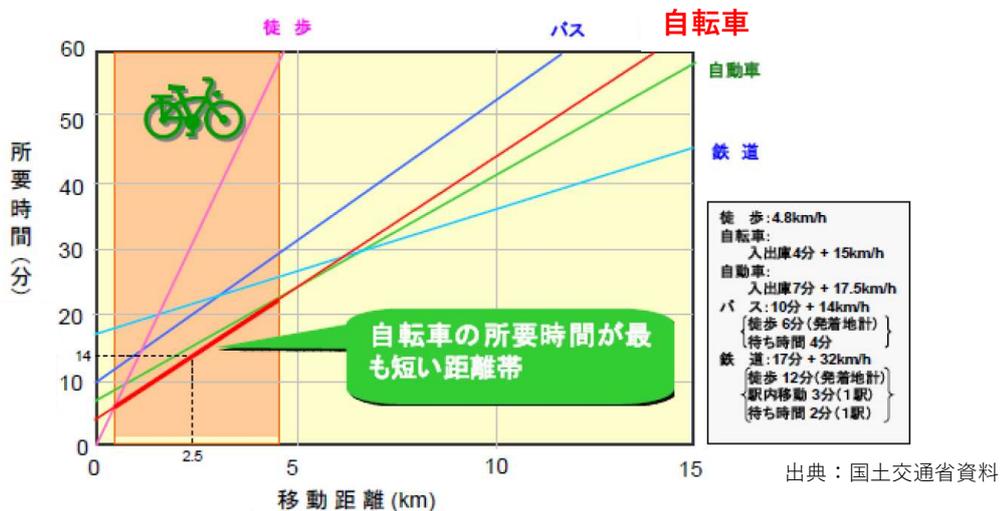


図3 移動距離と所要時間の交通手段比較

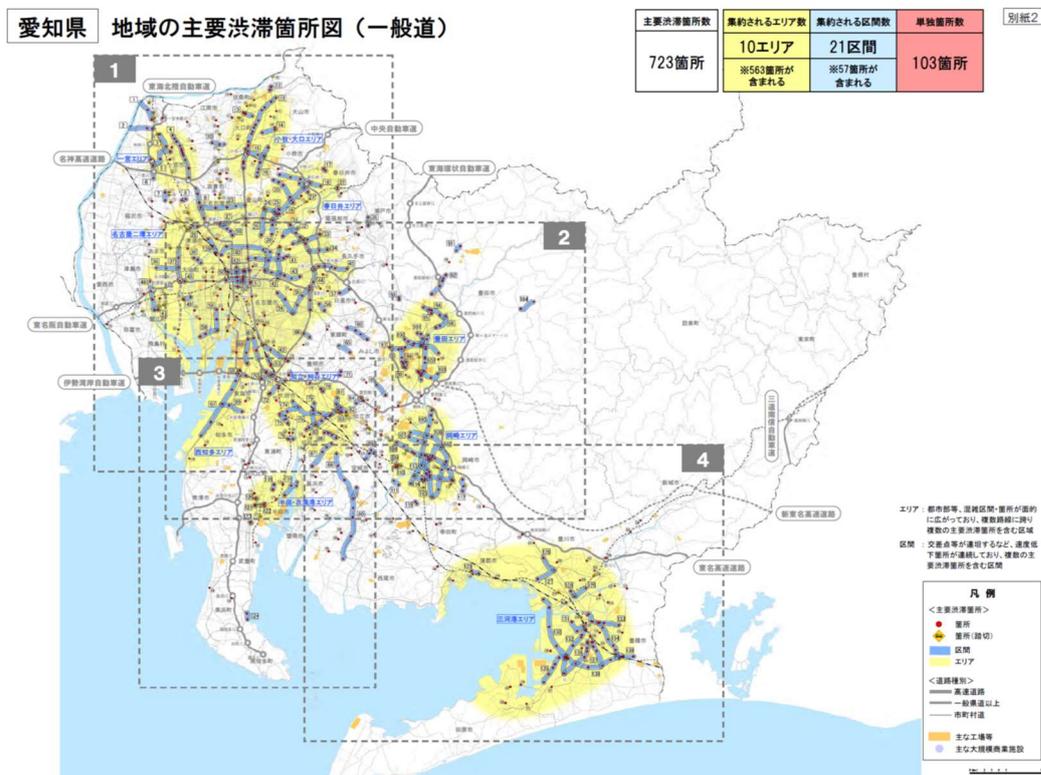
課題

- ・自転車は通学に多く利用されていることから、快適な自転車通行空間の提供に際しては中学生・高校生の自転車通学を考慮すべきである。
- ・通学以外の自転車利用率が低いことから、通勤など日常生活における自転車の活用を推進する必要がある。

(3) 交通渋滞の状況

1) 愛知県内の渋滞箇所

・名古屋市やその周辺、豊橋市、岡崎市、一宮市、豊田市の周辺などで渋滞が多く発生している。



出典：国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所資料

図3 県内の主要渋滞箇所図（一般道）

2) 渋滞による影響

・愛知県では交通渋滞による渋滞損失時間が多く発生している。

表1 都道府県別渋滞損失時間

順位	都道府県	渋滞損失時間(億人時間)
1	東京都	3.7
2	愛知県	2.8
3	大阪府	2.7

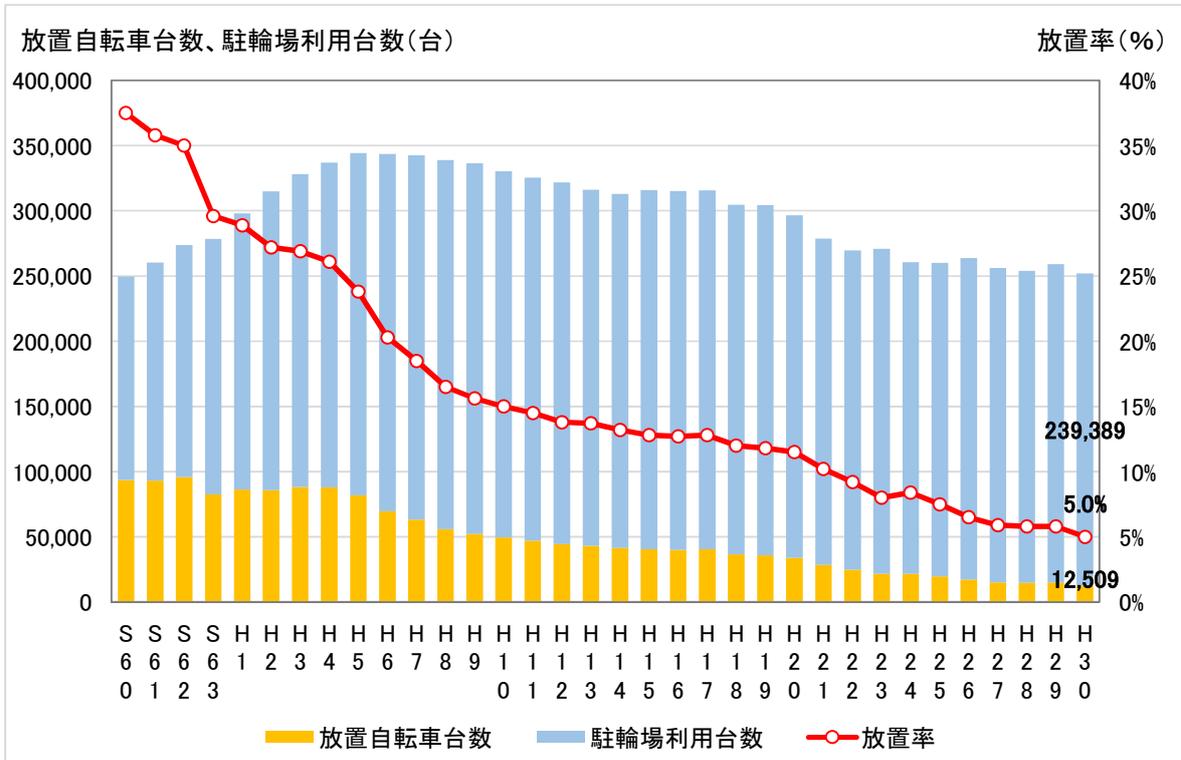
出典：国土交通省資料

課題

- ・愛知県内では自動車交通による渋滞が多く発生し、時間損失などが問題となっていることから、その対策が必要となっている。
- ・自転車ネットワーク計画の作成に際しては、自動車から自転車への転換による渋滞の軽減が図られるよう、主要渋滞箇所等を考慮することが必要である。

(4) 放置自転車の状況

- ・愛知県での放置自転車台数は、自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律の制定以後、駐輪場の整備等により大きく減少している。総利用台数に占める放置自転車台数の比率（放置率）も2018(H30)年には5%まで減少している。
- ・市町村別では名古屋市が最も多く、順に一宮市、豊田市、岡崎市が多い。



出典：平成30年度自転車駐車等に関する実態調査結果について（愛知県）

図4 愛知県における放置自転車台数、放置率の推移

課題

- ・自転車駐輪場の整備が進んだことで放置自転車の比率は大きく減少しており、放置自転車を取り巻く状況は改善している一方、地域的に放置自転車が多いところについては更なる対応が必要である。

(5) 地球温暖化対策との関係

1) 運輸部門の二酸化炭素(CO2)排出量

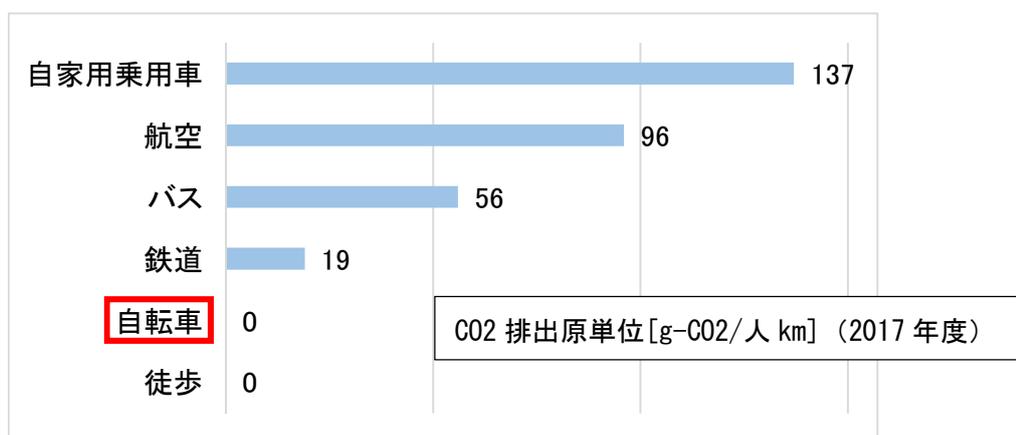
・愛知県における運輸部門の排出量は、2013年度(基準年度)比で増加している。

表2 愛知県における部門別二酸化炭素排出量の経年変化

部門名	年度	排出量(千トン-CO2)				対基準年度比(%)		
		2013 (基準年度)	2014	2015	2016	2014	2015	2016
エネルギー 起源 CO ₂	産業	40,153	39,827	39,512	39,975	-0.8	-1.6	-0.4
	民生業務	12,072	11,336	10,881	11,175	-6.1	-9.9	-7.4
	民生家庭	8,584	8,000	7,376	7,465	-6.8	-14.1	-13.0
	運輸	13,327	12,941	13,387	13,400	-2.9	0.5	0.5
	エネルギー転換	2,435	2,341	2,303	2,364	-3.9	-5.4	-2.9
非エネルギー期限CO ₂		2,225	2,186	2,168	2,233	-1.7	-2.5	0.4
二酸化炭素総排出量		78,796	76,631	75,627	76,612	-2.7	-4.0	-2.8

2) 交通手段ごとの二酸化炭素排出量

・交通手段ごとにみると、自家用自動車の二酸化炭素排出量が最も大きく、次いで航空、バス、鉄道となっている。当然ながら自転車の走行には二酸化炭素は排出されない。



出典：国土交通省資料

図5 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量(旅客)

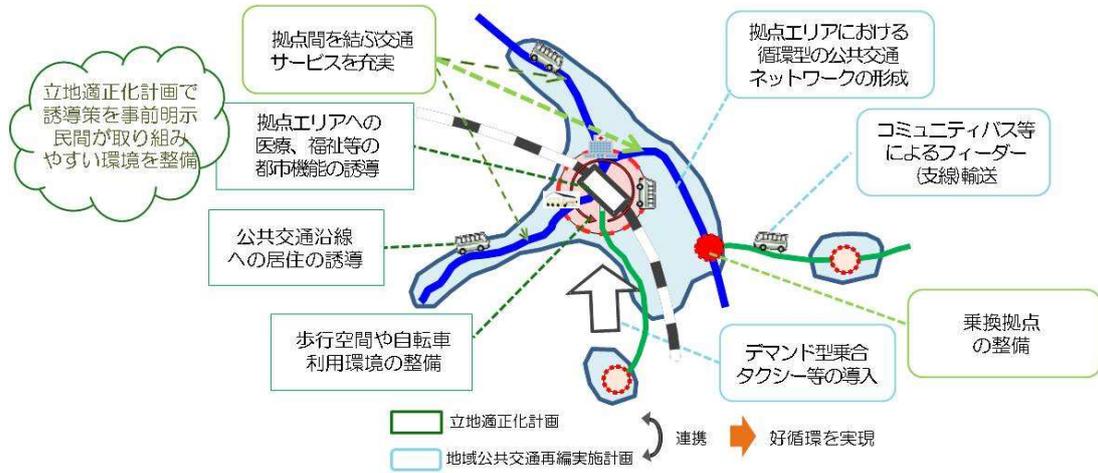
課題

・自動車に頼り過ぎず、自動車と公共交通や自転車等をバランスよく使い分けるライフスタイルの普及を図る必要がある。

(6) 自転車利用環境をとりまく状況

1) 立地適正化計画の策定

・県内市町村では、将来都市像で示す集約化都市の実現に向け、立地適正化計画を策定し、コンパクトシティの形成に向けた取組が進められている。

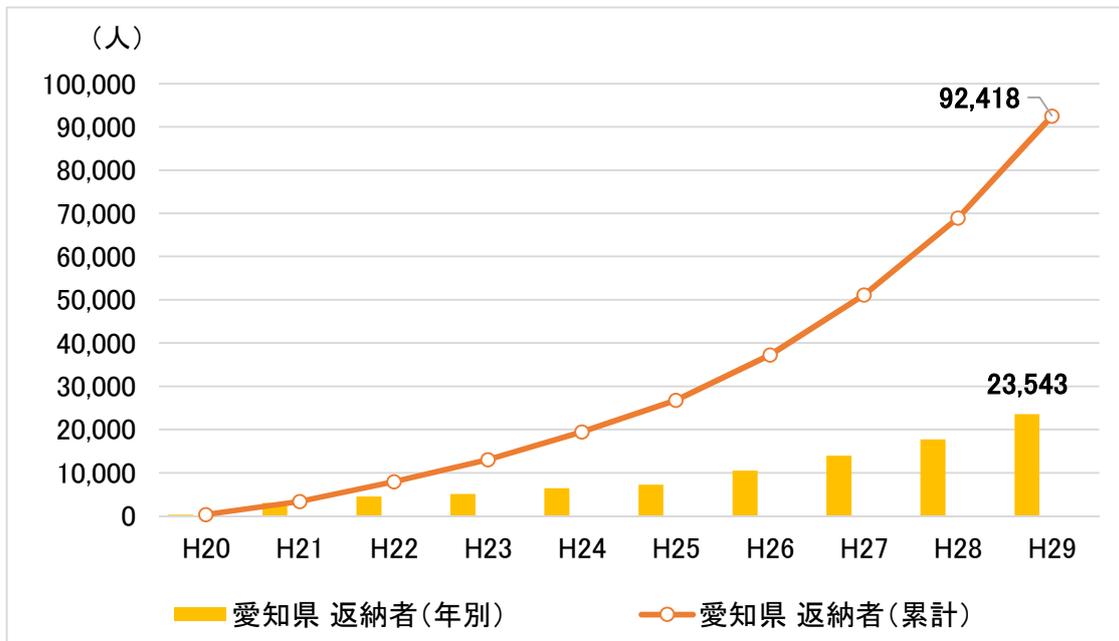


出典：国土交通省 HP

図6 立地適正化計画（コンパクトシティ）のイメージ

2) 運転免許の返納状況

・運転免許の返納者数は、ここ10年で飛躍的に増加している。

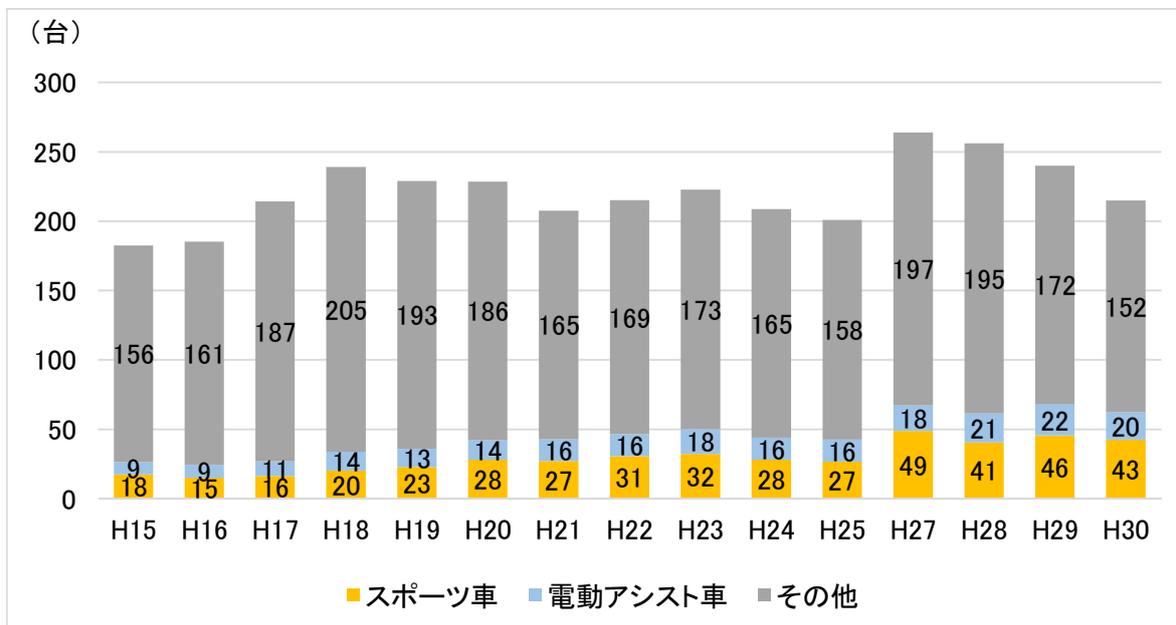


出典：警察庁 運転免許統計

図7 愛知県の運転免許返納者数の推移

3) 自転車の販売台数

・全国におけるスポーツタイプの自転車、電動アシスト付自転車の販売台数は、ここ15年で増加傾向にある。



出典：(財)自転車産業振興協会 国内販売動向調査
 ※2014 (H26) 年は1-5月のデータがないため除外

図8 全国における1店舗あたり新車販売台数の推移

4) シェアサイクルの導入状況

・愛知県内のシェアサイクルは、名古屋市、岡崎市、安城市、田原市で。

表3 県内のシェアサイクル導入状況

導入自治体	名称	サイクルポート
名古屋市	でらチャリ	市内5箇所
	カリテコバイク	市内14箇所
岡崎市	HELLO CYCLING	市内13箇所

※2019年●月現在

5) 生活道路への通過交通抑制や無電柱化と合わせた自転車活用

- ・歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設定等、ハードとソフト両面から交通安全対策が実施されている。
- ・他県では、無電柱化と合わせた自転車通行空間の確保の取組も行われている。

課題

- ・自転車通行空間の整備等にあたっては、立地適正化計画やまちづくりの計画との整合を図る必要がある。
- ・自転車は高齢者の移動手段の一つとして活用が期待される。
- ・スポーツサイクルや電動アシスト自転車などの普及により、自転車が活用できる範囲が広がるため、その対応が必要。
- ・安全で快適な自転車通行空間の確保を図るため、生活道路における対策や、無電柱化と連携した取組についても検討が必要。

**課題のまとめ 都市環境**

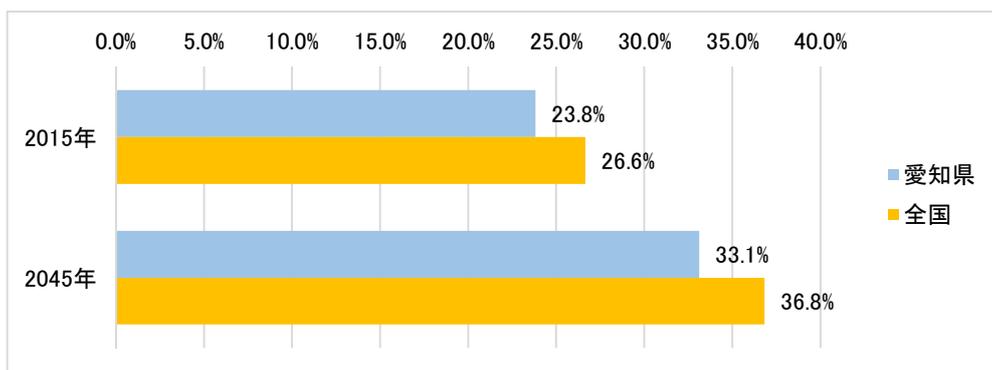
- 渋滞対策、二酸化炭素排出量の低減など、快適で環境にやさしい都市環境の形成に向け、自転車の活用推進は重要な施策である。
- 現状では自転車通行空間の整備が進んでいないことから、県内の市町村と共同し、
 - ・自転車活用推進計画等の策定の推進
 - ・自転車ネットワーク計画の作成にむけた取り組み
 - ・自転車通行空間の整備などの取り組みが必要である。

3.2 自転車利用と健康

(1) 愛知県の高齢等の状況

1) 高齢化の状況

・愛知県の高齢化率（65歳以上人口比率）は2015年23.8%であり、全国平均と比較して低いものの、2045年には高齢化比率が33.1%に達すると推計されている。



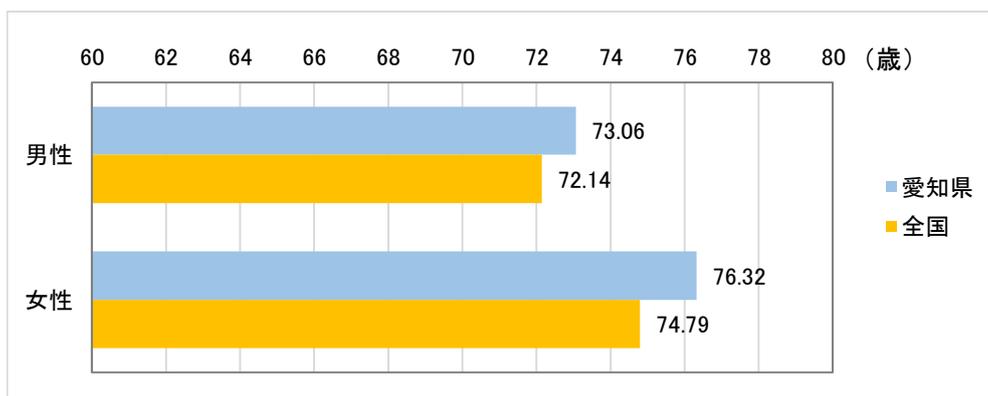
高齢化率は全国で3番目に低い（1位は沖縄県、2位は東京都）

出典：国勢調査（2015年）、国立社会保障・人口問題研究所（2045年）

図9 愛知県及び全国の高齢化率の現状、将来推計

2) 健康寿命

・愛知県の健康寿命は、男女ともに全国を上回っている。



出典：2018年厚生労働省発表

図10 愛知県と全国の2016年の健康寿命比較

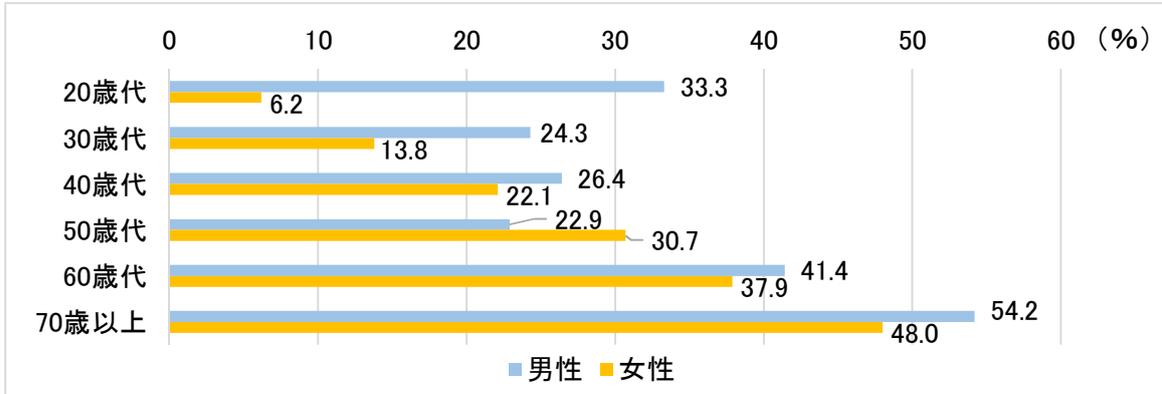
課題

・健康寿命については、健康日本21あいち新計画の目標（男性75年以上、女性80年以上）の達成に向けて、今後、更なる健康寿命の延伸に向けた取組が必要である。

(2) 運動習慣と運動強度

1) 運動習慣者の現状

・50歳代以下の働く世代の運動習慣者の割合は、60歳代以上と比較して低くなっている。



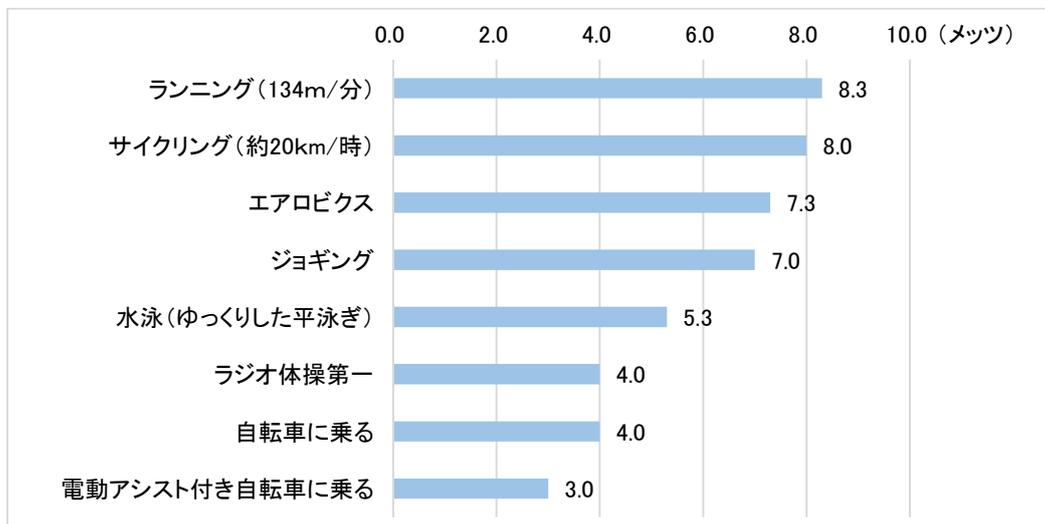
出典：愛知県生活習慣関連調査（2016年度）

図11 年代別運動習慣者の割合

※ 運動習慣者：1回30分以上、週2回以上の運動を1年以上実施している者

2) 運動種類別の運動強度

・自転車は利用方法により運動強度が異なり、通勤など通常の自転車利用ではラジオ体操と同程度であるが、サイクリングであればランニングと同程度の運動強度となる。



出典：健康づくりのための身体活動基準2013

図12 運動種類別の運動強度（メッツ※）

※ メッツとは、運動強度の単位で、安静時（横になったり座って楽にしている状態）を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したものの。

課題

- ・働く世代の運動習慣者の割合が低いため、若い世代から、日常生活の中で身体活動を増やすよう引き続き啓発していくことが必要である。



課題のまとめ 健康

- 県民の健康寿命の延伸のため、
 - ・自転車利用の促進等により、若い世代からの運動の習慣化などの取り組みが必要となっている。

<参考>いきいきあいちスポーツプラン

- ・県では、成人の週1回以上のスポーツ実施率を65%（障害のある人は40%）、成人のスポーツ未実施者の数がゼロに近づくことを目標に掲げ、生涯スポーツ社会の実現を目指す。
- ・スポーツ実施率の低い20-40歳代の働き盛りの世代がスポーツに親しむことができるよう、職場で「スポーツのためのノー残業デー」を設定したり、月に1回程度、スポーツ・レクリエーション活動に取り組むことを啓発するなど、スポーツに親しむきっかけづくりに努める。
- ・健康維持のため、通勤時に“一駅分”歩くなど、運動の習慣化につながるような取組を推進する。

コラム：タンデム自転車

- タンデム自転車は複数のサドルとペダルが縦に並んだ自転車で、複数人で乗ることができるため、視覚障害者など様々な人がサイクリングを楽しむことができます。
- 愛知県では2015年4月より一般道路でのタンデム自転車の走行が認められています。
- タンデム自転車を走行する際の注意事項
 - ・歩道は走れません
 - ・ヘルメットを着用するなど安全対策をしましょう
 - ・自転車の特性に慣れるため、練習をしましょう

愛知県内の一般道路で運転者以外の人を乗せてタンデム自転車の走行ができるようになりました。

- **愛知県で走れるタンデム自転車とは**
運転者以外の者の用に供する乗車装置を一つ有する二輪の自転車



※ 同乗者は6歳以上に限ります。

- **タンデム自転車を走行する際の注意事項**

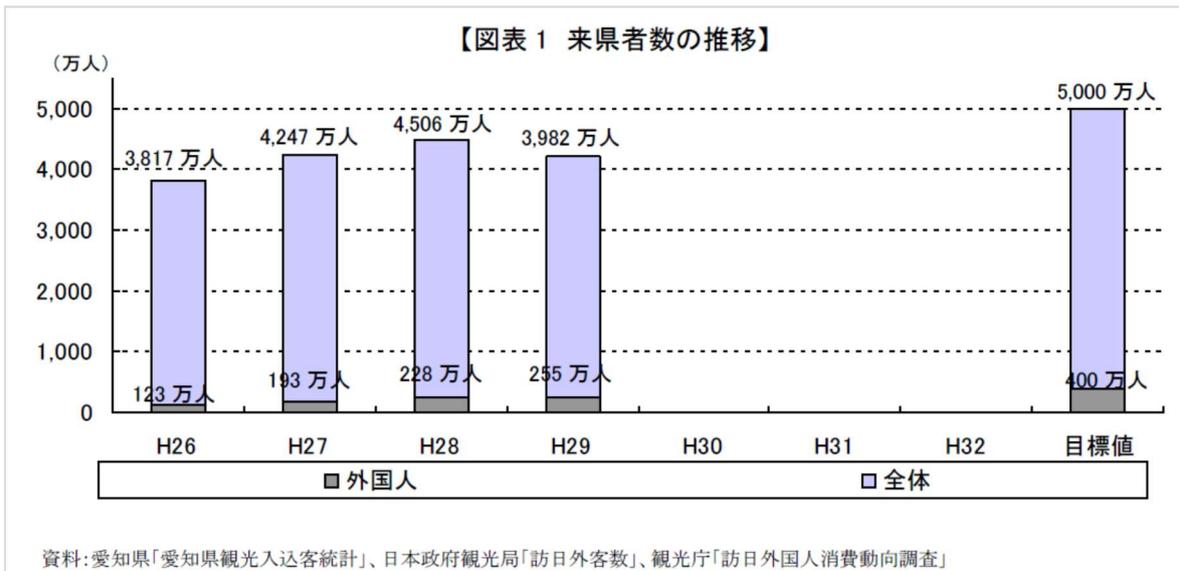
- ・歩道は走れません。
タンデム自転車は、歩道上、道路交差点で定める普通自転車に該当しませんので、普通自転車歩道走行時の規制があります。歩道は走れません。
- ・ヘルメットを着用するなど安全対策をしましょう。
タンデム自転車は、普通の自転車に比べ速度が出しやすいため、ヘルメットを着用するなど、安全対策をしっかりと行ってください。
- ・自転車の特性に慣れるため、練習をしましょう。
タンデム自転車は、前輪と後輪の間の距離が長く、普通の自転車に比べ小回りがかかりにくいとされています。道外の場合は練習するようお願いします。
～愛知県警察～

3.3 自転車利用と観光

(1) 愛知県の観光の現状

1) 観光客数の推移、目標

- ・県外から愛知県に訪れる観光客数は近年増加傾向であり、外国人の増加率が高くなっている。
- ・あいち観光戦略では、県外からの来訪者の数値目標として、全体で5,000万人、うち外国人で400万人としている。



出典：平成30年度版 あいち観光戦略に基づく観光振興施策の実施状況

図13 愛知県への県外（外国人含む）からの年間来訪者数の推移と目標値

2) 愛知県の観光に関する将来像、取組み方針

- ・県の総合計画である「あいちビジョン2020」では、世界から人を惹きつける魅力ある大都市圏に向けて、文化・スポーツ・魅力発信の分野の主な政策の方向性として、地域魅力の磨き上げ・観光客の誘致を掲げている。
- ・あいち観光戦略では、目指す姿である「発見、感動、伝えたい観光県—あいち」を達成するための戦略の1つとして「観光交流拠点県としての機能強化」を掲げており、道の駅を活用した観光振興、交通拠点発の二次交通及び観光周遊コースの充実、観光力につながる道路整備などをプロジェクトとして位置づけている。

課題

- ・今後の更なる観光客の誘致に向けて、県内を広域に周遊させるための施策等と合わせて、鉄道駅や道の駅からの二次交通の1つとして自転車の活用・推進を図っていくとともに、自転車による周遊コースの整備・充実に向けた検討を行っていく必要がある。
- ・外国人観光客など誰にでも分かりやすい案内やルール周知を行う必要がある。

(2) 自転車のスポーツ利用やサイクリング利用の現状

1) 広域のサイクリングロード等整備状況

- ・愛知県ではこれまで県内の3箇所（渥美、豊田安城、知多半島）で大規模自転車道を整備しているが、現段階で未整備の箇所もある。
- ・木曽川では河川敷にサイクリングロードが整備されている。



図14 県内の広域のサイクリングロードの整備状況

2) モデルルートとナショナルサイクルルート

○モデルルート

官民の関係者で構成される協議会において、複数の市町村に跨る広域的なサイクリングルートを設定し、走行環境や受入環境の整備、情報発信を行う。

愛知県内では、太平洋岸自転車道のみが設定済み。

○ナショナルサイクルルート

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国が指定。

3) 太平洋岸自転車道

- ・千葉県銚子市を起点として、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各県の太平洋沿岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長約1,400kmの自転車道構想。
- ・2020年東京オリンピック・パラリンピックまでの環境整備を目指し、モデルルートとして協議会を組織して看板や路面表示等の案内の充実、HPなどの情報発信の強化、魅力施設や受け入れ環境の充実に取り組んでいる。



図15 太平洋岸自転車道ルート（2019年3月時点）



太平洋岸自転車道（田原市、豊橋市）



サイクルラックの設置（道の駅とよはし）



統一ロゴマーク

4) サイクルトレイン

- ・県内では、豊橋鉄道渥美線においてサイクルトレインを実施しており、渥美半島のサイクリングなどに利用されている。



実施日	<p>土・休日：始発～終電までの全列車 平日：時刻表発車時刻10時00分発～14時59分発までの全列車 <除外日> ・豊橋祇園祭打ち上げ花火の日（7月中旬土曜） ・豊橋まつり（10月第3土曜、日曜） ※上記除外日の他にも、行催事等により車内が混雑する場合は、安全上の理由からご利用をお断りする場合がございます。あらかじめご了承ください</p>
利用料金	運賃以外に、自転車持ち込み料金100円/台が必要です。
持込制限	1列車につき10台まで

出典：豊橋鉄道渥美線 HP

図16 豊橋鉄道渥美線サイクルトレインの概要

課題

- ・自転車による広域的な周遊が楽しめる環境整備に向けて、サイクルトレインなどの公共交通との連携やサイクルラック等による受入環境整備などの先進的な取組事例の情報共有を図り、官民連携により取り組む必要がある。
- ・広域的なサイクリングルート形成を目指し、関係者と連携した検討が必要である。

(3) 自転車観光の現状

1) サイクリング・ポタリングルート

- ・県内のいくつかの市町村では観光用のサイクルルートを設定し、マップを配布しているが、レンタサイクルや観光地などと連携した取組は限られている。



図 17 サイクリング・ポタリングマップの事例

2) レンタサイクル

- ・県内では 16 市区町村でレンタサイクルが稼動しており、近年普及が進んでいる。

表 4 愛知県内におけるレンタサイクルの導入状況

	設置市町村	箇所数	稼働能力(台)
H23 年度	6	17	179
H25 年度	8	26	174
H27 年度	16	35	330
H29 年度	16	31	308

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府）

課題

- ・レンタサイクルの充実や、地区内の観光用ルート設定の促進などにより、自転車観光の充実に向けた取り組みを行う必要がある。

(4) 自転車関連競技・イベントの開催

1) 自転車関連競技・イベントの開催状況

・愛知県では、年間を通じて多くの自転車に関するイベント、競技が開催されており、アイアンマン 70.3 をはじめとしたトライアスロンの大会も開かれている。

表5 2018年度の自転車関連競技・イベントのスケジュール

自転車関連競技		
大会名	開催月	開催地
リトルワールドサイクルミーティング<30年度 第1戦~最終戦>	4~3月	犬山リトルワールド
愛知県高等学校総合体育大会<予選 ロード競技>	5月	
30年度 愛知県高等学校新人大大会<ロード競技>	11月	名古屋競輪場
愛知県自転車競技選手権大会<第71回 トラック競技>	4月	
第16回 エンジョイバイク IN 名古屋	4月	
第66回 東海高等学校総合体育大会<自転車競技大会>	6月	
第73回 国民体育大会<愛知県代表選手選考会>	7月	
第60回 名古屋市民スポーツ祭<自転車競技大会>	9月	
豊橋市民スポーツ祭 2018 兼 平成30年度 豊橋自転車競技大会	8月	豊橋競輪場
第15回豊橋万場クリテリウムロードレース大会	9月	豊橋 万場調整池
第23回犬山クリテリウムロードレース大会	6月	村田機械(株) 犬山工場特設コース
第6回モリコロパーク★サイクルフェスティバル	10月	長久手市

出典: 愛知県自転車競技連盟(2018年度の年間スケジュール)

ツール・ド・あいち2018	
種目	開催日、コース、距離
ロングライド	4月15日/知多半島(ロング・ノーマル)、5月20日/琵琶湖・若狭(スーパーロング・ロング・ノーマル) 6月24日/渥美半島(ロング・ノーマル)
ヒルクライム	7月8日/神坂峠(ノーマル)、7月22日/おんたけ(ノーマル)
ライム	8月18日/乗鞍エコーライン(ノーマル・ショート)、8月19日/乗鞍スカイライン(ノーマル・ショート)
グランフوند	6月10日/三重さるびの(ロング・ノーマル・ショート)、9月23日/愛知 雨沢・戸越(ロング・ノーマル・ショート) 10月7日/岐阜 屏風山(ロング・ノーマル・ショート)
スペシャル	5月6日/恵那山(一周・保古の湖・椋の湖) 10月28日/浜名湖(秋葉山グランフوند・オレンジロング・ゆったりノーマル)

出典: 愛知県サイクリング協会(2018年度の年間スケジュール)

2) 第20回アジア競技大会(2026/愛知・名古屋)

・2026年に愛知・名古屋で第20回アジア競技大会(2026/愛知・名古屋)が開催され、トラックレースやロードレース、マウンテンバイク、BMXレースなどの自転車競技が実施される予定である。



課題

- ・愛知県内で様々なサイクルイベントが開催されており、各地域において今後もイベントを拡充していく。
- ・第20回アジア競技大会(2026/愛知・名古屋)の開催を見据え、サイクルスポーツの普及・振興を図る必要がある。



課題のまとめ 観光

- 自転車による広域的な周遊を楽しめる環境に向けて、
 - ・広域的なサイクリングルートの設定と整備の促進
 - ・サイクリングルートに関し、ホームページなどによる情報発信の強化、魅力施設や受け入れ環境の充実
 - ・サイクルトレインなど、普及促進に向けた検討などの取組が必要である。

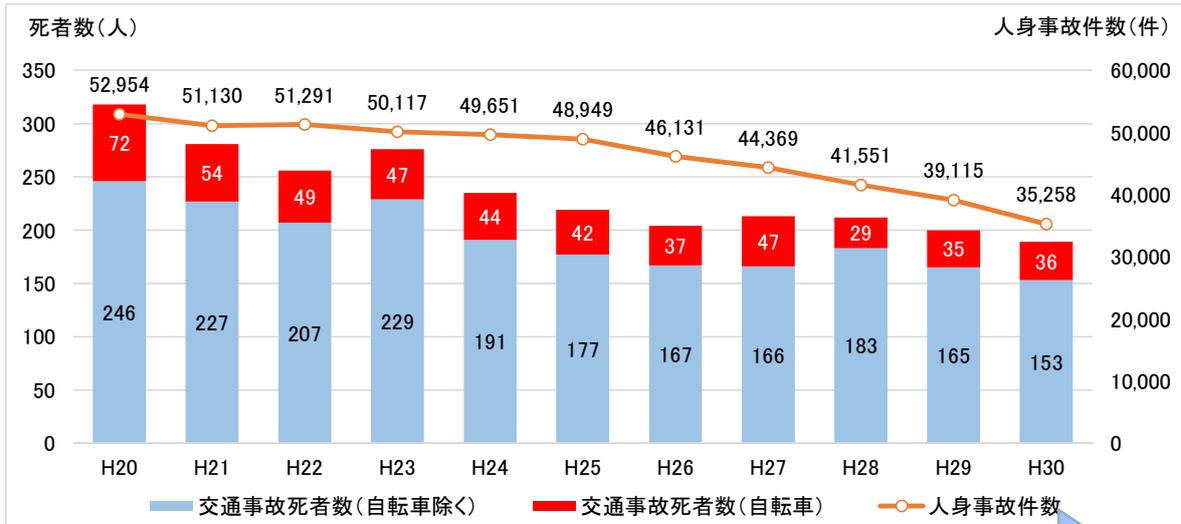
- 2026年の第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）の開催を見据え、サイクルスポーツの普及・振興を図る必要がある。

3.4 自転車利用と安全

(1) 交通事故の発生状況

1) 交通事故件数の推移

- ・愛知県の交通事故死者数は近年減少傾向にあるものの、2018(H30)年において 189 人となっており、全国の都道府県では 16 年連続ワースト 1 位となっている。
- ・交通事故における自転車死者数も減少を続けているが、2018(H30)年においても 36 人の死者が発生している。



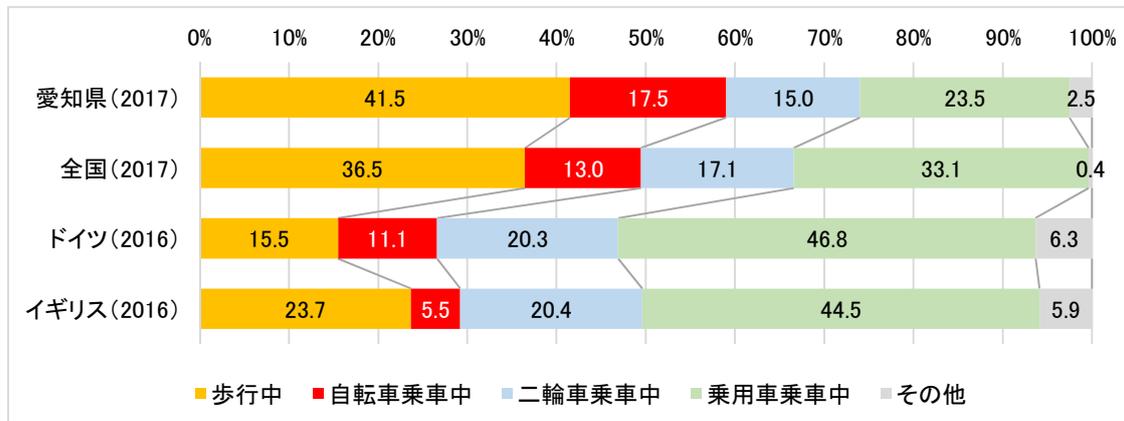
愛知県の交通事故死者数は 2003 (H15) 年以降 16 年連続で全国ワースト 1

出典：愛知県の交通事故発生状況（2008(H20)年～2018(H30)年）

図 18 愛知県の交通事故の発生状況、全国での順位の推移

2) 交通事故の国際比較

- ・愛知県では交通事故死者のうち、自転車乗車中や歩行中の比率が全国と比較して高い。
- ・また、自転車利用が盛んなドイツなどの諸外国と比較しても高い値となっている。

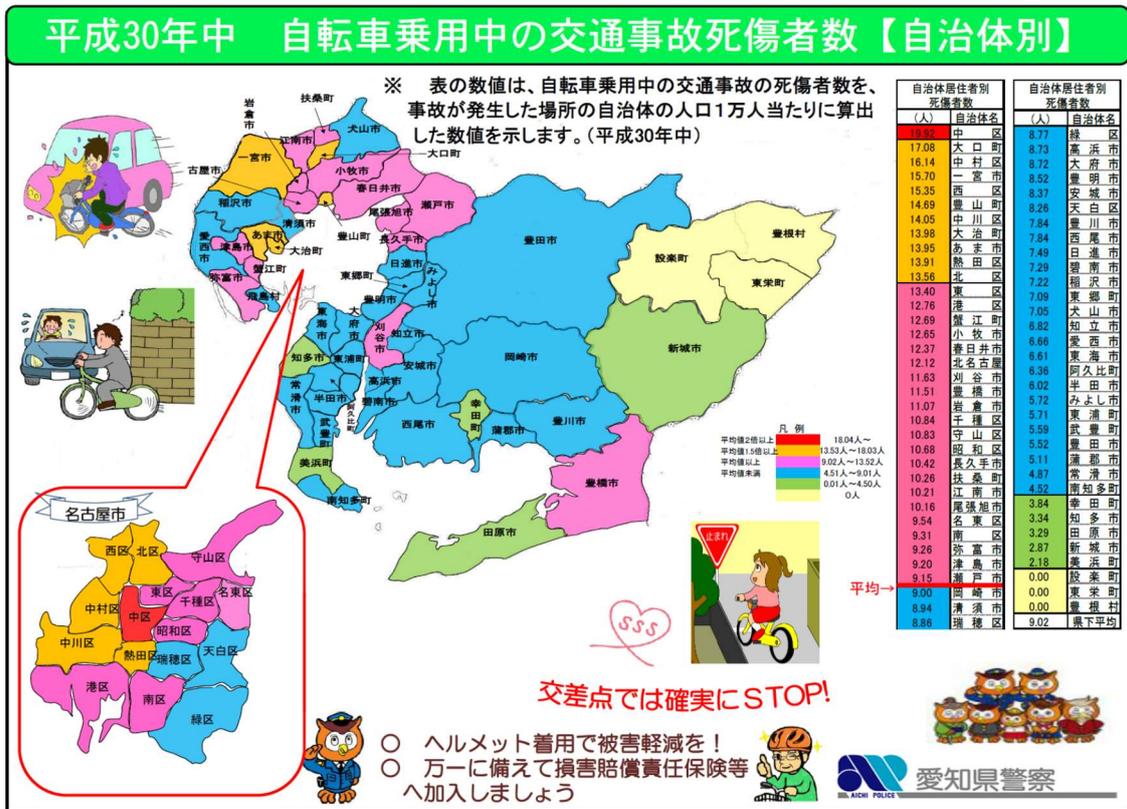


出典：愛知県の交通事故発生状況（2017 年中）

図 19 状態別 30 日以内死者数の国際比較（単位：パーセント）

3) 市町村別交通事故発生状況

・市町村別の自転車乗用中の交通事故死傷者数では、名古屋市や名古屋市の周辺部、豊橋市などの平野部で多くなっており、地域毎の差が大きくなっている。



出典：愛知県警資料

図 20 自転車利用者発生件数マップ

課 題

- ・愛知県の交通事故の発生件数、死者数は近年減少傾向にあるものの、全国ワースト1位となっており、自転車関連事故も減少傾向にあるが、依然として36人の死者（2018(H30)年中）が発生していることから、交通安全対策が急務である。
- ・愛知県では、自転車関連事故死者の比率が、全国と比較して高く、諸外国と比較しても高い値となっており、自転車が安全に安心して走行できる環境が必要である。

(2) 自転車の交通安全

1) 交通事故の発生箇所

・愛知県の道路形状別の交通事故の発生状況では、交差点内と交差点付近で合計 50.5% となっており、交通事故の約半数が交差点周辺で発生している。



出典：愛知県の交通事故発生状況（2018年中）

図 21 道路形状別の交通事故の発生比率

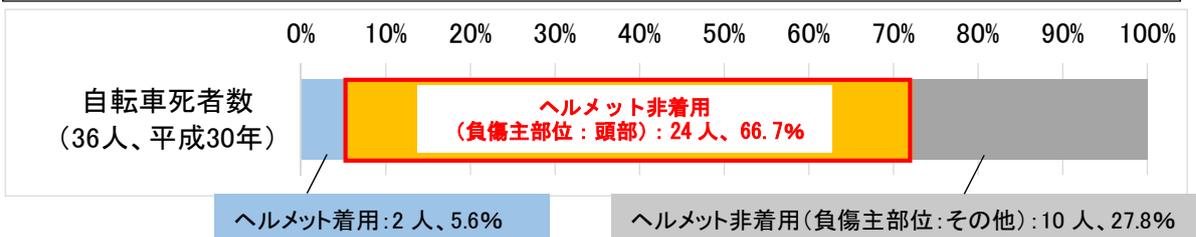
～交差点における車道の左側走行～

- 交差点付近における自動車ドライバーからの見え方は、歩道より車道側が見えやすく、右側走行より左側走行が見えやすい。
- 自転車利用の原則である、車道の左側走行は交差点での視野の観点では最も有利に働く。

出典：群馬県自転車活用推進計画

2) ヘルメットの着用

・愛知県では自転車乗車中の死者のうち、ヘルメット非着用は 34 人 (94.4%)、うち負傷主部位が頭部であるのは 24 人である。



出典：愛知県の交通事故発生状況（2018年中）

図 22 自転車死者数のヘルメット着用有無、負傷主部位

課題

- ・交差点周辺を中心に交通安全に向けた取り組みが重要である。
- ・自転車利用者へのヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を図ることが必要である。

(3) 自転車関連の指導件数、検挙件

- ・全国での自転車に関する指導警告票交付件数は、ここ数年減少傾向にある。
- ・理由別では無灯火が最も理由が多いが、次いで歩道通行者に危険を及ぼす違反が多く、増加傾向にある。

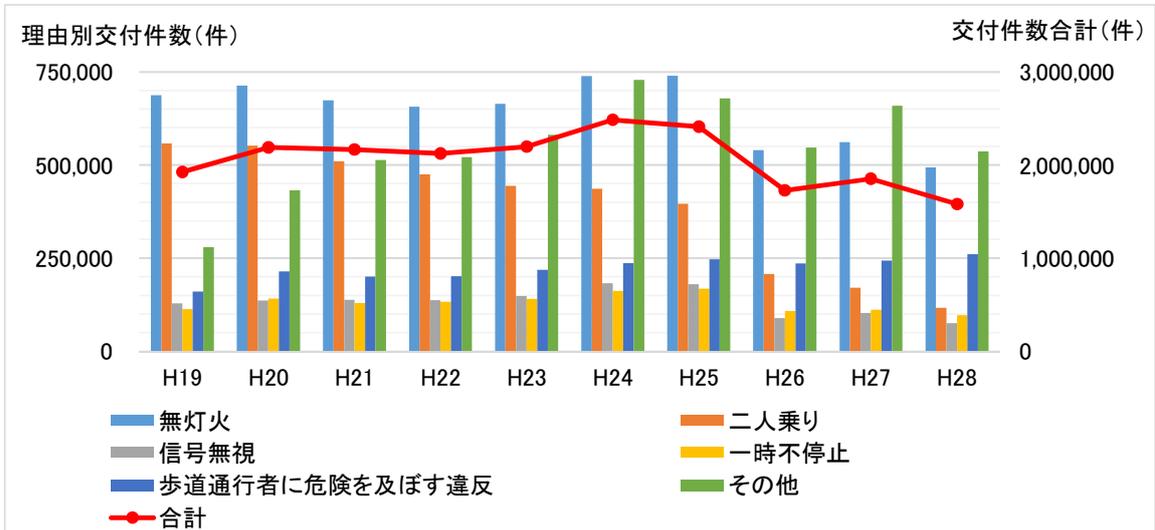
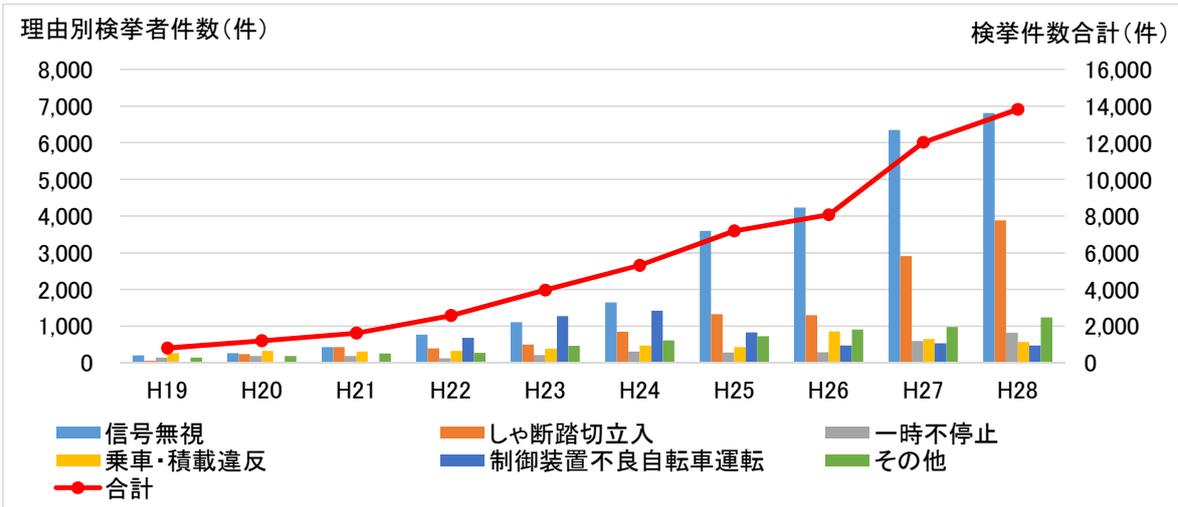


図 23 自転車関連の指導警告票交付件数

- ・全国での自転車関連の検挙件数は、ここ 10 年で大幅に増加しており、厳罰化の傾向がある。
- ・理由別では、信号無視やしゃ断踏切立入が多い。



出典：警察庁資料

図 24 自転車関連の検挙件数

課題

- ・自転車利用者の違反が多く発生しているため、利用ルール・マナーの啓発活動の推進が必要である。
- ・また、歩道通行者に危険を及ぼす違反も多く発生しており、啓発だけではなく自転車通行空間の整備による分離も必要である。

(4) 自転車と自動車・歩行者の事故

1) 自転車と自動車等との事故

・県内における自転車事故では、自転車が第一当事者となる割合が19.8%、第二当事者でも過失がある場合は多いものの、自転車側に過失がないケースも多くある。

表6 愛知県内自転車事故件数

	件数	割合
自転車第一当事者	1,530	19.8%
自転車第二当事者	6,185	80.2%
自転車事故総件数	7,715	

出典：ITARDA（2018）

2) 自転車と歩行者の事故

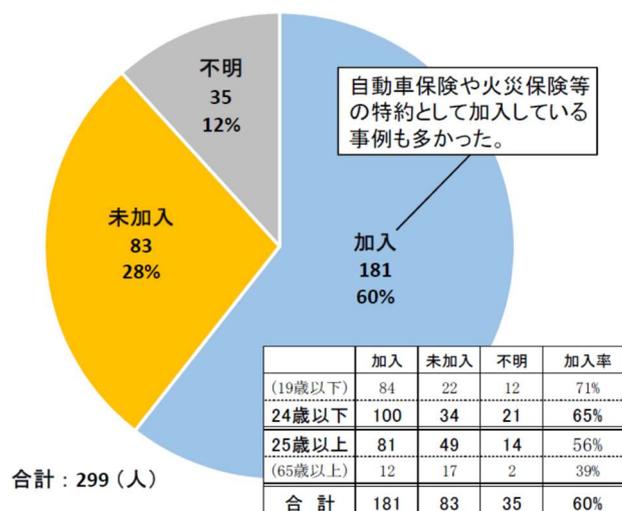
・自転車と歩行者の事故では、相手を死亡させる事故も発生しており、自転車側の賠償額が高額になるケースもある。自転車対歩行者の事故における損害賠償責任保険等への加入状況は、未加入であった事例も多い。

表7 県内高額損害賠償事例

発生年	事故の概要	賠償額 (示談解決)
2012年	自転車で男子生徒が歩道を走行中、歩行中の成人女性と正面衝突、相手方は頭部を損傷し、その後死亡。傘差しによる前方不注意が原因。	約2,080万円
2013年	男子児童が自転車走行中、成人女性の自転車に衝突、相手を負傷させる。一旦停止を無視し進入したことが事故の原因。	約1,870万円
2015年	女子児童が自転車で走行中、信号がない交差点で二輪走行中の成人男性と衝突、相手方は重傷を負った。	約1,620万円
2017年	男子生徒が自転車で走行中、犬の散歩をしていた成人女性と接触。女性は転倒し頭部を強打。	約7,170万円

出典：名古屋市HP

<自転車運転者の損害賠償責任保険等加入状況>



(注) 自転車対歩行者による事故(自転車第一当事者)のうち歩行者が死亡又は重傷を負った事故について、自転車運転者の年齢層及び損害賠償責任保険等の加入状況を調査したものである。

図25 自転車関連の検挙件数

出典：警察庁資料（2017）

課題

- ・自転車に過失がない事故も多く発生していることから、自転車の安全教育に加え、自動車側への安全走行の啓発等も必要である。
- ・一方、自転車と歩行者の事故では、自転車側の責任が大きく問われており、自転車利用者の利用ルール・マナーの啓発や、損害賠償保険等の加入促進に向けた取組を検討する必要がある。

コラム：自転車安全整備制度（TS マーク）

TS マークは、自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付されるもので、このTS マークには、1年間有効の傷害保険と賠償責任保険が付いています。きちんと点検・整備を受けることで、整備不良による事故を未然に防ぐことになります。

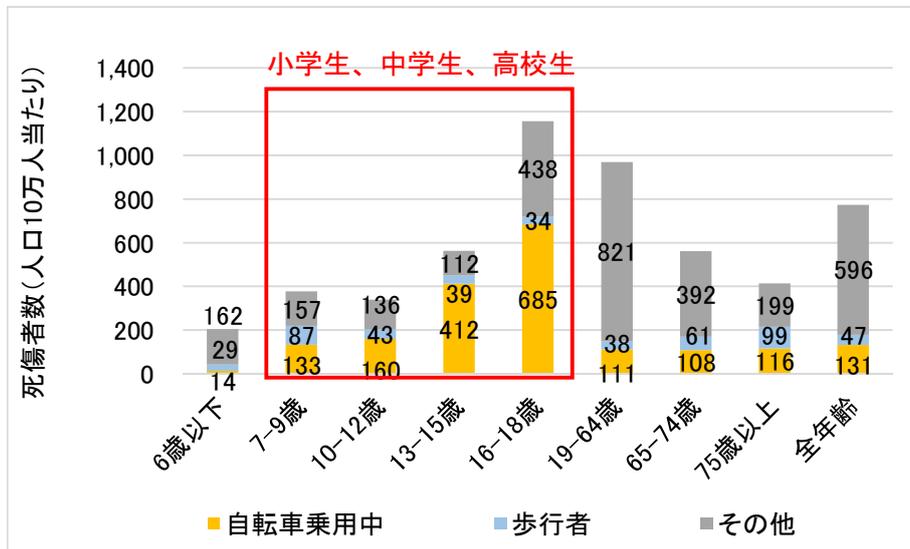
TS マーク種類	青色 TS マーク	赤色 TS マーク
マーク		
傷害補償	○入院 15 日以上(一律) 1 万円 ○死亡・重度後遺障害/ 1~4 級(一律) 30 万円	○入院 15 日以上(一律) 10 万円 ○死亡・重度後遺障害/ 1~4 級(一律) 100 万円
賠償責任補償	○死亡・重度後遺障害/1~7 級 限度額 1,000 万円	○死亡・重度後遺障害/1~7 級 限度額 1 億円
被害者見舞金		○入院 15 日以上(一律) 10 万円

出典：愛知県 HP・愛知県警 HP

(5) 小学生、中学生、高校生の自転車事故

1) 年齢層別死傷者数

- ・愛知県内では小学生、中学生、高校生の自転車乗車中の事故が多く発生している。
- ・中学生では73%、高校生では59%が自転車利用時の事故によるものである。



出典：ITARDA

図26 愛知県 人口10万人あたり年齢層別・状態別死傷者数 (2014年)

2) 中学生、高校生の自転車事故

- ・愛知県内の中学生、高校生における通学時の自転車事故件数は全国の都道府県の中でも多く、合わせて1日あたり約4件の事故が発生している状況である。

表8 通学時の事故件数

●中学生の通学事故件数 (2017年)

順位	都道府県	事故件数	1日当たり平均事故発生件数
1	埼玉	149	0.75
2	群馬	145	0.73
3	兵庫	140	0.7
4	愛知	131	0.66
5	静岡	122	0.61

●高校生の通学事故件数 (2017年)

順位	都道府県	事故件数	1日当たり平均事故発生件数
1	静岡	812	4.06
2	愛知	710	3.55
3	埼玉	696	3.48
4	大阪	544	2.72
5	兵庫	525	2.63

出典：自転車の安全利用促進委員会

課題

- ・愛知県内では小学生、中学生や高校生における自転車事故件数が多く発生しているため、自転車が安全に通行できる空間の整備や発達段階に応じた交通安全教育を推進する必要がある。

(6) 災害時における活用

- ・国の国土強靱化基本計画において、災害時の自転車活用が位置づけられた。

国土強靱化基本計画（平成30年12月14日）抜粋

- ・避難に自動車を用いることができる者についてあらかじめ合意形成を図るとともに、それ以外の者は、夜間停電を考慮しつつ徒歩や自転車で避難することを前提に、避難経路・避難方法を検討し、実行できる環境を整える。
- ・道路の通行可否情報を効率的に収集するため、交通監視カメラや道路管理用カメラ等の活用に加え、自転車の活用したパトロール等を検討し、配備・訓練する。

課題

- ・地域の安全・安心を向上させるため、災害時における自転車の活用推進を検討する必要がある。

課題のまとめ 交全

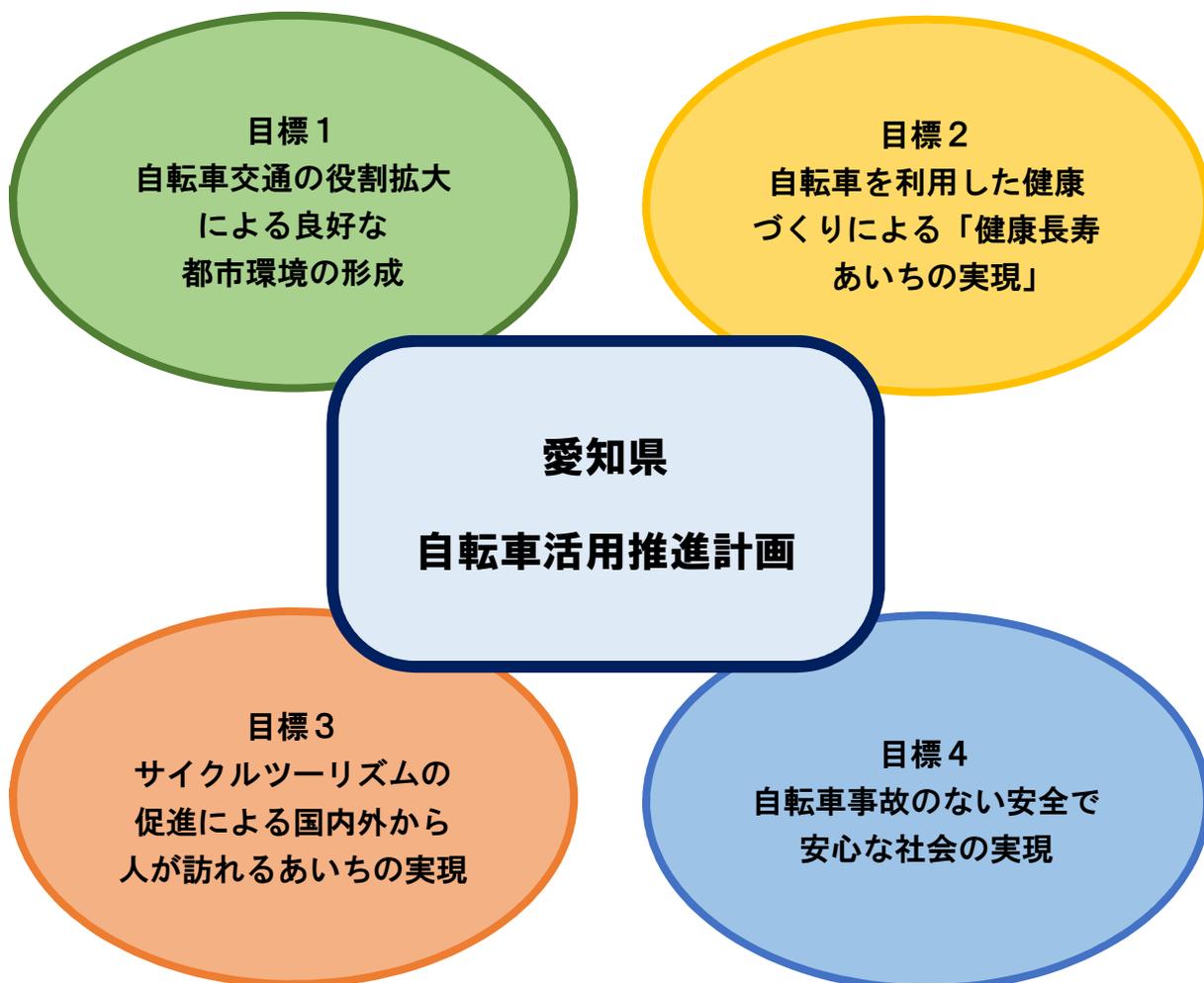
- 愛知県では交通死亡者数が16年連続で全国ワースト1となっており、自転車乗車中の死者も多く発生しており、対策が急務となっている。
- 自転車の活用を促進するためには、交通事故の加害者や被害者にならないことが重要であり、そのため、
 - ・県民の交通ルール遵守の徹底
 - ・ヘルメット等安全な通行に向けた啓発活動
 - ・賠償責任保険の加入促進に向けた広報啓発
 - ・自転車通行空間の整備
 - ・小学生、中学生、高校生など発達段階に応じた交通安全教育などの取り組みが必要である。

第4章 計画目標と施策

4.1 基本理念と計画目標

元気と暮らしやすさを育む 安全で快適な自転車利用の推進

これまでの背景から、愛知県では「元気と暮らしやすさを育む安全で快適な自転車利用の推進」を基本理念とする。この基本理念に基づき、前章で設定した現状と課題を踏まえ、4つの課題に対応した計画目標を以下に設定する。



4.2 計画目標と施策

4つの計画目標を踏まえた16の施策を定め、その施策実現のため、各施策の下に計画期間中に講ずる54の具体的な措置を定める。

課 題	計画目標と施策	
課題1 都市環境	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	
	施策1	自転車通行空間の計画的な整備の促進
	施策2	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
	施策4	シェアサイクル等の普及促進
	施策5	地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
	施策6	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
課題2 健康	目標2 自転車を利用した健康づくりによる「健康長寿社会あいちの実現」	
	施策7	サイクルスポーツ振興の推進
	施策8	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9	自転車通勤の促進
課題3 観光	目標3 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10	国際的なサイクリング大会等の推進
	施策11	世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境の創出
課題4 安全	目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	
	施策12	自転車の点検整備の促進等
	施策13	自転車の安全利用の促進
	施策14	学校における交通安全教育の推進
	施策15	[再掲]自転車通行空間の計画的な整備の促進
	施策16	災害時における自転車活用の推進

4.3 実施施策・措置

4つの計画目標を踏まえ、愛知県において今後取り組むべき16の施策を定め、これらの施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき、54の具体的な措置について、以下の通り定める。

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

施策1 自転車通行空間の計画的な整備の促進

県内市町村における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を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。

<措置>

①	県内市町村に対し、本計画の周知や必要な調整、定期的な説明会等を実施し、市町村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を積極的に技術支援することで、連続的な自転車通行空間の形成に取り組む。※ (実績値：5市町村→目標値：21市町村／2022年)
②	県内市町村の自転車ネットワーク計画において定められた路線を中心に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を推進。※
③	各市町村の自転車ネットワーク路線やサイクリングコース等を連結させ、広域的な自転車ネットワークを形成するために、横断的な機関における計画検討を実施する。 (目標：広域的な自転車ネットワーク計画の作成／2022年)
④	自転車専用通行帯について、愛知県の「道路構造の技術的基準を定める条例」への位置づけを行い、整備を促進する。
⑤	様々な利用者の意見や、他地域、他国の先進事例の調査分析により、路肩や交差点等の自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討する。
⑥	自転車交通を含め、全ての交通に対して安全と円滑を図るために、信号機、道路標識道路標示を適切に運用、見直しを行う。
⑦	自転車利用者の利便性向上を図るための自転車マップの作成について、優良事例を紹介するなどにより県内市町村に作成を促すとともに、マップを集約し情報発信を行う。

※自転車ネットワークの形成や自転車通行空間の整備にあたっては、歩行者の優先を原則とし、自転車通学の安全性向上を重視するとともに、自転車通勤や主要渋滞箇所など、需要を踏まえた検討を行うものとする。

施策2 環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進

環境負荷の小さな交通手段である自転車の利用を促す広報啓発を実施する。

<措置>

①	クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるライフスタイル「エコモビリティライフ（エコモビ）」を推進する運動の一環として、自転車の利用促進に関する広報啓発を行う。
---	--

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

自転車通行空間上の違法駐車取り締まりの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。

<措置>

①	自転車通行空間の整備等に際し、必要に応じて荷さばきルールの策定促進・荷さばき場や路外駐車場の整備等の取組を検討する。
②	自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止規制の実施を検討する。
③	悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。
④	駐車監視員を活用した、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を適切に推進。

施策4 シェアサイクル等の普及促進

シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクル等の普及を促進する。

<措置>

①	シェアサイクルの普及に取り組む市町村や交通事業者を支援するため、必要に応じて助言等を行う。
②	サイクルポート設置の促進を図るため、路上等の公共用地へのサイクルポートの設置について、必要に応じて検討・調整を行う。
③	公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルの安全性及び快適性を向上するために、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。
④	自転車駐車等に関する実態調査を実施し、シェアサイクルの実態を把握するとともに、調査結果を公表する。
⑤	定例的に開催している事業者との意見交換の場等において、サイクルトレインやサイクルバス等の導入について働きかけを行う。

施策5 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進

県内市町村との連携により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を促進する。

<措置>

①	自転車駐車等に関する実態調査を実施し、駅周辺の駐輪場の設置状況や放置自転車の実態を把握するとともに、調査結果を公表する。
②	県内市町村の自転車活用推進計画の策定に際しては、駐輪場の質を含めた地域の駐輪ニーズを把握し、必要に応じて整備等を検討するよう促す。

施策6 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

歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における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についての総合的な取組を実施する。

<措置>

①	県内市町村の推進計画に自転車通行空間の整備や駐輪場の整備等を位置づけるに当たっては、都市計画や立地適正化計画など、まちづくり計画との整合を図るよう促す。
②	歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、自動車の速度抑制や通過交通の流入抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施する。
③	無電柱化の推進を図り、無電柱化の実施路線においては、道路空間を活用した自転車通行空間の確保を検討する。

計画目標2 自転車を利用した健康づくりによる「健康長寿社会あいちの実現」

施策7 サイクルスポーツ振興の推進

公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。

<措置>

- | | |
|---|---|
| ① | サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、関係者に協力を要請することにより、公園内におけるサイクリングロード等の活用や、公道等の一時的な交通規制による練習環境の創出等を促進する。 |
|---|---|

施策8 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進することにより、運動習慣者の増加を図り、県民の健康寿命の延伸につなげる。

<措置>

- | | |
|---|---|
| ① | 運動習慣者の割合の増加を達成するため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進。 |
| ② | サイクルツーリズムを推進する地方自治体・企業等に対し、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入を働きかけるとともに、広報活動の実施を検討する。 |

施策9 自転車通勤の促進

広報啓発により、自転車通勤等を促進する。

<措置>

- | | |
|---|---|
| ① | クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるライフスタイル「エコモビリティライフ（エコモビ）」を推進する運動の一環として、自転車利用促進のための広報啓発を行う。 |
|---|---|

計画目標3 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10 国際的なサイクリング大会等の推進

関係者が連携して、2026年に開催する第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）において、自転車競技を実施し、サイクルスポーツの普及・振興を図る。

<措置>

①	2026年に開催する第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）において、自転車競技を実施する。
---	--

施策11 世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境の創出

官民が連携した走行環境の整備や、サイクリストの受入環境の整備等により、世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。

<措置>

①	先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、サイクリストの受入環境整備、魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、広く利用されるサイクリングロードの整備を図る。
②	太平洋岸自転車道について、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年までに、路線全体を繋ぐ整備を行うとともに、他のモデルルートに先行した取り組みを実施し、世界に誇るサイクリング環境の創出を図ることにより、ナショナルサイクルルートへの指定とサイクリストの受け入れ拡大を目指す。 （目標：太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定）
③	大規模自転車道を始めとした広域的なサイクリングロードの整備を推進し、併せてサイクリングロードの安全性や走行環境を向上させるために、様々な機関との協議を促進する。
④	モデルルート等へサイクリストを誘致するため、必要に応じ鉄道事業者やバス事業者、船舶事業者への要請を行う。
⑤	関係者に対して協力を要請することにより、道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅や空港におけるサイクリストの受入サービスの充実を図る。また、訪日外国人を考慮した分かりやすい案内、ルール周知等の受入環境整備についても検討する。
⑥	観光利用の周遊が促進されるよう、関係者に協力を要請することにより、地域固有の文化、自然その他の特性を活かしたサイクリングルートの実現を図る。

計画目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策12 自転車の点検整備の促進等

安全で安心な自転車利用環境の実現に向け、自転車の点検整備の広報啓発等を推進する。

<措置>

①	交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進する。
②	自転車・二輪安全利用の日、月間等を通じて、自転車の点検整備や夜間の交通事故防止のための灯火及び反射器材の取付の普及促進を図る。
③	自転車損害賠償保険等への加入促進と、自転車安全整備士が点検整備した普通自転車に貼付される TS マーク（賠償責任保険等付）などの各種制度の周知を図る。
④	自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合は見直しを検討する。

施策13 自転車の安全利用の促進

県民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進する。

<措置>

①	自転車利用者に対して交通ルールの周知を図り、自転車は車両であることの意識を徹底させる。自転車乗用中の交通事故防止や安全利用を促進するため、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」を活用し、歩行者や他の車両に配慮した通行、歩道通行時におけるルール等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発を図る。
②	自転車の安全利用について、県民の交通安全意識の向上を図るため、全国交通安全運動等様々な機会を活用して、街頭での声掛け、ポスター貼付等、広報啓発に努める。また、あわせて自動車の運転者に対しても自転車の事故防止に関する広報啓発に努める。
③	交通事故発生時の被害軽減効果が高い自転車乗車用ヘルメットについて、高校生を含む、児童、生徒その他全ての自転車利用者に対し、その着用の促進に向けた取組を行う。
④	県内の自治体に対し、自転車乗車用ヘルメット着用の促進等を盛り込んだ実効性のある条例の制定に向けた働き掛けを実施する。
⑤	一定の危険行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の運用を行う。
⑥	交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等を実施し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上を図る。
⑦	自転車イベント等において、シミュレーター等を活用した高齢者向けの交通安全教育を実施する。
⑧	自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民へ広報啓発を実施する。
⑨	自転車の交通ルール遵守について、県・市町村の所属職員に対して自転車通行ルールの遵守を徹底する。
⑩	自動車教習所において、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行し、自転車への注意喚起を促すなどの教育を実施するほか、各種運転者教育やドライバーを対象とした交通安全啓発の機会において自動車の運転者の立場から、自転車の保護についての啓発を実施する。

⑪	自転車に関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定する。当該地区を中心に、自転車の通行実態を踏まえ、自治体や関係機関・団体、交通ボランティア等と連携した啓発活動を推進する。また、自転車による交通違反に対しては積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な違反に対しては検挙措置を講ずる。
⑫	リヤカーを牽引する自転車やタンDEM自転車等、普通自転車に該当しないものに対して、歩道通行が認められていない等の交通ルールの周知を図るとともに、悪質・危険な交通違反に対して取締りを実施する。

施策14 学校における交通安全教育の推進

自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教育の開催等を推進する。

<措置>

①	国公立の小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校等の学校において、発達段階に応じた交通安全教育が実施されるよう、外部講師も活用するなどして交通安全教室等を着実に開催し、交通安全の意識を推進していく。
②	交通安全教室等が充実するよう、教職員等に対する講習会を実施する。
③	教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施する。安全点検の実施結果を踏まえて、交通安全の確保に必要な対策を実施する。

施策15 自転車通行空間の計画的な整備の促進

安全で安心な自転車利用環境の実現に向け、自転車通行空間の整備を促進していくとともに、自転車の利便性向上を図る各種取組について検討していく。

<措置>

①	【再掲】県内市町村の自転車ネットワーク計画等において定められた路線を中心に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく自転車通行空間の整備を推進。
②	【再掲】自転車交通を含め、全ての交通に対して安全と円滑を図るために、信号機、道路標識道路標示を適切に運用、見直しを行う。
③	【再掲】自転車利用者の利便性向上を図るための自転車マップの作成について、優良事例を紹介するなどにより県内市町村に作成を促すとともに、マップを集約し情報発信を行う。

施策16 災害時における自転車活用の推進

危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。

<措置>

①	国による災害時における自転車の活用に関する課題や有用性の検討結果を踏まえ、被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用について検討する。
②	災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、各庁舎等への自転車の配備を検討し、訓練を重ねる等により危機管理体制を強化。

第5章 計画の進め方

5.1 計画の推進体制

本計画に定めた目標を達成するためには、県の関係部署、関連団体がそれぞれ役割を担い、連携して施策の推進を図る必要がある。本計画に関連する施策は多岐にわたることから、進捗を把握するための県の関係各課長による「(仮称)愛知県自転車活用推進計画に係る連絡調整会議」を設置し、推進状況を共有するとともに、市町村等の取組みを支援する。

5.2 計画のフォローアップ

毎年度、「(仮称)愛知県自転車活用推進計画に係る連絡調整会議」において各施策の進捗状況等に関するフォローアップを実施し、その結果を公表する。

5.3 計画の見直し

2022年、及び計画期末までに、施策実施に関する評価を行うとともに、その他の取り組みにおける検討結果や、社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行う。また、国の推進計画において更新がなされた場合には、更新内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて計画の見直しを行う。

付図資料

モデルルート及び、県内の市町村が策定する自転車ネットワーク計画（市町村自転車活用推進計画によるものも含む）、大規模自転車道等を本計画のルートとして取り扱い、共同して自転車通行空間の整備に取り組む。

その地図を以下に掲載する。

なお、計画期間内に新たに設定されたモデルルートや新たに策定された市町村自転車活用推進計画、または自転車ネットワーク計画のネットワークを表示した地図については、随時この付図資料に追加し、公表することとする。

付図資料目次

モデルルート

太平洋岸自転車道・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・A-1

自転車ネットワーク計画（市町村自転車活用推進計画）

豊橋市・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・B-1

一宮市・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・B-2

豊田市・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・B-3

安城市・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・B-4

大規模自転車道等

田原豊橋自転車道（渥美サイクリングロード）・・・・・・・・・・C-1

豊田安城自転車道（豊田安城サイクリングロード）・・・・・・・・・・C-2

武豊大府自転車道（知多半島サイクリングロード）・・・・・・・・・・C-3

木曾川沿川サイクリングコース・・・・・・・・・・・・・・・・・・C-4