

3 自転車活用に向けた基本方針と取組

第2章の自転車を巡る本市の現状と課題を踏まえ、自転車の活用を推進していくための方針を示します。

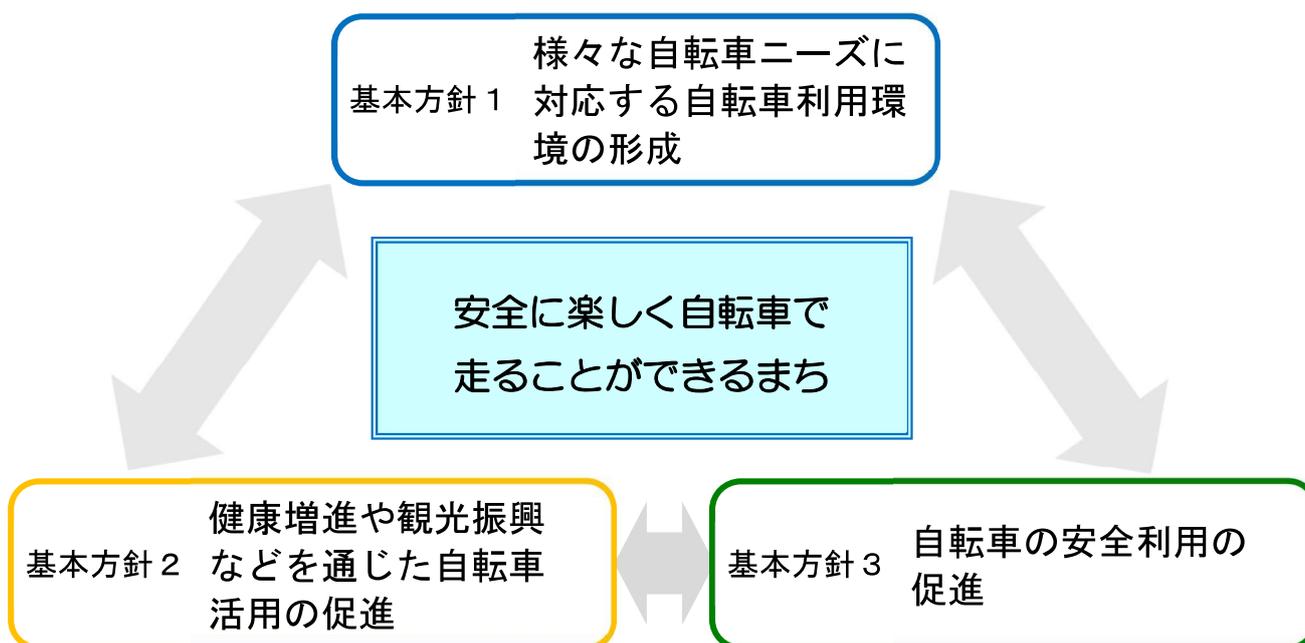
1. 目指す姿

市民や来訪者が自転車を安心安全かつ快適に利用し、身近な交通手段として様々な場面で自転車を活用できるまちを目指します。

『安全に楽しく自転車で走ることができるまち』

2. 基本方針

本市における自転車利用環境の現状と課題等を踏まえ、「安全に楽しく自転車で走ることができるまち」を目指し、3つの基本方針を掲げます。



基本方針 1 様々な自転車ニーズに対応する自転車利用環境の形成

市民が身近な交通手段として安心安全に自転車を利用できる環境の創出を目指します。

- ◆方針に基づく施策
- 1-1 自転車通行空間の整備
 - 1-2 サイクリングロードの整備
 - 1-3 自転車駐車場の整備
 - 1-4 放置自転車の整理・撤去の推進
 - 1-5 サイクル&バス・レールライドの推進



基本方針 2 健康増進や観光振興などを通じた自転車活用の促進

様々な場面における自転車の有効的な活用を推進します。

- ◆方針に基づく施策
- 2-1 自転車を利用した健康づくりの推進
 - 2-2 自転車を利用した観光の推進
 - 2-3 環境にやさしい自転車利用の推進
 - 2-4 自転車の魅力・楽しさのPR
 - 2-5 通勤における自転車利用の促進
 - 2-6 災害時の自転車利用の推進



基本方針 3 自転車の安全利用の促進

子どもから高齢者まで幅広い年齢層の人が、交通ルールを理解し、自転車を安心安全に利用できるよう交通安全意識の向上を図ります。

- ◆方針に基づく施策
- 3-1 自転車の安全利用の啓発
 - 3-2 交通安全教育の推進



3. 自転車活用に向けた取組

基本方針に基づき、自転車活用に向けた取組を示します。

基本方針 1	様々な自転車ニーズに対応する自転車利用環境の形成
---------------	---------------------------------

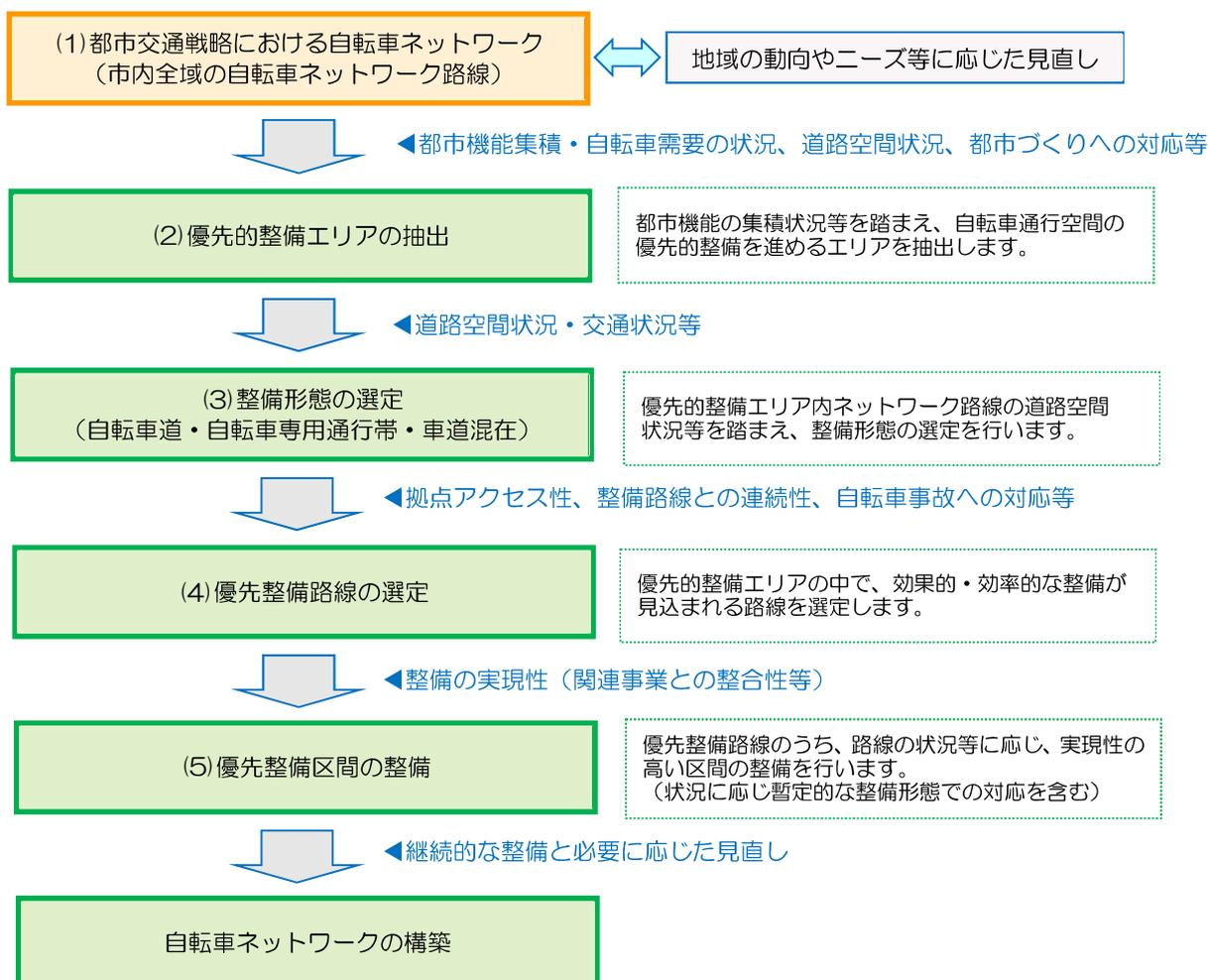
施策 1-1 自転車通行空間の整備

取組内容	安心安全かつ快適な自転車利用環境を確保するため、自転車通行空間の計画的な整備を推進します。
取組主体	県・市

1. 自転車ネットワークの整備

安心安全かつ快適な自転車通行空間を効果的・効率的に整備するため、下記のフローのとおり進めます。

◆自転車ネットワーク整備の進め方



(1) 本市の自転車ネットワーク

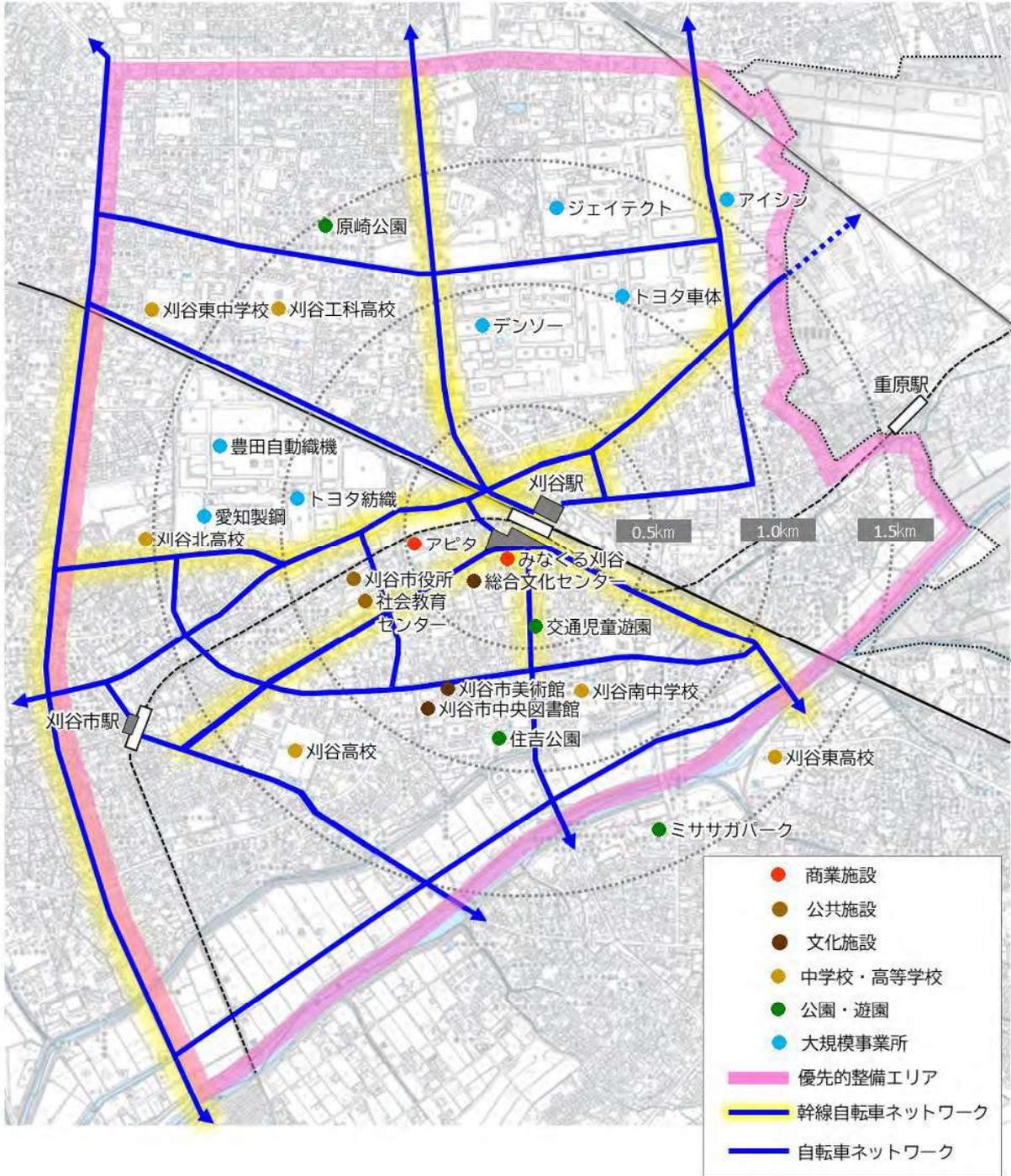
本市の自転車ネットワークを示します。自転車ネットワークは地域の動向や自転車需要等に応じて見直します。

◆本市の自転車ネットワーク



(2) 優先的整備エリアの抽出

優先的整備エリアは、駅や学校、大規模事業所、商業施設などの様々な都市機能が集積し、自転車や歩行者の交通量が多い刈谷駅周辺とします。



(3) 整備形態の選定

道路交通状況（自動車の規制速度及び交通量）を踏まえ、整備形態の選定を行います。

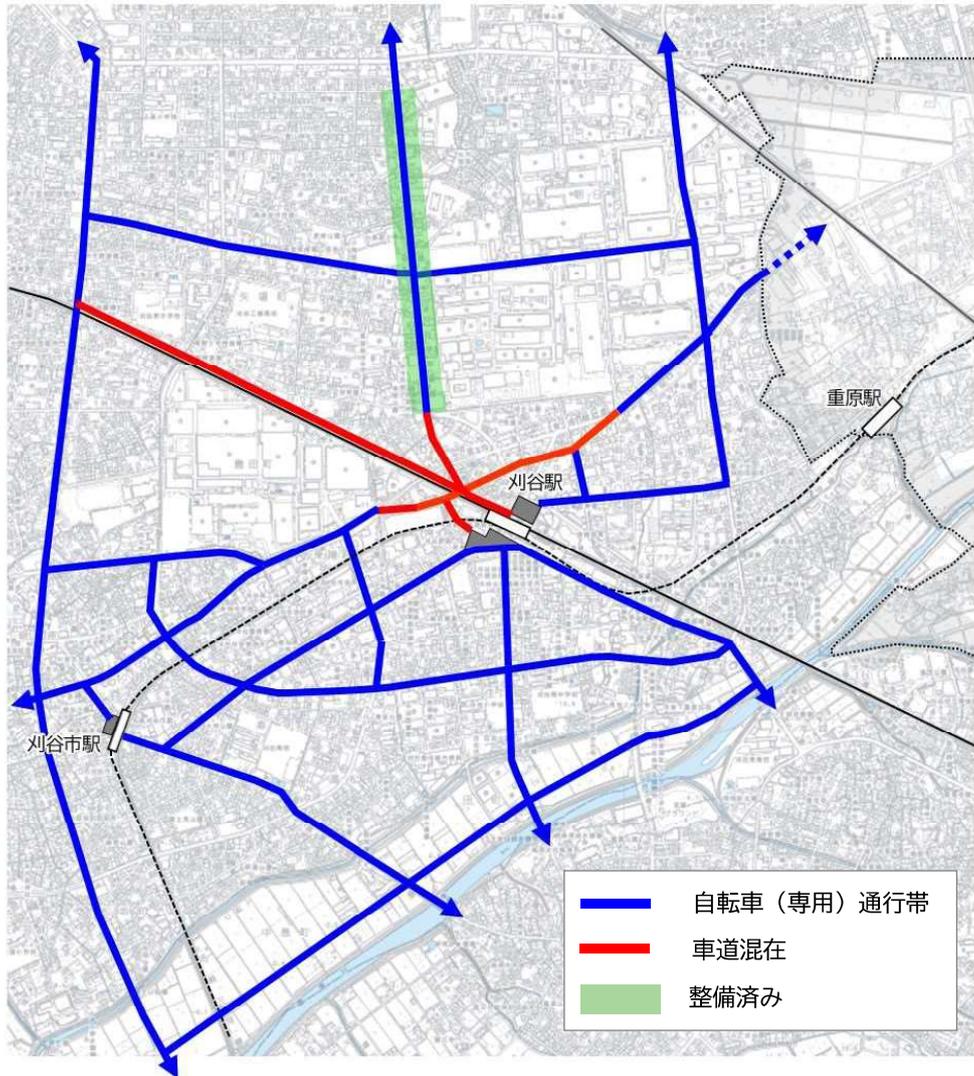
	A	B	C
	自動車の速度が高い道路	A、C以外の道路	自動車の速度が低い、 自動車交通量が少ない道路
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が50km/hを超える	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

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



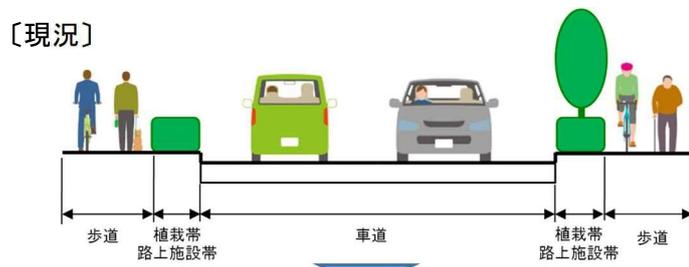
資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）国土交通省・警察庁

整備形態の考え方に基づき、選定を行った結果、刈谷駅周辺の自転車通行空間の整備形態は下記のとおりです。なお、道路管理者や警察等との協議により、整備形態が変更となる場合があります。

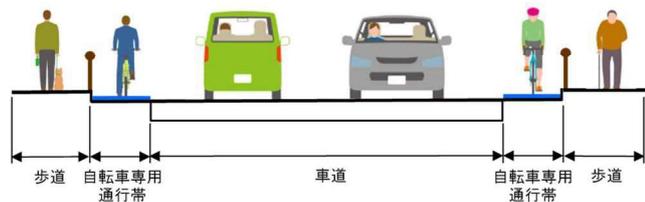


既存の道路空間の再配分による自転車通行空間の確保（例）

車線や歩道、植栽帯等の縮小による道路幅員の再配分によって、自転車通行空間の確保を検討します。



〔車道+歩道の再配分の例〕



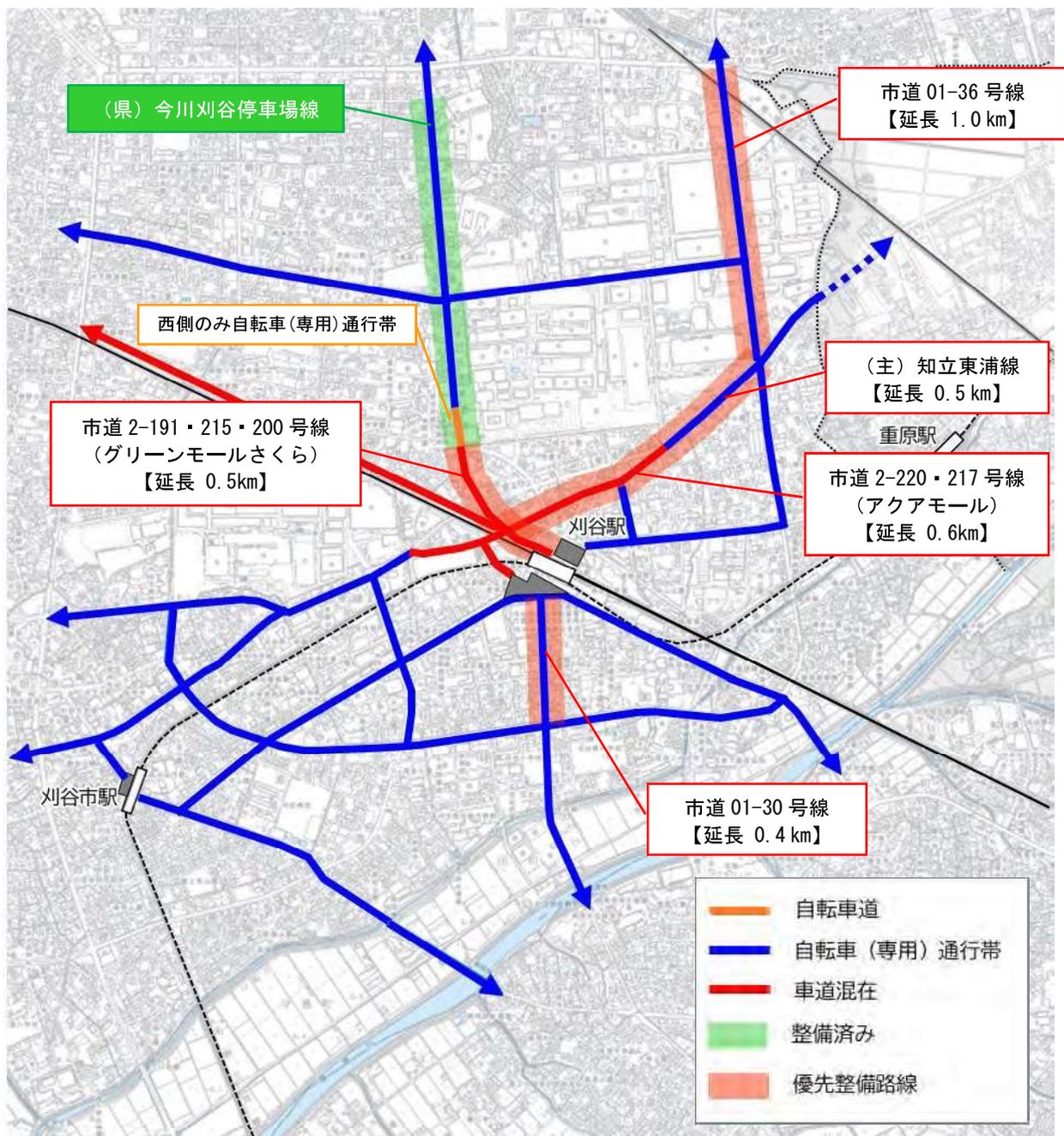
(4) 優先整備路線の選定

優先整備路線は、刈谷駅周辺にアクセスする自転車ネットワーク路線（約 20.2km：内 1.2km 整備済）に対し、下記の選定条件を考慮して選定します。

《優先整備路線の選定条件》

- 駅や主要施設へのアクセス性
- 既往整備路線との連続性
- 自転車交通事故への対応
- 通学路指定状況
- 実現性（道路空間上の制約の少なさ等）

優先整備路線の選定条件から、下記の5路線（延長：約 3.0km、県道1路線、市道4路線）を優先整備路線として選定します。



(5) 優先整備区間の整備

優先整備区間においては、道路整備事業との連携を図るとともに、優先整備エリア以外においても、道路改良等に合わせて整備することで、効果的・効率的に市内全域のネットワークの形成を図ります。また、交通安全マップ等を活用した安全対策を合わせて実施することにより、安全な自転車通行空間を確保します。

なお、道路空間の再配分や道路拡幅が困難な場合は、早期に自転車ネットワーク機能が発現されるよう、整備可能な当面の整備形態の検討を行います。

自転車ネットワーク路線以外については、ゾーン30プラス等の交通規制を検討するなど、安全な自転車利用環境の形成を図ります。

ゾーン30・ゾーン30プラス

ゾーン30とは、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内に置ける速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

ゾーン30プラスは、警察と道路管理者が連携して、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、生活道路における交通安全の向上を図ろうとする区域です。



(6) 広域的なネットワーク路線の整備

周辺自治体の自転車ネットワーク計画と整合を図り、広域的なネットワークの形成を検討します。

施策1-2 サイクリングロードの整備

取組内容	公園間を結ぶサイクリングロードを整備し、自転車利用空間のネットワーク化と利用環境の向上を図ります。
取組主体	市

1. サイクリングロード整備に向けての検討

逢妻川沿いにおけるサイクリング空間の充実に向けて、サイクリングロードの整備を検討します。

◆逢妻川サイクリングロード



資料：かりや自転車マップ

	幹線自転車ネットワーク
	自転車ネットワーク
	サイクリングロード(整備済)
	サイクリングロード(未整備)

施策1-3 自転車駐車場の整備

取組内容	需要に応じて自転車駐車場を計画的に整備し、良好な駐輪環境を確保します。
取組主体	市

1. 自転車駐車場の整備

市内の各駅に自転車駐車場を整備していますが、東刈谷駅北口では収容台数を上回る利用台数となっているため、需要に応じた自転車駐車場の計画的な整備を図ります。

施策1-4 放置自転車の整理・撤去の推進

取組内容	放置自転車の整理・撤去及び自転車駐車場適正利用の啓発を行い、都市環境及び駐輪環境の維持を図ります。
取組主体	市

1. 放置自転車の整理・撤去

自転車等放置禁止区域である刈谷駅・刈谷市駅・富士松駅周辺をはじめ、路上等の放置自転車は撤去し、都市環境の維持に努めます。

また、自転車駐車場内に長期間放置されている自転車の整理・撤去を継続的に実施するとともに、自転車駐車場の適正な利用を促す啓発を行い、自転車駐車場を有効的に使用できるようにします。



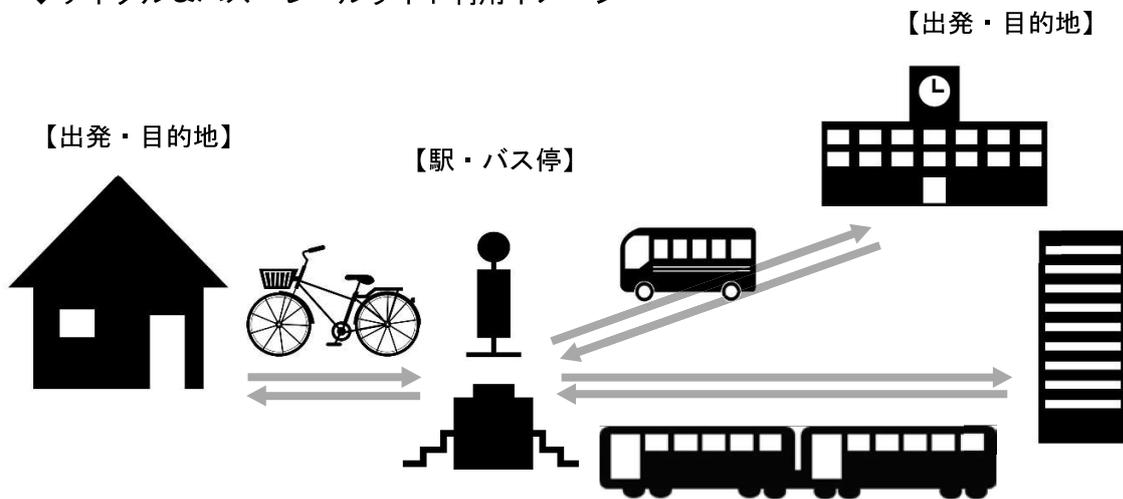
施策1-5 サイクル&バス・レールライドの推進

取組内容	主要バス停周辺において自転車駐車場の整備を行い、自転車と公共交通（鉄道・バス）の連携を図ります。
取組主体	市

1. サイクル&バス・レールライドの推進

駅周辺においては各駅に自転車駐車が整備され、サイクル&レールライドが定着していますが、自転車をバス停付近の自転車駐場に駐輪し、バスに乗り換えて目的地へ向かうサイクル&バスライドは進んでいない状況にあります。自転車の利用促進に向け、主要バス停周辺の自転車駐車の整備を検討します。

◆サイクル&バス・レールライド利用イメージ



サイクル&バスライドの利用促進施策の取組事例

神奈川県茅ヶ崎市では、公共交通利用促進のため、バス停付近に自転車駐車を整備し、サイクル&バスライドを推進しています。市内8ヶ所のバス停付近に整備されており、誰でも無料で利用することができます。



資料：茅ヶ崎市ホームページ

基本方針2 健康増進や観光振興などを通じた自転車活用の促進

施策2-1 自転車を利用した健康づくりの推進

取組内容	健康増進施策と連携し、日常生活や通勤における自転車活用を推進します。
取組主体	市

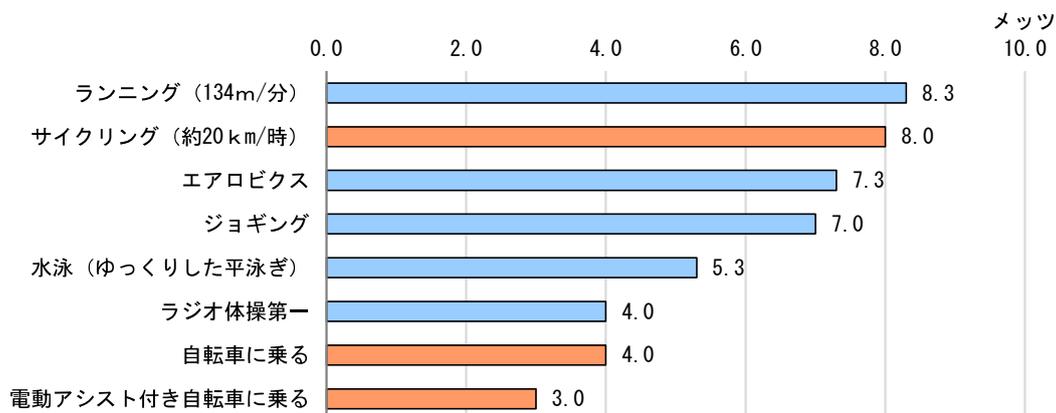
1. 自転車活用による健康づくりに関する広報啓発

健康づくりの一つの方法として、市民及び企業に向け、自転車利用の健康面におけるメリットを発信します。

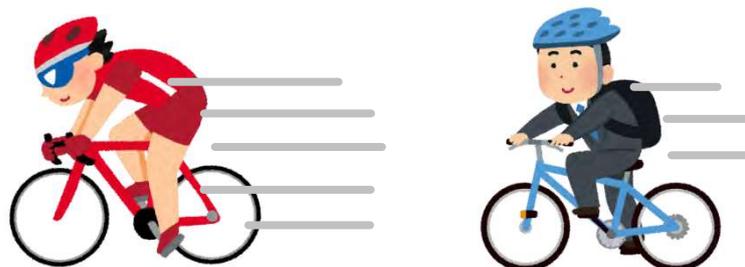
---自転車を使った運動---

「運動基準・運動指針の改定に関する検討会 報告書（厚生労働省）」によると、サイクリング（約20km/時）はランニングと同程度の運動強度となるとされています。また、足腰に痛み等がある場合には、体重の負荷がかかりすぎない自転車運動が適していると示されています。

<運動種類別の運動強度>



資料：運動基準・運動指針の改定に関する検討会 報告書（厚生労働省）



施策2-2 自転車を利用した観光の推進

取組内容	レンタサイクル事業の推進及び観光行動における自転車利用の広報を通じて、自転車を利用した観光振興を推進します。
取組主体	市・観光協会

1. レンタサイクル事業の推進

観光案内所でのレンタサイクル事業を継続して進めるとともに、ビジネス利用や観光等多様な需要を把握しつつ、観光施設、公園等におけるレンタサイクル事業の拡充や利用者がどのポートからでも借用、返却ができるサービスの導入検討など、自転車を気軽に利用できる環境づくりを進めます。

◆観光案内所でのレンタサイクル



資料：刈谷市駅前観光案内所ホームページ

2. 自転車を利用した観光に関する広報

刈谷市歴史博物館や刈谷市観光協会が発行している観光マップ、市のホームページ等を通じて、自転車散歩や景色・季節を楽しむサイクリングのすすめなど、自転車を利用した観光を推進します。

◆観光マップ



施策2-3 環境にやさしい自転車利用の推進

取組内容	環境にやさしい自転車利用を推進します。
取組主体	市

1. 環境にやさしい自転車利用の啓発

本市では、自動車の利用を減らし、環境にやさしい自転車利用の推進を図るため、市内の道路状況の情報や市内のサイクリングコースを掲載した「かりや自転車マップ Second Series」を作成しています。マップやホームページ等を通じて、自転車が環境にやさしい交通手段であることをPRし、自転車利用の促進を図ります。

◆かりや自転車マップ Second Series



施策2-4 自転車の魅力・楽しさのPR

取組内容	自転車の魅力や楽しさを広報し、自転車利用に関する意識啓発を図ります。
取組主体	市

1. 自転車の魅力・楽しさの広報啓発

身近な移動手段である自転車の魅力や楽しさを市のホームページや市民だより、イベント等を通じて広報し、幅広い年齢層に対して自転車利用を促進します。

GOOD CYCLE JAPAN

「GOOD CYCLE JAPAN」は、「みんながもっと 自転車に乗れば日本に『しあわせ』の良い循環がおこる！」ということを理念に、主に「環境」「健康」「観光」「安全」という4つの分野で整備を推し進めています。



資料：国土交通省

施策2-5 通勤における自転車利用の推進

取組内容	企業向けに自転車通勤のメリットについて広報啓発し、通勤における自動車からの交通手段の転換を図ります。
取組主体	市

1. 近距離通勤における自動車から自転車への転換促進に向けての広報啓発

朝夕の通勤時間帯の渋滞対策への対応に向け自動車からの交通手段転換を進めるため、「かりや eco 事業所認定制度」と連携しつつ、企業への自転車通勤の広報啓発を行います。

---かりやeco事業所認定制度---

本市では、環境に配慮した取組を積極的に実施している事業所を「かりや eco 事業所」として認定し、市及び事業所が広く市民等に対してPRすることにより、事業所の自主的な環境への取組を推進しています。

なお、環境に配慮した取組として「自動車利用の抑制及びエコドライブの推進」を評価項目の一つとしています。



かりや eco 事業所認定ステッカー

---自転車通勤導入に関する手引き---

自転車通勤は、環境にやさしく、生産性の向上、通勤時間の短縮、健康増進等のメリットがあり、導入を推進する企業が近年増えています。

環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康維持増進、交通の安全確保、渋滞緩和などの公益増進、交通費削減などに資するものとして、その活用推進が求められています。

国では「自転車通勤導入に関する手引き」を作成し、自転車通勤の導入を推奨しています。

自転車通勤導入に関しては、地球環境にやさしいだけでなく、事業者側・従業員側双方にメリットがあります。

(事業者のメリット)

- ・経費の削減
- ・生産性の向上
- ・イメージアップ
- ・雇用の拡大

(従業員のメリット)

- ・近・中距離での通勤時間の短縮
- ・身体面の健康増進
- ・精神面の健康増進



資料：「自転車通勤導入に関する手引き」
国土交通省

施策2-6 災害時の自転車利用の推進

取組内容	自転車が持つ機動性を活かして、大規模災害発生時等における自転車利用を推進します。
取組主体	市

1. 災害時の自転車利用の推進

災害発生時において、公共交通機関や自家用車が利用できない場合を想定して、自転車による参集訓練の取組を進めます。

2. 災害時の避難手段としての自転車利用の検討

災害発生時における避難手段として自転車の有効性について検討を進めます。



(一財) 青森県教育厚生会ホームページ

基本方針3

自転車の安全利用の促進

施策3-1 自転車の安全利用の啓発

取組内容	自転車の交通ルールの周知やマナー向上など、自転車の安全利用に関する意識向上を図ります。
取組主体	市・警察・その他関係団体

1. 自転車利用のルール・マナーの啓発

自転車の安全利用の意識向上に向け、市民だより、ホームページにおける広報や自転車駐車場等での啓発活動を行います。



自転車安全利用五則

「自転車安全利用五則」は、自転車に乗るときに守るべき交通ルールのうち、特に重要なルールです。自転車を安全に利用するために、「自転車安全利用五則」をしっかり守りましょう。

＜自転車安全利用五則＞

1. 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライトを点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメットを着用

2. ヘルメット着用や保険加入の促進

愛知県が定める「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和3年3月）」に基づき、自転車乗車用ヘルメットの着用、自転車損害賠償責任保険への加入を促進します。また、「自転車用ヘルメット購入費補助制度（令和3年度～5年度）」により、自転車を利用する児童生徒等及び高齢者のヘルメットの着用を促進します。

--- 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 ---

愛知県の交通事故死傷者数は年々減少しているものの、自転車に係る交通事故の割合は増加傾向にあり、自転車利用者が事故の加害者となる高額賠償事例も発生しています。

そこで、愛知県では、自転車に係る交通事故の防止を図り、事故の被害の軽減及び被害者の保護に資するため、県、県民、自転車利用者、事業者等の責務を明らかにし、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」が、令和3年3月に制定されました。

基本理念として、「自転車の安全で適正な利用の促進は、自転車が身近な交通手段で有用であるとともに、車両として法令遵守が図られ、歩行者、自転車及び自動車等が共に安全に安心して道路を通行することができるようにすることが重要であるとの認識の下、社会全体で取り組むこと」と定めています。

令和3年10月からは自転車の損害賠償責任保険等への加入義務と自転車乗車用ヘルメットの着用努力義務が加わり、本条例の具体的な運用が開始されています。

資料：「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（愛知県ホームページ）



--- T S マーク ---

T S マークとは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金（赤色 T S マークのみ）が付いています。

資料：公益財団法人日本交通管理技術協会ホームページ



施策3-2 交通安全教育の推進

取組内容	関係機関と連携し交通安全教室等を開催し、安全教育の充実を図ります。
取組主体	市・警察・その他関係団体

1. 小学生、中学生を対象とした交通安全教室の開催

自転車の正しい乗り方や交通ルールを周知する機会として、市・警察及びその他関係団体が開催する交通安全教室を小中学校においては継続して実施するとともに、交通安全教育の円滑な実施のための情報提供を行います。



2. 高校生、成人及び高齢者に対する交通安全教育の推進

高校生、成人及び高齢者に対しては、機会をとらえて出前講座を開催し、自転車利用のルール・マナーに関する交通安全教育の充実を図ります。

---新たなモビリティの普及に伴う交通ルールの変化---

電動キックボードや立ち乗り電動スクーター等新たなタイプのモビリティが開発され、これらの新たなモビリティは移動の利便性や回遊性の向上が期待される移動手段です。

新たなモビリティの普及に伴い変化する交通ルールに対応して交通安全教育に取り組む必要があります。

電動キックボード



資料：国土交通省

4 計画の推進

1. 施策の進め方

本計画で取り組む各施策の実施スケジュールを下記に整理します。

施策	取組内容	取組主体	中間年次 (~R8)	計画年次 (~R12)	
基本方針1 様々な自転車ニーズに対応する自転車利用環境の形成					
1 自転車通行空間の整備	自転車ネットワークの整備 (優先整備路線)	市道01-36号線	市	→	
		(主) 知立東浦線	県	→	
		市道2-220・217号線 (アクアモール)	市	→	
		市道2-191・215・200号線 (グリーンモールさくら)	市	→	
		市道01-30号線	市	→	
2 サイクリングロードの整備	サイクリングロード整備に向けての検討	市	→	継続実施	
3 自転車駐車場の整備	自転車駐車場の整備	東刈谷駅北口	市	→	
4 放置自転車の整理・撤去	放置自転車等の整理・撤去		市	→	継続実施
5 サイクル&バス・レールライドの推進	サイクル&バス・レールライドの推進		市	→	継続実施
基本方針2 健康増進や観光振興などを通じた自転車活用の促進					
1 自転車を活用した健康づくりの推進	自転車活用による健康づくりに関する広報啓発		市	→	継続実施
2 自転車を活用した観光の推進	レンタサイクル事業の推進		市 観光協会	→	継続実施
	自転車を活用した観光に関する広報		市 観光協会	→	継続実施
3 環境にやさしい自転車利用の推進	環境にやさしい自転車利用の啓発		市	→	継続実施
4 自転車の魅力・楽しさのPR	自転車の魅力・楽しさの広報啓発		市	→	継続実施
5 通勤における自転車利用の促進	近距離通勤における 自動車から自転車への転換促進へ向けての広報啓発		市	→	継続実施
6 災害時の自転車活用の推進	災害時の自転車活用の推進		市	→	継続実施
	災害時の避難手段としての自転車活用の検討		市	→	
基本方針3 自転車の安全利用の促進					
1 自転車の安全利用の啓発	自転車利用のルール・マナーの啓発		市 警察 関係機関	→	継続実施
	ヘルメット着用や保険加入の促進		市 警察 関係機関	→	継続実施
2 交通安全教育の推進	小学生・中学生を対象とした交通安全教室の開催		市 警察 関係機関	→	継続実施
	高校生・成人・高齢者に対する交通安全教育の推進		市 警察	→	継続実施

2. 計画の推進

本計画の計画目標を下記のとおり設定します。一定期間ごとに行う各施策の進捗管理により、効果や課題を把握し、計画内容の改善を図りながら、計画を推進します。

《計画目標》

項目	基準年次	基準値	目標年次	目標値	資料
刈谷市の道路は車や自転車、徒歩などで移動しやすいと思う市民の割合	2022年	67.4%	2030年	69.0%	市民意識調査
日常の移動手段として、自転車や公共交通機関の利用を心がけている市民の割合	2022年	36.1%	2030年	45.0%	市民意識調査
自転車通行空間の整備済み延長	2022年	1.2 km	2030年	4.2 km	

3. 計画の評価

本計画を推進する上では、取組の結果について検証し、目的が達成されるよう、修正や改善を行う必要があります。

検証には、下記のようなPDCAサイクルを導入し、刈谷市都市交通協議会（毎年度1回）において進捗状況を確認、計画の見直しを図りつつ、市民や交通事業者、国・県・市、警察といった行政機関が相互に連携・協力し、計画の継続的な推進に取り組めます。

