



第2部 第2次自転車ネットワーク整備計画(改訂版)

第1章 計画の概要

1 計画の目的

本市では、中心市街地や駅周辺の拠点、デンパークをはじめとした観光施設などの主要拠点間の連携を図るため、「第2次エコサイクルシティ計画(平成29年3月)」に基づいた自転車通行空間の整備を進める上で「第2次自転車ネットワーク整備計画(平成29年3月)」を定め、計画的に整備を進めてきました。

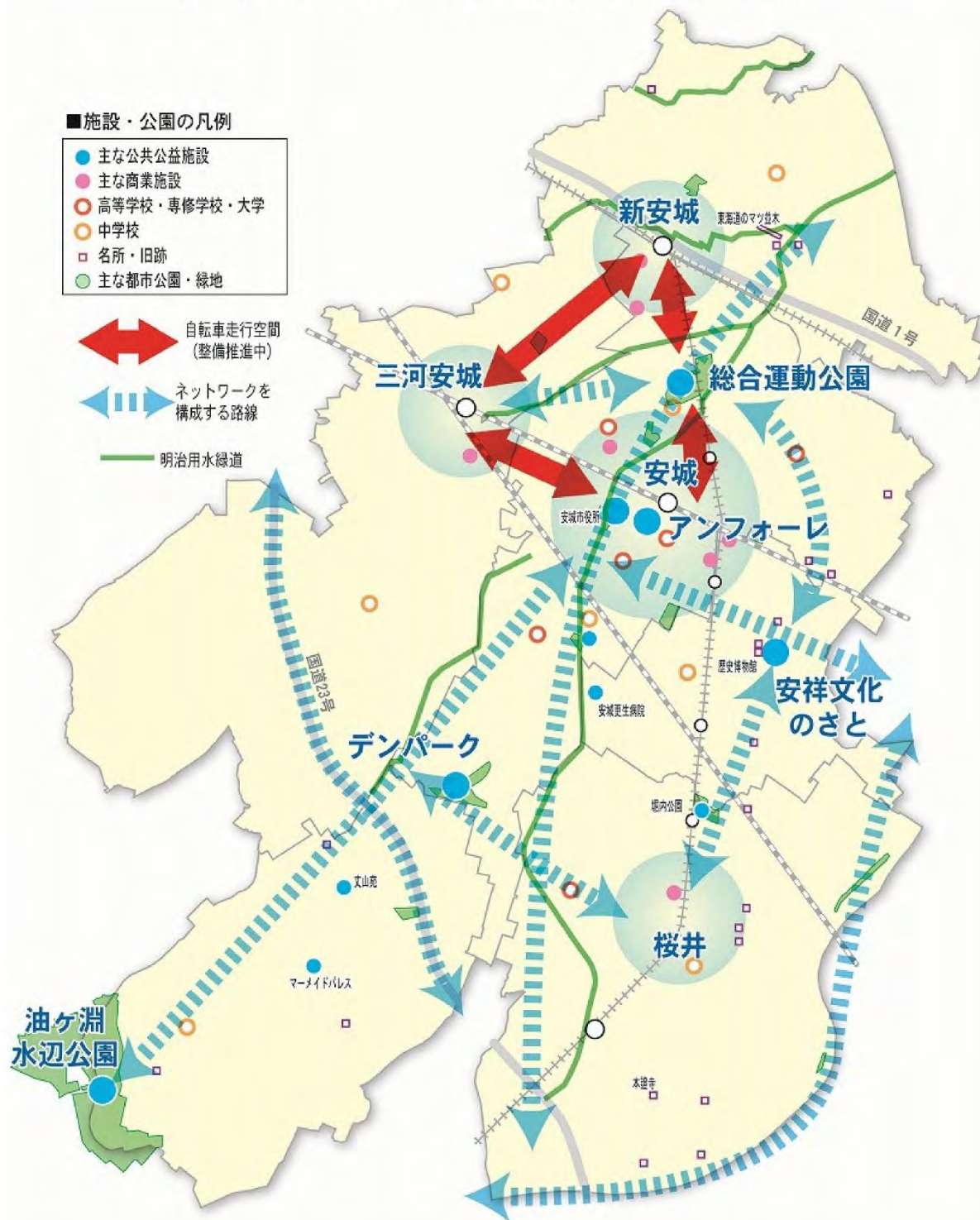
計画策定以後、短期的に整備する路線として位置付けた路線は概ね整備が完了しており、今後も引き続き、自転車の活用場面に応じたニーズや交通状況等を踏まえながら、整備を進める必要があります。そのためには、どの路線を優先的に整備していくべきか目標を定め、速やかに事業を推進することにより、安全で快適な自転車ネットワークを構築する必要があります。

このような状況の下、基本目標の1つである「**自転車交通の役割拡大に備えた良好な都市環境の形成**」の実現にむけた施策である「**自転車通行空間の計画的な整備の推進**」を図るため、「第2次自転車ネットワーク整備計画」の見直しをするものとします。

2 第2次安城市エコサイクルシティ計画におけるネットワーク方針

前計画である第2次安城市エコサイクルシティ計画におけるネットワーク方針は以下の図に示すとおりであり、本ネットワーク整備計画においても下図の方針に従います。

図 第2次エコサイクルシティ計画におけるネットワーク方針図



出典：第2次安城市エコサイクルシティ計画



第2章 自転車ネットワークの構築

1 ネットワーク路線の考え方

ネットワークの構築に当たっては、以下の考え方に従って路線の選定を行います。

◆基本方針

自転車ネットワーク構築による健康まちづくり



自転車ネットワークの構築により、誰もが健康でいきいきとすごすことができる

「健康都市あんじょう」の実現

1. 安全安心・低炭素排出型都市の形成（セーフティ・エコ）

- クルマ・自転車・歩行者が安心して移動できる自転車通行空間の整備を実施
- 自転車ネットワークの整備により自転車による移動を促進

2. 拠点施設へのアクセス性の向上（快適・スマート）

- 拠点施設を結ぶようにルート設定し、自転車による拠点間移動に対する利便性を向上

3. サイクリングルートの設定によるレクリエーション性の向上

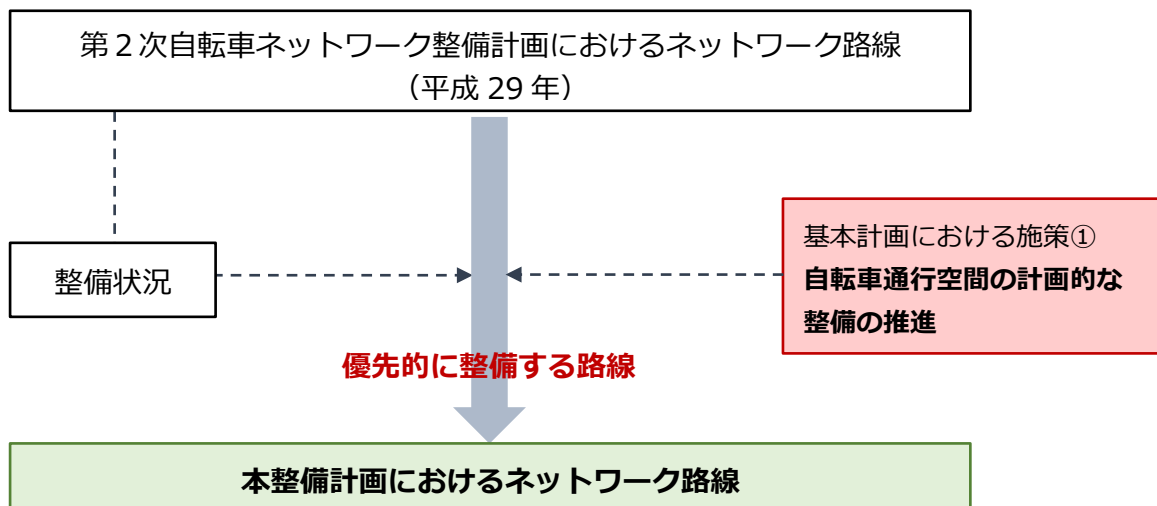
（エンターテインメント・健康）

- 市内の自転車道を回遊できるように連結し、レクリエーションとしての利用を促進



2 優先整備路線の設定を見据えたネットワーク路線の考え方

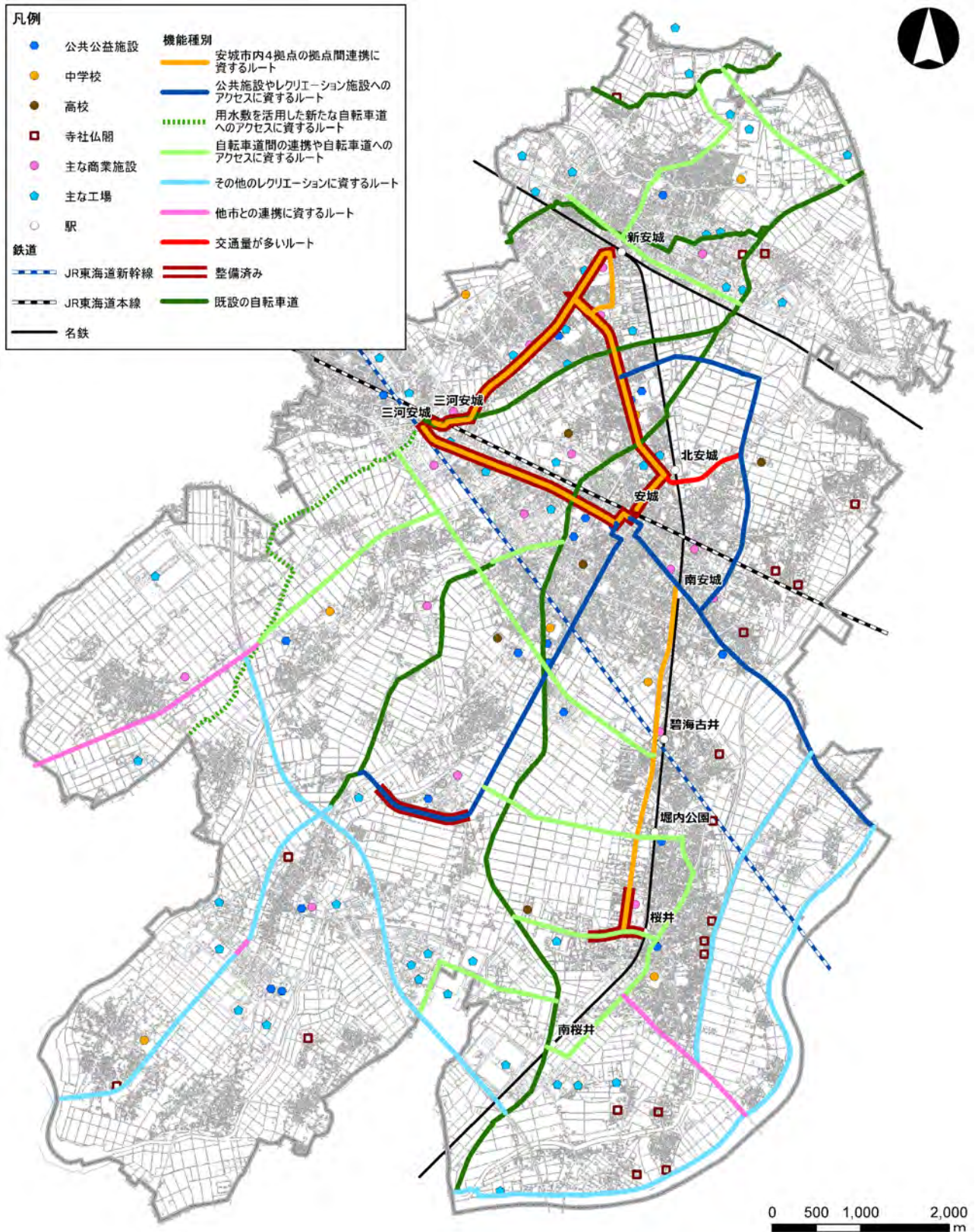
「第2次自転車ネットワーク整備計画」において選定された、市全域を対象エリアとした機能種別ごとの路線を基本として、これまでの路線の整備状況を踏まえつつ、基本計画における目標と整合させながら、計画を推進するにあたり優先的に整備すべき路線を設定します。また、これまで位置付けられたネットワーク路線以外の路線においても、整備の必要性がある路線については、優先整備路線に追加し、本整備計画におけるネットワーク路線として位置付けます。





3 ネットワーク路線の設定

第2次自転車ネットワーク整備計画における短期整備路線に位置付けた路線の機能種別のうち、市内3拠点の拠点間連携に資するルートについては概ね整備が完了しています。なお、第2次自転車ネットワーク整備計画策定以後、(都)安城幸田線をはじめとする路線について整備が実施され、総延長は24路線 74.5kmのうち、約 13.8 kmとなっております。





第3章 自転車ネットワーク路線の整備

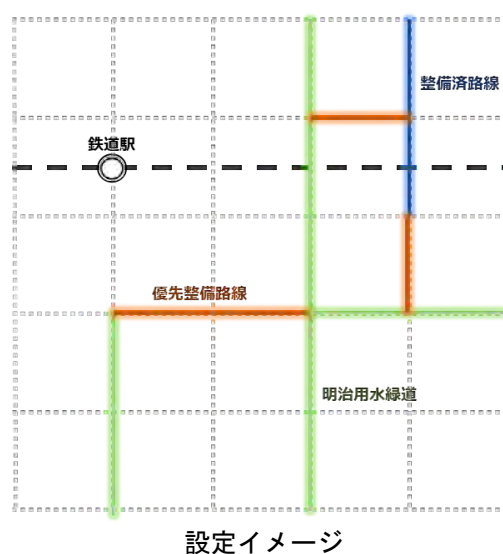
1 優先整備路線の設定

(1) 優先路線設定の考え方

本市の自転車活用の基盤となる自転車通行空間を効果的、効率的に整備を進めるため、優先的に安全性の向上を図る路線を設定します。

●整備済路線との連続性 【ネットワーク機能】

本市の自転車ネットワークを構築する上で、明治用水緑道における既存の自転車道が骨格として位置付けられることから、この**自転車道及び整備済路線に連続する路線を優先路線とすることを基本と**します。



●自転車の利用目的 【アクセス機能】

自転車需要が多く、利用目的が明確である路線を選定し、諸施設の配置状況、道路の整備状況、交通安全等を考慮して設定します。

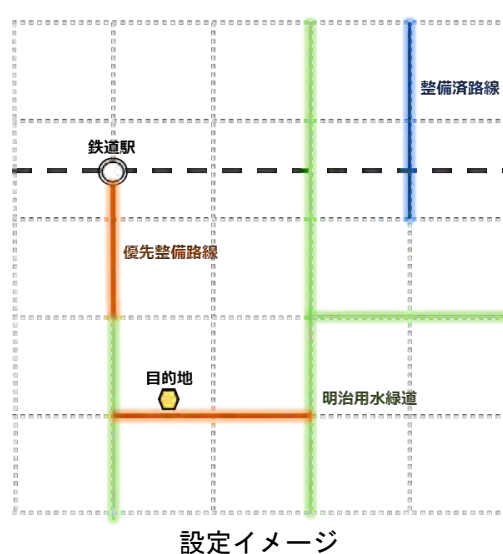
自転車利用の目的として、「通学」、「通勤」、「観光」、「鉄道駅」の視点により、目的地となる施設等にアクセスするための路線を設定します。

通学：市内にある高等学校へのアクセス路線

通勤：市内にある主な工場等へのアクセス路線

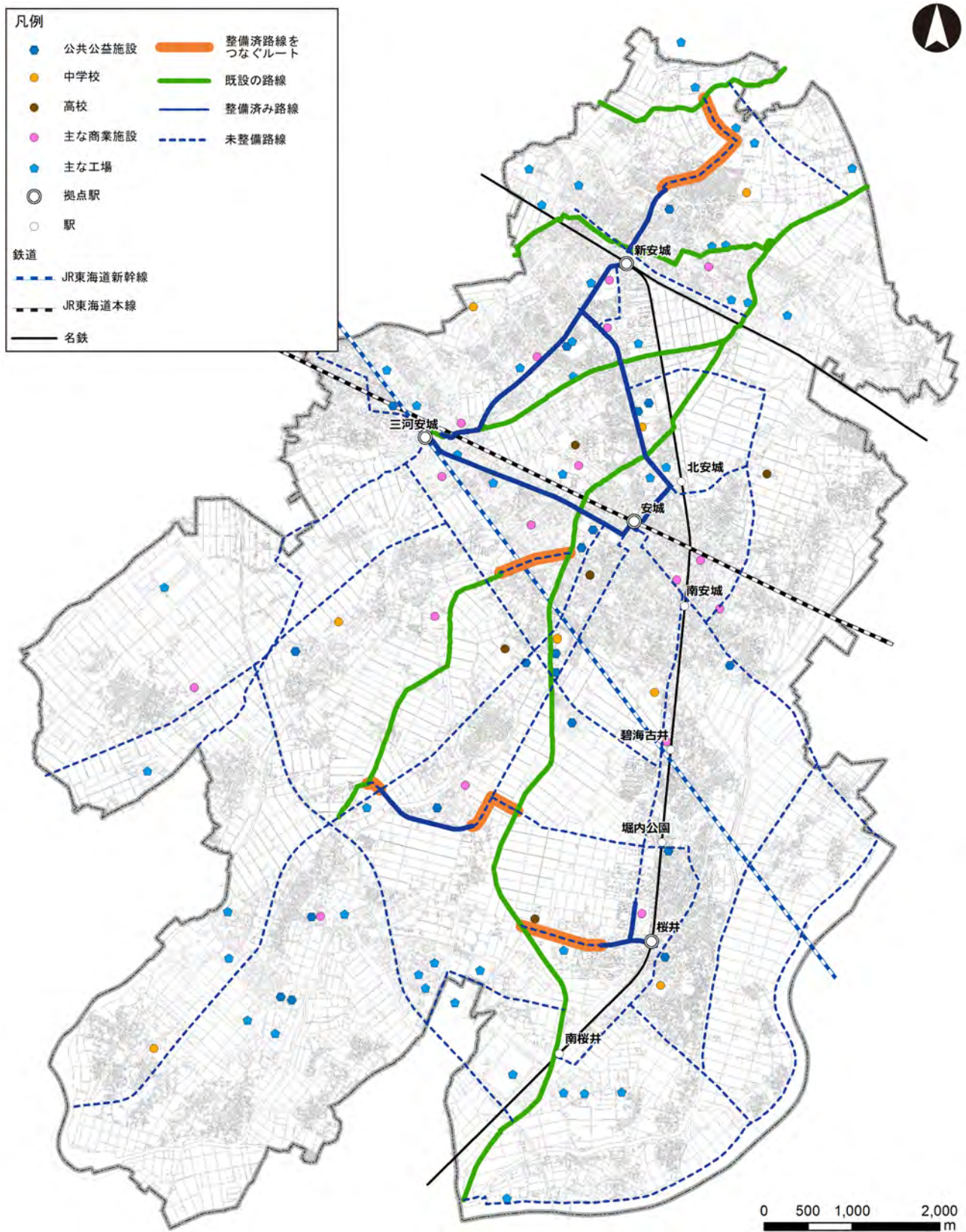
観光：市内にある主な観光地（デンパーク、歴史博物館）へのアクセス路線

鉄道駅：市内の4つの拠点駅へのアクセス路線



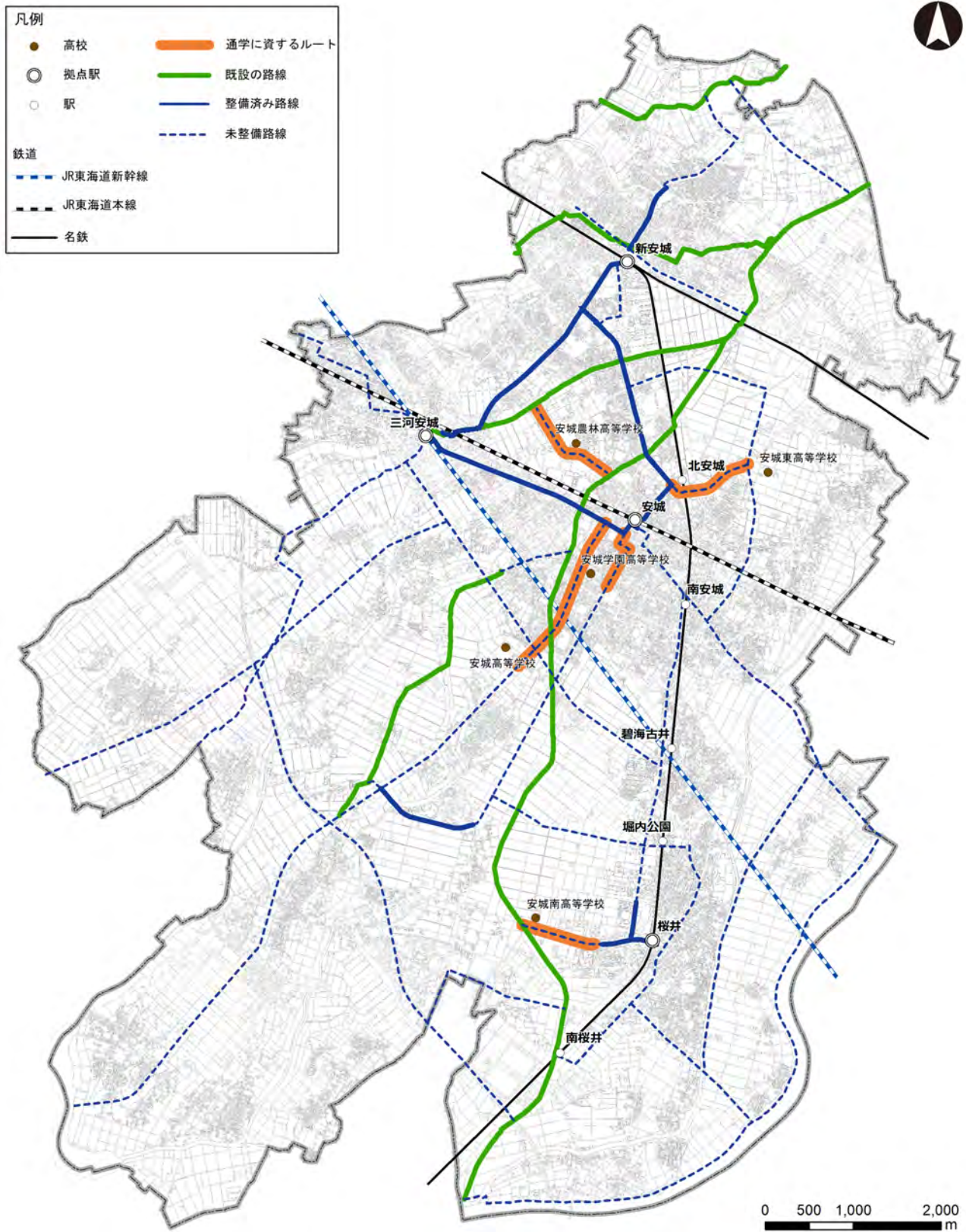


(2) ネットワーク機能を考慮した路線

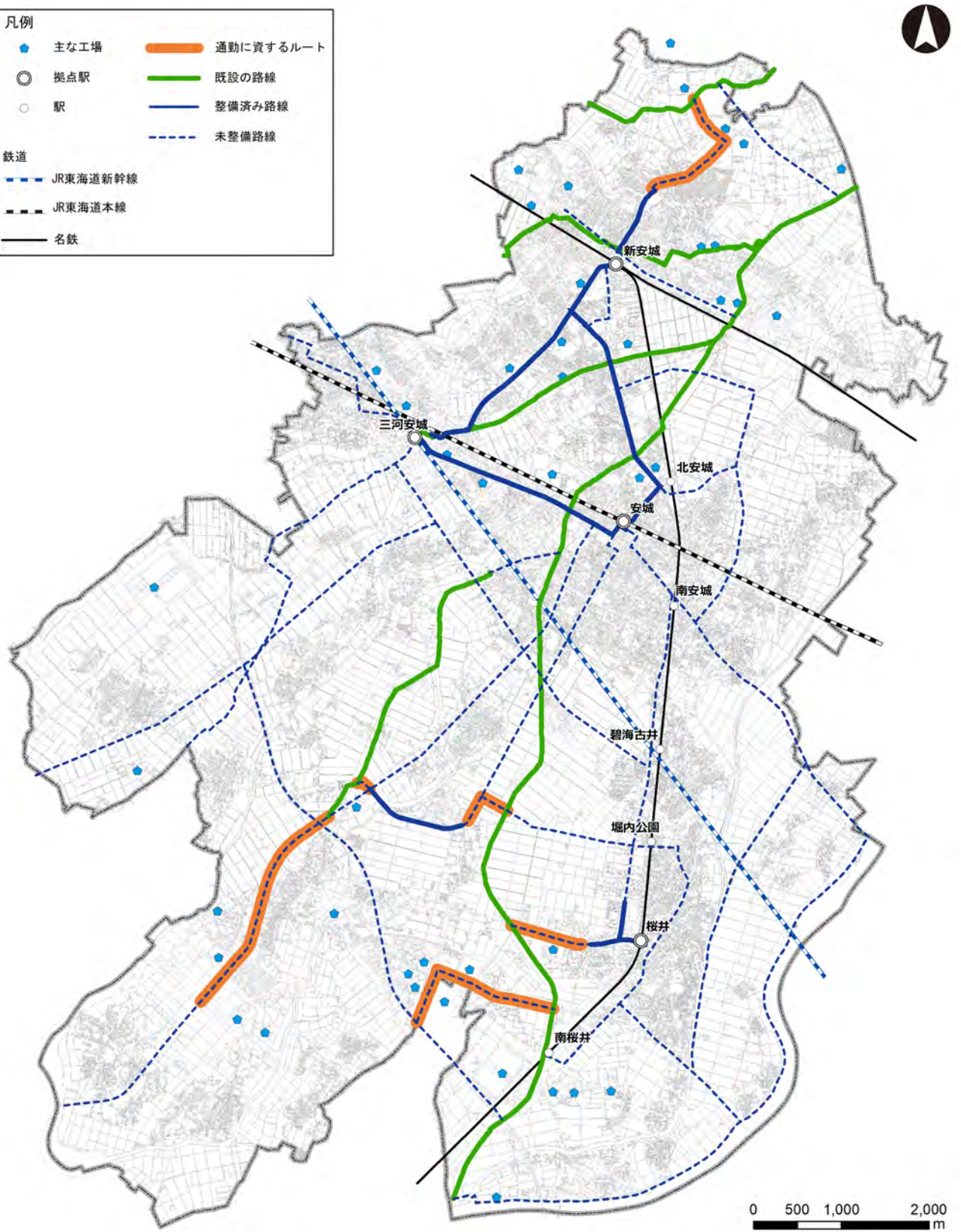


(3) アクセス機能を考慮した路線

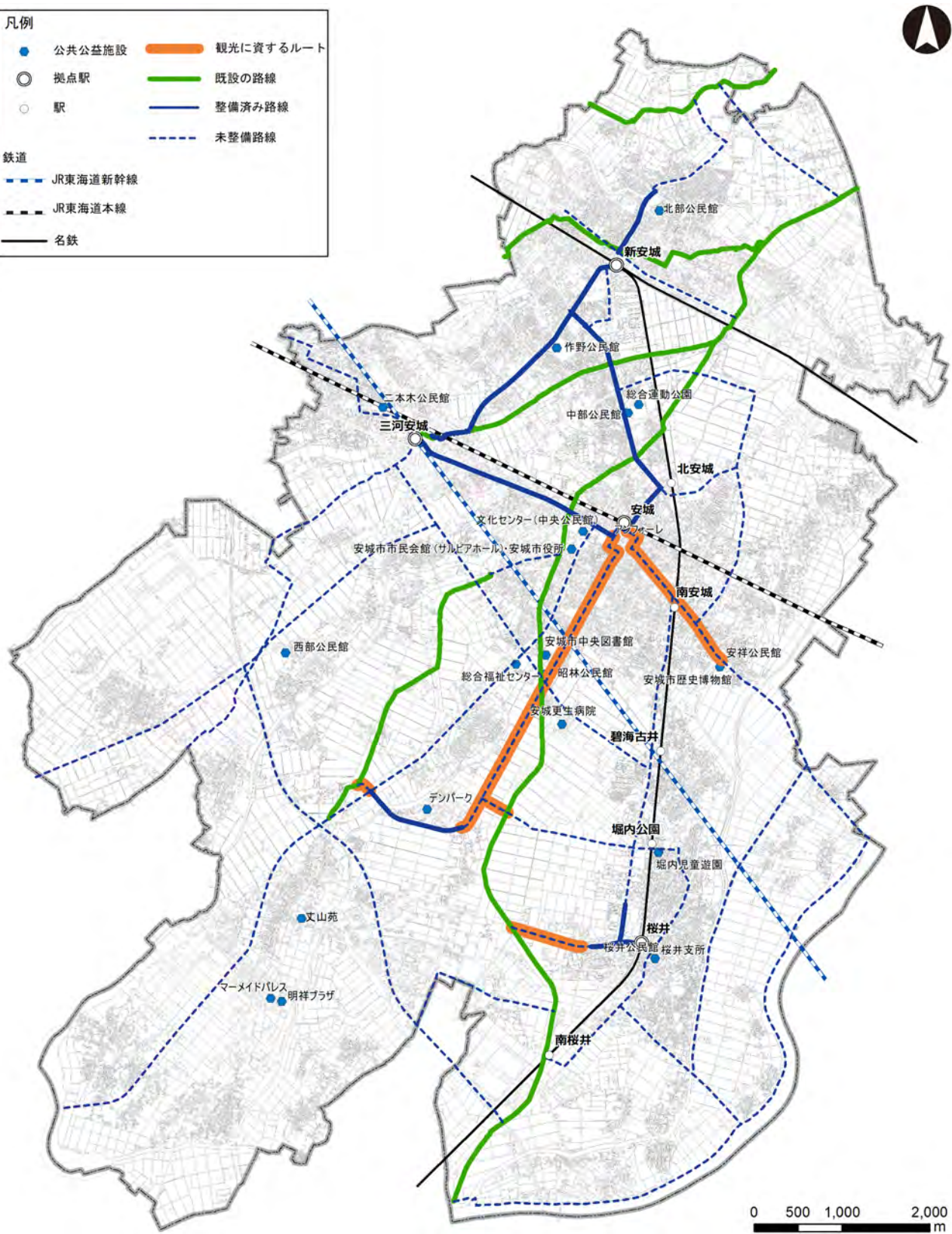
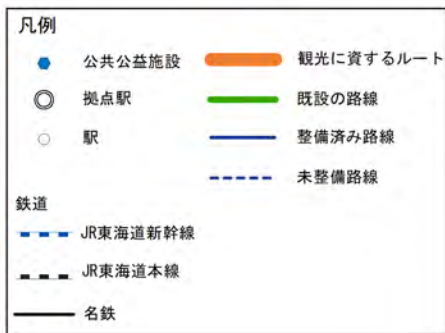
【通学】に資する路線



【通勤】に資する路線



【観光】に資する路線

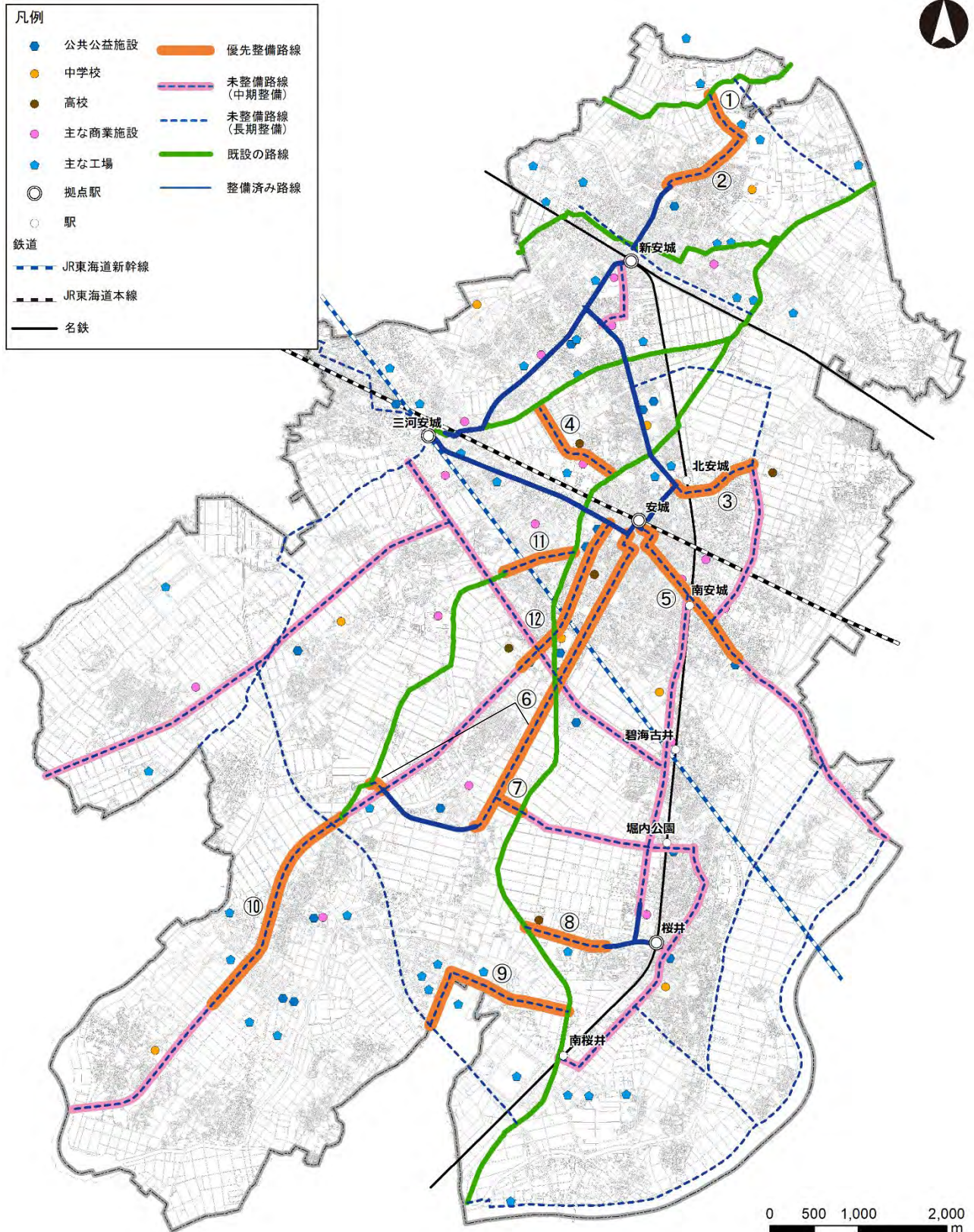




(4) 優先整備路線の設定

以上、ネットワーク機能とアクセス機能を考慮した路線を重ね合わせて整理すると、優先整備路線としては、下図のとおり市内で 12 路線が抽出されます。

また、優先整備路線の整備完了後、さらなる自転車ネットワークの拡大に資する路線として、整備を計画する路線についても、下図のとおり位置付けます。



抽出された12路線について、条件別に整理すると下表となります。

このうち、路線①、②、⑤、⑥、⑦、⑧、⑪の7つの路線については、複数の機能に資する路線に該当します。

これらの路線を優先的に整備すべき路線として位置付け、整備形態や事業期間等の検討を進めます。なお、路線毎の詳細については、参考資料にて整理しています。

路線 No	路線延長 (m)	ネットワーク機能	アクセス機能			
			通学	通勤	観光	鉄道駅
1	610	○		○		
2	1,060	○		○		
3	990		○			
4	1,240		○			
5	1,950				○	○
6	4,060	一部○	一部○	一部○	○	○
7	320	○		○		
8	930	○	○	○	○	
9	2,050			○		
10	2,250			○		
11	840	○		○		
12	1,920		○			
計	18,220					

優先路線の路線別整理

2 優先整備路線の整備形態

優先整備路線として設定した路線において、安全で安心して利用することができる自転車通行空間をつくるために、その整備形態を検討します。

ここで、「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)」においては、自転車通行空間の整備形態として、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在(矢羽根)」の3つの整備形態が示されており、本整備計画においても、この整備形態に基づき整理を行います。

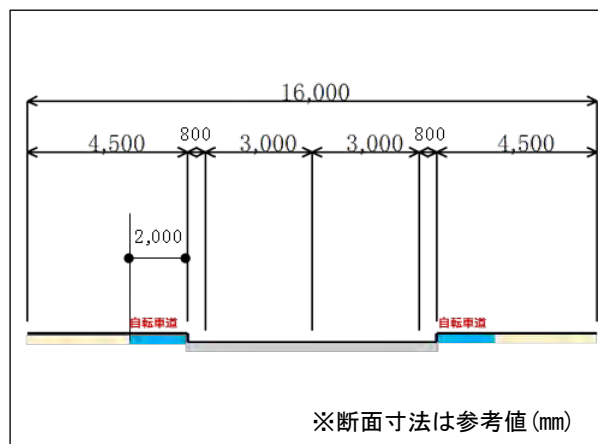
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	緑石線等 歩道 自転車道
自転車専用通行帯	歩道 自転車専用通行帯 車道 ※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策 ピクトグラム等を設置 歩道 車道 (2) 歩道のない道路における対策 [路肩・停車帯内の対策] 歩道 車道 [車線内の対策] 歩道 車道 ※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる [車線内の対策] 路側帯 車道

(参考) 自転車通行空間の整備形態
(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

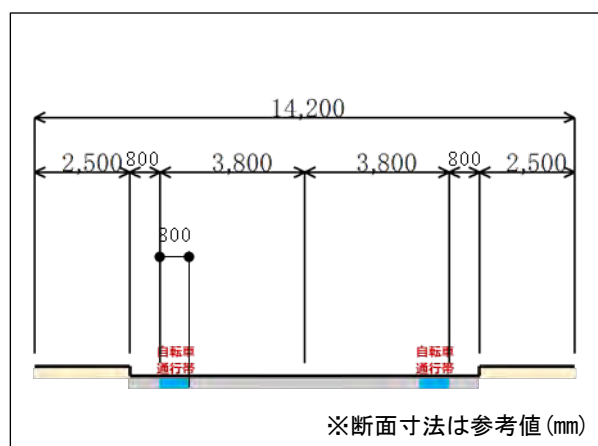
(1) 本市における整備路線の整備形態と道路断面構成

本市における自転車通行空間の整備形態も、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」と同様、以下の3つの形態に分類されます。今後の整備を検討する上では、下図を基本的な道路断面構成として、検討をします。

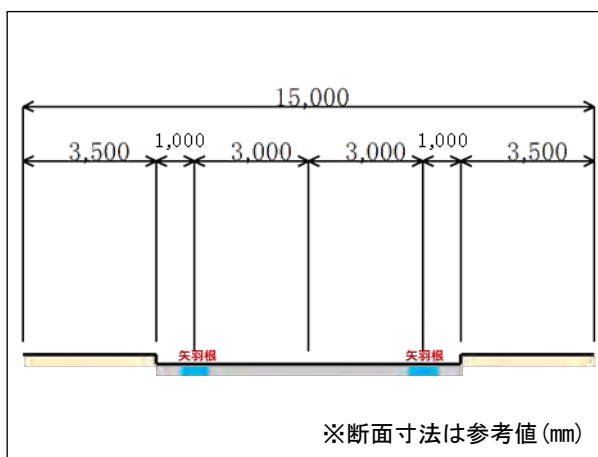
【自転車道（自転車歩行者道）】



【自転車(専用)通行帯】



【車道混在型(矢羽根)】





(2) 整備形態設定方針

STEP1 現状の道路幅員の確認

現状の道路幅員を確認します。



STEP2 道路断面構成から基本となる整備形態を選定

Step1 の基本道路断面構成を踏まえ、優先整備路線の整備形態を選定します。なお、選定する際の優先する形態は、ガイドラインに基づき、①自転車道（自転車歩行者道）＞②自転車(専用)通行帯＞③車道混在型(矢羽根)として、検討します。

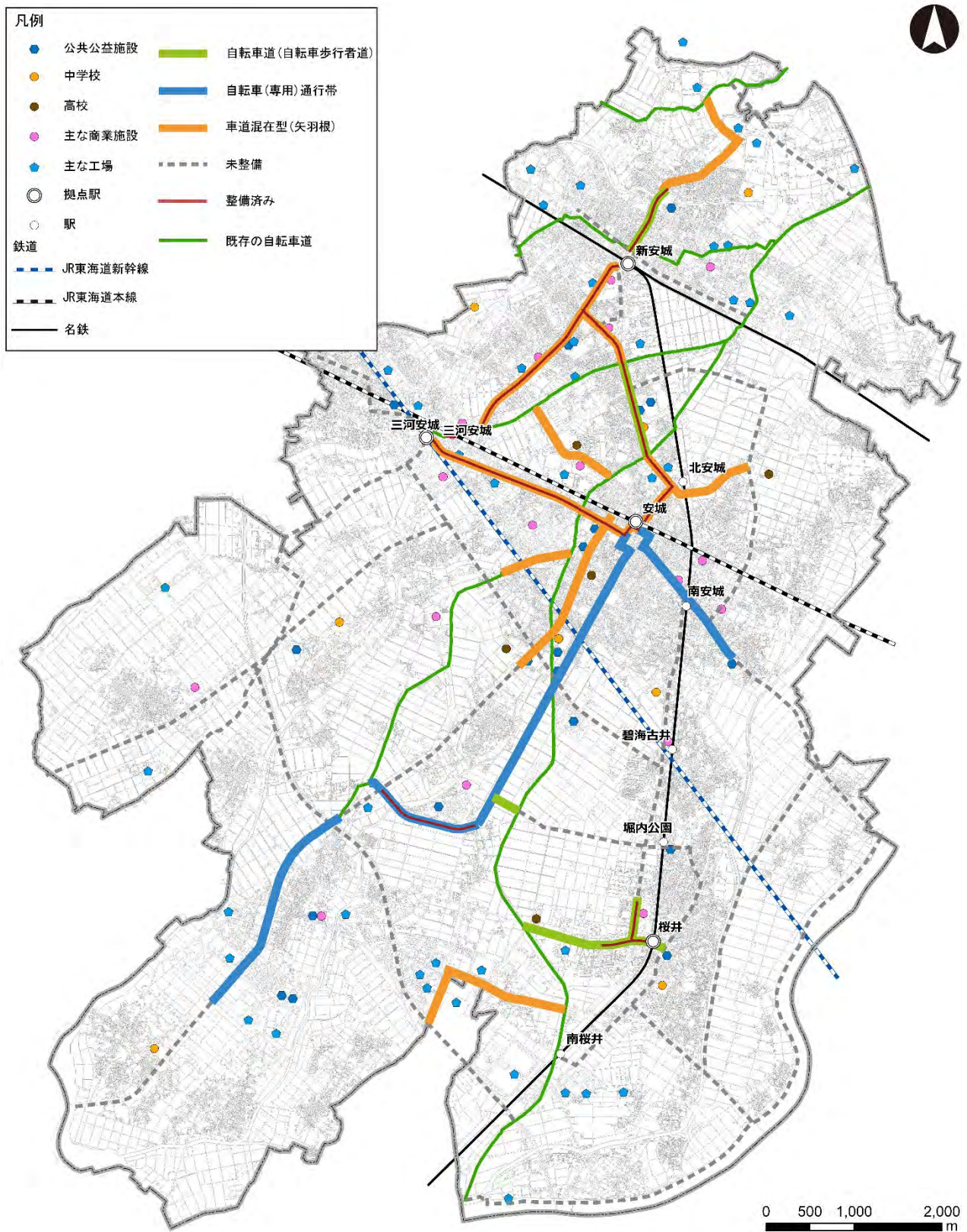


STEP3 整備済み路線との連続性を考慮して、整備形態を決定

既に整備済みである路線と連続する場合は、可能な限り、同じ整備形態を連続させて自転車通行空間を確保することが、利用者にとって安心して走ることができると考えられるため、その連続性に配慮して、整備形態を決定します。

(3) 優先整備路線の整備形態

本整備計画における優先整備路線の整備形態を下図で示します。





3 今後の整備に向けて

(1) 計画期間内における優先整備路線の整備の方向性

優先整備路線における、本整備計画の整備の方向性について整理します。整備の方向性については、路線ごとの整備手法に応じた**事業費の検討**、**整備困難箇所数**、**交差点等の混雑状況等**を考慮したうえで、整備の方向性を検討します。

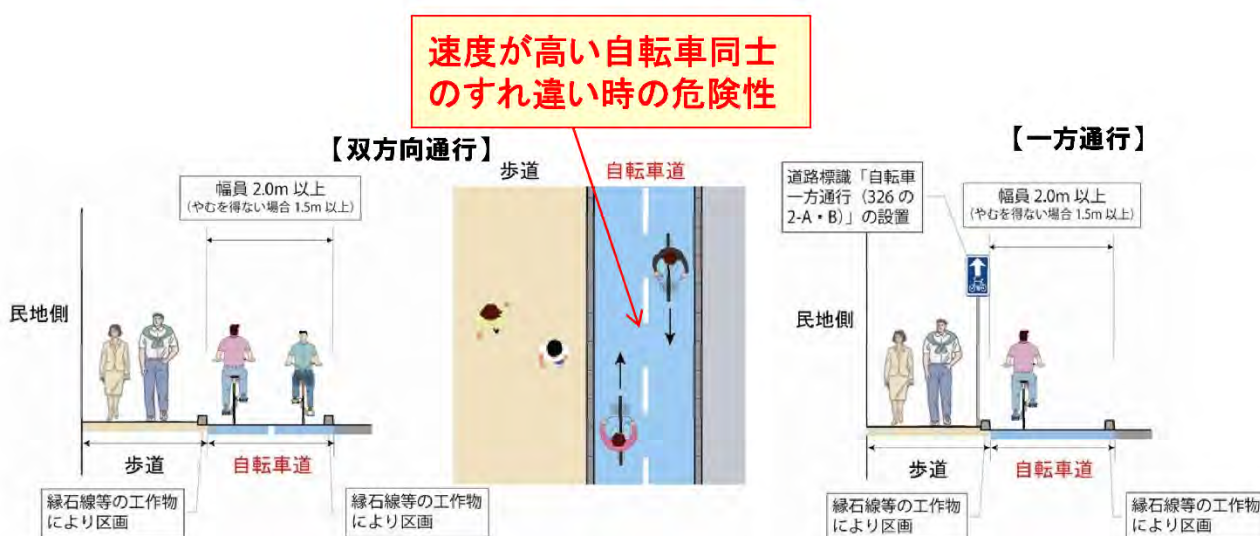
(2) 優先整備路線における暫定整備の検討

本市においては、主要な幹線道路は概ね整備済みであり、道路整備事業が当面実施される可能性は少ない状況にあります。そのような中、現状の道路幅員を考慮しながら、より速やかに自転車通行空間を整備し、安全な自転車通行空間ネットワークを構築するため、先に示した優先整備路線の整備形態に基づき整備することを基本としますが、事業の進捗等の状況により、計画期間内での整備実現が困難だと判断される場合は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において示されている、早期に整備することが可能な車道混在型(矢羽根型)により暫定的に優先路線を整備することを検討します。

(3) 今後の整備に向けた留意点【安全性に配慮した整備形態の検討】

より高い安全性を確保した自転車通行空間の整備形態を考えると、歩行者や自動車と完全に分離した自転車道を確保することが望ましいとされています。さらに、双方向からの自転車のすれ違いにも危険性が伴うことから、可能であれば、一方通行(幅員 1.5m程度)による自転車道を設置できることが望ましいといえます。

優先整備路線の方向性を基本としつつも、道路交通状況で混雑具合が頻発している箇所や自転車交通事故が起こる危険性を伴う箇所においては、安全性に配慮した整備形態の検討を進めます。

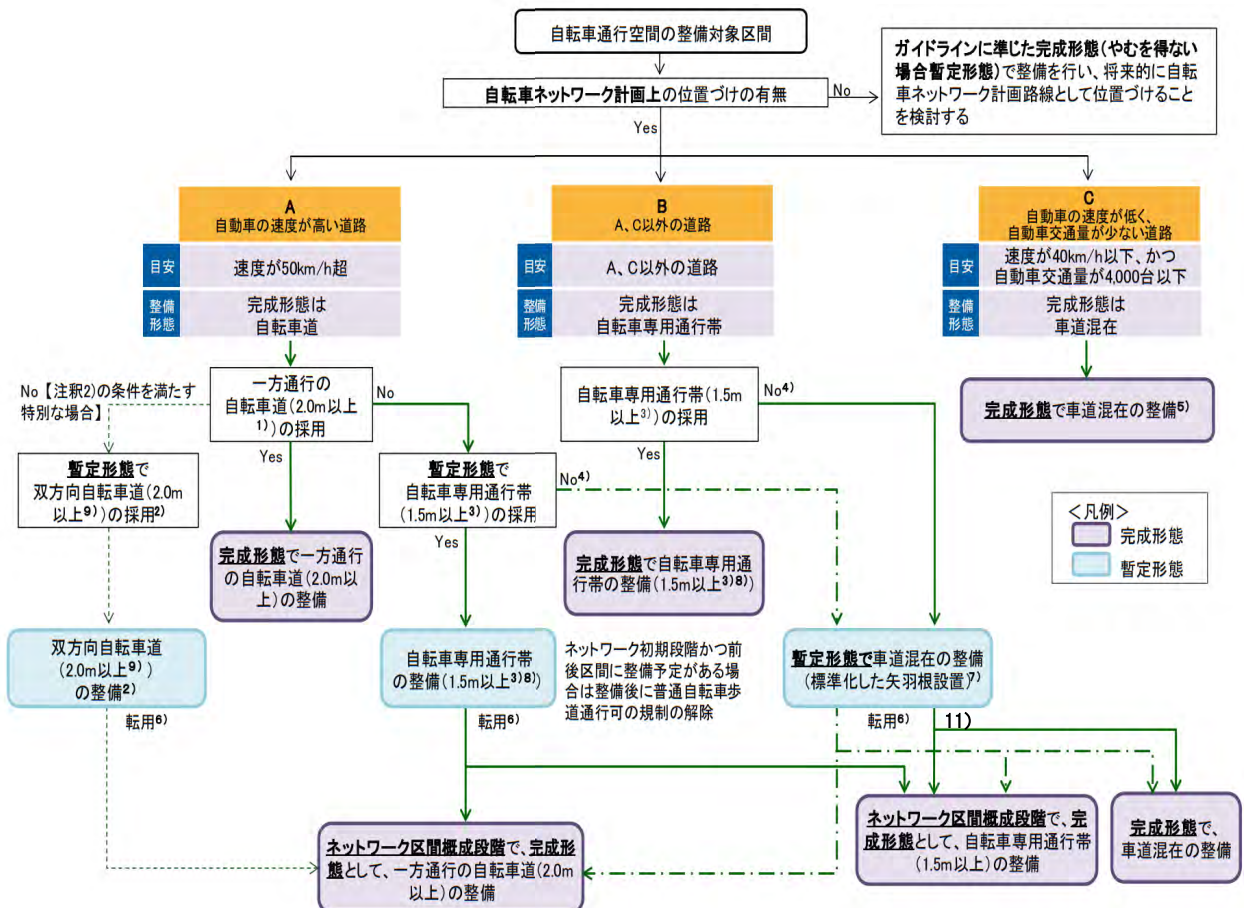


出典: 国土交通省資料



(4) 今後の整備に向けた留意点【交通実態に基づくガイドラインに即した整備形態の検討】

「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 道路局 警察庁 交通局)」において、自動車の速度と交通量を調査し、各路線の道路幅員等から、下図フローにより、関係機関等との協議を踏まえ、整備手法を決定することが示されています。本市においても、ガイドラインに基づき、整備形態を選定します。



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

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

資料編

1 本市における自転車利用に係る実態

(1) 人口

- ・令和 2 年 10 月 1 日現在で本市の人口は 190,155 人、世帯数は 76,868 世帯であり、昭和 27 年の市制の施行以降、人口・世帯数は着実に増加しています。また、過去 10 年間の人口・世帯数においても増加を続けています。
- ・自転車を利用することの多い、愛知県内市町村の 20 歳未満の人口比率を比較すると、安城市は 19.9%と 54 市町村中 13 位(令和 3 年 4 月時点)です。また、愛知県全体の 20 歳未満の人口比率である 18.1%を上回っています。

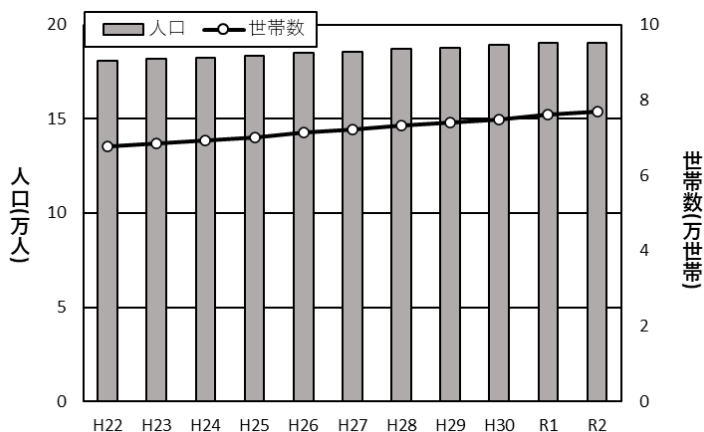


図 人口・世帯数推移 (資料：安城の統計
(2020))

順位	市町村名	20歳未満の人口比率(%)
1	長久手市	22.5%
2	幸田町	21.4%
3	日進市	21.3%
4	阿久比町	21.2%
5	大治町	20.7%
6	東郷町	20.7%
7	大府市	20.6%
8	高浜市	20.6%
9	みよし市	20.3%
10	豊山町	20.2%
11	大口町	20.1%
12	東海市	20.0%
13	安城市	19.9%
14	常滑市	19.2%
15	北名古屋市	19.0%
52	南知多町	12.6%
53	東栄町	11.7%
54	設楽町	10.4%
愛知県全体		18.1%

表 20 歳未満の人口比率ランキング
(出典：あいちの人口 愛知県)

(2) 道路の整備状況（都市計画道路）

- ・平成 27 年 12 月時点における都市計画道路の整備率は、市全体で約 81%、市街化区域内で約 91%、市街化調整区域内で約 73%となっています。

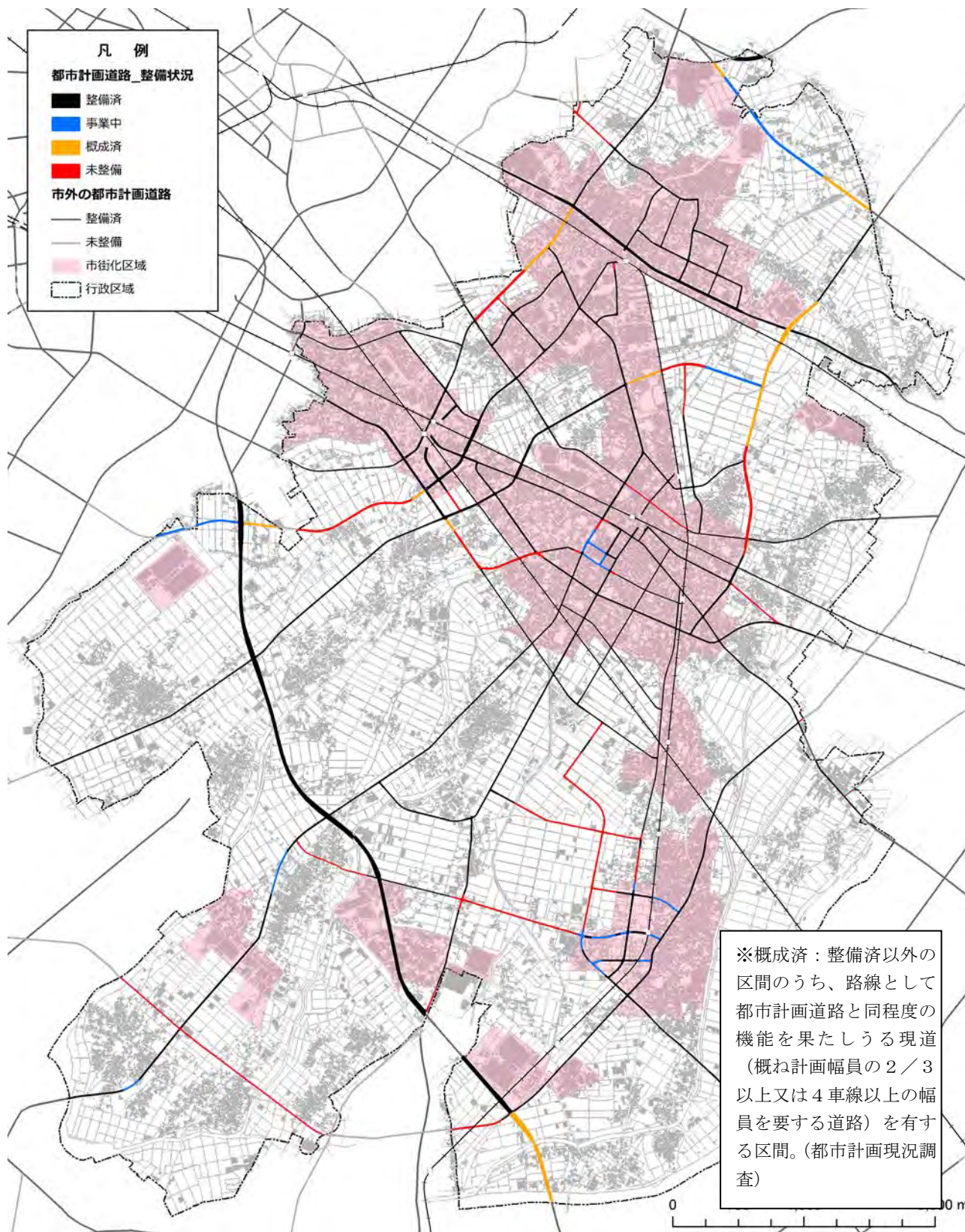


図 都市計画道路の整備状況図（出典：安城市、平成 27 年 12 月）

- ・交通需要が集中する要因となる商・工業施設の立地状況と都市計画道路の整備状況の関係をみると、商・工業施設が集積する地域の都市計画道路は概ね整備されています。

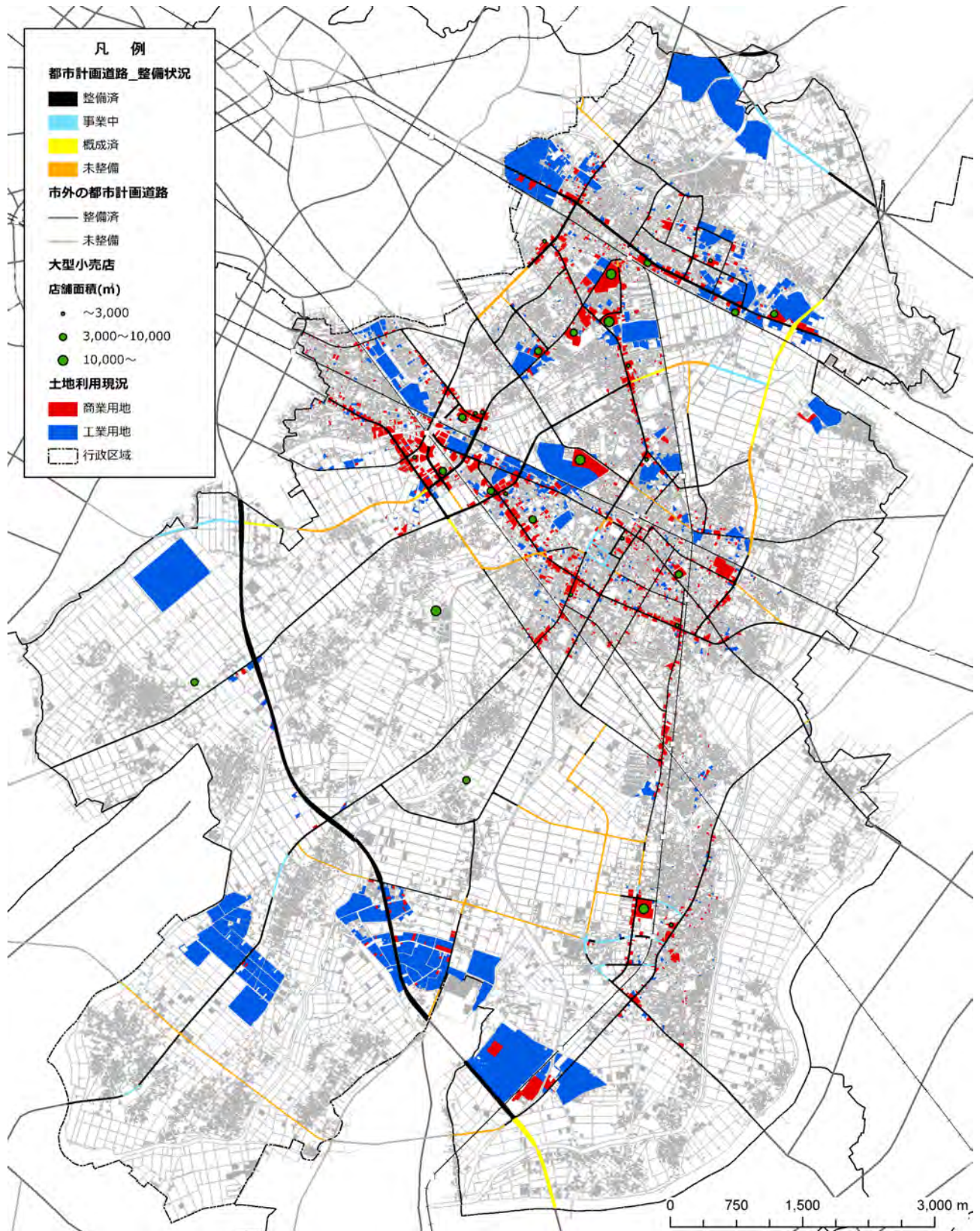


図 商・工業施設の立地状況と都市計画道路の整備状況図（出典：安城市都市計画基礎調査・大型小売店総覧）

(3) 交通手段別の利用状況

①自動車

- ・平成 27 年度道路交通センサスより、市内道路の自動車交通量の観測結果をみると、国道 1 号で約 4 万台/日、名豊道路（国道 23 号）で約 4～8 万台/日、(都)岡崎刈谷線で約 2～3 万台/日、その他主要な幹線道路で約 1 万台/日程度の交通量が観測されています。

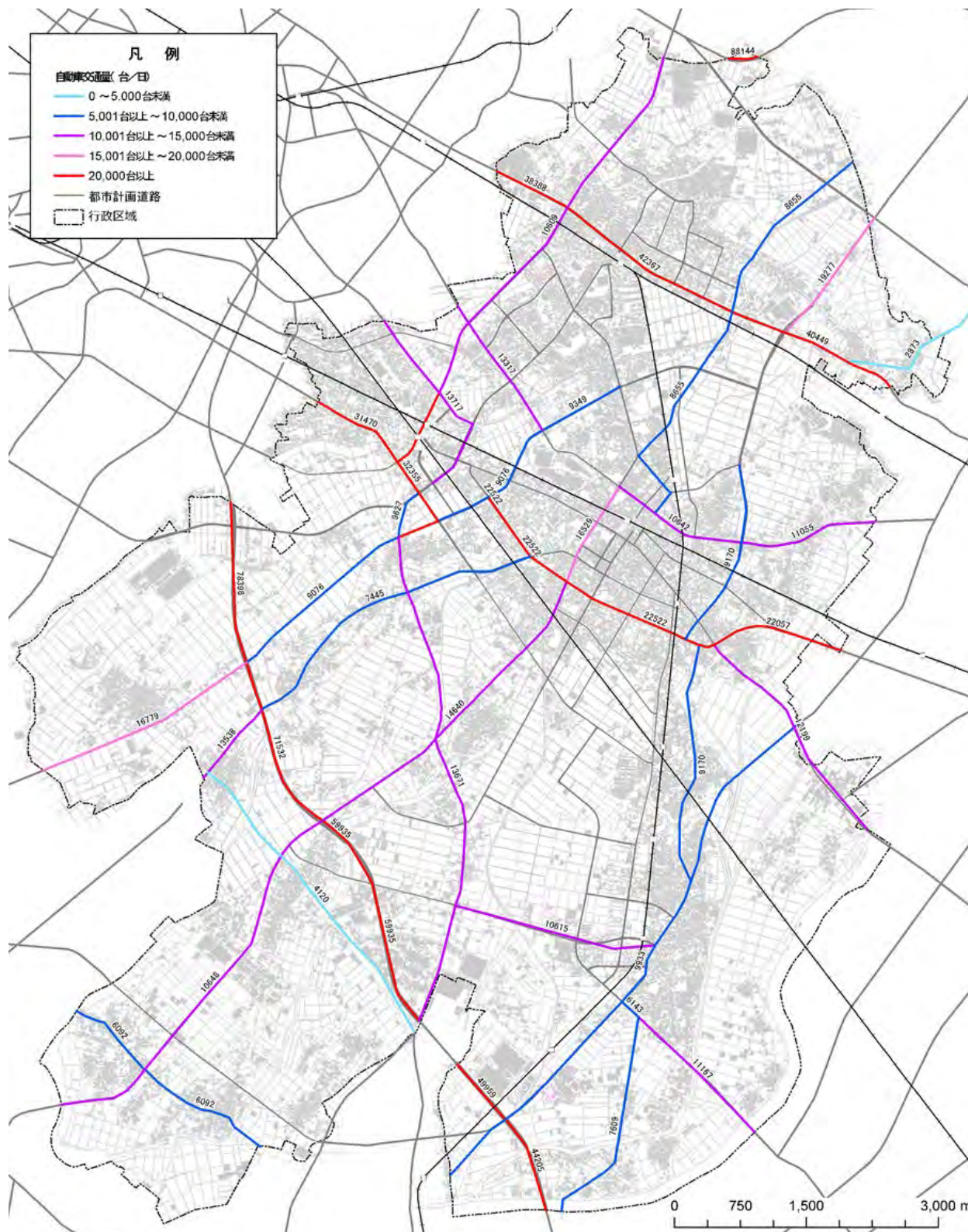


図 自動車交通量図（出典：平成 27 年度道路交通センサス）

- ・混雑時（午前 7 時～9 時又は午後 5 時～7 時）の平均旅行速度をみると、JR 安城駅、JR 三河安城駅周辺の道路において、20km/h を下回る区間が存在しています。

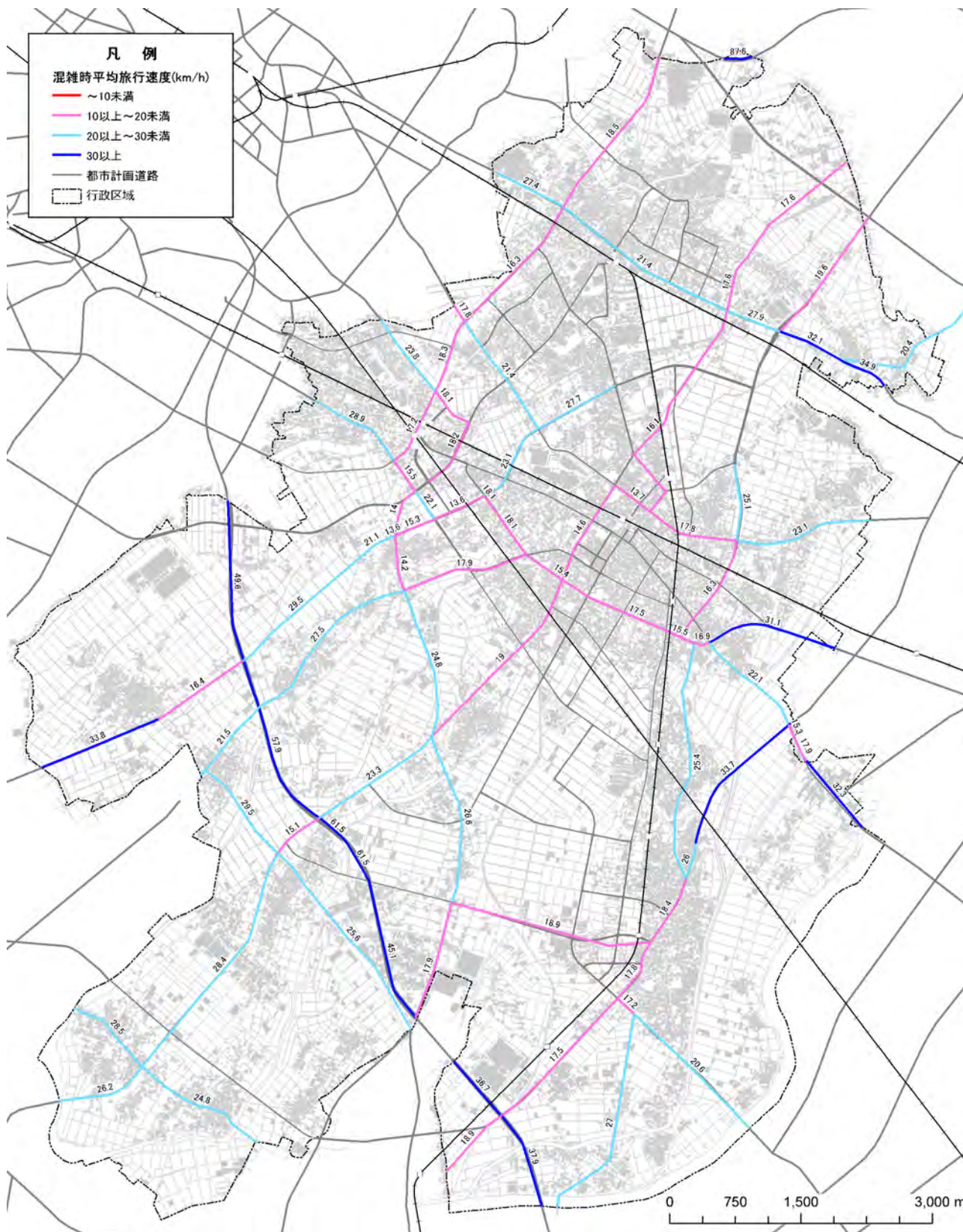
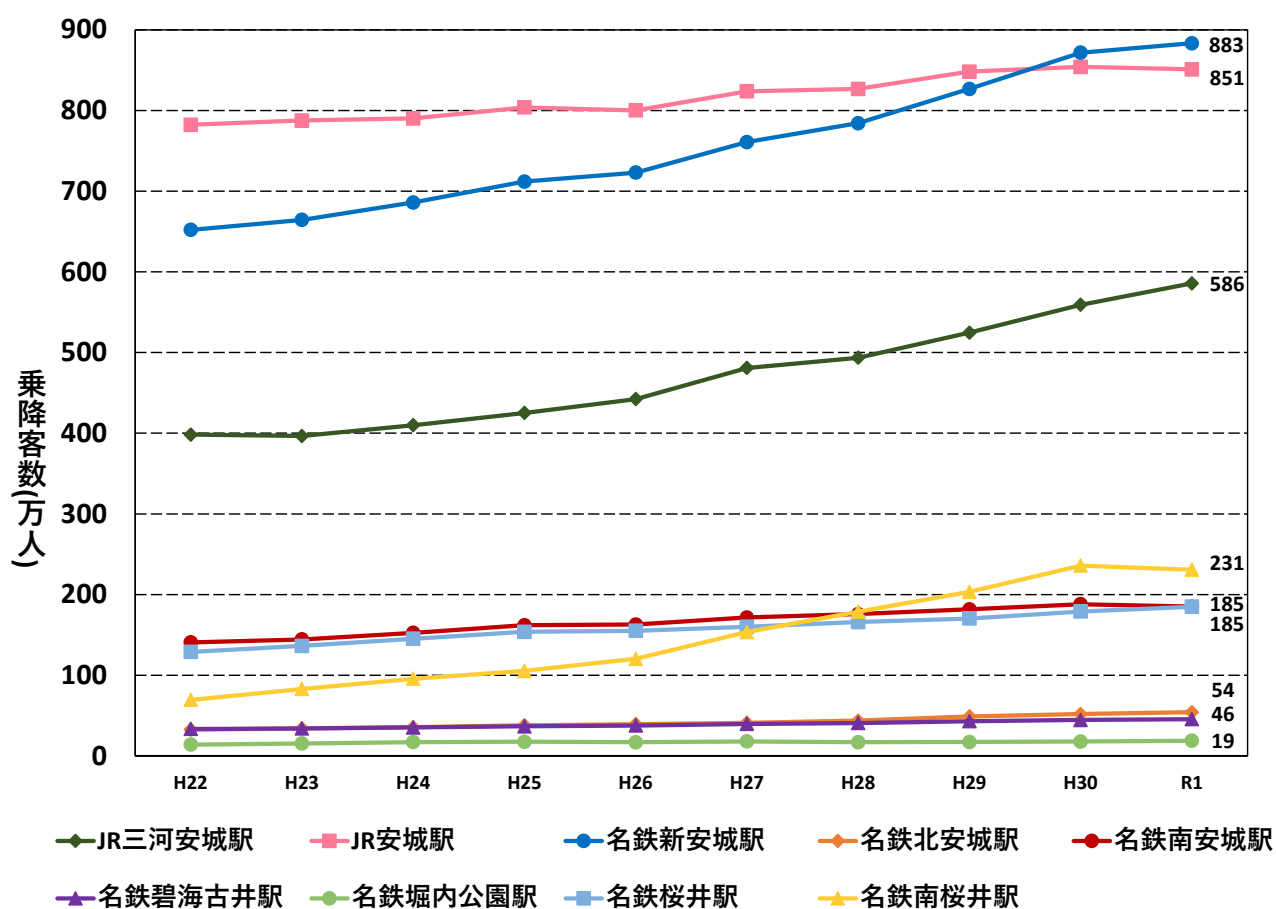


図 混雑時平均旅行速度図（出典：平成 27 年度道路交通センサス）

②鉄道

- ・JR 東海道新幹線、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線及び名鉄西尾線の4路線により鉄道網が形成されています。
- ・鉄道利用者は市内全駅で概ね、増加傾向にありますが、JR 安城駅、名鉄南安城駅、名鉄南桜井駅においては令和元年度に微減しています。



③バス

- ・市内を循環する「あんくるバス」は平成 12 年 10 月に市街地線・高棚線の 2 路線で運行を開始しました。その後 11 路線に拡大し、平成 26 年 10 月には大幅な路線の見直しを行い、現在の運行形態による運行をしています。また、名鉄バスが 2 路線(安城線、岡崎・安城線)で運行されています。
- ・あんくるバスでは、平成 27 年度から令和元年度まで 1 日あたり 1400 人を超える乗車人数でしたが、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、約 1150 人に留まっています。
- ・あんくるバスの停留所から遠い地域では、平成 24 年度より、試験的に「あんくるタクシー」を運行しています。

路線名	H18	H27	H28	H29	H30	R1	R2	運行本数
安祥線	39,291	20,370	23,035	25,206	27,779	26,394	19,769	7便/日
桜井線	55,552	38,640	38,566	40,570	37,876	33,732	26,196	12便/日
南部線	44,806	30,085	32,389	33,600	33,422	31,881	20,390	12便/日
高棚線	30,317	32,463	30,834	33,087	32,671	35,353	25,455	14便/日
東部線	48,959	27,188	27,659	31,047	31,854	33,747	21,473	14便/日
西部線	41,723	43,884	49,578	56,477	58,052	60,465	44,776	7便/日
北部線	22,300	29,093	33,047	36,395	38,807	40,255	45,045	13便/日
作野線	-	43,450	47,849	56,726	58,256	58,747	28,177	7便/日
桜井西線	-	42,631	43,988	47,781	52,549	49,515	36,717	12便/日
循環線(左)	-	116,592	119,623	126,965	109,953	95,598	72,458	14便/日
循環線(右)	-	90,488	94,592	98,243	97,564	94,333	72,200	14便/日
計	282,948	514,884	541,160	586,097	578,783	560,020	412,656	-
1日あたり乗車人員	775	1,411	1,503	1,628	1,608	1,551	1,146	-

表 あんくるバスの乗車人員推移

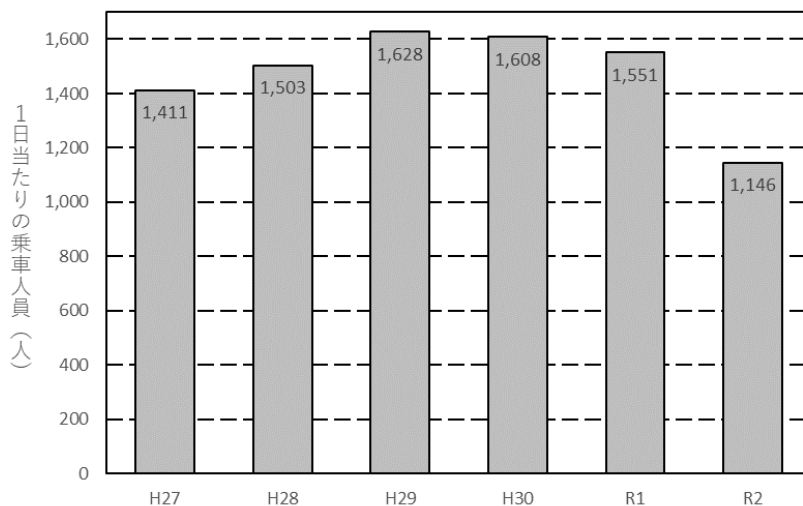


図 あんくるバスの1日あたり乗車人員推移

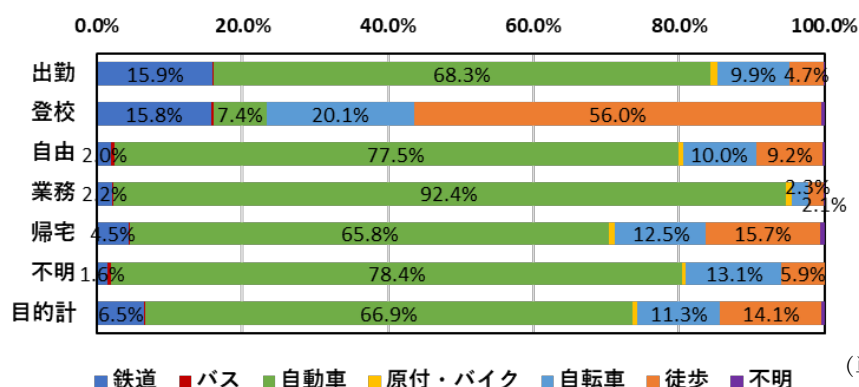
(4) 交通特性

① 目的別・代表交通手段別のトリップ特性

- ・安城市に発生集中するトリップ（人や車両の目的をもった移動）の目的別代表交通手段をみると、登校目的を除いて、各目的とも自動車の分担率が高く、6割を超えています。特に、業務目的の自動車の分担率が高く、発生・集中とも9割を超えています。
- ・集中における自転車については、登校目的が約21%、業務目的が約3%、それ以外の各目的では10%程度となっています。

【発生】 ※市内から市内の移動＋市内から市外の移動（単位：トリップエンド/日）

	出勤	登校	自由	業務	帰宅	不明	目的計
鉄道	11,068	4,739	1,978	663	7,728	78	26,254
バス	79	69	336	25	247	24	780
自動車	47,406	2,224	74,874	28,363	113,992	3,928	270,787
原付・バイク	609	0	635	279	1,368	27	2,918
自転車	6,895	6,030	9,661	695	21,692	656	45,629
徒歩	3,233	16,794	8,887	636	27,109	296	56,955
不明	132	130	212	24	1,050	0	1,548



（単位：トリップエンド/日）

【集中】 ※市内から市内の移動＋市外から市内の移動

	出勤	登校	自由	業務	帰宅	不明	目的計
鉄道	5,620	1,448	1,141	598	16,955	136	25,898
バス	79	105	336	25	211	24	780
自動車	55,331	2,181	75,519	28,467	105,161	4,088	270,747
原付・バイク	964	0	633	266	1,096	27	2,986
自転車	7,439	5,519	9,951	763	21,494	481	45,647
徒歩	3,313	16,677	8,869	630	27,064	289	56,842
不明	188	130	280	24	896	0	1,518

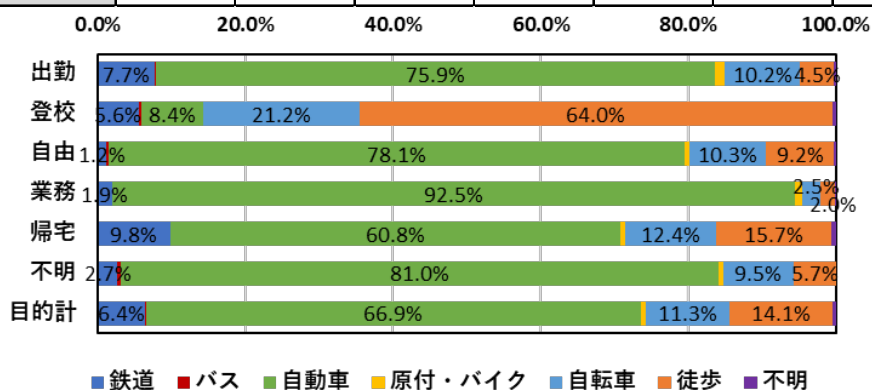
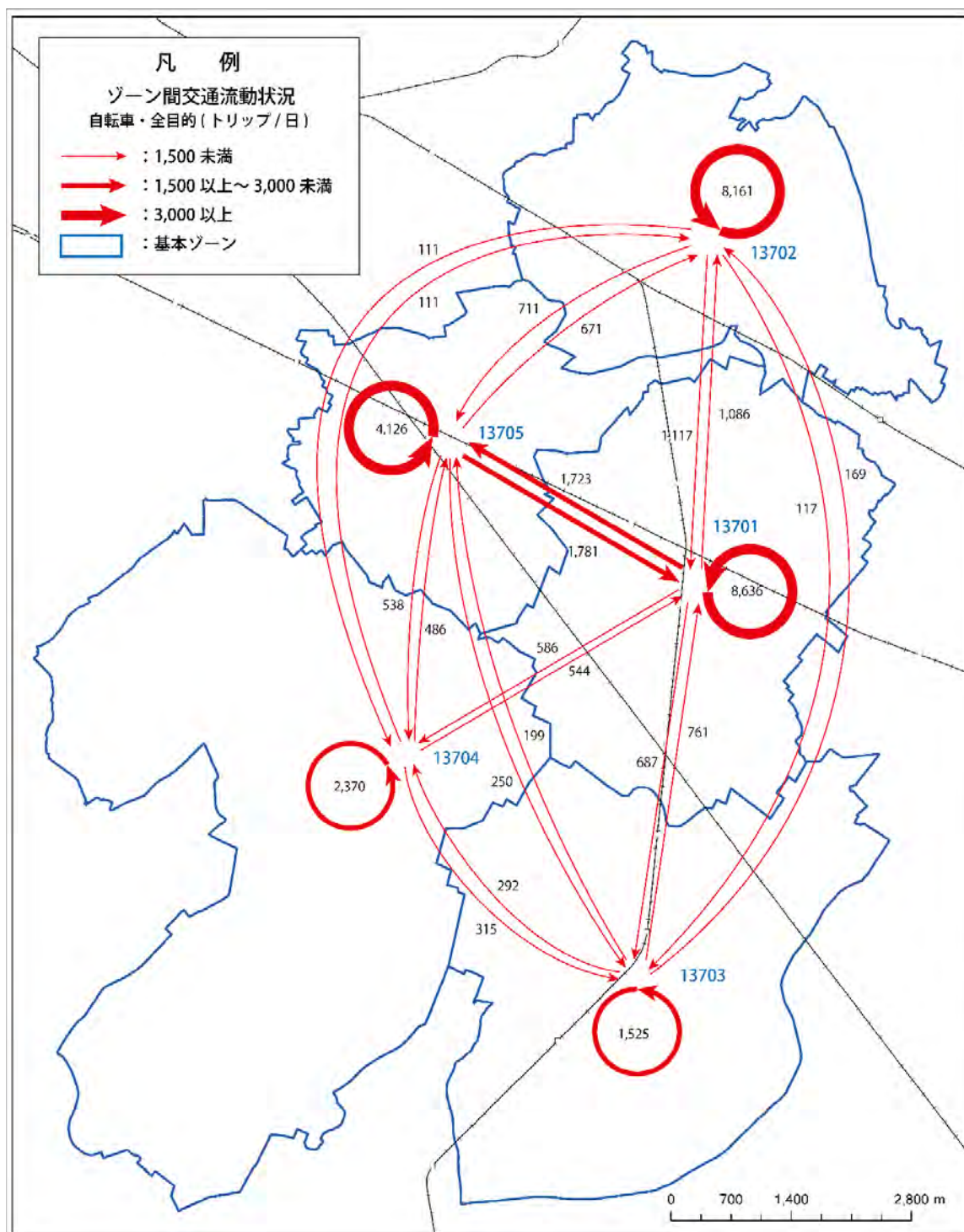


図 目的別代表交通手段構成（資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査）

②自転車交通流動特性

- ・ JR 安城駅、名鉄新安城駅、JR 三河安城駅の主要 3 駅周辺ゾーンに発生集中する自転車利用トリップが多くみられます。
- ・ ゾーン間流動は、自転車の利用距離帯より、各ゾーンともゾーン内々の移動量が多くみられます。
- ・ 出勤・登校目的では、JR 安城駅、名鉄新安城駅、JR 三河安城駅周辺ゾーン間相互を流動するトリップもみられます。



③主要渋滞箇所

- ・市街地内で交差点が連続する JR 安城駅周辺や広域的な交通が流動する名豊道路等において、主要渋滞箇所が存在しています。

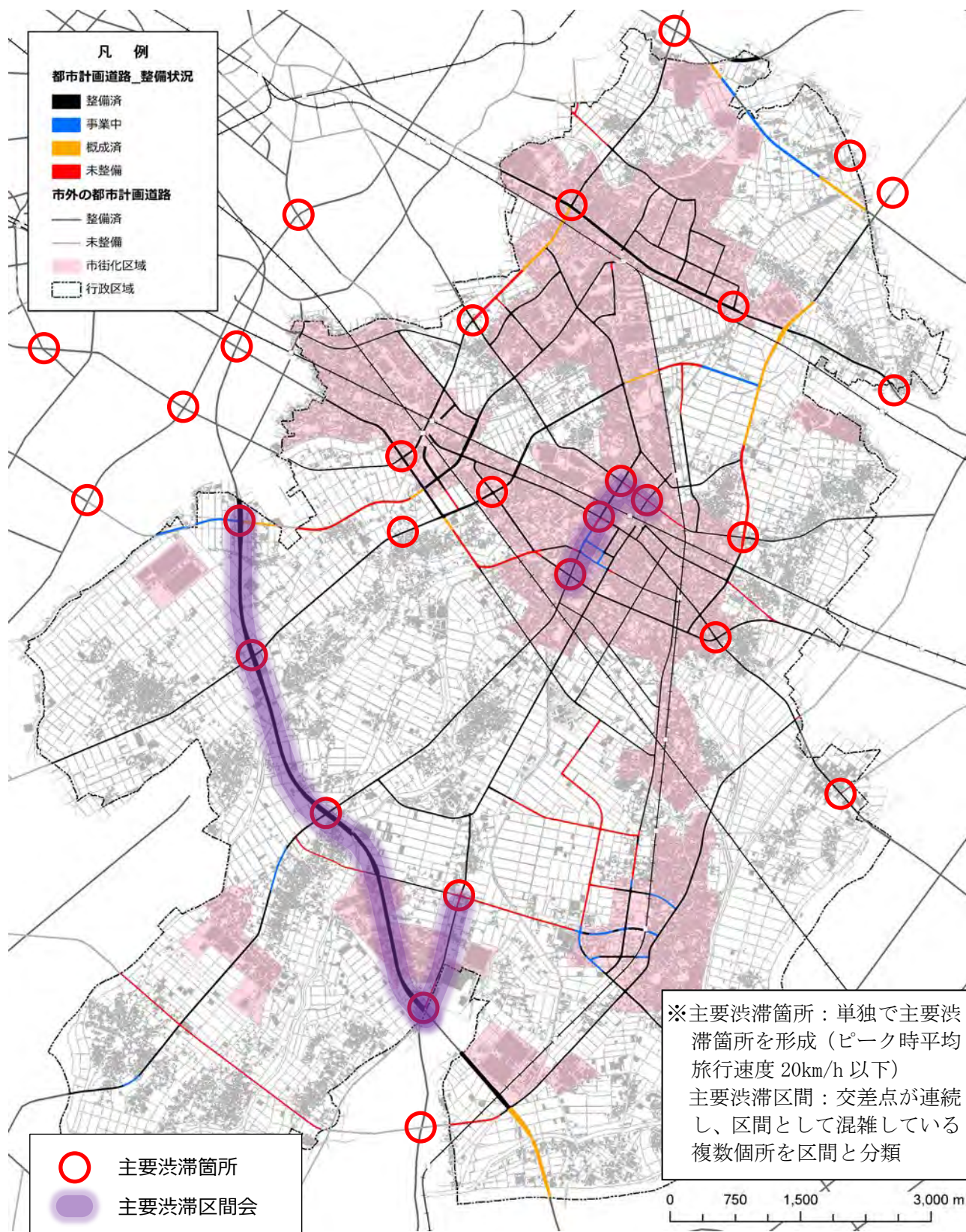


図 主要渋滞箇所と都市計画道路整備状況図（資料：愛知県道路交通渋滞対策推進協議）

2 市民意向

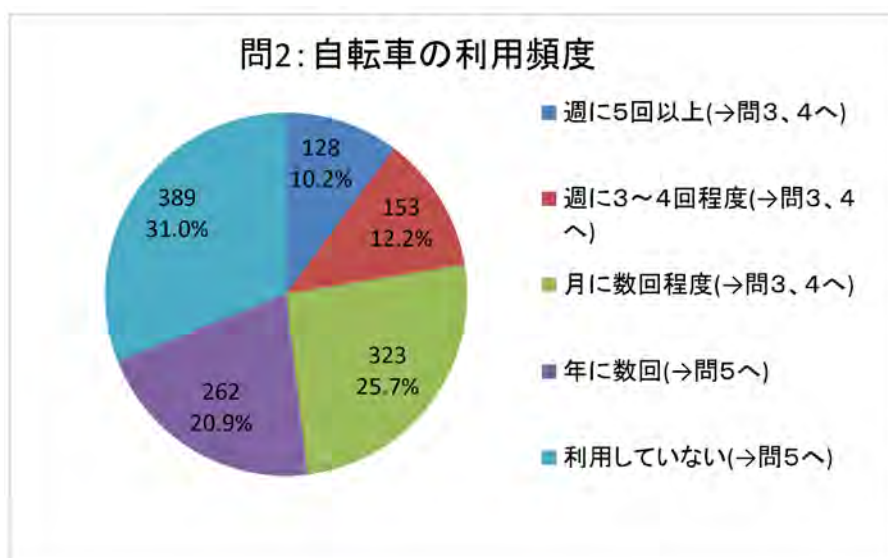
令和3年6月に自転車の利用状況等に関して、e-モニター制度を利用した市民アンケート調査（インターネットとEメールを利用した登録制のアンケート調査）を行いました。

【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

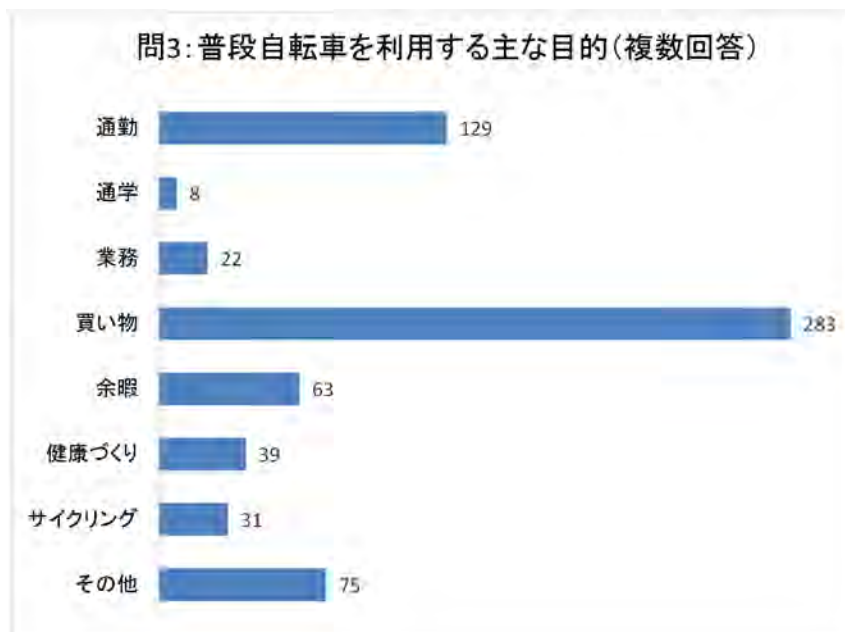
【問2】自転車の利用頻度

■「利用していない」の回答が最も多く、次いで「月に数回程度」が多くなっている。



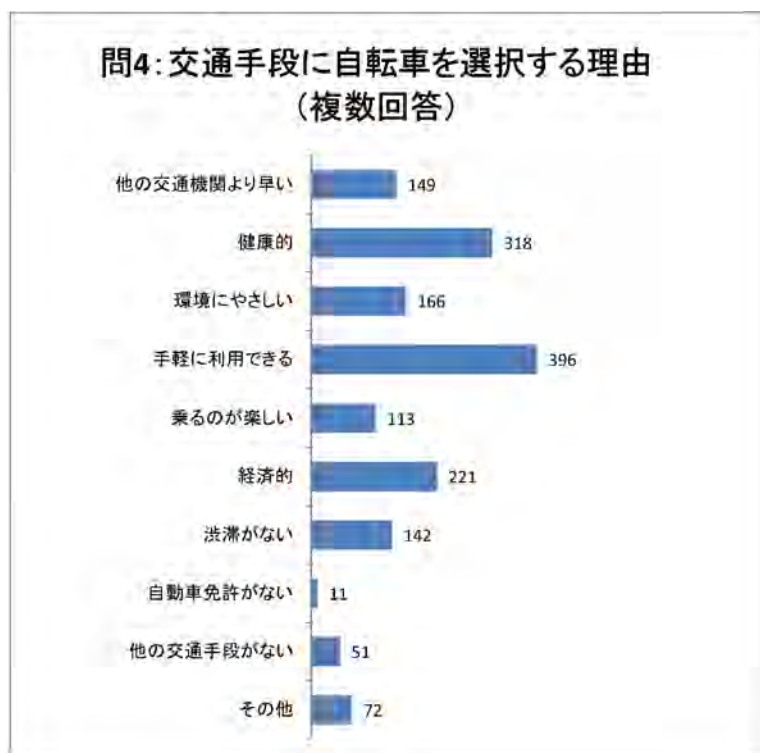
【問3】普段自転車を利用する主な目的（複数回答）

■「買い物」の回答が最も多く、次いで「通勤」が多くなっている。



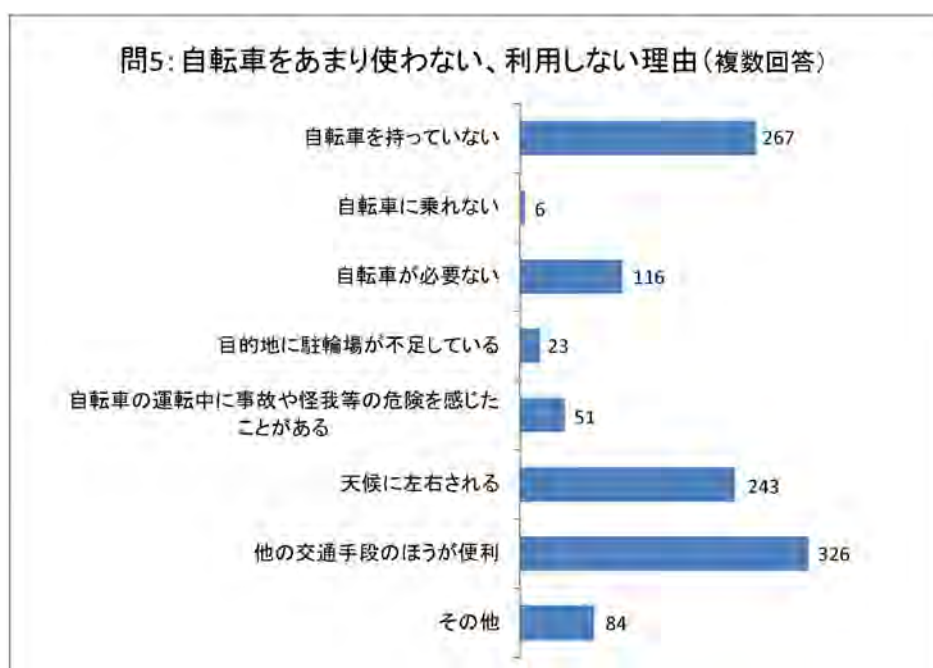
【問 4】交通手段に自転車を選択する理由（複数回答）

■「手軽に利用できる」の回答が最も多く、次いで「健康的」が多くなっている。



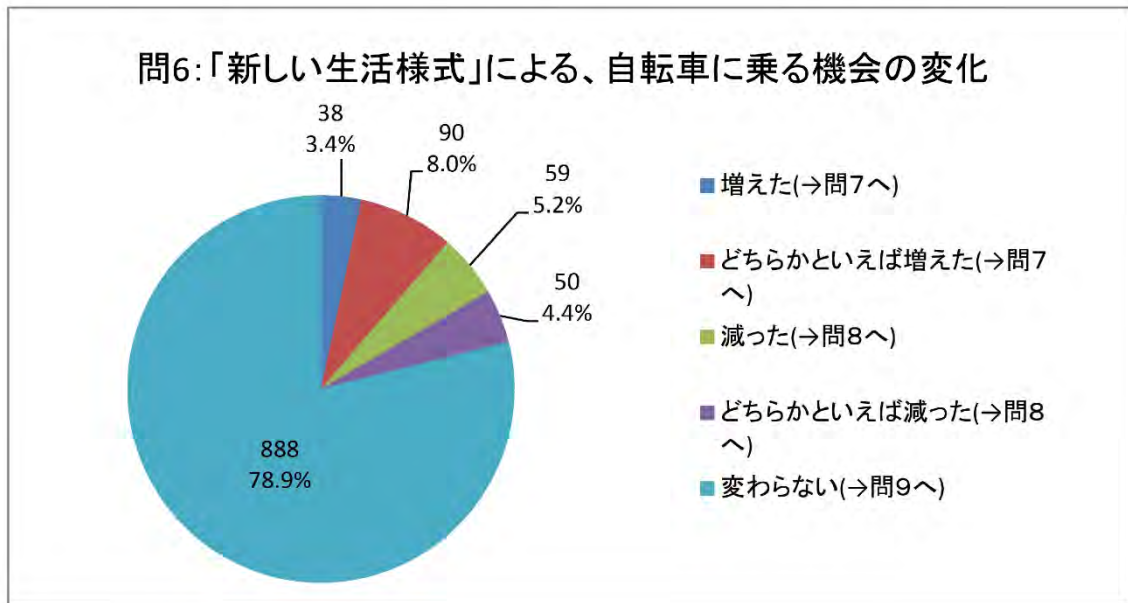
【問 5】自転車をあまり使わない、利用しない理由（複数回答）

■「他の交通手段のほうが便利」の回答が最も多く、次いで「自転車を持っていない」が多くなっている。



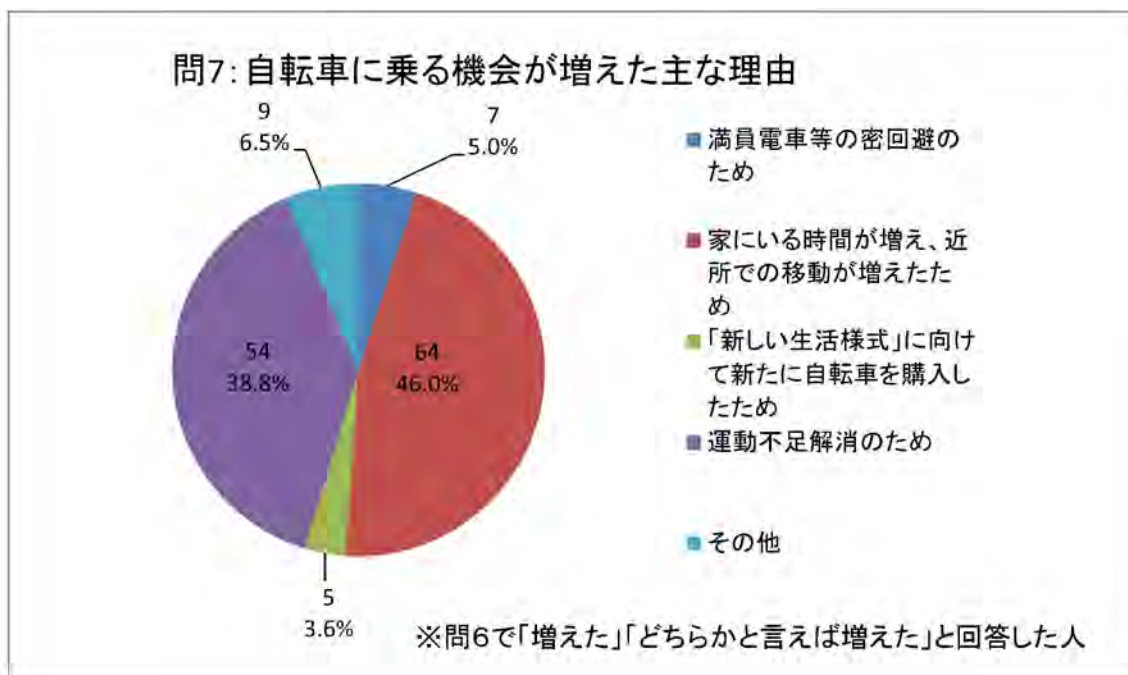
【問6】「新しい生活様式」による自転車に乗る機会の変化

■「変わらない」の回答が最も多く、次いで「どちらかといえば増えた」が多くなっている。



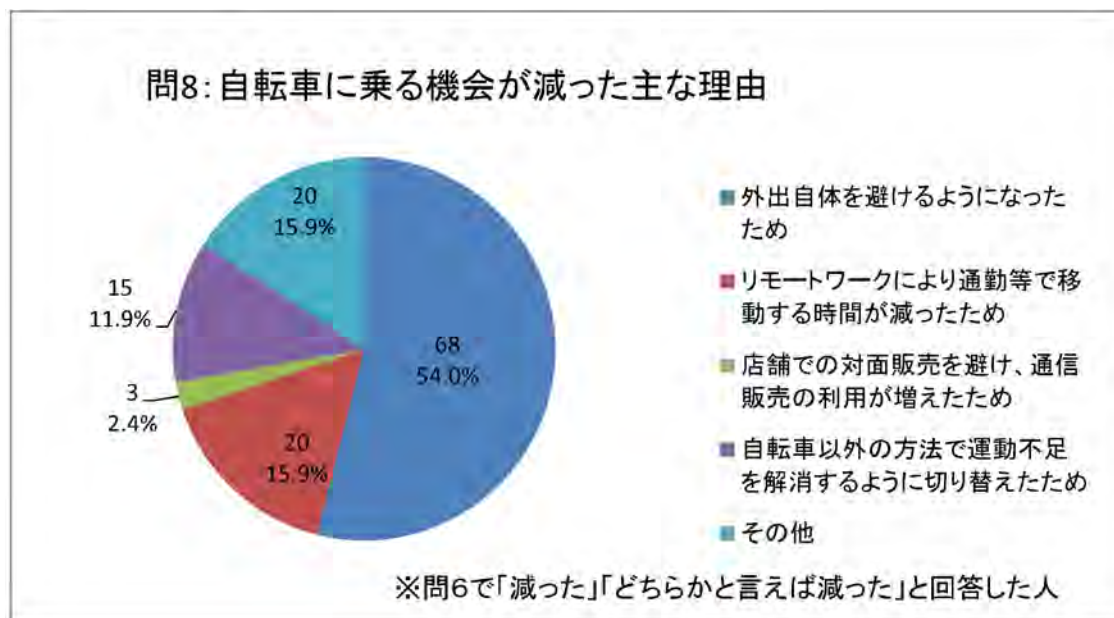
【問7】自転車に乗る機会が増えた主な理由

■「家にいる時間が増え、近所での移動が増えたため」の回答が最も多く、次いで「運動不足解消のため」が多くなっている。



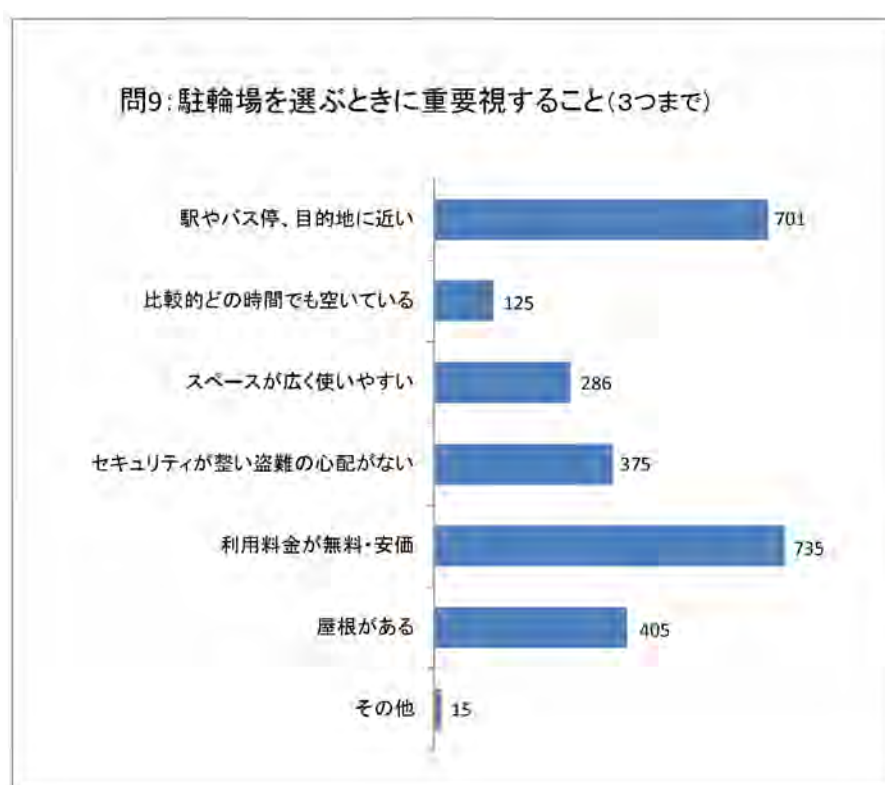
【問8】自転車に乗る機会が減った主な理由

- 「外出自体を避けるようになったため」の回答が最も多く、次いで「リモートワークにより通勤等で移動する時間が減ったため」と「その他」が多くなっている。



【問9】駐輪場を選ぶときに重視すること（3つまで回答可）

- 「利用料金が無料・安価」の回答が最も多く、次いで「駅やバス停、目的地に近い」が多くなっている。



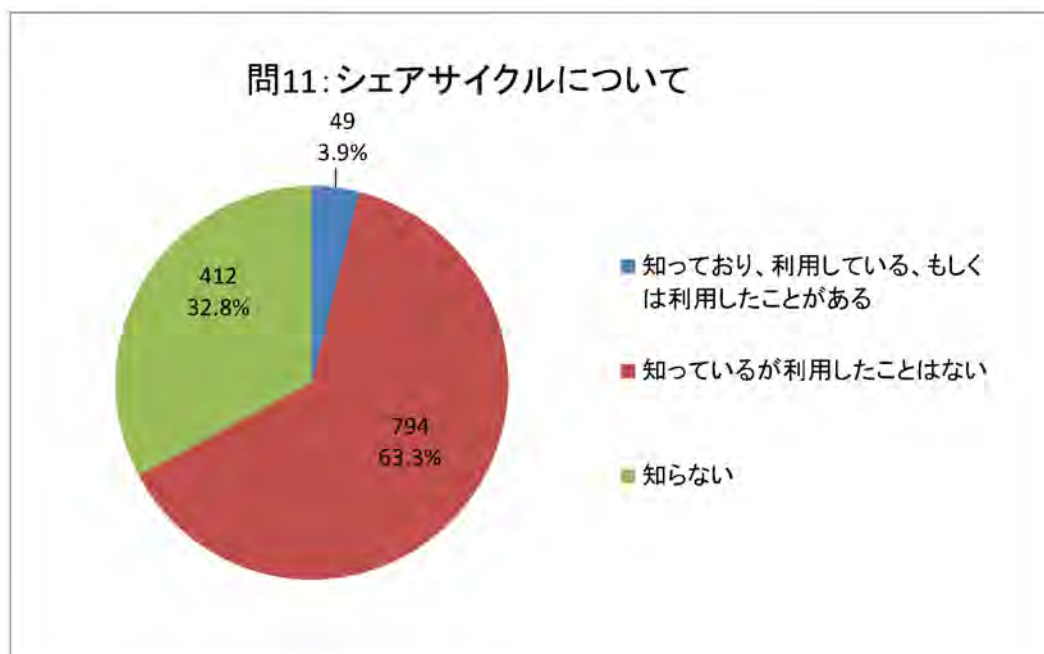
【問 10】知っている自転車通行ルール（複数回答）

- 「子供以外のヘルメット着用が 2021 年 10 月 1 日より努力義務化（愛知県条例より）」の回答が最も少なく、次いで「自転車でやむ得ず歩道を通行する場合は、歩道の車道よりを徐行する」が少なくなっている。



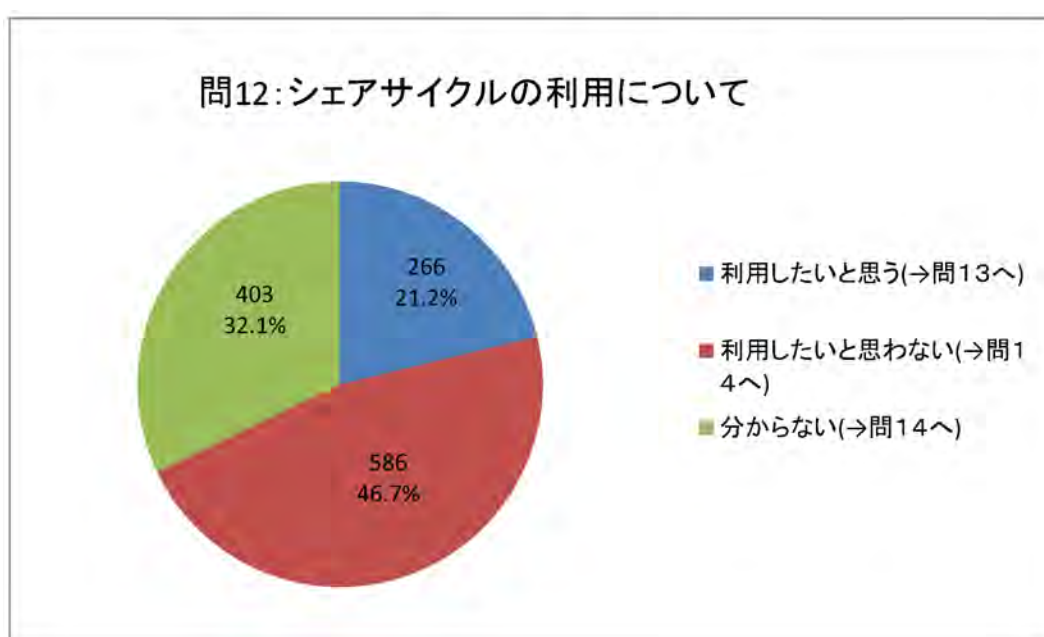
【問 11】シェアサイクルについて

- 「知っているが利用したことはない」の回答が最も多く、次いで「知らない」が多くなっている。



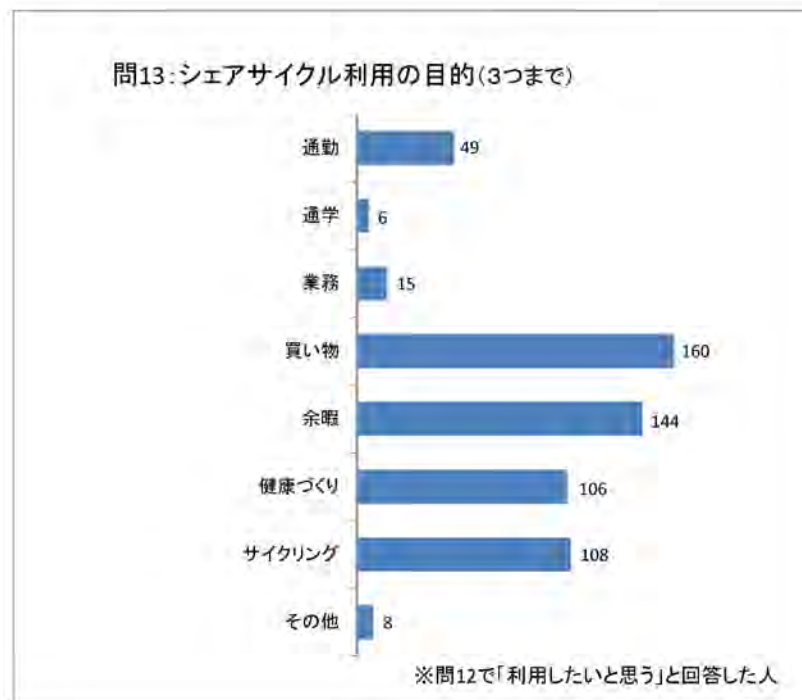
【問 12】シェアサイクルの利用について

- 「利用したいと思わない」の回答が最も多く、次いで「分からない」が多くなっている。



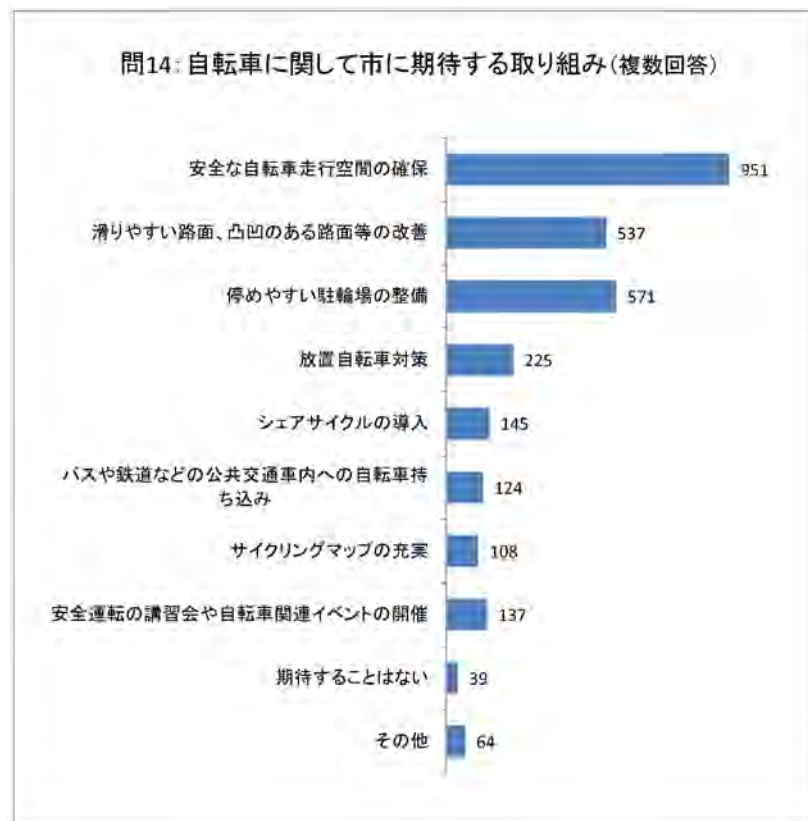
【問 13】シェアサイクル利用の目的（3つまで回答可）

■「買い物」の回答が最も多く、次いで「余暇」が多くなっている。



【問 14】自転車に関して市に期待する取り組み（複数回答）

■「安全な自転車走行空間の確保」の回答が最も多く、次いで「滑りやすい路面、凸凹のある路面等の改善」が多くなっている。



3 自転車ネットワーク整備路線別資料

路線・区間名	①	(市)北歌口八幡線			
	②	(市)南井畑向山線、(市)重原田南井畑線、(市)足取用手本線、 (市)里下義信房線			
周辺の土地利用状況	住宅、工場、農地				
周辺の主な施設	名鉄新安城駅、デンソー				
周辺の接続道路	国道 1 号、西井筋自転車道				
路線延長 (m)	①約 610/ ②約 1,060				
信号交差点箇所数	① 0 / ② 1				
機能別	ネットワーク	アクセス			
		通学	通勤	観光	鉄道駅
位置図と整備形態					

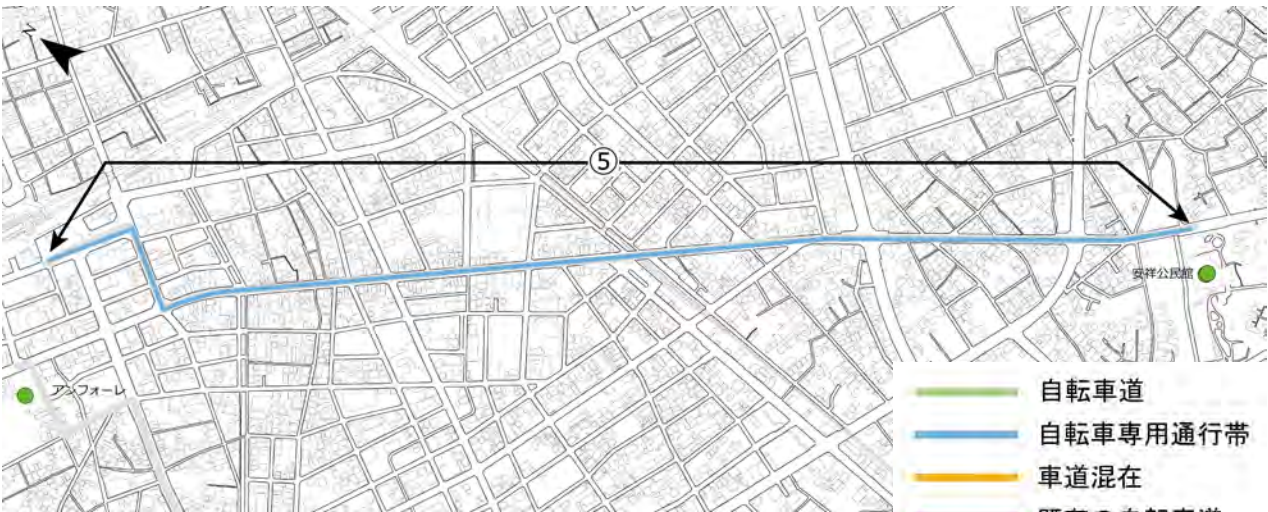


路線・区間名	③	(都)庚甲橋新田線（弁天町～新田町縦町）			
周辺の土地利用状況	住宅、農地				
周辺の主な施設	JR 安城駅、名鉄北安城駅、安城東高				
周辺の接続道路	(都)安城新田線、(都)昭和通り線				
路線延長（m）	約 990				
信号交差点箇所数	3				
機能別	ネットワーク	アクセス			
		通学	通勤	観光	鉄道駅
位置図と整備形態					
					

路線・区間名	④	(主)岡崎半田線			
周辺の土地利用状況	工場、商業施設、農地				
周辺の主な施設	JR 安城駅、安城農林高				
周辺の接続道路	豊田安城自転車道、中井筋自転車道				
路線延長 (m)	約 1,240				
信号交差点箇所数	4				
機能別	ネットワーク	アクセス			
		通学	通勤	観光	鉄道駅

位置図と整備形態



路線・区間名	⑤ (都)安城上条線、(都)(主)安城幸田線 (JR 安城駅以東)			
周辺の土地利用状況	御幸本町～名鉄南安城駅前：沿道商業、住宅 名鉄南安城駅前～安祥文化のさと：住宅			
周辺の主な施設	JR 安城駅、名鉄南安城駅、パロー安城日の出店、安祥文化のさと、歴史博物館など			
周辺の接続道路	(都)安城一色線、(都)南安城桜井線、(都)安城新田線			
路線延長 (m)	約 1,950			
信号交差点箇所数	8			
機能別	ネットワーク	アクセス		
		通学	通勤	観光
位置図と整備形態				
 自転車道 自転車専用通行帯 車道混在 既存の自転車道 主な工場 高校 公共公益施設				

路線・区間名	⑥	(都)安城一色線・(都)赤松線（フラワーロード～デンパーク東交差点）			
	⑦	(都)桜井赤松線			
周辺の土地利用状況	商業施設、住宅、教育施設、公共公益施設、農地				
周辺の主な施設	JR 安城駅、安城南中、更生病院、デンパーク				
周辺の接続道路	(都)安城幸田線、(都)岡崎刈谷線、豊田安城自転車道、(都)安城碧南線、(都)南安城桜井線、(都)安城一色線、(主)安城桜井線				
路線延長（m）	⑥約 4,060 / ⑦約 320				
信号交差点箇所数	⑥ 12 / ⑦ 1				
機能別	⑥	ネットワーク	アクセス		
			通学	通勤	観光
	⑦	ネットワーク	アクセス		
			通学	通勤	観光

位置図と整備形態



路線・区間名	⑧	(都)桜井和泉線			
周辺の土地利用状況	住宅、工場、農地、学校				
周辺の主な施設	名鉄桜井駅、安城南高校、安城養護学校、近藤紡績所、アイシン小川工場				
周辺の接続道路	豊田安城自転車道				
路線延長 (m)	約 930				
信号交差点箇所数	0				
機能別	ネットワーク	アクセス			
		通学	通勤	観光	鉄道駅
位置図と整備形態					
					

路線・区間名	⑨ (都)安城一色線、((主)豊田一色線)、(市)石井小川1号線			
周辺の土地利用状況	工場、農地			
周辺の主な施設	アイシン、名鉄南桜井駅			
周辺の接続道路	(都)名豊道路(国道23号)、豊田安城自転車道			
路線延長(m)	約2,050			
信号交差点箇所数	3			
機能別	ネットワーク	アクセス		
		通学	通勤	観光

位置図と整備形態



路線・区間名	⑩	(都)(主)安城碧南線（豊田安城自転車道～国道 23 号～油ヶ淵）			
周辺の土地利用状況	住宅、工場、農地				
周辺の主な施設	明祥中、油ヶ淵水辺公園、マーメイドパレス				
周辺の接続道路	(都)名豊道路（国道 23 号）、花ノ木自転車道				
路線延長（m）	約 2,250				
信号交差点箇所数	8				
機能別	ネットワーク	アクセス			
		通学	通勤	観光	鉄道駅
位置図と整備形態					
					
自転車道 自転車専用通行帯 車道混在 既存の自転車道 主な工場 高校 公共公益施設					

路線・区間名	⑪	(都)南安城横山線・(都)岡崎刈谷線 (市役所西交差点～花ノ木自転車道)			
周辺の土地利用状況	住宅、沿道型商業施設				
周辺の主な施設	安城市役所				
周辺の接続道路	豊田安城自転車道、花ノ木自転車道				
路線延長 (m)	約 840				
信号交差点箇所数	2				
機能別	ネットワーク	アクセス			
		通学	通勤	観光	鉄道駅
位置図と整備形態					
					

機能別	ネットワーク	アクセス			
		通学	通勤	観光	鉄道駅

位置図と整備形態

