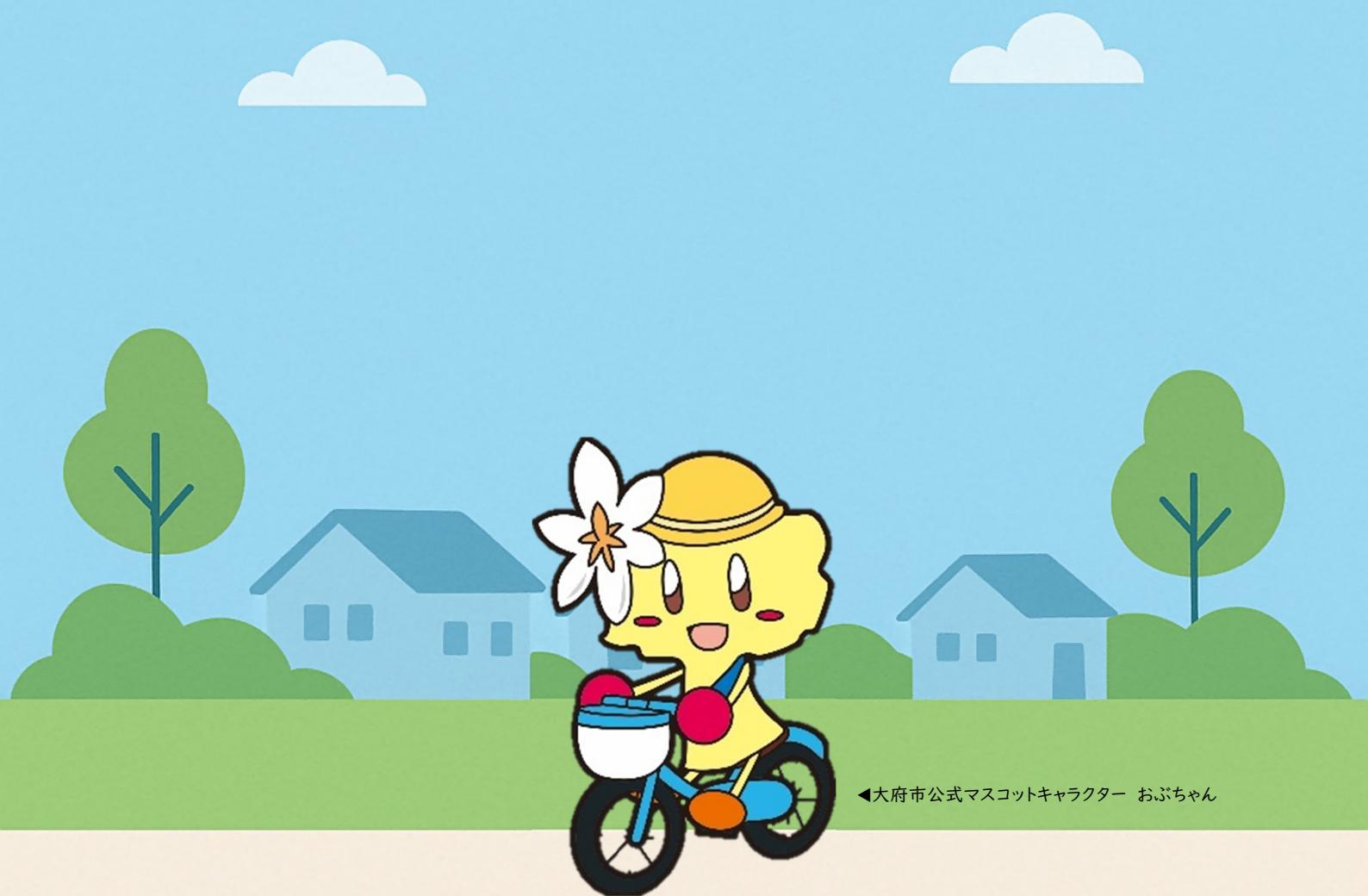


大府市自転車活用推進計画



◀大府市公式マスコットキャラクター おぶちゃん

2025(令和7)年12月
大府市



目 次

<u>第1章 大府市自転車活用推進計画策定の背景と目的</u>	1
<u>第2章 計画の区域、位置付け及び計画期間</u>	2
1 計画の区域	2
2 計画の位置付け及び計画期間	2
<u>第3章 現状と課題</u>	3
1 人口等	3
2 交通手段別の利用状況	5
3 自転車駐車場	6
4 自転車通行空間	8
5 自転車関連の交通事故	10
6 ゼロカーボンシティ実現と免許返納	11
7 自転車利用と健康	13
8 自転車関連の電動モビリティ	16
9 現状と課題（総括）	18
<u>第4章 将来像、基本方針及び目標値</u>	20
1 大府市が目指す自転車利用環境の将来像	20
2 大府市における自転車利用環境の基本方針	20
3 目標とする指標及び目標値	21
<u>第5章 自転車の活用推進に向けた取組</u>	22
1 自転車通行空間の整備	23
2 自転車駐車場の整備	24
3 地域公共交通との連携	25
4 生活道路の通過交通抑制	26
5 交通安全教育・啓発	27
6 交通安全対策との連携	28
7 自転車スポーツイベントとの連携	29
<u>第6章 計画の推進に向けて</u>	30
1 推進体制	30
2 PDCAサイクルによる進捗管理	30

第1章 大府市自転車活用推進計画策定の背景と目的

本市は、2020（令和2）年2月に「第6次大府市総合計画」を策定し、目指すべき将来都市像を「いつまでも 住み続けたい サステイナブル健康都市おおぶ」と定め、「健康都市おおぶ」の実現に向けて、人々がいきいきと健やかな生活を送ることができる未来志向の持続可能なまちづくりを進めています。

一方で、人口減少、少子高齢化、モータリゼーションの進展、環境負荷低減に向けた取組、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う生活様式の変化など、社会を取り巻く状況が多様化しています。

また、身近な交通手段である自転車の活用は、日常生活における健康づくり、交通混雑の緩和、環境にやさしい、まちを楽しむなど、様々な効果をもたらし、「健康都市おおぶ」の実現に寄与するものと捉えています。

本計画は、自転車の活用推進に関する現状と課題、本市の考え方などを踏まえ、市民が自転車に慣れ親しみ、安全・安心に利用しやすい環境づくりに資することを目的とします。

図表 I-1 第6次大府市総合計画の将来都市像

『いつまでも 住み続けたい サステイナブル健康都市おおぶ』

「いつまでも 住み続けたい」

まちの機能や魅力を高めるとともに、人と人とのつながり、支え合いの輪を広め、本市に暮らす人々が地域の「魅力」や「温もり」を実感し、「いつまでも 住み続けたい」と思えるまちづくりを進めます。

「サステイナブル 健康都市おおぶ」

本市における「サステイナブル（持続可能な）」の観点は、改善改革を繰り返しながら、発展し続ける「未来志向」の考え方です。本市で暮らし、働き、集い、学ぶ人々がいきいきと健やかな生活を送ることができる持続可能で鋭気があふれるまちづくりを進めます。

出典：第6次大府市総合計画

第2章 計画の区域、位置付け及び計画期間

1 計画の区域

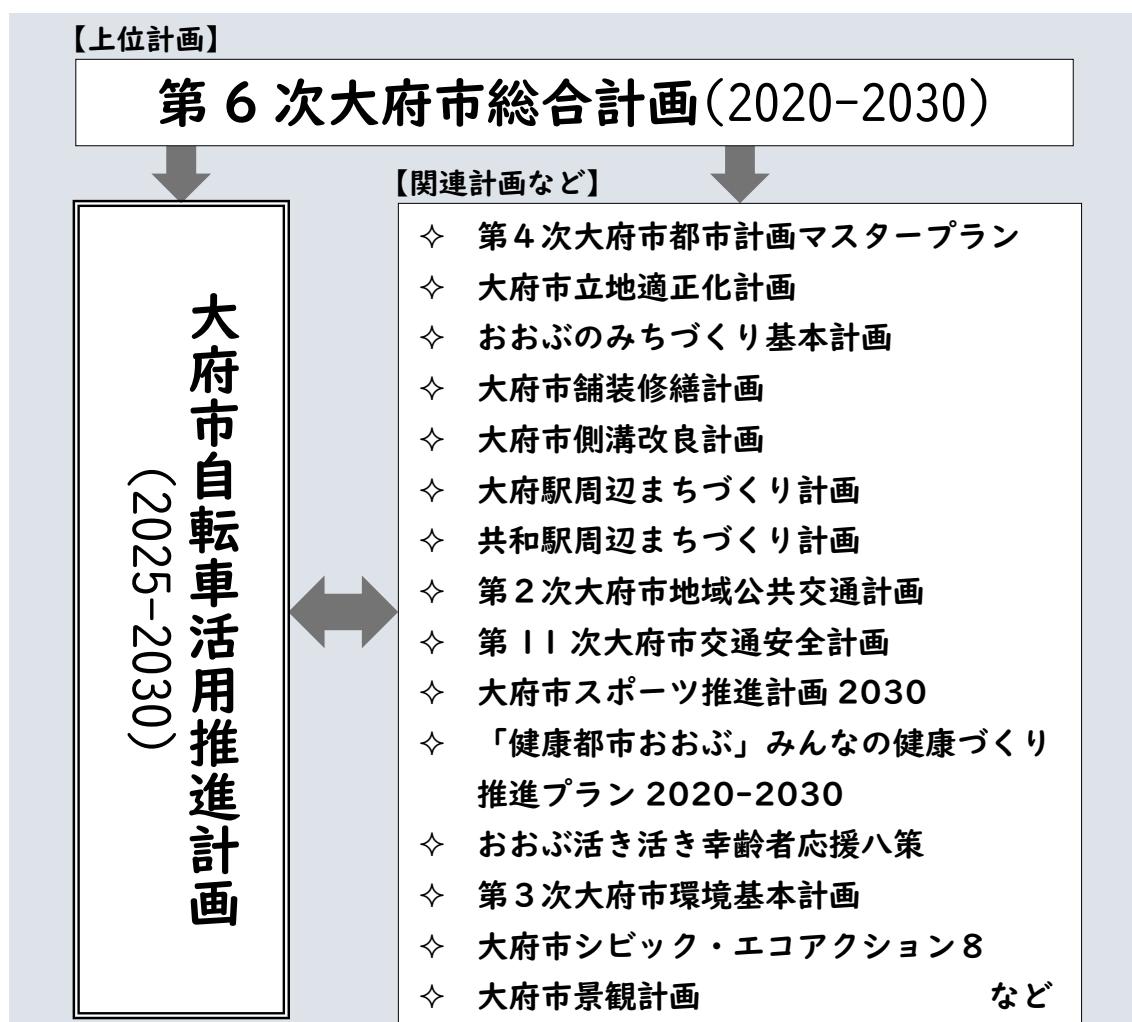
本計画は、市内の自転車利用環境全般を取り扱うことから、計画の区域は市内全域とします。

2 計画の位置付け及び計画期間

本計画は、政府が2021（令和3）年5月に閣議決定した「第2次自転車活用推進計画」や愛知県が2023（令和5）年3月に改定した「愛知県自転車活用推進計画」を参考しながら、本市の現状や関係部局の計画との整合を図り、自転車の活用推進に関する方針や取組などを整理した上で、自転車活用推進法に基づく計画として位置付けます。

また、本計画の計画期間は、「第6次大府市総合計画」の目標年次に整合し、2030（令和12）年度までとします。

図表 2-1 自転車活用推進計画と上位・関連計画の関係



第3章 現状と課題

1 人口等

本市の人口は、社会全体が人口減少に転じている中にあっても、緩やかに増加しており、当面の間はその水準が維持される見通しであるため、第6次大府市総合計画において、2030（令和12）年度の計画人口を100,000人としています。

国勢調査における年齢3区分別の人口割合をみると、高齢者が増加している一方、年少人口は横ばいで推移し、生産年齢人口は減少に転じており、今後も少子高齢化が進行することが予測されます。

したがって、人口増加への対応とともに、少子高齢化の進行に伴う交通手段の確保の必要性が高まっています。

課題

- ① 人口増加への対応
- ② 少子高齢化の進行に伴う交通手段の確保

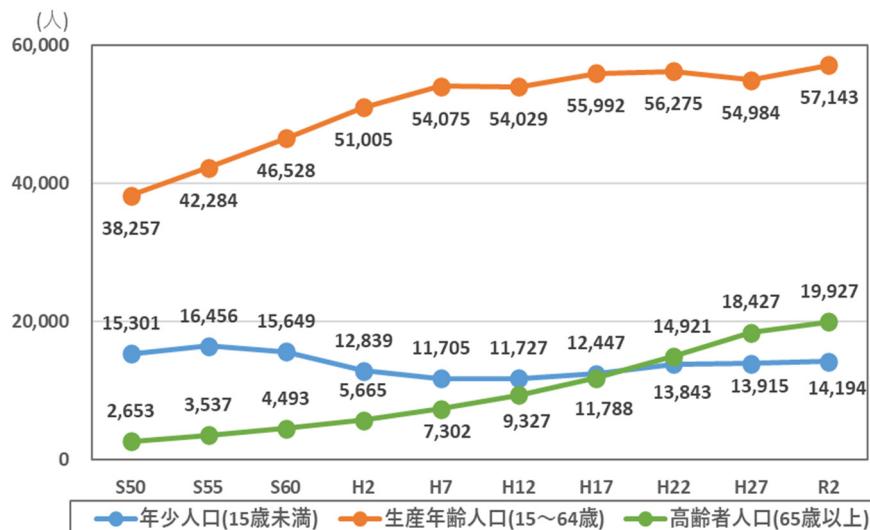
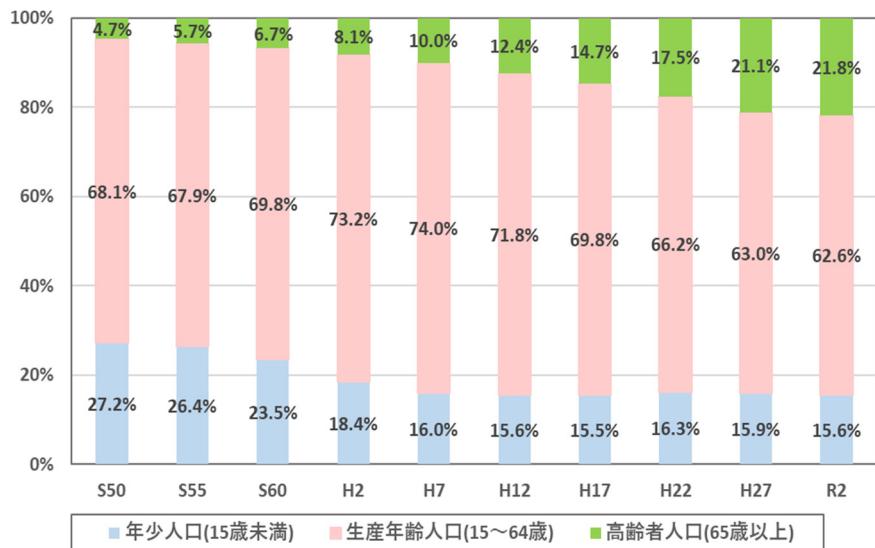
図表3-1 将来人口の見通し



出典：第6次大府市総合計画

第3章 現状と課題

図表 3-2 年齢3区分別人口の推移



資料：国勢調査

2 交通手段別の利用状況

第3～5回中京都市圏パーソントリップ調査の代表交通手段別トリップ※の推移から、本市を発着とするトリップに着目すると、自動車利用が増加傾向にある一方、自転車や徒歩などが減少傾向にあることが分かります。

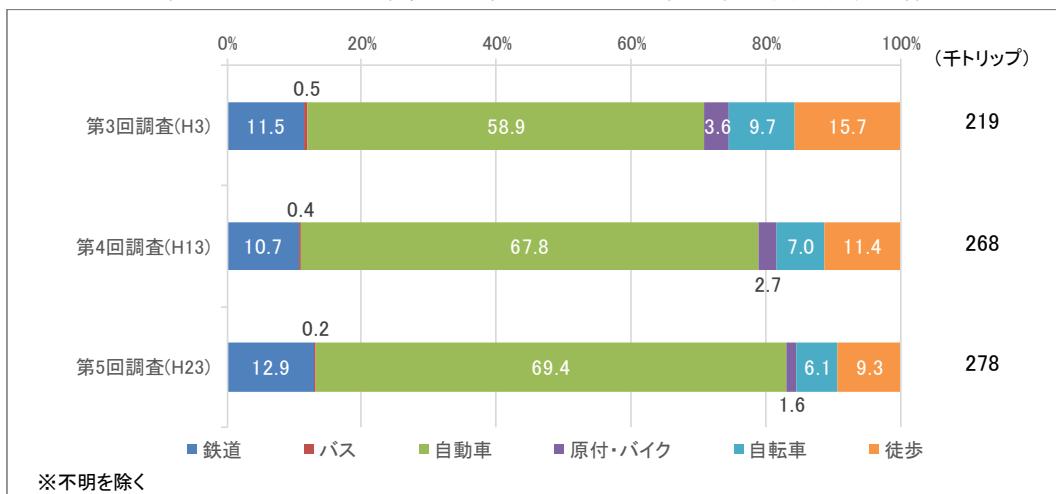
また、日頃の外出の目的に関する市民アンケートの結果によると、通勤・通学や買い物の割合が多く、次いで通院・お見舞いが増加傾向にあります。

したがって、自転車や徒歩などが減少傾向にある中、通勤・通学や買い物、通院などを目的とする外出が多い状況を踏まえ、買い物や通院などでの自転車の利用促進とともに、通勤・通学時における自転車利用の安全確保が大切です。

課題

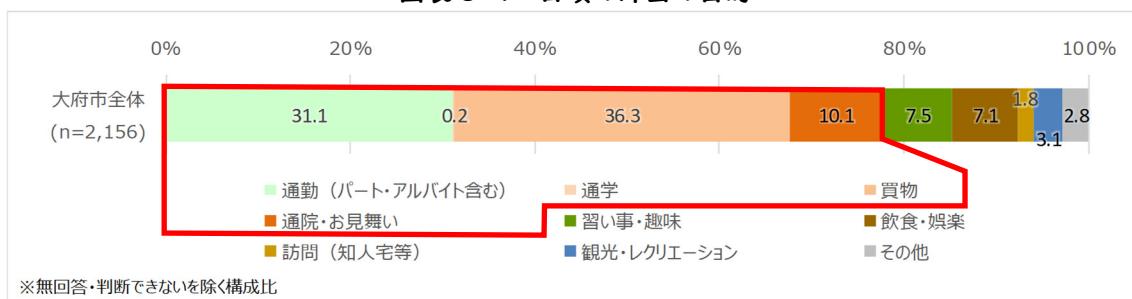
- ③ 買い物や通院などの自転車の利用促進
- ④ 通勤・通学時における自転車利用の安全確保

図表 3-3 全目的代表交通手段別トリップ構成（大府市関連合計）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図表 3-4 日頃の外出の目的



資料：公共交通に関する市民アンケート調査（2024（令和6）年度）

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

3 自転車駐車場

自転車駐車場は、自転車の路上放置を抑制するため、放置自転車の受入先であるとともに、サイクル＆ライドを促進する役割があります。

本市では、JR大府駅及び共和駅の東西に、計18か所の市営自転車等駐車場を整備しており、2024（令和6）年度末時点で計6,249台の収容可能台数を確保しています。

市営自転車等駐車場の日平均利用率は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、2020（令和2）年度には約59%まで低下しましたが、その後は上昇傾向にあり、2024（令和6）年度には約70%となりました。

さらに、利用者の駐輪傾向として、駅改札口に近い位置に集中するとともに、駅の通勤・通学利用者が集中する朝夕の時間帯には、収容可能台数を上回る高水準で利用されているとともに、主に自転車駐車場内に自転車等が放置されており、駐輪スペースを圧迫しています。

このため、利用集中時の需要に応じた駐輪スペースの確保が必要です。

JR大府駅及び共和駅の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しましたが、2023（令和5）年度には、両駅の合計が22,505人/日（RI比：約92%）まで増加しました。また、横根平子地区及び北山地区で土地区画整理事業が進められており、駅利用者の増加が見込まれるため、両駅における駐輪需要へのさらなる対応が求められます。

課題

- ⑤ 利用集中時の需要に応じた駐輪スペースの確保
- ⑥ 土地区画整理事業などに伴うさらなる駐輪需要への対応

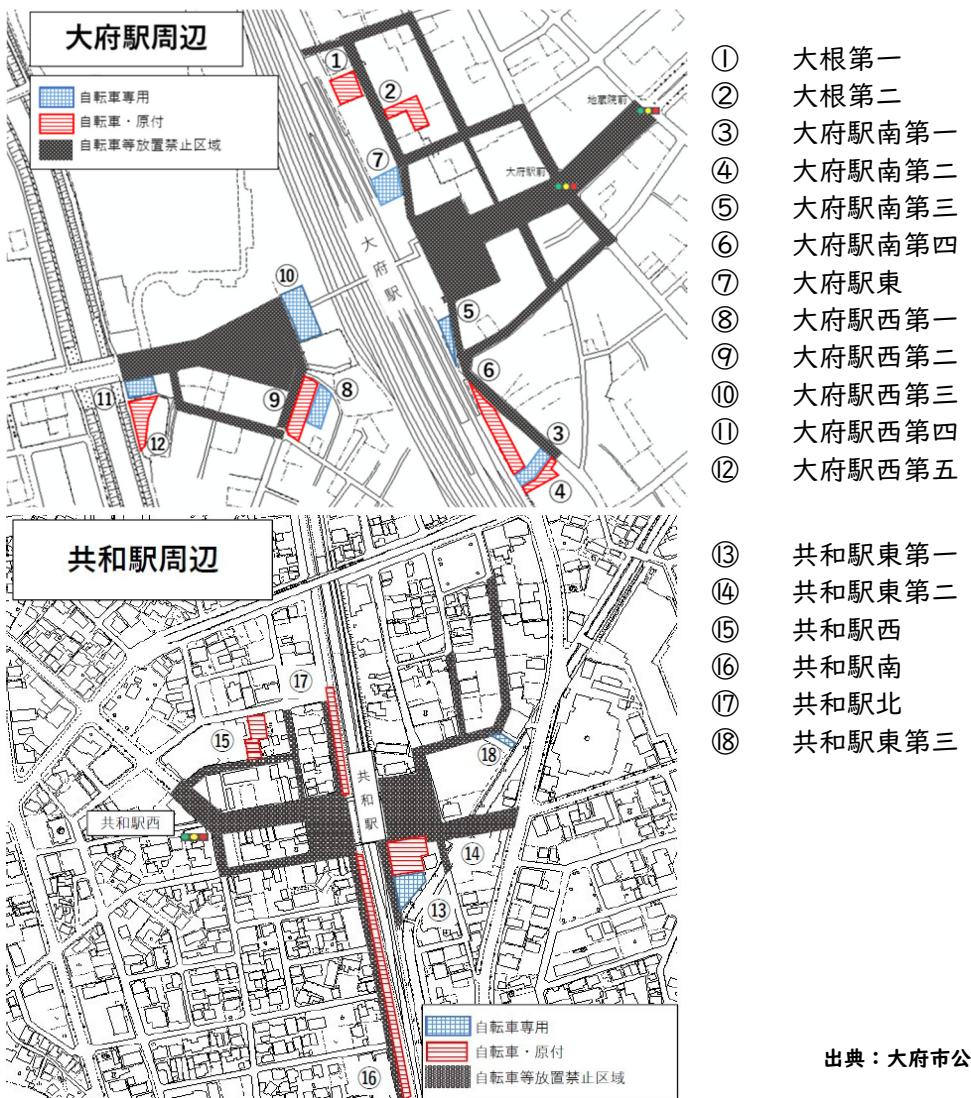
図表3-5 自転車等総入庫台数、平均利用率及び放置自転車等処分台数

年度	2020(令和2)	2021(令和3)	2022(令和4)	2023(令和5)	2024(令和6)
自転車等総入庫台数[台]	1,325,137	1,434,085	1,515,115	1,576,232	1,582,296
日当たり平均[台/日]	3,631	3,929	4,151	4,307	4,335
日平均利用率	59%	63%	67%	69%	70%
放置自転車等処分台数[台]	446	529	286	619	334

資料：2020（令和2）年度～2024（令和6）年度主要施策の成果ならびに予算執行の実績報告書

※放置自転車等は、一定の保管期間を経て処分するため、表中の「放置自転車等処分台数」は、年度によって増減が生じる。

図表 3-6 大府市営自転車等駐車場の位置図（大府駅・共和駅周辺）



図表 3-7 朝の通勤・通学時間帯の駐輪状況（共和駅東第一自転車駐車場）



4 自転車通行空間

市内道路の自転車通行空間の整備状況について、都市計画道路を始めとする幹線道路や一部の主たる生活道路においては、概ね歩車分離構造（歩道）が整備されています。

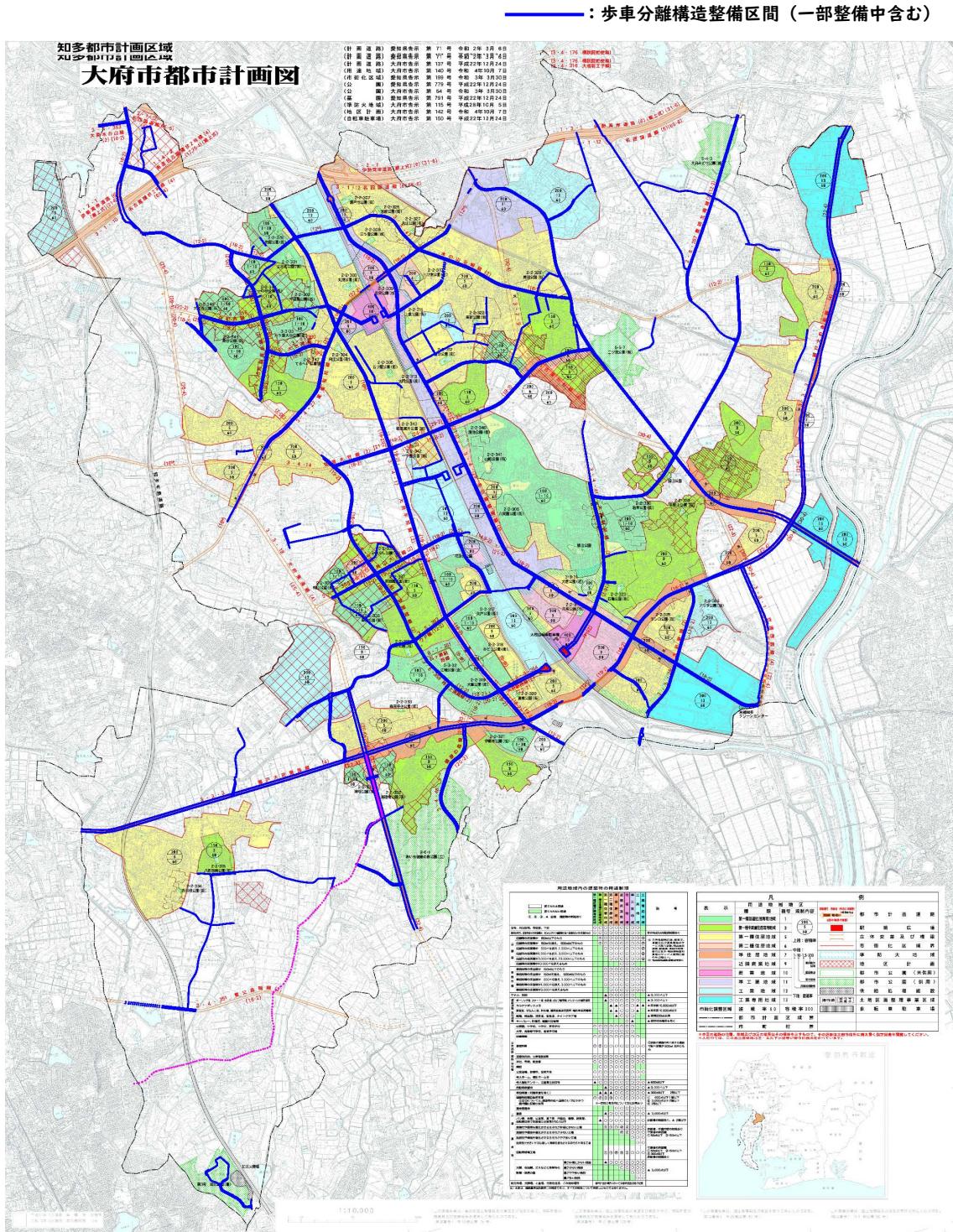
一方で、国道 155 号や国道 366 号、主要地方道瀬戸大府東海線、主要地方道名古屋碧南線などには、本市に起終点がない通過交通の流入が多く、特に朝夕の時間帯に慢性的な交通渋滞が発生しています。

この渋滞に伴う自動車交通の具体的な損失時間は、最大でも 10 分から 15 分程度ですが、渋滞を回避するために周辺の生活道路へ進入する車両があり、生活道路における歩行者や自転車の安全性確保への配慮が必要です。

課題

- ⑦ 生活道路における歩行者や自転車の安全性確保

図表 3-8 自転車通行空間（歩車分離）整備状況図（2024（令和6）年度末時点）



5 自転車関連の交通事故

全国的に自転車利用が活性化する一方で、本市における自転車関連の交通事故発生件数は、年々増加傾向にあります。自転車は、対自動車の場合は被害者となりますし、対歩行者の場合は加害者となります。

自転車関連事故の発生は、道路交通環境によるものだけではなく、警察による厳しい取締り（指導・検挙）がなされているものの、右側通行（逆走）違反や一時停止無視、信号無視などの交通マナー違反に起因するものが多い状況です。

また、本市の交通安全条例で、2021（令和3）年4月1日から規定していました「自転車利用時の乗車用ヘルメットの着用」について、道路交通法においても2023（令和5）年4月1日から規定されました。

少子高齢化の進行に伴い、交通手段を確保する必要性が高まっていることから、今後も自転車利用の機会が増加することが考えられます。

したがって、自転車利用時の交通マナーを始め、交通安全教育・啓発のさらなる促進が重要です。

課題

⑧ 交通安全教育・啓発のさらなる促進

図表 3-9 自転車関連の事故発生件数

年	2021(令和3)	2022(令和4)	2023(令和5)	2024(令和6)
自転車関連の事故発生件数[件]	45	35	60	61

資料：東海警察署ヒアリング

6 ゼロカーボンシティ実現と免許返納

本市は、2021（令和3）年1月にゼロカーボンシティの表明を実施とともに、2021（令和3）年3月に第3次大府市環境基本計画を策定し、脱炭素、循環、自然共生を目指した持続可能な暮らしづくり・人づくりの推進に取り組んでいます。2022（令和4）年10月には、本市の2050年のゼロカーボンシティを実現するため、市民一人ひとりが自分のこととして環境を意識し、学び、気づき、そして行動することによって「大府市ゼロカーボンシティの実現」に向けて貢献していくこととし、市民の具体的な環境配慮行動「シビック・エコアクション^{エイト}」を策定しました。

この中で、「次世代自動車への買い替え、自転車や徒步による移動に取り組む（脱炭素）」ことが、交通分野における重要なエコアクションです。

また、自動車運転免許の自主返納件数は全国的に減少傾向にあり、2019（令和元）年に過去最多の約601,000件を記録しましたが、2023（令和5）年には約383,000件となり、大幅に減少しています。一方、本市が実施している「高齢者運転免許自主返納支援事業※」については、毎年度の実施人数が概ね一定の人数で推移しています。

ゼロカーボンシティ実現や高齢者の免許返納への対応のためには、自転車を始め、徒步、ふれあいバス（本市循環バス）などの様々な交通手段を一つのサービスとして捉え、いわゆる大府市版MaaS***の具現化により、その時、その人、その場所に最適な移動サービスを提供し、利用者がその移動サービスを享受できることにより、市民の行動変容につなげることが重要です。

課題

- ⑨ 自転車を始め様々な交通手段を一つのサービスとして捉えるMaaSの具現化

図表3-10 大府市シビック・エコアクション8

【大府市シビック・エコアクション ^{エイト} 】	
① 食べ残しや買い過ぎをしないことを意識して食品ロスを減らす。（循環）	
② アスパ等を使って生ごみをたい肥化し、ごみを減らす。（循環）	
③ マイバッグを活用してレジ袋の削減に貢献する。（循環・脱炭素）	
④ 夏のクールビズ・冬のウォームビズを意識して取り組む。（脱炭素）	
⑤ 家電等において省エネ機器へ買い替える。（脱炭素）	
⑥ 次世代自動車への買い替え、自転車や徒步による移動に取り組む。（脱炭素）	
⑦ フジバカマ植栽やいきもの観察等を通じて自然環境保全に取り組む。（自然共生）	
⑧ 環境保全イベントや環境学習講座に参加・協力する。（パートナーシップ）	

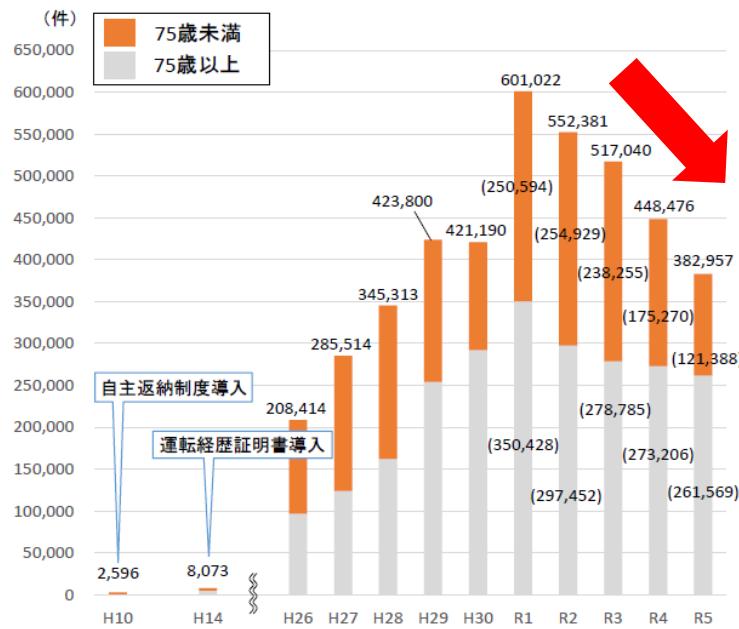
出典：大府市公式ウェブサイト

※高齢者運転免許自主返納支援事業：自動車運転免許を自主返納した70歳以上の市民に対して交通安全啓発品やタクシーカード金助成券（75歳以上の方）を進呈する事業のこと。

※※MaaS：Mobility as a Service ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体に関わらず、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」概念のこと。

第3章 現状と課題

図表 3-11 運転免許の申請取消（自主返納）件数



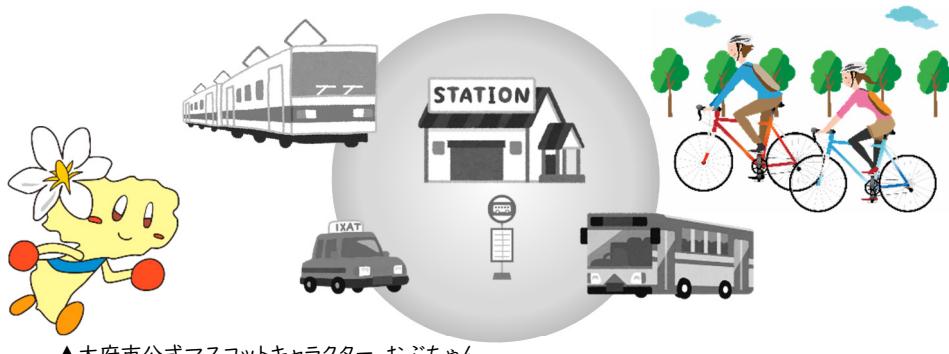
資料：警視庁資料

図表 3-12 高齢者運転免許自主返納支援事業の実施人数

年度	2021(令和3)	2022(令和4)	2023(令和5)	2024(令和6)
自主返納支援事業の実施人数[人]	132	123	105	127

資料：大府市危機管理課ヒアリング

図表 3-13 大府市版 MaaS の中の自転車（イメージ）



資料：第2次大府市地域公共交通計画

7 自転車利用と健康

全国的な社会問題である少子高齢化は、本市においても着実に進行しています。

本市では、2024（令和6）年11月、年齢や心身の状態に関わらず、自分らしく幸せに生きる理想の高齢者を「幸齢者」と定義付け、今後、「幸齢者」が活き活きと「活躍」し、心豊かに「安心」して暮らし続けることができる地域共生社会を実現するため、「おおぶ活き活き幸齢者応援八策」の推進を表明しました。

この中で、「『健康寿命』を延伸 健康づくりと交流促進」を八策の一つとして掲げており、健康都市おおぶ独自の健康づくりを推進するとともに、世代を超えた交流を促進し、「健康寿命」を延伸することとしています。

自転車による運動は、運動不足や生活習慣病の予防に役立つ効果的な手段であるとともに、認知機能の改善や心の健康への良い影響を与えるなど、「健康寿命」の延伸に役立つ可能性があります。

本市には、愛知県が整備している知多半島サイクリングロードがあります。あいち健康の森公園を始め、知多半島に点在する名所旧跡や文化施設、公園、野外レクリエーション施設などの結び付きを考えルートが選定され、武豊町と本市を結ぶ全長約31.1kmの半島縦断自転車道であり、民間事業者や自転車愛好家により、ウェブサイト上で紹介されています。

また、愛三工業レーシングチームとの連携により、近隣市町を周回する自転車イベントや自転車の乗り方教室を開催し、自転車の運転技術の向上やサイクリングの楽しさを体感できる機会を設けており、自転車スポーツを身近で慣れ親しめるよう、関係者と協力して推進していくことが重要です。

課題

⑩ 「健康寿命」の延伸につながるスポーツを通じた自転車利用施策

図表3-14 愛三工業レーシングチームとの連携状況
(「じてんしゃ教室2023」開催時の様子)



出典：大府市公式ウェブサイト

図表 3-15 おおぶ生き生き応援ハ策

第八策 活き生きおおぶ

◎：R7年度以降の新規・拡充事業、○：R6年度の新規・拡充事業



安心

制本

出 雜

第6章 项目管理



- 知識・経験を活かして活動できる
「貢献・拡大・社会や地域に貢献
する『貢献実績』を延伸します。」

心臓の大動脈や頸動脈等に走るこれらの血管の施薬



-

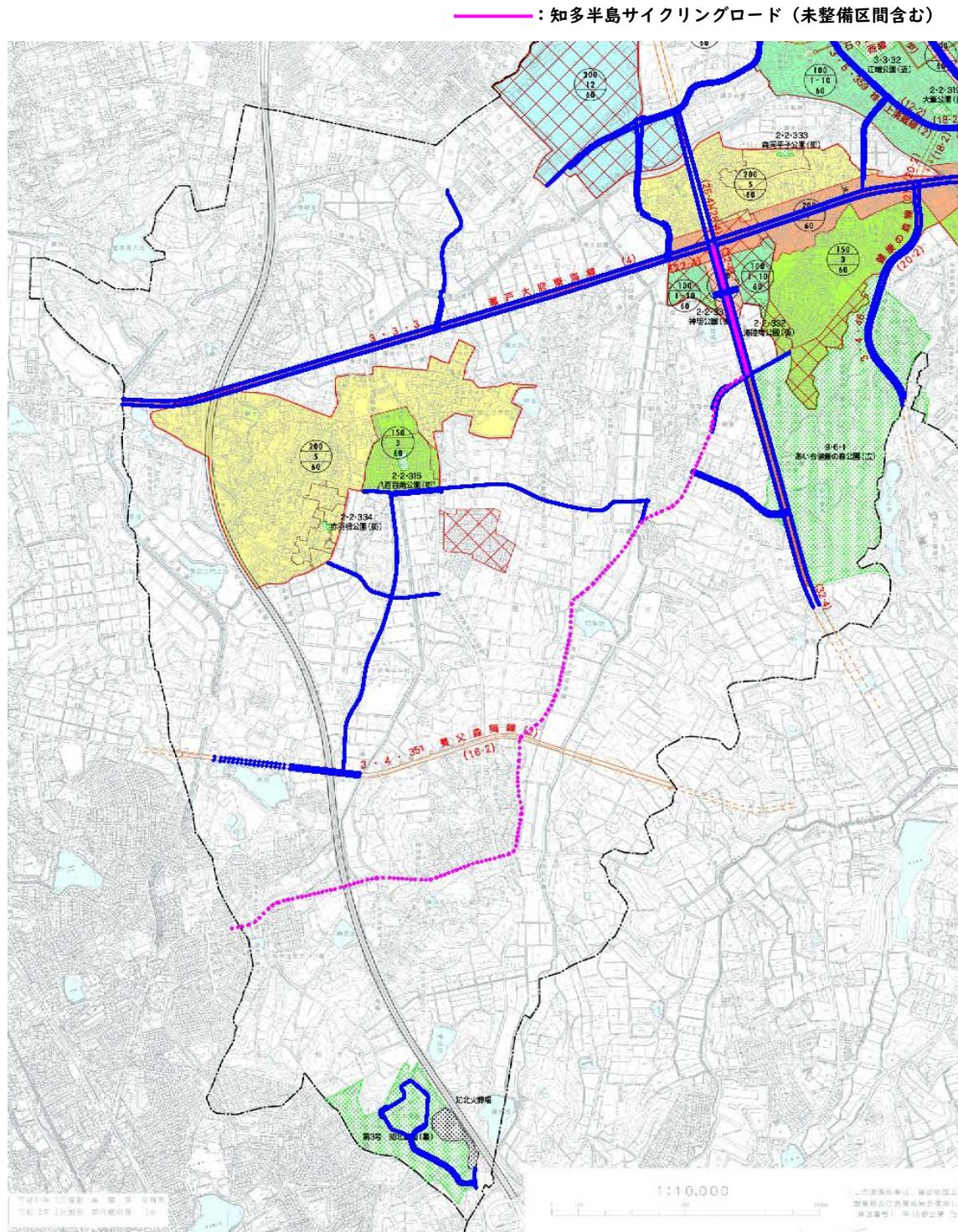
A woman with dark hair tied back, wearing a dark top and a white face mask, is looking down at a clipboard she is holding with both hands. She appears to be in an office or indoor setting.

88

A photograph showing a young man in a purple shirt and tie leaning over another person who is sitting on a bench. The person being leaned over is wearing a green shirt and has their head down. The background is a plain white wall.

-

図表 3-16 知多半島道路サイクリングロード・ルート図



8 自転車関連の電動モビリティ

近年、環境問題への関心の高まりや技術革新により、新たな移動手段として、電気自動車などの電動モビリティが急速に普及しています。

自転車関連の電動モビリティには、電動アシスト自転車やフル電動自転車（例：モペット・Moped）、電動キックボードなどがあります。

電動アシスト自転車（駆動補助機付自転車）は、ペダルを漕ぐ力を補助する電動モーターを備えた自転車であり、高齢者を始め体力に自信のない方でも利用しやすいため、近年、普及が進んでいます。国内販売台数は、2018（平成30）年に一般の軽快自転車を上回り、2020（令和2）年には70万台を超え、その後も堅調に維持しています。

フル電動自転車（ペダル付き電動バイク）は、ペダル付きの自転車で、ながら、搭載する電動モーターのみで走行することができる乗り物です。

電動キックボードは、ペダルがなく、搭載する電動モーターのみで走行する立ち乗り式の乗り物です。

これら自転車関連の電動モビリティの運転者は、電動アシスト“自転車”などの呼称から、軽快自転車と同様の交通ルールを守ればよいと判断してしまう場合があります。しかし、実際には、車体の大きさや電動モーターの定格出力などによって道路交通法上の車両区分が決まります。例えば、「一般原動機付自転車」や「普通自動二輪車」などの運転免許が必要となる場合があるなど、運転者は、道路交通法における車両区分により、順守すべき交通ルールが異なることを正確に把握する必要があります。

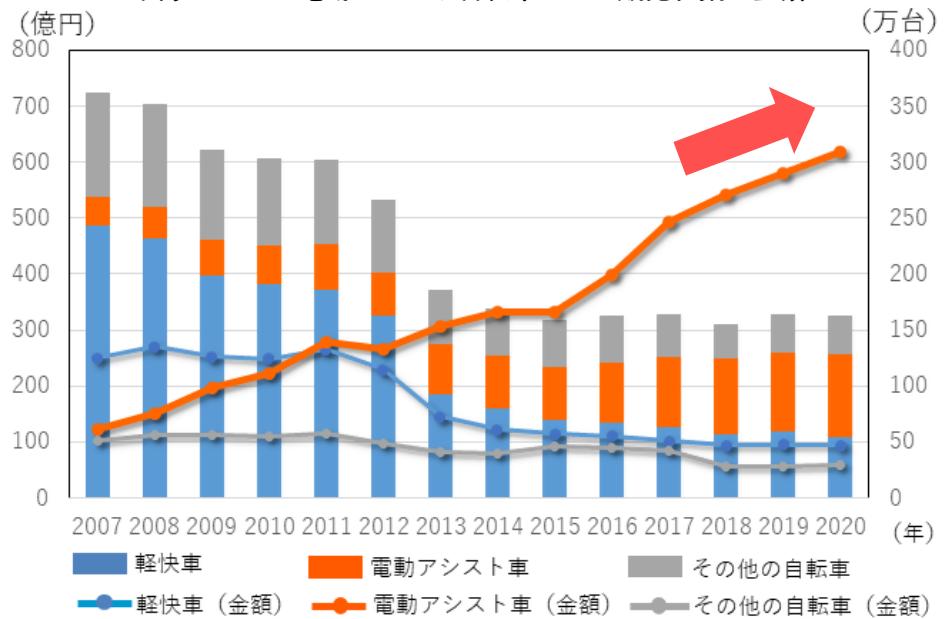
課題

⑪ 車両区分に応じた電動モビリティ運転者の交通ルール順守

図表 3-17 自転車関連の電動モビリティの例

電動アシスト自転車 (駆動補助機付自転車)	フル電動自転車 (ペダル付き電動バイク)	電動キックボード
・電動モーターを装備 ・ペダルを漕ぐ力を補助	・電動モーターを装備 ・電動モーターのみで走行可能	・電動モーターを装備 ・電動モーターのみで走行
道路交通法における車両区分により、順守すべき交通ルールが異なる。		

図表 3-18 電動アシスト自転車などの販売台数・金額



(資料) 生産動態統計調査（経済産業省）

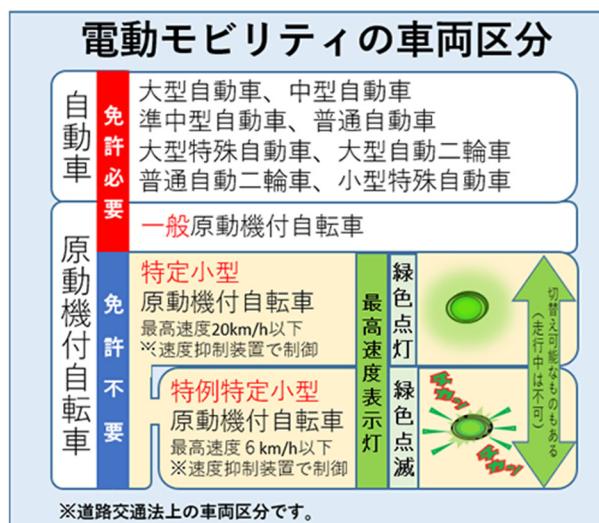
出典：経済産業省資料

図表 3-19 電動アシスト自転車などの販売台数

年	2019(令和元)	2020(令和2)	2021(令和3)	2022(令和4)	2023(令和5)
軽快自転車[台]	602,778	554,120	530,933	453,541	386,502
電動アシスト自転車[台]	698,227	737,738	792,985	794,947	742,102
その他自転車[台]	326,317	334,489	305,439	243,652	199,867

資料：生産動態統計調査（経済産業省）

図表 3-20 電動モビリティの車両区分



出典：警視庁資料

9 現状と課題（総括）

前頁までの各分野における現状と課題について下表のとおり整理します。

図表 3-21 各分野における現状と課題

分野	現状	課題
1 人口等	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の人口は緩やかに増加 ・少子高齢化が進行 	<ul style="list-style-type: none"> ①人口増加への対応 ②少子高齢化の進行に伴う交通手段の確保
2 交通手段別 の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車や徒歩などが減少 ・通勤・通学や買い物、通院などを目的とする外出が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ③買い物や通院などの自転車の利用促進 ④通勤・通学時における自転車利用の安全確保
3 自転車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・市営自転車等駐車場は、朝夕の時間帯には収容可能台数を上回る高水準で利用 ・JR大府駅及び共和駅の利用者数は増加 ・土地区画整理事業区域などの人口増加 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤利用集中時の需要に応じた駐輪スペースの確保 ⑥土地区画整理事業などに伴うさらなる駐輪需要への対応
4 自転車通行 空間	<ul style="list-style-type: none"> ・特に朝夕の時間帯に慢性的な交通渋滞が発生 ・渋滞を回避するため周辺の生活道路へ進入する車両 	<ul style="list-style-type: none"> ⑦生活道路における歩行者や自転車の安全性確保
5 自転車関連 の交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車関連事故の発生は交通マナー違反に起因するものが多い ・少子高齢化の進行に伴う自転車利用の機会が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ⑧交通安全教育・啓発のさらなる促進

6 ゼロカーボンシティ実現と免許返納	<ul style="list-style-type: none"> ・「シビック・エコアクション8」のうち「次世代自動車への買い替え、自転車や徒歩による移動に取り組む（脱炭素）」ことが、交通分野における重要なエコアクション ・自動車運転免許の自主返納件数が減少 	⑨自転車を始め様々な交通手段を一つのサービスとして捉えるMoSの具現化
7 自転車利用と健康	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化が進行 ・「おおぶ生き生き幸齢者応援八策」のうち「『健康寿命』を延伸 健康づくりと交流促進」 ・自転車による運動は「健康寿命」の延伸に役立つ可能性 	⑩「健康寿命」の延伸につながるスポーツを通じた自転車利用施策
8 自転車関連の電動モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・順守すべき交通ルールを誤解 ・規格や性能によって異なる道路交通法上の車両区分 	⑪車両区分に応じた電動モビリティ運転者の交通ルール順守

第4章 将来像、基本方針及び目標値

1 大府市が目指す自転車利用環境の将来像

「第3章 現状と課題」に整理した、本市における自転車利用環境に関する状況を踏まえ、本計画では、自転車のあるべき姿を「幅広い世代が生活の様々な場面で手軽に、安全に利用できる、便利で健康的な乗り物」と捉え、本市が目指す自転車利用環境の将来像を『こどもから幸齢者まで 自転車を活用できる 健康都市おおぶ』と定めます。

『自転車利用環境の将来像』

「こどもから幸齢者まで 自転車を活用できる 健康都市おおぶ」

2 大府市における自転車利用環境づくりの基本方針

自転車利用環境の将来像『こどもから幸齢者まで 自転車を活用できる 健康都市おおぶ』の実現に向け、以下のとおり三つの基本方針を定めます。

基本方針Ⅰ「はしる」

自転車を利用しやすい環境づくり

基本方針Ⅱ「まもる」

安心・安全な自転車利用の環境づくり

基本方針Ⅲ「いかす」

自転車利用の魅力を広める環境づくり

3 目標とする指標及び目標値

自転車利用環境の将来像『こどもから幸齢者まで 自転車を活用できる健康都市おおぶ』の達成度を検証するため、三つの基本方針ごとに目標とする指標及び目標値を設定します。

図表 4-1 目標とする指標及び目標値

課題	基本方針	目標とする指標及び目標値*
①人口増加への対応	I 「はしる」 づ く り 自 転 車 を 利 用 し や す い 環 境	<u>指標 1 「自転車等駐輪可能台数」</u> 現況値[2024]：6,249 台 ⇒目標値[2030]：6,771 台以上
②少子高齢化の進行に伴う交通手段の確保		
③買い物や通院などでの自転車の利用促進		
④通勤・通学時における自転車利用の安全確保		
⑤利用集中時の需要に応じた駐輪スペースの確保		
⑥土地区画整理事業などに伴うさらなる駐輪需要への対応	II 「まもる」 づ く り 安 心 ・ 安 全 な 自 転 車 利 用 の 環 境	<u>指標 3 「自転車関連事故発生件数」</u> 現況値[2024]：61 件 ⇒目標値[2030]：60 件以下
⑦生活道路における歩行者や自転車の安全性確保		
⑧交通安全教育・啓発のさらなる促進		
⑨自転車を始め様々な交通手段を一つのサービスとして捉える MaaS の具現化		<u>指標 4 「交通安全対策への満足度」</u> 現況値[2024]：38.5% ⇒目標値[2030]：40%以上
⑩「健康寿命」の延伸につながるスポーツを通じた自転車利用施策	III 「いかす」 づ く め る 環 境 づ く れ り 自 転 車 利 用 の 魅 力 を	<u>指標 5 「自転車関連のスポーツイベント等開催回数」</u> 現況値[2024]：年 1 回 ⇒目標値[2030]：年 2 回以上
⑪車両区分に応じた電動モビリティ運転者の交通ルール順守		

*実績値は、指標 1～3・5 は関係部局へのヒアリング、指標 4 は隔年実施の市民意識調査結果により把握します。

目標値は、指標 1 は現況値に増設予定台数を加算した値以上、指標 2 及び指標 3 は現況値以下、指標 4 は第 6 次大府市総合計画での目標値、指標 5 は現況値よりも高い値としています。

第5章 自転車の活用推進に向けた取組

本市では、市民の生命や財産を守るとともに、市民生活の質の向上のため、様々な方針や計画に基づく施策・事業に取り組んでおり、自転車の活用推進に関連する取組も含まれています。

本計画の目標を達成するため、本市のこれまでの取組などをもとに、下表のとおり、「自転車の活用推進に向けた取組」を位置付けます。

図表 5-1 自転車の活用推進に向けた取組

※「自転車の活用推進に向けた取組」欄の「番号」は、次頁以降の各取組の附番を示しています。

1 自転車通行空間の整備 (道路・歩道など)

人々の移動において、道路ネットワークの存在は不可欠です。市内の道路は、区別別に国道、県道及び市道があり、市道の中でも幹線道路と生活道路に大別されます。

本市では、幹線道路と生活道路のそれぞれの役割とともに、時代の流れで変わりゆく道路ネットワークの役割に留意しながら、引き続き、道路や歩道、側溝の整備に取り組み、自動車、自転車及び歩行者それぞれの快適な通行空間の確保を始め、市民の様々な活動における利便性の向上に努めてまいります。

図表 5-2 道路・歩道整備の様子



出典：おおぶのみちづくり基本計画

図表 5-3 側溝改良の様子



出典：大府市側溝改良計画

2 自転車駐車場の整備 (立体化など)

本市では、JR大府駅及び共和駅の東西で計18か所の自転車等駐車場を運営しています。近年の駐輪需要の高まりに対応するため、2019（平成31）年3月に共和駅東第三自転車駐車場を新設、2020（令和2）年3月に共和駅南自転車駐車場を拡張、2025（令和7）年3月に大府駅東自転車駐車場を拡張しました。また、2025（令和7）年度から、共和駅東自転車駐車場の立体化工事及び大根第一自転車駐車場の拡張工事を実施しています。

引き続き、JR大府駅及び共和駅における駐輪需要への対応を検討してまいります。

図表 5-4 近年の自転車駐車場の整備（拡張）箇所



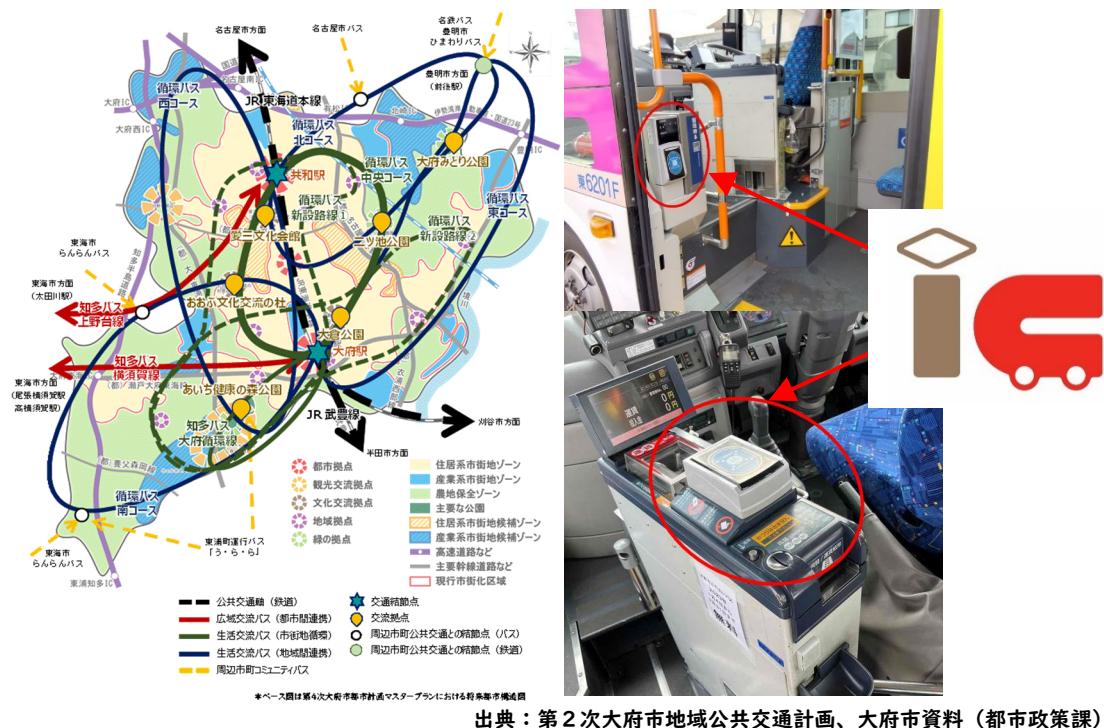
3 地域公共交通との連携 (大府市版 MaaS)

本市では、2020（令和2）年10月に策定した「大府市地域公共交通計画（以下、第1次計画）」に基づき、地域公共交通関連の様々な事業に取り組んでおり、2025（令和7）年3月には、第1次計画の基本理念を継承する「第2次大府市地域公共交通計画（以下、第2次計画）」を策定しました。

この第2次計画の基本方針の一つである「基本方針I 鉄道駅を中心に都市拠点や市内各地域拠点と連携し、にぎわいと交流を創出する地域公共交通ネットワークの形成」に紐づく「基本施策② 環境に配慮した地域公共交通の利用促進」における実施事業の方向性の一つに、「鉄道駅でのパークアンドライド※やサイクルアンドライド※※の推進のための自動車・自転車駐車場などの充実」があります。

この方向性にしたがい、前述の共和駅東自転車駐車場の立体化工事などに取り組むとともに、引き続き、ふれあいバス（本市循環バス）の路線改正や交通系ICカード決済の導入などの地域公共交通の利便性向上・利用促進の取組により、大府市版MaaSの具現化に向けて取り組んでまいります。

図表5-5 地域公共交通ネットワーク形成のイメージ図、交通系ICカード決済の導入状況



※パークアンドライド：自宅などから自動車を運転して最寄りの駅などまで行き、その周辺の駐車場に駐車して鉄道などへ乗り継ぎ、目的地へ向かう仕組み。

※※サイクルアンドライド：自宅などから自転車を運転して最寄りの駅などまで行き、その周辺の駐輪場に駐輪して鉄道などへ乗り継ぎ、目的地へ向かう仕組み。

4 生活道路の通過交通抑制 (ゾーン30プラスなど)

本市では、市内の大東町一丁目の全域を「ゾーン30」に指定し、ゾーン内の速度規制などにより、生活道路における歩行者などの通行時の安全確保に努めてきました。

近年では、2019（令和元）年5月の滋賀県大津市での園児の交通死傷事故などを受け、国は、園児の安全確保のため、新たな施策として、路面標示や標識によるドライバーへの注意喚起などの「キッズゾーン」を定めました。

本市では、2021（令和3）年2月、石ヶ瀬地区において、終山保育園や石ヶ瀬保育園などの園児の散歩コースとなっている藤池公園周辺に「キッズゾーン」を整備しました。

また、2023（令和5）年9月に北山地区、2024（令和6）年1月に桃山地区において、「ゾーン30」による速度規制対策と、「狭さく」や「ハンプ」などの物理的デバイスを組み合わせた新たな交通安全対策である「ゾーン30プラス」を整備しました。

引き続き、交通安全対策の強化に取り組んでまいります。

図表5-6 近年の交通安全対策の整備箇所



出典：大府市公式ウェブサイト、
おおぶのみちづくり基本計画

5 交通安全教育・啓発 (交通安全意識向上)

本市では、幼児、小・中学生とともに、高校・大学生などの若年層、子育て世代、高齢者を含めた各世代に対して、交通安全ルールの普及・啓発を行い、交通安全に対する意識を高めており、この中で、自転車利用時に車両としての交通ルール・マナーを順守しなければならないことを意識付けるため、自転車安全利用五則などの普及・啓発を行っています。

自転車関連の死亡事故の約7割が頭部に致命傷を負っていることを踏まえ、本市では、2021（令和3）年4月、愛知県内の多くの自治体に先駆けて、大府市交通安全条例に自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務を規定するとともに、ヘルメット着用の促進により自転車事故での被害を軽減するため、大府市自転車乗車用ヘルメット購入費補助制度を創設しています。

また、自転車利用者が交通事故を起こした場合、加害者となる側面を有しているため、2021（令和3）年10月から、愛知県条例で自転車損害賠償責任保険などへの加入を義務化したことを周知・啓発しています。

引き続き、交通安全意識の向上に取り組んでまいります。

図表 5-7 自転車安全利用五則、自転車保険加入義務化啓発チラシ(表面)

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
 - ★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
 - ★ 自転車が車道通行するとときは、道路の中央から両側の部分の左端に寄って通行しなければなりません。
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
 - ★ 優先は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。
 - ★ 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。
- ③ 夜間はライトを点灯
 - ★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射器や自転車を運転する人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶらせてください。
- ④ 飲酒運転は禁止
 - ★ 自転車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。

警察庁

**令和3年10月から
自転車保険へ
(損害賠償責任保険等)
加入しなければなりません。**

賠償額 9,521万円

愛知県内では、県条例により、自転車を運転する人は、自転車事故により生じた損害を補填する保険への加入を義務化しています。

男子小学生が夜間に自転車で走行中に、通行中の60代女性と正面衝突、女性は頸椎骨折にて、意識が戻らない状態となり、医療費を請求された保険者は賠償が命じられた。
(平成25年7月4日午後 時計地獄)

万一の際に備えて、自転車保険に加入しましょう!!

こんな大金どうしよう!!

治療費・賠償金は払つてもらえるの?!

※裏面のチェックシートで、自転車保険に加入しているか確認しましょう!

大府市 危機管理課 ☎(0562)47-2111(代表)

出典：警察庁資料、大府市資料（危機管理課）

6 交通安全対策との連携 (yuriCargo (ゆりかご) プロジェクト)

本市は、2022（令和4）年5月から、株式会社デンソーと連携した「yuriCargo (ゆりかご) プロジェクト」を開始しました。本プロジェクトは、市民とともに交通安全の向上を目指す取組であり、スマートフォンに専用アプリをインストールして自動車を運転することで、自分では気づきにくく運転の癖を知り、安全運転意識を高めることができます。

本プロジェクトの開始以降、参加人数は増加を続け、2025（令和7）年4月時点で2千人以上の市民が参加しています。

また、本プロジェクトにより収集した自動車運転データをもとに、分析結果を生活道路の効率的な交通安全対策の実施に活用し、カラーイメージハンプなどの対策に取り組んでいます。この対策の結果、急ブレーキ発生率が低下していることを確認しました。

引き続き、本プロジェクト及び交通安全対策の連携に取り組んでまいります。

図表 5-8 yuriCargo プロジェクト案内チラシ、ヒヤリ・ハット MAP



7 自転車スポーツイベントとの連携

本市では、地元企業である愛三工業株式会社の自転車ロードレースチーム「愛三工業レーシングチーム」と連携し、自転車を通じた運動機会の創出に取り組んでいます。この取組の一つとして、自転車に乗れるようになりたい子どもを対象に「じてんしゃ教室」を開催し、子どもたちが「走る、止まる、曲がる」の基本動作を学ぶなど、自転車の運転技術の向上やサイクリングの楽しさを体感できる機会を設けています。

また、本市は、2025（令和7）年9月の市制55周年を記念して様々な事業に取り組んでいます。このうち、市内の大東小学校の旧プール施設において、市内初となるスケートボードパークを整備します。オープニングイベントでは、プロBMXライダーによるパフォーマンスや体験教室を行います。

引き続き、同様の自転車スポーツイベントとの連携に取り組んでまいります。

図表 5-9 愛三工業レーシングチームとの連携状況【再掲】
（「じてんしゃ教室 2023」開催時の様子）



出典：大府市公式ウェブサイト

図表 5-10 大府市制55周年記念事業パンフレットより「スケートボードパーク誕生」



特別事業
スケートボードパーク誕生

市内初となるスケートボードパークを整備します。オープニングイベントでは、プロBMXライダーによるパフォーマンスや体験教室を行います。

開催予定日 2月ごろ
場 所 スケートボードパーク
 (旧大東小学校プール施設)



大府市制55周年記念事業
～健康と音楽が調和するまち～

事業期間 2025年4月1日(火)～2026年3月31日(火)

出典：大府市資料（企画広報戦略課）

第6章 計画の推進に向けて

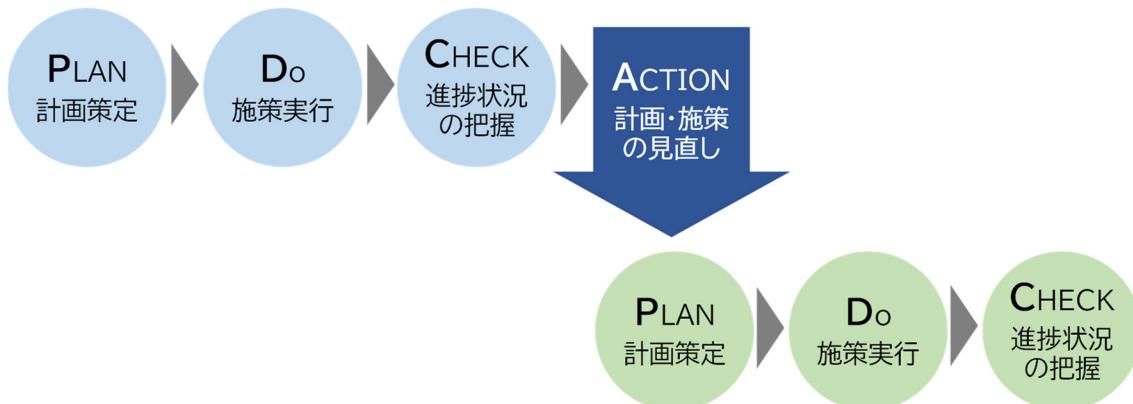
1 推進体制

本計画は、本市の様々な計画と関連性があり、取組内容が多岐にわたるため、関係部局や関係機関との連携や情報共有などを図りながら、自転車の活用推進に向けて取り組んでまいります。

2 PDCAサイクルによる進捗管理

本計画に位置付ける「自転車の活用推進に向けた取組」を実践するため、個々の関連計画において進捗を管理するとともに、PDCAサイクルにより目標の達成状況の進捗管理を行い、適切に運用してまいります。

図表 6-1 PDCA サイクル



大府市自転車活用推進計画

発 行

大府市

〒474-8701 愛知県大府市中央町五丁目 70 番地

TEL.0562-47-2111(代表)

<https://www.city.obu.aichi.jp/>

編 集

大府市 都市整備部 都市政策課

