

岡崎市自転車 ネットワーク計画 【概要版】



令和2年11月 岡崎市

1. 計画策定の背景と目的

自転車は通勤・通学、買い物など日常生活における身近な移動手段やサイクリング等のレジャーとして幅広い世代の方に利用され、昨今の環境保全や健康意識の向上からも、利用ニーズは高まっています。

このような状況から、平成 24 年に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が国土交通省と警察庁により示され、平成 30 年には「自転車活用推進計画」が閣議決定されるなど、自転車を取り巻く環境は大きく変化しています。

岡崎市では、過度に自動車に依存せず、公共交通・自動車・自転車・徒歩の各交通モードが連携・調和した交通体系を目指す「岡崎市総合交通政策」を策定しており、限られた道路空間で自転車と自動車がお互いに譲り合い、道路利用の共存意識を持って共栄を目指していく必要があります。

こうした背景のもと、通勤・通学、買い物や観光における自転車利用者の安全で快適な自転車利用環境の確保のため、通勤・通学者が利用する鉄道駅や、商業・観光施設が集積するまちなかの優先的な整備を方針として、自転車通行空間を効果的、効率的に整備するために「岡崎市自転車ネットワーク計画」を策定します。

2. 計画のスケジュール

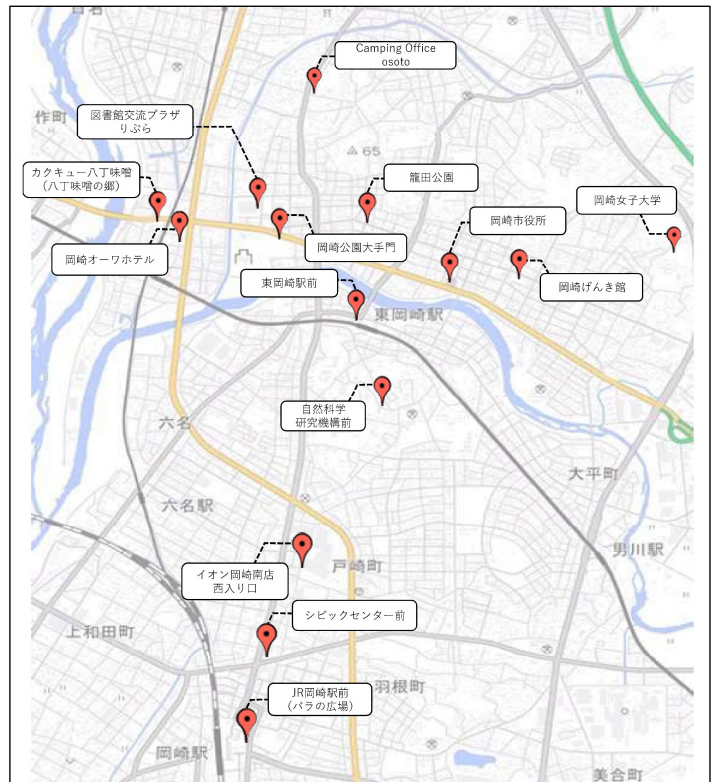
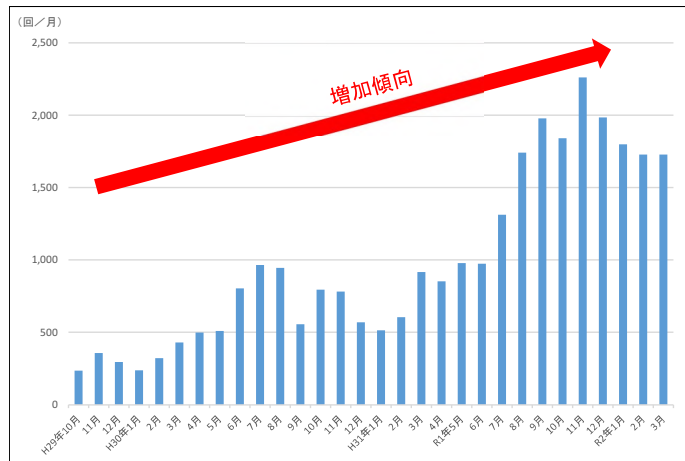
本計画は、令和 3 年度から令和 12 年度の **10 年間**を計画期間とします。5 年目の令和 7 年度に計画全体の評価を行い、必要に応じて計画や整備形態の中間見直しを行います。また、10 年目の令和 12 年度での整備進捗状況等を考慮し、地域全体での自転車ネットワークの完成に向けた次期計画の策定へとつなげていきます。

年度		スケジュール内容
	令和 2 年度	自転車ネットワーク計画策定に向けた調整、道路管理者等との協議
前期 5 年	令和 3 年度	自転車ネットワーク計画の推進 (道路管理者等との協議、路線整備の設計等) 路線整備
	令和 4 年度	周知・啓発の推進
	令和 5 年度	
	令和 6 年度	整備区間のモニタリング (整備済区間の効果検証)
	令和 7 年度	中間見直し
後期 5 年	令和 8 年度	自転車ネットワーク計画の推進 (道路管理者等との協議、路線整備の設計等)
	令和 9 年度	
	令和 10 年度	
	令和 11 年度	整備区間のモニタリング (整備済区間の効果検証)
	令和 12 年度	地域全体での自転車ネットワーク の完成に向けた計画の改訂
	令和 13 年度 以降	次期自転車ネットワーク計画の推進 (道路管理者等との協議、路線整備の設計等)

3. 岡崎市の自転車利用環境

① サイクルシェア

岡崎市では、平成 29 年 10 月からサイクルシェアを試験導入しており、利用回数は増加傾向となっています。サイクルポートは、市役所、りぶらなどの公共施設や鉄道駅、公園、大学等に計 14 箇所設置されています。

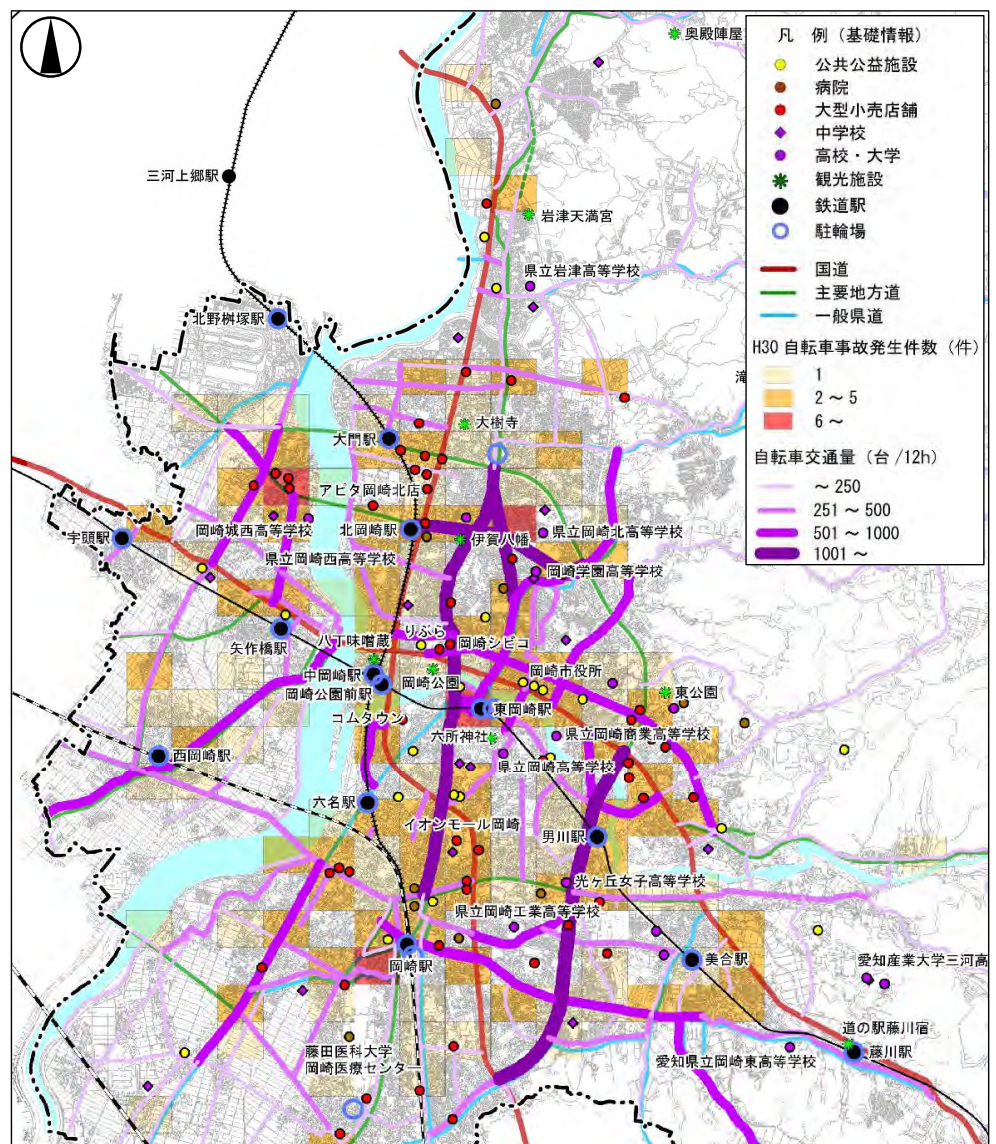


② 自転車交通量と事故件数

自転車交通量が多い区間は、主要な鉄道駅と高校・大学を結ぶルートや商業施設等の主要な集客施設を結ぶルートとなっており、駅端末交通としての自転車利用及び通学・買い物目的の自転車利用が多いことが伺えます。

特に、名鉄名古屋本線を中心に、周辺市街地に立地する高校、大学、短期大学を結ぶ南北路線で自転車交通量が多く観測されています。

自転車関連の交通事故発生件数が多いゾーンと自転車交通量が多い路線・区間を重ねると、自転車交通量が多い路線・区間で自転車関連の交通事故が発生していることがわかります。



4. 課題と基本方針

岡崎市の自転車施策の方向性や、自転車に関する法制度、全国の自転車利用環境、岡崎市の自転車利用特性と利用者意向調査より、以下のような自転車ネットワーク構築に向けた視点及び基本方針を設定しました。

自転車ネットワーク構築に向けた視点

＜課題＞ 通行者が危険を感じない安全で快適な道路空間整備が必要

➡ **視点① 道路空間の安全性・快適性の確保**

＜課題＞ 自転車通行空間の利用ルールの認知度と遵守度の差を埋めることが必要

➡ **視点② 自転車通行空間の利用ルールの徹底**

＜課題＞ 自転車交通量の多い道路の安全性を確保するネットワークが必要

➡ **視点③ 通勤通学・買い物の自転車利用に対応したネットワークの形成**

＜課題＞ アクセシビリティや回遊性を高める通行空間の形成が必要

➡ **視点④ 観光産業都市を目指したまちづくり施策との連動**

＜課題＞ 市全域を見据えた、段階的なネットワーク形成が必要

➡ **視点⑤ 市全域をカバーするネットワークの段階的な形成**

＜課題＞ 車から自転車への転換を目指した交通システムが必要

➡ **視点⑥ 自動車交通に依存し過ぎない、人が主役となる交通システム形成**

基本方針①

人にやさしく安全安心なネットワークの整備【視点①②】

自転車・歩行者のそれぞれがルールを守り、危険を感じない安全で快適な自転車通行空間のネットワークを整備するとともに、自転車・歩行者に対する適正な道路利用を促すための交通ルールを周知・啓発します。

基本方針②

交流を促進する円滑で快適なネットワークの整備【視点③】

本市で自転車利用の多い通勤通学のための鉄道駅をはじめ、商業施設等の交流拠点へアクセスする主要な道路は自転車交通量が多いことから、円滑な拠点間移動が可能な自転車通行空間のネットワークを整備します。

基本方針③

まちの魅力を高め活気づけるネットワークの整備【視点④】

QRUWA 戦略などの観光まちづくり施策の推進によるまちの賑わい創出に向け、中心市街地や観光施設等の回遊性を高める自転車通行空間のネットワークを整備します。

基本方針④

安全で快適な自転車利用環境創出に向けた段階的なネットワークの整備【視点⑤】

本市の自転車ネットワークを早期に実現するために、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、計画策定エリアを設定し、段階的なネットワーク計画を策定します。

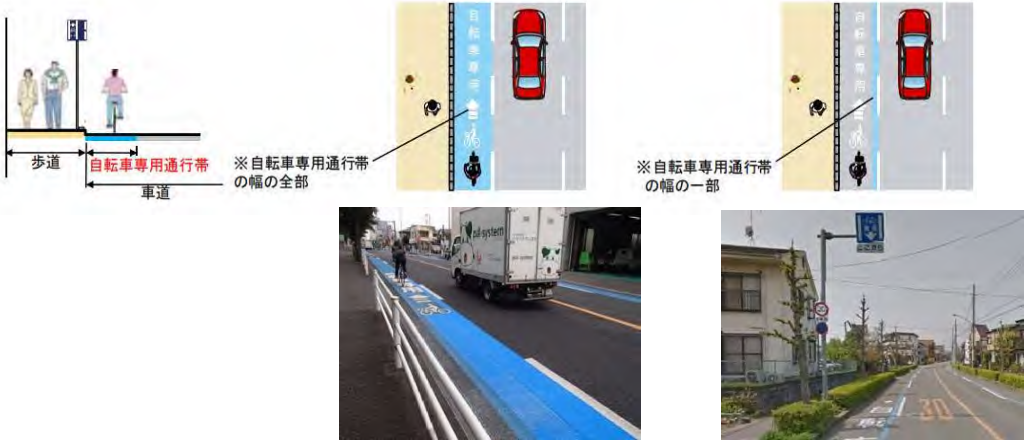
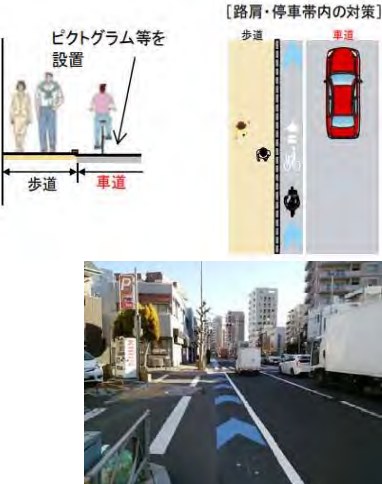
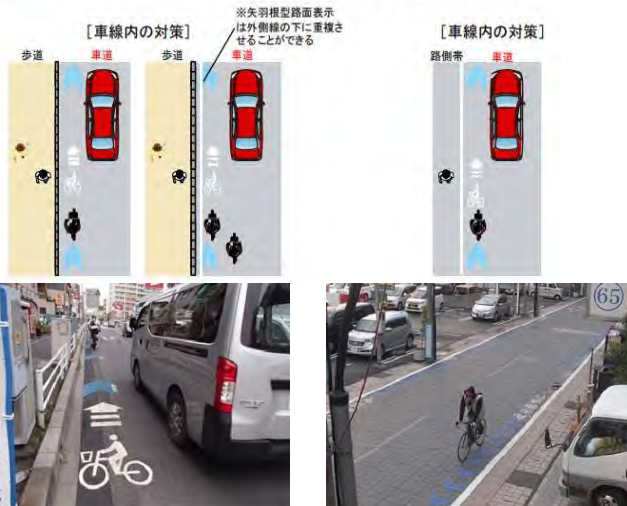
基本方針⑤

人が主役となる交通システムを支えるネットワークの環境整備【視点⑥】

過度にクルマに依存する社会から、環境負荷の低減や災害時における交通機能維持、健康増進に向けた、自転車をはじめとする様々な交通手段の連携による、交通システムを支える自転車通行空間のネットワークを整備します。

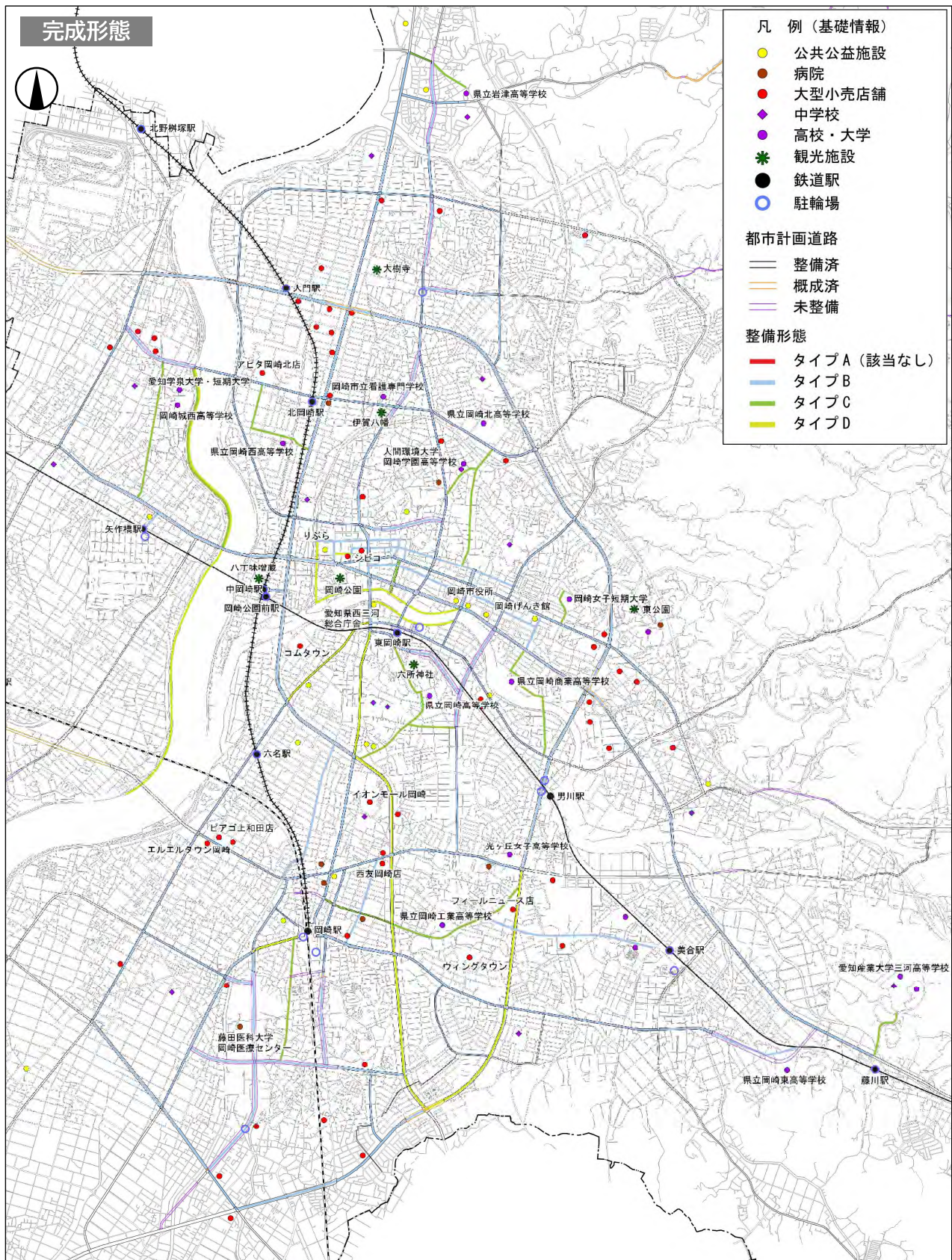
5. 整備形態の選定

整備形態は、規制速度及び自動車交通量等により、A～Dの4つのタイプに分けられます。既に青ラインや白線によって視覚的に歩行者と自転車とが分離された自転車歩行者道として整備済みの路線及び矢作川・乙川沿いの既存通行空間はタイプDとし、現道の整備状況のままでネットワーク路線と一体的な活用を図るものとしします。

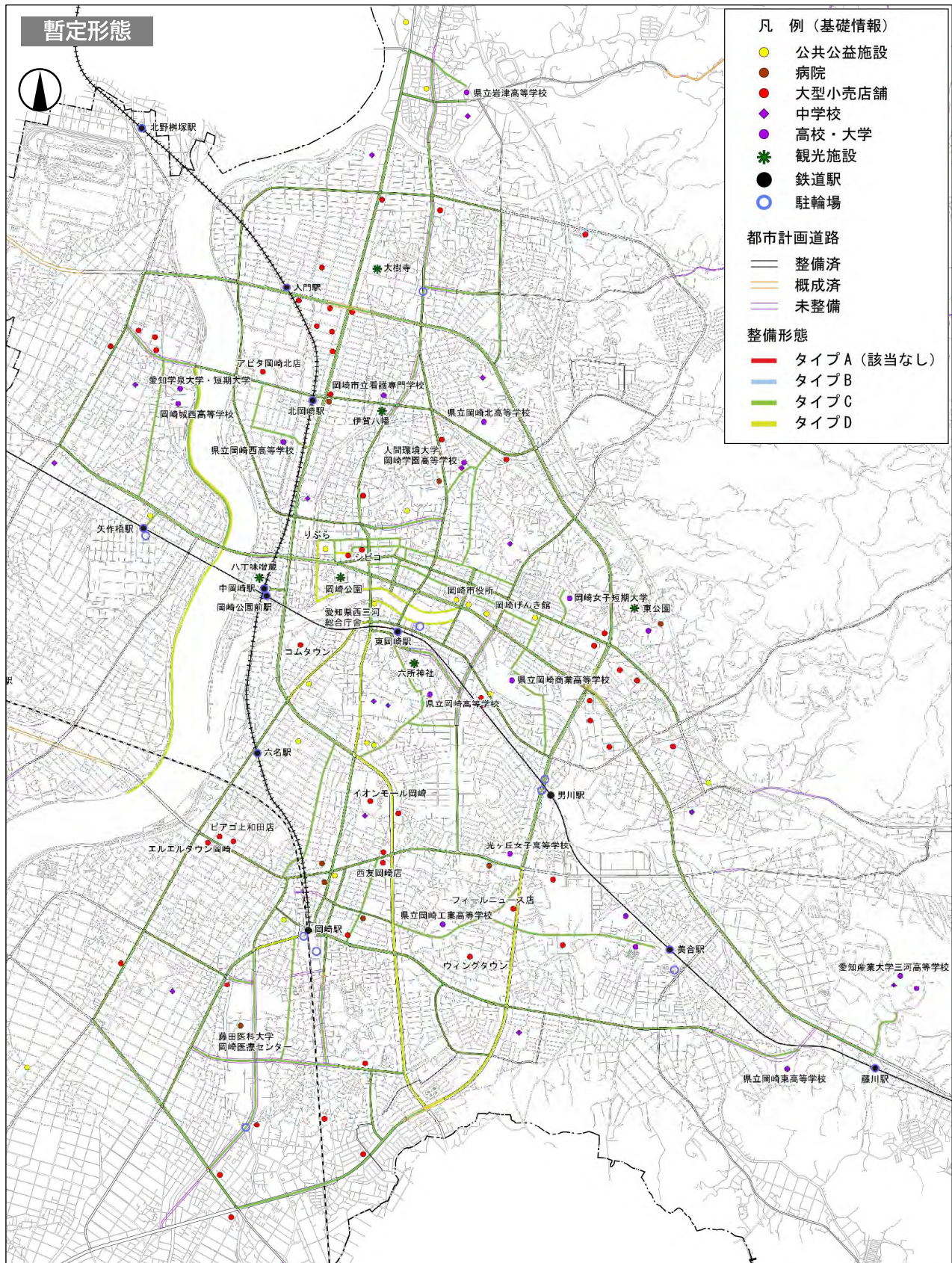
整備形態	整備イメージ
タイプA 自転車道 (該当なし)	
タイプB 自転車専用通行帯	
タイプC 自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策  (2) 歩道のない道路における対策 
タイプD ネットワーク 補完路線	自転車歩行者道として整備された路線や矢作川・乙川沿いの通行空間のような既存の路線を活用し、整備を伴わずネットワークを形成する。(岡崎市独自)   

6. ネットワーク路線の選定と整備形態

整備対象路線の選定にあたっては、自転車利用の主要路線としての役割を担う鉄道駅と高校・大学・商業施設を結ぶ路線や、利用者アンケートで多くの方が危険箇所と回答した箇所を受け、路線としての連続性を加味して選定し、先の整備形態選定フローに基づいてA～Dの4タイプに分類しました。



完成形態での整備には多大な時間と費用を要することや、整備対象路線の多くが自転車専用通行帯に転用可能な幅員が確保できていない現状を踏まえ、当面の間は「暫定形態」としてタイプCを運用していきます。

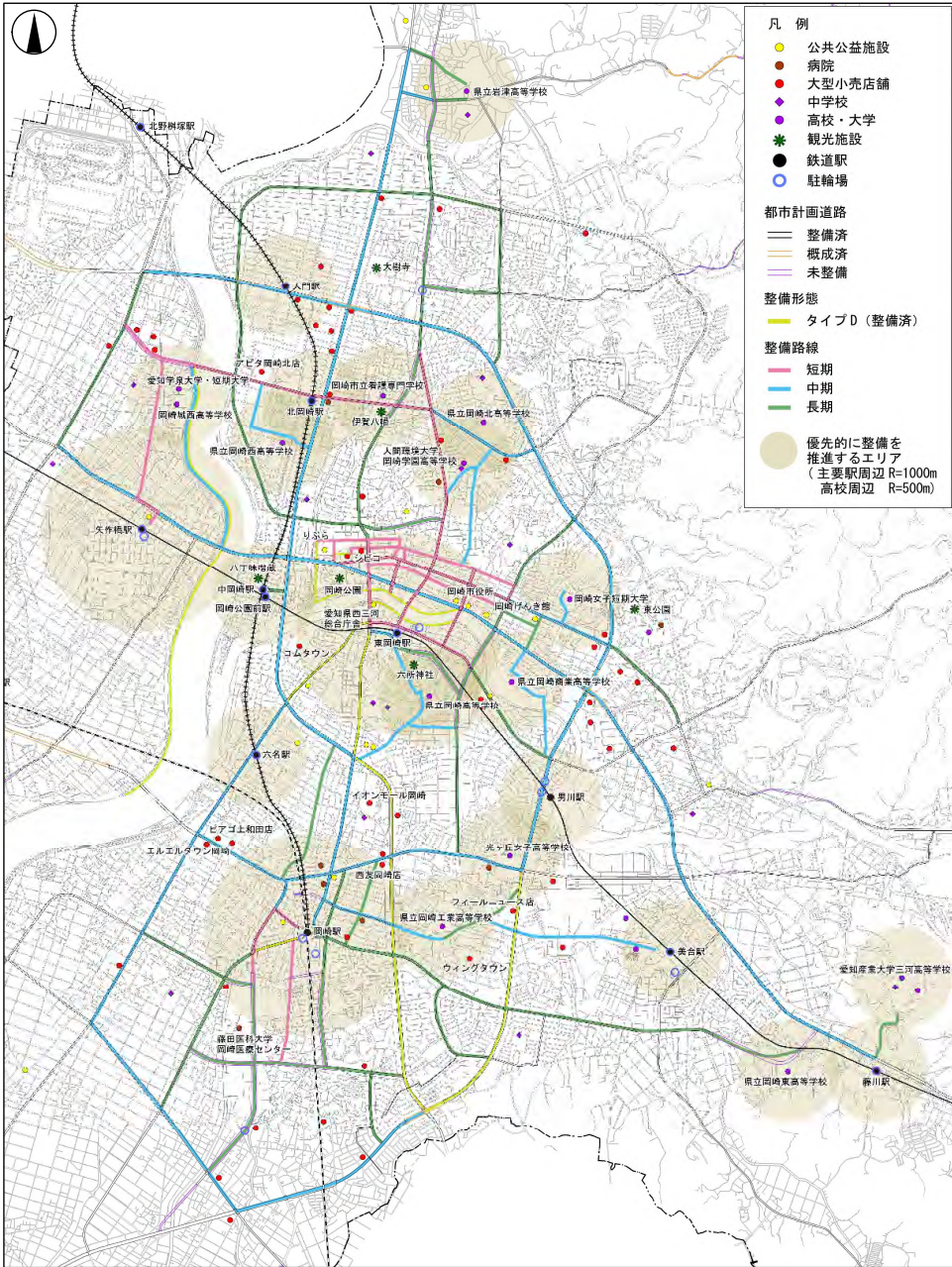


7. 整備の進め方

岡崎市では、通勤・通学及び観光での自転車利用における安全で快適な走行環境の創出するために、学校及び駅を中心とした路線及び市内の自転車事故多発箇所から優先的に整備していきます。

また、災害時における自転車の機動性の観点から、重要物流道路、緊急輸送道路や優先啓開道路など、防災上重要な路線についても優先的に整備を推進していきます。

整備時期	路線選定の考え方	整備延長 (km)
短期（令和3～5年度）	東岡崎駅・QURUWA エリア及び自転車事故多発箇所	19.9 km
中期（令和6～8年度）	主要駅から学校へのアクセス及び緊急輸送道路等	54.2 km
長期（令和9～12年度）	その他の路線	45.5 km
整備総延長		119.6 km



岡崎市自転車ネットワーク計画

岡崎市総合政策部 地域創生課

令和2年11月