

5章 自転車利用環境の現状と課題

（１）岡崎市の上位・関連計画における自転車施策の方向性

- 第6次総合計画 基本政策 5「快適で魅力あるまちづくり」
⇒自動車を含めた多様な質の高い交通手段が連携した交通体系を構築
- 総合交通政策 基本目標Ⅱ「観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通体系の整備」
⇒まちなかを訪れたいくなる快適で魅力的な交通環境の整備
⇒施策：魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出
- まちなか総合交通戦略 基本目標Ⅰ「人にやさしく安全安心な交通体系の整備」
⇒安全・安心なまちなか交通環境の形成、良好な自転車・歩行者環境の形成
基本目標Ⅱ「まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備」
⇒まちなかにおける拠点を中心とした交通環境の形成、まちなかの賑わいを高める交通環境の形成
- 都市計画マスタープラン 都市像3「住みやすい、住み続けられる都市」
（令和2年度策定予定） 目標3「誰にもやさしい交通環境の整備」
⇒自転車通行空間の確保・ネットワーク化
- QURUWA 戦略 RF（リバーフロント）地区全体の将来像「これからの100年を暮らすまち-新しい住み方・働き方・遊び方を楽しむ-」
⇒歩いて楽しく、自転車で回れて、車でも来やすいまち

（２）自転車を取り巻く法制度の制定

- ・自転車の重大事故増加に伴い、自転車が車道左側を通行することを厳守することを徹底。（安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会提言、平成24年4月）
- ・自転車通行帯の整備に関する環境創出ガイドライン等が示されるとともに、自転車ネットワーク計画の策定が位置づけられた。（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、平成24年11月）
- ・道路交通法を改正し、3年以内に2回以上の「危険行為」を繰り返した自転車の運転者に対し、各都道府県の公安委員会が、安全運転のための講習を受講するように命ずることができる自転車講習制度を開始。（平成27年6月）
- ・全国的に自転車ネットワーク計画の策定が進まないことから、段階的にネットワーク計画策定方法を導入、路面標示の仕様が標準化された。（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7月改正）
- ・自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、健康増進、自動車交通の依存度低減等を図るため、自転車活用推進法を施行。（平成29年5月）自転車活用推進法の施行を受け、国の自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進計画を策定。（平成30年6月）
- ・全国的に自転車道に必要な幅員2.0m以上が確保できないために、自転車通行空間の整備が進まない状況であることから、道路構造令の一部を改正し、歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合、道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯と同様1.5m以上の「自転車通行帯※」の設置を可能とする政令が閣議決定。（平成31年4月）

※地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合は1.0mまで縮小できる。

（３）全国における自転車に関する動向

- ・平成 28 年時点の日本の自転車保有台数は、約 7,200 万台で、自転車普及率は過去 10 年で 5% 増加し 57.0%と、自転車利用者は年々増加している。
- ・過去 20 年間で交通死亡事故が 62%減少したものの、自転車乗車中の死者数は 56%と減少幅が小さい状況である。また、過去 10 年間で交通事故件数が約 5 割減少したが、自転車対歩行者の事故件数は 1 割程度の減少に留まっている。
- ・近年インバウンド需要を含め、サイクルツーリズムなどの自転車を活用した観光まちづくりに取り組む自治体が増加している。
- ・国土交通省では、「高齢になっても地域で元気に暮らせる社会」を実現するため、継続的な運動により健康を維持し、可能な限り健康寿命を伸ばす、SWC（スマート・ウェルネス・シティ）形成に向けた取り組みが進められており、健康増進を目的とした自転車の活用が求められている。
- ・近年、いつでもどのポートでも自転車の貸出し・返却が可能であり、短時間・短距離の移動を目的としたサイクルシェアが普及してきており、国内では、平成 31 年 3 月時点、159 都市で導入されている。サイクルシェアを活用することで、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を高める効果が期待されている。本市では平成 29 年 10 月から試験導入しており、増加傾向にある。

（４）岡崎市における自転車利用の特性と利用者意向

- ・岡崎市の人口分布状況は、市街化区域内人口割合は約 86.4%、市街化区域内人口密度は約 56.3 人/ha（平成 27 年時点）となっており、市街化区域に人口が集中している。
- ・市営自転車等駐車場が主要鉄道駅を中心に整備されており、ほとんどの駅で駐輪台数は 200 台以上確保されている。
- ・自転車交通量は、高校・大学・商業施設と岡崎駅、東岡崎駅等の主要鉄道駅を連絡する南北路線で多く見られる。（図 3-1）
- ・岡崎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 回パーソントリップ調査以降、「自由（買物・通院等）」目的が主体を占め、近年その割合は減少に転じている。「自由」目的を細分化すると、約 40%は「家事・買物」が占める。（図 3-3,4-4）
- ・市内の交通事故は、自転車交通量が多い路線・区間で発生している。（図 3-9）
- ・市内の主要駅での自転車利用者は、9 割が通勤・通学目的で、週 3 日以上自転車を利用。ルートへの安全性は 3 割以上が「安全ではない」と回答。自転車利用ルールは、認知度と遵守度に差がある。（図 4-3,4-4,4-6,4-8）
- ・自転車は原則として車道を走ることが理解していても、車道が危険なので歩道を走っているという人が多い。（図 4-5,4-8,4-14,4-16）
- ・「自転車通行レーンなどの整備」「駐輪場整備」「走りやすい路面への改善」などの自転車施策を望む割合が高い。（図 4-7）
- ・ルート上の危険箇所は、乙川に架かる橋周辺などのボトルネックとなる場所に集中し、駅利用者は駅周辺、高校生は学校周辺など、動線が重なる箇所で危険を感じている。（図 4-9～11,4-17～27）

前頁で整理した（１）～（４）を踏まえ、岡崎市の自転車ネットワーク構築に向けた視点を設定しました。

（１）岡崎市の上位・関連計画における自転車施策の方向性

（２）自転車を取り巻く法制度の制定

（３）全国における自転車に関する動向

（４）岡崎市における自転車利用の特性と利用者意向



自転車ネットワーク構築に向けた視点

視点① 道路空間の安全性・快適性の確保

（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② 自転車通行空間の利用ルールの徹底

（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）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）アクセス性や回遊性を高める通行空間の形成が必要

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）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

（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

6章 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、前章で設定した自転車ネットワーク構築に向けた視点を踏まえて、5つの基本方針を設定します。

自転車ネットワーク構築に向けた視点

視点① 道路空間の安全性・快適性の確保

視点② 自転車通行空間の利用ルールの徹底

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

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

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

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【視点①②】

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。

⇒8章

基本方針②【視点③】

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。⇒7章

基本方針③【視点④】

まちの魅力を高め活気づけるネットワークの整備

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。⇒7章

基本方針④【視点⑤】

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。⇒9章

基本方針⑤【視点⑥】

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。⇒7・8章

7章 自転車ネットワークの構築

(1) 計画策定エリアの設定

計画策定エリアは、自転車関連の交通事故件数、自転車交通需要（自転車交通量、自転車トリップの発生・集中等）の高い地域であることとともに、歩道設置状況等の都市基盤の整備状況や上位関連計画における自転車関連施策の位置づけ等を踏まえて設定します。

自転車交通需要の高い地域	自転車交通需要、既存道路の整備状況からみた地域の特徴	計画策定エリアの設定方針
矢作地域	学校周辺を中心に自転車交通量が多く、かつ自転車トリップの発生・集中密度が高い地域となっている。また、自転車トリップの内、地域内々の移動が多いことから、矢作地域内で完結する動きが主体となっている。自転車利用の需要が高い地域ではあるが、都市基盤が未整備なため、矢作橋駅～岡崎城西高等学校・愛知学泉大学間の歩道ネットワークが不連続である。	矢作橋駅～岡崎城西高等学校・愛知学泉大学等の特定施設への自転車交通需要が存在しているが、地域全体が都市基盤未整備となっている本地域では既存道路を利用できないため、暫定形態を積極的に活用し、段階的に計画を進めることとする。
中央地域	自転車トリップの発生・集中密度が高い地域であるとともに、高等学校や商業施設が集積しており、自転車交通量が多い箇所が連続している地域である。	自動車と歩行者等が分離された道路ネットワークは形成されているものの、安全な歩行者・自転車空間は確保されていないことや、まちなか総合交通戦略の区域を内包し、安全で快適な自転車通行空間の確保に関する具体的施策の展開が望まれる地域である。
岡崎地域	東岡崎駅南口及び岡崎駅～岡崎工業高等学校間において自転車交通量が多く、岡崎駅⇄東岡崎駅を跨ぐゾーン間の自転車トリップも比較的多い。また、国道 248 号沿道に大型商業施設が立地しており、周辺の住宅団地からの自転車利用が想定される。	
岩津地域	全体から見た自転車交通量は多くないが、大門駅、国道 248 号沿線で自転車関連事故が発生している。岩津高等学校への通学は自転車利用者が多く、通学を中心とした安全な通行空間整備が必要な地域である。	駅や高等学校への自転車交通需要が存在しているが、地域の一部が都市基盤未整備となっている本地域では既存道路を利用できない路線もあるため、暫定形態を積極的に活用し、段階的に計画を進めることとする。
東部地域	全体から見た自転車交通量は多くないが、岡崎東高等学校への通学は自転車利用者が多く、通学を中心とした安全な通行空間整備が必要な地域である。	

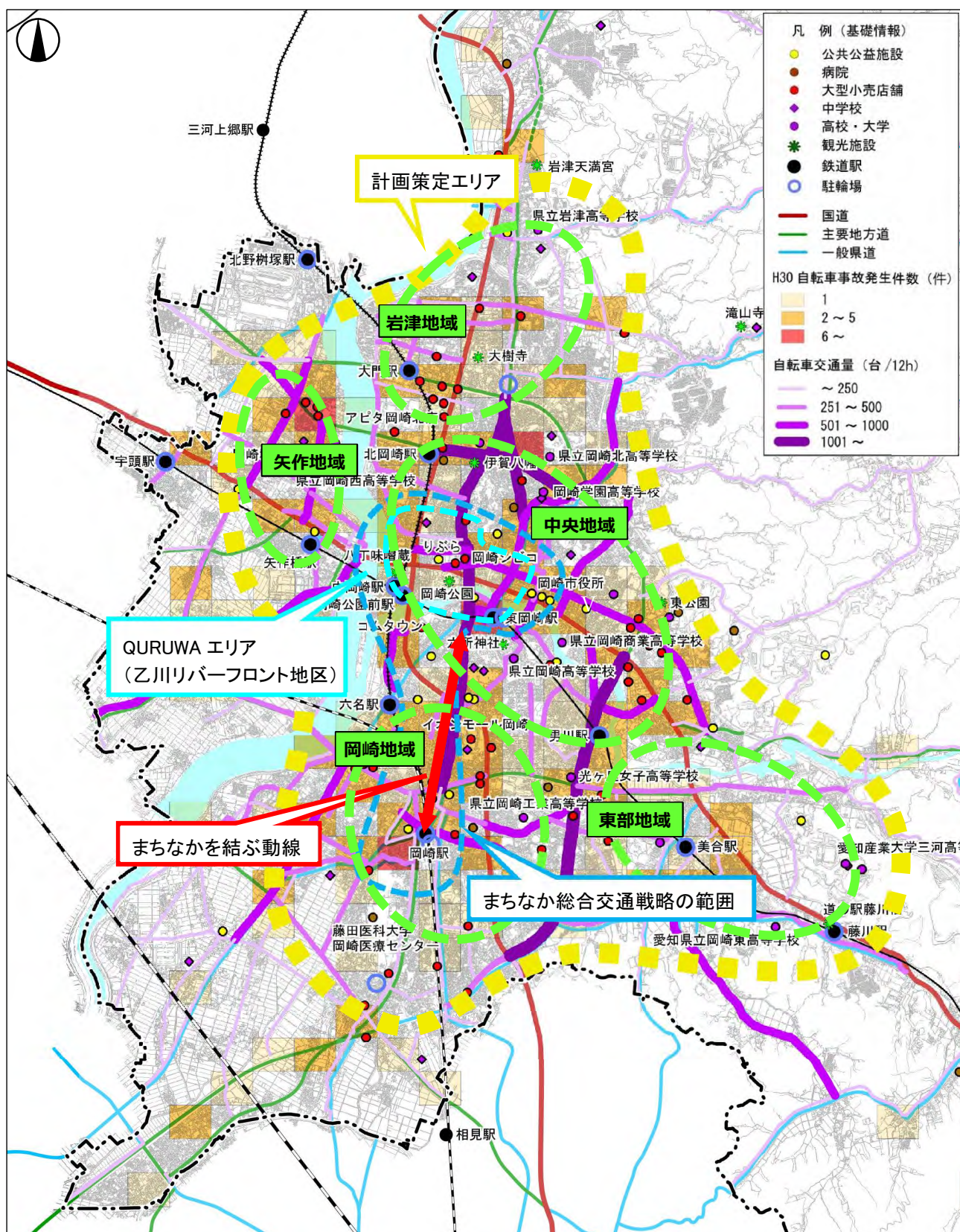


図 7-1 計画策定エリアの設定

(資料：岡崎警察署資料、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)

(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、交通量や大型車混入率等が非常に多い路線においては、実際の整備段階において、規制速度及び自動車交通量等から判定されるタイプ以上に安全なタイプの整備の必要性が生じる可能性が考えられるため、道路管理者や関係住民、警察などの関係機関等と十分に協議・検討するものとします。

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、ガイドラインによって分類されるタイプA～Cの整備対象路線から除外し、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。

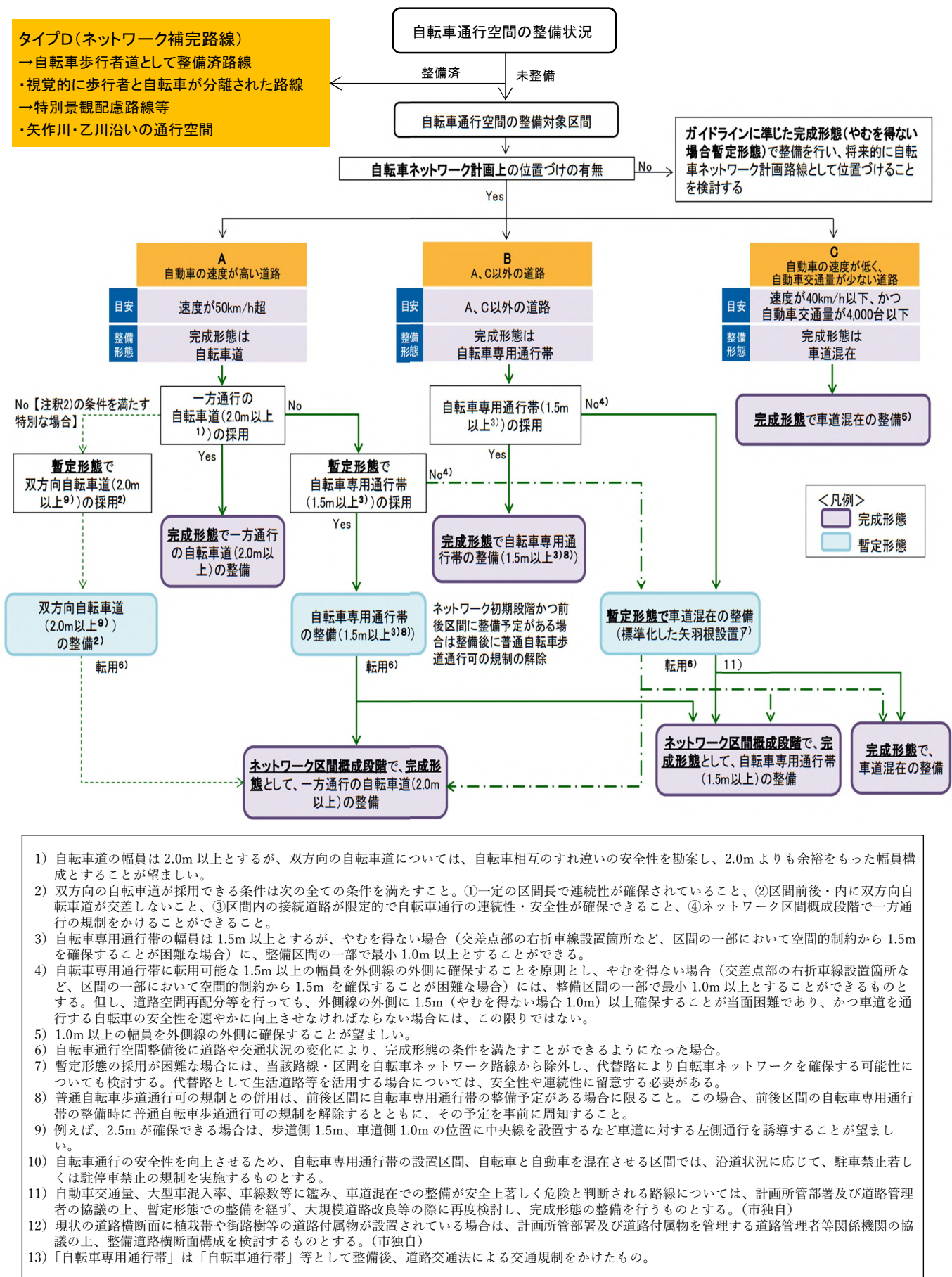


図 7-2 整備形態選定フロー (資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

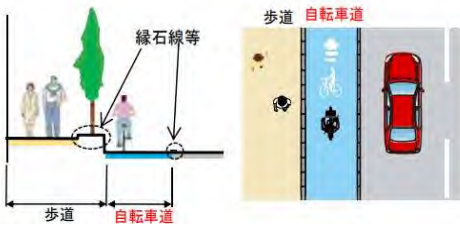
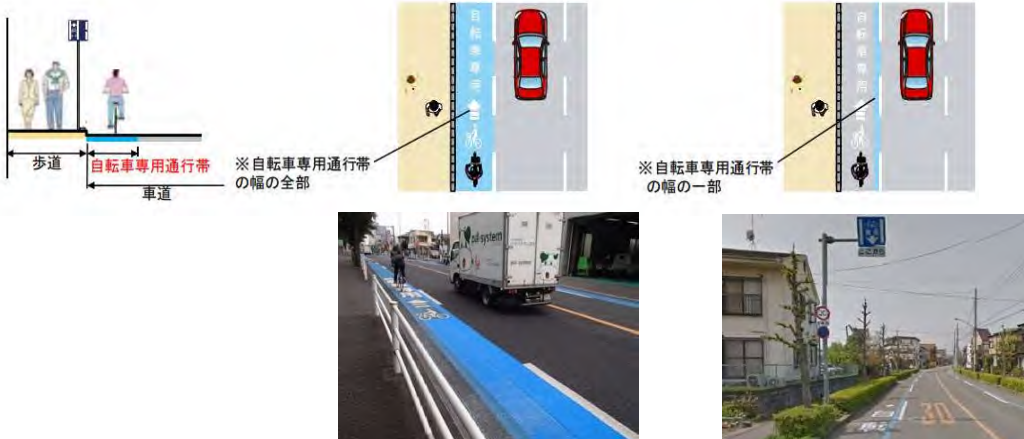
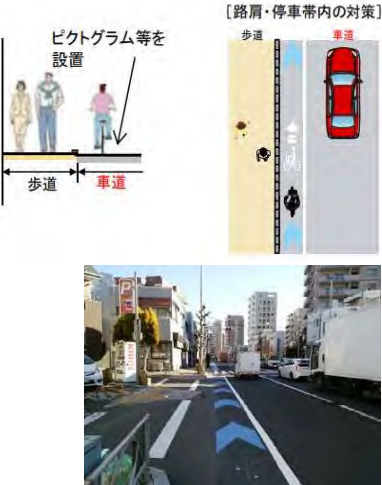
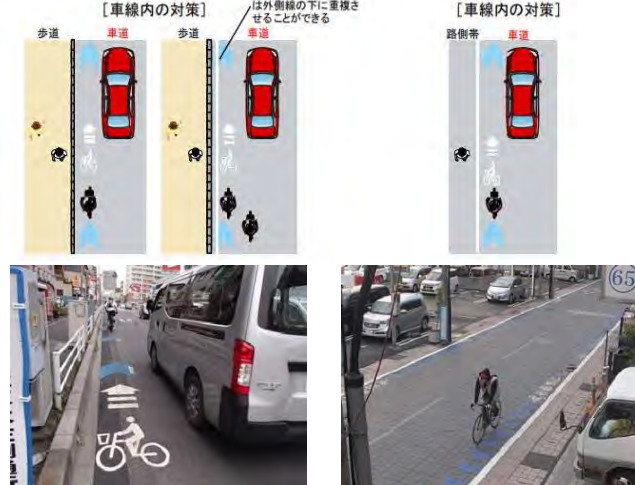
	整備形態	整備イメージ
タイプA	自転車道 (該当なし)	 
タイプB	自転車専用通行帯	
タイプC	自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道混在)	(1) 歩道のある道路における対策  (2) 歩道のない道路における対策 
タイプD	ネットワーク 補完路線	自転車歩行者道として整備された路線や矢作川・乙川沿いの通行空間のような既存の路線を活用し、整備を伴わずネットワークを形成する。(岡崎市独自)   

図 7-3 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)

(3) 自転車ネットワーク路線の選定

1) 自転車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（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。

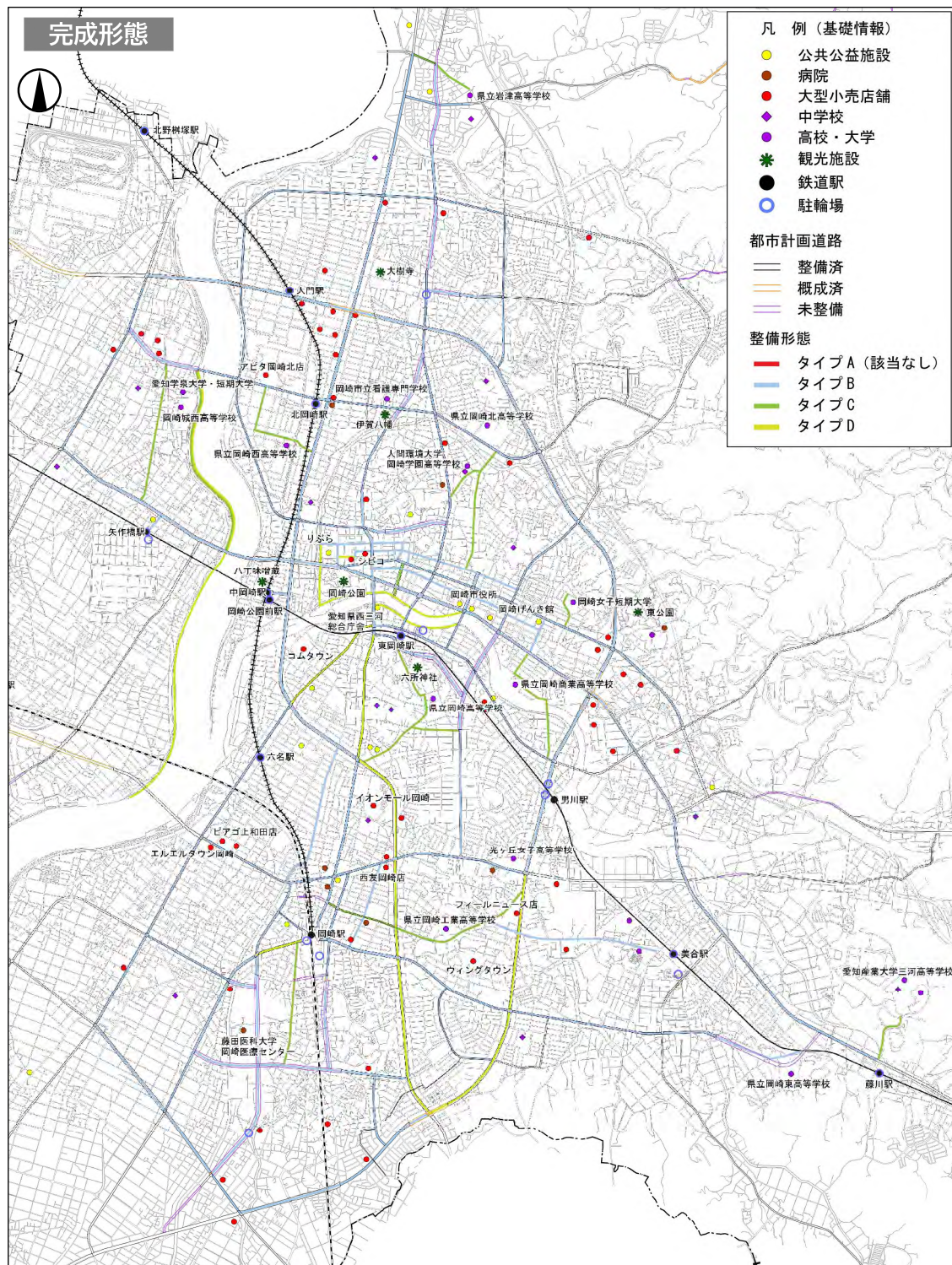


図 7-4 整備形態別対象路線図（完成形態）

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。

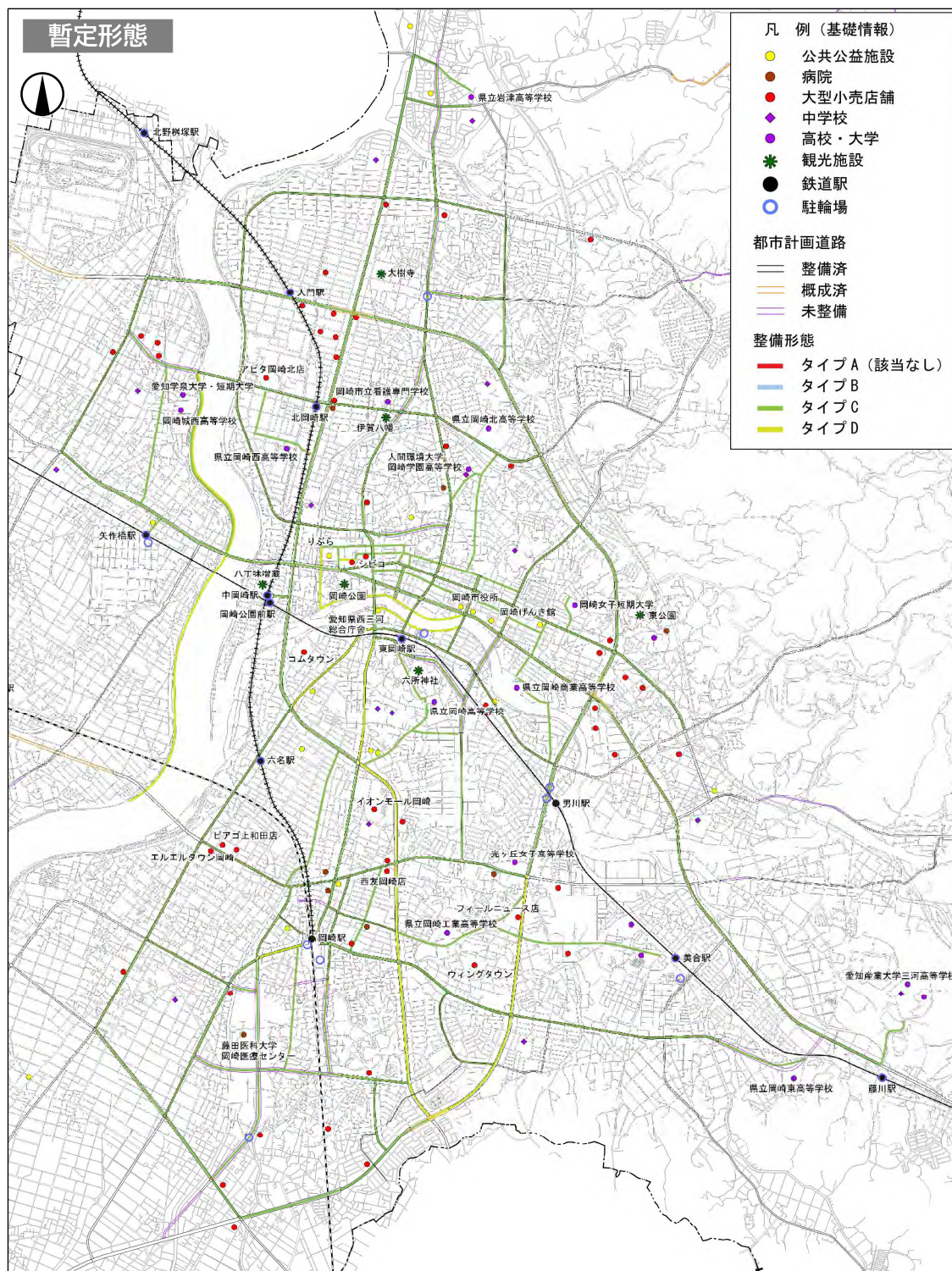


図 7-5 整備形態別対象路線図（暫定形態）

2) 駅周辺の自転車ネットワーク路線

岡崎駅、東岡崎駅、矢作橋駅の自転車利用者がアンケートで回答した危険箇所と、自転車ネットワーク路線を重ねると、危険と回答された箇所は概ねネットワーク路線に含まれていることがわかります。

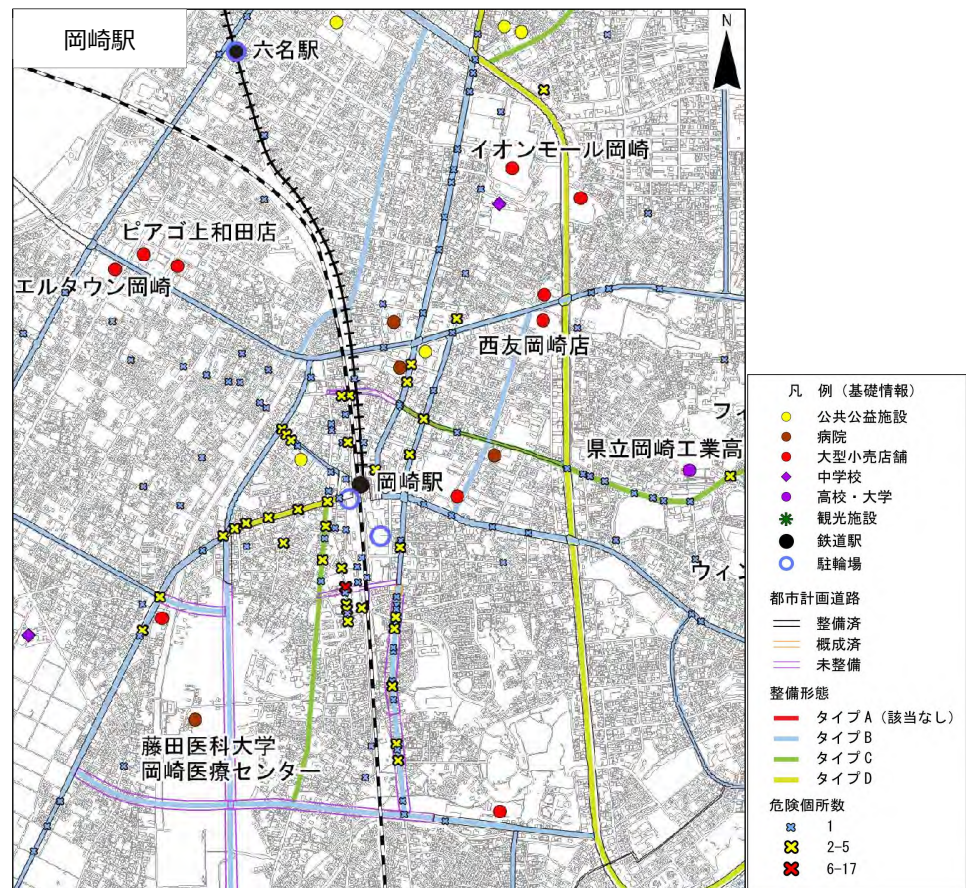


図 7-6 駅利用者アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図 (岡崎駅)

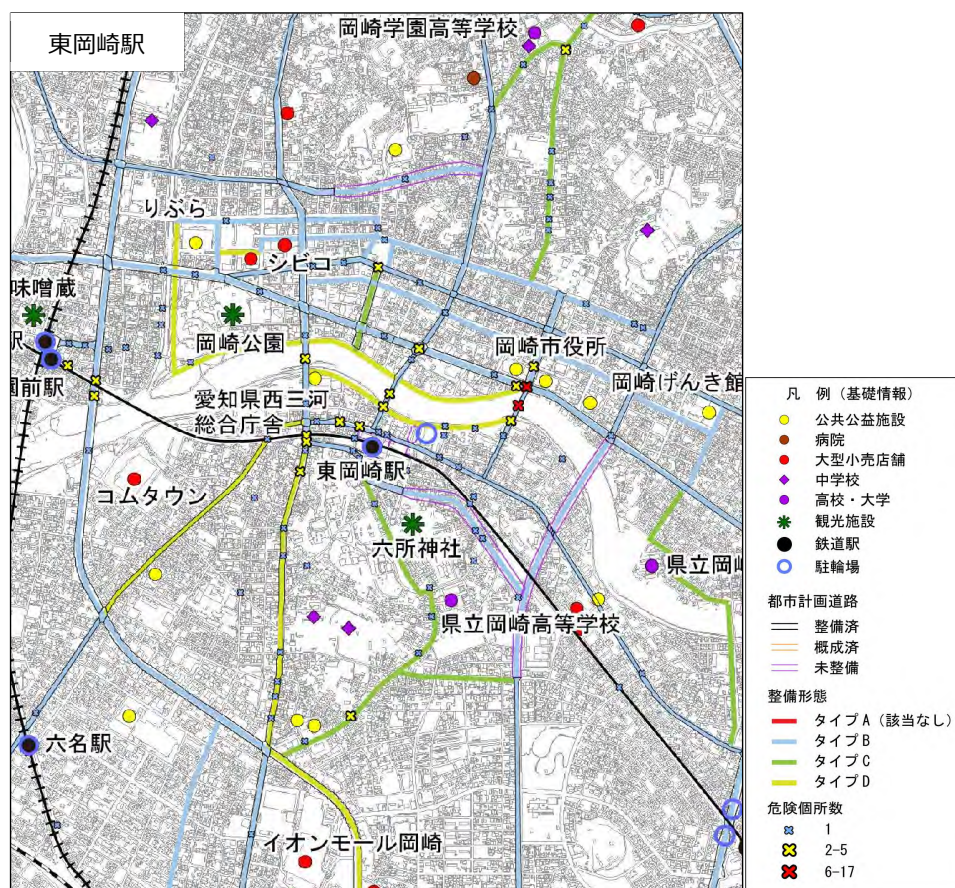


図 7-7 駅利用者アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図（東岡崎駅）



図 7-8 駅利用者アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図（矢作橋駅）

3) 高校周辺の自転車ネットワーク路線

高校生がアンケートで回答した危険箇所と、自転車ネットワーク路線を重ねると、危険と回答された箇所は概ねネットワーク路線に含まれていることがわかります。

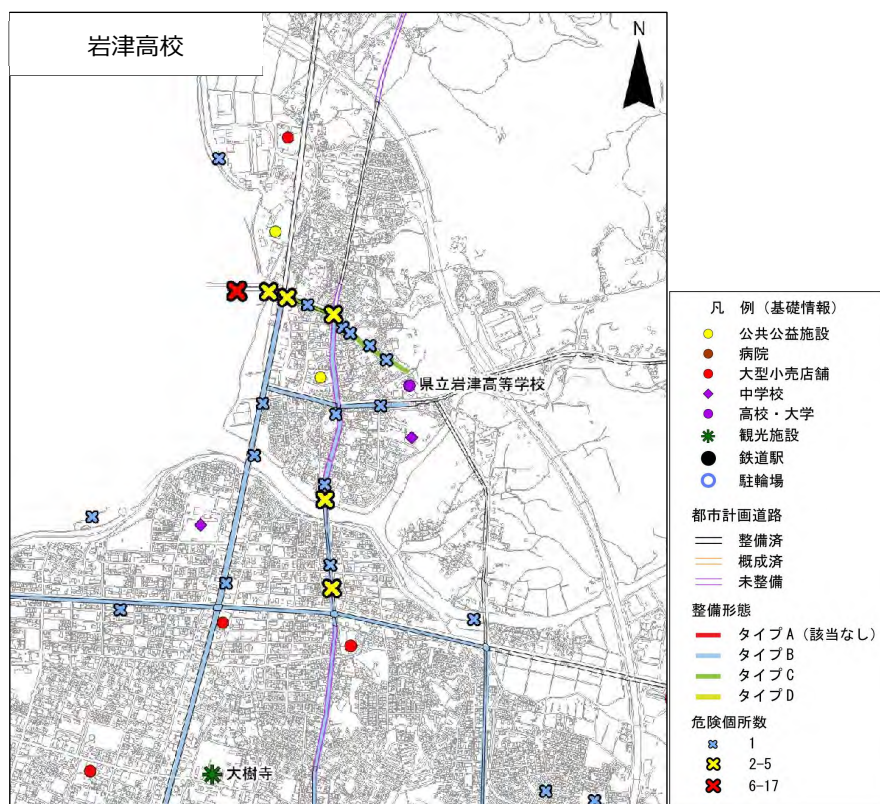


図 7-9 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図 (岩津高校)

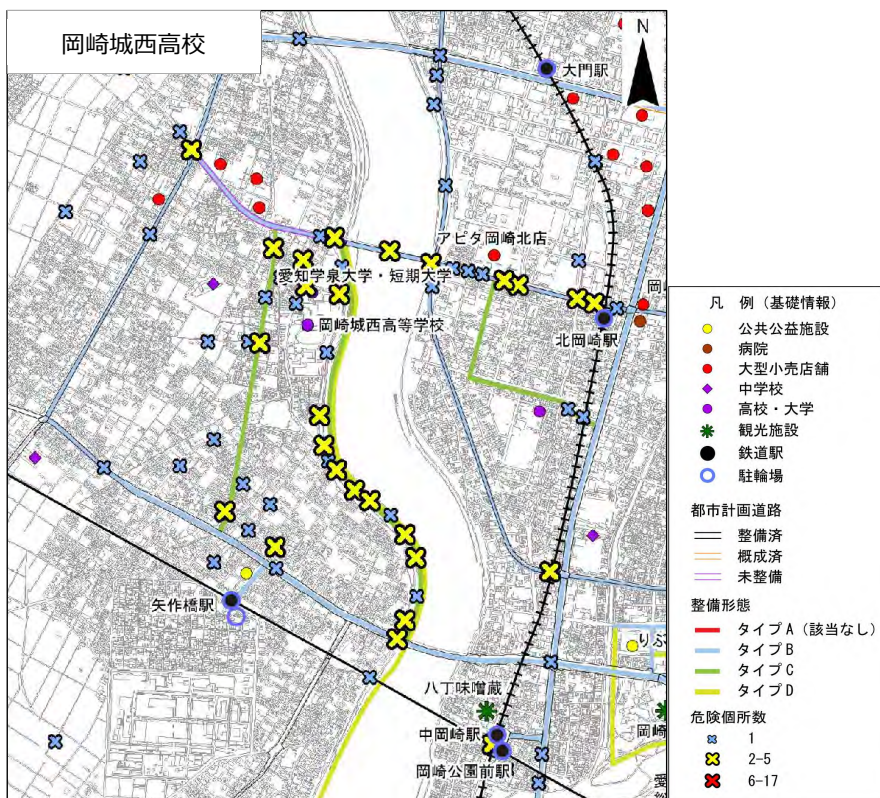


図 7-10 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図 (岡崎城西高校)



図 7-11 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図（岡崎西高校）

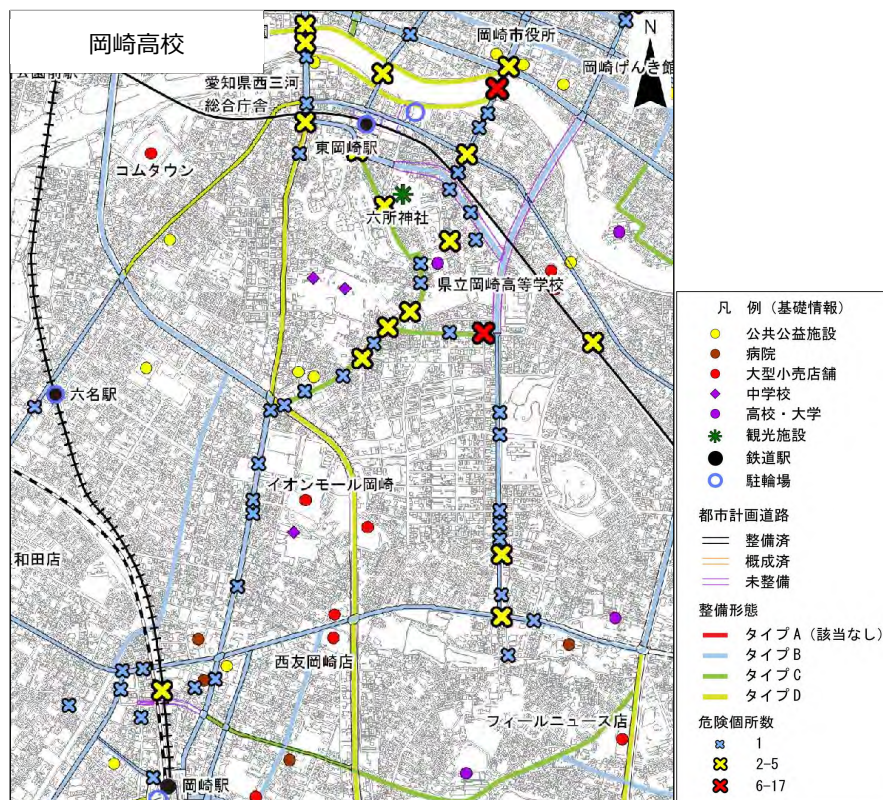


図 7-12 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図（岡崎高校）

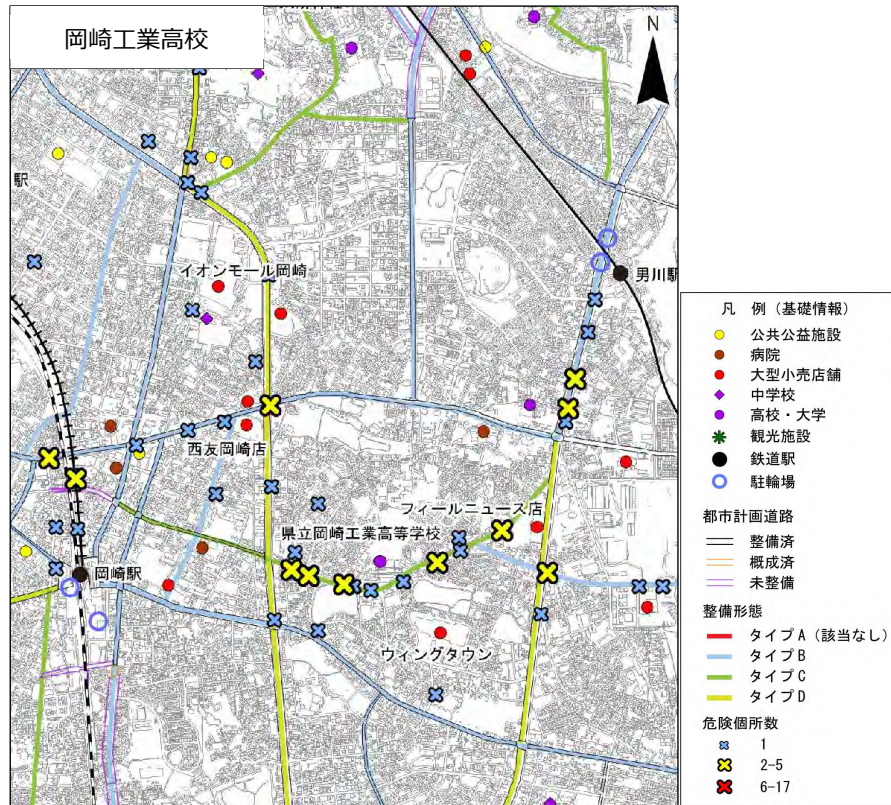


図 7-13 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図 (岡崎工業高校)

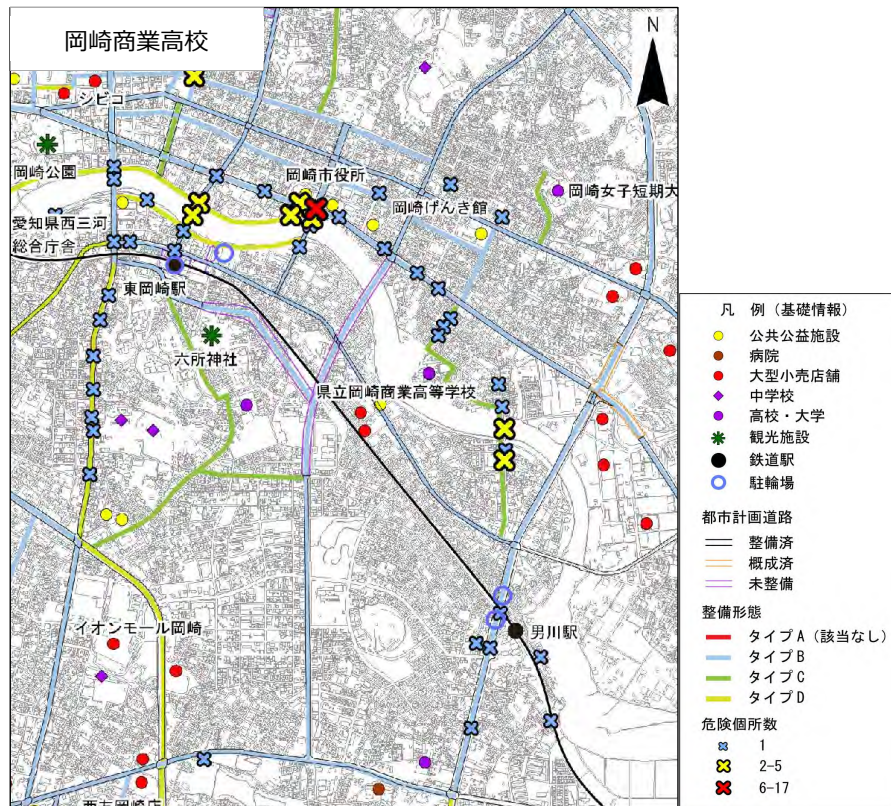


図 7-14 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図 (岡崎商業高校)

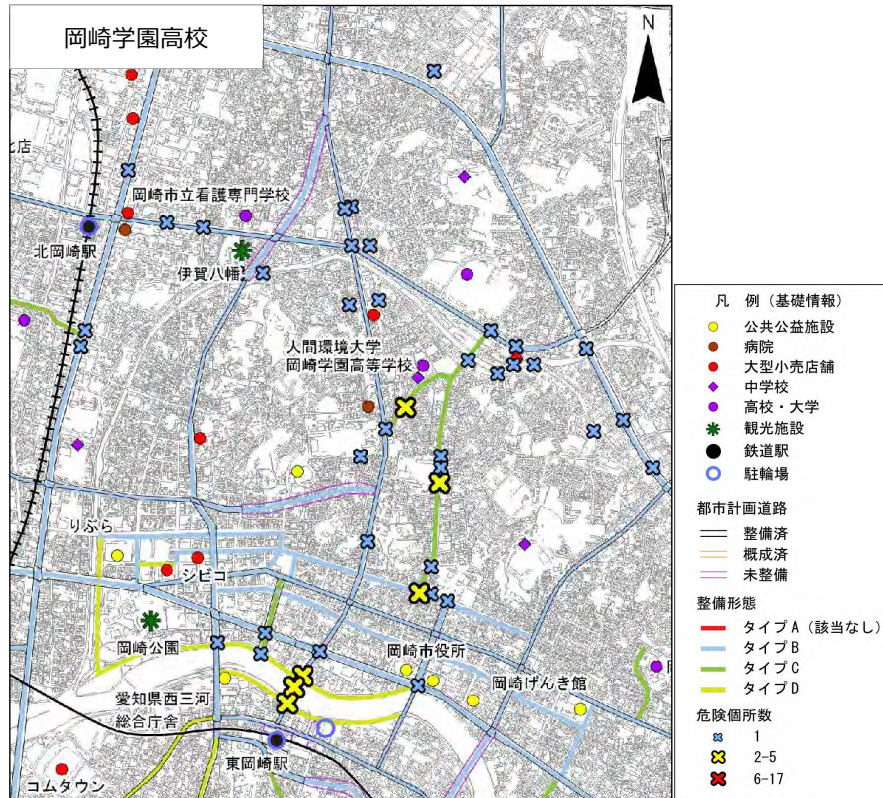


図 7-15 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図（岡崎学園高校）

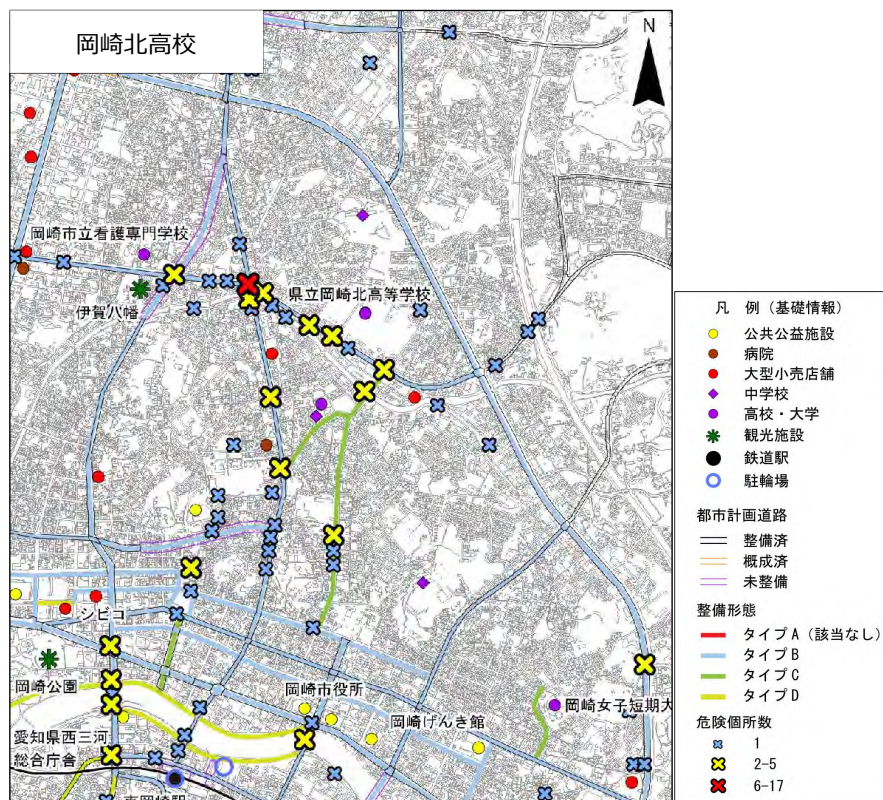


図 7-16 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図（岡崎北高校）

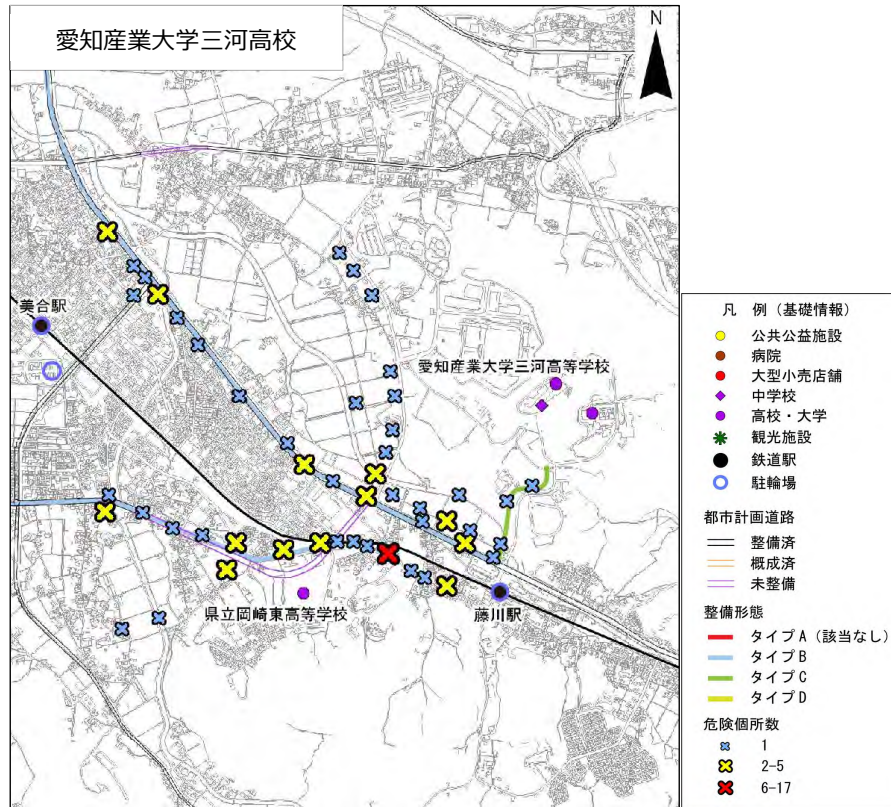


図 7-17 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図 (愛知産業大学三河高校)

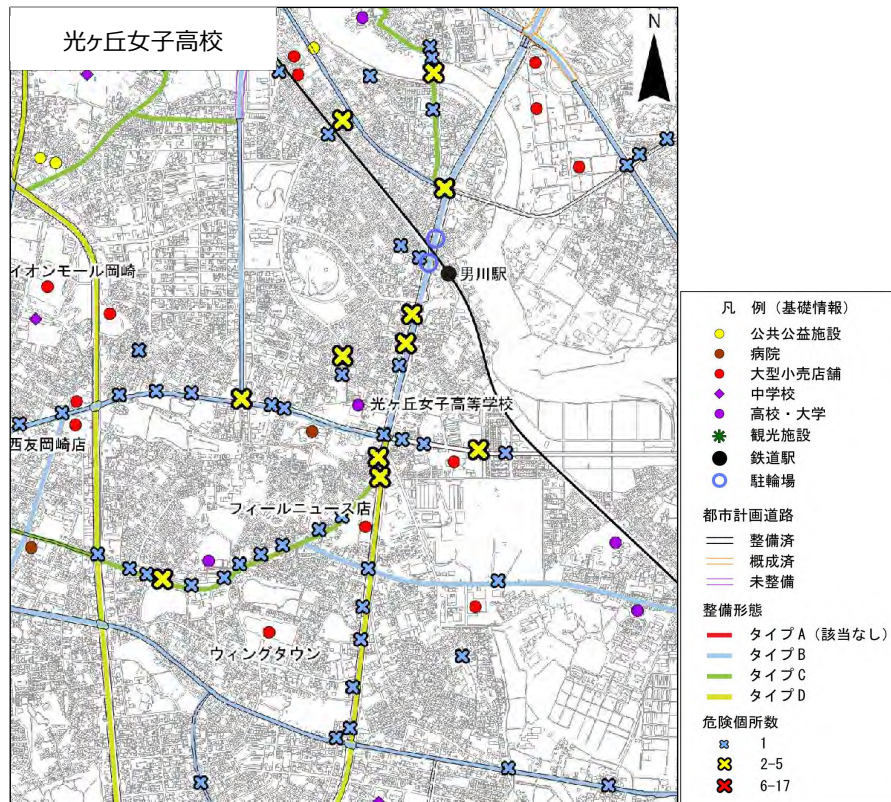


図 7-18 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図 (光ヶ丘女子高校)

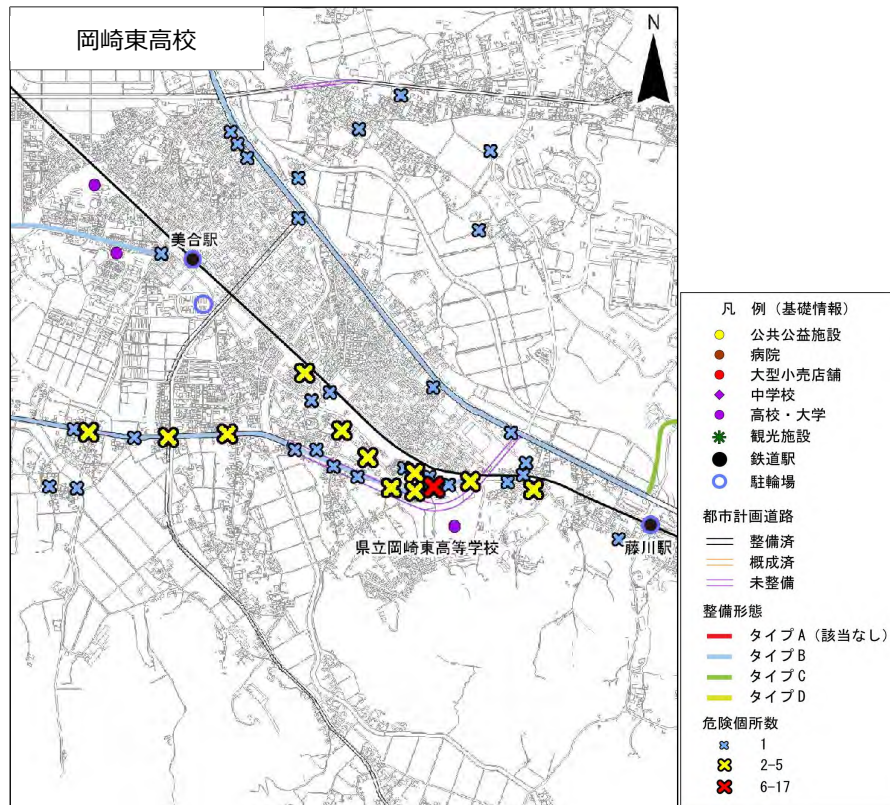


図 7-19 高校生アンケートによる危険箇所とネットワーク路線の重ね図（岡崎東高校）

8章 自転車通行空間の適正な利用に向けた取り組み

自転車安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備に併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、自転車の通行ルール、自動車の駐車ルール等の徹底を図る必要があります。

自転車ネットワーク計画の策定を契機に、自転車通行空間の適正な利用ルールの周知・啓発を実施し、歩行者・自転車・自動車のそれぞれがルールを遵守するために、交通管理者と連携し、路面標示や案内看板等の設置を検討します。また、市が取り組む観光施策と連携し、東岡崎駅周辺や QURUWA エリアなど、歩行者や自転車利用者が多いエリアについては、観光案内サインと連動した誘導サインの設置も検討していきます。



図 8-1 通行ルールを示す看板を設置している事例（資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

<しまなみ海道の事例>



<ピワイチ（琵琶湖一周）の事例>



図 8-2 路面標示・案内看板の事例（資料：国土交通省資料）

9章 計画のスケジュール

(1) 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、市内の自転車事故多発箇所から優先的に整備していくこととします。

また、災害時における自転車の機動性の観点から、国が指定する重要物流道路、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。

なお、他事業との調整により、合理的に整備を行うことが出来る場合は、整備順位を柔軟に変更することが出来ることとし、整備にあたっては、地域の実状を考慮するとともに、整備主体の財政状況に鑑みながら選定していきます。

ネットワークの早期実現に向け、国、県の各道路管理者が整備を予定する路線の計画段階から自転車通行空間整備を呼びかけていくとともに、市も道路管理者として暫定形態から着実に整備を推進していきます。なお、整備にあたっては、路面標示の設置のみならず、自転車の安全な通行を考慮し、必要に応じて路面の段差や凹凸の解消などの整備を行うこととします。

表 9-1 整備延長（整備時期別）

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

表 9-2 整備延長と計画延長（道路管理者別）

道路管理者	整備延長（km）	計画延長（km）
国	10.6 km	15.2 km
県	50.9 km	60.6 km
市	58.1 km	61.5 km
整備総延長	119.6 km	137.3 km

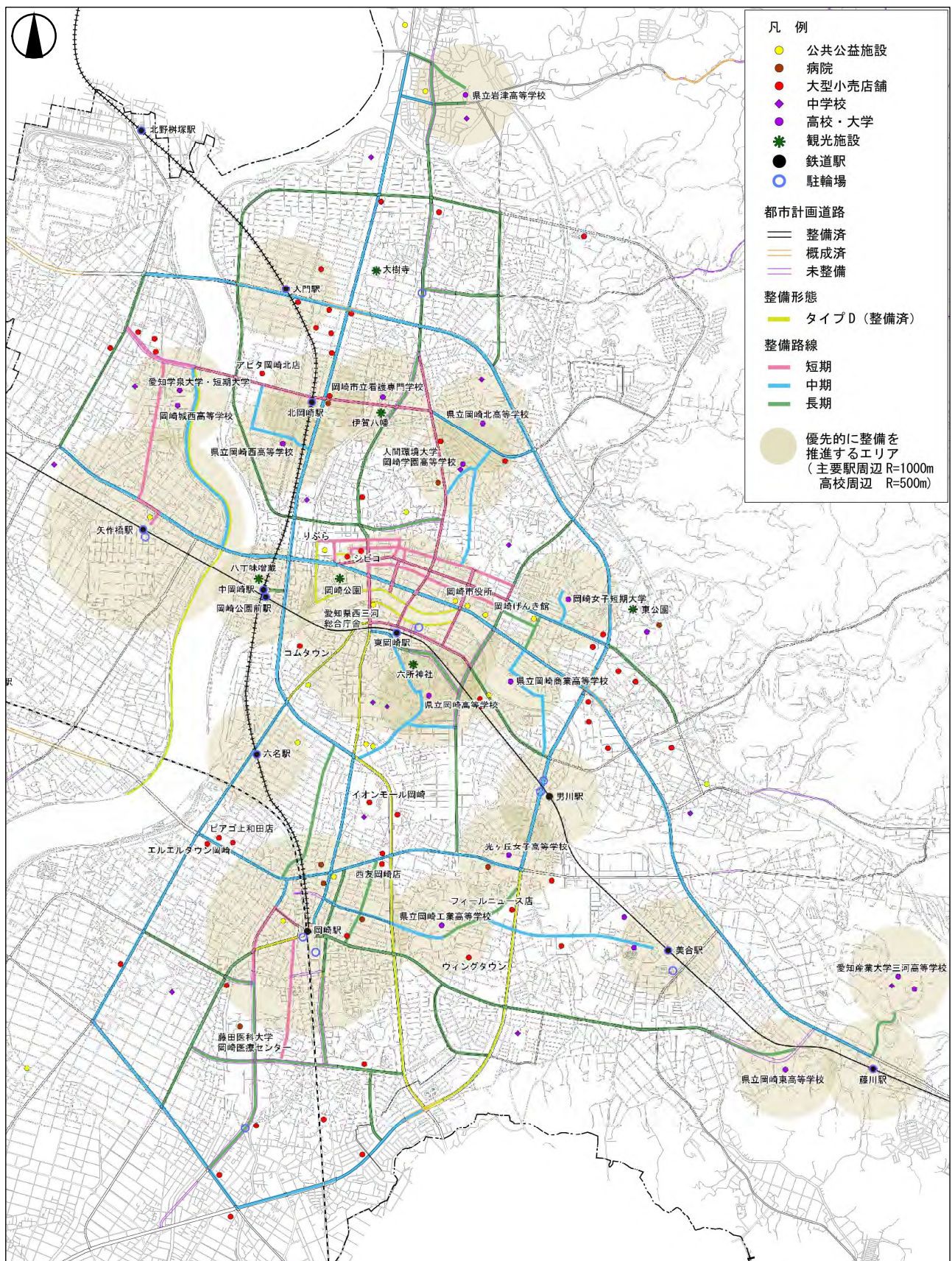


図 9-1 整備時期別の自転車ネットワーク

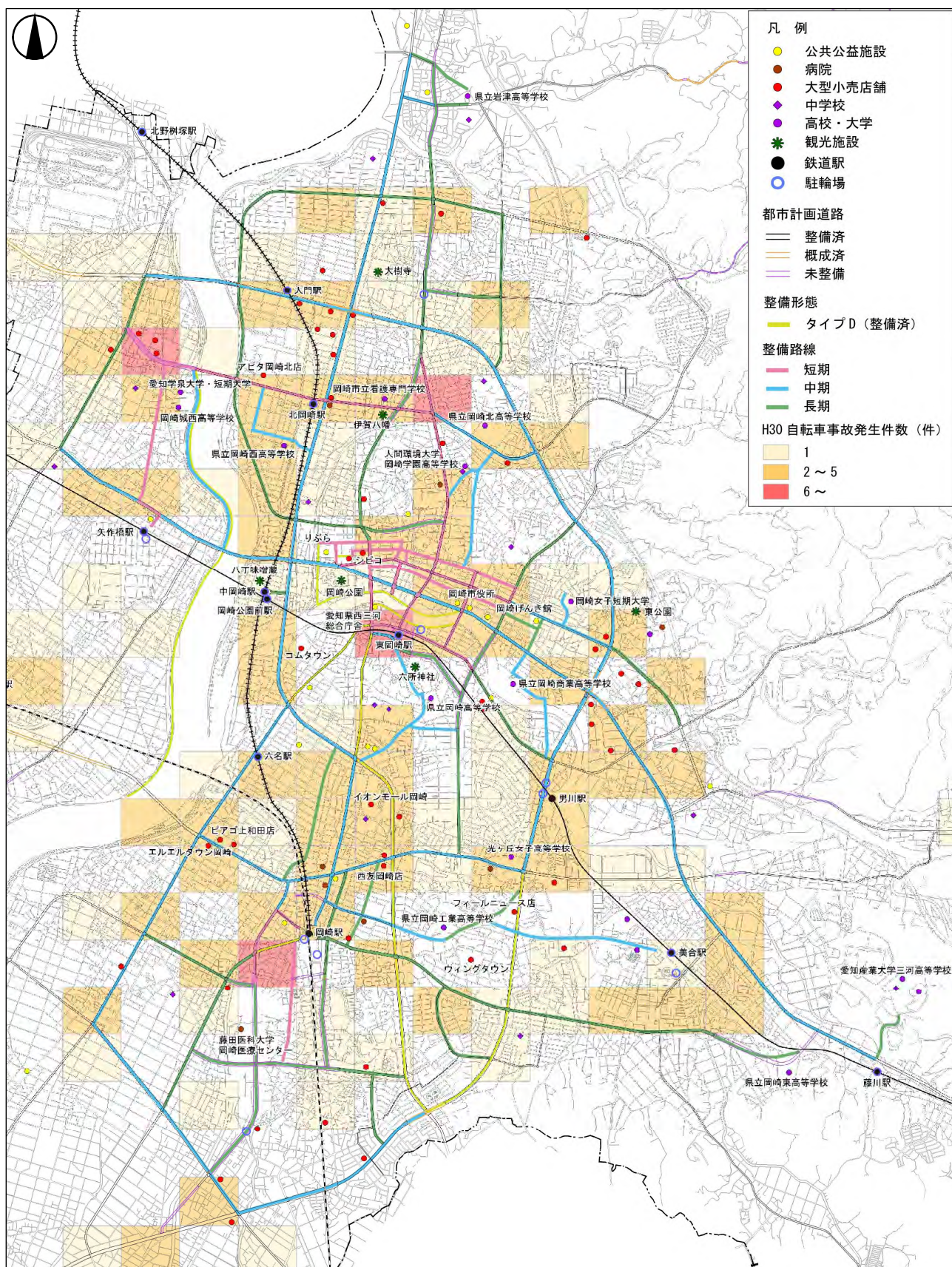


図 9-2 整備時期別の自転車ネットワークと自転車事故発生件数

(2) 計画の評価・見直し

岡崎市自転車ネットワーク計画は、令和3年度から令和12年度の10年間を計画期間とし、令和2年度は、令和3年度以降の路線整備に向けて道路管理者等との調整を行います。令和3年度以降も道路管理者等との調整を行いつつ、路線整備に向けた設計を順次進め、整備を推進していきます。

また、整備が進んだ段階において、合わせて実施する自転車通行空間の適正な利用に向けた周知・啓発を推進しつつ、整備済みの路線・区間について、自転車通行空間の利用率や事故削減効果等について、モニタリング項目と計測手法等を検討し、継続的に整備区間のモニタリングを行います。

計画期間4年目の令和6年度に整備区間のモニタリングを実施し、5年目の令和7年度に、自転車ネットワーク計画の整備状況を踏まえて計画全体の評価を行うとともに、道路や交通状況の変化を踏まえた課題を抽出し、必要に応じて、その評価結果を計画へフィードバックさせ、自転車ネットワーク計画や整備形態の中間見直しを行います。

また、9年目の令和11年度に再度整備区間のモニタリングを実施し、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。



図 9-3 計画のスケジュール