

5. 具体的な取組

施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進

担当：建設企画課・道路維持課・道路建設課・道路予防保全課

都市施設課・まちづくりデザイン課・拠点整備課・市街地整備課
中部地方整備局名古屋国道事務所・愛知県西三河建設事務所



本市では、通勤・通学、買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効果的、効率的な創出に向け、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での優先的な整備を行うため、自転車ネットワーク路線の整備形態を示した「岡崎市自転車ネットワーク計画*」を令和2年11月に策定しました。自転車の安全で快適な利用環境を創出するため、自転車ネットワーク計画*を着実に推進します。

<自転車ネットワーク計画*の概要>

(1) 自転車ネットワークを推進するための基本方針

岡崎市総合交通政策・まちなか総合交通戦略の基本目標に基づき、自転車ネットワーク構築に向けた視点を整理した上で、5つの基本方針を設定しました。(令和2年度策定時点)

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

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

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

QURUWA 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

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

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、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。

(2) 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。道路空間再配分等を行っても、本来整備すべき完成形態での自転車通行空間*整備が当面困難な場合、かつ車道を通行する自転車利用者の速やかな安全性向上が必要な場合には、車道通行を基本とした暫定形態により、車道上への自転車通行空間*整備を行います。暫定形態で整備する場合には、優先度に応じて計画的に完成形態で再整備するものとします。また、単路部だけでなく交差点部においても十分な自転車通行空間*を確保し、整備を推進します。

なお、選定路線のうち、既に青ラインや白線によって視覚的に歩行者と自転車が分離された、自転車歩行者道*として整備済みの路線及び特別景観配慮路線等として矢作川・乙川沿いの既存通行空間はタイプDとします。タイプDは、ネットワークを補完する路線として、現道の整備状況のままで整備を伴わず、ネットワーク路線と一体的な活用を図るものとします。


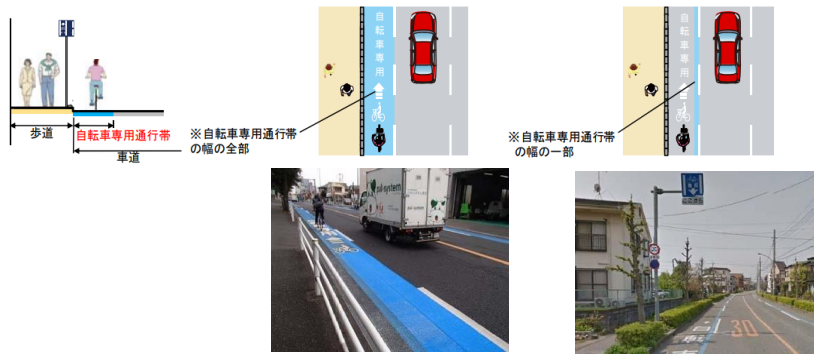
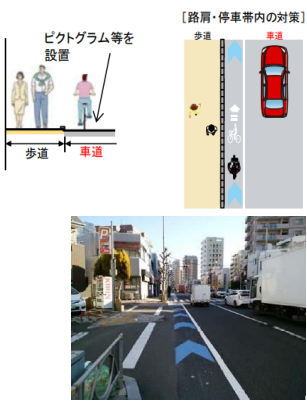
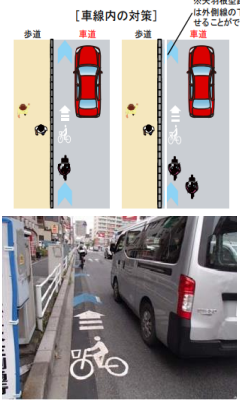
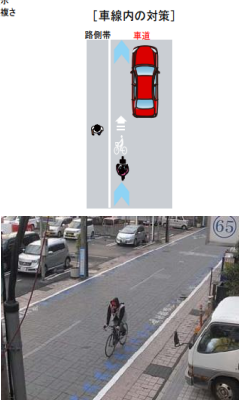

| | 整備形態 | 整備イメージ |
|------|------------------------------|--|
| タイプA | 自転車道* (該当なし) |  |
| タイプB | 自転車専用通行帯* |  |
| タイプC | 自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道*混在) | <p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p>  <p>[車線内の対策]</p>  <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p>  |
| タイプD | ネットワーク 補完路線 | <p>自転車歩行者道として整備された路線や矢作川・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)</p>  |

図 整備イメージ (資料：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))

(3) 自転車ネットワーク路線の選定

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、岡崎市自転車ネットワーク計画*における整備形態選定フロー（規制速度及び自動車交通量）に基づき、整備対象路線を A～D の4タイプに分類しました。

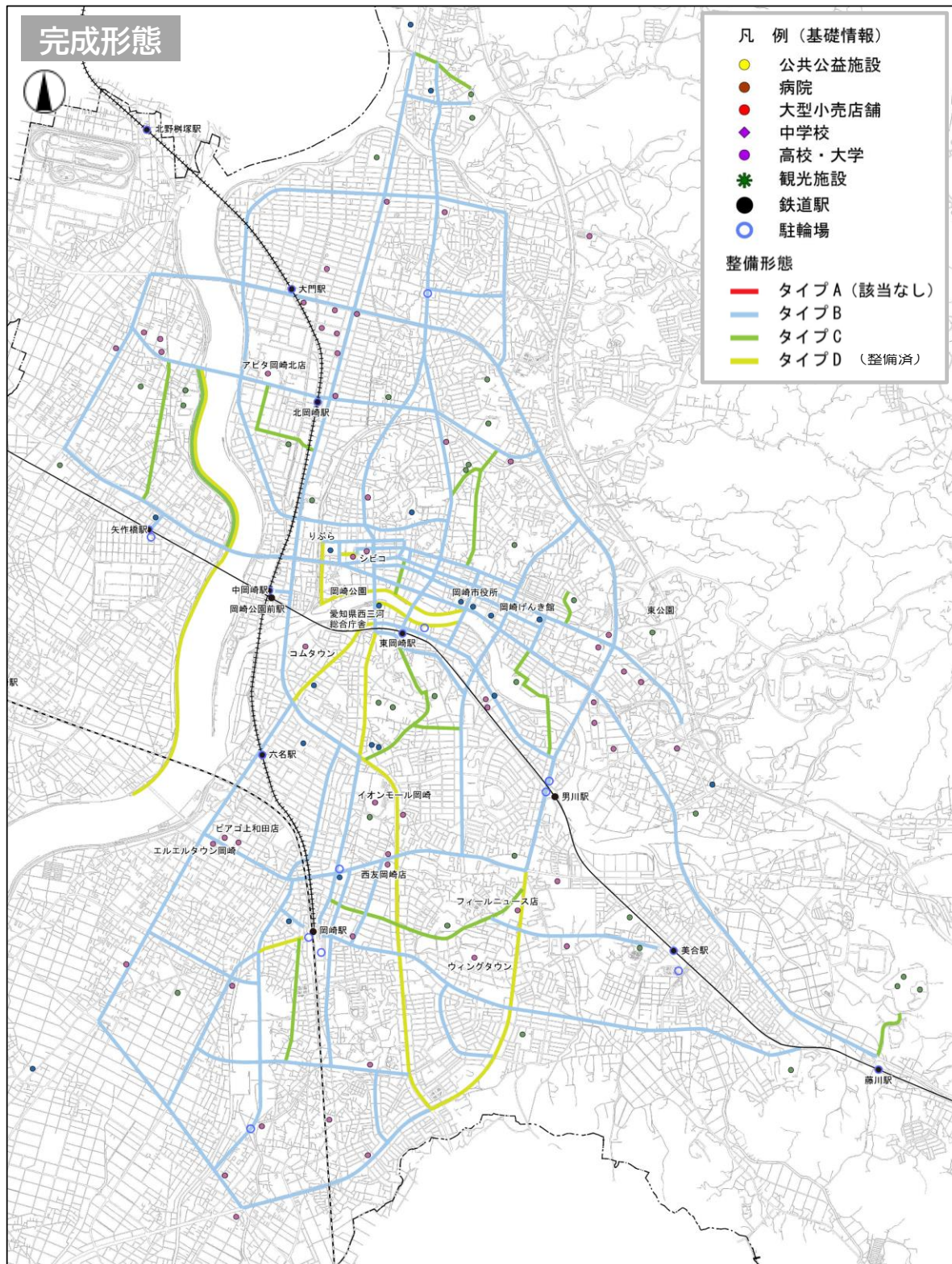


図 整備形態別対象路線図（完成形態）（再掲）（資料：岡崎市自転車ネットワーク計画*（令和2年））

しかし、完成形態での整備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は自転車専用通行帯*に転用可能な幅員が確保できていない現状を踏まえ、ガイドラインに則り、暫定形態として車道に矢羽根型路面表示等を整備したタイプ C を運用するものとします。また、概成済もしくは事業中路線においては、道路再整備時に完成形態で整備を行うことを基本とするため、当面の間は暫定形態で運用するものとします。

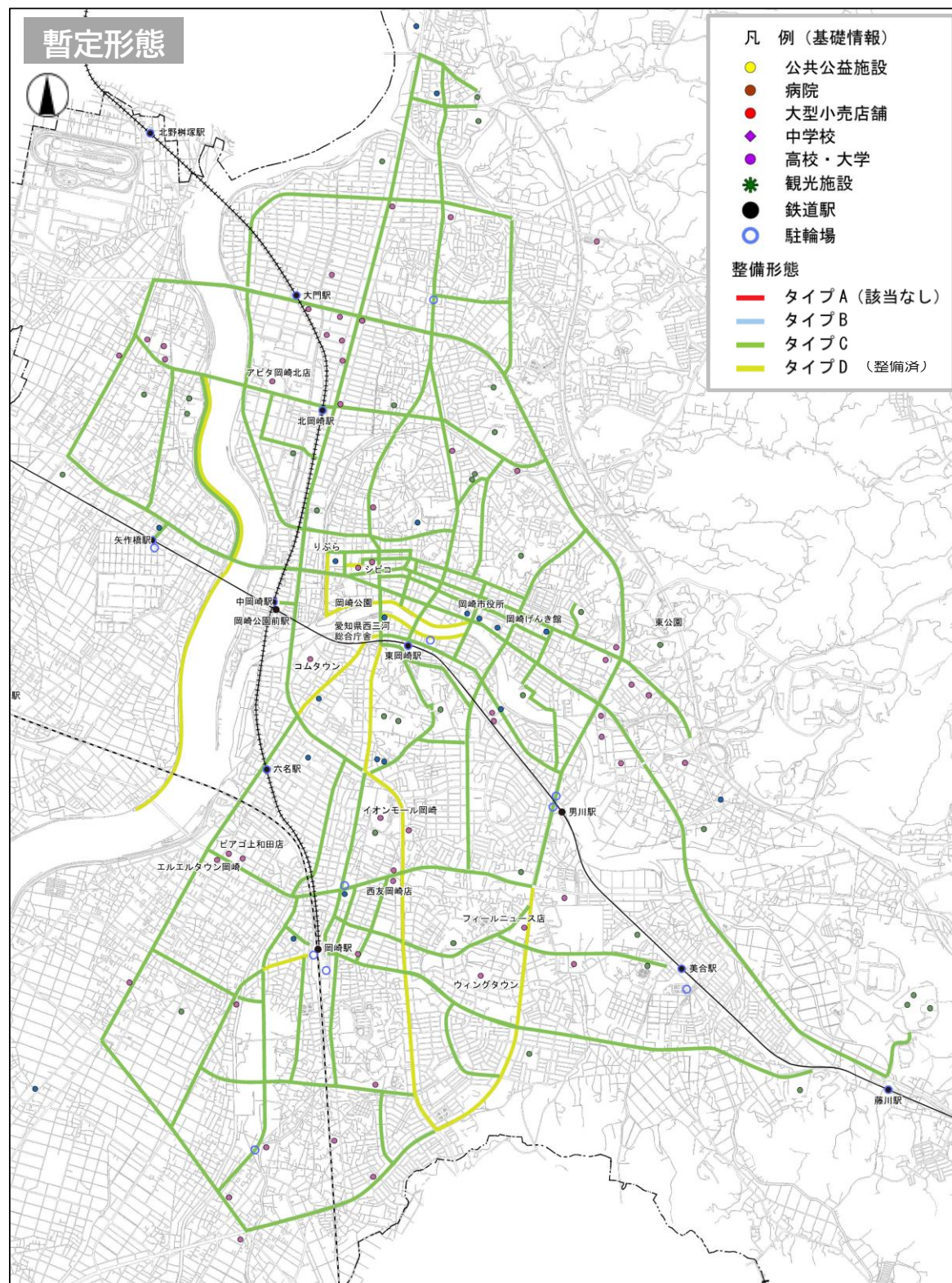


図 整備形態別対象路線図（暫定形態）（資料：岡崎市自転車ネットワーク計画*（令和2年））

(4) 整備スケジュール

本市では、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利用環境を創出するために、選定した自転車ネットワーク候補路線のうち、学校及び駅を中心とした路線、及び自転車利用者の安全確保のため、市内の自転車交通事故多発箇所から優先的に整備していくこととします。

表 整備延長（整備時期別）（資料：岡崎市自転車ネットワーク計画*（令和2年））

| 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エリア及び自転車交通事故多発箇所 | 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 |

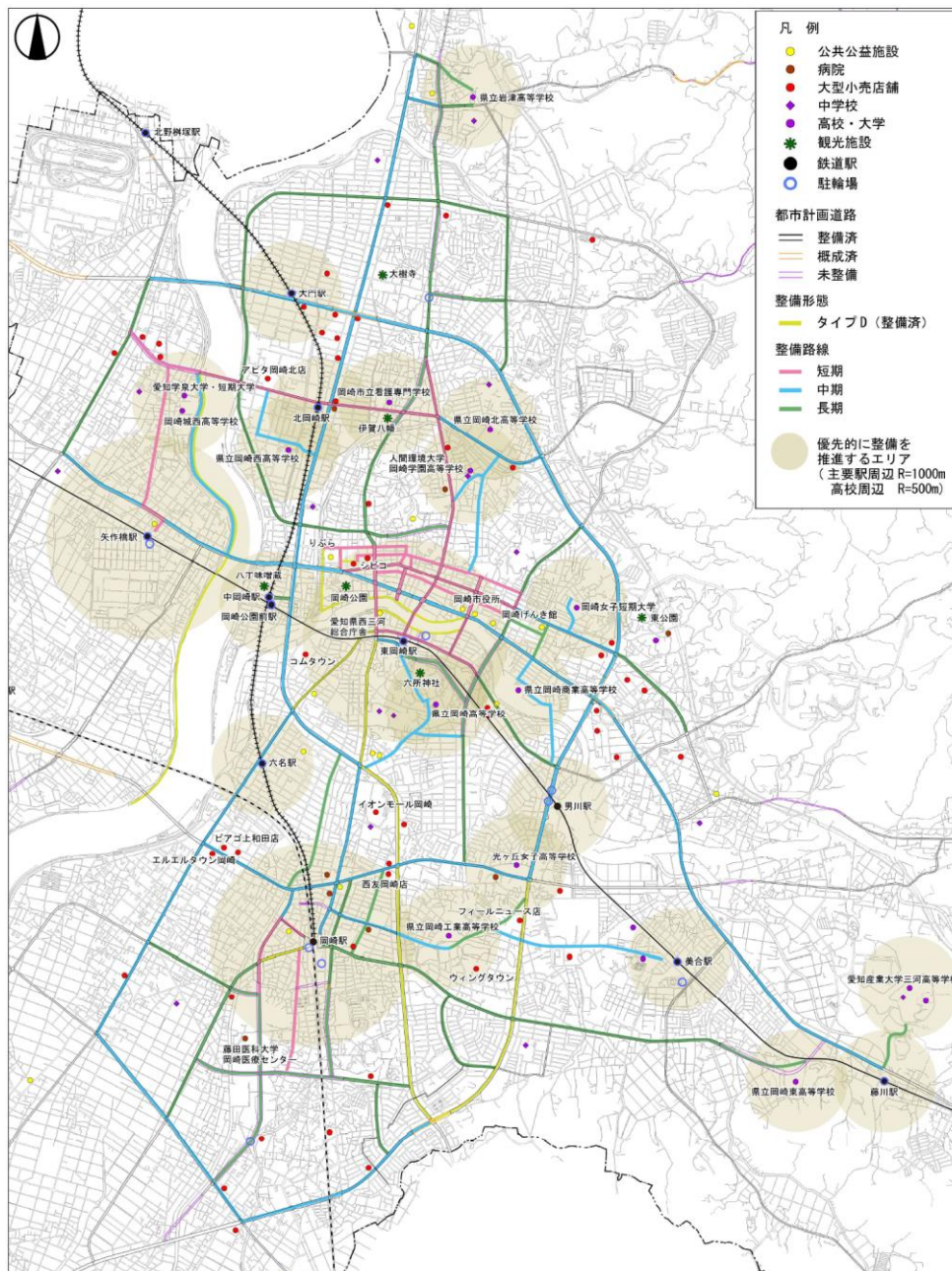


図 整備時期別の自転車ネットワーク（資料：岡崎市自転車ネットワーク計画*（令和2年））

(5) 矢羽根型路面表示等の方針

「矢羽根型路面表示」及び「自転車のピクトグラム*」については、国土交通省と警察庁が定める「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において標準仕様（案）が示されています。ガイドラインの標準仕様では、「矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、景観にも配慮して設定するものとする」とされています。

本市では、景観に重点を置いている QURUWA 地区で独自色（QURUWA ブルー）を導入していることから、QURUWA エリアでの自転車通行空間*の整備は、ガイドラインとは異なる独自仕様とします。その他地域については、ガイドラインの標準仕様および愛知県道路構造の手引きに沿って整備を行います。

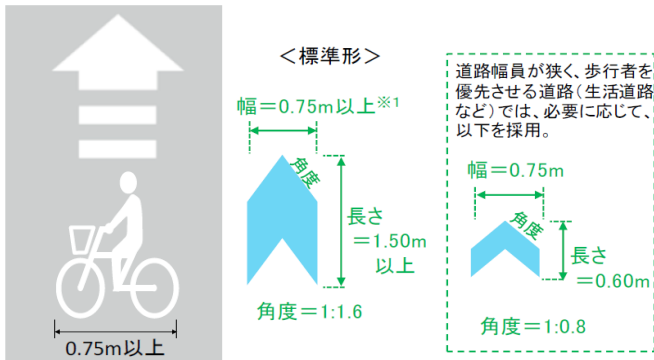
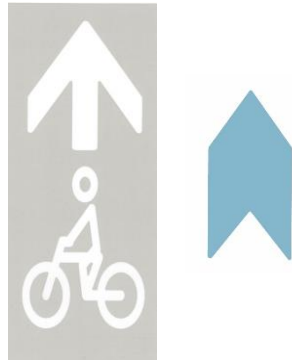
| ガイドラインの標準仕様 | QURUWA 地区独自仕様 |
|--|---|
|  <p>＜標準形＞</p> <p>幅＝0.75m以上※1</p> <p>長さ＝1.50m以上</p> <p>角度＝1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路など）では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅＝0.75m</p> <p>長さ＝0.60m</p> <p>角度＝1:0.8</p> |  <ul style="list-style-type: none"> ・サイズは標準仕様と同様 ・QURUWA ブルー：日塗工 72-60H 近似値 RGB＝139：166：193 |

図 矢羽根型路面表示等の方針（資料：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）、岡崎市）

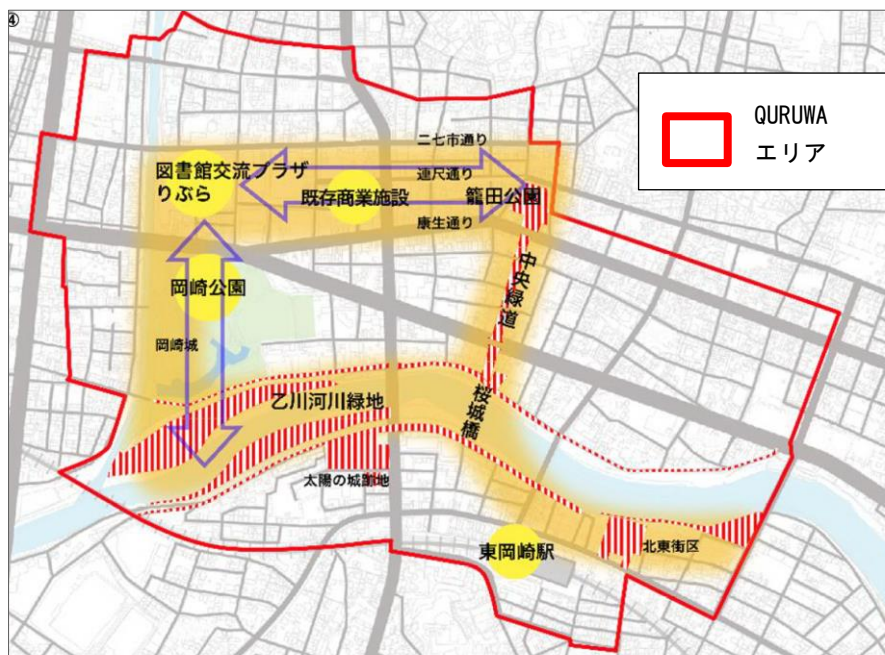


図 QURUWA 地区独自仕様の範囲（QURUWA エリア）（資料：岡崎市（令和 3 年））

施策② 自転車等駐車場の整備推進

担当課：企画課・防犯交通安全課



本市の自転車等駐車場は主要鉄道駅を中心に 31 箇所で開催されており、岡崎駅は 4,513 台、東岡崎駅は 2,798 台、矢作橋駅は 1,082 台収容できます。また、名鉄バスのバス停3箇所で開催されています。公共交通と連動したサイクル&ライド*を推進するため、岡崎市都市計画マスタープランにおいて定められた拠点となる鉄道駅やバス停周辺を中心に、今後の地域ニーズや必要性を踏まえ、交通事業者と連携・協力し、民設民営を含めた自転車等駐車場を整備します。さらに、民営の自転車等駐車場については防犯性向上のため、防犯カメラ・防犯灯の設置や、IoT*技術を活用した IC タグゲートシステムによる駐輪管理の効率化、既存設備の更新についても検討します。

令和元年 11 月の駐車台数調査では2箇所で開催容量が不足する状況となっているため、駐車容量の確保に向けて自転車等駐車場への放置自転車*の取締りを今後も推進していきます。

また、「岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例*」が平成 9 年から施行され、東岡崎駅及び岡崎駅周辺では特に放置禁止区域が設定されています。自転車等駐車場以外に駐輪された放置自転車*の取締りについても引き続き行います。

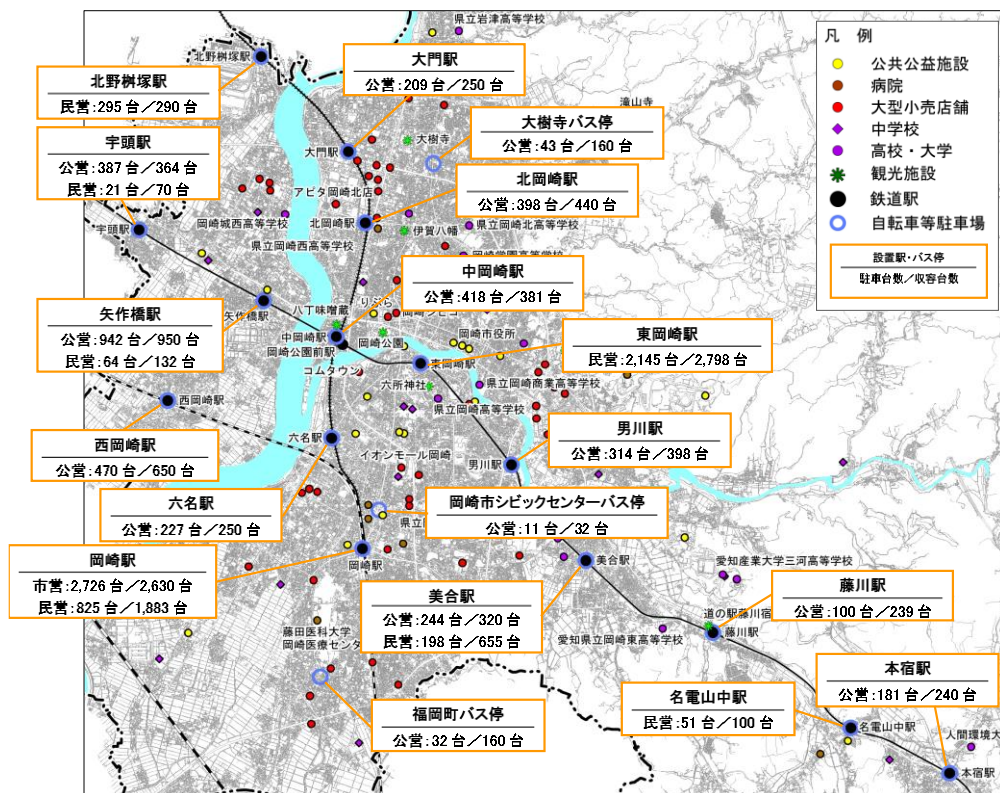


図 岡崎市自転車等駐車場分布（再掲）（資料：岡崎市（令和元年））



図 自転車等駐輪場内の取締り（資料：岡崎市）



図 路上における取締り（資料：岡崎市）



図 IC タグゲートシステムを採用した市営南草津駅自転車駐車場
(資料：草津市)

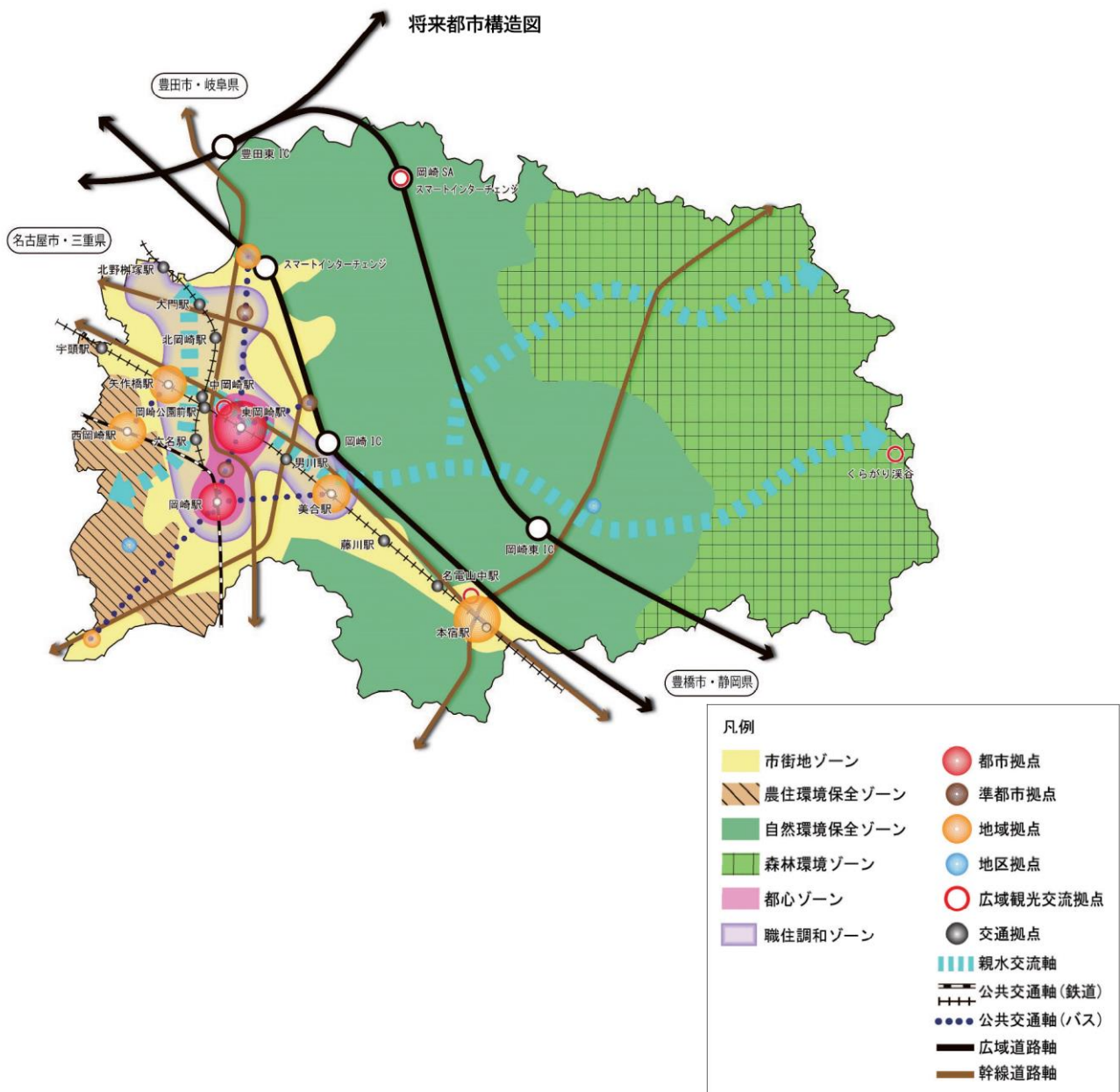


図 将来都市構造図 (資料：岡崎市都市計画マスタープラン (令和3年))

施策③ 自動車の違法駐車取締りの推進

担当：岡崎警察署



愛知県警察では、地域住民の意見や要望を踏まえて、違法駐車重点路線や重点地域を設定した「駐車監視員活動ガイドライン」を策定しており、警察署長の委託を受けた駐車監視員が悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて、地域を巡回し、違法駐車の確認や確認標章の取付け等を行っています。自転車が安全に車道を通行するため、自転車通行区間をふさぐ違法駐車取締りを今後も推進します。



図 駐車監視員活動ガイドライン（再掲）（資料：愛知県警察令和3年）



図 駐車監視員の活動（資料：警察庁）

施策④ 山間部における自転車活用環境の整備

担当課：企画課・地域創生課・観光推進課・中山間政策課



本市東部の山間部は、くらがり渓谷やかおれ渓谷など自然環境に恵まれ、観光資源として市内外の来訪者に親しまれています。一方、サイクルスポーツ*を楽しむ自転車利用者による、山間部でのサイクルツーリズム*のフィールドとしての利用も多く見受けられます。

こうしたサイクルスポーツ*を楽しめる場所への自転車によるアクセスをサポートするため、最寄りの鉄道駅や公共施設等へのサイクリストの受入れ環境の整備について研究します。サイクリストの利便性・快適性を高めるために、自転車修理工具や空気入れの貸出、休憩場所等を提供するバイシクルピット*や、レンタサイクル又はサイクルシェア*施設の設置、サイクリングマップなど情報の提供、手荷物用のロッカーやシャワー室の整備等を推進します。

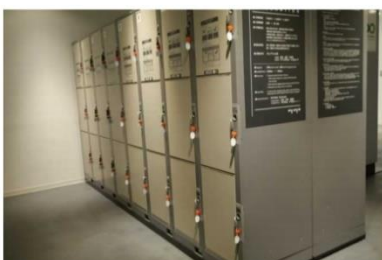
公共交通での山間部へのアクセスも視野に、電車やバスに自転車を積む際の自転車用輪行袋等の使用の普及といった、自転車利用に関するマナー面での取組についても検討していきます。加えて、自転車だけでなく公共交通利用のインセンティブを高める観点から、サイクルラックバスの導入についても研究します。



図 バイシクルピット
(資料：沼津市)



図 レンタサイクルと休憩施設が併設している事例



コインロッカー



屋内ラック・
宅配便ロッカー（荷物の発送・受取が可能）



シャワー室

図 りんりんスクエア土浦（ＪＲ土浦駅）（資料：国土交通省）

施策⑤ サイクルシェアの普及促進及び公共交通との連携

担当課：企画課・地域創生課



サイクルシェア*は地域内移動の利便性を高め、観光、集客施設等の拠点へのアクセス性に優れており、公共交通を補完する交通システムとして、鉄道や路線バスなど公共交通と連携することで、市民や観光客の手軽な自転車利用を促進し、健康増進及び観光振興が期待できます。

現在、本市ではサイクルシェア*を試験導入しています。市内16箇所にサイクルポート*を設置し、個人認証や決済にあたっては、アプリケーションや交通系 IC カードのワンタッチ利用が可能となるようなシステムを導入しています。

公共施設のみならず、民間の用地や路上等の公共用地へのサイクルポート*設置や観光客への周知・PRの推進、法人利用の導入促進、月額料金の設定など、利用者の利便性向上と更なる利用者数増加に向けた取組を検討します。また、MaaS*などの新たな仕組みの導入可能性についても研究していきます。



図 サイクルポート*（岡崎市役所）
（資料：岡崎市）

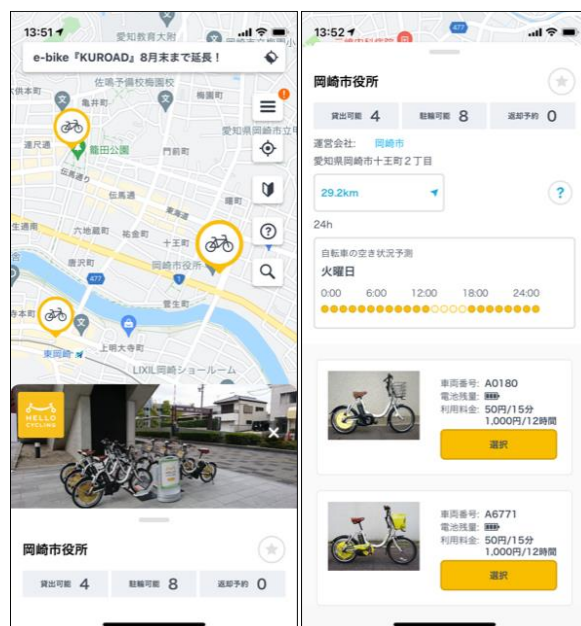


図 システムの利用画面
（資料：HELLO CYCLING）



図 歩道のサイクルポート*
（資料：国土交通省）



図 民地のサイクルポート*

施策⑥ サイクルスポーツ振興の促進

担当課：企画課・スポーツ振興課



本市では2004年から「岡崎市サイクリング大会」を開催しており、初心者や家族向け、スポーツ向けのコースを設定し、時間やスピードを競うのではなく、のんびり楽しくサイクリングできるイベントを開催しています。

このようなイベントを主管する県や市のサイクリング協会等との連携を促進するとともに、市民が気軽に自転車を楽しむことができる「まちなかスポーツイベント」や、コロナウイルス感染症等の対策として開催期間を長期間で設定し過度な密を回避したイベント等、サイクルスポーツ*振興及びスポーツツーリズムについて研究していきます。

| | |
|-------|--|
| 主 催 | 岡崎市、岡崎市教育委員会、公益財団法人岡崎市スポーツ協会 |
| 主 管 | 岡崎市サイクリング協会 |
| 協 賛 | J A あいち三河額田・形埜・河合支店 |
| 協 力 | アイシン・エイ・ダブリュ(株)岡崎工場、天恩寺、おかざき世界子ども美術博物館、岡崎市ホテル学校、みつわ会 |
| 会 場 | おかざき世界子ども美術博物館スタート・ゴール（愛知県岡崎市岡町鳥居戸1-1） |
| コ ー ス | 1) ビギナー&ファミリーコース（約30km） 2) スポーツコース（約66km） |



図 岡崎市サイクリング大会
（資料：岡崎市サイクリング協会）



図 まちなかサイクルスポーツ*イベントの例
（資料：さいたまクリテリウム*）



コラム：「スポーツ」という言葉の定義

スポーツと聞くと、野球やサッカー、レースのような競技種目を思い浮かべる方が多いのではないのでしょうか。このような競技としてのスポーツにはルールがあり、勝ち負けがあり、また自分の限界に挑戦していくような、どこかストイックなイメージがあります。しかし、「スポーツ」という言葉が示す範囲は本来とても広いもので、決して競技スポーツに限るものではありません。

スポーツ庁が定める「第二期スポーツ基本計画」では、スポーツとは「身体を動かすという人間の本源的な欲求に応え、精神的充足をもたらすもの」と定義されています。例えば、レース等の勝敗や記録を競うものだけでなく、散歩やダンス、サイクリングなど自発的に楽しむ身体活動全般がスポーツとして捉えられます。

そもそも、スポーツ（Sport）という言葉の語源はラテン語のデポルターレ（deportare）という単語だとされています。デポルターレとは、「運び去る、運搬する」の意味であり、転じて、精神的な次元の移動・転換、やがて「義務からの気分転換、元気の回復」仕事や家事といった「日々の生活から離れる」気晴らしや遊び、楽しみ、休養といった要素を指しています。つまり、これらがスポーツの本質であり、人生を楽しく、健康的で生き生きとしたものにするために、誰もが自由に身体を動かし、自由に観戦し、楽しめるものであるべきなのです。

（資料：スポーツ庁 HP より作成）



図 スポーツに関する取組の例（資料：第2期岡崎市スポーツ推進計画（令和3年））

施策⑦ 企業と連携した自転車通勤の促進

担当課：企画課・契約課・健康増進課・ゼロカーボンシティ*推進室・商工労政課



自転車通勤は環境にやさしく健康的であり、事業者としてはイメージアップや社会的な評価につながります。また、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて決定された「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」でも、在宅勤務（テレワーク）、ローテーション勤務、時差出勤とともに、自転車通勤が推奨されています。

国土交通省では、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤導入に関する手引き」の策定や「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト創設により、自転車の活用を推進しています。経済産業省では、健康経営に取り組む優良な法人を「見える化」する取組として、「健康経営優良法人認定制度」を創設しています。愛知県および協会けんぽにおいても、「健康宣言」を共同で作成しています。

本市においても、市内企業と連携して自転車通勤を促進する方策について検討します。また、持続可能な開発目標（SDGs）達成やゼロカーボンシティ*の実現に向けて、本市が発注する総合評価方式の工事や業務への加点制度等の、自転車通勤に取り組む企業への支援方策についても検討します。



○自転車通勤の運動強度は安静時の6.8倍 3か月で体重と体脂肪率がダウン

自転車による通勤は、安静時の6.8倍の運動強度*であるとされています。

3か月間の自転車通勤により、体重が7%減（約6kg減）、体脂肪率が4%減という調査結果もあります。

※運動強度を示す単位であるメッツ（METs）より



図6 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化

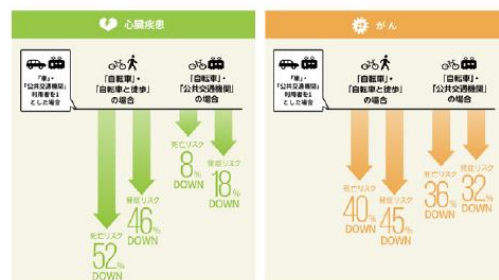
【出典：株式会社シマノ】

○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン

2017年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが40%、心臓疾患による死亡リスクが52%も低いことが明らかにされています。

通勤時に「クルマや公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車（または自転車と徒歩）を利用する場合」を比較した場合

心臓疾患・がんによる死亡・発症リスク



【出典：BMJ2017;357j1456】

図7 通勤時の手段別にみた心臓疾患・がんによる死亡・発症リスク

【出典（図）：株式会社シマノ作成】

図 自転車通勤導入に関する手引き（資料：国土交通省（令和元年））

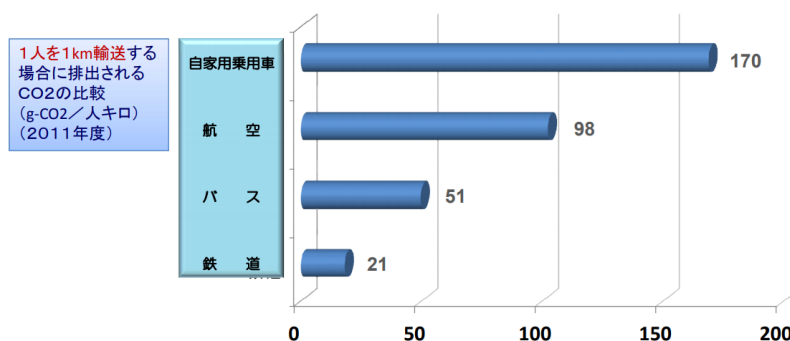


図 一人1km輸送する場合に排出される二酸化炭素量（資料：中部運輸局（令和3年））

施策⑧ サイクルシェアの普及促進及び公共交通との連携〔再掲〕

担当課：企画課・地域創生課



サイクルシェア*は地域内移動の利便性を高め、観光、集客施設等の拠点へのアクセス性に優れており、公共交通を補完する交通システムとして、鉄道や路線バスなど公共交通と連携することで、市民や観光客の手軽な自転車利用を促進し、健康増進及び観光振興が期待できます。

現在本市ではサイクルシェア*を試験導入しています。市内 16 か所にサイクルポート*を設置し、個人認証や決済に当たっては交通系 IC カードのワンタッチ利用が可能となるようなシステムを導入しています。

公共施設のみならず、民間の用地や路上等の公共用地へのサイクルポート*設置や観光客への周知・PRの推進、法人利用の導入促進、月額料金の設定など、利用者の利便性向上と更なる利用者数増加に向けた取組を検討します。また、MaaS*などの新たな仕組みの導入可能性についても研究していきます。



図 サイクルポート*（岡崎市役所）
（資料：岡崎市）

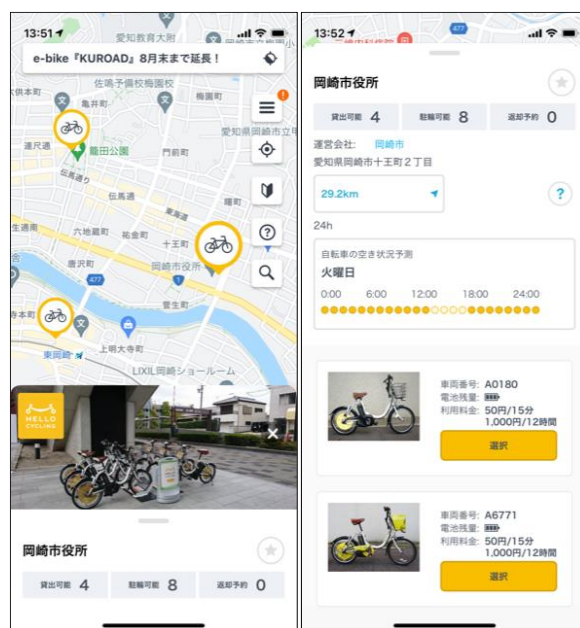


図 システムの利用画面
（資料：HELLO CYCLING）



図 歩道のサイクルポート*
（資料：国土交通省）



図 民地のサイクルポート*

施策⑨ まちづくりと連携した自転車活用の推進

担当課：企画課・観光推進課・中山間政策課



(1) 山間部での取組

額田地域はサイクリストに人気のサイクリングコースになっており、サイクルツーリズム*のフィールドとしての利用が多く見受けられます。地域ではサイクリストを受け入れる体制づくりが進められ、サイクリストからも「いつも訪れる額田地域のために貢献したい」との声もあり、地域とサイクリストで道路路肩の清掃活動やパトロール等の活動が行われてきました。

このような背景から、双方をつなぎ合わせるかたちで、令和2年度に本市は「関係人口創出・拡大事業」モデル事業（総務省）に応募し、その採択を受け、地域内の「絆の森」において、地域とサイクリストでマウンテンバイクのコースをつくるなど取組を実施しました。

今後も、地域とサイクリストの連携を促進し、自転車を活用したまちづくりを進めます。

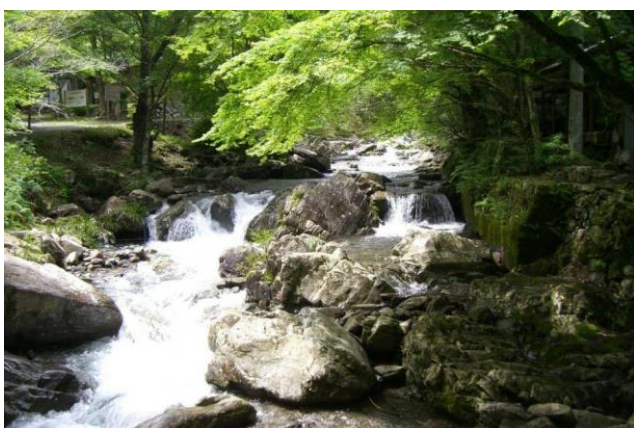


図 くらがり溪谷（資料：岡崎市観光協会）



図 かおれ溪谷（資料：岡崎市観光協会）



図 サイクリストと地域が協力した清掃活動（資料：サイクリングの郷委員会）

岡崎市を自転車の里として位置づけ観光の起爆剤にしてみたい。
その思いを持っている岡崎市民サイクリストは多いです。

50代男性（令和3年度 サイクリストアンケート調査）



(2) まちなかでの取組

本市では、QURUWA 戦略*として、乙川リバーフロント地区内の豊富な公共空間を活用した公民連携プロジェクト（QURUWA プロジェクト）を実施することにより、まちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値向上）を図っています。

QURUWA プロジェクトとして、乙川の豊かな水辺空間を活用した公民連携事業「乙川かわまちづくり事業」がリバーライフ推進委員会を中心に推進されています。日常的に展開される様々なプログラムのひとつとして、市民による任意グループ『ONE RIVER*』により、自転車教室や試乗体験、自転車で歴史を巡るツアー、川遊び、キャンプ等のイベントが実施されています。

今後も、地域の方々やサイクリストが主体となる取組を一層促進するためにも、本市が PR や協賛といった形でこれらの活動を後押しすることで、自転車を活用したまちづくりを推進します。また、更なるまちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値向上）を図るうえで、近年重要性を増しているゼロカーボンシティ*等の視点を取り入れた方策についても検討します。



図 QURUWA プロジェクトの事例 （資料：岡崎市 HP）



図 地域のまちづくり活動の事例 （資料：ONE RIVER*）

施策⑩ 観光施策と連動した自転車マップの作成

担当課：観光推進課・都市施設課



本市は歴史文化や自然など様々な観光資源を有し、市外からも多くの来訪者が訪れており、市中心部にはサイクルシェア*が配置され、観光資源を回遊しやすい環境が整っています。今後、より一層本市の魅力に親しみ、自転車の利便性を活かして観光を楽しんでもらえるよう、自転車で市内観光資源を周遊し楽しむことができるコースを設定し、観光情報と連携した路面標示や案内看板の整備を検討するとともに、観光情報やサイクルポート*、自転車等駐車場、自転車販売店の情報や、交通安全ルールなどを掲載した自転車マップを制作します。また、自転車マップのデジタル化についても導入を検討することで、地域社会全体でデジタル技術を活用していくことができる風土の醸成を図ります。加えて、これらの多言語対応についても検討し、本市ホームページ等でのPRを行い、国内外からの来訪者の安全で快適な自転車利用を促進します。



図 京都 ECO トリップ（資料：株式会社 ステイドリーム）

くしまなみ海道の事例＞



距離標示の設置例



位置を示す地点標



観光案内板の設置例



分岐部の案内例

くびイチ（琵琶湖一周）の事例＞



ピワイチロゴマークを活用したルート



案内看板・距離標の設置

図 路面標示・案内看板の事例（資料：国土交通省）

施策⑪ 安全・安心な自転車の普及促進

担当課：防犯交通安全課



愛知県では 2021 年 3 月に、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付けた「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されました。本市においても、傷害保険や賠償責任保険への加入（自転車保険、自動車保険や火災保険の特約、TS マーク*など）、自転車の品質を保証する安全マークについて、わかりやすく周知・PR し、安全・安心な自転車の普及を促進します。



図 TS マーク*のチェックポイント（資料：日本交通管理技術協会）

岡崎市内で自転車を利用する皆様へ

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

愛知県では、自転車に係る交通事故を防止するため、令和3年3月に「自転車の安全で適正な利用に関する条例」を制定しました。

条例の基本理念

自転車の安全で適正な利用の促進は、身近な交通手段であり有用な自転車の利用にあたり、車両として道路交通法等の遵守が図られ、歩行者、自転車、自動車等が共に安全に安心して道路を通行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。

岡崎市内で自転車を利用する皆様に、お願いしたいこと

令和3年4月1日施行

家庭や学校、企業等での自転車の安全で適正な利用に関する**教育・啓発**

交通ルールへの遵守・歩行者等への配慮

- 自転車の安全で適正な利用に**必要な知識と技術の習得**に努める
- 車両の運転者としての責任を自覚し、**道路交通法その他の法令を遵守**
- 歩行者や他の車両の通行に**配慮し**、自転車の安全で適正な利用に努める

自転車の定期的な点検・交通事故防止対策

- 自転車を**定期的に点検し**、必要な整備を行うよう努める
- 両側面に反射器**を備える等の交通事故防止対策に努める
- 自転車に**鍵をかける**等の自転車の盗難防止対策に努める

令和3年10月1日施行

大人も子供も乗車用ヘルメットを着用

- 自転車を利用するときは、**乗車用ヘルメットを着用**するよう努める

6月1日からヘルメットの購入補助開始（受付スタート）詳しくは表紙をご覧ください

自転車損害賠償責任保険等への加入 義務

- 自転車損害賠償責任保険等に**加入しない**はならない

加入しない場合は罰金がかかります

自転車損害賠償責任保険等への加入 10月1日から義務化

自転車利用者が交通事故の加害者となる高額賠償事例が発生しています。万が一の事故に備え、自転車損害賠償責任保険等へ加入しましょう。

高額賠償事例：9,521万円（日本交通管理技術協会 Web ページより）
男子小学生（11歳）が家族、駐車中の自転車に走り寄り、歩道上を走るトラックの横断歩道に進入して歩行者の女性（62歳）と正面衝突。女性に頭部と胸部の重傷を負わせ、重傷が原因で死亡した。（神戸地裁裁判例、平成25年（2013年）7月4日判決）

自転車損害賠償責任保険等の加入状況確認シート

自転車損害賠償責任保険等は、自動車保険や火災保険、傷害保険等、他の保険の特約として付帯されている場合もあります。まずはご自身やご家族の加入状況を確認しましょう。（ご家族が加入されている保険等で補償対象となっている場合もあります。）

自転車利用中の事故により他人に怪我をさせてしまった場合などに備えて、相手の生命又は身体への損害を補償できる保険等に加入していますか？
※点検整備した自転車に貼られる「TS マーク」も該当します。（期限あり）

はい → すでに自転車損害賠償責任保険等に加入しています。

わからない → 自動車保険、傷害保険、火災保険のいずれかに加入していますか？
はい → 共済、各種団体保険（学校（PTA 含む）や職場で加入する保険）のいずれかに加入していますか？
はい → 自転車損害賠償責任保険等に相当する補償が基本補償又は特約としてついていますか？（名称は、日常生活賠償特約など、保険会社によって異なります。）
はい → 保険証券等をご用意の上、ご加入の保険会社に御確認ください。相当する補償がない場合は加入が必要です。

いいえ → 自転車損害賠償責任保険等への加入が必要です。

自転車乗車用ヘルメットの購入補助制度

令和3年6月1日から「自転車乗車用ヘルメット購入補助事業」の申請受付を開始します。

対象者：市内在住の以下の者
①2022年3月31日現在で満7歳以上満18歳以下である児童生徒等
②2022年3月31日現在で満65歳以上である高齢者
補助率：ヘルメット購入金額の1/2（1割あたり上限2,000円）

問合せ：岡崎市防犯交通安全課
電話：0564-23-6340

図 愛知県自転車条例に関する岡崎市作成チラシ（資料：岡崎市（令和3年））

施策⑫ 安全利用教育環境の整備

担当課：公園緑地課



南公園は古くから市民の憩いやレクリエーションの場として親しまれていますが、施設の老朽化が著しい状況にあることから、再整備を計画しています。交通広場においては、交通知識を学べる場として親しまれてきましたが、交通状況も開設当初から大きく変わってきており、今後も安全・安心して自転車を利用するために、自転車通行空間*を含む、最新の交通事情を考慮した施設への再整備を検討します。さらに、交通ルール・マナーを学びながら自転車の練習ができるほか、自動車・自転車両者の目線から、幅広い世代に向けて交通教室等を開催することができる、市民が楽しく交通知識を学べる場として親しまれる施設となることを目指します。



図 再整備の事例（資料：大宮交通公園）



図 模擬道路の事例（資料：京都市観光協会）



図 模擬道路の事例 広域（資料：京都市）

施策⑬ 自転車の安全利用の促進

担当課：建設企画課・防犯交通安全課・岡崎警察署



学校等における交通安全教育の推進や、高齢者への講習によって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、自転車乗車中の交通事故防止や安全利用を促進するため、「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ります。また、中学・高校へ進学したての時期である4月～5月の不慣れな状況に対する懸念も指摘されています。学校等における交通安全教育をサイクリング協会等と連携をしながら実施し、若い世代への交通ルール・マナーの周知・徹底を図ります。

自転車安全利用五則*

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。



2. 車道は左側を通行

自転車は、道路の左側に寄って通行しなければなりません。



3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。



4. 安全ルールを守る

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- 夜間はライトを点灯



5. 子どもはヘルメットを着用

幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



図 自転車安全利用五則* (資料：警察庁(平成19年))



図 交通安全教室
(資料：岡崎市)



図 交通安全高齢者自転車愛知県大会
(資料：愛知県交通安全協会)

本市では、自転車交通事故の減少を目指し自転車通行空間*の整備等のハード対策を進めています。ハード対策と併せて、早期に実行が可能なソフト施策として、自転車利用のルール（主に、自転車安全利用五則*）に関する周知を行います。自転車利用のルールの周知に際しては、自転車利用者だけでなく、自転車を普段使わない人に対しても周知を行い、相互理解を図ることが必要です。特に、自転車安全利用五則*のなかでも「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」に対する認知度が低いことが示されており、自転車での歩道通行のルールに関する認知度の向上に課題が存在しています。自転車利用者は基より、自動車を運転するドライバーに対しても安全利用の促進を図るため、自転車利用ルールに関するチラシの配布や SNS を活用した啓発、運転免許更新時の講習における自転車交通ルールの周知について検討します。また、自転車利用者の利便性や自転車のルール・マナー向上を目指し、自転車で安全に通行できるルートを示した自転車利用マップの作成についても検討します。

ヘルメットの着用促進のため、子ども（満 7 歳以上満 18 歳以下）や高齢者（満 65 歳以上）のヘルメット購入補助*を行います。また、愛知県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」では、交通事故の被害軽減のため、2021 年 10 月 1 日から自転車利用者等の乗車用ヘルメットの着用を努力義務としていることから、市民・来訪者へ広報啓発も実施します。さらに、今後進めていく自転車通行空間*整備に合わせ、特に危険となる交差点部やバス停部等の整備形態に応じた自転車の通行ルール等について周知するため、市民・来訪者へ広報啓発を実施します。



図 自転車利用マップ（資料：金沢自転車ネットワーク協議会）

自転車は「車の仲間」。
車道左側が原則です
歩道での通行は「例外」です

例外とは？
●歩道通行（右側） 歩道通行は原則として歩行者優先で通行する。
●歩道通行（左側） 歩道通行は原則として歩行者優先で通行する。
●歩道通行（中央） 歩道通行は原則として歩行者優先で通行する。

**「クルマ」って
思ったら？**
自転車はクルマの仲間
クルマは自転車も同じ車両です。

クルマはおもいやり走行
クルマも自転車も同じ車両です。

こんな危険運転してませんか？
自転車も同じ車両です。おもしろいものがある運転をしましょう！

- 信号を守る
- 交差点で一時的停止と安全確認
- 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行
- プレーンな自転車には乗らない
- 危険な運転は禁止
- 携帯電話を使用しながらの運転は禁止
- 二人乗り運転は禁止
- イヤホンをつけ、周りの音が聞こえない状況での運転は禁止
- 歩道はライトを点灯
- 歩道は運転は禁止
- 歩道は禁止

図 自転車利用者とドライバーに対するルール啓発のチラシ（資料：金沢自転車ネットワーク協議会）

施策⑭ 災害時における自転車活用の推進

担当課：防災課



災害時の公共交通機関の機能が著しく低下した状況で、自転車は機動性が高く、使用可能な道路や被災状況の迅速な把握、住民の避難、自動車が通行不可能な地域への物資の運搬等に活用が期待されることから、地域の安全・安心の向上に重要な移動手段と考えられます。

災害時における自転車活用に関する課題を整理し、活用の推進に向けた備えと災害発生時の自転車使用の留意点や自転車の安全使用の普及啓発に関する取組を進めます。



図 災害時の現地調査イメージ
(資料：国土交通省)



図 青森県三沢市立第三中学校の避難訓練
(資料：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）（平成30年）)

6. 施策の実施スケジュール

計画期間は、第7次岡崎市総合計画や岡崎市都市計画マスタープラン等の上位計画と目標年度を合わせ、令和4年度から令和12年度の9年間とします。

| | | 実施主体 | 短期 令和4～5年 | 中期 令和6～8年 | 長期 令和9～12年 |
|-----|------------------------------------|---|----------------------|--------------|---------------|
| 目標1 | 施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進 | 建設企画課・道路維持課・道路建設課・道路予防保全課・都市施設課・まちづくりデザイン課・拠点整備課・市街地整備課・中部地方整備局名古屋国道事務所・愛知県西三河建設事務所 | 計画のフォローアップ 計画の見直し | | |
| | 施策② 自転車等駐車場の整備推進 | 企画課・防犯交通安全課 | | | |
| | 施策③ 自動車の違法駐車取締りの推進 | 岡崎警察署 | | | |
| | 施策④ 山間部における自転車活用環境の整備 | 企画課・地域創生課・観光推進課・中山間政策課 | | | |
| 目標2 | 施策⑤ サイクルシェアの普及推進及び公共交通との連携 | 企画課・地域創生課 | | | |
| | 施策⑥ サイクルスポーツ振興の推進 | 企画課・スポーツ振興課 | | | |
| | 施策⑦ 企業と連携した自転車通勤の促進 | 企画課・契約課・健康増進課・ゼロカーボンシティ*推進室・商工労政課 | | | |
| 目標3 | 施策⑧ 【再掲】 サイクルシェアの普及促進及び公共交通との連携 | 企画課・地域創生課 | | | |
| | 施策⑨ まちづくりと連携した山間部での自転車活用の推進 | 企画課・観光推進課・中山間政策課 | | | |
| | 施策⑩ 観光施策と連動した自転車マップの作成 | 観光推進課・都市施設課 | | | |
| 目標4 | 施策⑪ 安全・安心な自転車の普及促進 | 防犯交通安全課 | | | |
| | 施策⑫ 安全利用教育環境の整備 | 公園緑地課 | | | |
| | 施策⑬ 自転車の安全利用の促進 | 建設企画課・防犯交通安全課・岡崎警察署 | | | |
| | 施策⑭ 災害時における自転車活用の推進 | 防災課 | | | |

7. 計画の進め方

(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、市の関係部局、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ります。本計画に関連する施策は多岐にわたることから、引き続き「岡崎市自転車ネットワーク検討協議会」により、施策の進捗状況を共有します。

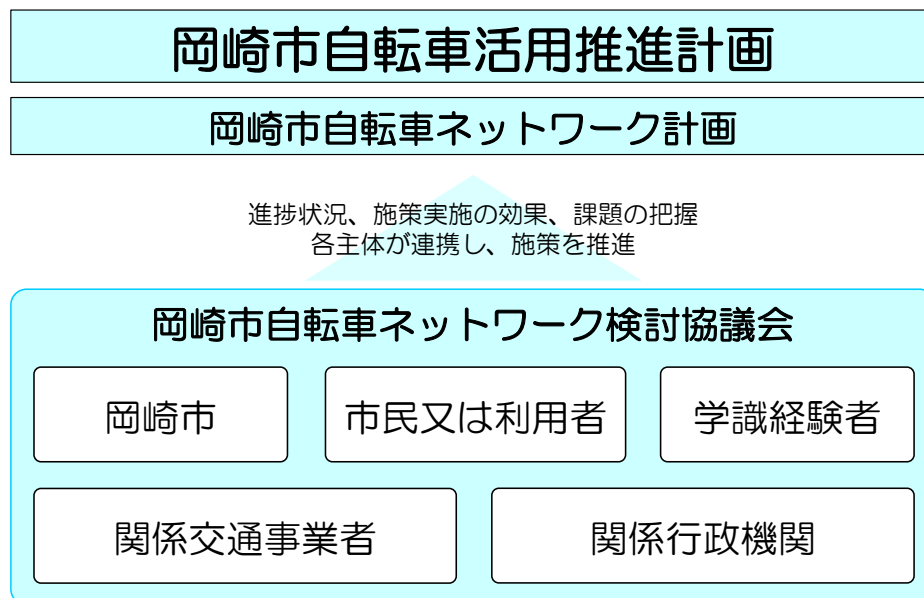


図 計画の推進体制

(2) 計画の見直し

計画期末である令和12年度までに、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、中間年（令和7年）に計画の見直しを行います。また、県の自転車活用推進計画*において更新がなされた場合には、更新内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて計画の見直しを行います。

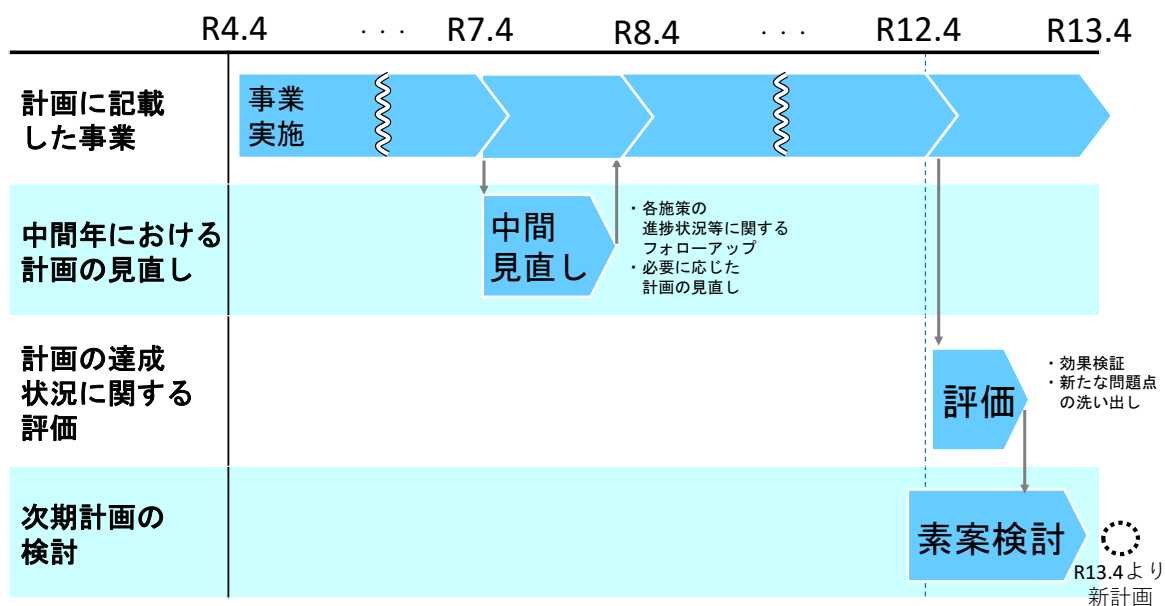


図 計画推進のPDCA

(3) 計画のフォローアップ

「岡崎市自転車ネットワーク検討協議会」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中間年（令和 7 年）に実施し、その結果を公表します。

フォローアップにあたっての評価指標は、以下のとおりとします。

【指標設定の考え方】

本計画全体の目指すところとして『成果目標』を設定し、各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』を設定します。

■成果目標

| 評価指標 | 現況値 | 目標値（令和 12 年） |
|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 身体活動 1 日に 1 時間以上実施の割合 | 30 歳代：45.2% 40～74 歳代：46.0% | 30 歳代：47.5% 40～74 歳代：48.3% |
| 自転車に関連する交通事故死傷者数 | 254 人/年 | 150 人/年 |
| 運輸部門における二酸化炭素排出量 | 596 千 t-CO ₂ /年 | 526 千 t-CO ₂ /年 |

■確認項目

目標 1 安全で快適な自転車通行空間づくり

| 評価指標 | 現況値 | 目標値（令和 12 年） |
|-----------------|-------|--------------|
| 自転車ネットワーク路線整備延長 | 1.3km | 119.6km |
| 自転車等駐車場の設置箇所数 | 31 箇所 | 33 箇所 |

目標 2 自転車を活用した健康意識の向上

| 評価指標 | 現況値 | 目標値（令和 12 年） |
|----------------------------|-------|--------------|
| 「自転車通勤に関わる認証制度」の 認証事業所数 | 0 事業所 | 3 事業所 |
| サイクルスポーツ*イベントの 参加者数 | — | 500 名/年 |

目標 3 市民・来訪者の観光における自転車利用の促進

| 評価指標 | 現況値 | 目標値（令和 12 年） |
|---------------|------------|--------------|
| サイクルシェア*の利用回数 | 19,893 回/年 | 30,000 回/年 |
| モデルルートの設定数 | 0 ルート | 2 ルート |

目標 4 歩行者・自転車・自動車の安全安心な共存

| 評価指標 | 現況値 | 目標値（令和 12 年） |
|--------------|--|--------------|
| 交通安全教室の開催数 | 79 回/年 | 200 回/年 |
| 自転車交通ルールの認知度 | ①安全ルールを守る：81% ②自転車は車道が原則、 歩道は例外：76% ③車道は左側を通行：72% ④歩道は歩行者優先で、 車道寄りを徐行：60% ⑤子どもはヘルメット着用： 53% | 全ての項目で 90% |

参考資料

資料1：岡崎市自転車ネットワーク検討協議会委員名簿

任 期 令和3年7月1日～令和4年3月31日

| 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
|---------|-------|---------------------------------|
| 学識経験者 | 松本 幸正 | 名城大学 教授 |
| 〃 | 嶋田 喜昭 | 大同大学 教授 |
| 市民又は利用者 | 木村 雄二 | NPO 法人市民・自転車フォーラム 理事長 |
| 〃 | 原田 章代 | 岡崎市商工会議所 女性部 副会長 |
| 〃 | 長坂 秀志 | 岡崎市総代会連絡協議会 会長 |
| | 井上 徹 | 岡崎市サイクリング協会 理事 |
| 〃 | 大石 益美 | 愛知県立高等学校校長会 西三河東地区会長 |
| 関係交通事業者 | 中嶋 久 | 名古屋鉄道株式会社 東部支配人室 営業総務課 課長 |
| 〃 | 寺澤 秀樹 | 愛知環状鉄道株式会社 運輸部 次長 |
| 〃 | 吉岡 実 | 名鉄バス株式会社 運輸本部 運行部 運行課 課長 |
| 〃 | 玉置 文博 | 名鉄東部交通株式会社 路線バス事業部 部長 |
| 〃 | 鋤柄 徹 | 愛知県タクシー協会 岡崎支部 支部長 |
| 関係行政機関 | 岩田 成人 | 国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所 事業対策官 |
| 〃 | 井上 貴則 | 愛知県 西三河建設事務所 道路整備課 課長 |
| 〃 | 稲吉 昌志 | 愛知県岡崎警察署 交通課 課長 |

全委員数に対する女性委員の比率 13.3%

資料2：岡崎市自転車ネットワーク検討協議会の経緯

(1) 岡崎市自転車活用推進計画作業部会

| 開催日 | 議題 |
|--------------------------------|--|
| 【第1回】 令和3年1月8日（金） 書面決議※ | (1) 岡崎市自転車活用推進計画（案）について |
| 【第2回】 令和3年7月26日（月） | (1) 岡崎市自転車活用推進計画（案）の検討内容について |
| 【第3回】 令和3年10月20日（水） | (1) 岡崎市自転車活用推進計画の策定に向けたスケジュール (2) サイクリング協会ヒアリング結果について (3) 岡崎市での自転車利用に関する Web アンケート調査結果 (4) 岡崎市自転車活用推進計画（素案）について (5) 計画評価指標について |
| 【第4回】 令和4年2月18日（金） 書面決議※ | (1) 岡崎市自転車活用推進計画（原案）について |

※新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、書面決議へ変更。

(2) 岡崎市自転車ネットワーク検討協議会

| 開催日 | 議題 |
|-------------------------------------|--|
| 【第1回】 令和3年2月22日（月） 書面決議※ | (1) 岡崎市自転車活用推進計画（案）について |
| 【第2回】 令和3年8月23日（月） （オンライン会議※） | (1) 岡崎市自転車活用推進計画（案）について ・ 前回意見の反映状況 ・ 施策内容について ・ 評価指標案について |
| 【第3回】 令和3年11月12日（金） | (1) 岡崎市自転車活用推進計画の策定に向けたスケジュール (2) 岡崎市での自転車利用に関する Web アンケート調査結果 (3) 岡崎市自転車活用推進計画（素案）について ・ 前回意見の反映状況 ・ パブリックコメントの実施について |
| 【第4回】 令和4年3月7日（月） | (1) 岡崎市自転車活用推進計画（原案）について |

※新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、書面決議またはオンライン会議へ変更。

資料3:計画の目標値設定の考え方について

本計画全体の目指すところとして『成果目標』を設定し、各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』を設定します。目標値については、上位・関連計画や経年的な傾向、交通に関する潮流を踏まえ下記のように設定します。

(1) 成果目標

本計画の『成果目標』として、「身体活動 1 日に 1 時間以上実施の割合」、「自転車に関連する交通事故件数」、「運輸部門における二酸化炭素排出量」の3つを設定します。

| 評価指標 | 身体活動 1 日に 1 時間以上実施の割合 |
|----------|--|
| 現況値 | 30 歳代：45.2%、40～74 歳代：46.0% (令和元年度) |
| 目標値 | 30 歳代：47.5%、40～74 歳代：48.3% (令和5年度 目標値) |
| データソース | 30 歳代：自庁システム 40～74 歳代：法定報告 |
| 目標設定の考え方 | 岡崎市国民健康保険 第2期保健事業実施計画(データヘルス計画)第3期特定健康診査等実施計画における修正後目標値を用いた。 |

| 評価指標 | 自転車に関連する交通事故死傷者数 |
|----------|--|
| 現況値 | 254 人/年 (令和 2 年) |
| 目標値 | 150 人/年 |
| データソース | 岡崎市資料 |
| 目標設定の考え方 | 直近3年間(平成 30 年、令和元年、令和 2 年)の傾向を踏まえ設定した。 |

| 評価指標 | 運輸部門における二酸化炭素排出量 |
|----------|--|
| 現況値 | 596 千 t-CO ₂ /年 (平成 25 年) |
| 目標値 | 526 千 t-CO ₂ /年 (令和 12 年 目標値) |
| データソース | 岡崎市の環境 |
| 目標設定の考え方 | 岡崎市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)2018 年度～2030 年度における目標値を用いた。 |

(2) 確認項目

各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』として、「自転車ネットワーク整備延長」、「自転車等駐車場の設置箇所数」、「自転車通勤に関わる認証制度の認証事業所数」、「サイクルスポーツイベントの参加者数」、「サイクルシェアの利用回数」、「モデルルートの設定数」、「交通安全教室の開催数」、「自転車交通ルールの認知度」の8つを設定します。

| 評価指標 | 自転車ネットワーク整備延長 |
|----------|----------------------------|
| 現況値 | 1.3km (令和2年度) |
| 目標値 | 119.6 km (令和12年度 目標値) |
| データソース | 岡崎市資料 |
| 目標設定の考え方 | 岡崎市自転車ネットワーク計画における目標値を用いた。 |

| 評価指標 | 自転車等駐車場の設置箇所数 |
|----------|------------------------|
| 現況値 | 31 箇所 (令和2年) |
| 目標値 | 33箇所 |
| データソース | 岡崎市資料 |
| 目標設定の考え方 | 現況値及び駐輪場の設置計画を踏まえ設定した。 |

| 評価指標 | 「自転車通勤に関わる認証制度」の認証事業所数 |
|----------|--|
| 現況値 | 0 事業所 (令和2年) |
| 目標値 | 3事業所 |
| データソース | 自転車活用推進官民連携協議会ホームページ |
| 目標設定の考え方 | 現時点では実績の無い取組であり、先ず制度の導入を目指すという観点から、目標値を設定した。 |

| 評価指標 | サイクルスポーツイベントの参加者数 |
|----------|-----------------------|
| 現況値 | — (令和2年 中止) |
| 目標値 | 500名/年 (令和元年 水準) |
| データソース | 岡崎市サイクリング協会提供資料 |
| 目標設定の考え方 | 有識者ヒアリングの結果を踏まえて設定した。 |

| | |
|----------|---|
| 評価指標 | サイクルシェアの利用回数 |
| 現況値 | 19,893 回/年 (令和2年度) |
| 目標値 | 30,000 回/年 |
| データソース | 岡崎市資料 |
| 目標設定の考え方 | 作業部会における担当課からの意見を踏まえ、目標値を設定した。サイクルシェアの稼働率を約 1.7 と設定した際の回数を設定した。 |

| | |
|----------|---|
| 評価指標 | モデルルートの設定数 |
| 現況値 | 0 ルート (令和2年) |
| 目標値 | 2 ルート |
| データソース | 岡崎市資料 |
| 目標設定の考え方 | 現時点では実績の無い取組であり、先ず「まちなか」と「中山間地」のそれぞれで事例を創出することを目指すという観点から、目標値を設定した。 |

| | |
|----------|---|
| 評価指標 | 交通安全教室の開催数 |
| 現況値 | 79 回/年 (令和2年) |
| 目標値 | 200 回/年 (令和元年 水準) |
| データソース | 岡崎市資料 |
| 目標設定の考え方 | 新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準までの回復を目指すという趣旨で設定した。 |

| | |
|----------|--|
| 評価指標 | 自転車交通ルールの認知度 |
| 現況値 | ①安全ルールを守る：81% ②自転車は車道が原則、歩道は例外：76% ③車道は左側を通行：72% ④歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行：60% ⑤子どもはヘルメット着用：53% (令和2年) |
| 目標値 | 全ての項目で 90%以上 |
| データソース | 岡崎市での自転車利用に関する Web アンケート調査結果 |
| 目標設定の考え方 | 調査結果の現況値を踏まえ設定した。 |

資料4:用語集

| | 用語 | 解説 | ページ |
|--------|---------------------|---|---|
| あ 行 | 駅端末交通手段 | 1 つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のことを端末交通手段といい、代表交通手段が鉄道の場合の端末交通手段。 | 4 |
| | 岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例 | 公共の場所における自転車等の放置を防止することにより、公共の場所の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、もって良好な都市環境を確保することを目的とする条例。 | 10,36 |
| か 行 | クリテリウム | 公園の通路や市街地の公道を交通規制し、通常 1 周 1 ～3 キロメートル程度のコースを何周か回って順位を競う形態のロードレース。 | 41 |
| | 健康寿命 | 健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間。 | 1,14, 17,28 |
| | 公民連携まちづくり | 地域社会の課題解決など共通の目的を実現するため、市民や事業者などと行政が信頼と理解の下、それぞれの役割と責任を自覚しながら、お互いの立場の違いを認めた上で尊重し合い、協力して行うまちづくりの方法。 | 2 |
| さ 行 | サイクル&ライド | 自転車から公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう移動方法。 | 29,36 |
| | サイクルスポーツ | 自転車を使った競技の総称。ロードレース、マウンテンバイク、シクロクロス、トラックレース、BMX といった競技がある。 | 17,28, 29,39, 41,54 |
| | サイクルツーリズム | 「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的とした観光事業の総称。 | 1,39, 44 |
| | サイクルポート | サイクルシェアの貸出し・返却拠点。 | 19,29, 40,43, 46 |
| | サイクルシェア | 設置された複数のポート（自転車貸出・返却拠点）において、利用者が必要な時に自転車を借り、利用後はどのポートへも返却が可能な都市交通サービス。 | 1,13, 18,19, 28,29, 39,40, 43,46, 54 |
| | 自転車安全利用五則 | 国の交通対策本部が定めた自転車に乗るときの基本的な5つのルール。 ①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で車道よりを走行 ④安全ルールを守る ⑤子どもはヘルメットを着用 | 22,49, 50 |

| | 用語 | 解説 | ページ |
|--------|-------------|---|---------------------------|
| さ 行 | 自転車活用推進計画 | 2018年6月に閣議決定された「自転車活用推進計画」に基づき、国が主体となり「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げた計画。国の計画を基本として都道府県・市町村それぞれで策定が進められている。 | 1,2,3 |
| | 自転車活用推進法 | 自転車の活用について、政府として総合的・計画的に推進するため、2017年5月1日に施行された法律。 (平28法113) | 1 |
| | 自転車専用通行帯 | 道路構造令に規定する自転車通行帯、自転車道及び自転車歩行者道、道路交通法に規定する自転車専用通行帯等、車道において自転車が走行する部分。広義には、道路交通法の規定により自転車が通行できる歩道を含む。 | 6,13,31,33 |
| | 自転車損害賠償保険 | 自転車の利用によって他人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保証することができる保険又は共済。 | 25 |
| | 自転車通行空間 | 自転車が通行するための道路、又は道路の部分。 | 7,12,28,29,30,31,35,48,50 |
| | 自転車通行レーン | 道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された自転車専用の通行帯。 | 7 |
| | 自転車道 | 自動車及び歩行者から構造的に分離された自転車専用の通行空間。 | 31 |
| | 自転車ネットワーク計画 | 安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。 | 2,6,18,28,29,30,32,33,34, |
| | 自転車歩行者道 | 自転車及び歩行者の通行のために、縁石線又は柵等の工作物により区分けして設けられている道路。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。 | 6,31 |
| | 車道混在 | 歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する形態。 | 31 |
| | ゼロカーボンシティ | 2050年までにCO ₂ (二酸化炭素)の排出量を実質ゼロにすることを目指す旨(脱炭素化)を、首長もしくは地方公共団体から公表された都道府県または市町村。 | 1,11,42,45,52 |
| | ゾーン | 住所、勤務先・通学先、出発地、到着地について、一定の広がりをもつ地域のまとまり。 | 5 |

| | 用語 | 解説 | ページ |
|-------------|-----------------|---|------------|
| た 行 | 代表交通手段 | ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の代表的な交通手段。優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。 | 3,16 |
| | 中京都市圏パーソントリップ調査 | 中京都市圏（愛知県、岐阜県南部、三重県北部）に居住している人々が、どのような目的で移動しているか、どのような交通手段を利用しているかなど、人の動きからみた交通実態を把握することを目的とした調査。 | 3,4,5,16 |
| | トリップ | ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。 | 3,4,5,7,16 |
| は 行 | バイシクルピット | 休憩場所や空気入れ・自転車用工具を備えた、自転車来訪者が気軽に寄れる施設。 | 39 |
| | ヒートマップ | 利用度合を色の濃淡で表し、利用の多い地域を視覚的に表現したもの。この図では、水色～青色～赤色になるほど、サイクルシェアの利用が多いことを表す。 | 19 |
| | ピクトグラム | 絵文字、絵言葉、図記号の一種。表現対象である事物や情報から視覚イメージを抽出、抽象化し、文字以外のシンプルな図記号によって表現している。 | 25,35 |
| | ヘルメット購入補助 | 満 7 歳～満 18 歳及び満 65 歳以上となる方に対しヘルメット購入費の半額を市が補助する制度。 | 23,50 |
| | 放置自転車 | 自転車駐車場や公共の場所（例えば、道路上）において、自転車から当該利用者が離れて直ちに移動することができない状態にある自転車。 | 10,36 |
| ま 行 | メッシュ | 地表面を一定のルールに従い、多数の正方形などに分割したエリア。 | 20 |
| | メッツ | 運動強度の単位で、安静時を 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。 | 15 |
| ら 行 | 立地適正化計画 | 居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを推進するための計画。 | 12 |
| A B C | AI | 人工知能（Artificial Intelligence）の略。一般的には、人間のような知能を人工的に作りだしたソフトウェアやシステムのことを指す。 | 27 |
| | ICT | Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。情報（information）や通信（communication）に関する技術の総称。 | 27 |
| | IoT | 物理的なモノに通信機能を搭載して、インターネットに接続・連携させる技術。「Internet of Things」の略。 | 27,36 |

| | 用語 | 解説 | ページ |
|-------------|-----------|---|------------|
| A B C | MaaS | バス、電車、タクシー、サイクルシェアといったいろいろな種類の交通サービスを、IT 技術を活用して移動を 1 つのサービスとして統合する新しい考え方。「Mobility as a Service」の略。 | 27,40,43 |
| | ONE RIVER | 「乙川らしさ」が生まれる場所を目指して発足された、乙川が大好きな市民による任意グループ。 | 45 |
| | QURUWA 戦略 | 乙川リバーフロント地区内の豊富な公共空間を活用して、パブリックマインドを持つ民間を引き込む公民連携プロジェクト（QURUWA プロジェクト）を実施することにより、その回遊を実現させ、波及効果として、まちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値向上）を図る戦略。 | 2,30 45 |
| | SDGs 未来都市 | 内閣府が 2018 年度から全国の自治体を対象に募集しているもので、SDGs の理念に沿った基本的・総合的取組を推進しようとする都市・地域の中から、特に、経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高いといとして選定された都市・地域。 | 2 |
| | TS マーク | 自転車を安全に利用してもらうために点検・整備を受ける気運を醸成する制度で、自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法令に定められた基準に適合した安全な普通自転車として確認をしたときに貼られるマーク。このマークが貼られている自転車には、傷害及び賠償責任保険が付帯される。 | 25,47 |

令和4年3月17日策定

岡崎市 土木建設部 建設企画課

〒444-8601 岡崎市十王町二丁目9番地

TEL 0564-23-6204

FAX 0564-23-6696

令和4年3月策定

岡崎市 土木建設部 建設企画課

〒444-8601 岡崎市十王町二丁目9番地

TEL 0564-23-6204

FAX 0564-23-6696

