

第1部 基本計画

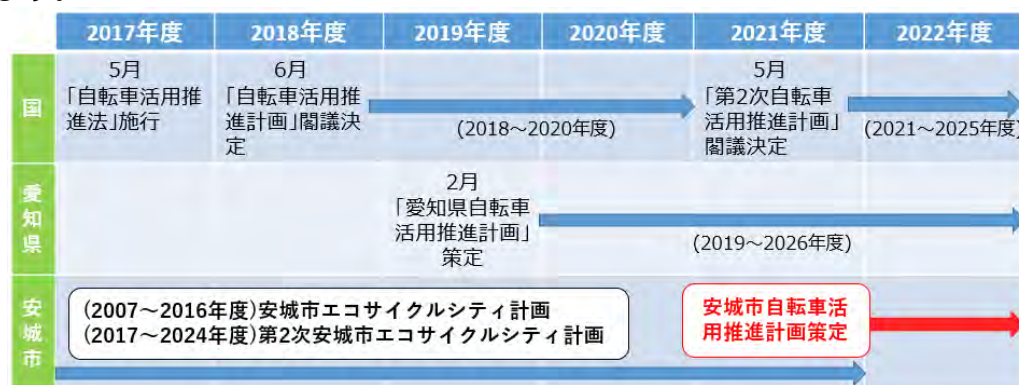
第1章 計画の策定にあたって

1 計画の背景と目的

本市では、第8次総合計画（平成28年度（2016年度）～平成35年度（2023年度））において、目指す都市像を「幸せつながる健幸都市 安城」とし、その実現を目指す中、心身の健康に効果的で環境にも優しい自転車を、クルマにかわる都市交通の一手段として位置づけ、“健幸都市”を目指す取組の一つとして、明治用水緑道を基軸とした安全で快適な自転車利用のための環境整備等を位置付けた「安城市第2次エコサイクルシティ計画（平成29年度（2017年度）～令和6年度（2024年度））」を策定し、自転車の利用促進に向けた施策を実施してまいりました。

また一方で、国では、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等の課題に対応するため、自転車の利用を増進し、自動車への依存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、平成29年（2017年）5月に施行され、平成30年（2018年）6月に「自転車活用推進計画」が、令和3年（2021年）5月に「第2次自転車活用推進計画」が新たに策定されました。また、愛知県においても、令和2年（2020年）2月に「愛知県自転車活用推進計画」が策定されており、市町村においても、自転車活用推進法（第11条1項）の中では、自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（「市町村自転車活用推進計画」）を定めるよう努めなければならない旨が記されています。

以上より、これまでの第2次エコサイクルシティ計画に基づいて実施してきた自転車の利用促進に向けた施策を踏まえつつ、新型コロナウイルス感染拡大の影響による人々の行動変容を捉えた、アフターコロナ時代に求められる自転車のあり方について検討し、今後の本市における自転車の活用推進を図るうえでの、考え方や施策、目標を定める計画を策定するものとしします。



本市における自転車活用における計画の経緯

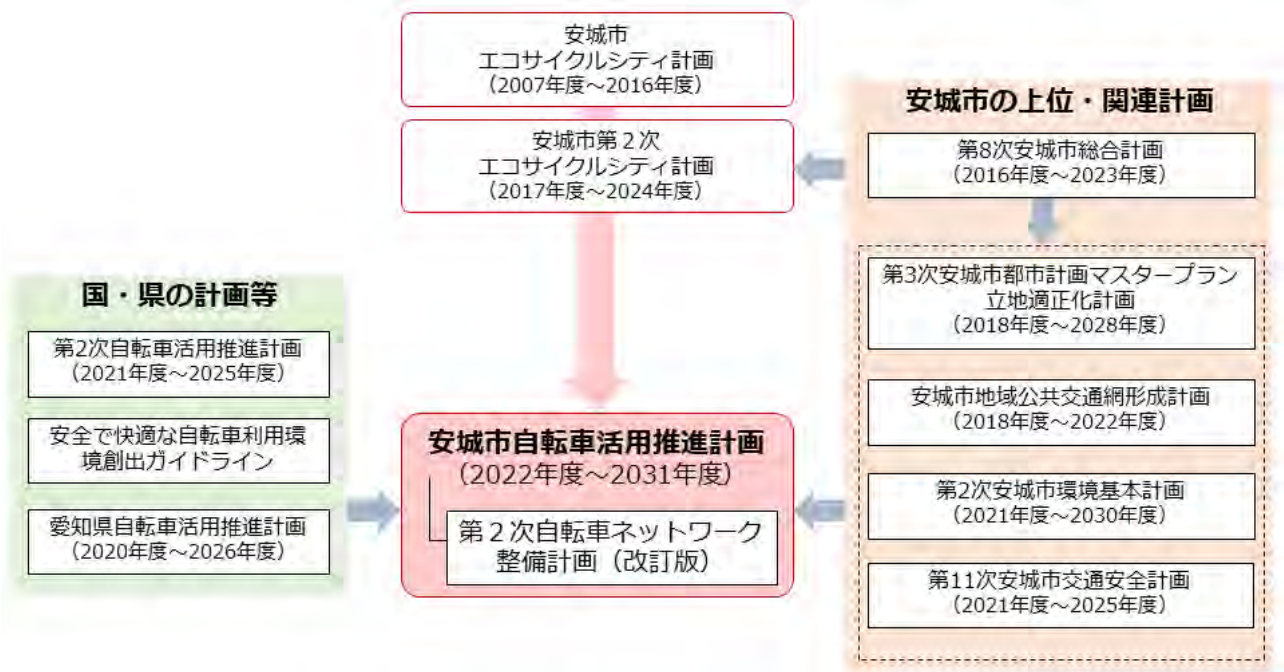
2 計画の概要

(1) 計画の位置付け

安城市自転車活用推進計画は、安城市第2次エコサイクルシティ計画を踏まえつつ、自転車活用推進法第11条に基づく計画として、国が策定した「第2次自転車活用推進計画」、愛知県が策定した「愛知県自転車活用推進計画」を勘案した計画とします。

さらに、本市における「第8次安城市総合計画」をはじめとする上位計画に即し、関連計画との連携・整合を図り、本市における自転車に関する施策をとりまとめた計画として位置付けます。

また、本市における自転車走行空間の整備を進める上での基本的な計画である「第2次自転車ネットワーク整備計画」については、本計画の策定において、実施施策の1つとして内包して改訂を行うものとします。



計画の位置づけ

(2) 計画区域

本計画の対象区域は、市全域とします。

(3) 計画期間

本計画の計画期間は、長期的な視点に立って着実な取組みを実施していくため、令和4年度(2022年度)から令和13年度(2031年度)までの**10年間**とします。

ただし、国の第2次自転車活用推進計画との連携を図り、同計画期間の令和7年度(2025年度)に合わせて、令和8年度(2026年度)に中間の見直しを図るものとします。

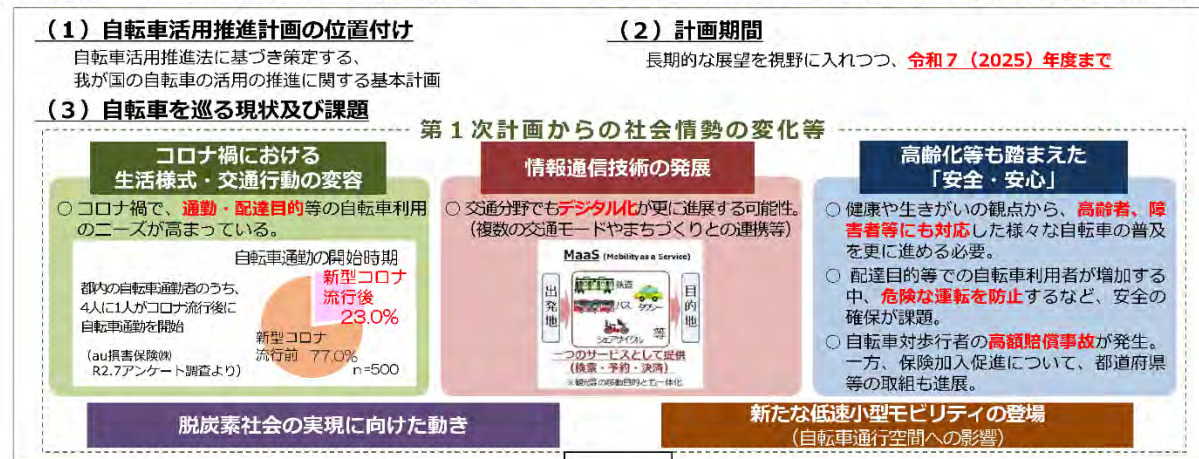


3 上位・関連計画

第2次自転車活用推進計画（国）

持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第2次自転車活用推進計画」が令和3年度(2021年度)5月に策定されました。

1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。



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

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備
 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. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。
（利用者の多様性、将来に渡る使いかた等に留意しガイドラインも見直し）
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・データを活用した計画策定への支援
 - ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
 - ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等



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

- 施策**
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. 自転車を活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

- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
 - ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・環境整備のための支援策の具体化 等



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

- 施策**
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

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・商業施設（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
 - ・サイクリングルートを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
 - ・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
（ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）



目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
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【新規】
 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・取組実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備（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【新規】

- 高齢者、障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を推進。
- 身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・対象：配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）未就学児やその保護者
 - ・機会：自転車購入時等、自動車運転免許更新講習（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。



持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

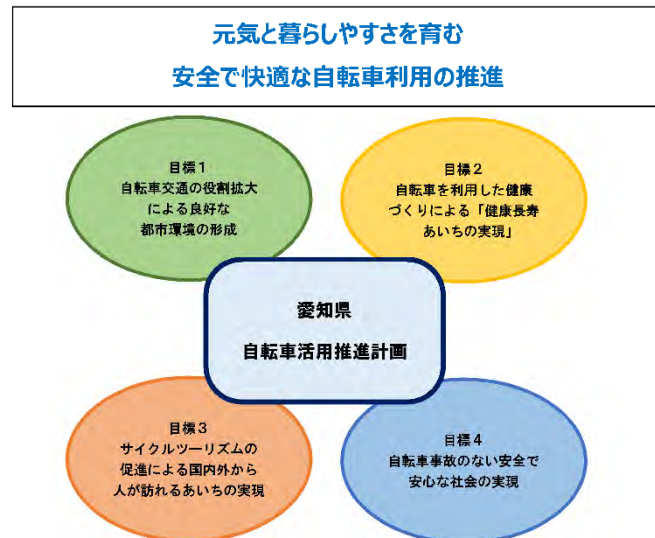
4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 調査・研究、広報活動等 等

愛知県自転車活用推進計画

愛知県自転車活用推進計画は、国の動向を踏まえ、愛知県の実状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し、令和2年(2020年)2月に策定されました。

「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」を基本理念とし、自転車の活用推進における4つの目標と16の施策を掲げています。



基本理念と計画目標

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 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3 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進 施策4 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5 シェアサイクル等の普及促進 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

計画目標と施策



第8次安城市総合計画

第8次安城市総合計画 後期計画は、令和2年（2020年）3月に策定され、長期的なまちづくりの指針である目指す都市像「幸せつながる健幸都市 安城」を実現するために、総合的かつ計画的なまちづくりを推進するための計画です。

基本計画の体系のうち、「都市基盤（交通）」の方針の中で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に従って安全で快適な自転車走行空間の整備、自転車ネットワークの拡大」と位置付けています。

第1節 基本計画の体系

分野 （目指すまちの姿）	項目 （施策）	掲載されている ページ番号
健康	1 健康・医療	44
	2 スポーツ	46
環境	3 環境	
	4 都市基盤（住環境）	
	5 生活安全	
	6 都市基盤（交通）	
経済	7 農業	
	8 商工業	
	9 観光	
	10 都市基盤（市街地）	
きずな	11 防災・減災	
	12 地域福祉	
	13 社会保障	
	14 生涯学習	
	15 文化・芸術	
	16 参加と協働	
こども	17 子育て	
	18 学校教育	

6 都市基盤（交通）

施策が目指す姿

市民の移動手段として健康的で環境にやさしい鉄道、バス、自転車などの様々な有機的なネットワークの形成を目指します。
渋滞がなく、円滑な移動に必要な道路網の充実を目指します。

施策の方針

- 幹線道路の整備促進**
 - ① 南北道路となる主要地方道豊田安城線をはじめとした幹線道路整備を促進します。
 - ② 一・二級市道をはじめとした幹線市道の整備を進めます。
- 公共交通網の充実**
 - ① あんくるバスのダイヤ改善などを行い、生活に密着した地域交通サービスの利用拡大を図ります。
 - ② 過度な自動車利用から公共交通機関や自転車利用への転換を図るため、モビリティマネジメントを実施します。
 - ③ 新交通システムのあり方を研究します。
- 安全、安心、快適な道路交通環境の実現**
 - ① 交差点改良などの整備を進め、道路の円滑な通行を促します。
 - ② 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に従って安全で快適な自転車走行空間の整備を行い、自転車ネットワークの拡大を図ります。
 - ③ 橋梁など道路施設の長寿命化を図ります。
- リニア中央新幹線開業に向けた交通環境の充実**
 - ① リニア開業を見据え JR 三河安城駅の役割や機能の見直しを検討します。

成果指標

指 標	説 明	策定時の値 (2015年度)	目標値 (2023年度)
公共交通機関に対する満足度	高齢者などの社会参加や日常生活における利便性の向上が図られます。	49.4%	58%
都市計画道路整備率	地域相互の連携拡大、渋滞緩和、生活道路流入抑制、広域交通の促進、経済活動の活性化につながります。	81.4% (2014年度)	85.4%
公共交通機関利用率	公共交通機関の利用者が増えることで、低炭素社会の実現に貢献でき、交流が活発になります。	9.7% (2011年度)	11%

安城市地域公共交通網形成計画

安城市地域公共交通網形成計画は、平成30年（2018年）4月に策定され、安城市地域公共交通総合連携計画を継承しつつ、安城市都市計画マスタープランにおけるまちづくりと連携した、持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化を図ることを目指しています。

公共交通の利用促進施策のうち、（3）市民とともに取り組む施策の中で、「自転車とバスを利用しやすくする取り組み（バス停付近の駐輪場所の整備、既存駐輪場のPR等）」を設定しています。

（1）連携計画における公共交通が目指す姿及び公共交通体系の基本方針

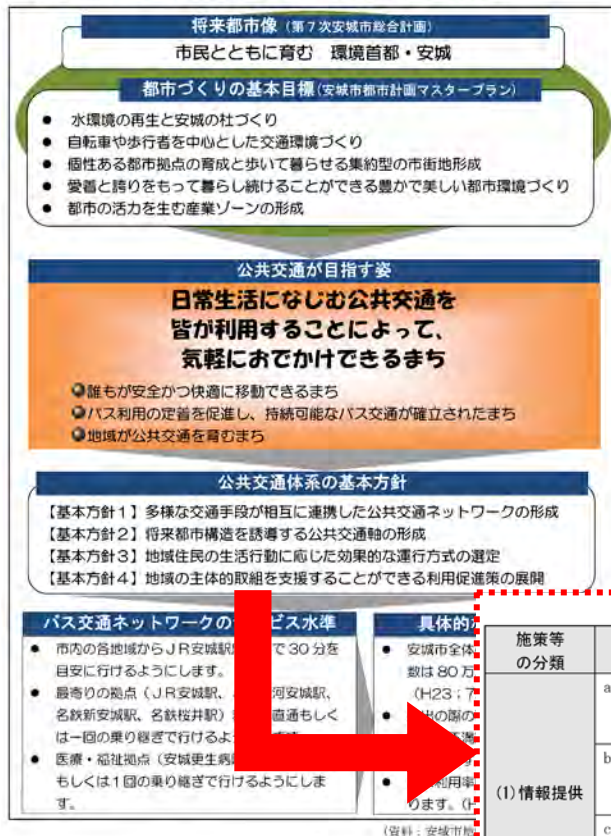


表 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

施策等の分類	具体的な実施内容	実施主体	取り組み状況	取り組みのねらい
(1) 情報提供	a) 乗り継ぎ拠点における総合案内板及びバス停案内表示及びタクシー案内の充実	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	・公共交通に関する情報の周知徹底 ・公共交通の認知度の向上
	b) バスマップ及び分かりやすいダイヤ表の作成・更新、安城市ホームページの充実	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	c) 分かりやすいバス系統名及びバス停等への系統表示	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	d) 安城市ホームページや広報でのこれまでの取り組みのPR	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
(2) 利用促進誘導施策	a) 乗り継ぎ割引制度や高齢者・障がい者割引制度（企画乗車券の活用、75歳以上及び障がい者の無料乗車）	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	・新規利用者の獲得 ・既存利用者の利用頻度増加
	b) 乗継拠点における待合環境の充実	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	c) モビリティマネジメント	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	d) 免許返納者への公共交通の利用促進（無料定期券の配布等）	警察・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	e) 学校教育と合わせた利用促進	学校・行政・交通事業者	新規取り組み	
(3) 市民とともに取り組む施策	a) 市のイベント時におけるバス利用促進キャンペーン、商業振興を目的とする関係団体と連携したバス利用促進等（お買物客や小中学生を対象とした運賃割引等）	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	・公共交通を支える意識の醸成 ・公共交通と商業や観光との連携強化
	b) 観光振興に向けた公共交通の活用（市内観光施設へのバスでの行き方案内等）	観光協会・行政・交通事業者	新規取り組み	
	c) 地域と行政の協働による各種活動（バスの乗り方サポート、バスやあんくるタクシーの乗り方教室、利用モデルダイヤ作成、バス停付帯施設及び周辺における環境整備等）	地域・行政・交通事業者	既存の取り組みの改善	
	d) 自転車とバスを利用しやすくする取り組み（バス停付近の駐輪場所の整備、既存駐輪場のPR等）	地域・行政・交通事業者	新規取り組み	



第3次安城市都市計画マスタープラン・立地適正化計画

第3次安城市都市計画マスタープランは、平成31年（2019年）2月に公表され、「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画（＝立地適正化計画）」を定めるものです。また、20年、30年後の都市のあり方を見据える「安城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」及び「愛知の都市づくりビジョン」を展望しつつ、これから10年における都市のあり方を定める「第8次安城市総合計画」及び「西三河都市計画区域マスタープラン」に即し、また整合を図り、よりよい都市づくりの総合的な方針をとりまとめるものとして策定しています。

交通体系（道路）の形成方針の中で、「安城市エコサイクルシティ計画に基づく自転車ネットワークの形成・充実」を設定しています。また、都市施設（公園・緑地）の形成方針の中でも、「自転車ネットワークや河川を利用した水と緑のネットワークの形成」を設定しています。



図 マチナカ都市機能市街地への集約が求められる本市に必要な都市機能

交通体系（道路）の形成方針。

- 南北、東西方向の自動車交通の円滑化を図るため、骨格的都市幹線道路等の整備促進を働きかけます。
- 計画的・効率的な道路の維持管理、橋梁など道路施設の長寿命化、市民との協創の取組による道路環境の維持・保全を進めます。
- 社会情勢の変化や将来交通量等を踏まえ、長期未着手となっている路線や区間を始め、現在の都市計画道路網の見直し・再編を検討します。
- 安城市エコサイクルシティ計画に基づく自転車ネットワークの形成・充実を進めます。

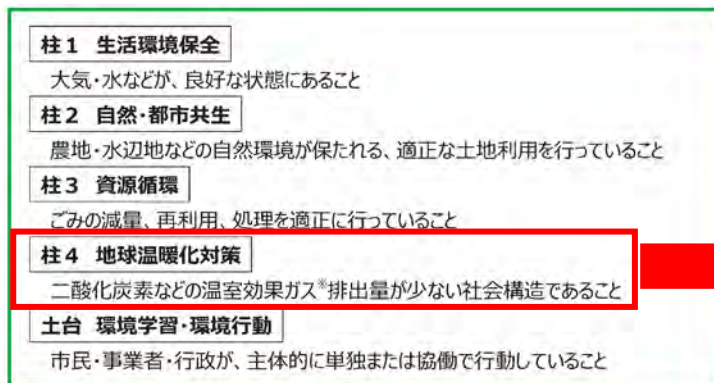
都市施設（公園・緑地）の形成方針。

- 安城市緑の基本計画に基づき、身近な公園が不足する地域を中心に都市公園の整備、子どもの遊び場や地域住民の交流の場の確保を進めます。
- 自転車ネットワークや河川を利用した水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 公園施設の長寿命化、地域特性やニーズに応じた公園のリニューアル、市民との協創の取組による公園施設の維持管理を進めます。

第2次安城市環境基本計画

第2次安城市環境基本計画は、令和3年（2021年）3月に策定され、理想とするまち「環境負荷の少ない、人と自然が共生しているまち」を実現するために必要な取り組みとして、4つの施策の柱と1つの土台を設定し、方針を示しています。

地球温暖化対策の施策のうち、施策③ガソリンの使用料を減らすの中で、「公共交通や自転車、徒歩での移動促進」が設定されています。



あらゆる主体が、環境に対しての高い意識を持ち、連携と協働により行動しなければ、各柱は成り立たず、また、どの柱が欠けても理想とするまちは成り立ちません。



③ ガソリンなどの使用量を減らす



移動・輸送に伴い排出される温室効果ガス^{*}の多くが、ガソリン・ディーゼル自動車^{*}に由来しています。

温室効果ガスの排出量を減らすため、エネルギー効率の高い次世代自動車^{*}の導入、公共交通機関、自転車利用などを推進する必要があります。

【行政の取り組み】

取り組み内容
○次世代自動車の普及を促進します。
○公共交通や自転車の利用を促進します。
○道路の円滑な通行を促す交差点改良などの整備を行います。

【市民・事業者に期待される取り組み】

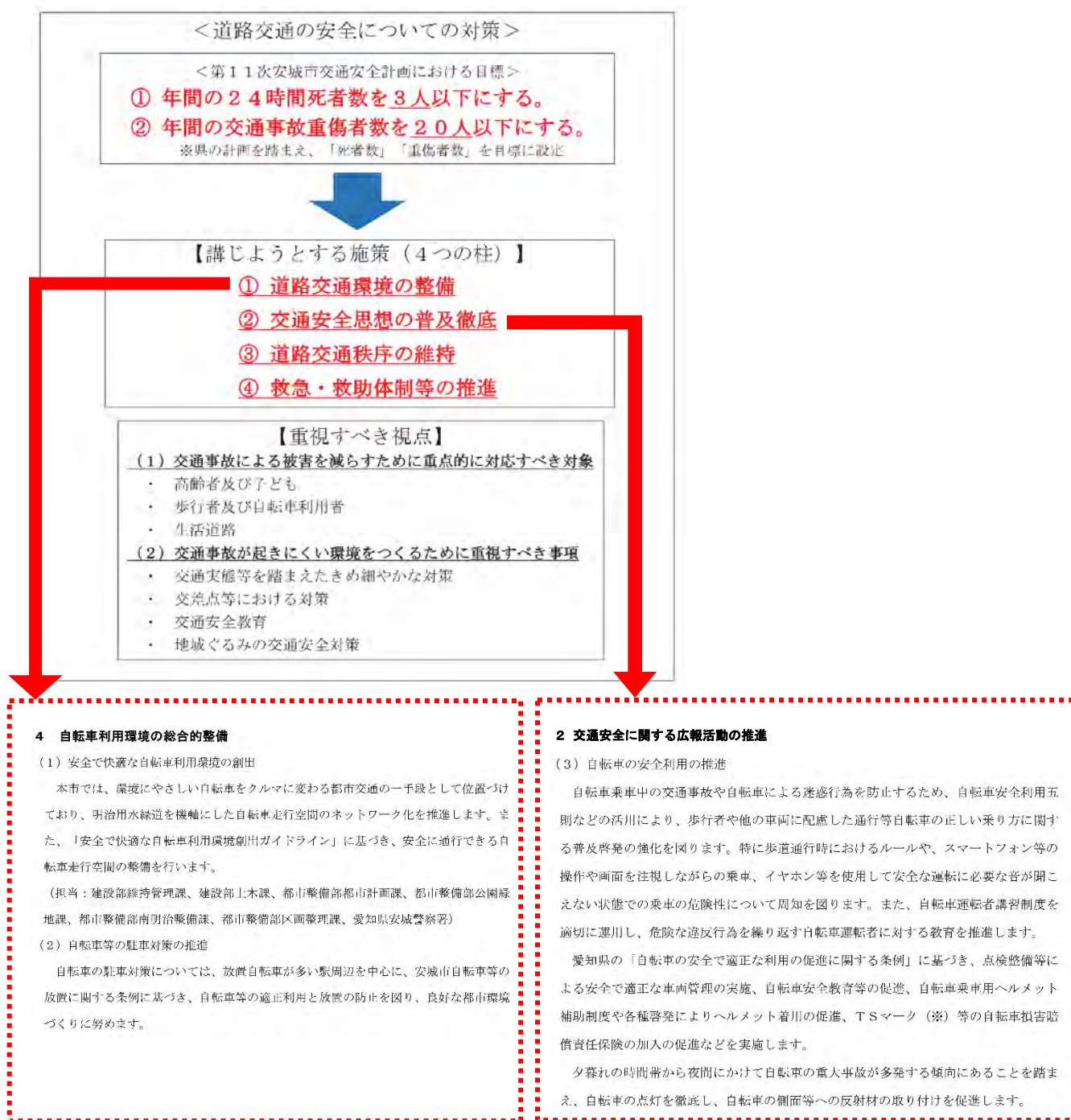
主体	取り組み内容
市民	○次世代自動車など排気ガスの排出量が少ない自動車を利用します。 ○アイドリング [*] ストップなどのエコドライブをします。 ○公共交通機関や自転車、徒歩で移動します。
事業者	○次世代自動車など排気ガスの排出量が少ない自動車を利用します。 ○アイドリングストップなどのエコドライブをします。 ○公共交通機関や自転車、徒歩で移動します。 ○物流の合理化を図るなど、自動車の走行量を減らします。



第11 次安城市交通安全計画

第11次安城市交通安全計画は、第8次安城市総合計画で目指す都市像「幸せつながる健幸都市」を踏まえ、SDGsを推進する本市としては、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素の一つであり、これまでの各種施策を深化させるとともに、更なる対策を推進するために講じるべき施策を明らかにするものとして、令和3年12月に策定されました。

道路交通の安全のために講じようとする施策（4つの柱）のうち、①道路交通環境の整備では、「自転車利用環境の総合的整備」が掲げられています。また、②交通安全思想の普及徹底では、「交通安全に関する広報活動の推進」のうち「自転車の安全利用の推進」等が掲げられ、自転車利用における交通安全対策について整理されています。



4 自転車活用環境を取り巻く動向

(1) データでみる自転車の特性

自転車の運動強度

厚生労働省では、将来生活習慣病等を発症するリスクを低減させるために、個人にとって達成することが望ましい身体活動の基準を定めています。サイクリング（約 20 km/h）の場合は、エアロビクスやテニスと同程度、また、通勤のような普通に自転車に乗る場合（16km/h 未満）は、徒歩や階段を下りる場合を上回る運動強度となります。

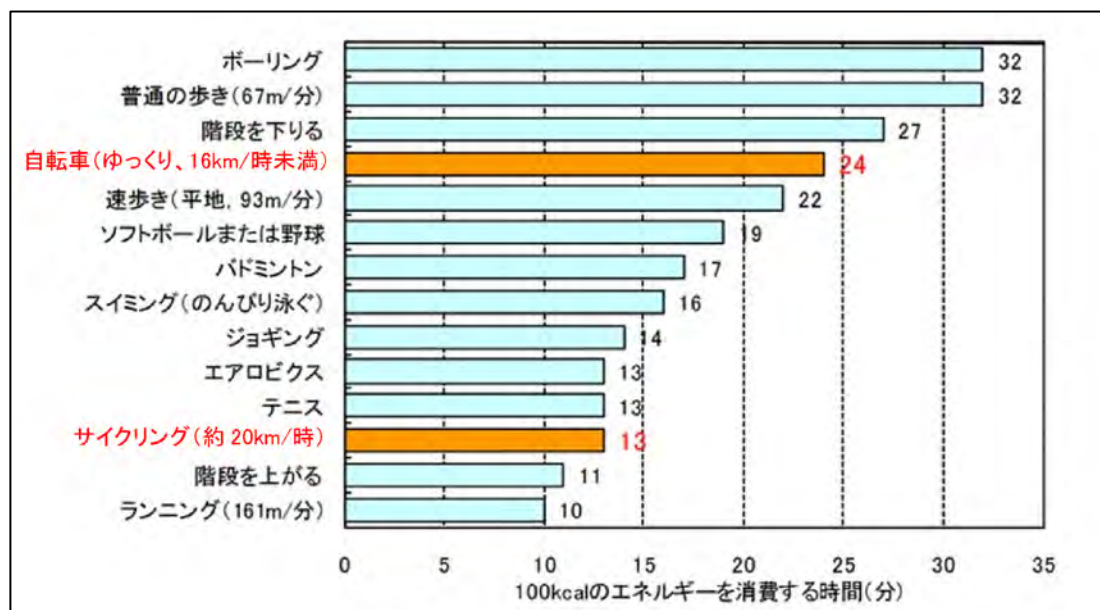


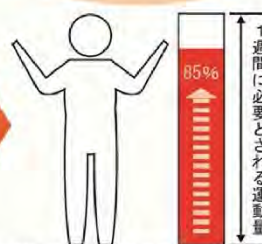
図 活動内容別の 100kcal のエネルギーを消費する時間（資料：健康づくりのための運動指針 2013）

通勤で自転車に乗って健康に

通勤で自転車を利用することで、足腰を鍛えるトレーニングになるだけでなく、ジョギングやエアロビクスと同様、健康づくりのための身体活動量を確保することができるといわれています。

1 週間のうち、
毎日（5 日）自転車通勤
（16km/h、片道 30 分）

1 週間に必要とされる
運動量の 85%を確保



出典：健康づくりのための運動指針 2013 厚生労働省

図 自転車を利用することによる運動量（資料：健康づくりのための運動指針 2013）

自転車は環境にやさしい乗り物

自転車は、排気ガスを排出しない乗り物です。1人を1km運ぶ場合、自家乗用車では約130g-CO₂のCO₂が排出されるのに対し、自転車では排出されません。

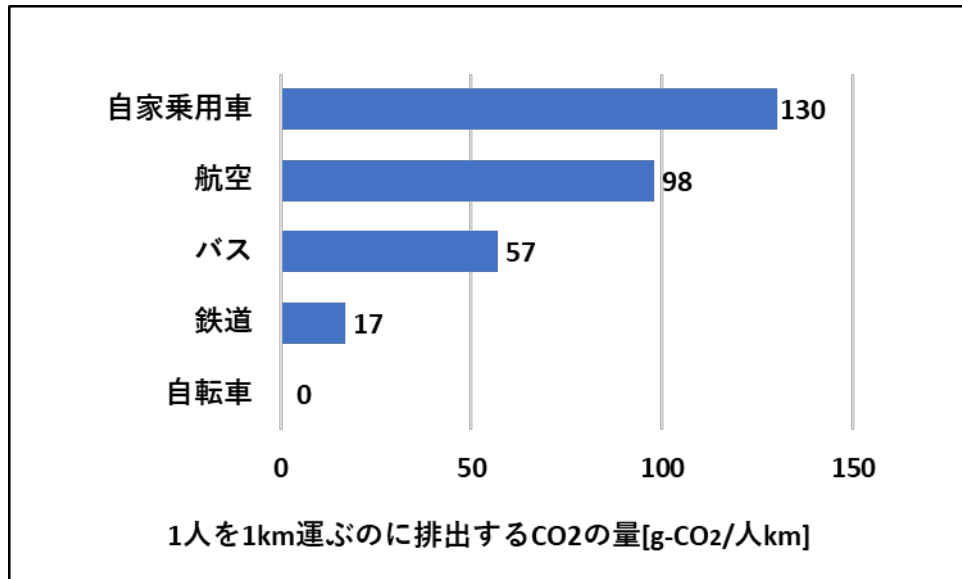


図 交通手段別の二酸化炭素の排出量の比較（国土交通省）

自転車は短距離移動の場合、クルマよりも早い乗り物

国土交通省の試算では、5km未満の移動ではバス、クルマ、鉄道と比較しても自転車が最も早いとされています。

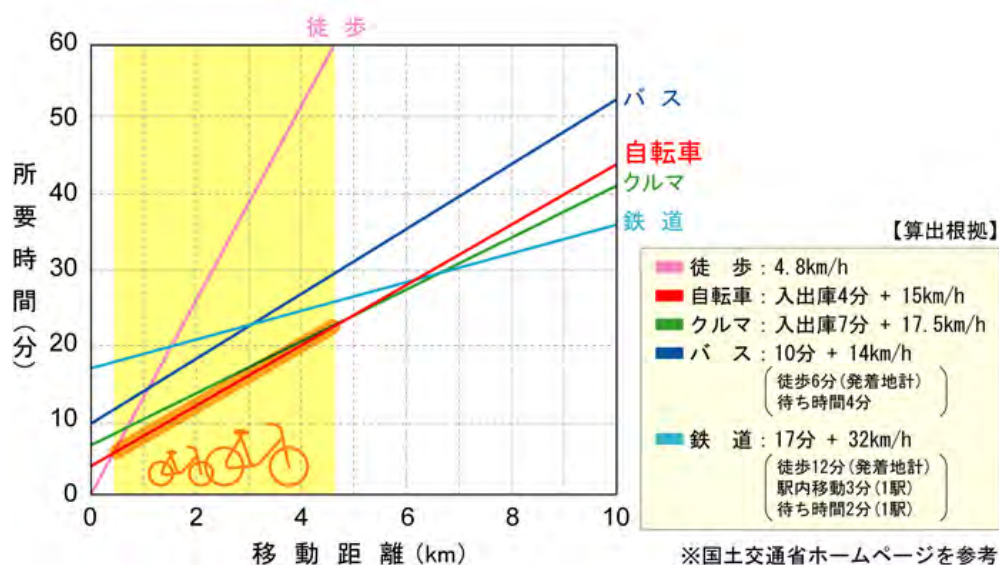


図 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

自転車運転中のヘルメットの着用

自転車乗用中の死者の人身損傷主部位（致命傷の部位）は、頭部損傷によるものが多く、乗車用ヘルメット非着用時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は着用時に比べて約2.4倍高くなっており、頭部損傷が重大な事故につながりやすいことが確認されています。

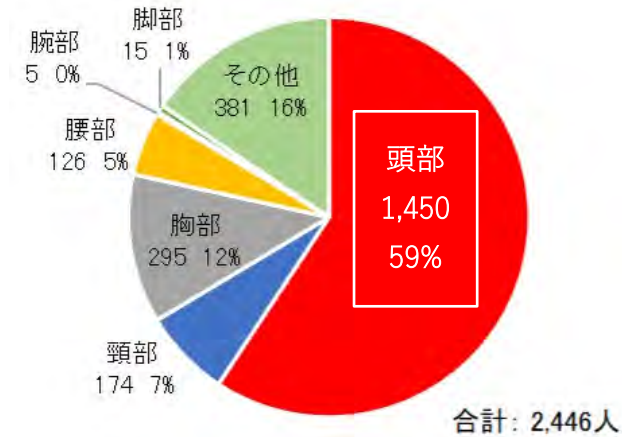


図 自転車乗車中死者の致命傷の部位
(資料：警察庁)



図 ヘルメット着用状況別致死率（H27～R1）
(資料：警察庁)

運転免許返納状況

高齢化により、高齢の運転免許保有者数は増加していくと推測されますが、愛知県の運転免許返納者は近年増加しており、令和2年は31,929人が免許を返納しています。

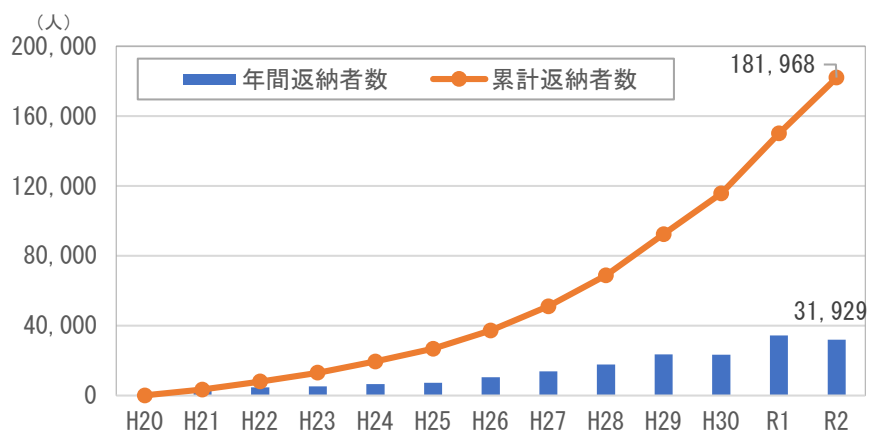


図 愛知県の運転免許返納者数の推移 (資料：運転免許統計 警察庁)

自転車保有台数

全国の自転車保有台数は近年横ばい傾向で、増加を続ける乗用車の保有台数と同程度になってきており、2019年時点では、約6,760万台となっています。

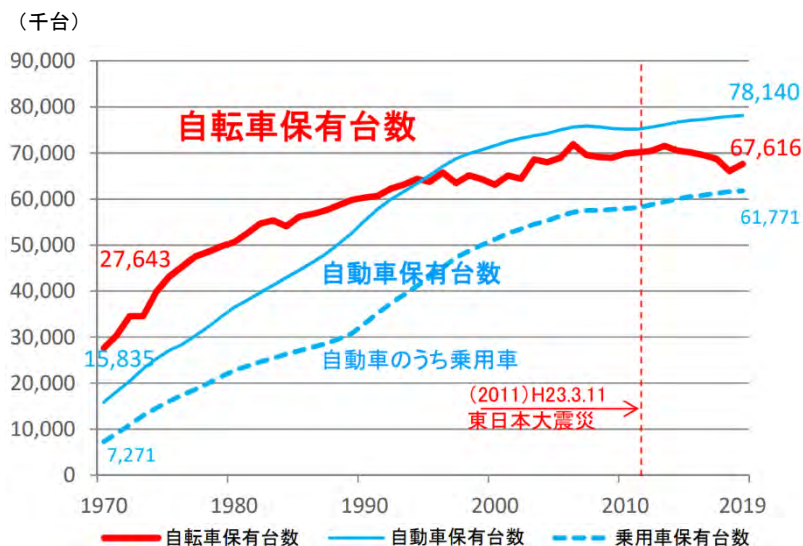


図 自転車保有台数の推移（出典：国土交通省）

通勤・通学時の自転車の割合

通勤・通学時に利用する交通手段の割合は、過去30年間の推移をみると、鉄道やバスの公共交通機関は減少傾向にある一方で、自動車は大幅に増加しています。自転車は昭和45年以降、ほぼ横ばいに推移しています。

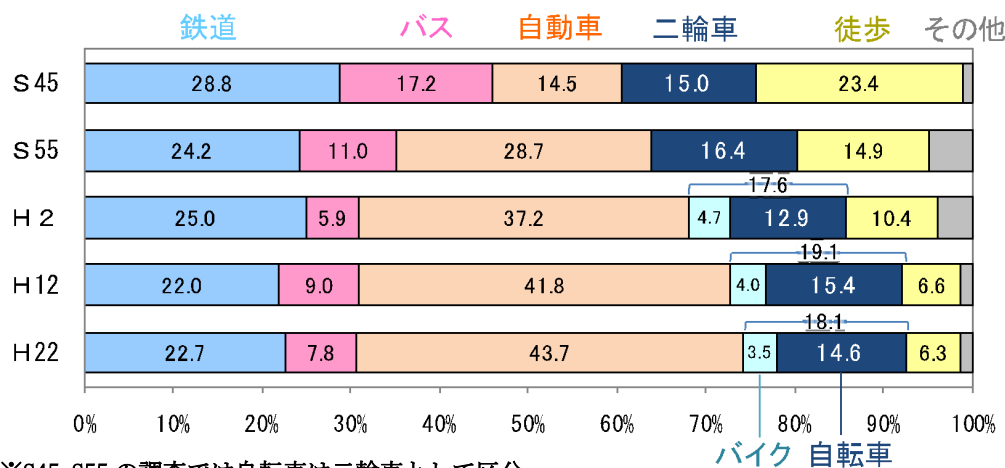


図 通勤・通学時に利用する交通手段の割合（出典：国土交通省）

自転車に関する交通事故状況

過去 25 年間で交通死亡事故が 72%減少したのに対して、自転車乗車中の死者数は 63%と減少幅が小さい状況となっています。また、年齢別に人口 10 万人当たりの交通事故死傷者数をみると、自転車乗車中の死傷者は 13～18 歳（中高生世代）で件数が多く、中高生の通行目的別の自転車乗車中の死傷者数は通学時の割合が半数以上を占めています。

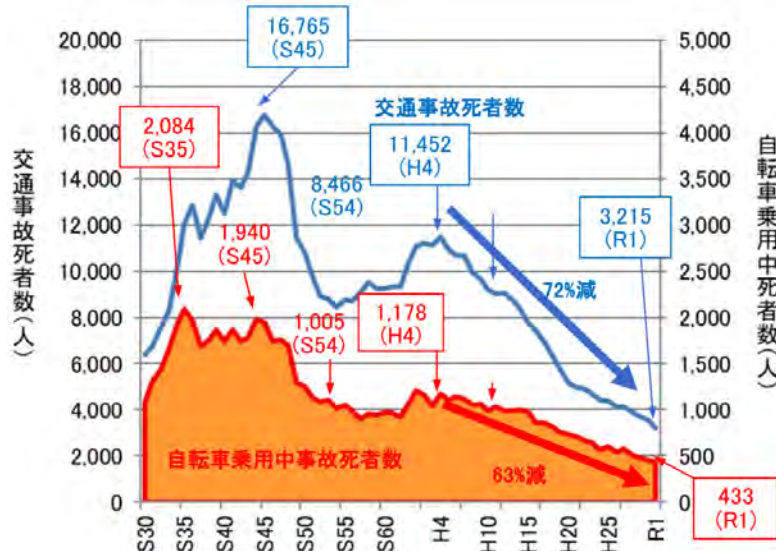


図 自転車関連事故件数の推移（出典：国土交通省）

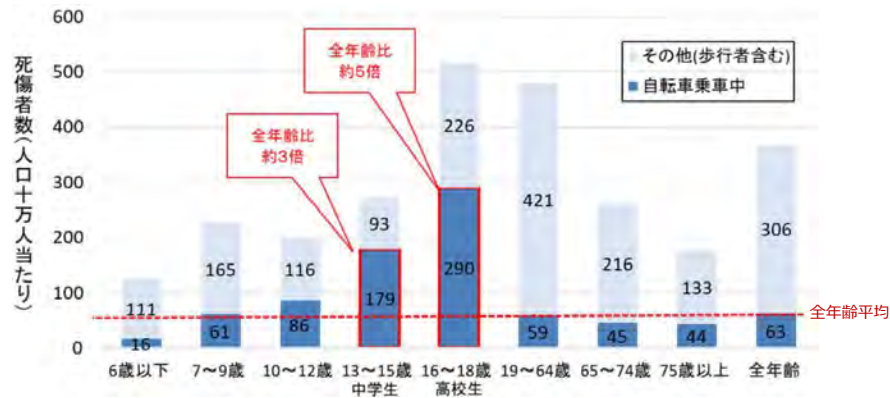


図 年齢層別人口 10 万人当たり交通事故死傷者数（R1）

（出典：国土交通省）

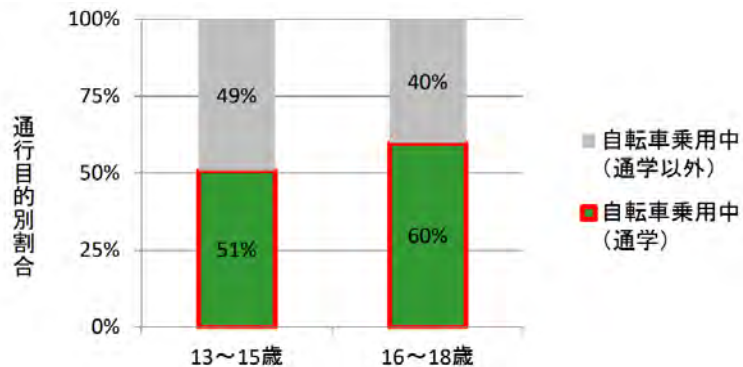


図 中高生の人口 10 万人当たり自転車乗車中死傷者数の通行目的別割合（R1）

（出典：国土交通省）



自転車の保険と安全な製品の供給

自転車事故における被害者救済とともに厳しく責任が問われる加害者の経済的負担の軽減のため、条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化する動きが広がっています。また、自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付けられる TS マークには、1 年間有効の傷害保険と賠償責任保険がついています。

自転車事故を未然に防ぐ観点では、安全性の高い製品の供給が重要になります。自転車には品質を保障する安全マークの制度があり、車両購入の際にシールの有無を確認することで、高品質な製品を選ぶことができます。

発生年	事故概要	賠償額
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。	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。	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

表 愛知県内の高額賠償事例（資料：名古屋市）

	青色TSマーク	赤色TSマーク
賠償責任保障	■死亡若しくは重度後遺障害(1～7級):1,000万円	■死亡若しくは重度後遺障害(1～7級):1億円
傷害補償	■死亡若しくは重度後遺障害(1～4級):30万円(一律) ■入院(15日以上):1万円(一律)	■死亡若しくは重度後遺障害(1～4級):100万円(一律) ■入院(15日以上):10万円(一律)
被害者見舞金	なし	■入院(15日以上):10万円(一律)

表 TS マーク（資料：日本交通管理技術協会）

	BAAマーク 一般社団法人自転車協会が業界の自主基準として「自転車安全基準」を制定。その自転車安全基準に適合した自転車に貼付される。
	SGマーク 一般財団法人製品安全協会が、一般消費生活用品の安全性を認証する任意の制度であり、基準に適合した製品に対して表示されるマーク。
	JISマーク 国に登録された機関(登録認証機関)から認証を受けた事業者(製造業者、輸入業者、販売業者、加工業者)のみが製品等に表示できるマーク。機関による製品試験と品質管理体制の審査を通過した製品。

表 自転車の安全マーク

(2) 自転車を取り巻く法制度の制定

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促進。
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	・ 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通達。
平成 24 年度	・ 自転車の重大事故増加に伴い、自転車が車道左側を通行することを厳守することを徹底。【安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会提言】 ・ 自転車通行帯の整備に関する環境創出ガイドライン等が示されるとともに、自転車ネットワーク計画の策定が位置づけられた。【安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会提言】
平成 25 年度	・ 道路交通法が一部改正され、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される。
平成 27 年度	・ 道路交通法を改正され、3 年以内に 2 回以上の「危険行為」を繰り返した自転車の運転者に対し、各都道府県の公安委員会が、安全運転のための講習を受講するように命ずることができる自転車講習制度を開始。 ・ 『「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。
平成 28 年度	・ 全国的に自転車ネットワーク計画の策定が進まないことから、段階的にネットワーク計画策定方法を導入、路面標示の仕様が標準化された。【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】
平成 29 年度	・ 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、健康増進、自動車交通の依存度低減等を図るため、自転車活用推進法を施行。
平成 30 年度	・ 自転車活用推進計画の閣議決定。
令和元年度	・ 全国的に自転車道に必要な幅員 2.0m 以上が確保できないため、自転車通行空間の整備が進まない状況にあることから、道路構造令の一部を改正し、歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合、道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯と同様 1.5m 以上の「自転車通行帯」の設置を可能とする政令が閣議決定。 ・ 愛知県自転車活用推進計画策定。
令和 3 年度	・ 第 2 次自転車活用推進計画の閣議決定。 ・ 愛知県において、自転車の安全で適正な利用に関する施策の基本となる事項を定めた「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行。

(3) 持続可能な開発目標 SDGs

SDGs とは、「Sustainable Development Goals」の略であり、平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された令和 12 年を期限とする、先進国を含む国際社会全体の 17 の開発目標です。

発展途上国のみならず先進国を含む国際社会全体の開発目標として、持続可能な世界を実現するための包括的な 17 の目標及び細分化された 169 のターゲットから構成され、地球上の「だれ一人取り残さない」社会の実現をめざし、環境・経済・社会の諸課題を包括的に扱い、広範囲な課題に対する統合的な取組が示されています。

本市においては、目指すべき都市像である「幸せつながる健幸都市 安城」の実現が、SDGs の目指す姿と同様であると位置づけ、「ケンサチ(健幸)は SDGs」として SDGs の実現を推進しています。自転車利用の推進を図る本計画においても、実施施策と SDGs の目標について、その関係性を明らかにし、本計画が示す目標の実現とともに、SDGs の目標達成に向けて取組みを進めます。



図 17 つの持続可能な開発目標 (SDGs)

(出典：外務省)

第2章 自転車利用環境を取巻く課題

これまで、本市においては「安城市エコサイクルシティ計画」において定めた実施すべき施策に基づき、自転車に関する様々な取組を実施してきました。それら取組みの進捗状況や、取組みを踏まえた市民の自転車に関する意向や自転車に対する意識の変化、及び情報通信技術の向上や新たな生活様式への対応といった自転車利用環境を取り巻く社会情勢の変化を踏まながら、今後、本市において、さらなる自転車の活用推進に向けた課題について整理します。

ここでは、「安城市エコサイクルシティ計画」の施策体系で整理された「空間づくり」、「意識づくり」、「しくみづくり」の3つの基本方針毎に、本市における自転車利用環境を取巻く状況を整理し、課題として整理します。



自転車に関する取組み

- 自転車通行空間等の整備状況、各種イベント、安全教育の開催実績、レンタサイクルの利用実績等の自転車関連の現況データに基づき整理

自転車に関する市民意向

- 令和3年6月に自転車の利用状況等に関して、e-モニター制度を利用した市民アンケート調査（インターネットとEメールを利用した登録制アンケート調査）を実施し、その結果から市民意向を整理。

【調査概要】

対象 : 市内在住・在勤・在学の満18歳以上の人
実施期間 : 令和3年6月17日～6月24日
回答数 : 1,255人

自転車を取り巻く社会情勢の変化

第2次自転車活用推進計画（国）において整理されている社会情勢の変化

- コロナ禍における生活様式・交通行動の変容
- 情報通信技術の発展
- 高齢化等も踏まえた「安全・安心」
- 脱炭素社会の実現に向けた動き
- 新たな低速小型モビリティの登場(自転車通行空間への影響)

本市における
さらなる自転車の活用推進に向けた課題

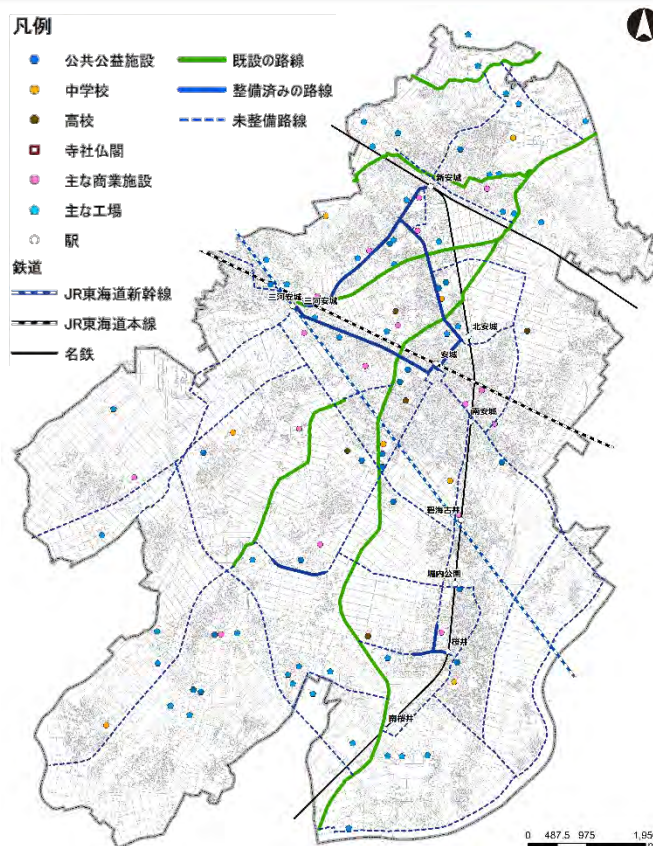
1 空間づくり

自転車に関する取組み

- 明治用水緑道の自転車道を軸とした安全で快適な自転車通行空間である自転車ネットワーク路線においては、約 10 kmの路線について自転車通行空間整備が済んでいます。
- 鉄道駅周辺の駐輪場の収容台数は直近 5 年間で増加し、主要駅での端末交通手段をみても 1/4 人が自転車利用である等、利用ニーズに対応した整備が行われています。
- また、自転車等放置禁止区域内の自転車移動台数と返還台数は年々減少しています。

① 自転車通行空間の整備状況

- ・本市には、明治用水緑道がすでに自転車道として利用されています。明治用水緑道は南北方向に縦断しており、枝分かれする形で 4 本の緑道があり、全体で約 25km が整備されています。
- ・「第 2 次自転車ネットワーク整備計画」で位置付けられたネットワーク路線のうち、JR 安城駅・JR 三河安城駅・名鉄新安城駅を結ぶ路線や、デンパーク通り線等、自転車通行空間の整備が進んでいます。(計: 約 13.8 km)



② 駐輪場の整備状況

- ・市内の鉄道駅計 9 駅において駐輪場が整備されており、収容台数は、平成 28 年から 722 台分増加し、合計 7,873 台となっています。

		運営	料金	収容能力	
				H28.4.1	R2.11.30現在
JR	安城駅	市	有料	2,373	2,428
		民間	有料	-	30
名鉄	三河安城駅	市	無料	1,615	1,629
	新安城駅	市	無料	-	206
		民間	有料	1,393	1,403
	北安城駅	市	無料	150	295
	南安城駅	民間	有料	440	440
	古井駅	市	無料	225	225
	堀内公園駅	市	無料	80	80
	桜井駅	市	無料	800	800
計				7,151	7,873

R2.11.30現在

表 駅周辺駐輪場の収容台数の変化 (R2.11.30 現在) (資料: 安城市)

③鉄道駅・バス停における交通手段構成

- ・乗降客数が多い名鉄新安城駅、JR 安城駅、JR 三河安城駅の自転車分担率は21.3%～27.4%と約4人に1人が自転車を利用しています。名鉄北安城駅では自転車分担率が約63%と高くなっています。
- ・バス停の端末交通手段構成をみると、約83%が徒歩であり、それ以外の約17%が自転車です。

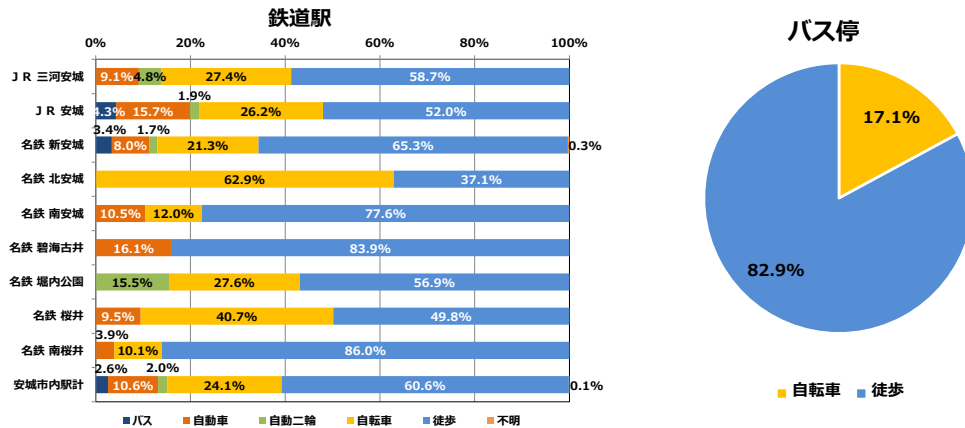


図 端末交通手段構成（資料：資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査）

④自転車等放置禁止区域

- ・鉄道駅周辺の放置自転車対策として JR 安城駅、名鉄新安城駅、名鉄南安城駅の3駅周辺を自転車等放置禁止区域に定めています。
- ・自転車等放置禁止区域内の自転車移動台数と返還台数は年々減少しています。



図 自転車等放置禁止区域（資料：安城市）

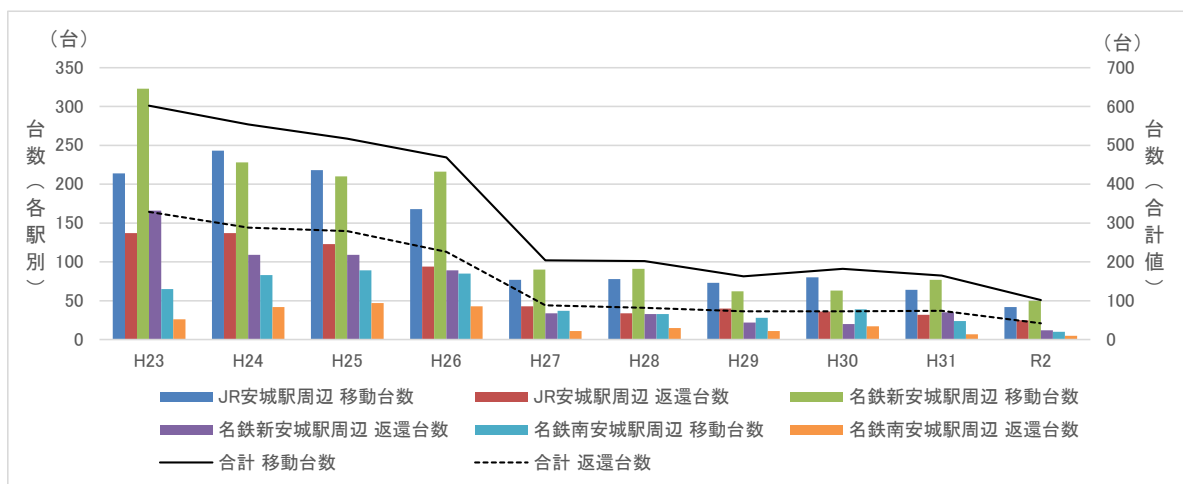
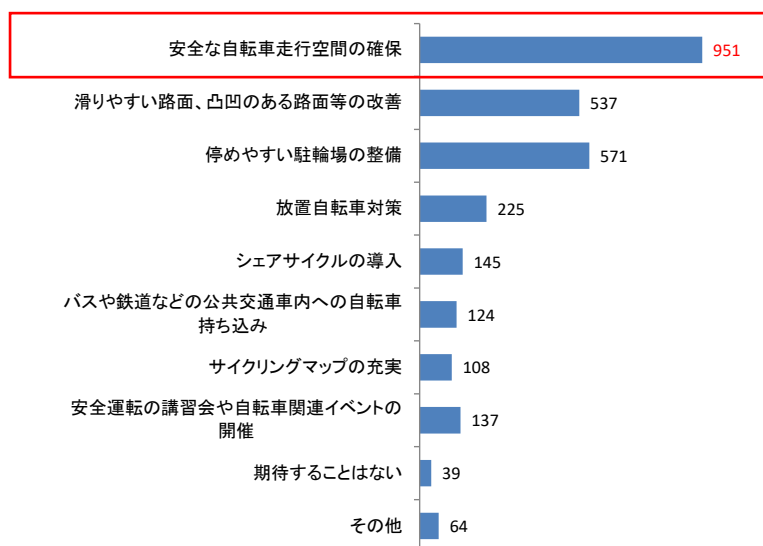


図 自転車等放置禁止区域内の自転車移動台数と返還台数の推移（資料：安城市）

自転車に関する市民意向

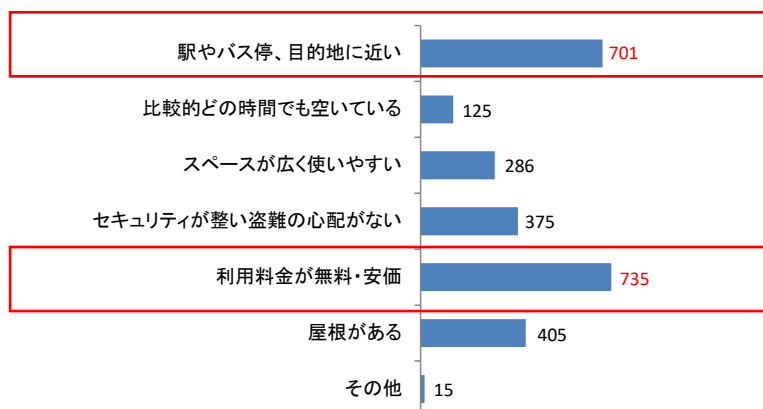
- 自転車に関して市に期待する取組は、「安全な自転車走行空間の確保」の回答が最も多く、「止めやすい駐輪場の整備」や「滑りやすい路面、凸凹のある路面等の改善」等のハード面における整備についての回答が多いです。
- 駐輪場を選ぶ時に重要視することとして、「利用料金が無料・安価であること」という運営上の視点と「駅やバス停、目的地に近い」という立地上的視点による回答が多いです。

自転車に関して市に期待する取り組み(複数回答)



(資料：R3.6 市民アンケート調査)

駐輪場を選ぶときに重要視すること(3つまで)



(資料：R3.6 市民アンケート調査)



自転車を取り巻く社会情勢の変化

- 情報通信技術の発展により、交通分野においても今後、デジタル化が更に進展する可能性があり、複数の交通モードやまちづくりとの連携等を図るため、適所に駐輪空間等を配備していくことが必要となります。
- 新たな低速小型モビリティが登場する可能性が高く、それらが道路空間を走行することになると、自転車通行空間への影響も考えられ、安全安心な通行空間の検討が必要となります。

情報技術の発展

交通分野におけるデジタル化の進展

MaaS（Mobility as a Service）は、地域住民や旅行者の移動ニーズに対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組合せて検索・予約・決済等を一括で行うサービスで新たな移動手段や関連サービスと組合せることが可能となります。



新たな低速小型モビリティの登場

従来想定していない新たなモビリティ（電動キックボード等）に関し、交通ルールや安全性等に関する取扱いについて議論がなされており、全国各地で社会実装に向けた公道実証実験の準備が進められています。



電動キックボード

ベンチャー企業等が、大学構内等において、シェアリングの実証を実施しています。

「空間づくり」における課題

課題①

利用目的に応じた安全で快適な自転車通行空間の確保

安全で快適な自転車通行空間を確保するため、道路環境に適応した実現可能な自転車通行空間の整備形態の検討を行い、自転車ネットワークを構築し、あらゆる利用目的に対応した誰もが快適に移動できる環境を創出することが必要です。

課題②

自転車利用の機会増大に対応した駐輪空間の確保

公共交通機関との連携による移動サービスの充実に向け、JR 安城駅、JR 三河安城駅、名鉄新安城駅周辺等の主要鉄道駅及び利用者数の多いバス停周辺で安心して利用することができる駐輪空間を確保するとともに、効率的な運用、啓発等により、さらなる放置自転車対策に努めることが必要です。

2 意識づくり

自転車に関する取組み

- 本市においては、交通安全教室の開催をはじめ、自転車に関する安全の啓発を、あらゆる世代を対象にして、継続して実施しています。
- 自転車関連交通事故においては、人口1万人当たりの自転車乗車中の交通事故死者数は、県下の平均以下であり、直近は減少しています。

①交通安全教室の実施

- ・本市においては、小学校や幼稚園、保育園及び高齢者の老人クラブ等に対して定期的に交通安全教室を実施しており、令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、開催回数が減少したものの、近年は年間約100回の開催実績を継続することができています。

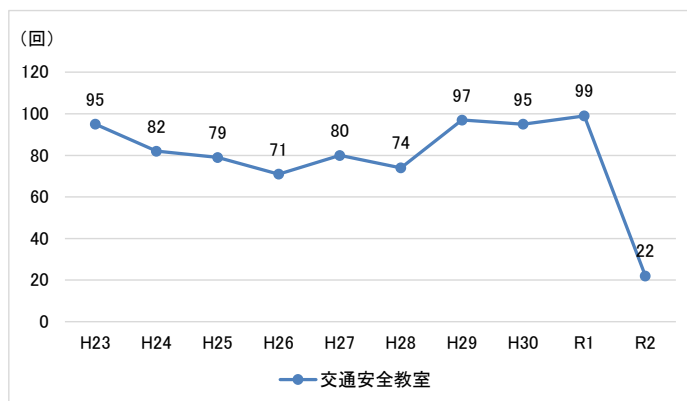


図 交通安全教室開催回数 (出典：安城市)

②自転車関連交通事故発生状況

- ・本市における人口1万人当たりの自転車乗車中の交通事故死傷者数について、令和2年中は愛知県下平均を下回る6.51人となっており、前年(令和元年)の7.68人に比べ、減少しています。

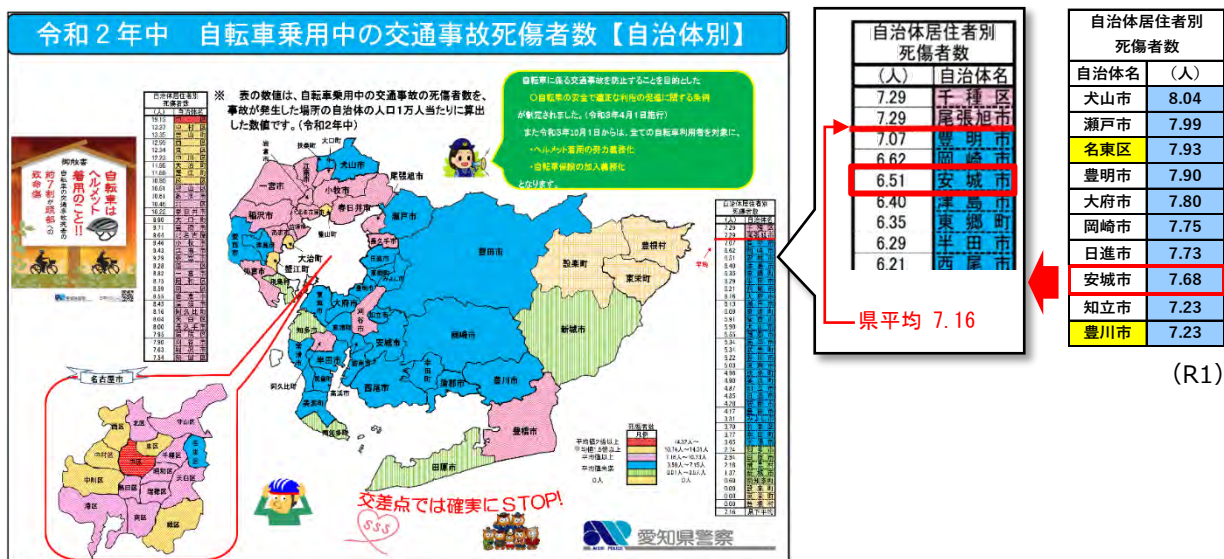
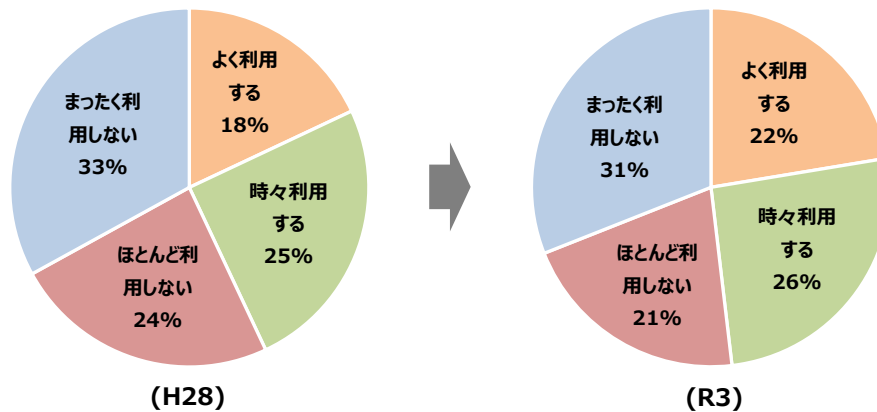


図 自転車乗車中の交通事故死傷者数 (資料：愛知県警察資料)

自転車に関する市民意向

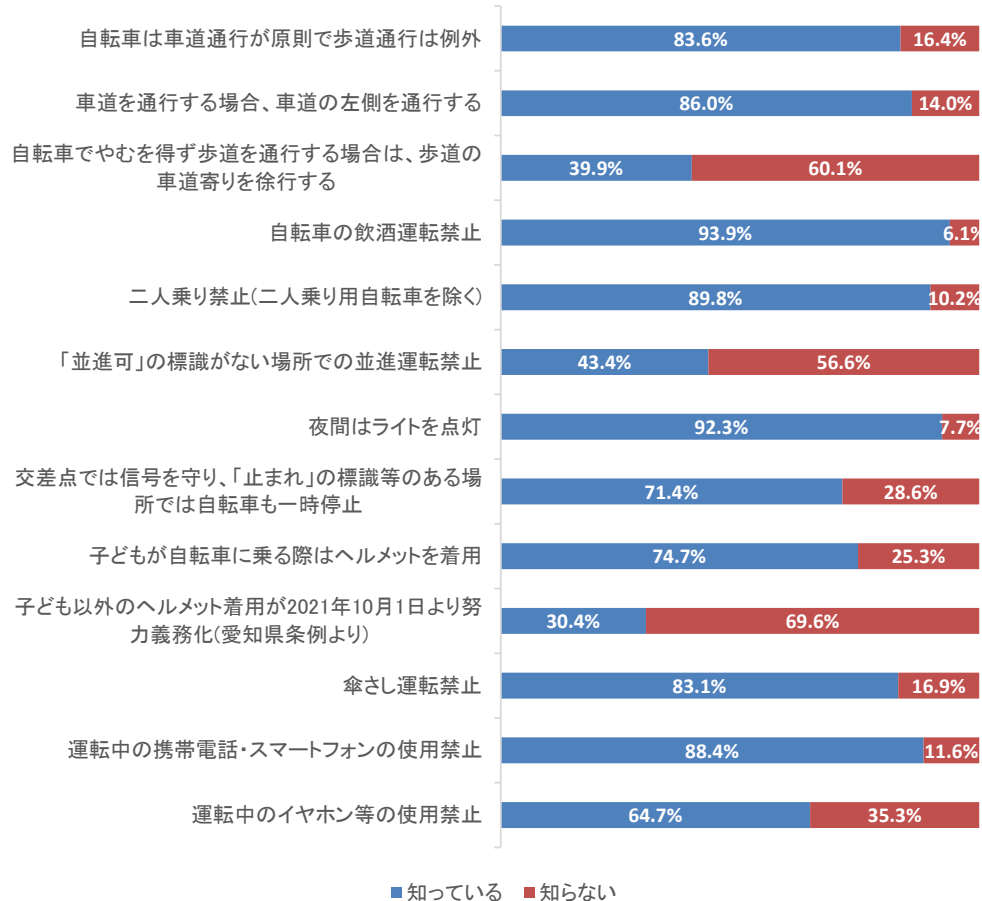
- 自転車の利用頻度について、週に3～4回以上「よく利用する」人と月に数回「時々利用する」人の割合が平成28年時に比べ、令和3年時は5%程増加しており、自転車利用の意識が高まっている傾向にあります
- 多くの自転車通行ルールについて80%以上の認知度がある一方で、2021年10月より努力義務化されるヘルメット着用については30%程の認知度しかなく、今後、周知していくことが必要なルールもあります。

自転車の利用頻度について



(資料：R3.6 市民アンケート調査)

知っている自転車通行ルールについて



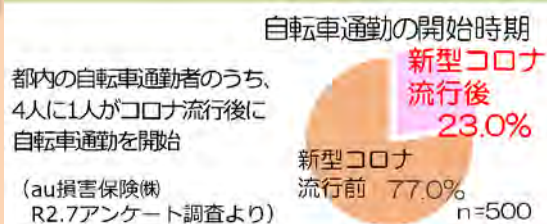
(資料：R3.6 市民アンケート調査)

自転車を取り巻く社会情勢の変化

- 新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、人々の生活様式・交通行動にも変化が生じており、通勤や運送、配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっています。
- 高齢化や、障害者等にも対応する安全で安心した社会を目指す中で、自転車の利用に対する「安全・安心」への意識をより強めていくことが望まれています。

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

- コロナ禍で、通勤や運送、配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっています。



「安全・安心」な自転車利用

- 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応した**様々な自転車の普及を更に進める必要があります。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**する等、安全の確保が課題です。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生していることに対応し、都道府県等の保険加入促進の取組も進展しています。

「意識づくり」における課題

課題③

健康で環境にやさしい自転車利用を促す取組みの徹底

新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛による運動不足を解消し、健康を増進するために自転車利用の機会が高まりつつあることを契機とし、市内の短距離移動において、自家用車から自転車への利用転換を促す取組みの検討を進める等、自転車を利用する価値を見直す必要があります。

課題④

安全な自転車利用に関するルール・マナーの啓発

自転車関連事故の減少に向け、安全な通行空間を確保するとともに、自転車と自動車の双方の運転者へ安全な自転車利用に関するルール・マナーの啓発、子どもから大人も含めた交通安全教育の実施等により、安全で安心な自転車の利用を促進する必要があります。

3 しゅくみづくり

自転車に関するこれまでの取組

- 継続して実施してきたレンタサイクル事業は、近年は利用回数が減少しています。また、有人管理によるポート運営のため、サイクルポートの運営時間の制限等、規模を縮小する状況になっています。
- 市民が安心して自転車を利用できるための協力店舗「まちの自転車屋さん」の登録件数は、近年は減少傾向にあります。

① レンタサイクル事業

- ・利用回数は平成22年から平成27年までほぼ横ばいの傾向にありましたが、平成28年を境に減少に転じ、令和2年度は新型コロナウイルスの影響もあり大きく減少しました。
- ・ポートによって利用時間が異なっており、新安城駅は令和3年4月から午前中のみ利用となりました。

本市のレンタサイクル事業

観光や買い物、市内の移動の交通手段として、平成16年7月に安城駅とデンパークの2ポートで開始しました。その後サイクルポートを増やし、現在では市内11箇所のサイクルポートで自転車の貸出を行っています。

サイクルポート	開設年度	利用時間	休み
安城駅	H16.7	午前9時～午後7時	無休
デンパーク	〃	午前9時30分～午後4時30分	火曜日（祝日の場合はその翌日） 年末年始
桜井公民館	H17.3	午前9時～午後5時	年末年始
安城市役所	H19.4	午前9時～午後5時	年末年始
中部公民館	〃	午前9時～午後5時	月曜日（祝日を除く）、年末年始
堀内公園	H19.12	午前9時～午後5時	火曜日、年末年始
新安城駅	H21.2	午前9時～正午	無休
三河安城駅	〃	午前9時～午後5時	無休
南安城駅	H22.1	午前9時～午後7時	無休
水のかんきょう学習館	H23.8	午前9時～午後4時	月曜日（祝日の場合はその翌日） 年末年始
北部公民館	H26.1	午前9時～午後5時	年末年始

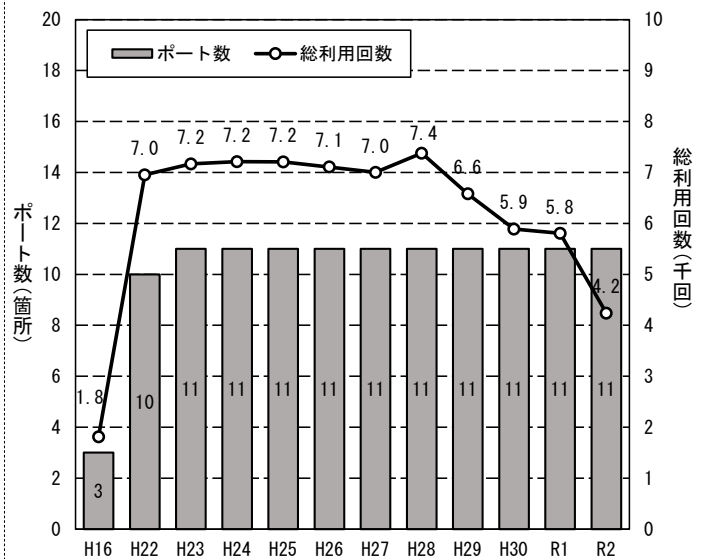


図 サイクルポートの利用回数 (資料：安城市)

② まちの自転車屋さん事業

- ・空気入れの無料貸出や簡単な点検サービスの提供が可能な「まちの自転車屋さん」の登録件数は、閉店等により近年減少傾向にあります。

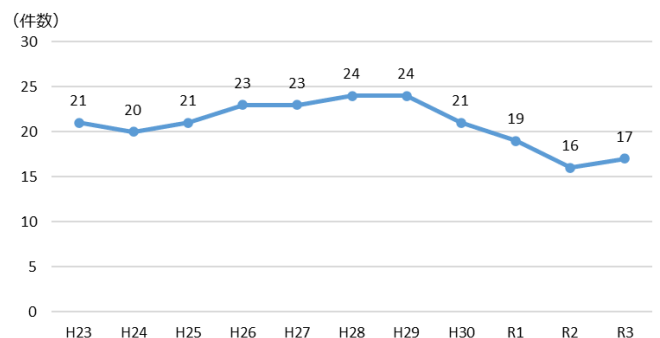


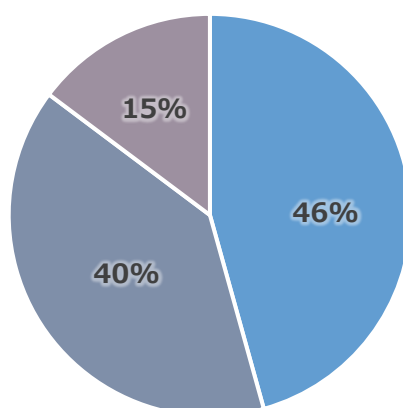
図 登録店舗数 (資料：安城市)

自転車に関する市民意向

- レンタルサイクルの利用者の意向として、改善してほしいサービスでは、貸出時間の延長や自転車の性能向上といったサービスであり、改善できる新たな仕組みが必要です。
- 新たな仕組みとしてシェアサイクル^(※)を利用するとした場合の利用目的としては、どの世代においても「買い物」「余暇」「サイクリング」といった多目的での利用意向をもっている回答となっています。

(※) シェアサイクルについては P29 参照

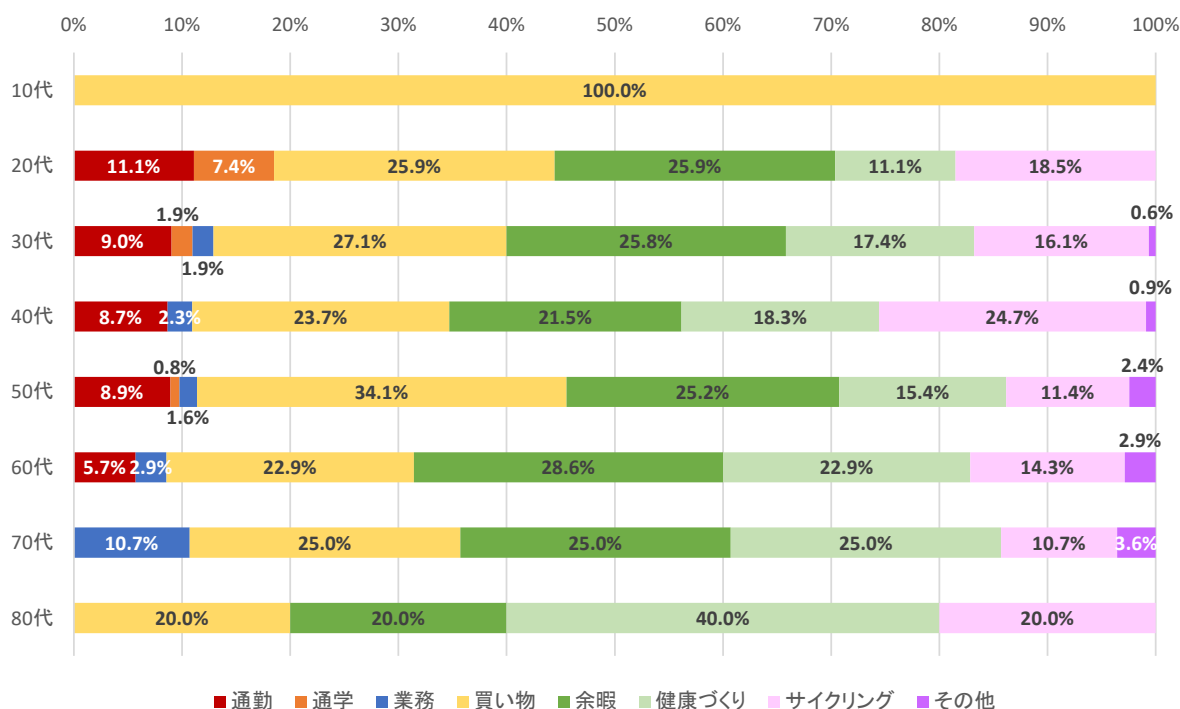
レンタサイクルで改善してほしいサービスについて



- 貸出時間延長
- 自転車の性能向上
- ポートの拡大

(資料：R3.6 市民アンケート調査)

シェアサイクルを利用するとした場合の目的について



(資料：R3.6 市民アンケート調査)

自転車を取り巻く社会情勢の変化

- 新たな仕組みとして普及し始めているシェアサイクルは、電動式といった高品質な自転車の提供が可能で、高齢者をはじめ誰もが気軽に安心して自転車を利用することができ、目的地までのプラス・ワンマイルの新たな移動手段として期待ができます。
- まちづくりと連携した公共交通の脱炭素化と更なる利用促進を図る「脱炭素型まちづくり」を推進することが呼びかけられており、自転車の利用を促進することが、役割の1つとして期待されています。

シェアサイクルの普及

- シェアサイクルとは、不特定多数の人が利用可能＝「シェア」する自転車です。出発地から目的地までの一連の移動の一部を担う、既存の公共交通を補完する新たな公共交通手段として期待されています。
- 質が高く、利用時間に制約がなく、無人化で対応できるため、管理運営費の削減ができる等のメリットがあるため、全国的に導入する地域が増加しています。



脱炭素社会の実現に向けた動き

自転車の利用促進による脱炭素型まちづくり

- 都市のコンパクト化やゆとりと賑わいあるウォーカブルな空間の形成等により車中心から人中心の空間へ転換を図るとともに、渋滞のない円滑な道路交通体系や、低炭素化による環境にやさしいまちの実現を目指し、自転車の利活用を推進する取組が全国で行われています。

創意工夫例	●LRT、EVバスや合成燃料（e-fuel）を活用したバスを本格導入し交通ネットワークを再構築、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進するとともに、多様な利用促進策により需要を拡大 ●車道が中心であった駅前をゆとりある歩行者中心の空間に再整備しトランジットモール化するとともに、広場空間の芝生化等の緑化空間の創出により、居心地が良く歩きたくなる空間を創出 ●駐車場配置適正化区域を導入し、駐車場設置等の指導によりまちなかへのマイカー流入を規制。それに伴い、シェアサイクル等を活用し、回遊性を向上
絵姿目標	●全国各地で都市のコンパクト化やゆとりとにぎわいあるウォーカブルな空間形成が進み、車中心から人中心の空間に転換されるとともに脱炭素化に向けた包括的な取組が進展していることを目指す ●まちづくり・地域交通等に関する地域の計画や関係主体間の連携が図られていることを目指す ●2024年度末までに「立地適正化計画」（都市再生特別措置法）を作成した市町村数600市町村、「地域公共交通計画」（地域公共交通活性化再生法）の策定件数1,200件を目指す 等

（出典：国・地方脱炭素実現会議資料（内閣官房 HP））

「しくみづくり」における課題

課題⑤

誰もが気軽に自転車を利用できる新たな仕組み等の検討

自転車を気軽に利用できる機会をつくるための新たな仕組み（シェアサイクル等）の導入可能性を検討するとともに、情報通信技術の発展に伴うデジタル化に対応する脱炭素型まちづくりを推進することにより、誰もが快適に自転車を利用することができる環境を創出する必要があります。

第3章 自転車の活用に向けた基本目標

1 基本目標

自転車利用環境を取巻く状況から明らかとなった、さらなる自転車活用の推進を目指す上での課題を踏まえ、本市の目指す都市像である「幸せつながる健幸都市 安城」(第8次総合計画)の実現を目指すべく、自転車活用の推進に向け3つの基本目標を設定します。

さらなる自転車活用の推進を目指す上での課題		将来像
空間 づくり	課題① 利用目的に応じた安全で快適な自転車通行空間の確保	幸せつながる健幸都市 安城
	課題② 自転車利用の機会増大に対応した駐輪空間の確保	
意識 づくり	課題③ 健康で環境にやさしい自転車利用を促す取組みの徹底	
	課題④ 安全な自転車利用に関するルール・マナーの啓発	
しくみ づくり	課題⑤ 誰もが気軽に自転車を利用できる新たな仕組み等の検討	



基本目標 1

自転車交通の役割拡大に備えた良好な都市環境の形成

コンパクトなまちづくりに加えて、新型コロナ危機を契機に、今後、人々の働く場所、住む場所の選択肢が広がると考えられる中、人々の移動手段においても幅広い役割が期待されると考えられます。同時に、さまざまなニーズや変化に柔軟に対応できるまちづくりが求められます。

そうした中、自転車は、公共交通とうまく組み合わせて使うことで、利用範囲や利便性が向上し、まちづくりを担う交通手段として期待されます。このため、市内をネットワークされた自転車通行空間の優先的な整備や、多様な移動手段を確保するためのシェアサイクルの導入、情報通信技術の活用による MaaS の実現といった将来のまちづくりを支える良好な都市環境の形成を目指します。

基本目標 2

自転車の利用促進による「健幸」づくりの実現

自転車は、単に移動手段だけでなく、適度な運動につながります。通勤、通学や買い物等、移動を伴う様々な場面で自転車を利用することで、日々の生活の中で自然に健康保持・増進を図ることができます。また、自転車は身体的な健康だけでなく、心の健康にも効果的であるとも言われています。

このため、市民一人ひとりの健康を増進し、まちの活性化を促し、環境にやさしいまちづくりが進むよう、自転車の利用促進を啓発し、自転車を楽しめる環境づくりを進めることにより、本市が目指す「健幸」都市の実現を目指します。

基本目標 3

交通安全意識の向上等による安全で安心な社会の実現

市民一人ひとりが、自転車のみならず、歩行者や自動車の特性を理解し、交通ルールを遵守することにより、自身と周りの安全確保に努めることができるようにする必要があります。

このため、自転車通行空間の安全性向上を図りつつ、利用目的に応じた利便性、安全性の高い自転車の普及、自転車に関する交通ルールの周知や安全教室の推進等により、自転車事故の削減に努めます。さらに災害時における移動手段としての自転車の活用を図る等により、安全で安心な社会の実現に寄与することを目指します。

第4章 自転車の活用に向けた実施施策

国や愛知県による自転車活用推進計画の実実施策の体系を踏まえた上で、これまでの「第2次エコサイクルシティ計画」に係る自転車施策を考慮し、本計画における基本目標に対応した自転車の活用に向けて取り組むべき実施施策を示します。

基本目標 1

自転車交通の役割拡大に備えた良好な都市環境の形成

【関連する SDGs の目標】



施策① 自転車通行空間の計画的な整備の推進

施策② 放置自転車等の取締まりの推進

施策③ シェアサイクルの普及推進

施策④ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

施策⑤ まちづくりと連携した総合的な取組の実施

基本目標 2

自転車の利用促進による「健幸」づくりの実現

【関連する SDGs の目標】



施策⑥ 自転車を活用した健康づくりの推進

施策⑦ 自転車通勤等の促進

基本目標 3

交通安全意識の向上等による安全で安心な社会の実現

【関連する SDGs の目標】



- 施策⑧ 自転車の点検整備の促進
- 施策⑨ 自転車の安全利用の促進
- 施策⑩ 学校における交通安全教育の推進
- 施策⑪ 災害における自転車活用の推進
- 施策⑫ 損害賠償責任保険等への加入促進

ここで、本計画の実施策を整理するにあたり、「第2次エコサイクルシティ計画」における施策との体系を整理するため、6つの視点「はしる」、「とめる」、「きづく」、「まもる」、「つかう」、「かわる」を踏まえた上で、整理することとします。



図 第2次エコサイクルシティ計画における基本方針

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

基本目標 1

施策① 自転車通行空間の計画的な整備推進

(1) 自転車ネットワーク整備計画に基づく自転車通行空間の整備

- 第2次自転車ネットワーク整備計画で位置付けた24路線について、今後さらなる整備を推進するため、自転車の利用目的や道路形態等から、今後優先的に整備する路線を設定し、安全で快適な自転車ネットワークを構築することを推進します。
- 「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)」に基づいた整備形態を把握したうえで、市街地整備の状況や他の整備路線との連続性、関係機関との協議を踏まえながら、適切な整備形態を検討します。
- 路線の整備だけでなく、交差点における整備も重要であることから、その安全性を十分に検証の上、適切な整備形態を検討します。

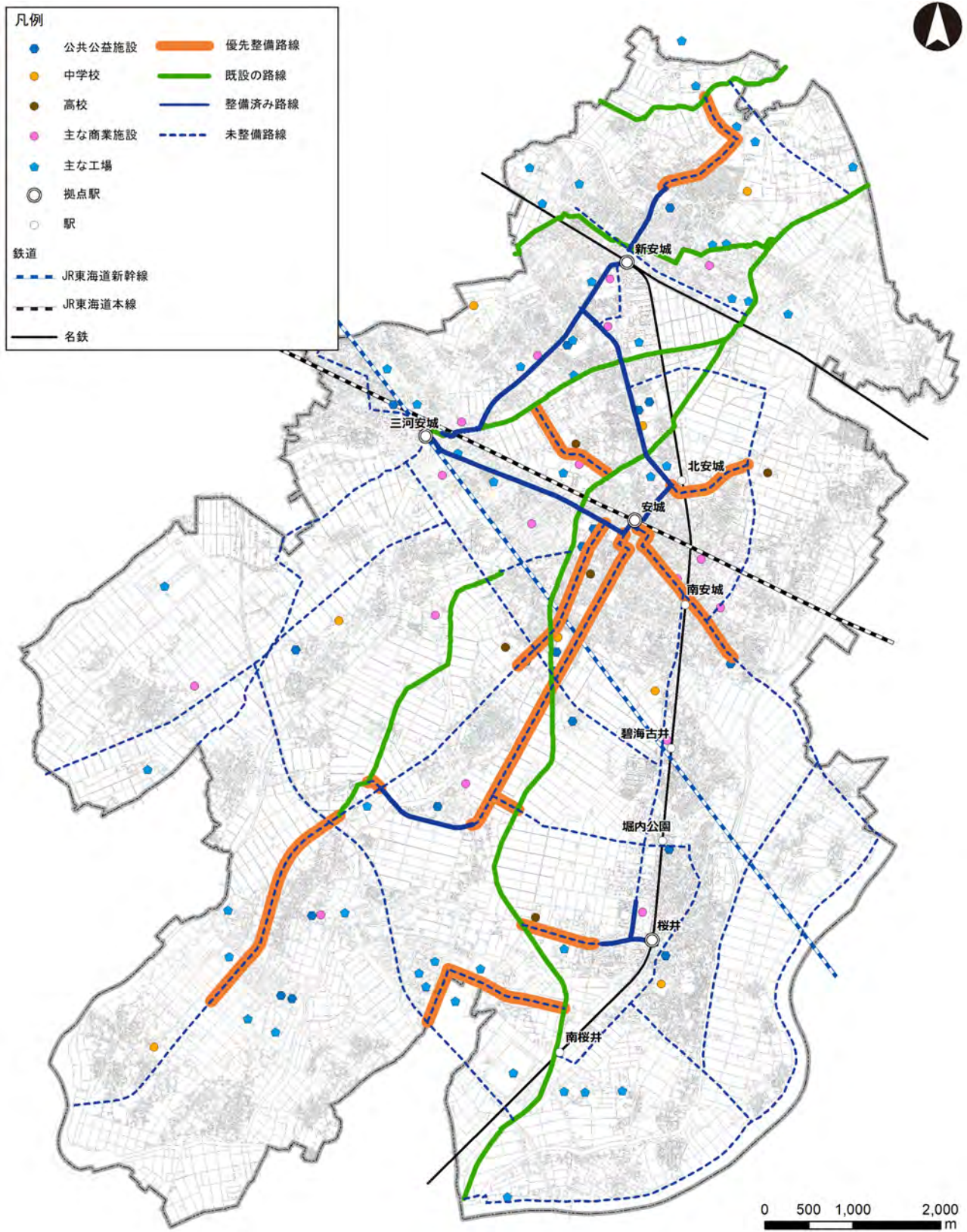
(担当：都市計画課、維持管理課、土木課)



本市における自転車通行空間の整備例
(資料：安城市)

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 (2) 歩道のない道路における対策

自転車通行空間の整備形態 (資料：国土交通省)



ネットワーク整備計画における優先整備路線

(2) 明治用水緑道の環境整備

- 自転車ネットワークの幹線として、より安全、快適に走行できるようにするための整備を県と協力しながら進めます。死角や段差の解消、歩行者と自転車の通行帯の明確化、街路灯の設置により安全性の向上を検討します。また、駐輪場や現在位置、距離等を確認できる自転車用サイン、休憩施設を整備することにより利便性の向上を図ることを検討します。
- 自然環境に恵まれた明治用水緑道を四季折々の景色を感じながら利用できるよう、愛護会等、市民との協働による維持管理システムの構築、維持を図ります。また、自転車利用者のみならず、誰もが通りたくなる緑道とするため、草刈、除草等、適正な維持管理をします。

(担当：公園緑地課)



(資料：安城市)

基本目標 1

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

施策② 放置自転車等の取締まりの推進

- J R 安城駅、名鉄新安城駅、名鉄南安城駅周辺における自転車等放置禁止区域内の、放置禁止の啓発及び放置自転車等の撤去を引き続き実施し、取締まりを推進していきます。
- 放置自転車を減らすため、必要に応じ放置禁止区域等での見回りを強化するキャンペーン活動を行うとともに、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等を通して啓発を行うことにより、その内容について周知・徹底します。

（担当：維持管理課、都市計画課）



放置自転車の撤去活動（出典：愛知県）

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

基本目標 1

施策③ シェアサイクルの普及推進

- 自転車利用における新たな仕組みであるシェアサイクルを導入することにより期待できる効果を見据え、民間事業者と連携、協力を図りながら、導入に向けた研究を進めていきます。

(担当：都市計画課)

【シェアサイクル導入により期待できる効果】

- ・市内のあらゆる箇所にサイクルポートを設置することにより、新たな交通手段として利便性を拡大することができ、公共交通機能を補完する役割を期待することができます。
- ・シェアサイクル事業は、24 時間貸出返却が可能なため、運営時間の制約を設ける必要がなく、無人化で対応できるため管理運営費の削減ができ、レンタサイクル事業からのグレードアップを図ることができます。
- ・電動式といった高品質な自転車の提供が可能であるため、高齢者をはじめ誰もが気軽に安心して自転車を利用することが可能で、目的地までのプラス・ワンマイルの新たな移動手段として期待ができます。

参考事例：シェアサイクル事業「PULCLE（パルクル）」（静岡県静岡市）

静岡市内のまちなかに複数のサイクルポートを設置し、いつでも、どここのポートでも自転車の貸出・返却ができる新しい移動システムとして導入しています。

PULCLE の普及により、公共交通機関の補完や利用促進、自動車交通の抑制による環境負荷の軽減、自転車を所有から共有に切り替わることによる放置自転車の減少、まちなかの回遊性向上による地域活性化を目指しています。



JR 静岡駅前 サイクルポート
(出典：静岡市)

基本目標 1

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

施策④ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

(1) 主要駅周辺等の駐輪場整備

- 自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅周辺においては、鉄道事業者と協力するなど、鉄道駅周辺での駐輪空間の確保に努め、利用の向上を図ります。
- 土地区画整理事業の進捗状況等により、今後、駅利用者の増加が見込まれるJR安城駅、名鉄桜井駅等の駐輪場は、利用状況を見ながら整備の必要性について検討を行います。
- その他の鉄道駅や市役所等の行政施設においても、利用状況をふまえ、適切な駐輪空間の確保に努めます。

(担当：維持管理課、都市計画課)



JR 安城駅北口自転車駐車場



JR 安城駅自転車駐車場

(2) 民間による自転車駐輪場の整備促進

- 「自転車等の放置防止に関する条例」の適用による駐輪場の整備を進めるとともに、地域のニーズをふまえながら、適用地域、適用建物用途の拡大等、必要に応じ見直しを実施します。
- 民間駐輪場の整備を助成する制度を運用する等により、民間による駐輪場の整備促進を検討します。

(担当：維持管理課、都市計画課)

(3) 駐輪場の効果的な運用

- 各駐輪場の利用率向上を図るため、地域のニーズに対応した料金体系の検討・見直しや、出入口でのICカード化等の情報通信技術の活用を必要に応じて検討します。
- 駐輪場の位置や料金等について、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等により分かりやすい情報の見える化を推進します。

(担当：都市計画課)

基本目標 1

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

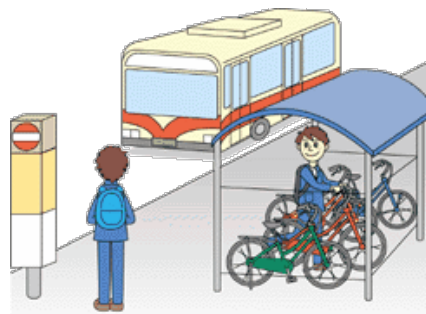
施策⑤ まちづくりと連携した総合的な取組の実施

- 自動車に依存しない交通体系を確立するため、その日の天候、気分等により、自転車とバス、鉄道等の公共交通機関を賢く使い分けることについて、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等を通じて広く市民に呼びかけるとともに、推進するための施策の導入について検討します。
- 鉄道駅での駐輪場を整備することにより、鉄道と自転車の乗継ぎの利便性を高めるとともに、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等での積極的なPRにより、サイクル・アンド・ライドを推進します。
- バスと自転車の乗継ぎの利便性を高めるため、公共施設の駐輪場や空地を利用してバス利用者用の駐輪場を整備する等、クルマに過度に依存しないためのしくみづくり（サイクル・アンド・バスライド）について検討します。



近くへの移動は自動車を使わず、できるだけ徒歩または自転車を使うようにしましょう。

クールチョイス啓発
(出典) 愛知県



サイクル・アンド・ライドのイメージ
(出典) 金沢市

- 土地区画整理事業等の市街地整備において、道路空間の無電柱化の整備に合わせ、自転車通行空間を一体的に確保することを推進します。
- 立地適正化計画においてマチナカ拠点区域として位置付けされた4駅周辺においては、コンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指し、移動手段としての自転車利用を促進します。



南明治土地区画整理事業地内

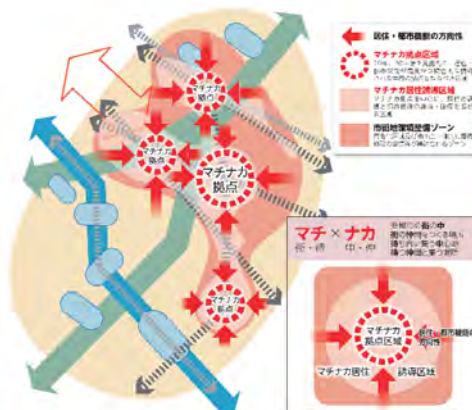


図 20年、30年後を見据えた都市構想のあり方のイメージ

(担当：都市計画課、維持管理課、環境都市推進課)

基本目標 2

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

施策⑥ 自転車を活用した健康づくりの推進

(1) 意識啓発

- 健康づくりへの効果を把握してもらうため、自転車利用に対する具体的な効果等を市民に対し、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等で情報発信を行います。
- 自転車利用者の健康診断、体力測定等により、自転車利用前後の状態をモニタリングし、その結果をわかりやすく公表することを検討します。
- 心の健康に対する効果等を広報あんじょうや市公式ウェブサイト等で紹介し、利用促進に対する意識啓発を行います。
- 自転車の楽しみ方を広報あんじょうや市公式ウェブサイト等で紹介し、利用促進に向けた意識啓発を行います。
- 子どものうちから自転車に乗ることの楽しさを知ってもらうため、補助輪のない自転車に乗るサポートを行うための「子ども自転車教室」を市民団体や市内事業者等と協働して実施するとともに、市民団体等の活動を支援します。



子ども自転車教室の開催の様子 (出典)安城市

(担当：都市計画課)

(2) 利用機会の提供

- 市民・事業者・行政の協働により、世代を超えて幅広く気軽に参加できる“ポタリング（自転車散歩）”をはじめとした自転車“健幸”イベントを開催します。
- 市民団体や市内事業者の実施する自転車イベントを支援します。
- 広報あんじょうや市公式ウェブサイト等への掲載、ポスター、パンフレット等を作成し、広く市民や事業者に自転車の“健幸”利用を呼びかけるキャンペーンを実施します。
- 商店街や市民団体、事業者等と協働し、自転車利用を促進するための取組について検討します。

(担当：都市計画課、商工課)

◆自転車運動とウォーキング。「気持ちよさ」はどう違う？

※株式会社シマノ製作サイト「Cyclingood」掲載コラムより転載

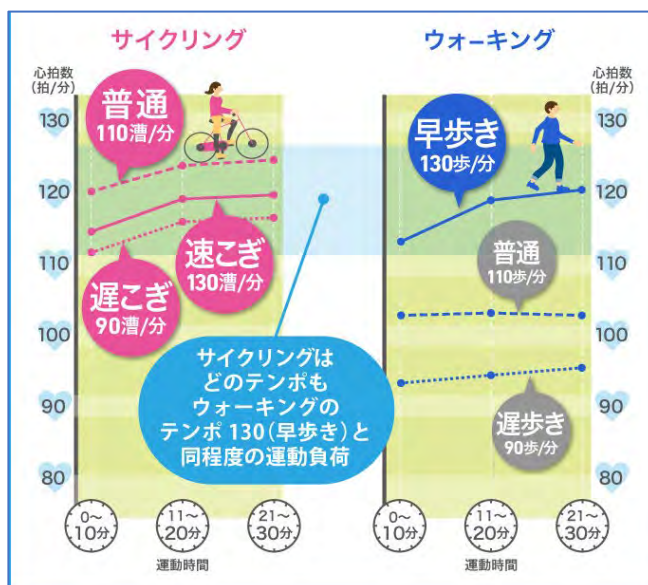
①想定方法

自転車は、速こぎ・普通・遅こぎの3種類のテンポで各30分間こいでもらい、ウォーキングでも同じテンポである速歩き・普通・遅歩きで各30分間歩いてもらい、それぞれの特性を抽出しました。この実験では運動終了後の気分だけを調査するのではなく、運動中の気分変化も確認。非常に不快～非常に快適までの7段階の気分を3分ごとに記録し、さらに運動後の気分を形容詞で表現してもらい、テンポの違いによるサイクリングとウォーキングの印象を分析しました。



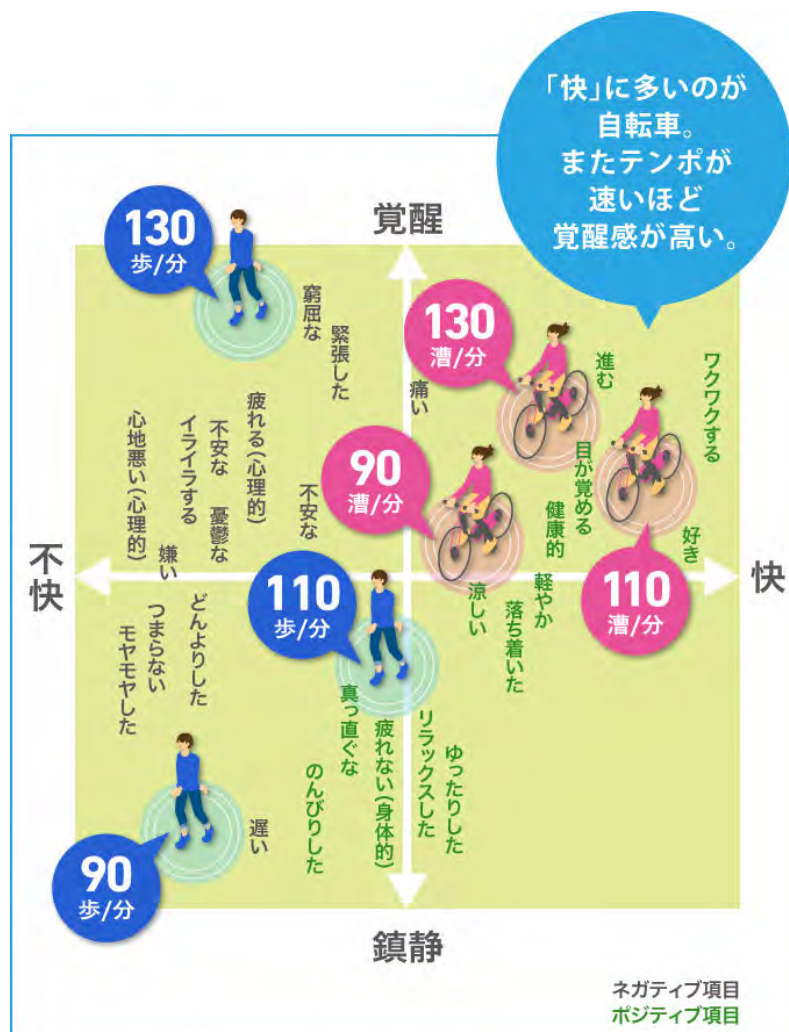
②サイクリングとウォーキングの「快適感」と「心拍数」の経時変化

サイクリングはどのテンポでも全般的に快適感が持続しており、ウォーキングはテンポが速いほど快適感がダウンしていく傾向です。心拍数で見る運動負荷は、自転車の場合3つのテンポに大きな違いがなく、ウォーキングの早歩きとほぼ同じ強さです。つまり、同じ程度のツラさでも自転車の方が気持ちよさを持続させながら運動できていることがわかります。



⑨テンポの違いによる自転車・ウォーキングの印象分布

この図はウォーキングとサイクリング、それぞれ速い・普通・遅い3種類のテンポ、合計6タイプの運動の印象がどの場所に位置するかを示したものです。たとえば横軸なら右に行けば行くほど快適に感じていることを意味していますが、サイクリングはどのテンポでも快適と感じているのがわかります。また、サイクリングの位置はその近くに「好き」や「目が覚める」といった表現があり、一方で運動強度が同じ程度である速歩き（テンポ 130）では「窮屈な」や「心理的に疲れる」といった表現が近くにあります。この差の理由は明らかになっていませんが、そもそも自転車は歩行よりも移動スピードが速いため、風を受けてより爽快な気分となっていることが影響していると考えられます。



きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

基本目標 2

施策⑦ 自転車通勤等の促進

- 本市として、市民ひとりひとりの健康を増進し、まちの活性化を促し、環境にやさしいまちづくりを進めるため、市職員の率先した自転車通勤を推奨し、国の「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」への応募等、状況に応じて促進に向けた取組を検討します。
- 市内事業所に対し自転車利用に対する啓発活動を行うとともに、事業所内の通勤計画の策定と併せ、駐輪場等の自転車通勤のための施設整備に取り組む事業所に対する支援について研究します。

(担当：都市計画課、人事課、市民安全課、商工課)

参考：自転車通勤制度導入のメリット

(自転車通勤導入に関する手引き 令和元年5月 自転車活用推進官民連携協議会)

自転車を活用することにより、事業所による生産性向上のメリットや従業員による通勤時間の短縮のメリット等が整理されています。

トピック

○自転車通勤によって、仕事の作業などの身体的な活動だけでなく、時間管理能力や集中力が向上し、労働生産性がアップ

3か月間の自転車通勤による労働生産性の変化をWLQ-J^{※1}という手法によって調査した結果によると、労働生産性を示す指標である「身体活動^{※2}」、「時間管理^{※3}」、「集中力・対人関係^{※4}」、「仕事の成果^{※5}」のすべてにおいて、自転車通勤の実施後の数値が改善し、自転車通勤により労働生産性が向上することが明らかとなっています。

労働生産性の変化 【3ヶ月間の自転車通勤前後の比較】



図 2 自転車通勤による労働生産性の変化 (n=20)

基本目標3

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

施策⑧ 自転車の点検整備の促進

- 自転車利用に役立つサービスの提供や、市の施策への協力を行う販売店を「まちの自転車屋さん」として認定し、誰もが気軽に立ち寄れるようステッカー等により、店頭にわかりやすく表示するとともに、広報あんじょうや市公式ウェブサイト等に掲載し、周知を図ります。
- 既存自転車店、新規出店店舗に対し「まちの自転車屋さん」の登録への協力依頼を行い、登録店舗数を維持し、市民が安心して自転車利用ができるよう取組めます。
- 自転車利用の安全を確保するため、公益財団法人日本交通管理技術協会が定める自転車安全整備制度に基づく自転車の点検について、「自転車安全整備補助金」制度により支援を継続していきます。

 まちの自転車屋さん

楽しく、新しい自転車生活を提案する販売店を「まちの自転車屋さん」とし、下のマークを店頭に表示しています。
空気入れの無料貸出しや簡単な点検などのサービスが提供されておりますので、気軽にお立ち寄りください。



周知 PR 案内

(担当：都市計画課、商工課)

基本目標3

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

施策⑨ 自転車の安全利用の促進

- 高齢者向けの自転車大会を開催することにより、自転車利用のルールを守った走行や、走行技能の優劣を競うことで、正しい交通ルールの定着とマナーアップを図ります。
- 老人クラブ会員や交通安全リーダーを対象に交通安全啓発パンフレットの配布や交通安全研修会の開催を通して、交通安全に関する知識の普及を図ります。
- 令和3年10月より、県下で自転車に乗る際のヘルメット着用の努力義務が条例化されたことに対応し、安全認証付自転車乗車用ヘルメット購入費の補助金の活用により、自転車利用時のヘルメット着用に推進します。
- 自転車の盗難、盗難自転車が駅前等に放置され、市民生活に支障を来たす状況を改善することを目的に「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」が施行され、「自転車防犯登録」が義務づけられています。防犯登録を推進するため、市公式ウェブサイト等でPRします。
- 自転車配達員等を含めた成人を対象に、正しい交通ルールや自転車利用マナーを広報あじょうや市公式ウェブサイト等で紹介し、意識啓発を行います。

(担当：市民安全課、学校教育課、都市計画課)



自転車を安全に楽しく 乗るためのルール

 **自転車は「くるま」の仲間です**

歩行者

横断歩道を渡る時は、「右、左、右」をよく見て渡ろう。



くるま

スピードが出る乗り物だよ。道の左側を走るよ。



バス

バス停があると止まるよ。後ろのタイヤは前のタイヤよりも内側を通るよ。



バイク

車と同じように走るよ。車の影から飛び出すことがあるよ。



自転車

交通ルールを守ることができる人はだれでも乗ることができるよ。



 **自転車の通るところ**

自転車は「くるま」の仲間なので車道の左端を走ることが出来ます。ただし、小学生は歩道を走ることができるので、歩道のある道路では、歩行者に気を付けて歩道をゆっくり走りましょう。



 **自転車の基本的なルール**

自転車は子どもからお年寄りまで使える便利な乗り物ですが、安全に自転車にのるために決められたルールはしっかり守りましょう。









こたえ

1× 2人乗りは危ないよ。

2× よそ見は危ないよ。

3○ ヘルメットをかぶろう。

4× 暗いところは電気をつけよう。

5○ 歩行者に気をつけよう。

6× 横に並ぶと危ないよ。

7× 車をさすと危ないよ。

参考事例：自転車マナー向上のための「たまチャリルール」づくり（東京都世田谷区）

自転車が人ともクルマとも安全に一緒に走る道にするために「玉川のオリジナルルール」をつくることに。2015年初めからオリジナルルールの話し合いを行い、夏には3回の住民ワークショップをしました。ママチャリや子乗せ自転車をよく使うPTAの皆さん、電動アシスト自転車じゃなきゃちょっとしんどい高齢の方、シティサイクルをガンガン走らせる若手の人など……玉川を自転車で走る人のアイデアと専門家や警察、行政の皆さんのアドバイスを合わせてつくったルールです。現在このルールを使った「たまチャリルール」を啓発中です。

**① 足ポン**

「止まれ」のところでは、両足を地面にポンとつけて安全確認しようね

**② 押しチャリ**

人が多い道やスクランブル交差点などでは自転車から降りて歩こうね

**③ ヒダリンクル**

右に曲がる時も、ひ・だ・り。交差点で右に曲がるときは、大回りで左をくると走ろうね



（出典）二子玉川交通環境浄化推進協議会 HP

基本目標3

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

施策⑩ 学校等における交通安全教育の推進

- 小学校、幼稚園、保育園において、自転車利用に必要な交通ルールを理解、自転車運転に関する知識・技能を身につけるため、自転車教室や大型車教室^(※)等の交通安全教室を実施します。
- 学校行事、児童会・生徒会活動や学級活動、総合的な学習の時間等において、自転車点検活動や安全な自転車の乗り方の指導を行い、児童生徒の交通安全意識の高揚と自転車運転におけるマナーの向上を図ります。
- 交通ルールとマナーを身につけるため、警察と協力し、小中学校で行う交通安全教室において、筆記試験、実技訓練を実施のうえ、自転車免許証を交付します。
- 中高校生の通学時間帯において、警察と協力し、市内の交差点等で自転車マナー指導を行うことにより、交通ルールの周知を図ります。
- 地域ぐるみで安全意識やマナーを向上させるため、町内会や老人クラブを中心とした交通安全教室を開催します。

(※) 大型車教室：トラックを使った交通安全教室。内輪差や運転席からの死角等を体験する。

(担当：市民安全課、学校教育課)

安全不確認 (急な進路変更) 事故の状況 道路の左端を通行していたAさんは、路上駐車車の車避けようと後方を確認せずに車道側に急に進路変更したため、後ろから来た自動車に追突され、大ケガを負いました。 事故の原因 自動車側にも注意義務違反がありますが、Aさんが後方の安全をよく確認しないまま急に進路変更をしたことが事故の大きな原因です。 	一時不停止 事故の状況 信号のない見通しの悪い交差点にBさんが自転車で一時停止せずに進入したため、自動車と出会い頭に衝突し、腕の骨を折る大ケガを負いました。 事故の原因 自動車側にも注意義務違反がありますが、Bさんが一時停止の標識・標示を無視して、交差点で左右の安全確認をしないまま飛び出したことが事故の大きな原因です。 
信号無視 事故の状況 Cさんは、赤信号を無視して交差点に進入したため、走ってきたトラックと衝突し、大ケガを負いました。 事故の原因 トラック側にも前方不注意がありますが、Cさんが赤信号を無視して交差点に進入したことが事故の大きな原因です。 	歩道上での歩行者との接触 事故の状況 Dさんは、自転車歩道通行可の標識がある歩道上を自転車で通行中、歩いてきたおばあさんのバッグにハンドルを引っ掛けてしまい、転倒したおばあさんは意識不明の重傷となりました。 事故の原因 Dさんが、人の間をぬうように走行し、歩道の車道寄りをついでも止まれる速度で走行していなかったことが、事故の大きな原因です。 

(出典：社団法人 日本損害保険協会)

基本目標3

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

施策⑪ 災害における自転車活用の推進

- 災害時の公共交通機関や自動車の機能が低下した状況における代替交通手段として、自転車の活用を推進します。
- 災害活動時の移動手段として、シェアサイクル等の活用を検討します。

(担当：都市計画課、危機管理課)

基本目標3

きづく	はしる	つかう
まもる	とめる	かわる

施策⑫ 損害賠償責任保険等への加入促進

- 自転車の交通事故は減少しているものの、最近では自転車が加害者となり、その賠償金が高額になる事故も多く見られ、自転車利用者も保険に対する関心が低い現状にあります。万が一のために、自転車利用者も保険に加入することが必要です。
- 令和3年10月より、県下で自転車に係る交通事故を防止するため、自転車損害賠償責任保険等への加入の義務が条例化されたことに対応し、自転車を利用する市民や事業者に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を啓発します。
- 自転車保険制度の周知や加入促進を、自転車販売店や広報あんじょう、市公式ウェブサイト等で定期的にPRします。特に、TSマーク^(※)については、自転車安全整備士が点検整備した、安全な普通自転車に貼付されるものであることから、小中学校、高等学校をはじめ、多世代に対しPRします。

(※)TSマーク：TRAFFIC SAFETY（交通安全）の頭文字をとったもので、道路交通法令に定められた大きさ、構造、性能等の基準に適合した安全な普通自転車であることのしるしであり、賠償責任、傷害保険がついている。

(担当：都市計画課、市民安全課)

TSマークとは？

① 楽しく快適なサイクルライフのために

TSマークは、自転車安全整備店でTSマークの貼付を依頼して、自転車の点検整備(有料)を受けると貼ることが出来ます。TSマークには傷害保険と賠償責任保険が付いています。「TS」は、TRAFFIC SAFETY（交通安全）の頭文字をとったものです。

② いざという時の備えにTSマーク

近年、自転車が加害者になる事故が多発しており、高額な損害賠償が発生する場合も少なくありません。そのような事態に備えるためにも、安城市では自転車の点検整備を受け、TSマークを貼付することを推奨しています。

自転車の加害事故例

小5男児の自転車と女性が衝突し、女性は意識が戻らず寝たきりになってしまいました。

賠償金 9,500万円

1年に1回の継続更新をお忘れなく。

TSマークは1年間のみ有効です。1年に1回、自転車安全整備店で点検・整備をしてTSマークの継続更新をしましょう。

このマークが目印です。

補助金の制度があります

安城市では、TSマークを多くの人に貼ってもらうため、TSマークを貼る時の費用の一部を補助する制度があります。詳しくは、安城市ホームページをご覧ください。



詳しくは、お近くの「まちの自転車屋さん」へご相談ください。

③ TSマークに付く傷害保険、賠償責任保険

第一種 TSマーク (青マーク)

傷害保険	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
賠償責任保険	死亡・重度後遺障害(1-7級) (一律)1,000万円

第二種 TSマーク (赤マーク)

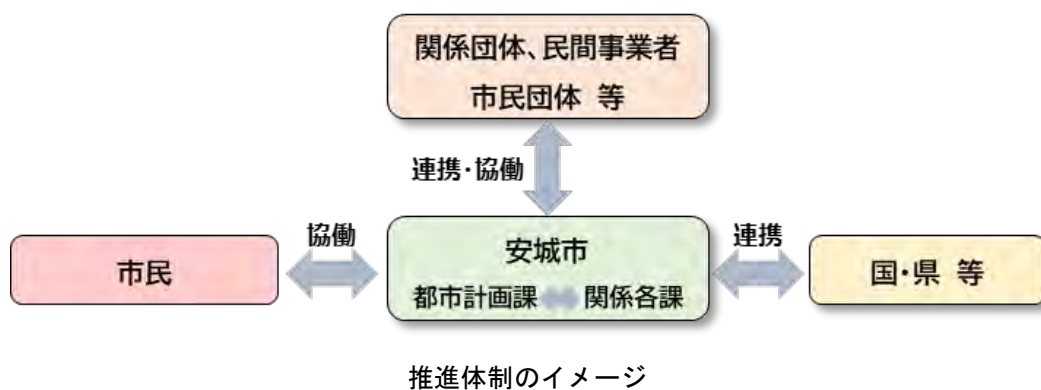
傷害保険	入院15日以上 (一律)10万円
	死亡・重度後遺障害(1-4級) (一律)100万円
賠償責任保険	死亡・重度後遺障害(1-7級) (限度額)1億円
被害者見舞金	入院15日以上 (一律)10万円

第5章 計画推進に向けて

1 計画の推進体制と進行管理

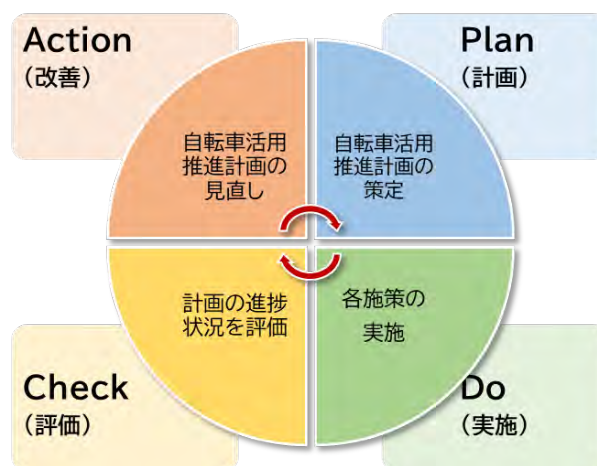
本計画の推進にあたっては、交通関係事業者、民間事業者、自転車に係る市民団体等と連携・協働し、自転車利用促進につながる施策を実施することにより、着実に計画を推進していきます。また、国・県等とも連携し、自転車利用に関する情報や課題等の共有化を図るとともに、毎年度、「安城市総合交通会議」において、実施施策の進捗状況を報告し、必要に応じて改善策の検討等を諮ります。

以上の体制を構築することにより、市民と協働しながら自転車利用の推進を図ります。



本計画の推進体制の下、確実な計画の推進を図るために、PDCA サイクルに基づいて、3つの基本目標の実現に向け、計画の進行管理を行います。

また、上位計画である安城市総合計画をはじめ、関連計画の改定、国や県等における関連法令・計画の見直し、自転車利用環境を取巻く社会情勢の変化等に配慮しながら、必要に応じて見直しを行います。



PDCA サイクルによる計画の進行管理

2 計画の目標指標の設定

本計画は、本市における自転車利用促進の最上位計画として位置付けており、計画の目標指標として、安城市総合計画における市民アンケートの「自転車の利用促進に対する満足度」を、計画の目標指標として設定します。

成果指標	実績値		目標値	
	R 1	R3	R8 (中間値)	R13 (目標値)
自転車の利用促進に対する満足度(%)	44.2	44.4	46	48

※市民アンケート「自転車の利用促進に対する満足度」

計画の目標指標

【参考】市民アンケート

安城市が主体となって実施する取組みに対する満足度を問う 23 項目の 1 つに「自転車の利用促進について」があります。自転車の利用促進に関する具体的な取組としては、

- ・自転車通行空間（ブルーライン）の整備
- ・TS マーク取得補助
- ・自転車啓発イベント（自転車教室等）の実施

をとりあげ、満足度を調査しています。

なお、令和元年度以前の満足度の値は下表のとおりです。

H19	H21	H24	H27	H29	R1
45.8%	46.0%	45.0%	43.7%	46.0%	44.2%