

# 岡崎市 自転車活用推進計画

～自転車で新しいくらしを育むまち おかざき～



岡崎市

令和4年3月

## <目 次>

1. 岡崎市自転車活用推進計画の概要	1
2. 自転車利用環境の現状と課題	3
2.1 都市環境	3
2.2 健康	14
2.3 観光	18
2.4 安全	20
3. 自転車活用を推進するにあたっての課題と目標	28
4. 計画目標と実施すべき施策	29
5. 具体的な取組	30
施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進	30
施策② 自転車等駐車場の整備推進	36
施策③ 自動車の違法駐車取締りの推進	38
施策④ 山間部における自転車活用環境の整備	39
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	40
施策⑥ サイクルスポーツ振興の促進	41
施策⑦ 企業と連携した自転車通勤の促進	42
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】	43
施策⑨ まちづくりと連携した自転車活用の推進	44
施策⑩ 観光施策と連動した自転車マップの作成	46
施策⑪ 安全・安心な自転車の普及促進	47
施策⑫ 安全利用教育環境の整備	48
施策⑬ 自転車の安全利用の促進	49
施策⑭ 災害時における自転車活用の推進	51
6. 施策の実施スケジュール	52
7. 計画の進め方	53

# 1. 岡崎市自転車活用推進計画の概要

---

## (1) 計画の目的

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やスポーツとして、様々な場面で幅広い世代の方に利用されています。また、ゼロカーボンシティ\*の実現や健康寿命\*の延伸など、自転車利用のニーズは高まっています。さらに、新型コロナウイルスの影響を受けて示された「新しい生活様式」の実践例の中で、公共交通と徒歩や自転車の併用が明記されており、今後自転車の利用増加が想定されます。

近年、国では自転車利用環境の改善に向けた取組が進められており、平成 29 年 5 月に、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする「自転車活用推進法\*」が施行されました。同法に基づく「自転車活用推進計画\*」が、令和 3 年 5 月に改定され、国の計画や都道府県が策定する「都道府県自転車活用推進計画\*」を勘案して、区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画である「市町村自転車活用推進計画\*」を策定することが市町村の努力義務とされました。

岡崎市（以下、本市という）では、乙川リバーフロント地区をはじめとした中心市街地等の回遊を目的として、平成 29 年からサイクルシェア\*を導入しており、その利用は年々増加しています。また、サイクルツーリズム\*のフィールドとして山間部が活用されており、市内では様々な目的で自転車が利用されています。

こうした背景の下、本市では、自転車の活用による環境負荷の低減、市民の健康増進、観光施策との連携など様々な課題に対応するため、交通の安全を図りつつ自転車の利用を促進する計画として「岡崎市自転車活用推進計画\*」を策定します。

## (2) 計画の区域

本計画では、岡崎市全域を対象区域とします。

## (3) 計画の期間

計画期間は、上位計画である「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」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。

## (4) 計画の位置づけ

本計画は、「自転車活用推進法\*」第 11 条第 1 項に基づく自転車活用推進計画\*となります。

策定にあたっては、上位計画である「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」、その他関連計画との整合を図ります。

\*：用語集（参考資料）に用語の説明を掲載しています。

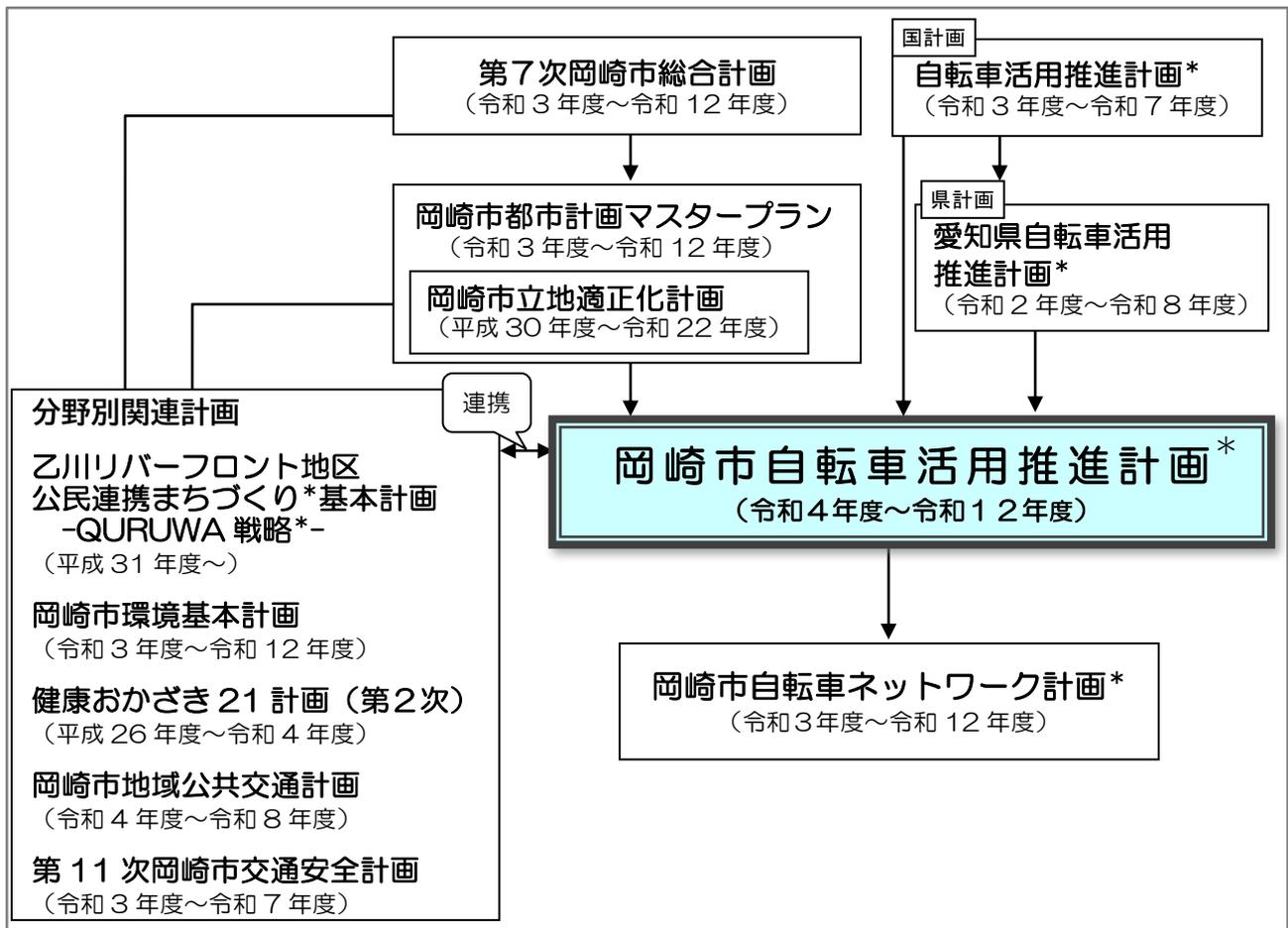


図 計画の位置づけ

### 【持続可能な開発目標 (SDGs)】

SDGsは、2015年9月の国連のサミットで決まった2030年までの世界共通の開発目標であり、持続可能な世界を実現するための17の目標(ゴール)から構成されています。現在、SDGsは様々な国・地域で積極的な取組が始まっており、日本政府においても、SDGsの実施に率先して取り組んでいく方針が決定されています。

岡崎市は、2020年7月17日に先導的な取り組み事例として、内閣府から「SDGs未来都市\*」に選定されました。今後はSDGs未来都市\*として、経済・社会・環境の三側面において統合的な新しい価値創出に取組み、持続可能なまちづくりに向けた地域課題の解決を図ります。

### SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



(資料：国際連合広報センター)

## 2. 自転車利用環境の現状と課題

国および愛知県の自転車活用推進計画\*を踏まえ、「都市環境」「健康」「観光」「安全」の4つの視点で、本市の自転車利用環境の現状と課題を整理します。

### 2.1 都市環境

#### (1) 自転車の利用特性とネットワーク

##### 1) 自転車利用特性

本市の自転車利用のトリップ\*特性は、発生集中トリップ\*数では第3回調査以降減少傾向にあり、代表交通手段\*に占める割合では第2回調査以降減少傾向にあります。

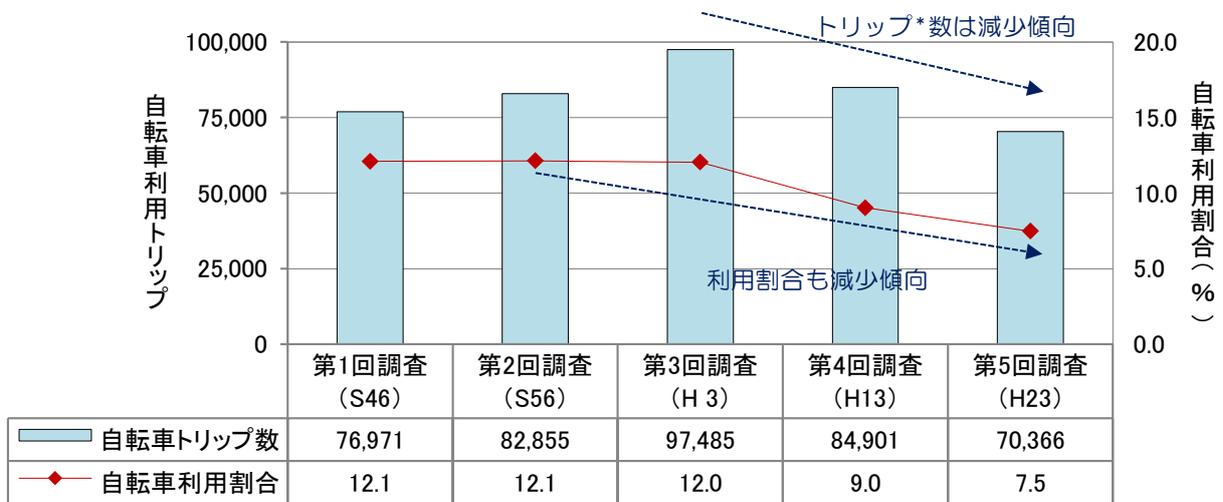


図 自転車利用トリップ\*数と代表交通手段\*に占める割合の推移

(資料：中京都市圏パーソントリップ\*調査（昭和46、56年、平成3、13、23年）)

次に、本市に関連する自転車利用トリップ\*の目的別構成をみると、第1回調査以降、「自由（買物、通院など）」目的が依然主体を占めるものの、近年、その割合は減少に転じています。一方、「出勤」および「登校」目的での利用割合は近年増加しています。（トリップ\*数は減少）

また、「自由」目的を細分化してみると、第5回調査結果では、自由目的で自転車を利用するトリップ\*の約40%は「家事・買物」が占める一方、「観光・行楽・レジャー」目的は約1%に留まっています。

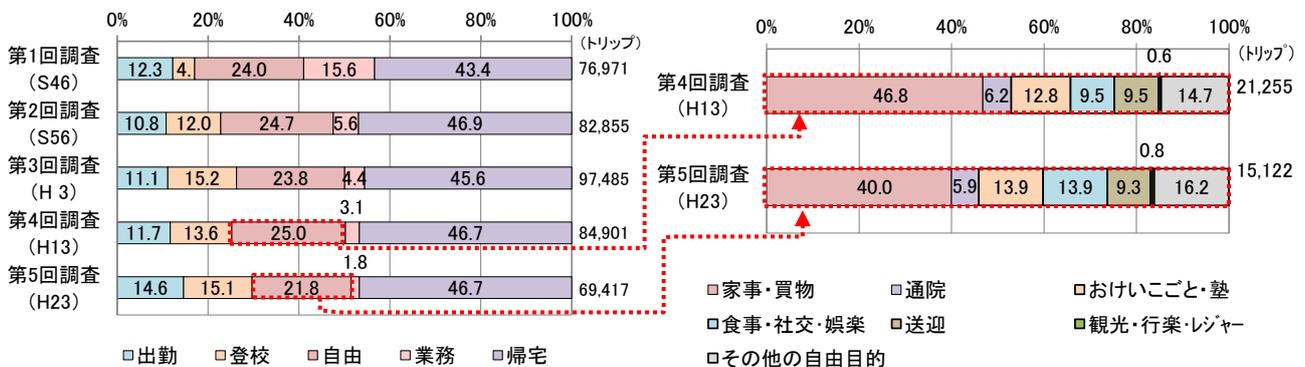


図 自転車利用トリップ\*の目的分類別構成の推移と自由目的分類別構成の推移

(目的分類構成は第1回、自由目的分類構成は第4回調査圏域集計。第5回調査は目的不明除く)

(資料：中京都市圏パーソントリップ\*調査\*（昭和46、56年、平成3、13、23年）)

本市内で自転車等駐車場の利用台数が多い3駅（岡崎駅、東岡崎駅、矢作橋駅）における駅端末交通\*手段の構成をみると、徒歩が最も多くの割合を占めています。徒歩に次いで、東岡崎駅ではバスが、岡崎駅、矢作橋駅では自転車が多くの割合を占めています。

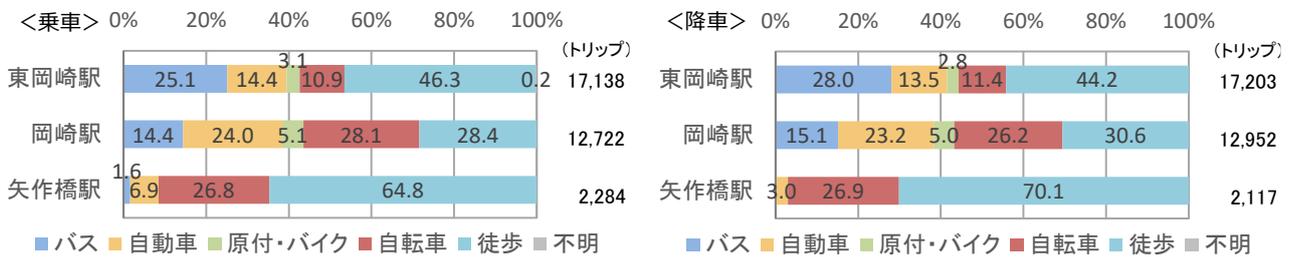


図 駅端末交通手段\*別構成（資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査\*（平成23年））

岡崎駅、東岡崎駅、矢作橋駅の自転車等駐車場利用者へのアンケートでは、利用目的は「通勤」が最も多く、全体の約69%、次いで「通学」が約21%となっています。「通勤」「通学」を合わせると約90%を占めます。

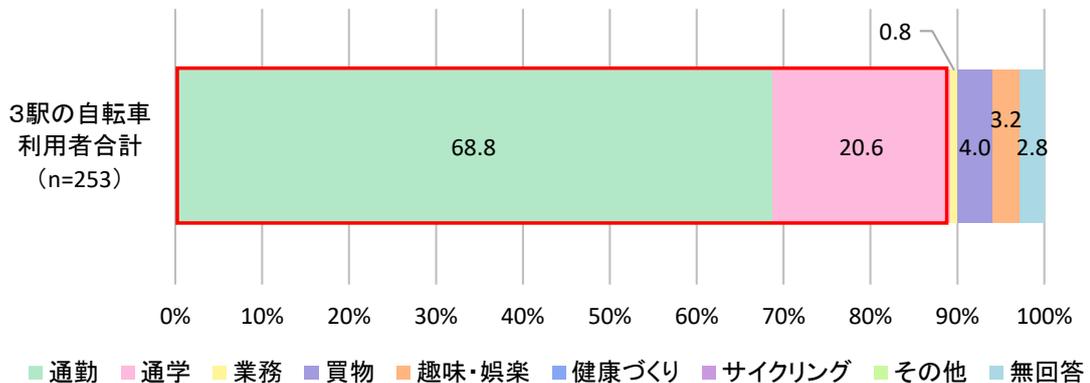


図 自転車の利用目的（資料：駅駐輪場利用者アンケート（平成30年））

自転車の利用頻度は、「ほぼ毎日」という人が全体の約76%、「週に3~4回」が約13%となっています。利用目的との関係性からわかるように、通勤・通学でほぼ毎日利用している人が多いことが伺えます。

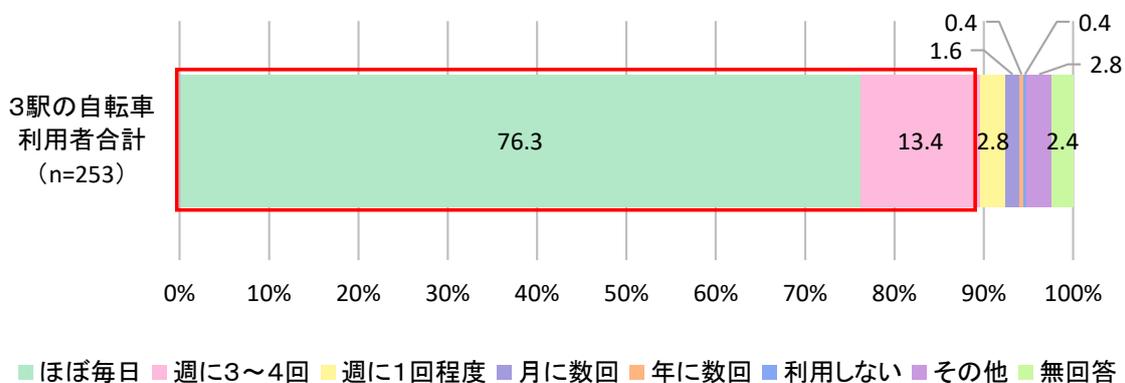


図 自転車の利用頻度（資料：駅駐輪場利用者アンケート（平成30年））

自転車利用トリップ\*の目的別分布特性は、「出勤」目的では東岡崎駅、岡崎駅、矢作橋駅および大門駅を内包するゾーン\*とその周辺の住宅地のゾーン\*間の移動量が多くなっています。

「登校」目的では主要鉄道駅を内包するゾーン\*と高校・大学・短期大学等を内包するゾーン\*の主に南北方向の移動量が多くなっています。

「自由」目的のうち「買い物」利用では、大規模商業施設とその周辺の住宅地のゾーン\*間の移動量が多くなっています。

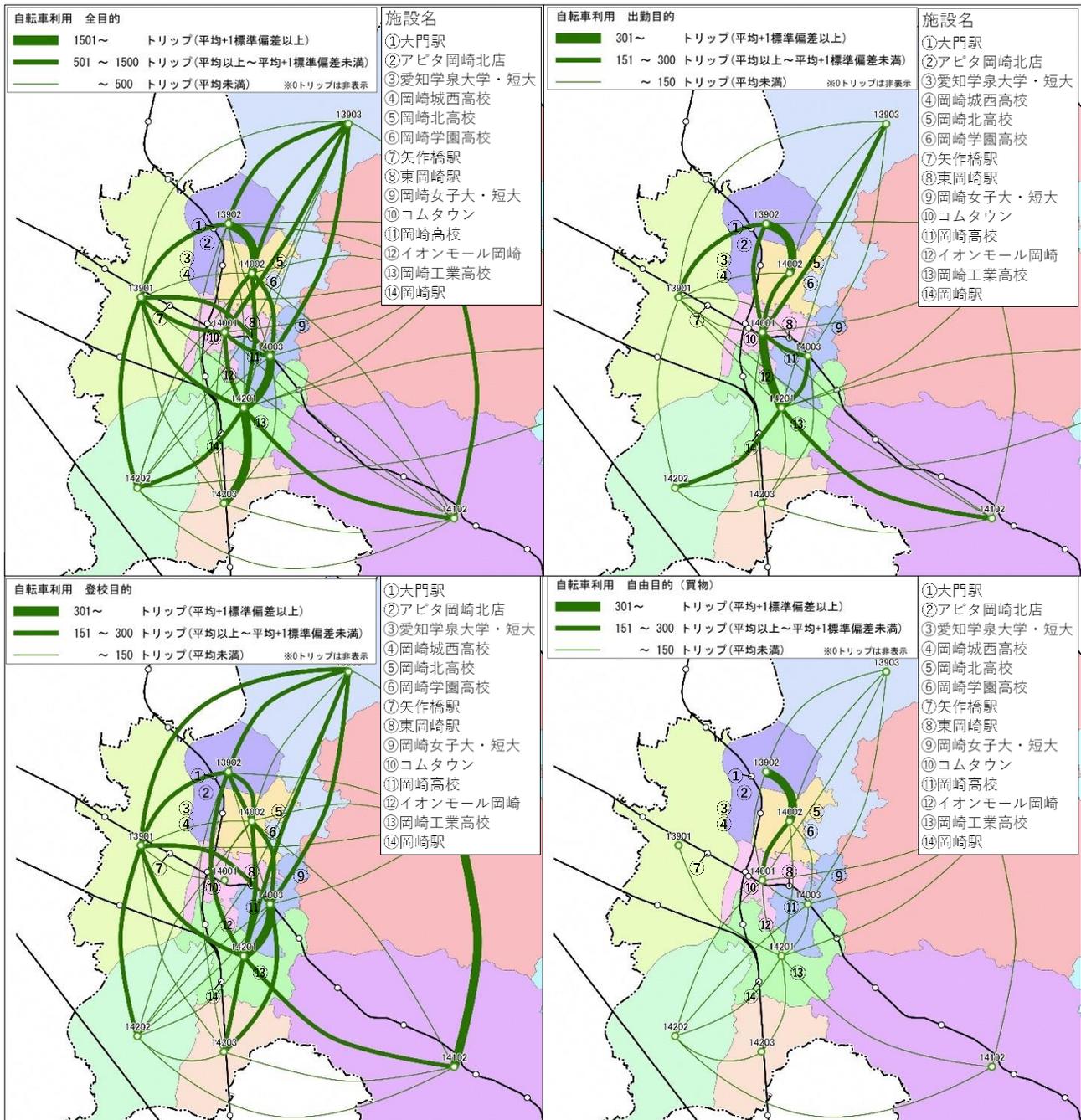


図 自転車利用者の目的別OD (第5回調査圏域市内集計) (資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査\* (平成23年))

## 2) 自転車ネットワーク

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。

これまでの道路整備では、自転車が通行可能な歩道(自転車歩行者道\*)としての整備が主体で、自転車専用通行帯\*などの、自転車が快適に走行できる道路整備が進んでいません。

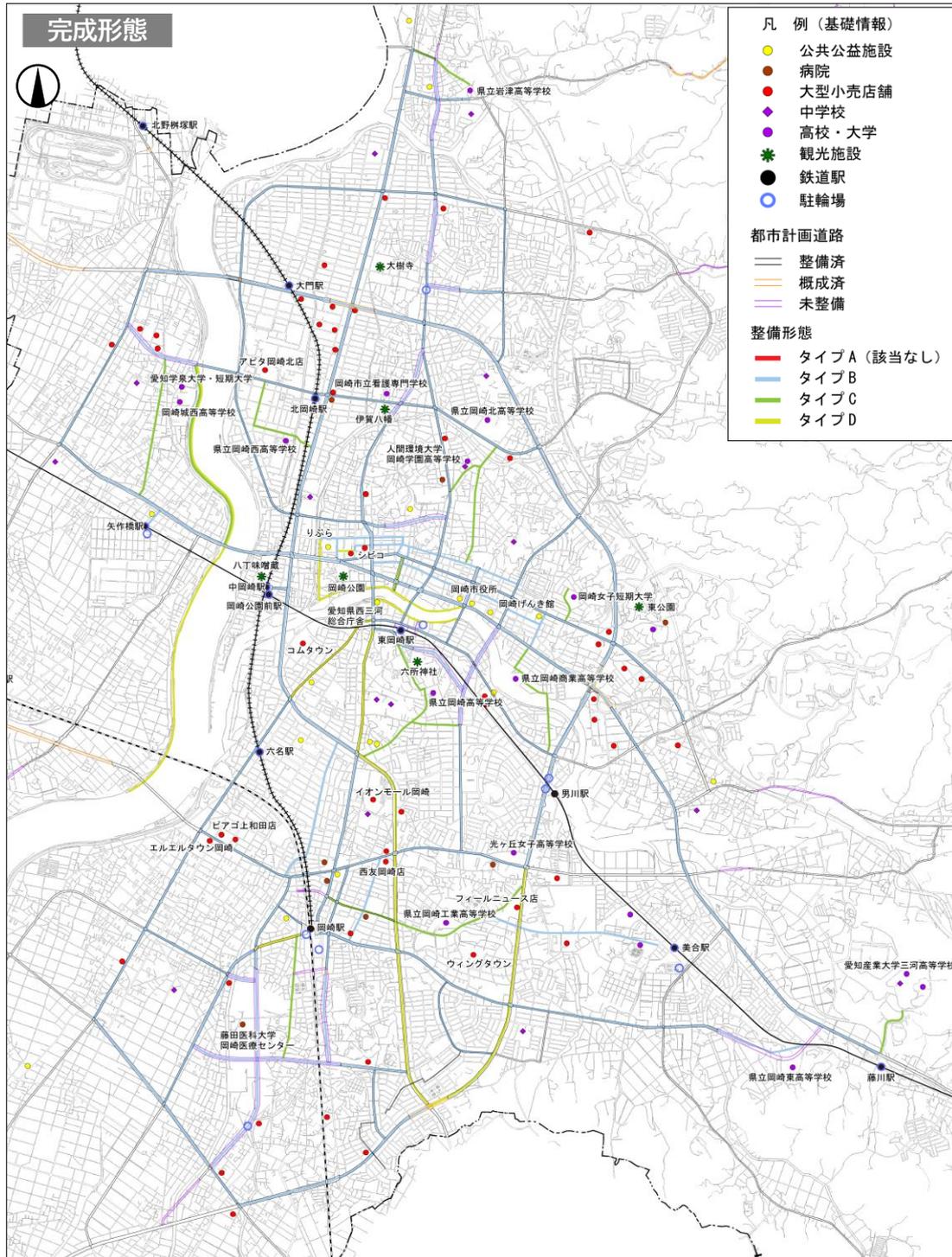


図 自転車ネットワーク路線(資料:岡崎市自転車ネットワーク計画\*(令和2年))

### 3) 自転車の通行空間に関する市民意向

駅駐輪場利用者アンケートでは、自転車で歩道を走行する理由について、「車道が危険」が最も多く、約 68%を占めています。

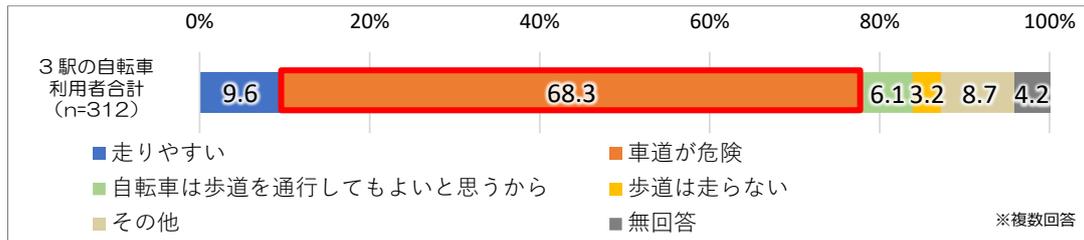


図 自転車で歩道を走行する理由 (資料：駅駐輪場利用者アンケート (平成 30 年))

よく通るルート安全性については、「普通」が最も多く約 38%を占めるものの、「あまり安全ではない」と「まったく安全ではない」の合計が約 36%を占めています。

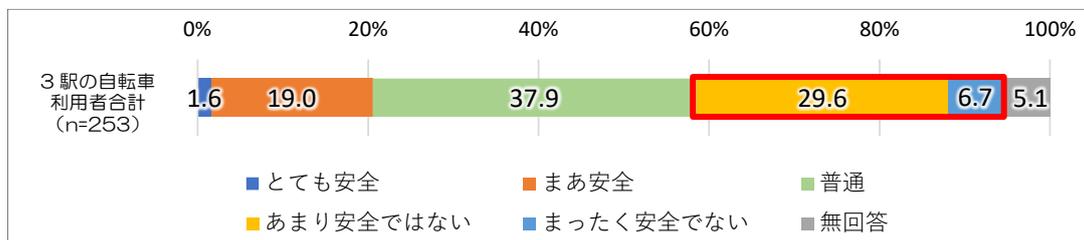


図 よく通るルート安全性 (資料：駅駐輪場利用者アンケート (平成 30 年))

自転車に対して期待する施策は、「安全な自転車走行空間の確保 (自転車通行レーン\*整備など)」が最も多く約 33%を占めており、次いで「自転車等駐輪場整備」が約 27%、「路面の改善 (滑りやすい路面・凹凸のある路面の改善)」が約 23%の順となっています。

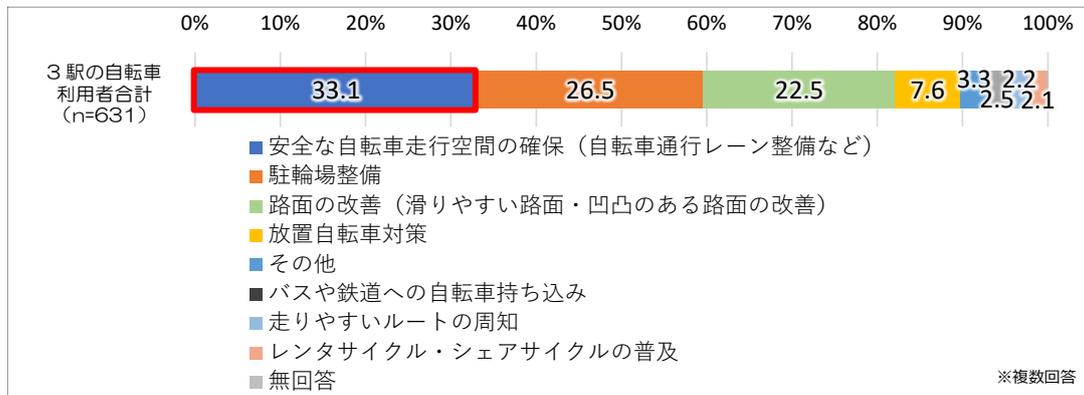


図 自転車に対して期待する施策 (資料：駅駐輪場利用者アンケート (平成 30 年))

#### 課題

- 自転車利用のトリップ\*数は減少傾向にあり、自転車の活用促進が必要です。
- 通勤・通学目的の利用割合が増加しており、駅の自転車等駐輪場の利用者は通勤・通学でほぼ毎日利用している人が多いことから、駅周辺、学校周辺の自転車通行空間\*の整備を優先的に進める必要があります。加えて、商業・観光施設が集積するまちなかにおいても、自転車利用者、来訪者の安全を確保するため、優先的な整備推進が必要です。
- 自転車の安全で快適な利用環境を創出するため、自転車通行空間\*の整備を進める必要があります。

## (2) 交通渋滞

岡崎エリアでは、国道1号、248号、岡崎環状線の他、市中心部において自動車交通量が多く渋滞が発生しています。

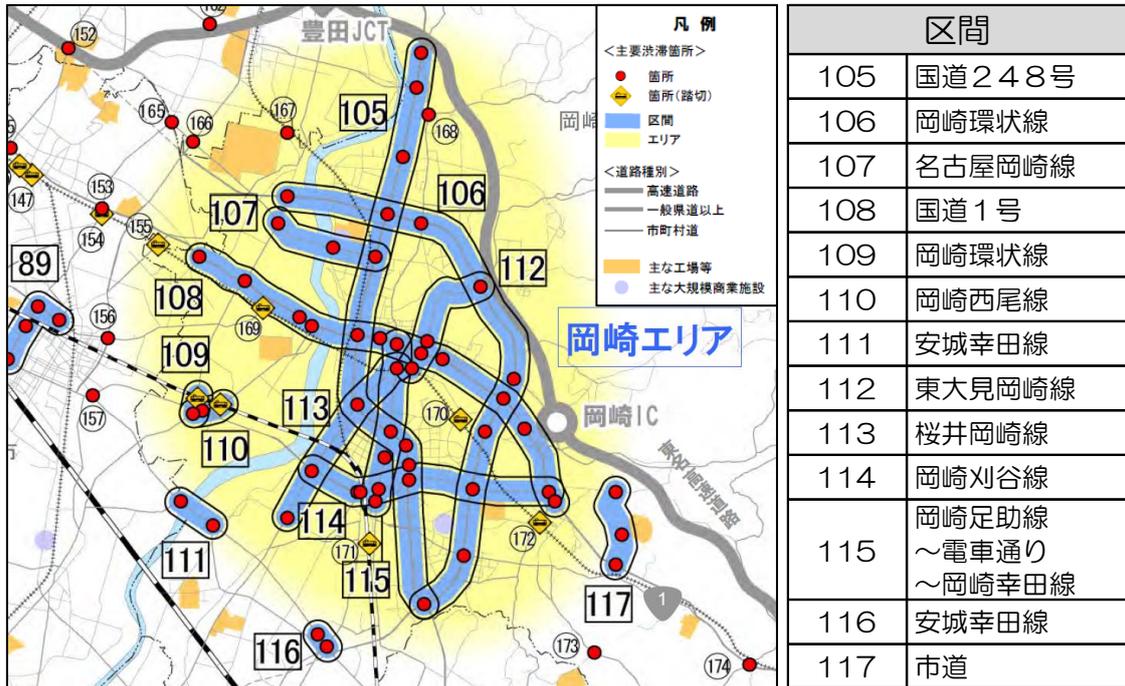


図 岡崎エリアの主要渋滞箇所図（資料：国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所（令和3年））

### コラム：5キロ以内の移動なら最も早い自転車移動

自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。国土交通省の資料によれば、自転車は約500mから5km弱の都市内移動において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

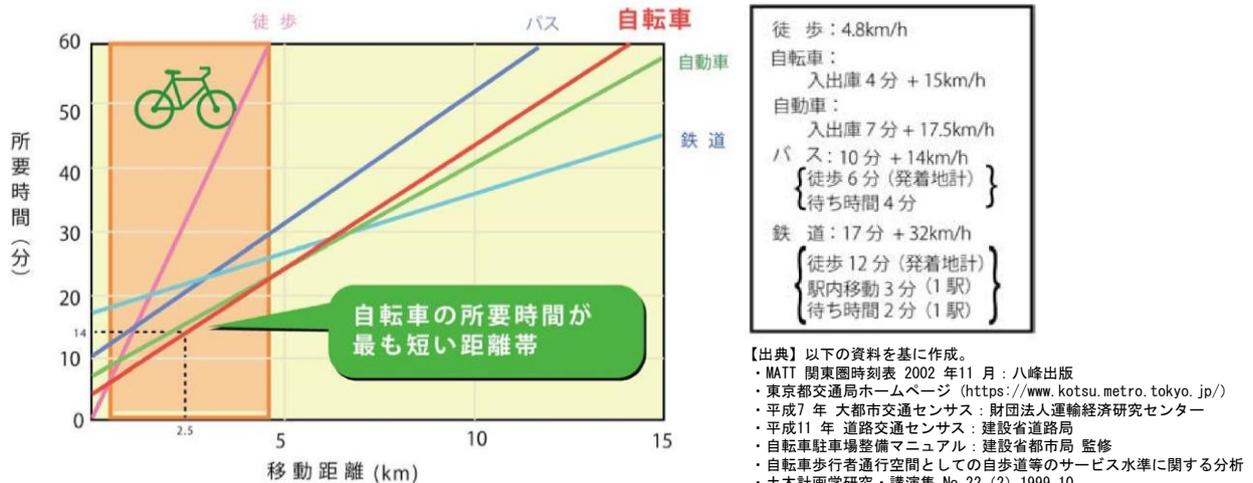


図 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

(資料：自転車通勤導入に関する手引き（令和元年）より作成)

### 課題

- 市内では自動車交通による渋滞が多く発生しており、その対策が必要です。
- 新たな道路整備だけでなく、自動車から自転車への転換など、自動車交通量の減少に繋がる取組が必要です。

### (3) 自転車等駐車場及び放置自転車

#### 1) 自転車等駐車場の整備及び利用状況

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台と利用者数にあわせて収容台数が多くなっています。また、名鉄バスのバス停3箇所（大樹寺、岡崎市シビックセンター、福岡町）においても自転車等駐車場が整備されています。

令和元年11月に行った駐車台数調査において、駐車台数は概ね収容台数内に収まっていますが、北野柵塚駅と中岡崎駅で駐車台数が収容台数を上回り、駐車容量が不足する状況となっています。

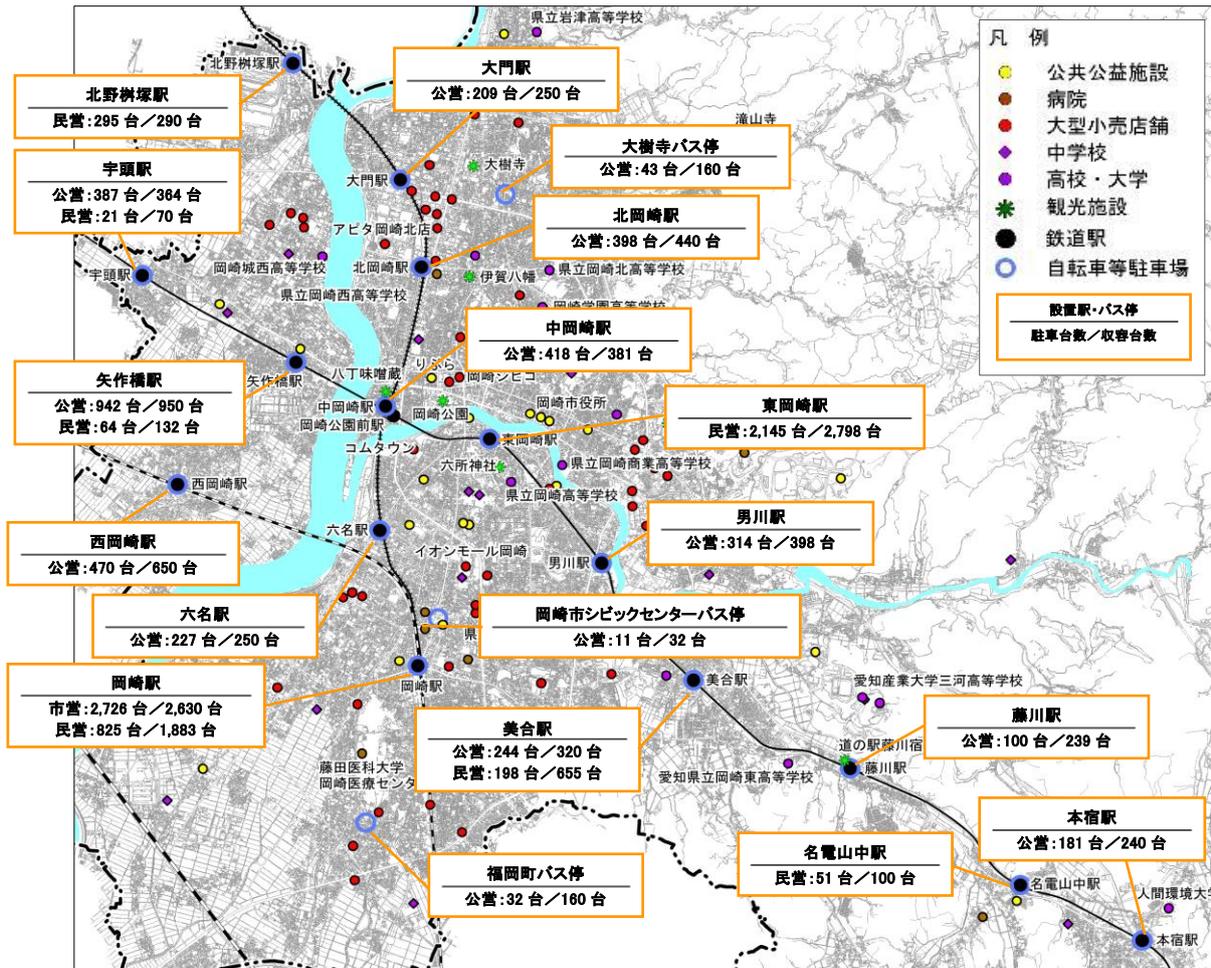


図 岡崎市自転車等駐車場分布（資料：岡崎市資料（令和元年））

## 2) 放置自転車

歩道や車道の放置自転車\*については交通を妨げる要因ともなります。本市では、「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。愛知県内の放置自転車\*台数を市町村別にみると、本市内の放置自転車\*台数は県内で3番目に多く、豊田市や豊橋市といった中核市と比較しても放置台数が高い状況になっています。

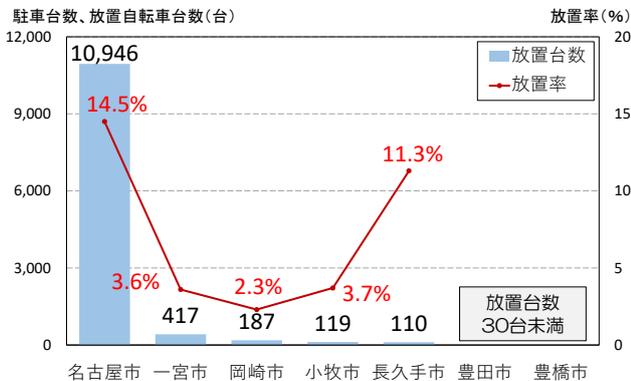


図 放置自転車\*台数と放置率（県内上位5市）

（資料：2020年度自転車駐車等に関する実態調査結果報告書）



図 自転車等放置禁止区域

（資料：岡崎市資料（令和3年））

## (4) 自動車の違法駐車取締り

違法駐車については自転車の通行を妨げる要因となります。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違法駐車取締りに関する「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地域を巡回し、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて放置駐車車両の確認や確認標章の取付け等を行っています。



図 駐車監視員活動ガイドライン地図

（資料：愛知県警察（令和3年10月迄））

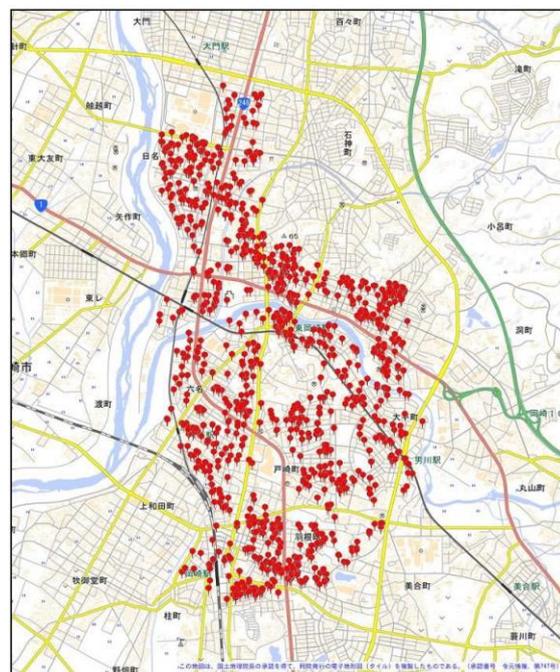


図 駐車監視員活動ガイドラインにおける確認標章の取付け状況

（資料：愛知県警察（令和2年））

### 課題

■本市は県内で3番目に放置自転車\*が多くなっています。自転車等駐車場は主要駅中心に配置されているものの、地域のニーズに応じた環境整備とともに、利用ルール・マナーの周知・啓発が必要です。

## (5) 地球温暖化対策との関係

本市における平成 29 年度の二酸化炭素排出量は 2,472 千 t-CO<sub>2</sub> であり、基準年度（平成 25 年度）と比較し 8% 減少しています。本市から排出される二酸化炭素全体の約 22%～25% を占める運輸部門からの二酸化炭素排出量は、基準年度（平成 25 年度）から約 2% 増加しています。

自転車は走行時に二酸化炭素を排出しない交通手段です。自転車利用を促し過度な自動車利用から脱却することは、ゼロカーボンシティ\*の実現に貢献するものと考えられます。

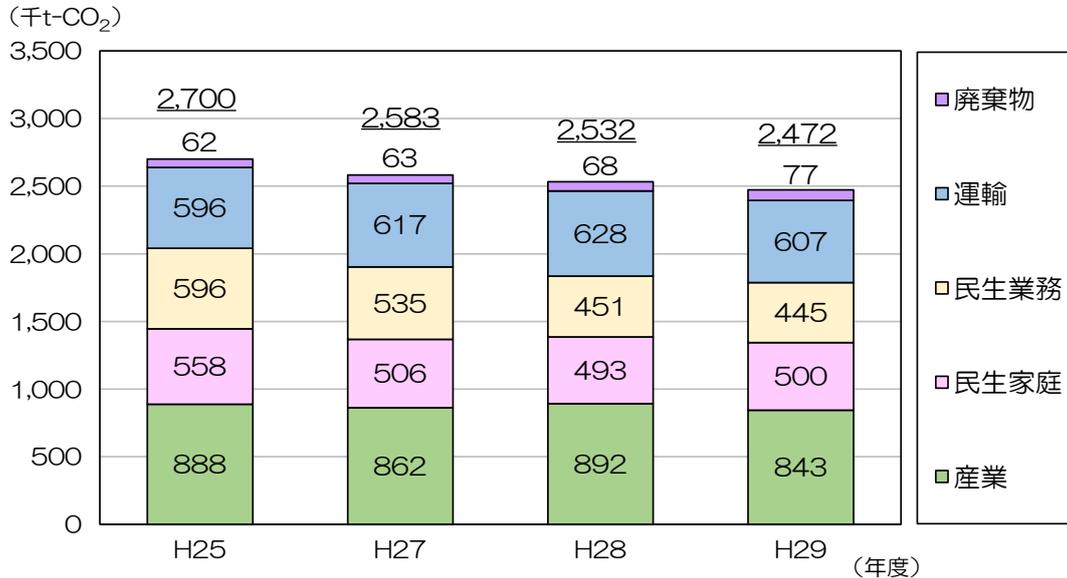


図 岡崎市の部門別二酸化炭素排出量  
 (資料：令和 3 年版 岡崎市の環境 (実績報告書))

### コラム：岡崎市のゼロカーボンシティへの挑戦

近年、記録的猛暑やゲリラ豪雨など、地球温暖化が原因とされる気候変動による影響が深刻化しており、平成 20 年 8 月末の豪雨で被災した本市としても、気候変動を喫緊の課題として捉えています。排出され続けている温室効果ガスの増加によって、今後、このような水害等の更なる頻発化・激甚化などが予測されています。

2015 年に合意されたパリ協定では「平均気温上昇の幅を 2 度未満とする」目標が国際的に広く共有されるとともに、2018 年に公表された IPCC（国連の気候変動に関する政府間パネル）の特別報告書においては、「気温上昇を 2 度よりリスクの低い 1.5 度に抑えるためには、2050 年までに CO<sub>2</sub> の実質排出量をゼロにすることが必要」とされ、2019 年末には環境大臣が、この目標の達成に向けて各自治体「2050 年ゼロカーボンシティ\*」への参画期待を示しました。

こうした国内外の流れを汲んで、本市としても 2050 年のゼロカーボンシティ\*の実現に向けて、市域の地域特性、自然環境、産業構造などを総合的に勘案した施策を全庁的に推進するために、令和 3 年 8 月 1 日に市役所内部組織として「岡崎市ゼロカーボンシティ\*推進本部」を設置し、「令和 3 年度第 1 回岡崎市ゼロカーボンシティ\*推進本部会議」で以下の事項について確認しました。

- ・国が今後選定する「脱炭素先行地域」に本市地域が選定されるために、あらゆる部署が横断的に知見を出し合い、それぞれの施策に反映させていくこと
- ・市民・事業者と協働し、一体となって温暖化対策に関するあらゆる施策を進めていくことで持続可能な循環型の都市づくりを進めること
- ・市域の温暖化対策に対する一層の取組を行うこと

### 課題

■運輸部門の二酸化炭素排出量は全体の約 2 割を占めており、平成 25 年度と比較して平成 29 年度では増加傾向にあります。環境にやさしい乗り物である自転車を普段の生活に取り入れ、自家用車、公共交通とともにバランスよく使い分けることが必要です。

## (6) 立地適正化計画との関係

平成31年3月に策定した岡崎市立地適正化計画\*では、居住誘導区域の誘導施策として、「自転車・歩行者ネットワークの形成」が位置づけられています。また、都市機能誘導区域のうち、都市拠点である東岡崎駅及び岡崎駅の誘導施策として、「自転車・原動機付自転車駐車場の整備」が位置づけられており、バスや鉄道等、公共交通と自転車の連携が推進されています。

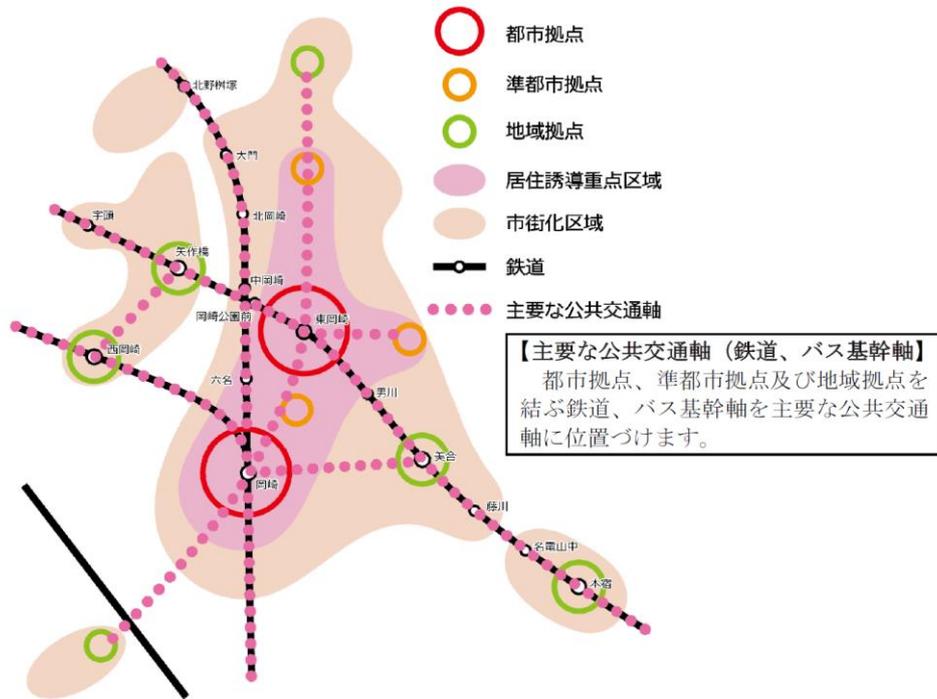


図 拠点及び主要な公共交通軸の配置イメージ

(資料：岡崎市立地適正化計画（平成31年）)



図 東岡崎駅の自転車等駐車場

### 課題

- 自転車通行空間\*の整備にあたっては、岡崎市立地適正化計画やその他まちづくり計画との整合を図ることが必要です。
- バス停や駅周辺の自転車等駐車場の整備等、公共交通との連携の推進が必要です。

## (7) その他まちづくり政策との関係

### 1) 関係人口創出・拡大事業

「関係人口」とは、移住した「定住人口」や、観光に来た「交流人口」なども含めた、地域と多様に関わる人々を指す言葉です。地方圏において「関係人口」が地域づくりの担い手となることが期待されています。総務省では、地域外の者が関係人口となる機会・きっかけの提供に取組む事業を「関係人口創出・拡大事業」として支援しています。

### 2) 額田地区の活動

額田地域では、高齢化や若い世代の人口流出にともなう地域の担い手不足により、コミュニティ活動の衰退などの問題に直面しています。一方で、この地域は人気のサイクリングコースにもなっており、地域によるサイクリストの受け入れ体制を整えつつあるとともに、サイクリストからは「いつも訪れる額田地域のために貢献したい」という声があり、道路路肩の除草作業や遊歩道の補修、林道を活用したマウンテンバイクコースづくり等を行うなど、地域住民とサイクリストが協働して地域の課題解決に取り組んできました。

これらの活動により、令和2年度に総務省より「関係人口創出・拡大事業」のモデル地区に指定されました。今後も地域とサイクリストをつなぎ合わせ、地域づくりのための活動に興味を持つ方が協力し、「自転車」をキーワードに里山の新たな魅力・地域づくりを行っていく「里山×自転車」による地域づくりプロジェクトが計画されています。

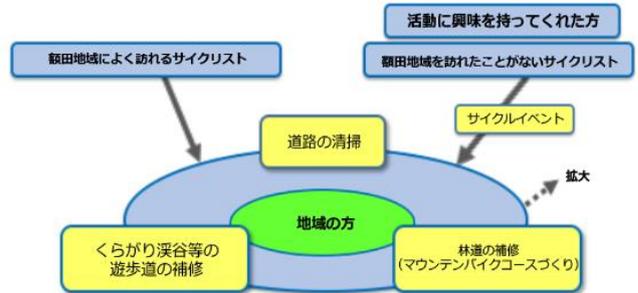


図 「里山×自転車」による地域づくりプロジェクトの概要

(資料：関係人口ポータルサイト 総務省)

### 課題

■自転車を活用したまちづくり施策の拡充と、地域の参画を促進する取組が必要です。

## (8) 新型コロナウイルスの影響

新型コロナウイルスは、2020年1月に日本では初めて感染者が確認されて以降、社会に大きな影響を与えています。これをうけ、厚生労働省が示した新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の実践例の中で、公共交通と徒歩や自転車を併用することが明記されています。また、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において自転車の活用が推奨されており、国土交通省の自転車活用推進本部は、下記の取組を推進しています。

- 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進
- 自転車専用通行帯\*等の整備推進
- サイクルシェア\*の拡大

### 課題

■新しい生活様式に対応した、自転車の活用を促進する取組が必要です。

## 【都市環境】課題まとめ

- 市内で多く発生している渋滞への対策や、二酸化炭素排出量削減など、自動車通行空間の改善や地球温暖化対策に向けて、自転車の活用促進が必要です。
- 自転車利用者の快適性、安全性の確保のため、優先的に駅や学校周辺の自転車通行空間および自転車等駐車場の整備を進める必要があります。
- 新しい生活様式に対応するとともに、自転車を活用したまちの活性化につながる取組が必要です。

## 2.2 健康

### (1) 岡崎市の健康等の状況

本市の人口は 2035 年まで増加を続け、65 歳以上の人口が増加すると推計されており、高齢化率は人口が減少に転じた後も上昇し続けると考えられます。また、健康寿命\*の算出において「不健康な状態」と定義される要介護 2～5 の認定者数（第 1 号被保険者）は、年々増加しており、今後も増加が見込まれています。

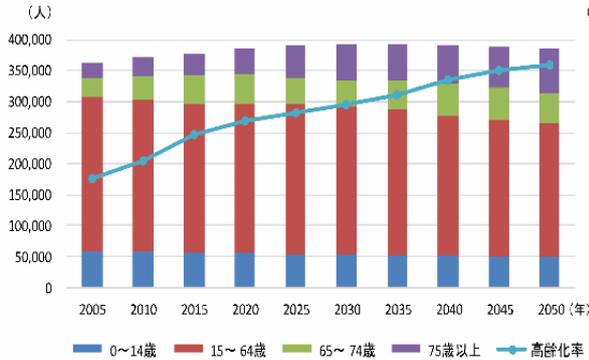


図 岡崎市の人口と高齢化率  
(資料：健康おかざき 21 計画（第 2 次）（平成 26 年）)

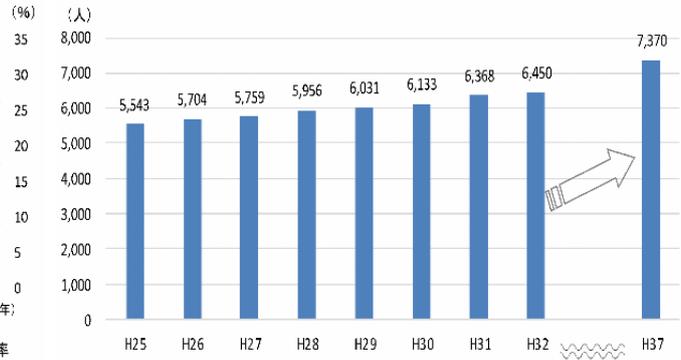


図 要介護 2～5 認定者の推移  
(資料：健康おかざき 21 計画（第 2 次）（平成 26 年）)

「健康おかざき 21 計画（第 2 次）」において、健康づくりの指標として「日常生活で歩行または同等に身体を動かしている時間」、「運動習慣者の割合」が設定されています。平成 30 年度の中間評価値では、目標未達成が多くなっています。20～64 歳の男女の運動習慣者の割合が低く、特に女性は 20%を下回っています。

表 健康づくりの指標（資料：健康おかざき 21 計画（第 2 次）中間評価報告書（平成 31 年））

目標	指標	目標値	実績値		評価
			策定時	中間評価値	
★日常生活における身体活動の時間が増える	日常生活で歩行または同等に身体を動かしている時間	20～64歳 男性	95分以上	—	E
		20～64歳 女性	85分以上	—	E
		65歳以上 男性	70分以上	—	E
		65歳以上 女性	60分以上	—	E
運動する習慣を持つ人が増える	運動習慣者の割合	20～64歳 男性	28.0%以上	22.4%	B
		20～64歳 女性	29.0%以上	19.4%	C
		65歳以上 男性	50.0%以上	43.2%	A
		65歳以上 女性	55.0%以上	44.7%	C
活動的に生活できる高齢者が増える	ロコモティブシンドローム(運動器症候群)を知っている人の割合	80.0%以上	10.3%	39.4%	B
	何らかの地域活動をしている高齢者の割合	80.0%以上	—	54.5%	E

★：重点施策 評価区分 A：達成、B：改善、C：変わらない、D：悪化、E：評価不能

### 課題

■健康寿命\*を延伸する取組として、日常的な運動の啓発が必要です。

## (2) 自転車の運動強度

厚生労働省では、将来生活習慣病等を発症するリスクを低減させるために、個人にとって達成することが望ましい身体活動の基準を定めています。サイクリング（約 20 km/h）の場合はランニングと同程度、通勤など（約 16 km/h）で自転車に乗る場合はラジオ体操と同程度の運動強度となります。

表 健康づくりのための身体活動基準（資料：健康づくりのための身体活動基準 2013）

血糖・血圧・脂質に関する状況	身体活動（＝生活活動＋運動）		運動	体力（うち全身持久力）
健診結果が基準範囲内	65歳以上	強度を問わず、身体活動を毎日40分（＝10メッツ・時／週）	—	—
	18～64歳	3メッツ以上の強度の身体活動を（歩行又はそれと同等以上）毎日60分（＝23メッツ・時／週）	3メッツ以上の強度の運動を（息が弾み汗をかく程度）毎週60分（＝4メッツ・時／週）	性・年代別に示した強度での運動を約3分継続可
	18歳未満	— 【参考】幼児期運動指針：「毎日60分以上、楽しく体を動かすことが望ましい」	—	—

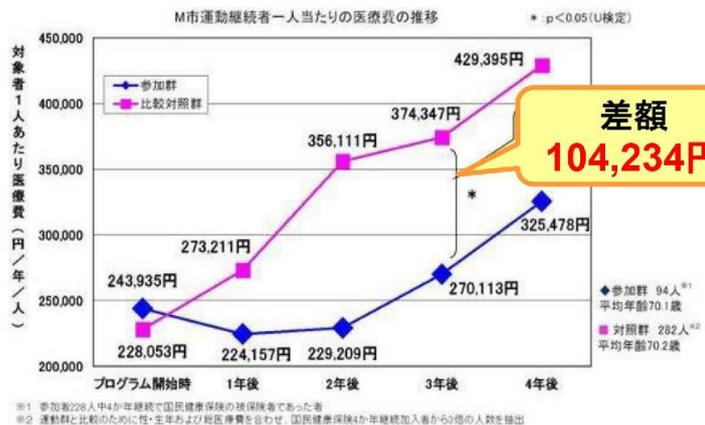
表 運動種類別の運動強度（資料：健康づくりのための身体活動基準 2013）

メッツ*	運動種類
3.0	電動アシスト付き自転車に乗る・普通歩行
4.0	自転車に乗る（≒16km/時未満、通勤）・ラジオ体操第一
5.3	水泳（ゆっくりとした平泳ぎ）
6.0	ゆっくりとしたジョギング
7.0	ジョギング
8.0	サイクリング（約20km/時）
8.3	ランニング（134m/分）

### コラム：運動の継続による医療費の削減効果

見附市で行われている大規模健康づくり事業では、継続的に運動を実施する高齢者群は、実施しない群と比較して年間約10万円医療費が少ないという結果が示されています。

自転車を活用した運動の継続により、医療費の削減効果が期待されます。



見附市運動継続者：(株)つくばウェルネスリサーチがサポートする見附市運動教室への継続参加者

出典：つくばウェルネスリサーチ、e-wellnessシステムによる医療費抑制効果

(資料：まち・ひと・しごと創生本部 スポーツ・健康まちづくりの検討に関する関係省庁会合（第1回）（令和元年））

### 課題

■将来的な生活習慣病の発症リスクを低減させる有効手段として、自転車を活用した健康づくりの取組が必要です。

### (3) 自転車通勤

目的別代表交通手段\*別トリップ\*について、出勤目的の代表交通手段\*別トリップ\*をみると、本市に関連するトリップ\*は自転車利用が6.3%で、愛知県の調査圏域内計の7.2%よりも低い割合となっています。また、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」においても、自転車の活用が推奨されています。

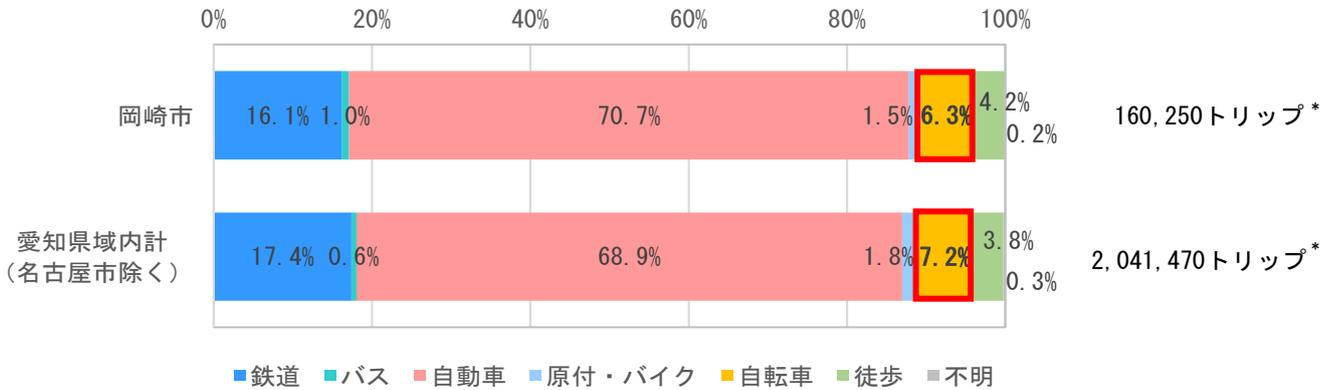


図 出勤目的の代表交通手段\*別トリップ\*構成（資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査\*（平成23年））

本市内の市民を対象に実施したWEBアンケート調査結果によると、会社員、公務員、パート、アルバイトの方の多くが、自転車の利用環境を向上させる上で、関心がある取組として「自転車通勤者を優遇する制度の整備」を多く挙げています。

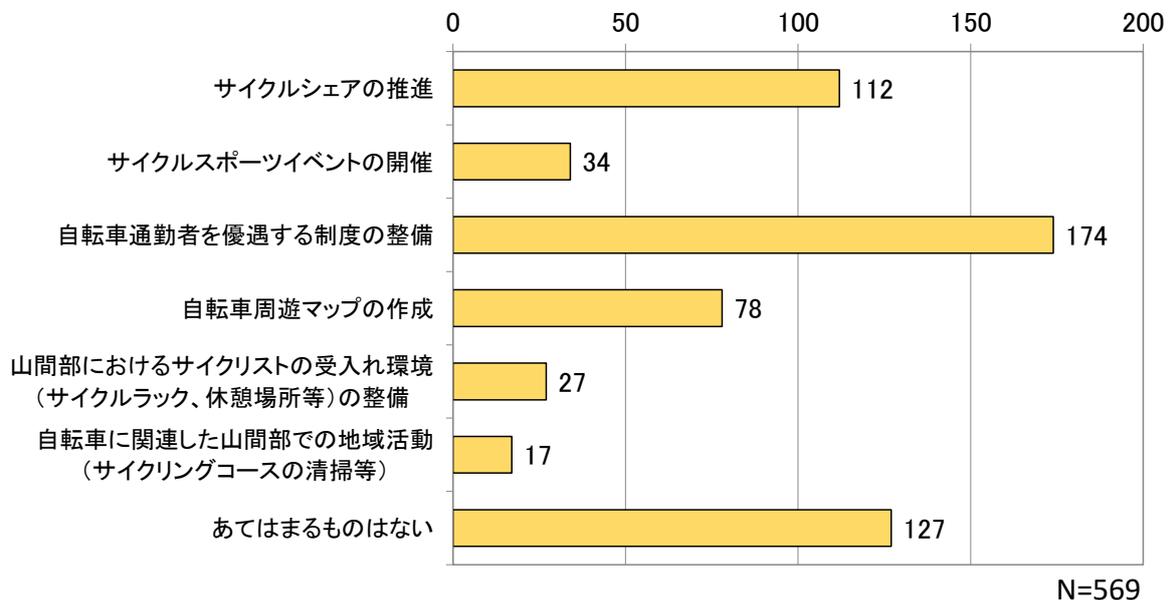


図 自転車の利用環境を向上させる上で、関心がある取組（会社員、公務員、パート、アルバイトの合算）  
（資料：岡崎市での自転車利用に関するWEBアンケート調査（令和3年））

#### 課題

- 通勤に自転車を利用する割合は県全体と比較して低くなっています。新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」でも推奨される自転車通勤を、企業と連携して促進する取組が必要です。
- 自転車通勤を優遇する制度について、導入を後押しする取組が必要です。

#### (4) サイクルスポーツ

本市では、昭和31年に岡崎市サイクリング協会が設立され、健康につながるサイクルスポーツ\*の楽しさを伝えることを目的に活動しています。時間やスピードを競う競技でなく、初心者も参加できるイベントとして「岡崎市サイクリング大会」が開催されています。



図 岡崎市サイクリング大会の様子  
(資料：岡崎市サイクリング協会)

表 岡崎市サイクリング大会の開催日と参加者数

(資料：岡崎市サイクリング協会)

開催日	参加者
平成 26 年 9 月 14 日	495 名
平成 27 年 9 月 13 日	162 名
平成 28 年 9 月 4 日	145 名
平成 29 年 9 月 10 日	139 名
平成 30 年 9 月 9 日	72 名
令和 元年 9 月 8 日	116 名

スポーツコース (65.1 km)



ビギナー&ファミリーコース (32.3 km)

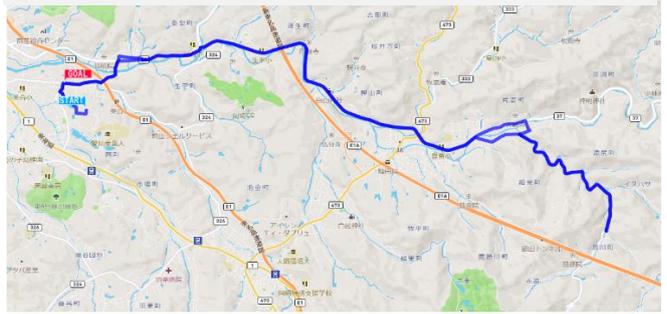


図 岡崎市サイクリング大会のコース (資料：岡崎市サイクリング協会)

#### 課題

■岡崎市サイクリング大会の周知・PRによる参加者のさらなる拡大や、その他自転車を活用したイベントの拡充により、サイクルスポーツ\*の普及・振興を図る必要があります。

#### 【健康】課題まとめ

- 健康寿命\*の延伸のため、若年層から高齢者まで幅広い世代に対して、体への負担が少ない自転車の日常生活における利用を啓発する取組が必要です。
- 「新しい生活様式」で推奨される自転車通勤を促進する取組が必要です。
- 市民の健康意識の向上を目的としたサイクルスポーツ\*の普及・振興が必要です。

## 2.3 観光

### (1) 観光

#### 1) 観光客数

令和2年度の本市の観光施設入込客数は約284万人となっています。施設別の入込客数を見ると、道の駅藤川が最も多く、大きく差をつけて南公園が2番目になっています。

表 施設別観光施設入込客数

(資料：令和3年度版 岡崎市観光白書)

(単位:人)

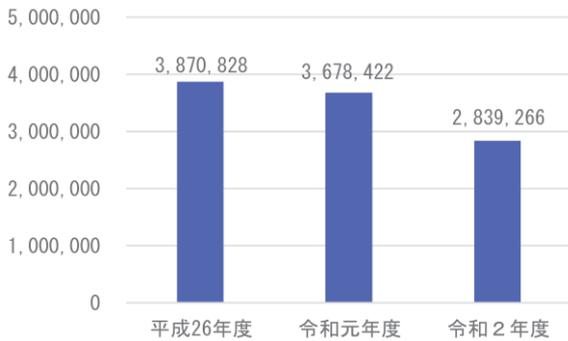


図 観光施設入込客数の推移

(資料：令和3年度版 岡崎市観光白書)

No.	施設名	平成26年度	令和元年度	令和2年度
①	岡崎公園	401,900	397,600	188,500
②	東公園	324,492	295,850	219,520
③	南公園	406,899	415,631	305,381
④	奥殿陣屋	96,034	64,185	56,115
⑤	地域文化広場	161,509	167,734	113,318
⑥	道の駅藤川	1,210,279	1,179,072	1,070,899
⑦	くらがり溪谷	158,107	113,853	169,034
⑧	自然体験の森	16,913	13,623	12,718
⑨	わんPark	13,563	19,325	18,990
⑩	ホテル学校	9,594	10,680	7,534
⑪	美術博物館	38,212	41,190	26,421
⑫	六所神社	45,000	41,500	41,000
⑬	岩津天満宮	350,000	326,000	255,400
⑭	駒立ぶどう狩り組合	75,527	84,183	51,856
⑮	男川やな	13,136	17,688	6,128
⑯	八丁味噌蔵	255,301	180,307	49,614
⑰	ブルーベリーファーム おかざき	7,498	5,740	4,817
⑱	岡崎カントリー倶楽部	53,259	50,952	53,023
⑲	額田ゴルフ倶楽部	70,339	71,806	67,103
⑳	サン・ベルグラビア カントリー倶楽部	47,065	48,338	47,006
—	その他施設 ※1	116,201	133,165	74,889
	合計	3,870,828	3,678,422	2,839,266

※1 入込客数を非公表としている施設を合算して計上

・岡崎公園、東公園、南公園、地域文化広場、くらがり溪谷については4月11日から5月31日まで休館

・八丁味噌蔵は4月10日から5月31日まで休館

・道の駅藤川については4月25日から5月15日まで一部休館、一部時間短縮

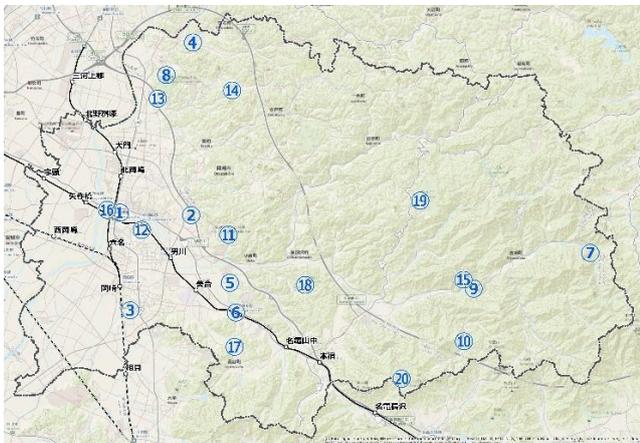


図 観光施設分布

#### 2) 観光に関する取組

岡崎市観光白書において、施策「自転車での市内回遊促進」の具体的な取組として「サイクルシェア\*により市民及び観光客の回遊性を高める」「自転車ネットワーク計画\*策定に向けた協議・検討を実施する」が位置付けられています。

岡崎市観光協会では岡崎市サイクルシェア\*（電動アシスト付き自転車）を用いて、本市内の歴史的な観光施設や飲食店を巡るツアーであるサイクルシェア\*旅を定期的開催しています。

### 3) サイクルシェア

本市では平成 29 年 10 月からサイクルシェア\*を導入しており、利用者数は増加傾向にあります。ヒートマップ\*からは、サイクルポート\*周辺にて多く利用されており、比較的移動距離が短く、東岡崎駅を中心に康生から市役所間の東西方向や、イオン等を結ぶ南北方向に利用されていることがわかります。

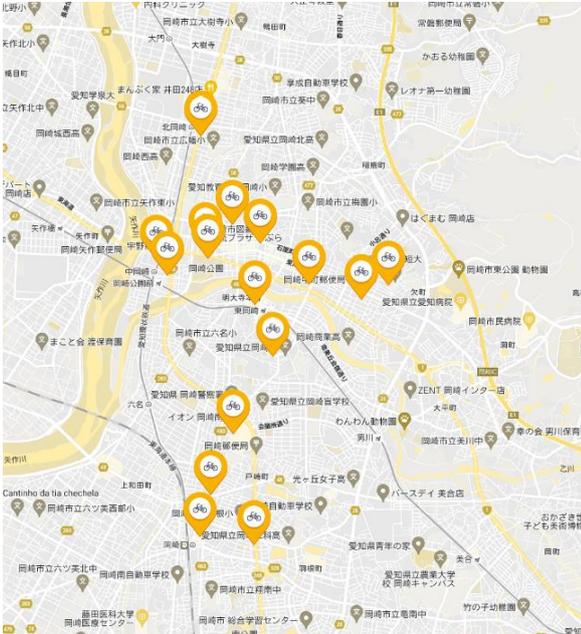


図 岡崎市サイクルポート\*マップ  
(資料：HELLO CYCLING)

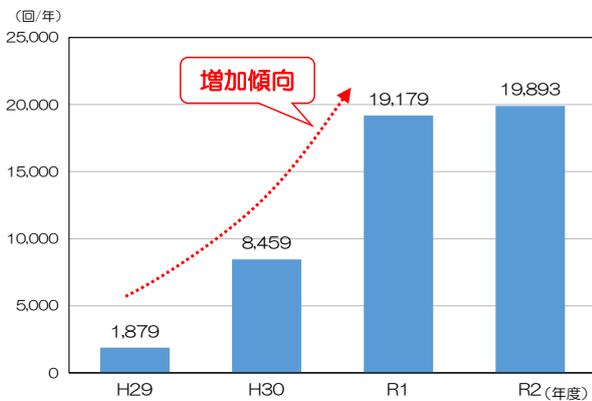


図 岡崎市サイクルシェア\*の利用回数推移  
(資料：岡崎市資料 (平成 29 年～令和 2 年))

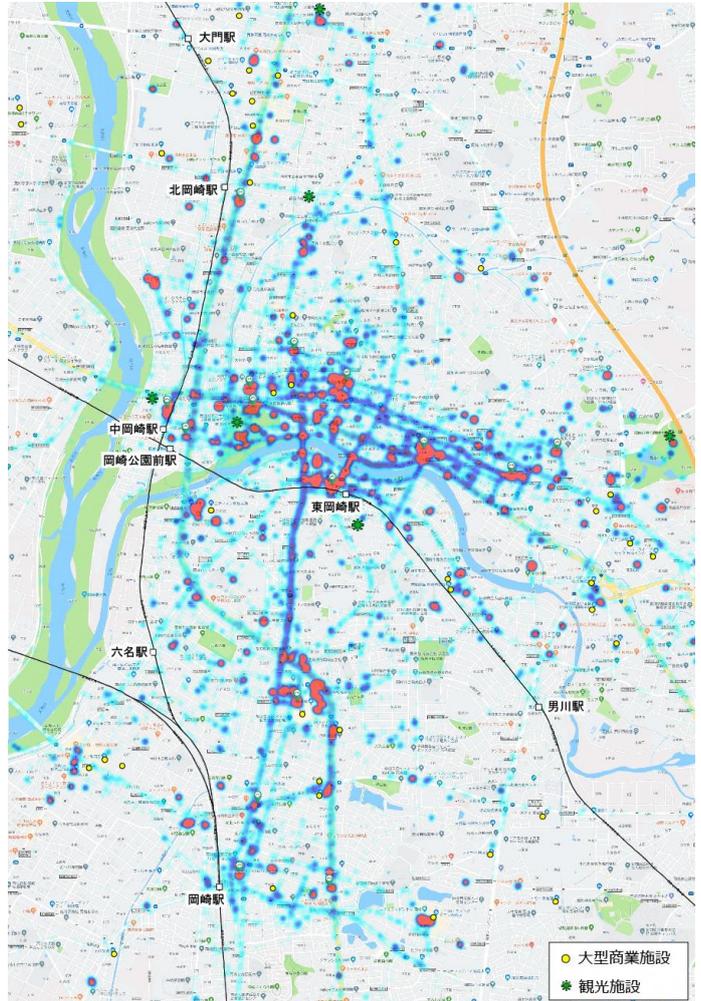


図 岡崎市サイクルシェア\*ヒートマップ\*  
(資料：岡崎市資料)

## 【観光】課題まとめ

- 観光施策と連動した自転車利用促進策の展開が必要です。
- 市民だけでなく観光客の移動手段として、サイクルシェア\*の利用環境の整備が必要です。

## 2.4 安全

### (1) 交通事故発生状況

自転車関連の交通事故発生件数が多いメッシュ\*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。

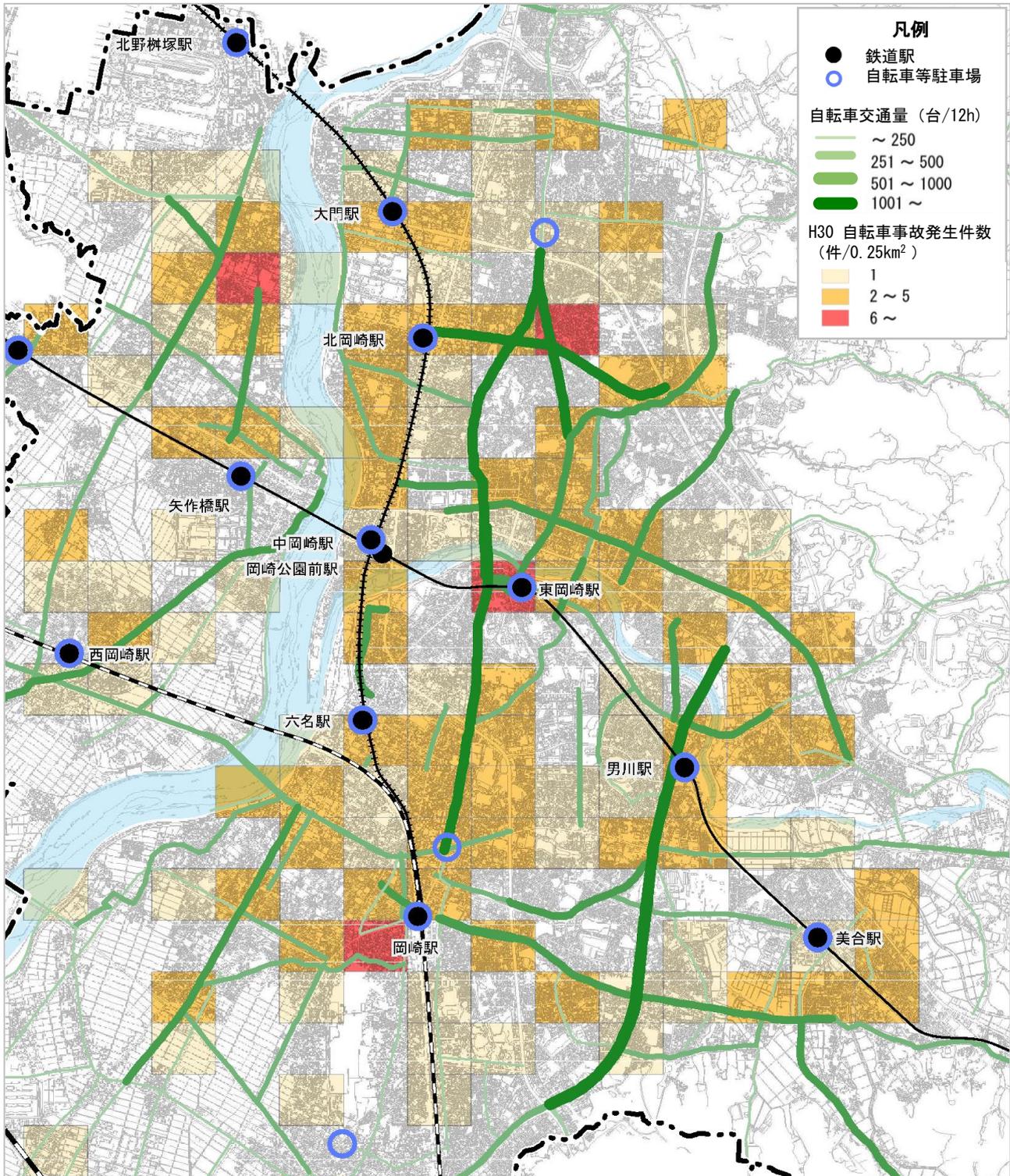


図 交通事故発生箇所と自転車交通量

(資料：岡崎警察署資料 (平成 30 年)、平成 27 年度全国道路・街路交通量調査、岡崎市道路交通情勢調査 (平成 27 年))

自転車乗車中の交通事故死者数を自治体の人口 1 万人あたりに算出した場合、愛知県内でも地域ごとに差があり、本市は県下平均の 7.16 人を下回り 6.62 人となっています。

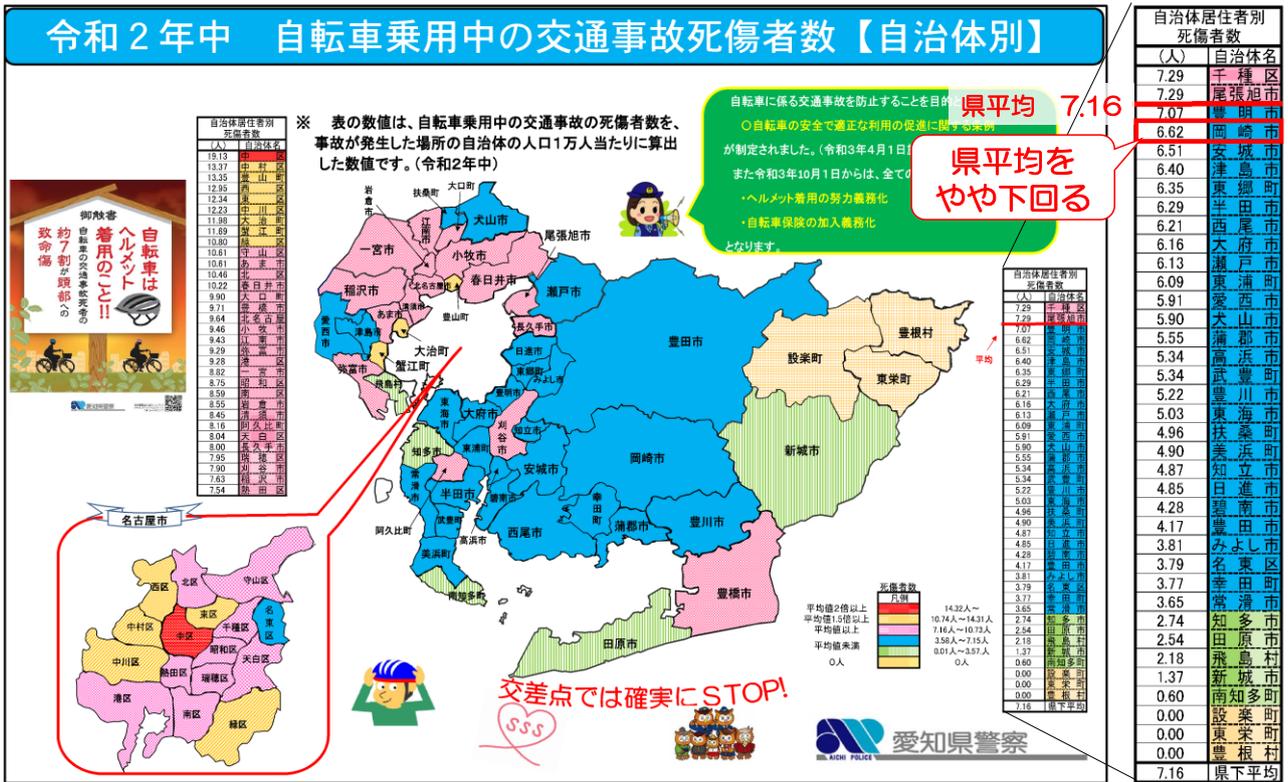


図 自転車乗車中の交通事故死傷者数 (資料：自転車交通事故発生マップ 愛知県警察 (令和2年))  
本市内の自転車乗車中の交通事故死傷者数は、経年的に減少傾向にあります。

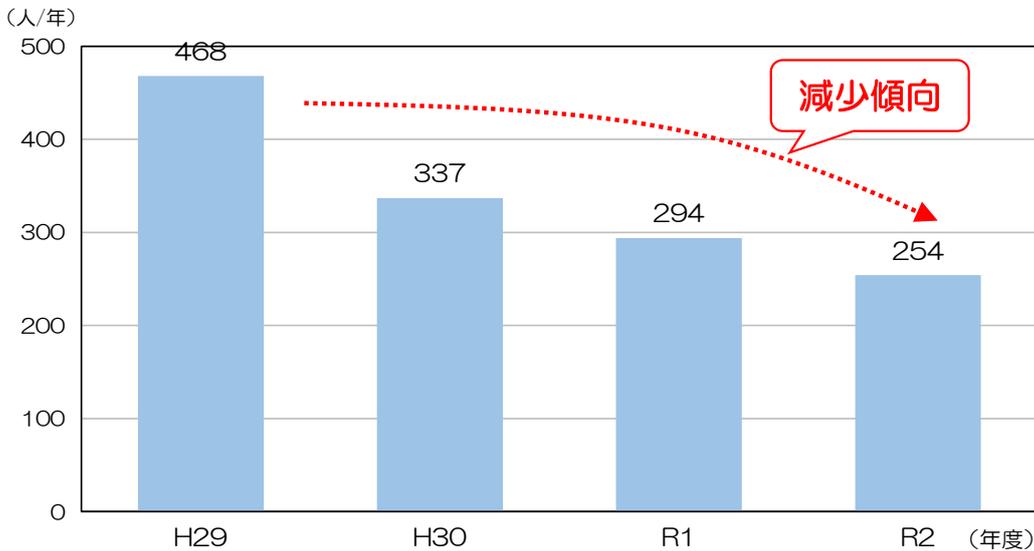


図 自転車乗車中の交通事故死傷者数の推移  
(資料：警察庁 (平成29年～令和2年)、岡崎市資料 (平成29年～令和2年))

**課題**

■1万人当たりの死傷者数は県の平均以下であるものの、自転車交通量の多い場所で事故が多く発生しており、自転車交通量が多い地域では特に交通安全対策が必要です。

## (2) 市民の安全意識

自転車走行ルールの認知と遵守について、ルールの認知度と遵守度を比較すると、その割合に差が生じており、認知はしていても遵守はしていない項目が見られます。特に、「自転車走行は車道が原則で歩道は例外」については、認知度が約 89%を占める一方、遵守度は約 27%と低く、認知度と遵守度に大きな差があることがわかります。

自転車安全利用五則\*の認知度をみると、他の自転車の利用ルールと比較して「歩道を通行する場合車道寄り部分を徐行」や「子どもはヘルメットを着用」に対する認知度は低い状況にあります。また、アンケート調査で自転車の走行場所等のルールが曖昧という意見があることから、自転車の利用ルールに関して、自転車利用者と非利用者の相互理解に向けた取組が必要です。

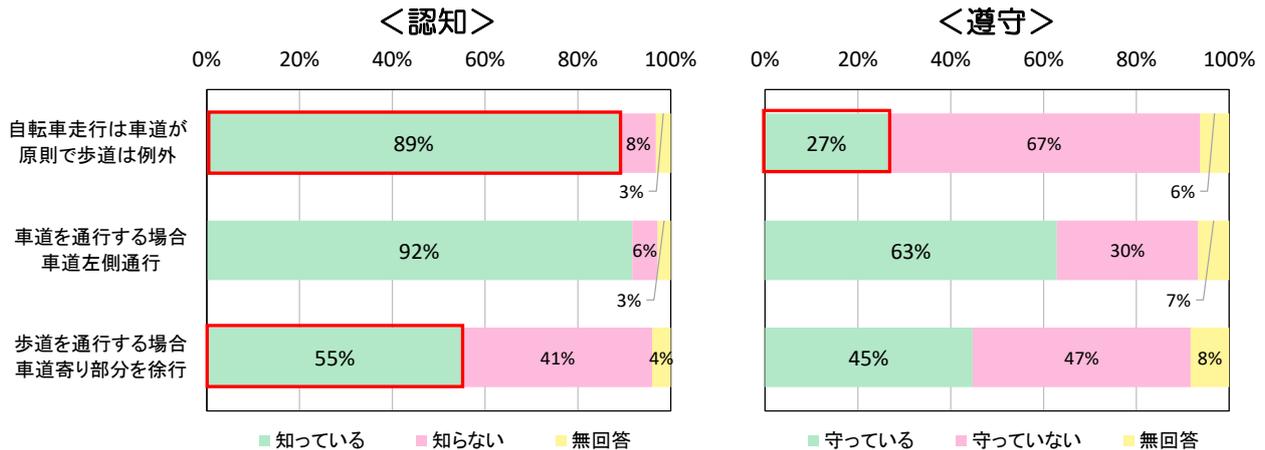


図 駅駐輪場利用者を対象とした自転車走行ルールの認知と遵守 (資料: 駅駐輪場利用者アンケート (平成 30 年))

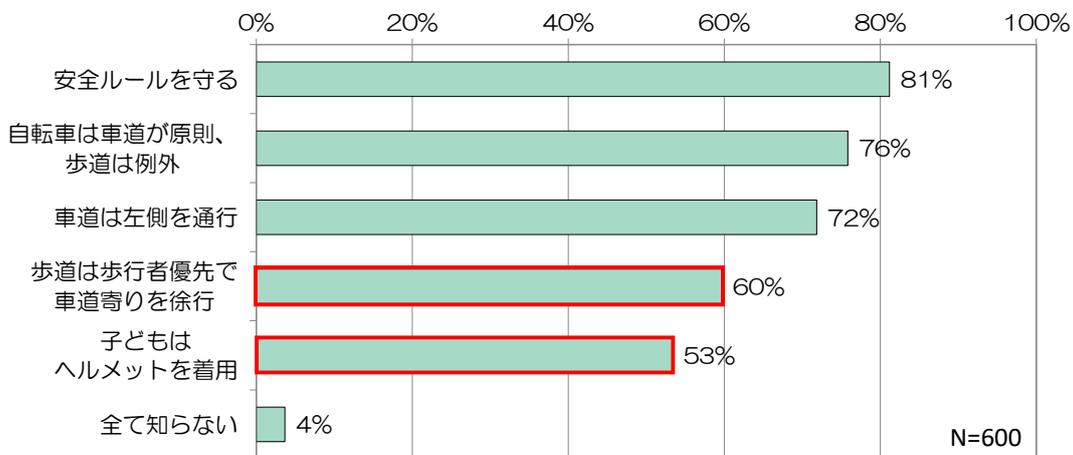


図 自転車安全利用五則\*の認知度

(資料: 岡崎市での自転車利用に関する WEB アンケート調査 (令和 3 年))

- ・車道を自転車で走っていると幅寄せやクラクションを鳴らす人がおりとても危険。
- ・車道が危険で走れない場合は歩道を走行するが、歩行者に車道走れと言われたりと自転車の走れる場所が曖昧過ぎて乗りづらい。



30代男性 (令和3年度 サイクリストアンケート調査)

### 課題

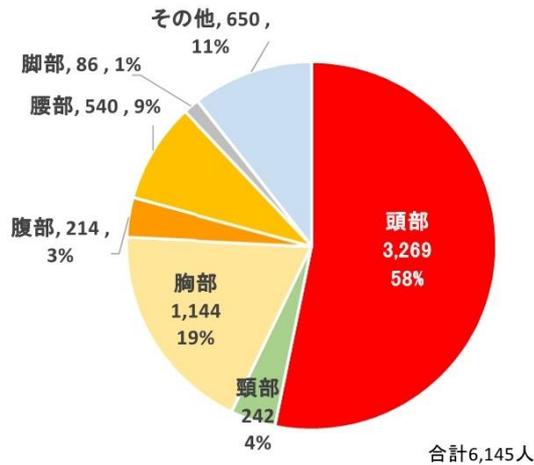
■ 自転車利用者は車道が危険であるため、ルールを認知しつつも歩道を走行している人が多く、安全な自転車通行のためには自転車利用者とドライバーの双方を対象としたルール遵守に向けた取組が必要です。

### (3) 自転車運転中のヘルメットの着用

自転車乗車中の死者の人身損傷主部位（致命傷の部位）は、頭部損傷によるものが多く、乗車中のヘルメット非着用時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は着用時に比べて約 3.0 倍高くなっており、頭部損傷が重大な事故につながりやすいことが確認されています。

2021 年 4 月 1 日に施行された、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、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ます。（2021 年 10 月 1 日から）

ヘルメットの着用促進のため、子どもや高齢者のヘルメット購入補助\*を行っていますが、認知度は概ね 2 割と低い状況にあります。補助制度の認知度向上に向けた取組が必要です。



\*「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

図 自転車乗車中死者の人身損傷部位（H28～R2 合計）  
（資料：警察庁（平成 28 年～令和 2 年））

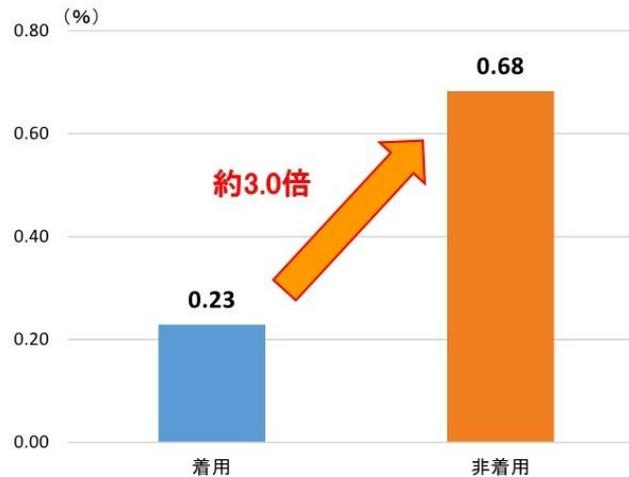


図 自転車乗車中のヘルメット着用状況別致死率  
（資料：警察庁（令和 2 年））

申請受付 令和3年6月1日スタート

## 自転車乗車用ヘルメットの購入を補助します！

令和3年4月1日以降に購入したものが対象です。

**補助対象者** ※購入日及び補助金交付申請をする日において市内に住所を有し、次の1または2を満たす方

① 満7歳～満18歳になる方  
（平成15（2003）年4月2日以降、平成27（2015）年4月1日以前に生まれた方）

② 満65歳以上となる方（昭和32年4月1日以前に生まれた方）

**補助申請者**

① 満7歳～満18歳になる方は原則保護者が申請者

② 満65歳以上となる方は本人が申請者

**補助対象のヘルメット** ※①②の要件を満たすもの

① 新品

② 次の安全基準マークのいずれかが付されているもの

マークデザイン例

**補助金額**

ヘルメット購入費の1/2を岡崎市が補助（上限2,000円）

※1人につき1個（回）限り

※補助金予算額に達した場合は終了となります。

**お問い合わせ先**

岡崎市役所 市民安全部 防犯交通安全課 交通安全係 TEL: 0564-23-6340

窓口対応時間：月曜日～金曜日 8:30～17:15（年末年始、祝日を除く）

図 ヘルメット購入補助\*制度に関するチラシ  
（資料：岡崎市（令和3年））

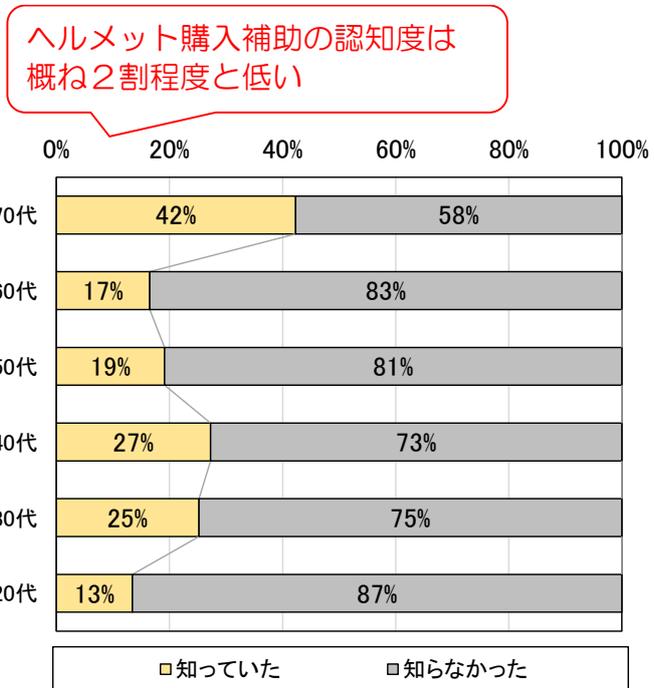


図 ヘルメット購入補助\*制度の認知度  
（資料：岡崎市での自転車利用に関するWEBアンケート調査（令和3年））

### 課題

- 事故の発生に備えて、自転車乗車中のヘルメット着用の促進が必要です。
- ヘルメット着用の推進に向けた補助制度の認知度の向上が必要です。

#### (4) 運転免許返納状況

高齢化の進展により、高齢の運転免許保有者数は増加していくと推測されますが、愛知県の運転免許返納者は近年増加しており、令和元年は 34,357 人が免許を返納しています。また、運転免許返納後の移動手段についての調査結果では、18.1%が自転車を選択しています。

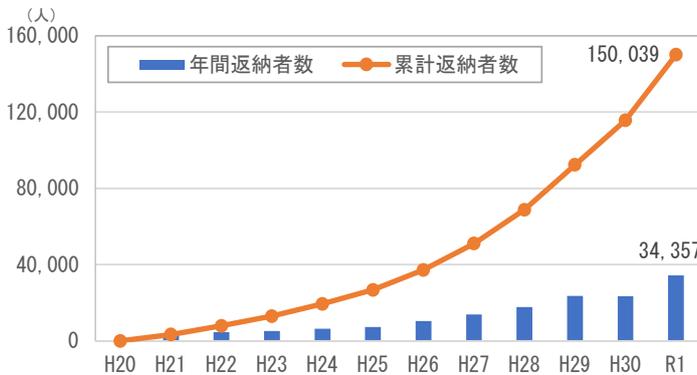


図 愛知県の運転免許返納者数の推移  
(資料：運転免許統計 警察庁 (平成 20 年～令和元年))

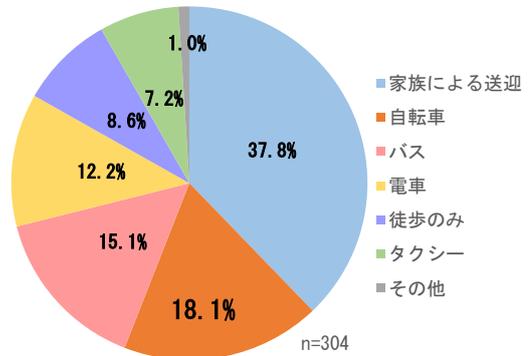


図 運転免許返納者の返納後の主な移動手段

(資料：免許返納後の生活等に関する Web アンケート 大同大学 (令和元年))

#### コラム：新しく始めてみたい、機会を増やしたいと思う自転車の使い方

超高齢社会へと向かっている日本にとって、高齢者の方が運転免許を自主的に返納しやすい環境づくり、自動車以外の選択肢の普及促進を行うことが急務となっています。

本市在住の市民を対象に実施した WEB アンケート調査結果によると、65 歳以上の方の「新しく始めてみたい、機会を増やしたいと思う自転車の使い方」として、「買い物、遊びなど」、「自転車での散策、観光地めぐり」などの余暇的な自転車の使い方に対する意向が多いことが示されています。

自転車利用の普及・促進に向けて、自転車利用者の裾野を広げることが必要であり、日常的な移動だけでなく、移動自体の持つ楽しさについて考えていくことも必要です。

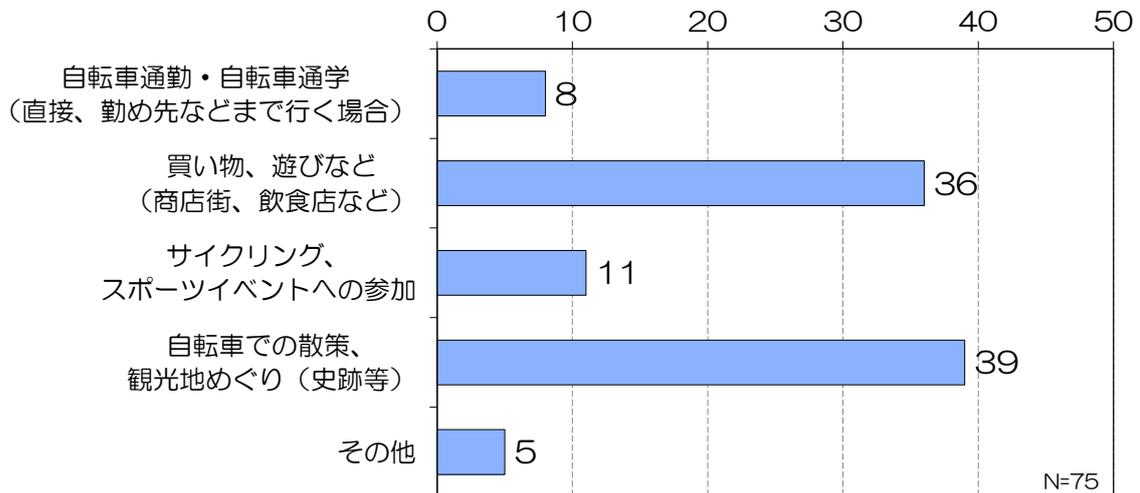


図 新しく始めてみたい、機会を増やしたいと思う自転車の使い方 (65 歳以上)

(資料：岡崎市での自転車利用に関する WEB アンケート調査 (令和 3 年))

#### 課題

■運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとして自転車が選択されており、高齢者の安全な自転車利用に向けた取組が必要です。

## (5) 自転車の保険と安全な製品の供給

自転車事故における被害者救済とともに厳しく責任が問われる加害者の経済的負担の軽減のため、2021年10月1日から愛知県条例により自転車損害賠償責任保険\*等への加入が義務化されました。また、自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付けられるTSマーク\*には、1年間有効の傷害保険と賠償責任保険がついています。ただし、補償の対象が15日以上入院を要するものであることから、補償の範囲は限定的です。そのため、自動車保険や火災保険の特約、クレジットカードの付帯保険等の活用も視野に入れることも必要です。

自転車事故を未然に防ぐ観点では、安全性の高い製品の供給が重要になります。自転車には品質を保証する安全マークの制度があり、車両購入の際にシールの有無を確認することで、高品質な製品を選ぶことができます。

表 愛知県内の高額賠償事例（資料：名古屋市）

発生年	事故概要	賠償額
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。	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、相手方は重症。	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

表 TSマーク\*（資料：日本交通管理技術協会）

	青色TSマーク	赤色TSマーク
賠償責任保障	■死亡若しくは重度後遺障害(1～7級):1,000万円	■死亡若しくは重度後遺障害(1～7級):1億円
傷害補償	■死亡若しくは重度後遺障害(1～4級):30万円(一律) ■入院(15日以上):1万円(一律)	■死亡若しくは重度後遺障害(1～4級):100万円(一律) ■入院(15日以上):10万円(一律)
被害者見舞金	なし	■入院(15日以上):10万円(一律)
保険料(相場)	1,500円 /回	2,000円 /回

表 自転車の安全マーク（資料：日本交通管理技術協会）

	<b>BAAマーク</b> 一般社団法人自転車協会が業界の自主基準として「自転車安全基準」を制定。その自転車安全基準に適合した自転車に貼付される。
	<b>SGマーク</b> 一般財団法人製品安全協会が、一般消費生活用品の安全性を認証する任意の制度であり、基準に適合した製品に対して表示されるマーク。
	<b>JISマーク</b> 国に登録された機関(登録認証機関)から認証を受けた事業者(製造業者、輸入業者、販売業者、加工業者)のみが製品等に表示できるマーク。機関による製品試験と品質管理体制の審査を通過した製品。

### 課題

- 自転車の点検・整備の重要性や、安全性の高い車両の購入についての情報の周知・PRが必要です。
- 事故の発生に備えて、ヘルメット着用や自転車保険加入等の促進が必要です。

## (6) 災害時の自転車活用

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付けられ、避難の際に自転車を利用することができる環境づくりや、自転車を活用したパトロールについて記載されています。

### 国土強靱化基本計画（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。
- ・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、自転車を活用したパトロール等を検討し、配備・訓練する。

## 課題

■地域の安全・安心を向上させるために、災害時の自転車活用推進に向けた取組が必要です。

## (7) 新たなモビリティとの共存

多様なモビリティは、シニア層に限らず、幅広い世代のニーズにも応えうるものであるとともに、渋滞等の社会課題解決や新ビジネスの創出、地域の活性化といった観点からも期待される分野です。しかし、適切な普及を図るうえで、安全性の確保は重要な課題です。新しいモビリティが他の交通主体からしっかりと認識され、安全に共存できるよう周囲も含めた理解向上、他者に対する配慮が図られることが重要です。

2022年3月に道路交通法の一部改正案が閣議決定され、最高速度が自転車と同程度の20km/h以下である電動キックボードを「特定小型原動機付自転車」と新たに分類されました。自転車と同様の交通ルールが適用され、運転免許が不要になるほか、16歳未満の運転の禁止や、ナンバープレート、ヘルメットの装着、自賠責保険の加入が必要となる予定です。



図 電動モビリティの例

(資料：多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会警察庁（令和3年）)

## 新たな交通主体の交通方法等に関する規定の整備

### 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通方法等

- 最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。
- 特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととし（ただし、16歳未満の運転は禁止）、ヘルメット着用を努力義務とする。
- 特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。
- 特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る。）等を通行することができることとする。
- 交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。

図 道路交通法の一部を改正する法律案（概要）

(資料：第208回国会（常会）提出法案警察庁（令和4年3月4日）)

## コラム：デジタルトランスフォーメーション（Digital Transformation：DX）の推進

インターネット利用の増大とIoT\*（Internet of Things：モノのインターネット）の普及により、様々な人・モノ・組織がネットワークにつながることに伴い、大量のデジタルデータ（Big Data：ビッグデータ）の生成、収集、蓄積が進みつつあります。今後、IoT\*・AI\*によって「ICT\*の浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるデジタルトランスフォーメーション（Digital Transformation：DX）」\*がより加速することが考えられます。

本市においても、行政デジタル化の基本方針を示す「おかざきDXビジョン」の策定を進めています。また、交通分野においてもDXの推進をしており、電動マイクロモビリティ実証実験や岡崎市エリア版MaaS\*実証実験等を実施しています。最近の取組として、岡崎市エリア版MaaS\*実証実験の内容を以下に示します。

### 岡崎市エリア版MaaS\*実証実験

名古屋鉄道株式会社との連携により、市来訪者の快適な移動と周遊観光の促進による地域経済の活性化を目的として、地域内の二次交通（バス、周遊モビリティ、サイクルシェア\*など）をスムーズに繋ぐ岡崎エリア版MaaS\*実証実験を令和4年1月7日（金曜日）～令和4年2月6日（日曜日）に実施しました。

#### 主な内容

- ・岡崎エリア版MaaS\*アプリ（WEB版）により、便利な移動をサポート。
- ・岡崎市内の飲食店などと連携し、アプリ上で取得できるデジタルクーポンを対象店舗でお得に利用。
- ・岡崎市内観光周遊モビリティ（ワゴンタイプ）を運行。（土日祝のみ）
- ・次世代型電動自転車（WHILL）の乗車体験を岡崎公園内で実施。
- ・観光施設などで利用可能なサブスクリプションサービスと連携。

本市としても、こういった新たな技術や考え方をまちづくりへ活用し、市民が行う手続きや市役所内の内部事務の効率化、デジタルを活かせる地域社会の構築を図ることで、利便性や先進性の高い暮らしが実現できる都市となることを目指します。

※ウメオ大学（スウェーデン）のエリック・ストルターマン教授が2004年に提唱した概念。



図 マイナンバーカードの活用  
（資料：総務省 HP）



図 電動マイクロモビリティ実証実験  
（資料：株式会社 Luup）



図 岡崎エリア版MaaS\*実証実験  
（資料：岡崎市 HP）

## 【安全】課題まとめ

- 自転車走行ルール・マナーの遵守を促進する取組が必要です。
- 自転車の点検・整備の重要性や安全性の高い車両の購入、自転車保険についての情報周知が必要です。
- 自転車乗車中のヘルメット着用の促進が必要です。

### 3. 自転車活用を推進するにあたっての課題と目標

#### 【自転車活用推進における課題】

##### 都市環境

- 市内で多く発生している渋滞への対策や、二酸化炭素排出量削減など、自動車通行空間の改善や地球温暖化対策に向けて、自転車の活用促進が必要です。
- 自転車利用者の快適性・安全性の確保のため、優先的に駅や学校周辺の自転車通行空間および自転車等駐車場の整備を進める必要があります。
- 新しい生活様式に対応するとともに、自転車を活用したまちの活性化につながる取組が必要です。

##### 健康

- 健康寿命\*の延伸のため、若年層から高齢者まで幅広い世代に対して、体への負担が少ない自転車の日常生活における利用を啓発する取組が必要です。
- 「新しい生活様式」で推奨される自転車通勤を促進する取組が必要です。
- 市民の健康意識向上を目的としたサイクルスポーツ\*の普及・振興が必要です。

##### 観光

- 観光施策と連動した自転車利用促進策の展開が必要です。
- 市民だけでなく観光客の移動手段として、サイクルシェア\*の利用環境の整備が必要です。

##### 安全

- 自転車走行ルール・マナーの遵守を促進する取組が必要です。
- 自転車の点検・整備の重要性や安全性の高い車両の購入、自転車保険についての情報周知が必要です。
- 自転車乗車中のヘルメット着用の促進が必要です。

#### 【基本方針】

自転車で新しい暮らしを育むまち おかざき

#### 【目標】

##### 目標1 安全で快適な自転車通行空間づくり

自転車利用者が安全で快適に走行できる自転車通行空間\*の確保や地球温暖化対策に向けて、自転車ネットワーク計画\*を着実に推進し、自転車交通事故の減少や日常的に自転車を利用しやすい環境を創出します。

##### 目標2 自転車を活用した健康意識の向上

サイクルスポーツ\*に関するイベントや、「新しい生活様式」でも推奨される自転車通勤の普及啓発により、日常的な自転車利用を促進し、市民の健康を増進します。

##### 目標3 市民・来訪者の観光における自転車利用の促進

市中心部の観光資源を回遊しやすくするために、サイクルシェア\*の利用拡大を図るとともに、観光マップと連動した自転車周遊マップを作成するなど、自転車を楽しみ、まちを走りたくするしくみをつくりまします。

##### 目標4 歩行者・自転車・自動車の安全安心な共存

日頃の点検・整備や安全な車両の購入により自転車の安全性向上を図るとともに、歩行者・自転車・自動車が互いの特性を理解し尊重し合うために、交通ルール・マナーを周知・PRします。

#### 愛知県自転車活用推進計画の施策

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	自転車通行空間の計画的な整備の促進
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
施策3	地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
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
施策5	シェアサイクル等の普及促進
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
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7	サイクルスポーツ振興の推進
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
施策9	自転車通勤の促進
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10	国際的なサイクリング大会等の推進
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
目標4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現
施策12	自転車の点検整備の促進等
施策13	自転車の安全利用の促進
施策14	学校における交通安全教育の推進
施策15	[再掲]自転車通行空間の計画的な整備の促進
施策16	災害時における自転車活用の推進

(資料：愛知県自転車活用推進計画)

## 4. 計画目標と実施すべき施策

基本方針と「都市環境」「健康」「観光」「安全」の4つの視点で設定した目標を踏まえ、実施すべき施策を定めます。

### 【基本方針】

## 自転車で新しいくらしを育むまち おかざき

### 目標1 安全で快適な自転車通行空間づくり

自転車利用者が安全で快適に走行できる自転車通行空間\*の確保や地球温暖化対策に向けて、自転車ネットワーク計画\*を着実に推進し、自転車交通事故の減少や日常的に自転車を利用しやすい環境を創出します。

- 施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進  安全で快適な自転車利用環境を確保するため、自転車ネットワーク計画\*に基づき、まちなかの自転車通行空間\*の計画的な整備を推進します。
- 施策② 自転車等駐車場の整備推進  公共交通機関と連動したサイクル&ライド\*を促進するため、主要な交通結節点の自転車等駐車場の整備を推進します。
- 施策③ 自動車の違法駐車取締りの推進  自転車が安全に車道を通行するため、自転車通行空間\*をふさぐ違法駐車取締りを推進します。
- 施策④ 山間部における自転車活用環境の整備  山間部におけるサイクリストの受入れ環境の整備について研究します。

### 目標2 自転車を活用した健康意識の向上

サイクルスポーツ\*に関するイベントや、自転車の普及啓発により自転車利用者の拡大を図り、通勤・通学などの日常的な自転車利用を促進し、市民の健康を増進します。

- 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  サイクルシェア\*の周知・PRやサイクルポート\*の整備により、サイクルシェア\*の利用拡大を図ります。
- 施策⑥ サイクルスポーツ振興の推進  市民が気軽に自転車を楽しむことができるイベントの開催を支援して、サイクルスポーツ\*の振興を推進します。
- 施策⑦ 企業と連携した自転車通勤の促進  自転車通勤の導入に関する情報の周知・PRを行うとともに、市内企業と連携して自転車通勤の促進を図ります。

### 目標3 市民・来訪者の観光における自転車利用の促進

市中心部の観光資源を回遊しやすくするためにサイクルシェア\*の利用拡大を図るとともに、観光マップと連動した自転車周遊マップを作成するなど、自転車を活用してまちを楽しむ環境をつくります。

- 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】  サイクルシェア\*の周知・PRやサイクルポート\*の整備により、サイクルシェア\*の利用拡大を図ります。
- 施策⑨ まちづくりと連携した自転車活用の推進  地域とサイクリストの協働を支援し、まちづくりと連携した自転車活用を推進します。
- 施策⑩ 観光施策と連動した自転車マップの作成  市内の観光地を自転車で周遊して楽しむことができる自転車周遊マップを作成し、来訪者の安全で快適な自転車利用を促進します。

### 目標4 歩行者・自転車・自動車の安全安心な共存

日頃の点検・整備や安全な車両の購入により自転車の安全性向上を図るとともに、歩行者・自転車・自動車が互いの特性を理解し尊重し合うために、交通ルール・マナーを周知・PRします。

- 施策⑪ 安全・安心な自転車の普及促進  自転車の品質を保障する安全マークの周知・PRや自転車の保険制度の義務化を周知・PRし、安全・安心に自転車の普及を促進します。
- 施策⑫ 安全利用教育環境の整備  南公園の交通広場において、自転車通行空間\*を含む、交通知識を学べる場として最新の交通事情に沿った施設への再整備を検討します。
- 施策⑬ 自転車の安全利用の促進  学校での交通安全教室や高齢者への講習等、交通安全意識の向上のための広報活動により、自転車の安全利用を促進します。
- 施策⑭ 災害時における自転車活用の推進  或社会の安全・安心の為、公共施設への自転車の配備や災害時の自転車利用の位置づけを検討し、災害時に自転車活用できる環境整備を推進します。