

愛知県自転車活用推進計画

2023年 3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	14
3.3	自転車利用と観光	17
3.4	自転車利用と安全	24
第4章	計画目標と施策	32
4.1	基本理念と計画目標	32
4.2	計画目標と施策	33
4.3	実施施策・措置	34
4.4	ナショナルサイクルルートについて	45
4.5	2022年度までの施策実施の評価について	49
4.6	施策実施に関する評価指標	52
第5章	計画の進め方	54
5.1	計画の推進体制	54
5.2	計画のフォローアップ	54
5.3	計画の見直し	54
付図資料	55

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。本県においても、国の計画を勘案しつつ、県の実情に合わせた「愛知県自転車活用推進計画」を2020年2月に策定し、①自転車交通の役割拡大による都市環境の形成、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」、③サイクルツーリズム促進による国内外からの人が訪れるあいちの実現、④自転車事故のない安全で安心な社会の実現という4つの目標を定め、これらの目標達成に向けて取り組んできた。

このような中、近年の社会情勢の変化等を踏まえ、2021年5月に国の第2次自転車活用推進計画が閣議決定された。

本計画は、国の第2次自転車活用推進計画を勘案しながら、本県が取り組むべき施策を定め、地域の実情に合わせた自転車活用推進をより一層図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年度までとする。

第2章 計画の位置付け

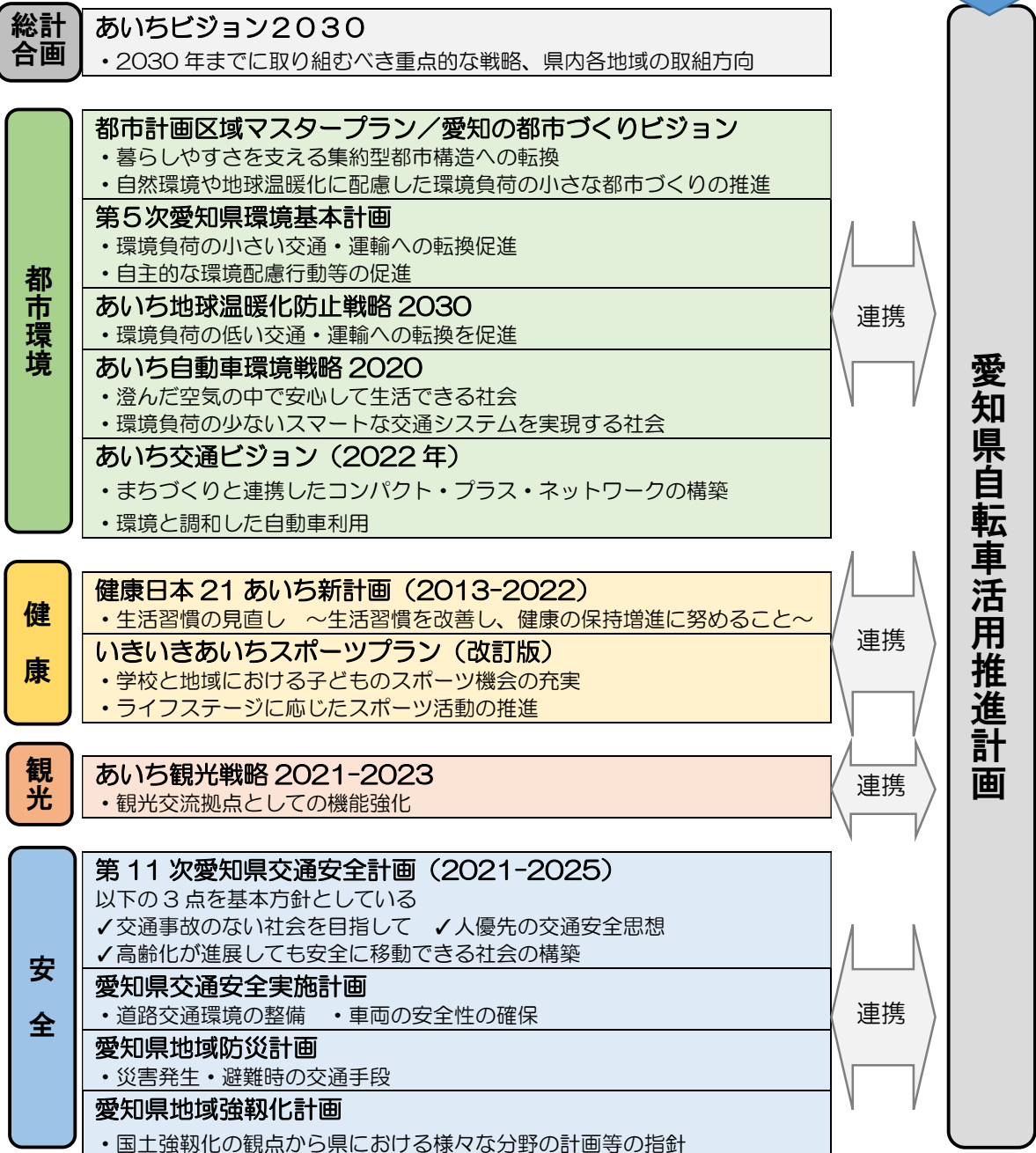
本計画は、自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、愛知県の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付ける。

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>

- 第2次自転車活用推進計画（2021年5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り、持続可能な社会の実現に寄与するものである。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。近年では、新型コロナウイルス感染症の流行をきっかけとしたライフスタイルの変化から、通勤や配達目的等の自転車利用のニーズが更に高まっている。

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。

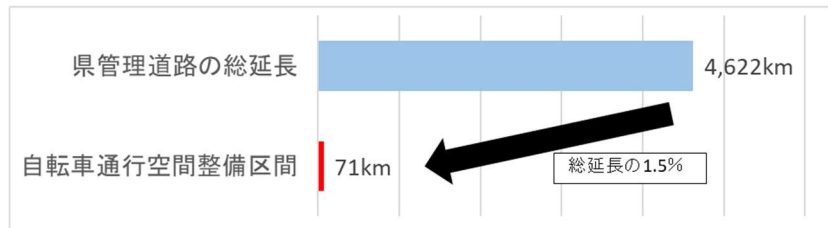
※QOL（クオリティ オブ ライフ:生活の質）

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4,622kmのうち71kmで1.5%に過ぎない。



区分		延長
自転車通行空間	自転車道	3.2km
	自転車通行帯	4.3km
	(内、自転車専用通行帯)	(1.2km)
	車道混在	12.0km
	自転車歩行者専用道路	51.1km
合計		70.6km

(2022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、岡崎市、一宮市、春日井市、豊田市、安城市、田原市

(2022年3月末時点)

3) 自転車活用推進計画の策定状況

・愛知県内では名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、春日井市、豊田市、安城市、田原市の8市が市町村自転車活用推進計画を策定している。

(2022年3月末時点)

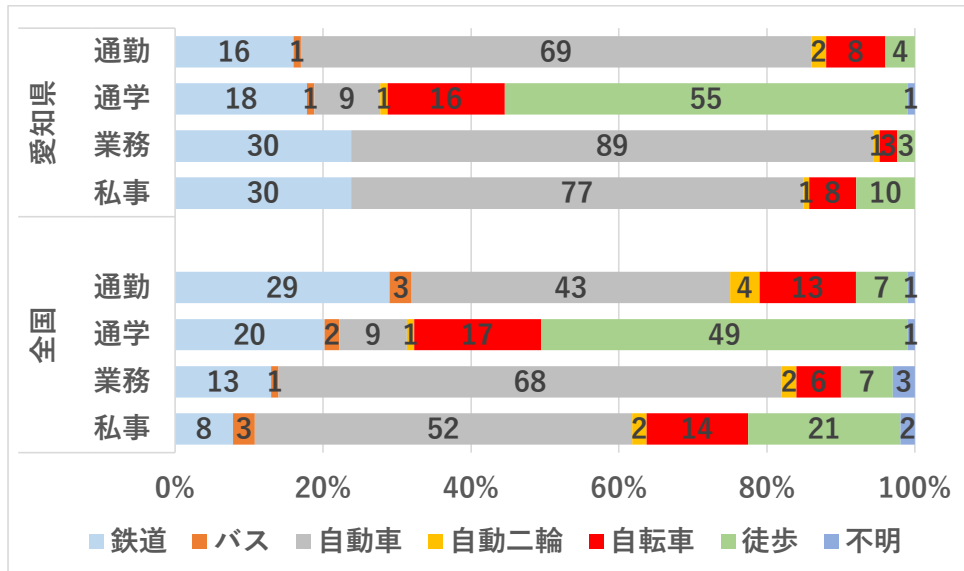
課題

- ・自転車道をはじめ自転車が快適に走行でき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、自転車通行空間整備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、通学が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。

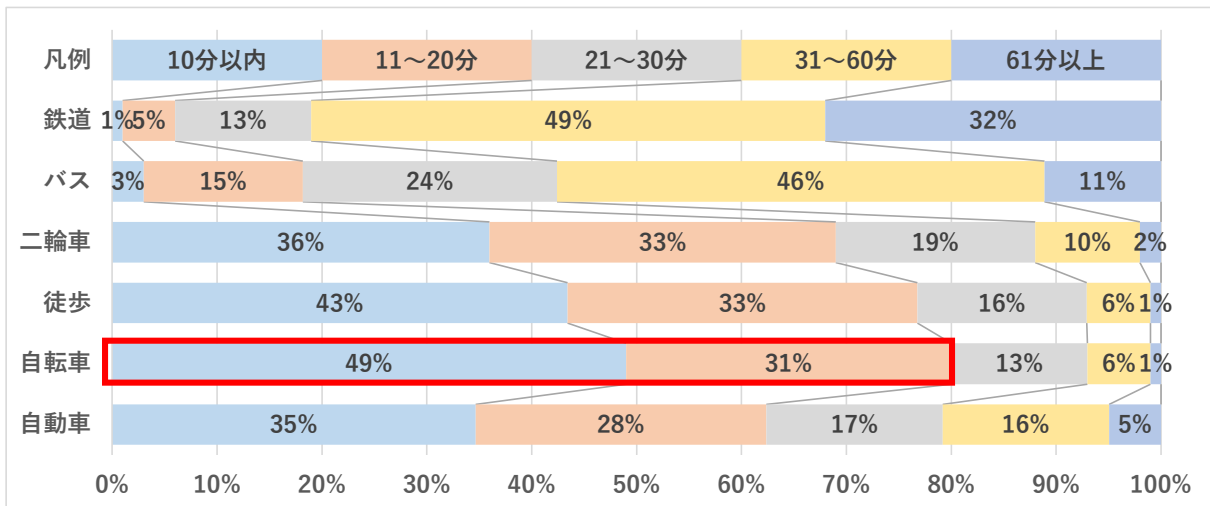


出典：愛知県－第5回中京都市圏パーソントリップ調査
 全国－全国都市交通特性調査（2015年実施）

図2 移動目的別の代表交通手段構成比率

2) 交通手段別の移動時間

- ・自転車は短時間の移動に多く利用されており、20分以下の移動が80%を占めている。
- ・自動車も短時間の移動に利用されており、自転車利用に転換するポテンシャルがある。

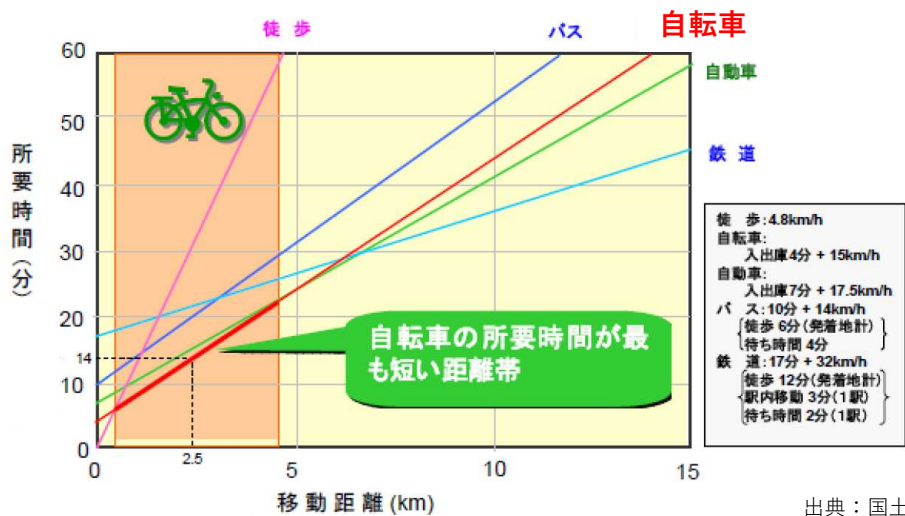


出典：愛知県－第5回中京都市圏パーソントリップ調査

図3 代表交通手段別の移動時間構成比率

3) 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。



<https://www.cbr.mlit.go.jp/shizukoku/torikumi/anzen/jitensya/pdf/04kankyo.pdf>

図4 移動距離と所要時間の交通手段比較

課題

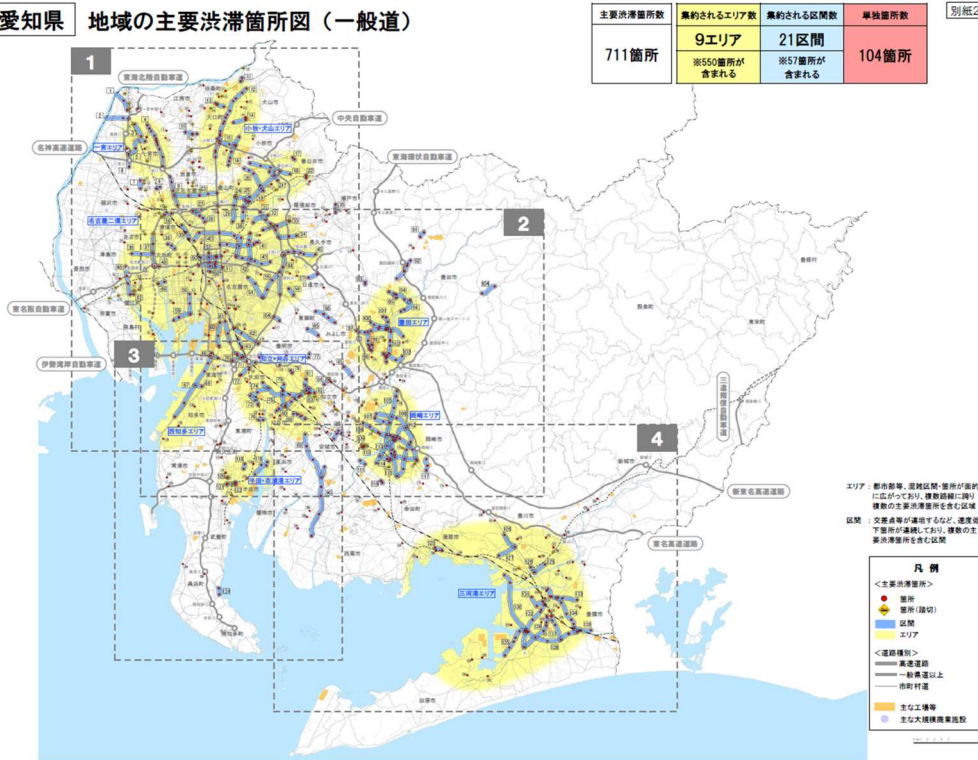
- ・自転車は通学に多く利用されていることから、快適な自転車通行空間の提供に際しては中学生・高校生の自転車通学を考慮すべきである。
- ・通学以外の自転車利用率が低いことから、短時間の移動や通勤など日常生活における自転車の活用を推進する必要がある。

(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。

愛知県 地域の主要渋滞箇所図（一般道）

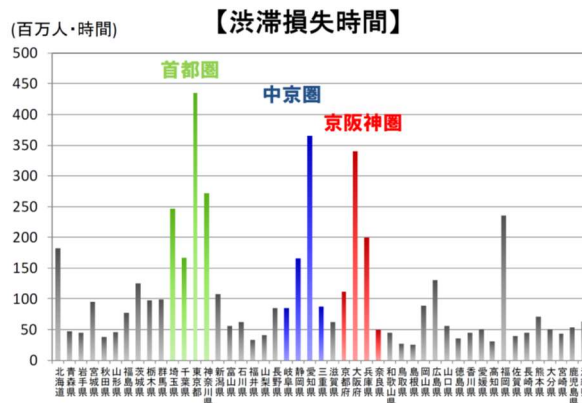


出典：国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所資料

図5 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。



出典：国土交通省資料

<https://www.mlit.go.jp/common/001067075.pdf>

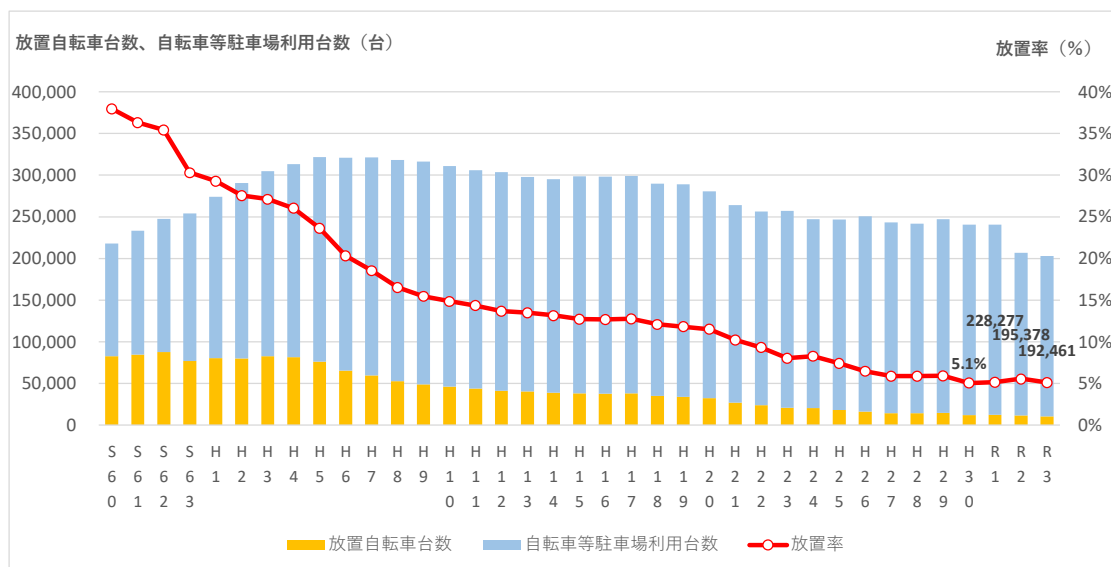
課題

図6 都道府県別渋滞損失時間（H24）

- ・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。

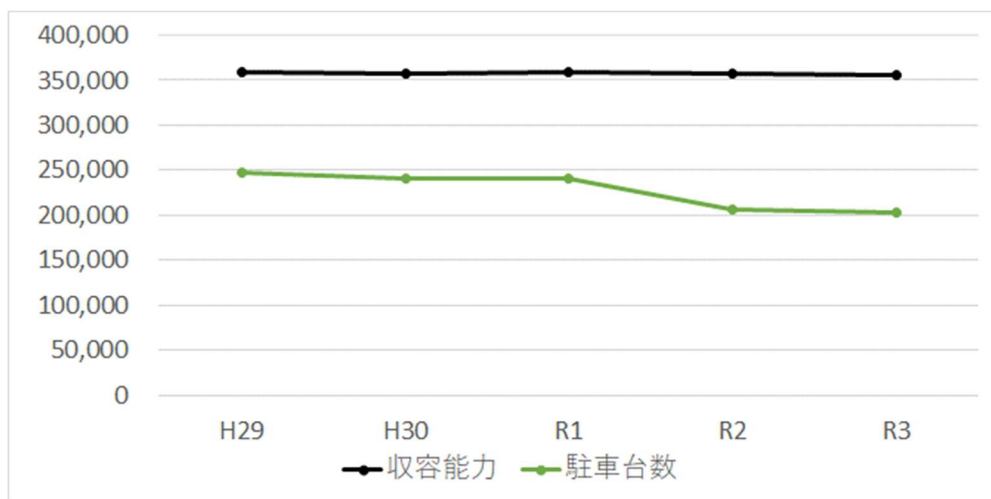
(4) 放置自転車の状況

- ・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、自転車等駐車場の整備等により大きく減少している。2021（R3）年時点では、収容能力が約35万台に対し、駐車台数は約20万台であるため、駐車容量は不足していない状況である。駐車台数に占める放置自転車台数の比率（放置率）も2018（H30）年以降は5%台で推移している。
- ・自転車等駐車場利用台数は2020（R2）年に約15%減少しており、コロナ禍における交通特性の変化による影響が生じていると推察される。



出典：2021 自転車駐車等に関する実態調査結果報告書（愛知県）

図7 愛知県における放置自転車台数、放置率の推移



出典：2021 自転車駐車等に関する実態調査結果報告書（愛知県）

図8 愛知県における自転車等駐車場の設置状況の推移

課題

- ・自転車等駐車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）からほぼ横ばいの状況である。

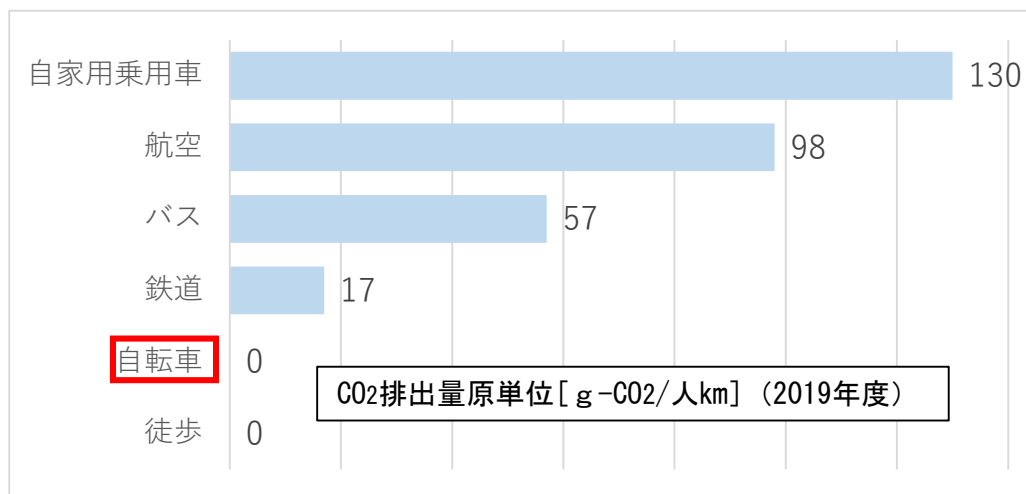
表1 愛知県における部門別二酸化炭素排出量の経年変化

部門名	年度	排出量 (千t-CO ₂)							対基準年度比 (%)					
		2013 (基準年度)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2014	2015	2016	2017	2018	2019
エネルギー 起源CO ₂	産業	40,153	39,827	39,512	40,198	40,880	40,395	37,628	-0.8	-1.6	0.1	1.8	0.6	-6.3
	業務	12,072	11,336	10,881	9,829	9,688	9,811	9,144	-6.1	-9.9	-18.6	-19.7	-18.7	-24.3
	家庭	8,584	8,000	7,376	7,463	7,569	6,893	6,577	-6.8	-14.1	-13.1	-11.8	-19.7	-23.4
	運輸	13,327	12,941	13,387	13,400	13,541	13,308	13,344	-2.9	0.5	0.5	1.6	-0.1	0.1
	エネルギー転換	2,435	2,341	2,303	2,364	2,337	2,280	2,183	-3.9	-5.4	-2.9	-4.0	-6.4	-10.3
非エネルギー起源CO ₂		2,225	2,186	2,163	2,216	2,336	2,451	2,306	-1.8	-2.8	-0.4	5.0	10.2	3.6
二酸化炭素総排出量		78,796	76,631	75,622	75,470	76,351	75,138	71,182	-2.7	-4.0	-4.2	-3.1	-4.6	-9.7

出典：愛知県 2019年度の愛知県内の温室効果ガス排出量について

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、自家用乗用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。自転車の走行では二酸化炭素は排出されない。



出典：国土交通省資料

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

図9 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

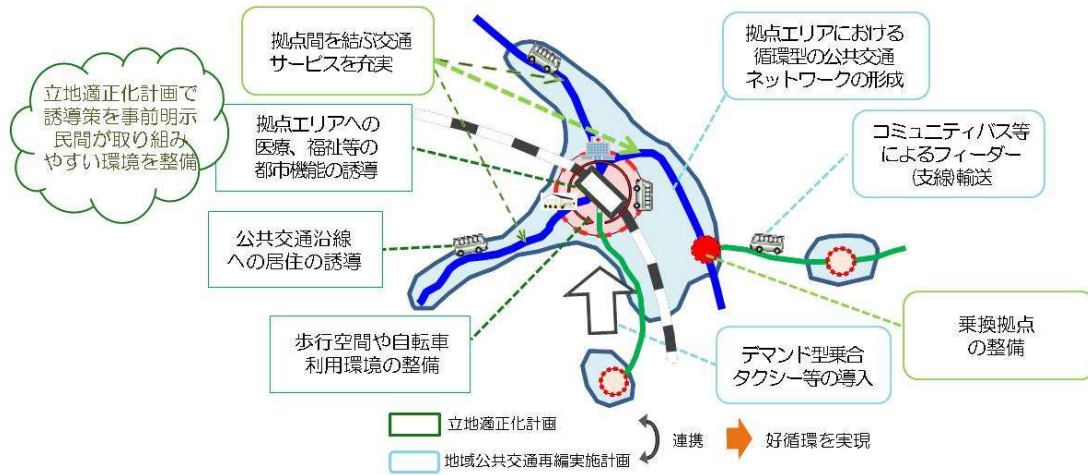
課題

・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) コンパクト+ネットワークの推進

・県内市町村では、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導（立地適正化計画）と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編（地域公共交通再編実施計画）を行うことにより、コンパクト+ネットワークの実現を目指している。



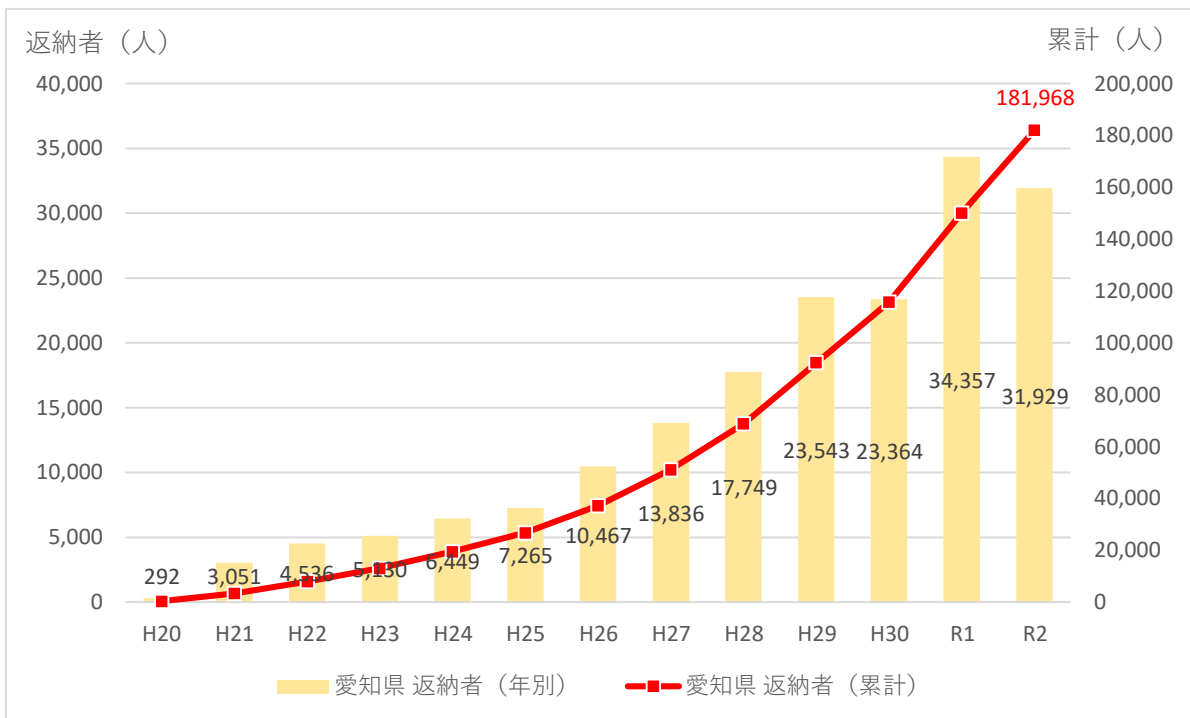
出典：国土交通省 HP

https://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network2.html

図 10 コンパクト+ネットワークのイメージ

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。

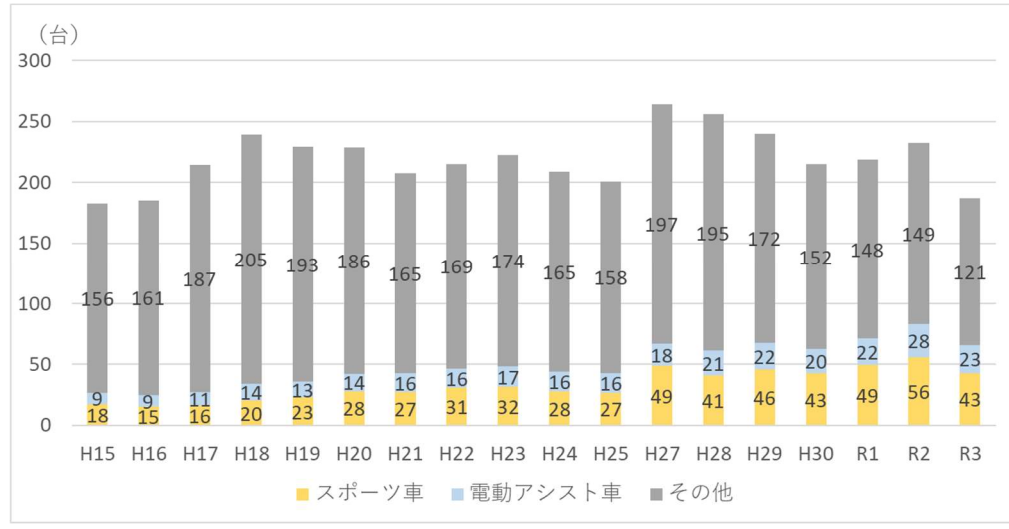


出典：警察庁 運転免許統計

図 11 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、近年増加傾向にある。



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

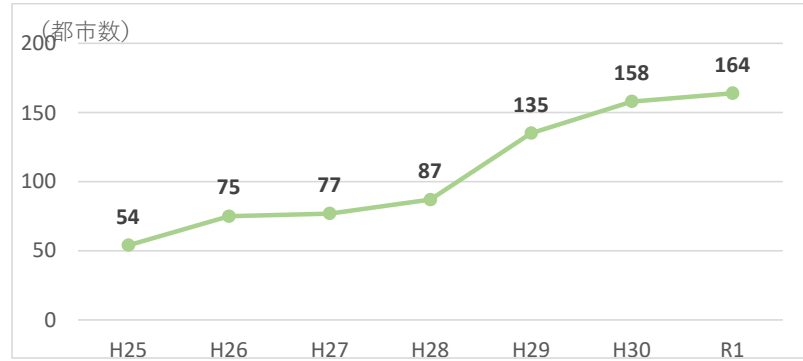
図12 全国における1店舗あたり新車販売台数の推移

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、安城市で導入されており、全国的な増加傾向を踏まえ、今後の増加が期待できる。

表2 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 (2021年現在)	導入台数
名古屋市	チャリチャリ	市内104箇所	約400台(2022年5月現在)
	でらチャリ	市内14箇所	約100台(2022年5月現在)
	カリテコバイク	市内147箇所	約400台(2022年5月現在)
	HELLO CYCLING	市内7箇所	約100台(2022年5月現在)
岡崎市	HELLO CYCLING	市内18箇所	53台(2022年3月現在)
安城市	レンタサイクル	市内11箇所	48台(2022年10月現在)



出典：国土交通省資料

<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001390576.pdf>

図13 シェアサイクルの実施都市数の推移

5) MaaS との連携

- ・シェアサイクルの普及促進にあたっては、利用者目線に立った利便性向上が重要である。
- ・現在、各所において各種交通モード等のサービスを MaaS として連携させて、複数の交通手段を利用できるようにするなど、利便性向上の取組が進められている。

表3 シェアサイクルと MaaS との連携事例

連携内容	実施主体	開始日
シェアサイクル3社(Luup、ドコモ・バイクシェア、HELLO CYCLING)のモビリティポートを開設し、多様な移動手段の提供を開始した。	JR西日本	2021/4/2
ホンダのカーシェアサービス(EveryGo)と、シェアサイクル2社(Charicari、HELLO CYCLING)、小田急電鉄のMaaSアプリ(Emot:行き方をユーザーに提案するアプリ)が連携することで、EMotで各シェアサービスのステーションを検索しやすくなるなど、複数の移動手段を組み合わせた移動が可能となった。	ホンダ	2021/6/25
JR東日本のMaaSアプリ(Ringo Pass:ドコモ・バイクシェアはすでに利用可)とシェアサイクル(HELLO CYCLING)が連携されることで、シェアサイクル2社を利用できるようになった。	JR東日本	2022/3/29

6) タンデム自転車の利用状況

- ・愛知県内では平成27年4月1日より、タンデム自転車が一般道路を走行可能となっている。

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、普通上、運送交通法で定める普通自転車に該当しませんので、普通自転車歩道通行可の標識があっても、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、乗車と乗降の際の重心が高く、普通の自転車に比べ乗りが前後にいと書かれています。道場以外の場所で練習するようにしましょう。
～愛知県警察～

7) エコ モビリティ ライフの推進

- ・愛知県では「エコ モビリティ ライフ」(エコモビ) という、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルを推進している。

エコ モビリティ ライフとは、環境(エコロジー)の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげたことばで、クルマ(自家用車)と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルのことである。



出典：web サイト「知って得するエコモビ実践ガイド」

図 14 エコ モビリティ ライフのイメージ図

8) 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、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより、交通安全の向上を図る区域である「ゾーン 30 プラス」が推進されている。
- ・愛知県では、無電柱化と合わせた自転車通行空間の確保の取組を行っている。

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、長距離の移動が容易になるなど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についても検討が必要。

課題のまとめ 都市環境

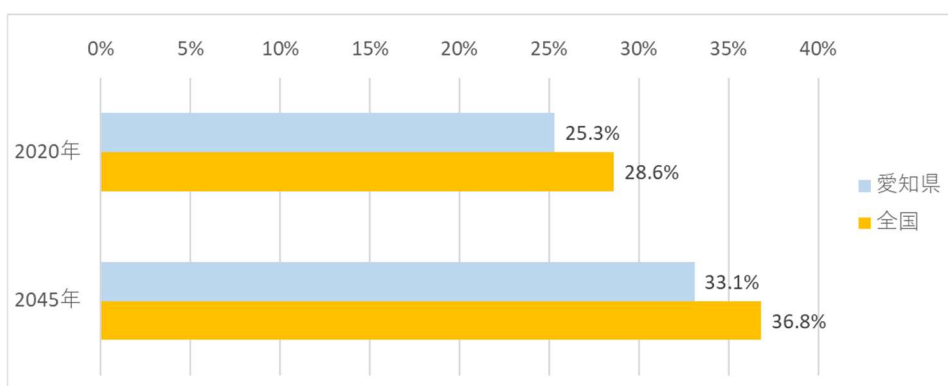
- 現状では自転車通行空間の整備が進んでいないことから、県内の市町村と協働し、以下の取組が必要である。
 - ・自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の策定、自転車通行空間の整備
 - ・立地適正化計画やまちづくりの計画との整合、主要渋滞箇所を考慮した計画
 - ・生活道路での交通安全対策や無電柱化と合わせた整備
 - ・放置自転車への対応

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2020年25.3%であり、全国平均と比較して低いものの、2045年においては高齢化比率が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）

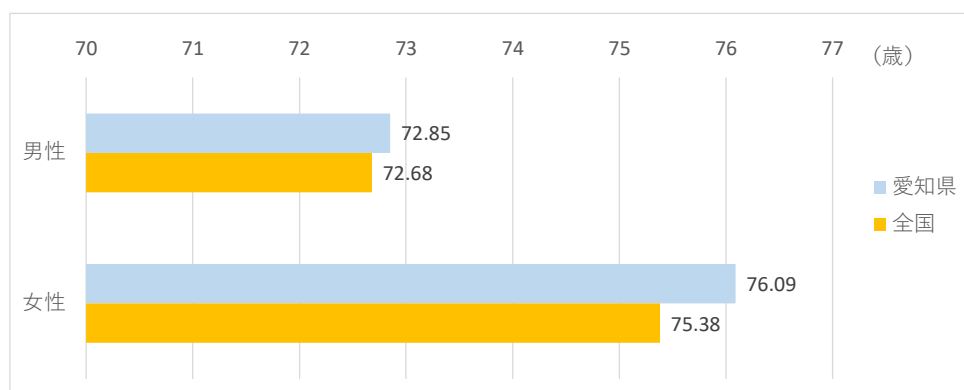
出典：総務省「令和2年国勢調査（2020年）」

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2045年）」

図15 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：健康寿命の令和元年値について（厚生労働省）

図16 愛知県と全国の2019年の健康寿命比較

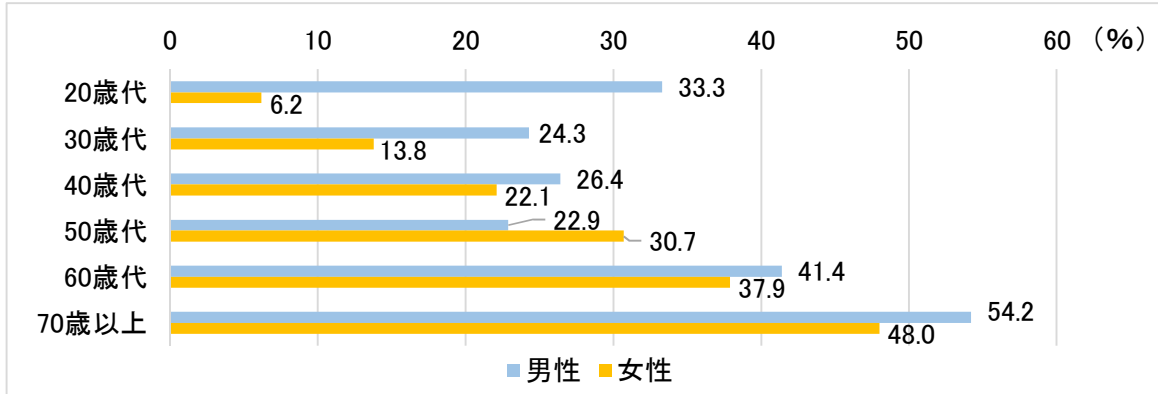
課題

- ・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。



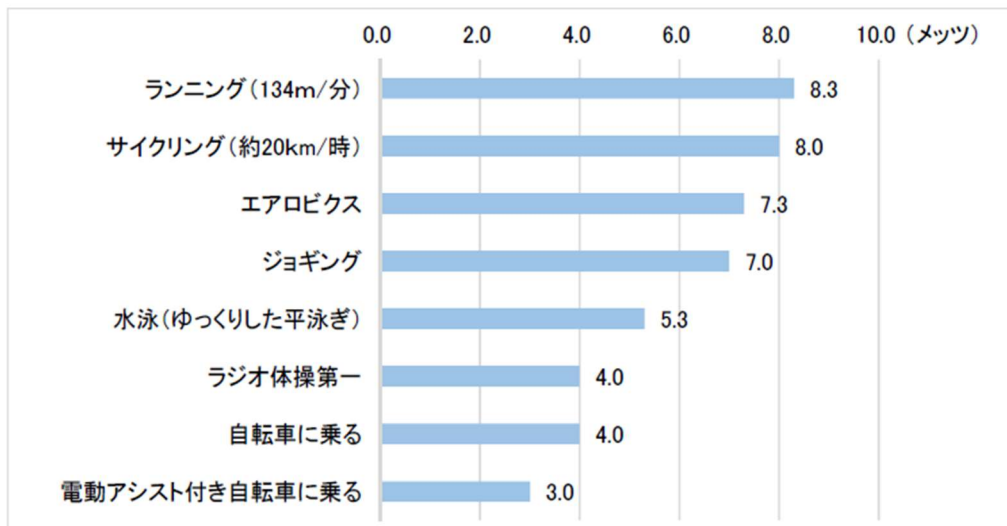
出典：愛知県生活習慣関連調査（2016年度）

図17 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（約20km/時）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18 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。

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組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：誰もが利用できる自転車

●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。

●ハンドサイクル

ハンドサイクルは、クランクを手で回して進む自転車で、車椅子を利用している方や、下肢に障害がある方などもサイクリングを楽しむことができます。

ハンドサイクルの一例



出典：国営海の中道海浜公園 HP

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

- ・観光入込客数は近年増加傾向であったが、コロナ禍の影響により 2021・2022 年は大幅に減少した。
- ・あいち観光戦略では、観光入込客数の数値目標として、全体で 1.2 億人回、うち外国人で 380 万人回としている。



図 19 愛知県の観光入込客数の推移と目標値

2) 愛知県の観光に関する将来像、取組方針

- ・県の総合計画である「あいちビジョン 2030」では、ジブリパーク開園や第 20 回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）・第 5 回アジアパラ競技大会の開催等のビックプロジェクトが控えていることもあり、新型コロナウイルス感染症の状況も踏まえながら、歴史・産業・自然・食文化・山車・祭といった愛知ならではの魅力を活かした観光を推進する。
- ・**あいち観光戦略では、**目指す姿である「あいち「ツウ」リズム™を推進し、独自の強みを発揮する「観光県」を実現するための施策の方針の 1 つとして「**独自の魅力・強みの強化**」を掲げており、**歴史・産業・自然・文化等の地域に根差した資源をテーマごとに深掘りし磨き上げる**ことにより、**付加価値を高め、満足度や観光消費額単価の向上**につなげていく。

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。

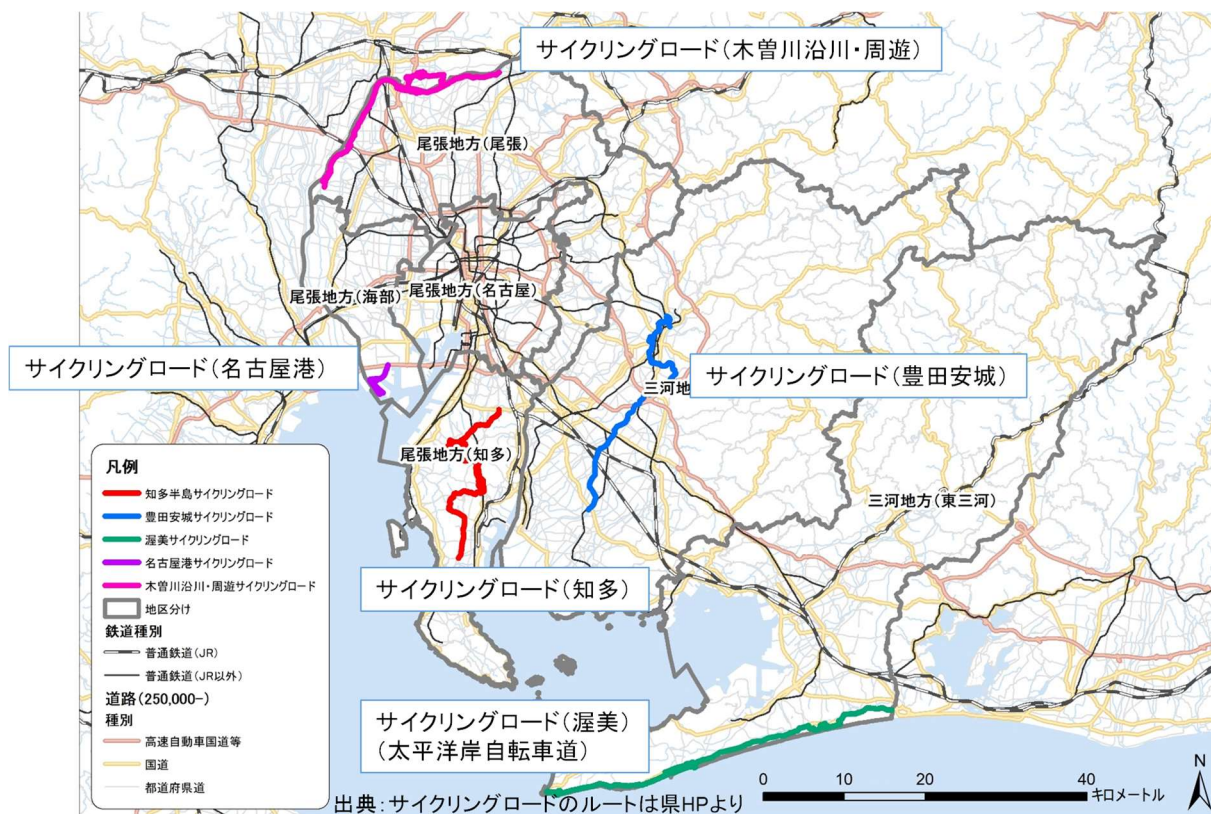


図 20 県内の広域のサイクリングロードの整備状況

2) モデルルート

○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、複数の市町村に跨が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。

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1,500kmの自転車道。
- ・2021年5月にナショナルサイクルルートに指定。

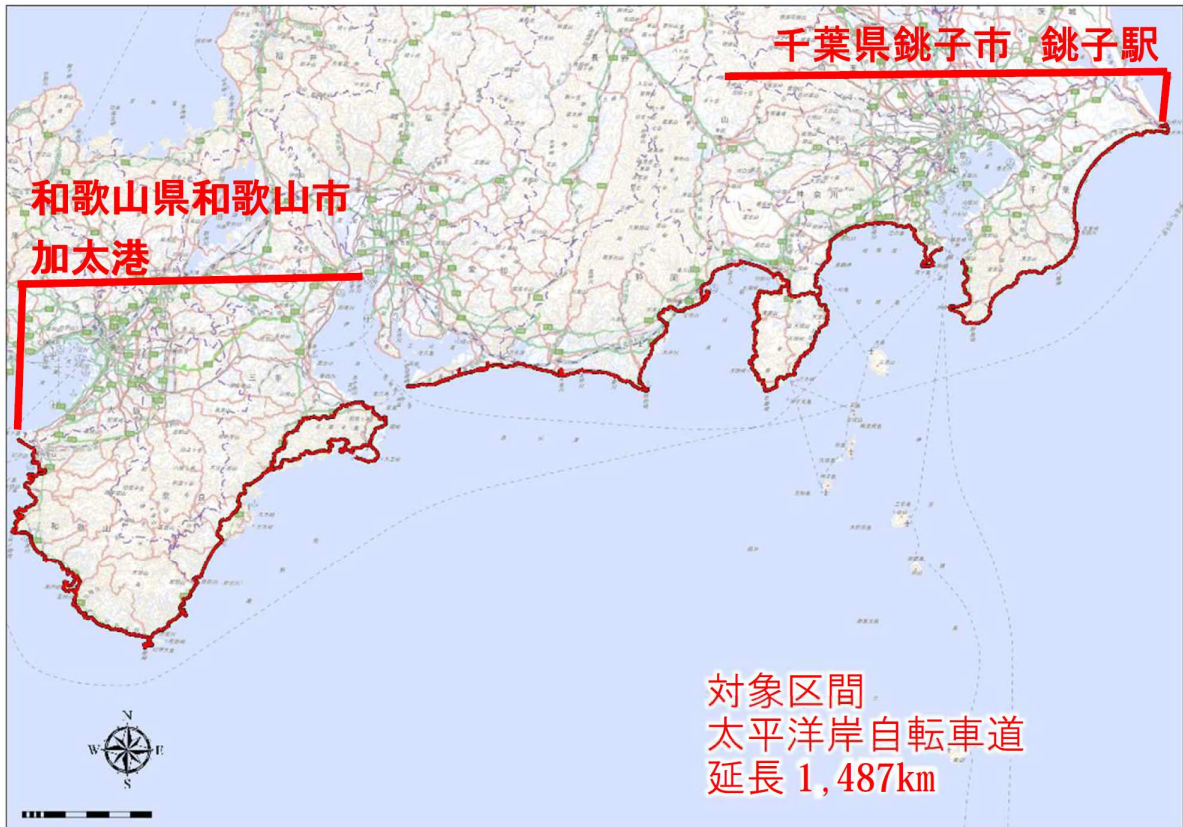


図21 太平洋岸自転車道ルート



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～終点までの全列車 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	<p>運賃以外に、自転車持ち込み料金100円/台が必要です。</p>
持込制限	<p>1列車につき10台まで ※ 同一グループにて1列車5台以上でご利用の場合は、前日の17時までに高師駅(TEL:0532-45-4927)へご連絡下さい。</p>

出典：豊橋鉄道渥美線 HP

図 22 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。
- ・ナショナルサイクリングルートの利用環境の水準維持や更なる向上のために、走行環境や受入環境を整備する必要がある。

(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 23 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 15 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
R1 年度	16	42	313
R3 年度	15	241	956

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（国土交通省 総合政策局 総務課 交通安全対策室）

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組を行う必要がある。

(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競技やイベントが開催されているが、2020年度は新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の影響で、各種イベントが中止となり一時的に減少したが、2021年度は増加に転じている。

表5 2021年度の自転車関連競技・イベントのスケジュール

大会名・イベント名	開催月	実施状況	開催地
バイクナビ・グランプリ2021 第15回 ツールドモリコロパーク	4月	開催	愛・地球博記念公園（モリコロパーク） （長久手市）
バイクナビ・グランプリ2021 第16回 ツールドモリコロパーク	11月	開催	
KINAN AACA CUP 2021 第3戦	4月	開催	鬼久保ふれあい広場（新城市）
第15回 愛知県渥美半島ぐる輪サイクリング	10月	開催	渥美半島一周
第9回 ええじゃないか豊橋サイクルフェスティバル 春のスローガイドツアー	2月	開催	道の駅とよはし（豊橋市）
第10回 ええじゃないか豊橋サイクルフェスティバル 秋のスローガイドツアー	11月	開催	
東海シクロクロス2021-2022年シリーズ 第2戦	12月	開催	ふれあいパークほうらい（新城市）
令和3年度 愛知県自転車競技トラック秋季記録会	12月	開催	名古屋競輪場（名古屋市）
東海シクロクロス2021-2022年シリーズ 第3戦 GHISALLO CUP	12月	開催	ワイルドネイチャーブラザ（稲沢市）
2021BRM(RC名古屋)	2月～9月	一部延期	柳川瀬公園～飯田～塩尻～白馬～長野 など
2021BRM(AR中部)	3月～9月	一部延期	瀬戸～恵那～売木～豊田～瀬戸 など
第76回 国民体育大会自転車競技 愛知県代表選手選考会	7月	開催	名古屋競輪場（名古屋市）
リトルワールドサイクルミーティング シリーズ戦	4月～2022/3月	開催	野外民族博物館 リトルワールド（犬山市）
東海シクロクロス2021-2022年シリーズ 第4戦	2022/1月	開催	愛知牧場（日進市）
東海シクロクロス2021-2022年シリーズ 第5戦	2022/1月	開催	愛知牧場（日進市）
東海シクロクロス2021-2022年シリーズ 第6戦	2022/1月	開催	大野極楽寺公園（一宮市）
iRC Tire Presents KINAN AACA CUP 2022 第1戦	2022/2月	開催	乙川河川緑地 特設コース（岡崎市）

出典：愛知県自転車競技連盟、スポエン CYCLE

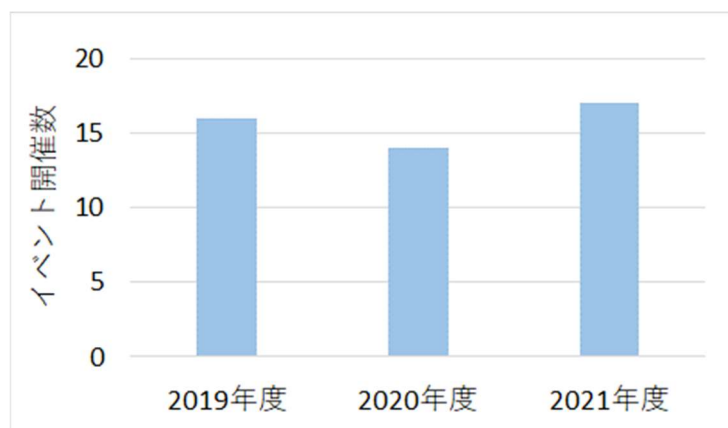


図24 自転車関連競技・イベントの開催数の推移

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

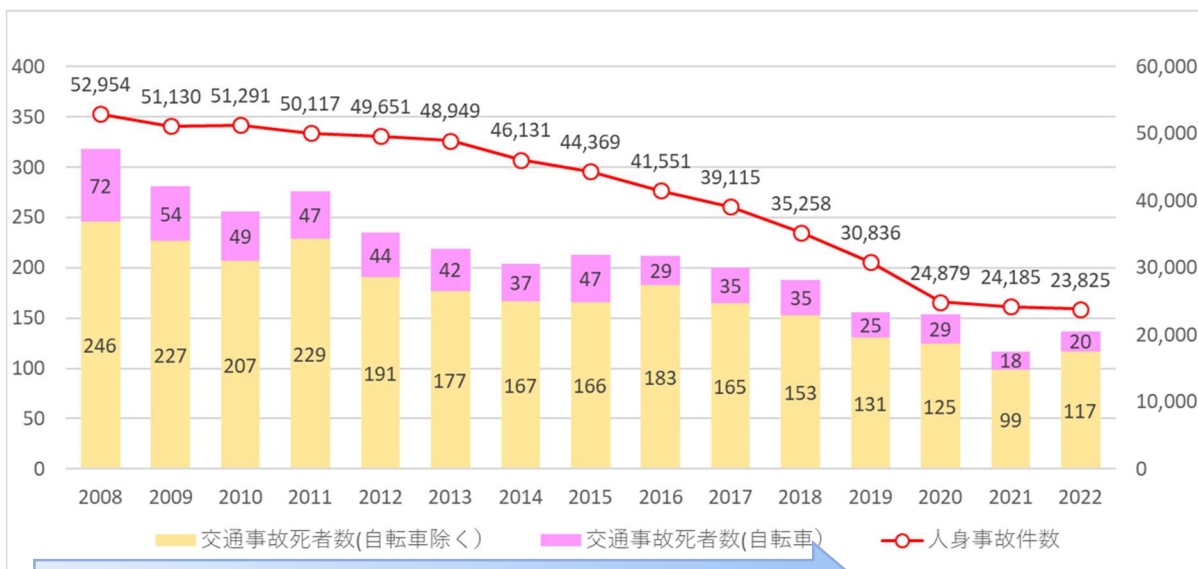
- 自転車による広域的な周遊を楽しめる環境に向けて、
 - ・広域的なサイクリングルートの設定と整備の促進
 - ・サイクリングルートに関し、ホームページなどによる情報発信の強化、魅力施設や受け入れ環境の充実
 - ・サイクルトレインなど、普及促進に向けた検討などの取組が必要である。
- 2026年の第20回アジア競技大会(2026/愛知・名古屋)の開催を見据え、サイクルスポーツの普及・振興を図る必要がある。

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2019年に156人と、全国の都道府県ワースト1位は脱したものの、依然として高い水準にある。
 ・交通事故における自転車死者数も減少傾向にあるが、2022年においても20人の死者が発生している。



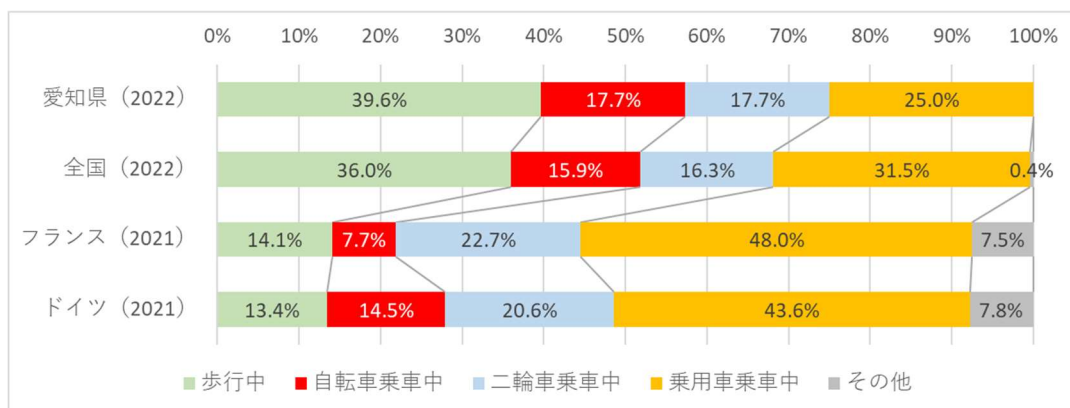
愛知県の交通事故死者数は2018年まで16年連続全国ワースト1位

出典：愛知県の交通事故発生状況【H20～R3】（愛知県警）、R4データは愛知県より提供

図 25 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、自転車乗車中の比率が全国と同水準であるが、自転車利用が盛んなドイツなどの諸外国と比較すると高い値となっている。

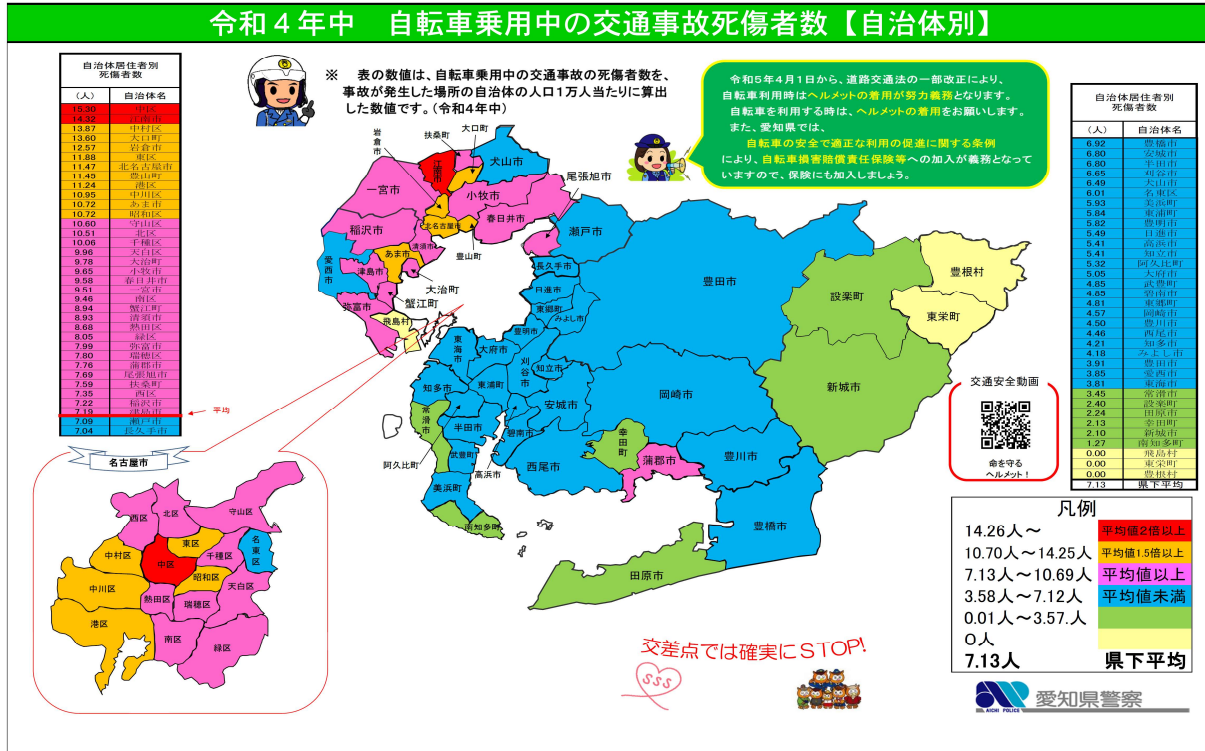


出典：令和4年における交通事故の発生状況について（警察庁）、愛知県警提供資料

図 26 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 27 自転車利用者発生件数マップ

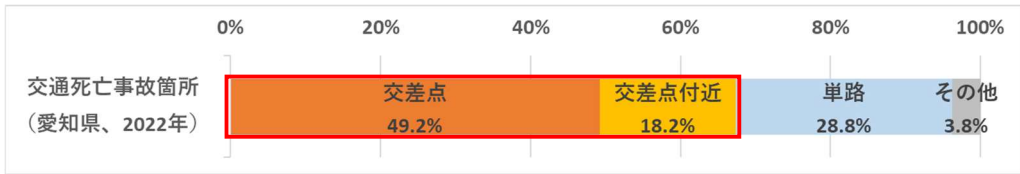
課題

- ・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り、自転車関連事故も減少傾向にあるが、依然として20人の事故死者（2022年中）が発生しているなど、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、諸外国と比べ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死亡事故の発生状況では、交差点内と交差点付近で合計 67.4% となっており、交通死亡事故の半数以上が交差点周辺で発生している。

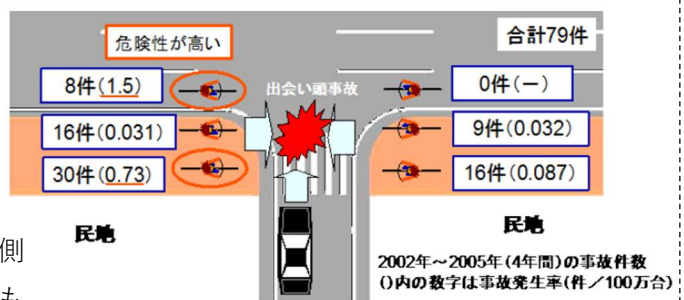


出典：愛知県より提供

図 28 道路形状別の交通死亡事故の発生比率

～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。

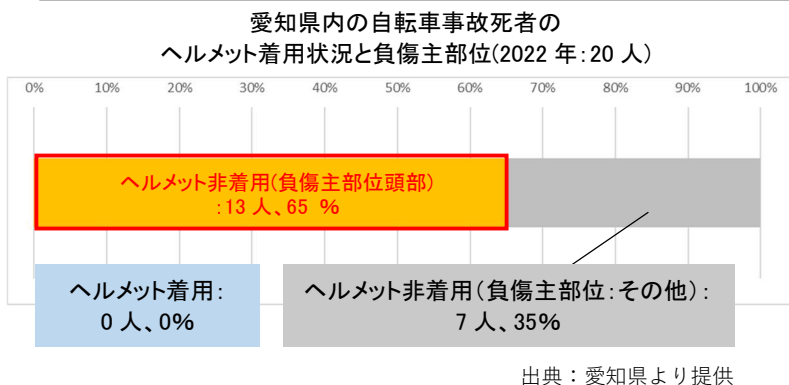


出典：土木技術資料 51-4

2) ヘルメットの着用

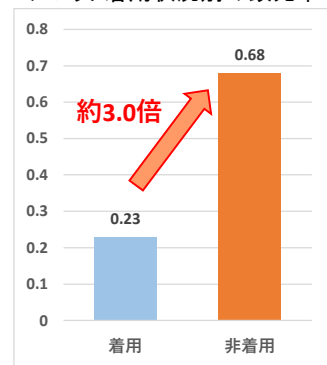
・愛知県の自転車乗車中の死者 20 人(2022 年中)のうち、ヘルメットを着用していなかった者は 20 人であった。さらにそのうち負傷主部位が頭部であるのは 13 人であった。

・道路交通法の改正により 2023 年 4 月 1 日から自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用が努力義務となるが、愛知県では、2021 年 3 月に制定された条例に基づき、2021 年 10 月 1 日から自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用が努力義務である。



出典：愛知県より提供

ヘルメット着用状況別の致死率



出典：令和 2 年における交通事故の発生状況等について（警察庁）

図 29 自転車事故死とヘルメットの着用状況

課題

- ・交差点周辺を中心に交通安全に向けた取組が重要である。
- ・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、検挙件数

- ・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。

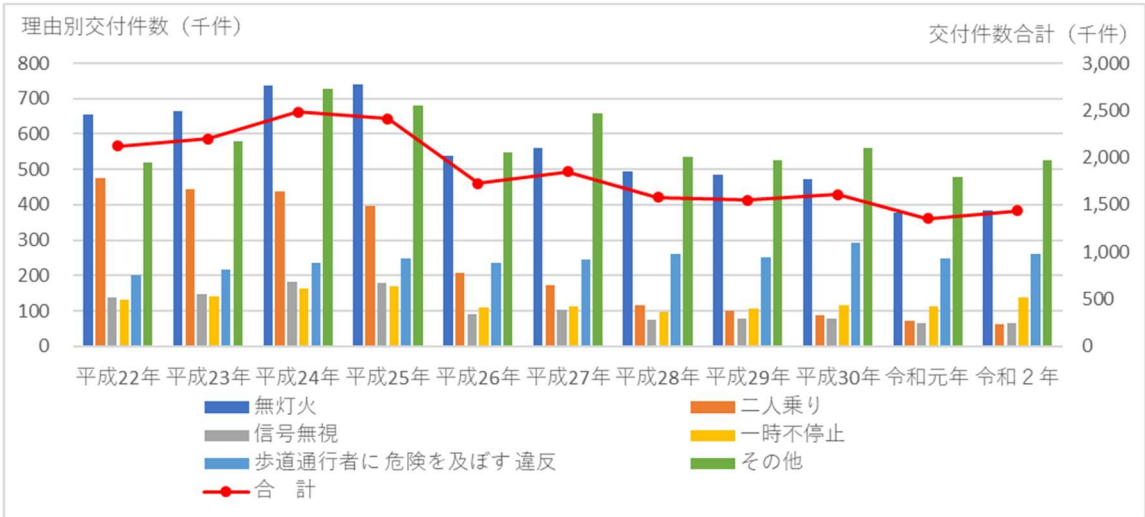
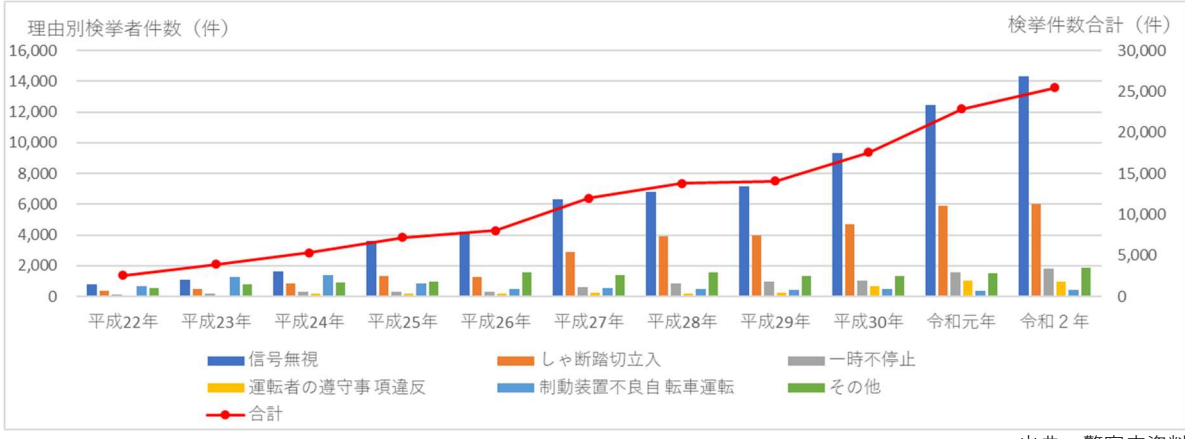


図30 自転車関連の指導警告票交付件数

- ・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、取り締まりを強化している。
- ・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31 自転車関連の検挙件数

課題

- ・自転車利用者の交通違反の検挙件数が増加傾向にあるため、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、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12.7%、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	298	12.7%
自転車第二当事者	2,055	87.3%
自転車事故総件数	2,353	

※第一当事者は交通事故に関与した者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいう。第二当事者はその次に過失が重い者をいう。

出典：ITARDA（2020）

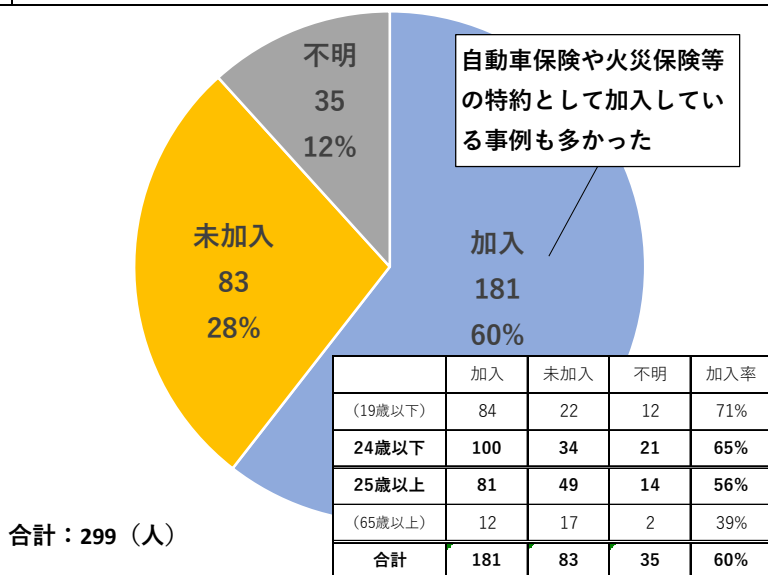
2) 自転車と歩行者の事故

- ・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自転車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。
- ・愛知県では、2021年3月に制定された条例に基づき、2021年10月1日から自転車損害賠償責任保険等の加入が義務となった。

表7 愛知県内の高額損害賠償事例

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



(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32 自転車運転者の損害賠償責任保険等加入状況

出典：警察庁資料（2017）

課題

- ・自転車に過失がない事故も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、自転車損害賠償責任保険等の加入促進に向けた取組を進める必要がある。

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。

2022年12月に運用が開始された緑色TS マークを含め、三種類のTS マークが運用されています。

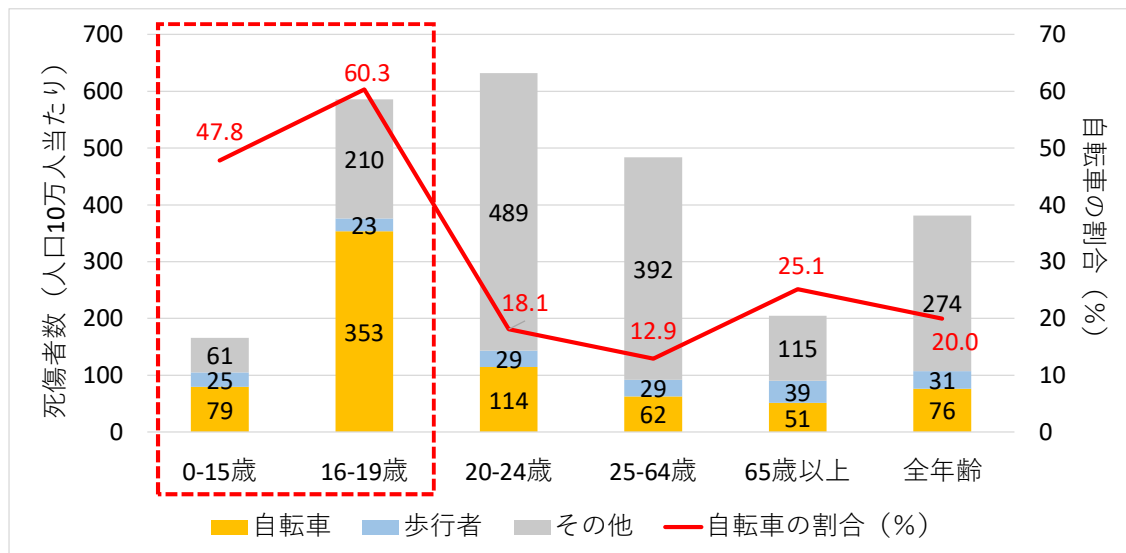
TS マーク種類	青色 TS マーク	赤色 TS マーク	緑色 TS マーク
マーク	 旧 TS マーク  新 TS マーク	 旧 TS マーク  新 TS マーク	
傷害補償	○入院 15 日以上(一律) 1 万円 ○死亡・重度後遺障害/ 1～4 級(一律) 30 万円	○入院 15 日以上(一律) 10 万円 ○死亡・重度後遺障害/ 1～4 級(一律) 100 万円	○入院 15 日以上(一律) 5 万円 ○死亡・重度後遺障害/ 1～4 級(一律) 50 万円
賠償責任補償	○死亡・重度後遺障害/ 1～7 級 限度額 1,000 万円	○死亡・重度後遺障害/ 1～7 級 限度額 1 億円	○死亡・障害 限度額 1 億円 ※示談交渉サービス付き
被害者見舞金		○入院 15 日以上(一律) 10 万円	※賠償責任保障により 対応

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。
- ・自転車事故の比率は16~19歳で6割と多くなっている。

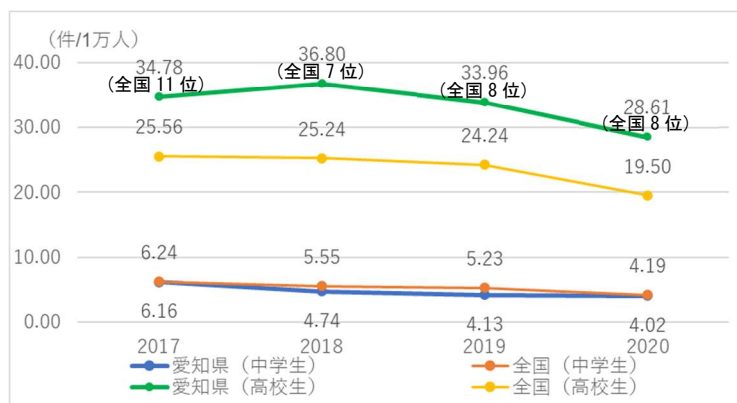


出典：愛知県の交通事故発生状況（令和3年中）愛知県警察本部交通部、令和2年国勢調査

図33 愛知県 自転車と歩行者に対する死傷事故件数と比率

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2018年以降減少傾向にある。
- ・愛知県内の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、年間1万人あたり約29件の事故が発生している状況である。



出典：自転車の安全利用促進委員会

図34 通学時の1万人当たりの事故件数

課題

- ・愛知県内では、全年齢において歩行者事故よりも自転車事故が多く発生しており、特に小学生、中学生や高校生における自転車事故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全年齢に対して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。

国土強靱化計画（平成30年12月14日）及び国土強靱化年次計画2021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。
- ・鉄道や自動車が利用できない時、自転車交通需要が急増することを考慮する。
- ・災害時に機動的であるという自転車の特性を踏まえ、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の推進に関する取組事例をとりまとめ、自転車活用施策の位置付けを推進する。
- ・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、自転車等を活用したパトロール等を検討し、配備・訓練する。
- ・自動車が通行できない時に、自転車等効率よく現地調査を行う手段の確保。

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 安全

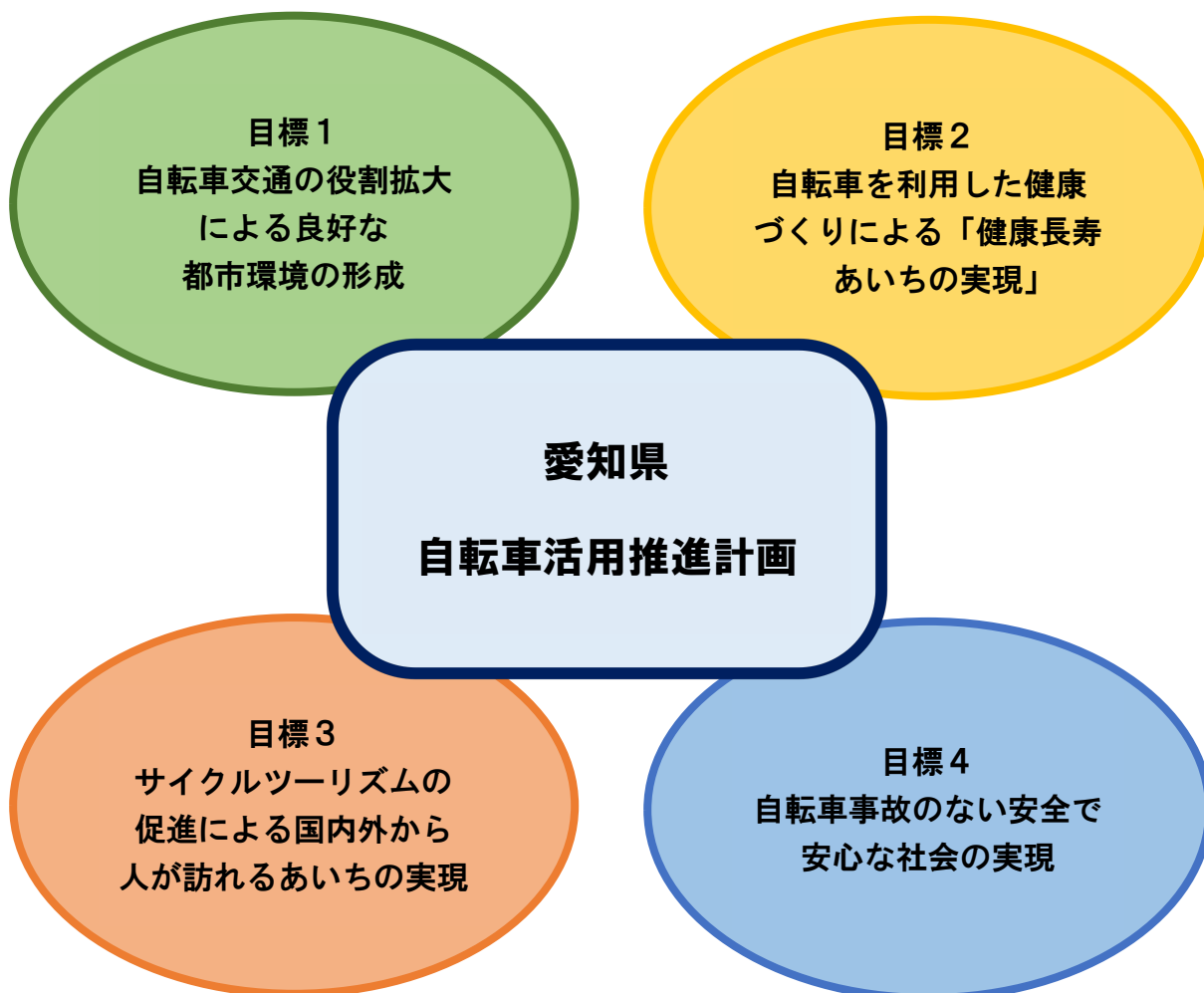
- 愛知県の交通事故の発生件数・死者数は近年減少傾向にあるものの、自転車乗車中の死亡事故が多く発生しているなど、交通安全対策が急務である。
- 自転車の活用を促進するためには、交通事故の加害者や被害者にならないことが重要であり、そのため、
 - ・県民の交通ルール遵守の徹底
 - ・ヘルメットの着用促進等安全な通行に向けた啓発活動
 - ・自転車損害賠償責任保険等の加入促進に向けた広報啓発
 - ・自転車通行空間の整備
 - ・幼児、小学生、中学生、高校生、高齢者など全年齢に対して交通安全教育などの取組が必要である。
- 災害時における自転車の活用推進に関する国の取組事例を参考に、被災状況の把握や住民避難等について検討をする必要がある。

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20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76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	自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進
	施策2	自転車通行空間の計画的な整備の推進
	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	地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
	施策5	情報通信技術の活用の推進
	施策6	環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進
	施策7	公共的な交通であるシェアサイクル等の普及促進
施策8	生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備	
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9	サイクルスポーツ振興の推進
	施策10	自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
施策11	自転車通勤の促進	
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12	国際的なサイクリング大会等の推進
	施策13	世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境の創出
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14	自転車の点検整備の促進等
	施策15	自転車の安全利用の促進
	施策16	学校における交通安全教育の推進
	施策17	[再掲]自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進
	施策18	[再掲]自転車通行空間の計画的な整備の推進
	施策19	災害時における自転車活用の推進
	施策20	自転車損害賠償責任保険等への加入促進

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20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、76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 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進

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と、計画に基づく施策の着実な実施を促進する。

<措置>

NO	内容
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。※
②	既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、自転車通行空間の安全性・快適性の改善策を検討し、県内市町村に情報提供する。

※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、将来的なネットワークを踏まえ、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 自転車通行空間の計画的な整備の推進

歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

<措置>

NO	内容
①	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。また、国が策定する整備計画を踏まえ、国と連携して整備を推進。
②	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。
③	自転車通行帯について、愛知県の「道路構造の技術的基準を定める条例」への位置づけを行うとともに、県内市町村の条例への位置づけを促進する。
④	【再掲】 既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、自転車通行空間の安全性・快適性の改善策を検討し、県内市町村に情報提供する。
⑤	自転車交通を含む、全ての交通の安全と円滑を図るために、信号機、道路標識、道路標示の適切な設置、維持管理や運用を行う。
⑥	県内市町村の自転車通行空間の整備状況や駐輪場位置のオープンデータ化を促すとともに、自転車利用者の意見集約を行い自転車利用環境の向上に活用する。

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>

NO	内容
①	自転車通行空間の整備と合わせて、貨物車の荷さばきスペースの確保に向け、路外共同荷さばき駐車場の整備等の取組を促進するほか、適切な官民の役割分担の下、物流事業者や地域の関係者間の連携によるソフト・ハード両面からの路上荷さばき対策を推進する。
②	中央帯・植樹帯等の活用等による弾力的な自転車通行空間の確保を図る。
③	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。
④	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。
⑤	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 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>

NO	内容
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、放置自転車対策等の観点から、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5 情報通信技術の活用の推進

シェアサイクルの利用促進を目指して、情報通信技術の活用を推進する。

<措置>

NO	内容
①	【再掲】県内市町村の自転車通行空間の整備状況や駐輪場位置のオープンデータ化を促すとともに、自転車利用者の意見集約を行い自転車利用環境の向上に活用する。
②	移動しやすい環境を整備するため、MaaSにおける自転車の活用を推進する。

施策6 環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進

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>

NO	内容
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7 公共的な交通である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>

NO	内容
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8 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

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>

NO	内容
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、コンパクト・プラス・ネットワークの取組や都市計画、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	歩行者利便増進道路（ほこみち）等において、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルのサイクルポートの設置を促進することにより、回遊性の確保等による歩行者等の利便性の向上を図るとともに、サイクルポートの設置と合わせた自転車通行空間の整備を促進する。
③	歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより、交通安全の向上を図る区域である「ゾーン 30 プラス」を推進する。
④	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とともに、県内市町村に対し、無電柱化推進計画を踏まえた自転車通行空間の整備を促進する。

計画目標2 自転車を利用した健康づくりによる「健康長寿あいちの実現」

施策9 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、障害者や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>

NO	内容
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。
②	タンDEM自転車について、各地域の道路交通環境等を踏まえ、タンDEM自転車に関する交通ルール等の周知を図る。

施策10 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

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>

NO	内容
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。

施策11 自転車通勤の促進

広報啓発の強化を始め総合的な取組により、自転車通勤等を促進する。

<措置>

NO	内容
①	【再掲】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。
②	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通勤を促進する。

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12 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>

NO	内容
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。
②	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（ロードレース）の会場となっている新城市を中心に自転車競技の普及・支援を実施する。

施策13 世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境の創出

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、ナショナルサイクルルートを始めとする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>

NO	内容
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	ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道について、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組を実施し、世界に誇るサイクリング環境の創出を図ることにより、サイクリストの受け入れ拡大を目指す。さらにその水準維持等に向けた取組を実施する。
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	【再掲】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。
⑤	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。
⑥	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、近隣の施設や商業施設等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。



⑦	サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの充実や受入環境整備等、地域の関係者が広域的に連携し、観光客の来訪・滞在促進や心身の健康面を含めた満足度向上に繋がる取組を推進する。
⑧	マウンテンバイク愛好家らと森林を有する地域が連携・協働してコース整備や森林の保全管理等を行う取組を推進する。
⑨	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を推進する。

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14 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>

NO	内容
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・二輪車安全利用の日、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15 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、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進する。

<措置>

NO	内容
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とともに、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。また、配達目的での自転車利用について、関係事業者等への交通安全対策の働きかけを推進する。
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	2021年10月1日に全面施行された自転車条例の周知を図る。また、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、交通安全教育や広報啓発等により、幼児・児童から高齢者まで幅広い年齢層に対し、その着用の促進に向けた取組を行う。
④	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。
⑤	交通安全啓発に関する指導員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。また、効果的と認められる指導員等の各種取組等について関係機関・団体への周知を図る。

⑥	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参加・体験・実践型の高齢者向けの交通安全教育を実施する。
⑦	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。
⑧	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。
⑨	自動車教習所において、地域の实情に応じ、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。
⑩	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。
⑪	自動車運転免許更新時講習において、「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するなど、自動車運転者に対する自転車の交通ルールに係る教育を行う。
⑫	高齢者講習において、「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するなど、高齢運転者に対して自転車の交通ルールの周知を図る。また、高齢者に対し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進する。

施策16 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、教職員に対する研修及び学校等における交通安全教育の開催等を推進する。

<措置>

NO	内容
①	幼児及び児童生徒の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、交通安全の意識向上を図る取組を推進していく。また、保護者への自転車の安全利用に関する意識向上を図る取組を推進する。
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17 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進【施策1再掲】

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と、計画に基づく施策の着実な実施を促進する。

<措置>

NO	内容
①	【再掲】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。
②	【再掲】既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、自転車通行空間の安全性・快適性の改善策を検討し、県内市町村に情報提供する。

施策18 自転車通行空間の計画的な整備の推進【施策2再掲】

歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

<措置>

NO	内容
①	【再掲】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。また、国が策定する整備計画を踏まえ、国と連携して整備を推進。
②	【再掲】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。
③	【再掲】自転車通行帯について、愛知県の「道路構造の技術的基準を定める条例」への位置づけを行うとともに、県内市町村の条例への位置づけを促進する。
④	【再掲】既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、自転車通行空間の安全性・快適性の改善策を検討し、県内市町村に情報提供する。
⑤	【再掲】自転車交通を含む、全ての交通の安全と円滑を図るために、信号機、道路標識、道路標示の適切な設置、維持管理や運用を行う。
⑥	【再掲】県内市町村の自転車通行空間の整備状況や駐輪場位置のオープンデータ化を促すとともに、自転車利用者の意見集約を行い自転車利用環境の向上に活用する。

施策19 災害時における自転車活用の推進

災害時における自転車の活用を推進することにより、危機管理体制の強化や避難行動への活用等、地域社会の安全・安心の向上を図る。

<措置>

NO	内容
①	国による「自転車活用推進計画策定の手引き」の見直しを踏まえ、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。

施策20 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付けた県条例について普及促進するとともに、利用者等に対して情報提供を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

<措置>

NO	内容
①	自転車損害賠償責任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（自転車損害賠償責任保険等付）などの各種制度の周知を図る。
②	自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付けた県条例について、普及を促進する。
③	ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性等に関する情報提供を行う。
④	企業の従業員等の自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、経済団体等を通じた広報啓発等を行う。
⑤	自転車小売事業者等に対し、自転車購入者に自転車損害賠償責任保険等の加入状況を確認し、加入の必要性等について説明するよう、働きかけを行う。

4.4 ナショナルサイクルルートについて

「太平洋岸自転車道」は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、和歌山県の各太平洋沿岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長 1,487km の自転車道であり、走行環境や受入環境の整備、情報発信の強化を行い、一定の水準を満たしたため、令和3年5月31日に自転車活用推進本部長（国土交通大臣）からナショナルサイクルルートに指定された。

太平洋岸自転車道のうち愛知県区間は、静岡県境から渥美半島の伊良湖岬までの延長 77.5km（並行ルート、ゲートウェイまでのルートを含める）が指定されており、県内有数の観光地である渥美半島を走行し、田園地帯やビーチリゾートなど様々な風景を楽しむことができるルートとなっている。

（参考）ナショナルサイクルルートについて

自転車活用推進法（平成29年5月1日施行）に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、令和元年9月に、国土交通省自転車活用推進本部（本部長：国土交通大臣）において、ナショナルサイクルルート制度が創設された。

○ナショナルサイクルルートの指定状況（令和4年4月1日時点）

第一次指定（令和元年11月7日）

- （1）つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県）
- （2）ビワイチ（滋賀県）
- （3）しまなみ海道サイクリングロード（広島県、愛媛県）

第二次指定（令和3年5月31日）

- （1）トカプチ400（北海道）
- （2）太平洋岸自転車道（千葉県、神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県）
- （3）富山海岸サイクリングコース（富山県）

1) 太平洋岸自転車道ルート 全体図



2) 太平洋岸自転車道ルート 愛知県詳細図



3) ナショナルサイクルルートの利用環境の水準維持や更なる向上に向けた取組

太平洋岸自転車道の更なる盛り上げに向け、関係自治体や観光事業者等と連携し、走行環境や受入環境等の水準維持や更なる向上に向けた取組を推進する。(下記記載内容は一例)

○ルート設定

- ・県内のサイクリングルートと連携することにより回遊性を高め、より地域振興に寄与するルートを設定する。
- ・子供を含め、幅広い世代が楽しむことができるよう、ルートを細分化し、初心者等が上級者向けのルートを避ける回避ルートを設定する。
- ・利用者が自分の力量に応じてルート選択ができるよう、ルート特性に関する情報提供を実施する。

○走行環境

- ・郊外部（DID 地区以外）における、自動車交通量が多い車道混在の区間において、適切な自転車通行空間の整備を行う。
- ・ドライバーに対して、自転車通行に配慮する旨の注意喚起看板等の設置を行う。
- ・海岸隣接区間をはじめ、維持管理の更なる充実を図る。
- ・ルート沿線の主要な目的地（観光地等）への案内看板を充実させる。
- ・ナショナルサイクルルートの統一ロゴを起終点及び分岐部に設置する。



恋路ヶ浜付近の自転車道



太平洋ロングビーチを望む自転車道



統一ロゴ（太平洋岸自転車道）
【平成31年3月14日決定】

統一ロゴ（ナショナルサイクルルート）
【令和元年11月7日決定】



主要地点への案内看板



分岐部における予告看板

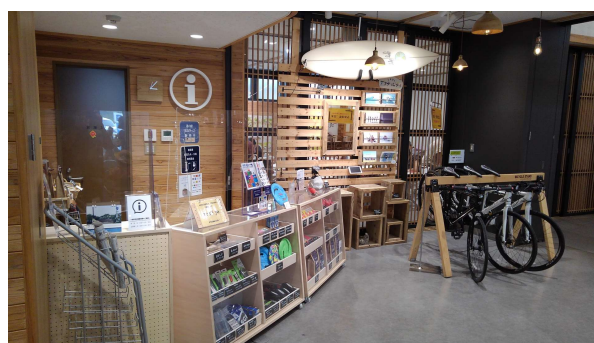
統一ロゴを表示した案内看板イメージ

○受入環境

- ・「ゲートウェイ」や「サイクルステーション」に、サイクリストが必要とする機能の導入を図る。
- ・「サイクリスト向け宿泊施設」のさらなる拡充に向けた取組を進める。
- ・継続的にイベントを実施するとともに、広域に連携するイベント等の開催を企画し、ブランド価値を高める。
- ・サイクリストが立ち寄る観光地や休憩スポット等へのサイクルラックの拡充を図る。



サイクルステーション（道の駅とよはし）



レンタサイクル（道の駅とよはし）

○情報発信

- ・ホームページやルートマップなどで、サイクリストが必要とする情報を発信する。
- ・海外の自転車展示会、旅行関係のイベント等に出展し、PRを積極的に実施する。

○取組体制

- ・関係機関や民間団体等で構成する「太平洋岸自転車道推進愛知地区協議会」を活用し、受入環境等の充実に向けた取組を推進する。

団体分類	団体名称
国土交通省	中部地方整備局 道路部 交通対策課
	中部地方整備局 名古屋国道事務所 交通対策課
	中部地方整備局 名四国道事務所 計画課
	中部運輸局 観光部 観光地域振興課
自治体	愛知県 建設局 道路維持課
	愛知県 観光コンベンション局 観光振興課
	愛知県 東三河総局 企画調整課
	豊橋市 都市計画部 都市交通課
	豊橋市 産業部 観光プロモーション課
	田原市 都市建設部 建設課
田原市 産業振興部 商工観光課	
民間企業	愛知県商工会議所連合会 (名古屋商工会議所 企画調整部 インフラ・国際ユニット)
観光事業者	(一社) 愛知県観光協会
	愛知県東三河広域観光協議会
交通管理者	愛知県警察本部 交通部 交通規制課
	愛知県警察本部 交通部 交通総務課
地域関係者	愛知県サイクリング協会

▲太平洋岸自転車道推進愛知地区協議会構成員（令和5年3月現在）

4.5 2022年度までの施策実施の評価について

2022年度までに実施した施策を評価するとともに、今後の取組について記載する。

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（改定前）	2022年度までの取組の評価
施策1：自転車通行空間の計画的な整備の推進	評価 市町村職員を対象に説明会を開催し、自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進をするとともに、自転車ネットワーク計画に位置づけられた県道豊橋湖西線等において自転車通行空間整備をすることで計画的に整備を推進することができた。
	今後の取組 今後は、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、自転車通行空間の安全性・快適性の改善策を検討し、県内市町村への情報提供することで、県内の自転車ネットワーク計画策定を促し、県内の自転車通行空間の計画的な整備を促進する。
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	評価 違法駐車取締り、駐車監視員を活用した取締りを実施し、自転車通行空間を確保することができた。
	今後の取組 今後は、中央帯・植樹帯等の活用により、弾力的な自転車通行空間の確保を図る。
施策3：地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進	評価 「駅周辺における放置自転車等の実態調査及び自転車等駐車対策関係条例の制定状況等に関する調査」を行うことで、駐輪場の設置状況や放置自転車の実態を把握することができた。
	今後の取組 駐輪場の整備にあたっては、駐輪場の質を含めた地域の駐輪ニーズを把握することが重要であるため、放置自転車実態調査の結果を活かしながら、各市町村に対して、必要に応じて駐輪場整備等を検討するよう促す。
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	評価 「エコ モビリティ ライフ講演会」において自転車の利用促進につながるテーマを設定し、啓発を行うとともに、「エコモビ」の普及啓発チラシや自転車利用促進チラシを活用して啓発を行った。
	今後の取組 今後もクルマと公共交通、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5：シェアサイクル等の普及促進	評価 「愛知県版自転車ネットワーク計画策定マニュアル（案）」を作成し、マニュアル中に路上等へのサイクルポート設置、シェアサイクルのサービス提供エリアにおける自転車通行空間の積極的な整備について記載することで、市町村に対してシェアサイクルの位置づけを促した。
	今後の取組 今後は、マニュアルを活用しながら、公共的な交通であるシェアサイクル等の普及促進を図る。
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	評価 2019年度から2022年度の間に生活道路での車両の走行速度の抑制、通過交通の抑制対策として県下20か所においてゾーン30及びゾーン30プラスを指定することで生活道路対策を推進し、無電柱化実施路線においては、道路幅員の再配分による自転車通行空間の確保を検討した。
	今後の取組 今後は、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備をさらに推進するとともに、無電柱化実施路線で検討した自転車通行空間整備を推進する。

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（改定前）	2022年度までの取組の評価
施策7：サイクルスポーツ振興の推進	評価 愛・地球博記念公園において、幅広い年齢層が安全に利用できるサイクリングコースを運営し、サイクルスポーツ振興の推進ができた。
	今後の取組 今後は、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するとともに、タンデム自転車に関する交通ルール等を周知を図ることで自転車利用を促進していく。
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	評価 自転車を活用した健康づくりイベント等の情報を「あいち健康経営ネット」に掲載した。運動習慣者の割合の増加を図るため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進することができた。
	今後の取組 今後も引き続き、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で運動習慣者の増加を図り、県民の健康寿命の延伸を図る。
施策9：自転車通勤の促進	評価 「エコモビ実践キャンペーン」において、自転車通勤を促進するとともに、「エコモビ」の普及啓発チラシや自転車利用促進チラシを活用して啓発を行った。
	今後の取組 今後もクルマと公共交通、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。

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（改定前）	2022年度までの取組の評価
施策10：国際的なサイクリング大会等の推進	評価 自転車競技（ロードレース、マウンテンバイク、BMX）について、競技団体や自治体とコース案等を検討した。
	今後の取組 今後は第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）において、自転車競技（ロードレース）の会場となっている新城市を中心に自転車競技の普及・支援を実施する。
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	評価 太平洋岸自転車道について、走行環境やサイクリストの受入環境等の整備を実施することで、世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境として、2021年5月にナショナルサイクルルート指定を受けることができた。
	今後の取組 今後は、関係者等で構成される協議会の体制強化を行い、走行環境や受入環境等の水準維持や更なる向上に向けた取組を推進する。

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策（改定前）	2022年度までの取組の評価
<p>施策12：自転車の点検整備の促進等</p>	<p>評価 学校等での自転車教室や、街頭における啓発キャンペーンなどを実施することで自転車の点検整備を促進することができた。</p> <p>今後の取組 今後も引き続き、全国交通安全運動等様々な機会を活用し、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。また、2021年10月1日に全面施行された自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付けた自転車条例を周知し、加入を促進するとともに、TSマークなどの各種制度についての情報提供を推進する。</p>
<p>施策13：自転車の安全利用の促進</p>	<p>評価 学校等での自転車教室や街頭における啓発キャンペーンのほか、運転免許保有者対象の各種講習等においても自転車の交通ルール等に関する周知をすることで、自転車の安全利用を促進することができた。</p> <p>今後の取組 今後も引き続き、全国交通安全運動等様々な機会を活用し、2021年10月1日に全面施行された自転車条例の周知を図るとともに、幼児・児童から高齢者まで幅広い年齢層に対し、ヘルメットの着用をはじめとした自転車の安全利用を促進する。</p>
<p>施策14：学校における交通安全教育の推進</p>	<p>評価 児童及び生徒の発達段階、各地域の実情に応じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、危険の予測と回避などを重点に交通安全教育を実施することで、交通安全の意識向上を図ることができた。</p> <p>今後の取組 今後は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、児童・生徒に加えて保護者の交通安全意識も向上させられるよう、取組を推進していく。</p>
<p>施策15：[再掲]自転車通行空間の計画的な整備の推進</p>	<p>評価 市町村職員を対象に説明会を開催し、自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進をするとともに、自転車ネットワーク計画に位置づけられた県道豊橋湖西線等において自転車通行空間整備をすることで計画的に整備を推進することができた。</p> <p>今後の取組 今後は、既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、自転車通行空間の安全性・快適性の改善策を検討し、県内市町村への情報提供することで、県内の自転車ネットワーク計画策定を促し、県内の自転車通行空間の計画的な整備を促進する。</p>
<p>施策16：災害時における自転車活用の推進</p>	<p>評価 愛知県地域防災計画を修正し、避難手段として、愛知県自転車活用推進計画を基に自転車の活用も検討する旨を記載することで、災害時における自転車活用の推進を図った。</p> <p>今後の取組 今後も引き続き、さらなる災害時における自転車活用の推進に向け、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する。</p>

4.6 施策実施に関する評価指標

施策ごとに設定した評価指標を用いて、施策実施に関する評価を行う。

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	評価項目	現状値	目標値
施策1: 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進	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を策定した市町村数	8市 (2022年)	21市町村
施策2: 自転車通行空間の計画的な整備の推進	県管理道路における自転車通行空間整備延長	71km (2022年)	87km
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	違法駐車の手締りを効果的に行い、快適な通行空間を確保する	—	—
施策4: 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進	放置自転車の台数	10,646台 (2021年)	10,000台
施策5: 情報通信技術の活用の推進	移動しやすい環境を整備するため、MaaSにおける自転車の活用を推進する	—	—
施策6: 環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進	あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員数	346団体・名 (2023年2月末)	375団体・名
施策7: 公共的な交通であるシェアサイクル等の普及促進	シェアサイクル事業等が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	5市 (2022年)	10市町村
施策8: 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備	ゾーン30プラス指定エリア数	2エリア (2022年)	10エリア以上

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	評価項目	現状値	目標値
施策9: サイクルスポーツ振興の推進	愛・地球博記念公園のサイクリングコース利用者数	38,183人 (2021年度)	40,000人
施策10: 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進	あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員数	346団体・名 (2023年2月末)	375団体・名
施策11: 自転車通勤の促進	あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員数	346団体・名 (2023年2月末)	375団体・名

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	評価項目	現状値	目標値
施策12:国際的なサイクリング大会等の推進	国際自転車競レースの愛知県開催競技種別数	5種別(予定) (2022年)	5種別
施策13:世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境の創出	モデルルート(太平洋岸自転車道)上にあるサイクルステーションの観光入り込み客数	3,448,022人 (2021年)	3,665,356人 (2026年)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策	評価項目	現状値	目標値
施策14:自転車の点検整備の促進等	交通安全教育の機会等を活用し、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	—	—
施策15:自転車の安全利用の促進	自転車乗用中の死者数	20人 (2022年)	22人以下
	自転車乗用中の死傷者数	5,798人 (2022年)	4,900人以下
	自転車と歩行者による交通事故件数	138件 (2022年)	90件以下
施策16:学校における交通安全教育の推進	児童・生徒に係る自転車乗用中の死傷者数	1,709人 (2022年)	1,400人以下
施策17:[再掲]自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進	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を策定した市町村数	8市 (2022年)	21市町村
施策18:[再掲]自転車通行空間の計画的な整備の推進	県管理道路における自転車通行空間整備延長	71km (2022年)	87km
施策19:災害時における自転車活用の推進	災害時における自転車の活用について検討する。	—	—
施策20:自転車損害賠償責任保険等への加入促進	自転車利用者における自転車損害賠償責任保険等の加入率	69.0% (2021年)	80.0% (将来的には100%を目標)

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、県の関係部局、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「愛知県自転車活用推進会議」を設置し、施策の推進状況を共有するとともに、市町村との連絡会議を開催するなど市町村等の取組を支援する。

5.2 計画のフォローアップ

毎年度、「愛知県自転車活用推進会議」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。

代表的なフォローアップ項目（例）

- ・市町村自転車活用推進計画又は自転車ネットワーク計画の策定市町村数
（実績値：8市町村→目標値：21市町村／2026年）
- ・広域的な自転車ネットワーク計画の作成／2026年までに作成
- ・太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定

5.3 計画の見直し

計画期間の中間年度である2022年度に内容を見直し、改定を行った。今後は、計画期末までに施策実施に関する評価を行うとともに、その他の取組における検討結果や、社会情勢の変化等を踏まえて、次期計画の検討を行う。

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、連携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。