

岡崎市自転車 ネットワーク計画



令和2年11月 岡崎市

目次

1 章 計画策定の背景	1
（1）計画の趣旨	1
（2）自転車に関する法制度の変遷	2
（3）計画の位置づけ	7
（4）計画の区域と期間	8
2 章 自転車利用環境を取り巻く動向	9
（1）全国における自転車利用環境の動向	9
（2）岡崎市における自転車利用環境の動向	11
3 章 岡崎市の自転車利用環境の現状	12
（1）自転車交通量	12
（2）自転車の利用特性	13
（3）自転車通行空間の整備状況	15
（4）交通事故発生状況	17
4 章 ニーズ調査	18
（1）主要駅自転車利用者調査	18
（2）高校生調査	26
5 章 自転車利用環境の現状と課題	35
6 章 基本方針	38
7 章 自転車ネットワークの構築	39
（1）計画策定エリアの設定	39
（2）整備形態の選定	41
（3）自転車ネットワーク路線の選定	44
8 章 自転車通行空間の適正な利用に向けた取組み	54
9 章 計画のスケジュール	55
（1）整備の進め方	55
（2）計画の評価・見直し	58

参考資料

59

(1) 自転車ネットワーク計画と自転車活用推進計画の関係	60
(2) 交差点部及びバス停部の構造について	62
(3) 岡崎市自転車ネットワーク検討協議会要綱	64
(4) 岡崎市自転車ネットワーク検討協議会委員名簿	66
(5) 岡崎市自転車ネットワーク検討協議会の経緯	67
(6) 整備形態イメージ	68

1 章 計画策定の背景

(1) 計画の趣旨

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として、また、サイクリング等のレジャーとして、様々な場面で幅広い世代の方に利用されています。また、昨今の環境保全や健康意識の向上から、自転車利用のニーズは高まっています。

このような状況から、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という考えのもと、平成 24 年 11 月に「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、『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言』を受けて、平成 28 年 7 月に改定されました。また、自転車を快適に利用するための基本方針や理念を主に地方自治体に対して示し、自転車専用道路等の整備や観光来訪の促進などを求めた「自転車活用推進法」が平成 29 年 5 月に施行されました。平成 30 年 6 月には、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成や、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等が目標とされる「自転車活用推進計画」が閣議決定される等、自転車を取り巻く環境は大きく変化しており、各自治体で「自転車ネットワーク計画」を策定し、安全で快適な自転車利用環境を創出することが推奨されています。

岡崎市では、過度に自動車に依存した交通体系から、公共交通・自動車・自転車・徒歩の各交通モードが連携・調和した交通体系への移行を誘導する「岡崎市総合交通政策」を策定しています。自転車については、「安全な自転車利用環境の整備」や「魅力的な歩行者・自転車利用環境の創出」といった施策が位置付けられており、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、自転車通行空間を効果的、効率的に整備するために自転車ネットワーク路線の整備形態等を示した計画である「自転車ネットワーク計画」を策定します。

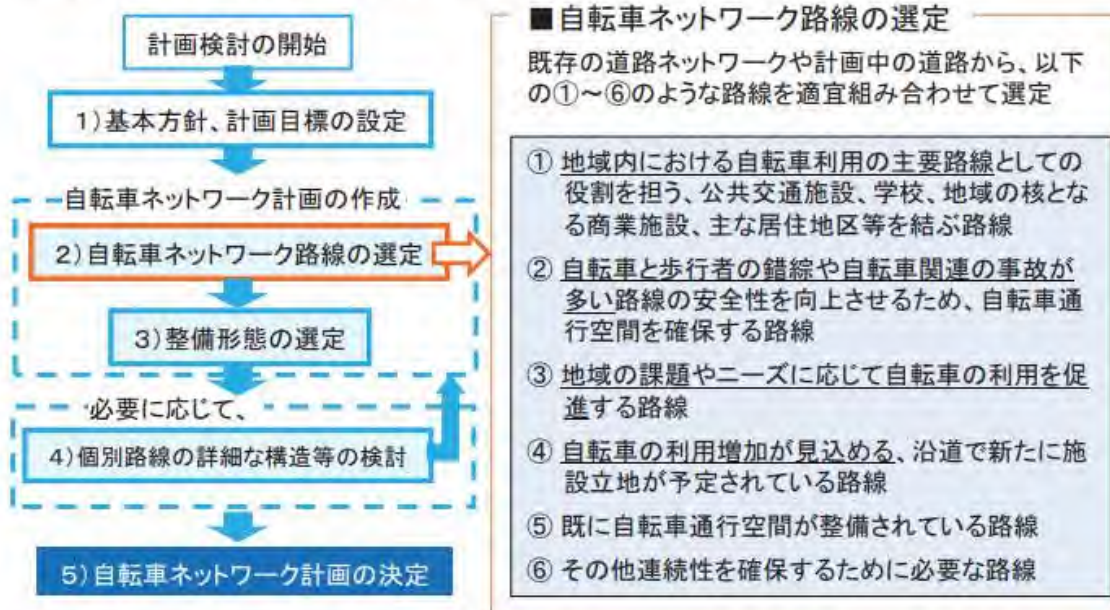
(2) 自転車に関する法制度の変遷

H24.4	<u>みんなにやさしい自転車環境 – 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 –</u> 国土交通省と警察庁が、自転車ネットワーク計画の作成を進めるための自転車通行空間の計画や基本的な考え方を示し、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方としています。
H24.11	<u>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定</u> 自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、実務的な検討事項等を取りまとめています。
H28.3	<u>「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言</u> 計画策定が進まない要因を明らかにし、自転車ネットワーク計画策定を促進するための方策について検討を行いました。段階的なネットワーク計画策定方法の導入と、路面表示の仕様標準化を提言しました。
H28.7	<u>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改正</u> 主な改正内容は、①段階的な計画策定方法の導入②暫定形態の積極的な活用③路面表示の仕様の標準化④自転車道は一方通行を基本とする考え方の4点となっています。
H29.5	<u>自転車活用推進法</u> 罰則などで"規制"するのではなく、自転車をよりよく快適に利用するための基本方針や理念を、主に地方自治体に向けて示しました。
H30.6	<u>自転車活用推進計画</u> 自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、自転車活用推進法に基づいて策定され、国の自転車活用の基本となる計画として位置づけられています。

■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定（平成 24 年 11 月）

国土交通省道路局と警察庁交通局により、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討を行うため、「みんなにやさしい自転車環境 ～安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言～」を踏まえ、各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、実務的な検討事項等を取りまとめた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されました。

■自転車ネットワーク計画作成手順



■整備形態の選定

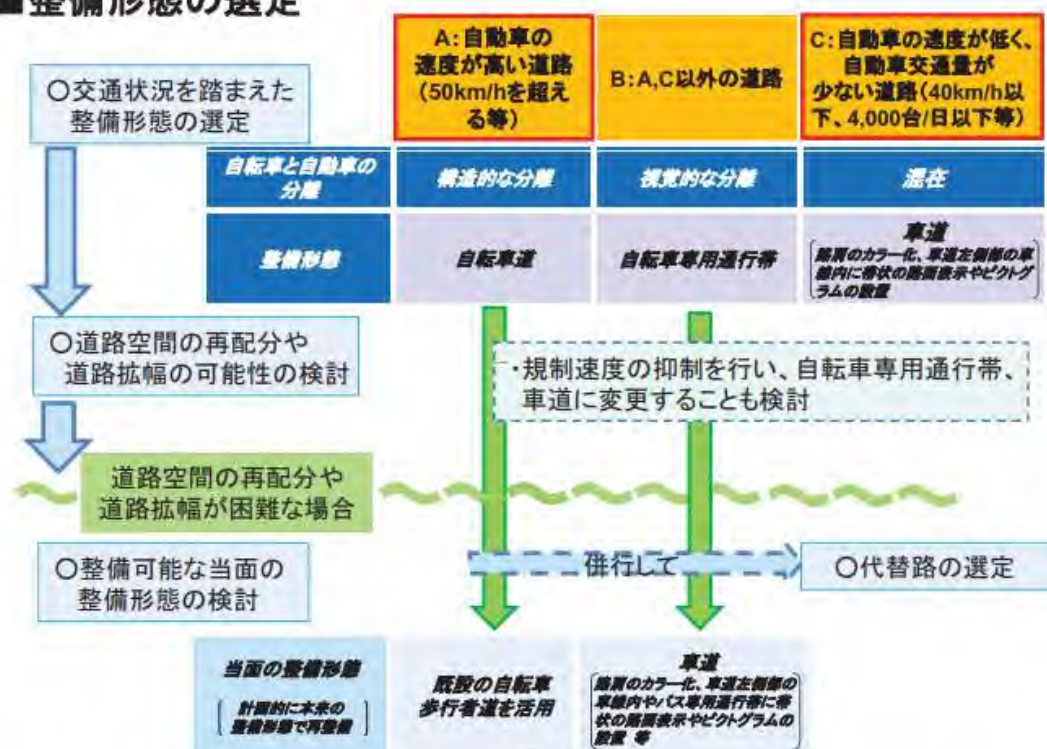


図 1-1 自転車通行空間の計画（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改正（平成 28 年 7 月）

平成 28 年の「安全で快適な自転車利用環境の創出の促進に関する検討委員会」による提言を踏まえ、ガイドラインのうち、「Ⅰ．自転車通行空間の計画」、「Ⅱ．自転車通行空間の設計」について改定が行われました。

①段階的な計画策定方法の導入

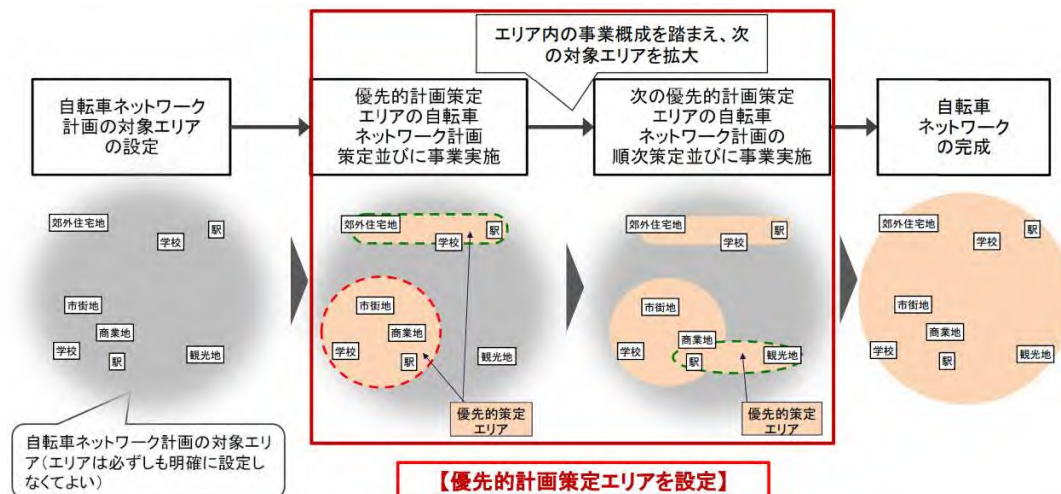


図 1-2 段階的な計画策定方法の導入（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について）

②暫定形態の積極的な活用

③路面表示の仕様の標準化

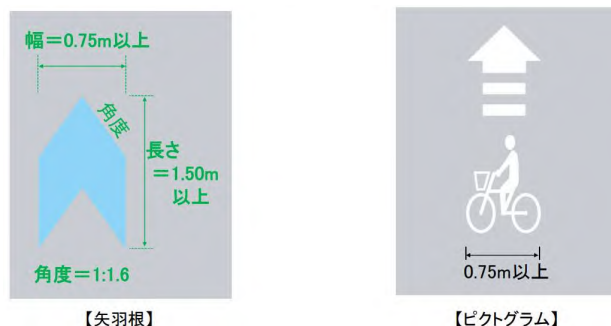


図 1-3 路面標示の使用の標準化

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について）

④自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入



図 1-4 暫定形態の積極的な活用（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について）

■自転車活用推進法（平成 29 年 5 月）

自転車活用推進法は、安全に配慮しつつも自動車依存を減らして、文字通り自転車の活用を推し進めようとするものであり、国が以下に示す経済的・社会的な効果を見込んで自転車の活用を推進することを目的として、自転車の走行に対して罰則などで"規制"するのではなく、自転車をよりよく快適に利用するための基本方針や理念を、主に地方自治体に向けて示しています。

具体的には、自転車専用道路等の整備や観光来訪の促進など、14 項目の施策を検討・実施するよう求めています。

自転車活用推進法の概要	
目的・基本理念 (1・2条) <目的> - 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること <基本理念> - 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること - 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと - 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること - 交通の安全の確保が図られること	基本方針 (8条) ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する
国等の責務 (3・4条) - 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する - 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する - 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める	自転車活用推進計画 (9～11条) - 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する - 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める
公共交通関係事業者の責務等 (5～7条) - 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める	自転車活用推進本部 (12・13条) 国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))
	その他 (14条) 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条) - 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条) - 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

施行期日:公布の日(平成28年12月16日)から6月以内で政令で定める日(附則1条)

図 1-5 自転車活用推進法の概要
(出典：国土交通省)

■自転車活用推進計画（平成30年6月）

自転車活用推進法において国が定めることとされているものであり、長期的な展望を視野に入れつつ令和2年度までを期間としています。「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」や、「サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」などが目標として定められています。

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	目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数 【実績値】0団体（2017年度）→目標値 200団体（2020年度）】 【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数 【実績値】1市町村（2016年度）→目標値 10市町村（2020年度）】 2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保 3. シェアサイクルの普及促進 【指標】サイクルポートの設置数 【実績値】852箇所（2016年度）→目標値 1,700箇所（2020年度）】 4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 5. 自転車のI・T化の促進 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	11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数 【実績値】0ルート（2017年度）→目標値 40ルート（2020年度）】
目標2 サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 10. 自転車通勤の促進 【指標】通勤目的の自転車分比率 【実績値】15.2%（2015年度）→目標値 16.4%（2020年度）】	13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率 【実績値】29.2%（2016年度）→目標値 40%（2020年度）】 【指標】自転車乗用中の交通事故死者数※ 【実績値】480人（2017年度）→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。（2020年度）】 ※（13～17の関連指標） 14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 【指標】自転車技士の資格取得者数※ 【実績値】80,185人（2017年度）→目標値 84,500人（2020年度）】 ※（13,14の関連指標） 15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 16. 学校における交通安全教室の開催等の推進 【指標】交通安全について指導している学校の割合 【実績値】99.6%（2015年度）→目標値 100%（2019年度）】 17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲） 18. 災害時における自転車の活用の推進

18

図1-6 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策
（出典：自転車活用推進計画について 国土交通省）

講すべき措置

①地方公共団体における自転車活用推進計画策定の支援 地方公共団体が自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考え方や、策定手順、参考となる先進的な取組事例、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する考え方の要点等を記載した「自転車活用推進計画策定の手引き」をとりまとめ、地方公共団体へ周知すること等により、地方公共団体における、自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援する。  <自転車ネットワーク計画の例（兵庫県三田市）> 【出典：三田市】	③「自転車車線」設置に関する規定の追加 道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として運用可能な「自転車車線（仮称）」の設置について、道路構造令に新たに規定する。  <自転車専用通行帯の例（埼玉県さいたま市）> 【出典：国土交通省】
②ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進 地方公共団体に対して、「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19日道路局長・交通局長通知）の周知に努め、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等も考慮するなど、中高生の自転車通学の安全確保を念頭に置いて自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車通行空間の整備を推進する。  <安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン> 【出典：国土交通省、警察庁】	④自転車通行空間の事例集作成 路肩や交差点等自転車通行空間の安全性・快適性の改善や、コスト削減に関する事例等をとりまとめ、地方公共団体へ周知を図る。  <自転車の走行性に配慮した排水構造の例（広島県福山市）> 【出典：国土交通省】

図1-7 講すべき措置の例（自転車通行空間の計画的な整備推進）
（出典：自転車活用推進計画について 国土交通省）

(3) 計画の位置づけ

本計画は、国土交通省道路局と警察庁が示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の考え方を基本として、岡崎市の現状や課題を踏まえたものです。計画の策定にあたっては、上位・関連計画である第6次岡崎市総合計画や岡崎市都市計画マスタープラン、岡崎市総合交通政策、岡崎市中心市街地活性化ビジョン等との整合を図ります。

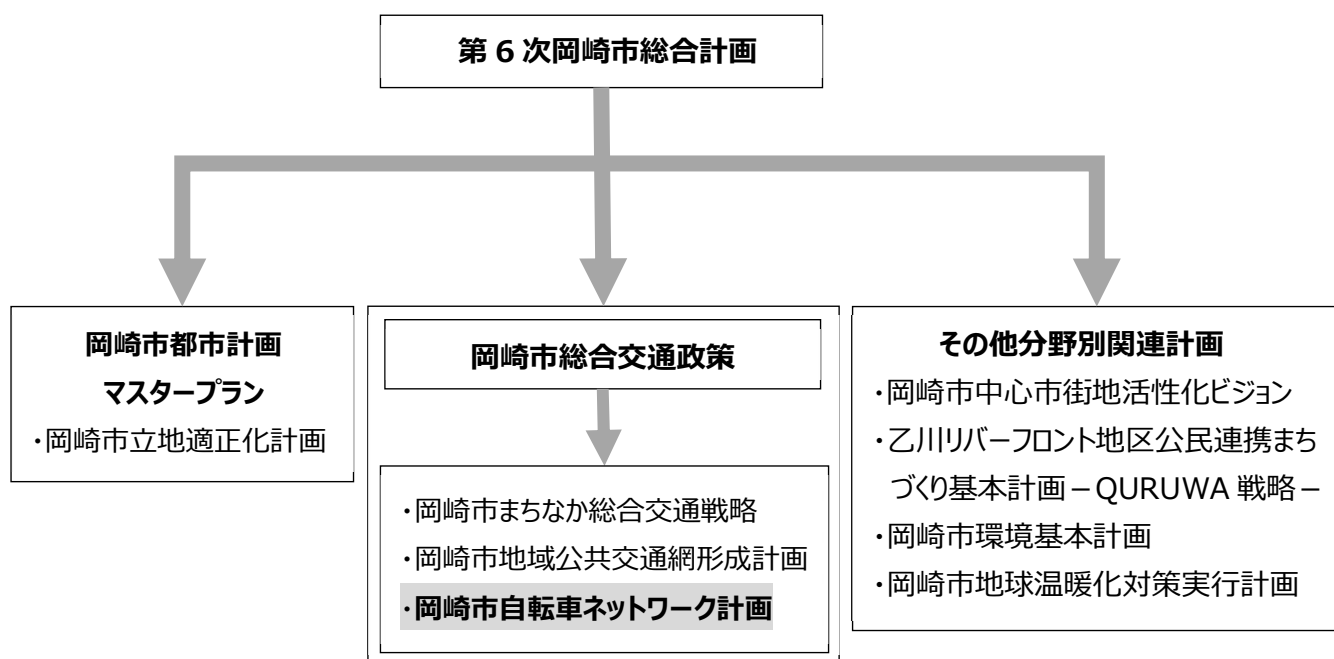


図 1-8 計画の位置づけ

(4) 計画の区域と期間

1) 計画の区域

通勤・通学に加え、買物や観光利用者の安全で快適な自転車利用環境の確保のため、駅や商業・観光施設が集積するまちなかを優先的に整備することとして、本計画の区域を以下の様に定めます。

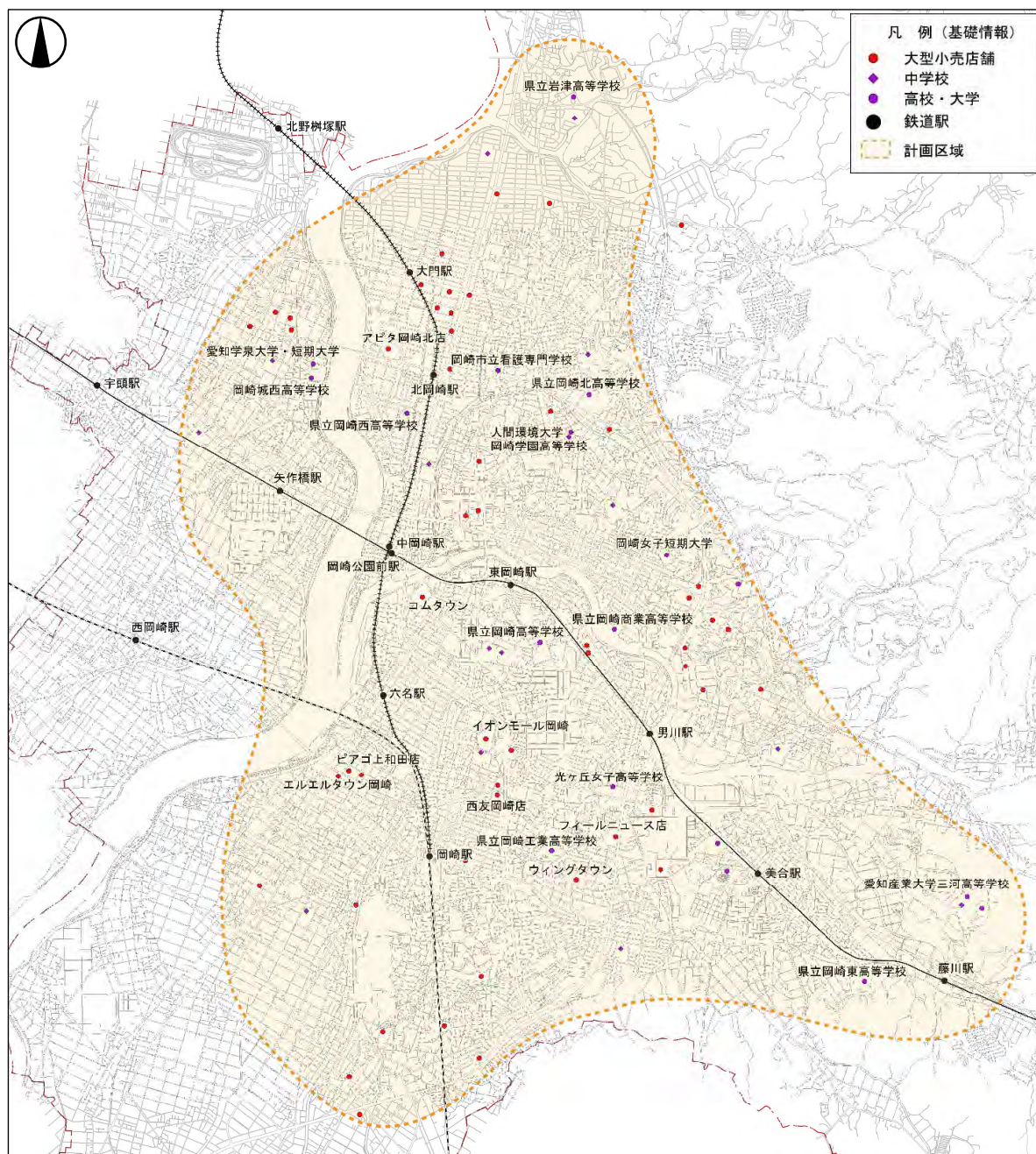


図 1-9 計画の区域

2) 計画の期間

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、自転車ネットワークの構築に向けて計画を推進していくこととします。

2章 自転車利用環境を取り巻く動向

(1) 全国における自転車利用環境の動向

1) 自転車保有台数

全国の自転車保有台数は近年横ばい傾向で、増加を続ける乗用車の保有台数と同程度になってきており、2019年時点では、約6,760万台となっています。

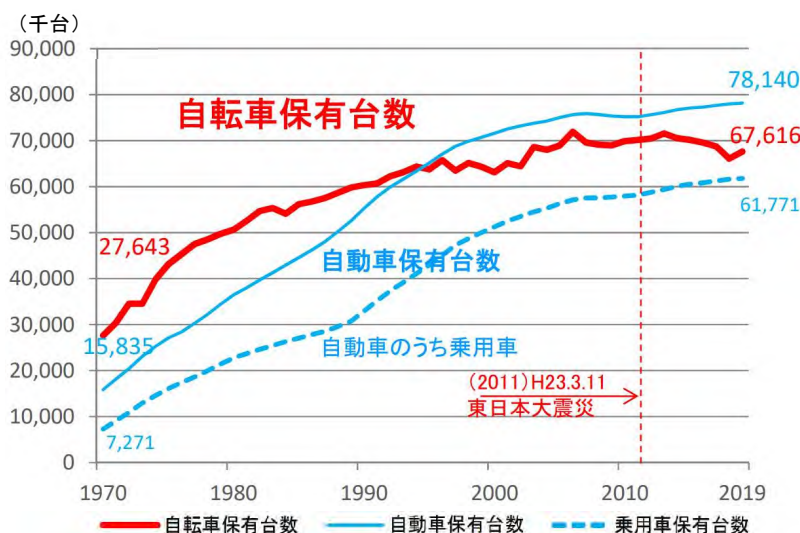


図 2-1 自転車保有台数の推移 (出典：国土交通省)

2) 安全な自転車利用環境

過去 25 年間で交通死亡事故が 72%減少したのに対して、自転車乗車中の死者数は 63%と減少幅が小さい状況となっています。また、年齢別に人口 10 万人当たりの交通事故死傷者数をみると、自転車乗車中の死傷者は 13~18 歳 (中高生世代) で件数が多く、中高生の通行目的別の自転車乗車中の死傷者数は通学時の割合が半数以上を占めています。

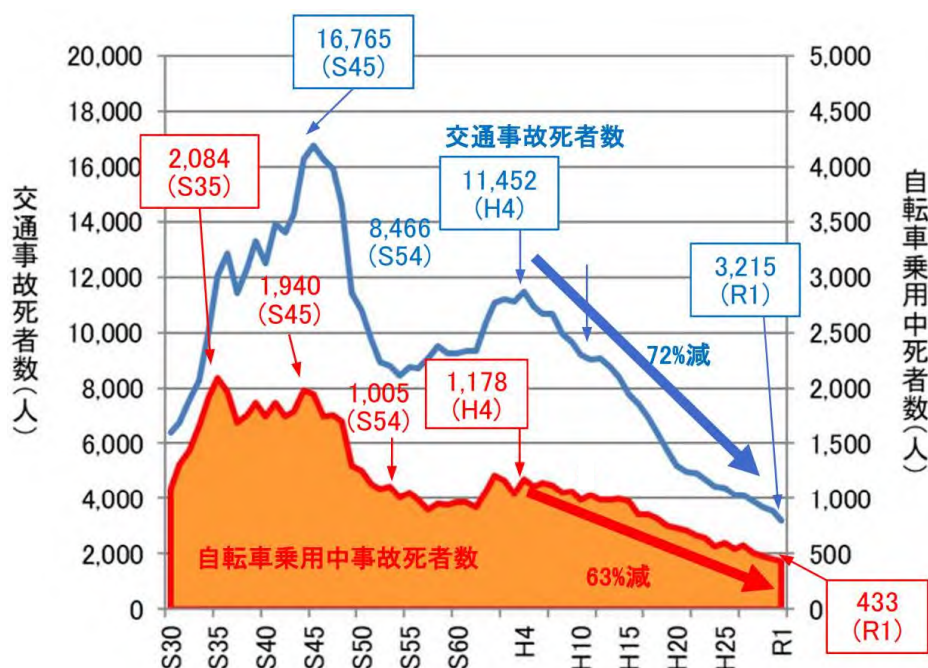


図 2-2 自転車関連事故件数の推移 (出典：国土交通省)

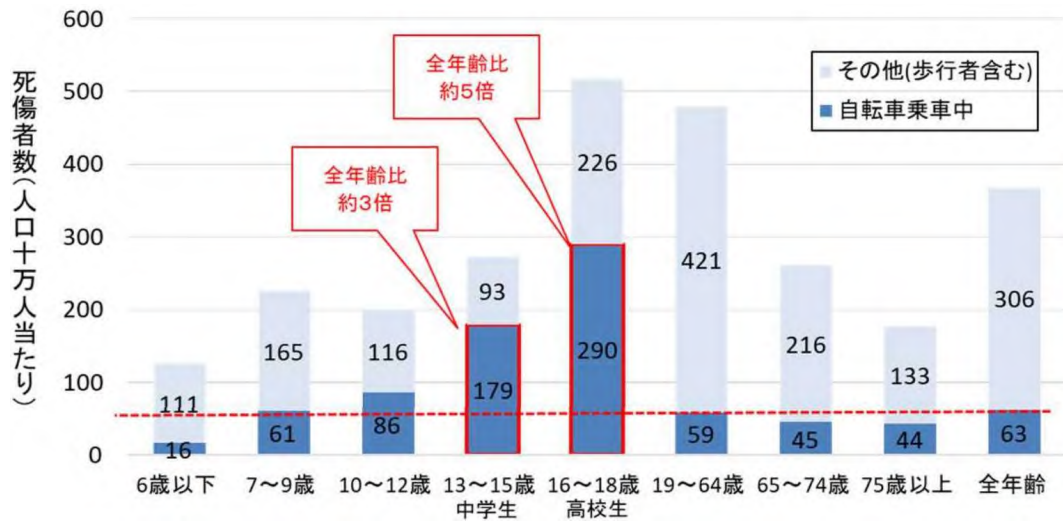


図 2-3 年齢層別人口 10 万人当たり交通事故死傷者数 (R1)
(出典：国土交通省)

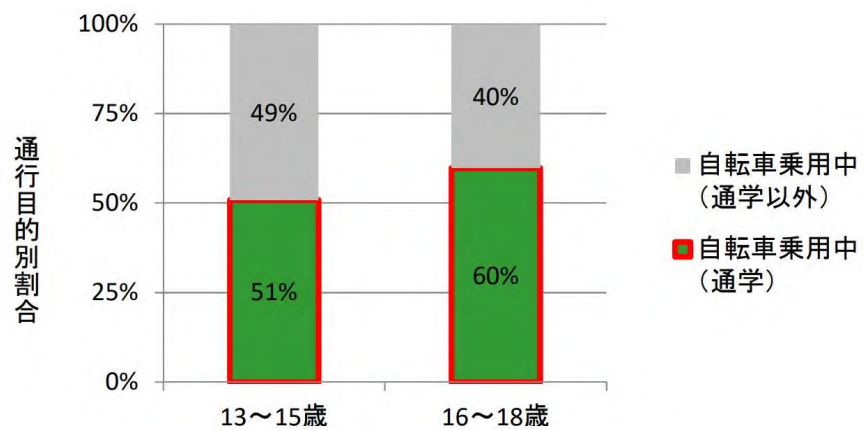


図 2-4 中高生の人口 10 万人当たり自転車乗用中死傷者数の通行目的別割合 (R1)
(出典：国土交通省)

3章 岡崎市の自転車利用環境の現状

(1) 自転車交通量

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。

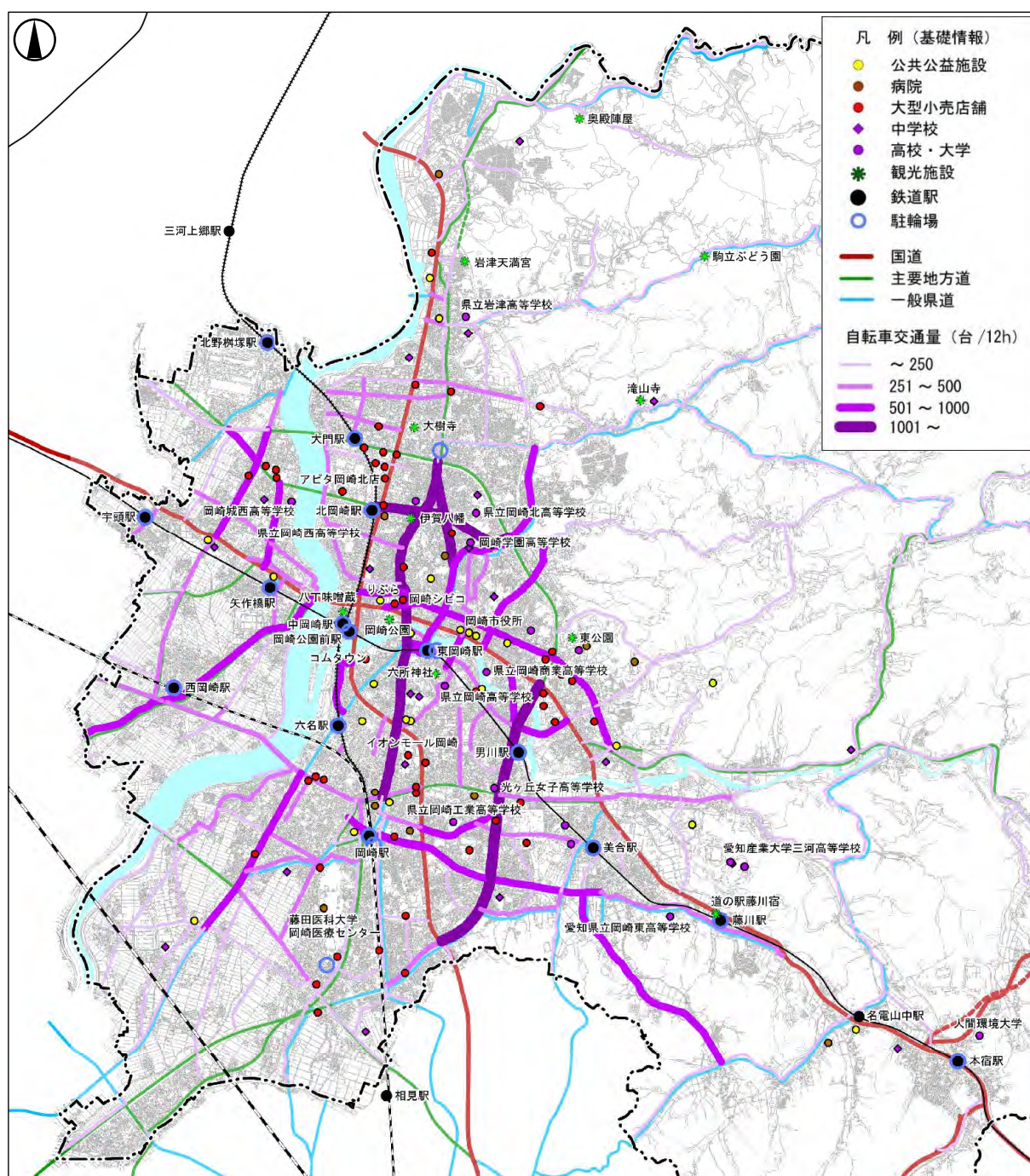


図 3-1 自転車交通量

(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) 自転車の利用特性

岡崎市に関連する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。

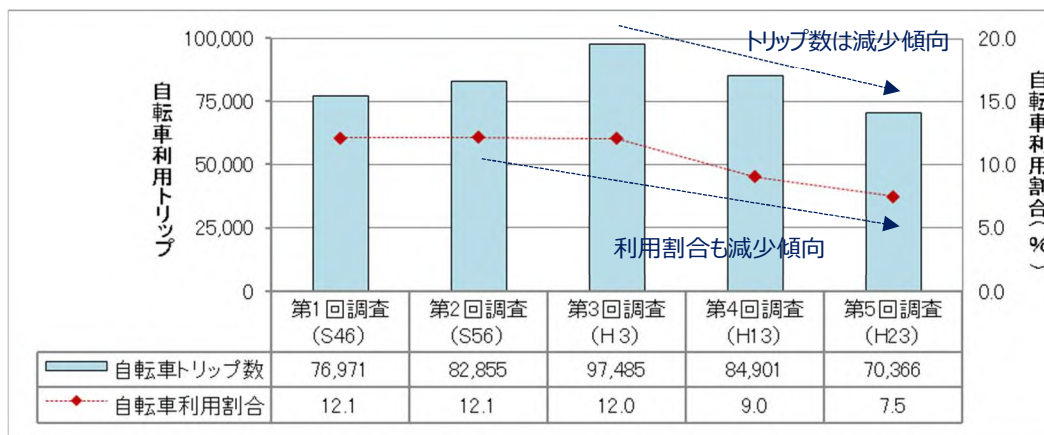


図 3-2 自転車利用トリップ数と代表交通手段に占める割合の推移（第1回調査圏域集計）
（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

次に、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。

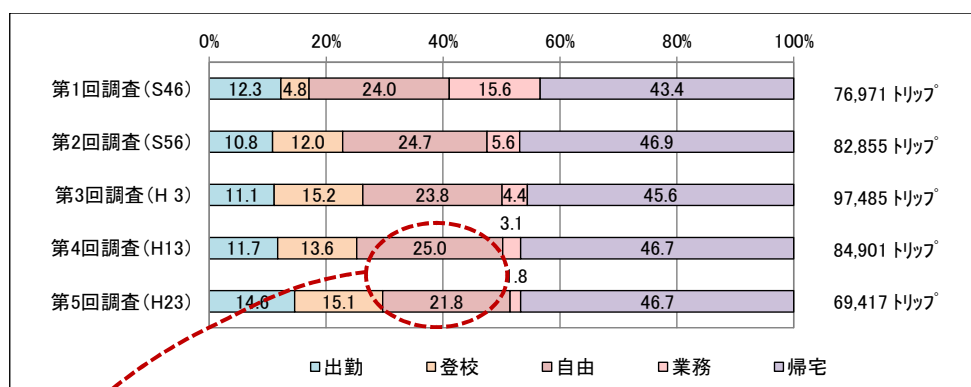


図 3-3 自転車利用トリップの目的分類構成の推移（第1回調査圏域集計・第5回調査は目的不明分除く）
（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

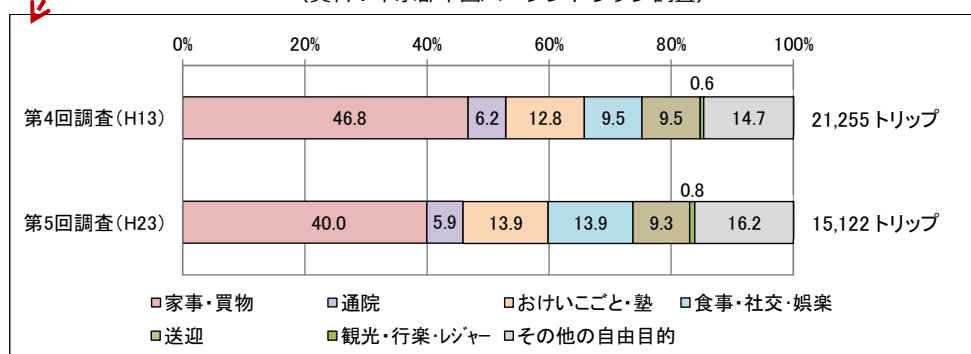


図 3-4 自転車利用トリップの自由目的分類構成の推移（第4回調査圏域集計・第5回調査は目的不明分除く）
（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

岡崎市に関連する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周辺住宅地ゾーン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、大門駅および北岡崎駅周辺のアピタ、中岡崎駅、岡崎公園前駅および東岡崎駅周辺のコムタウンといった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。

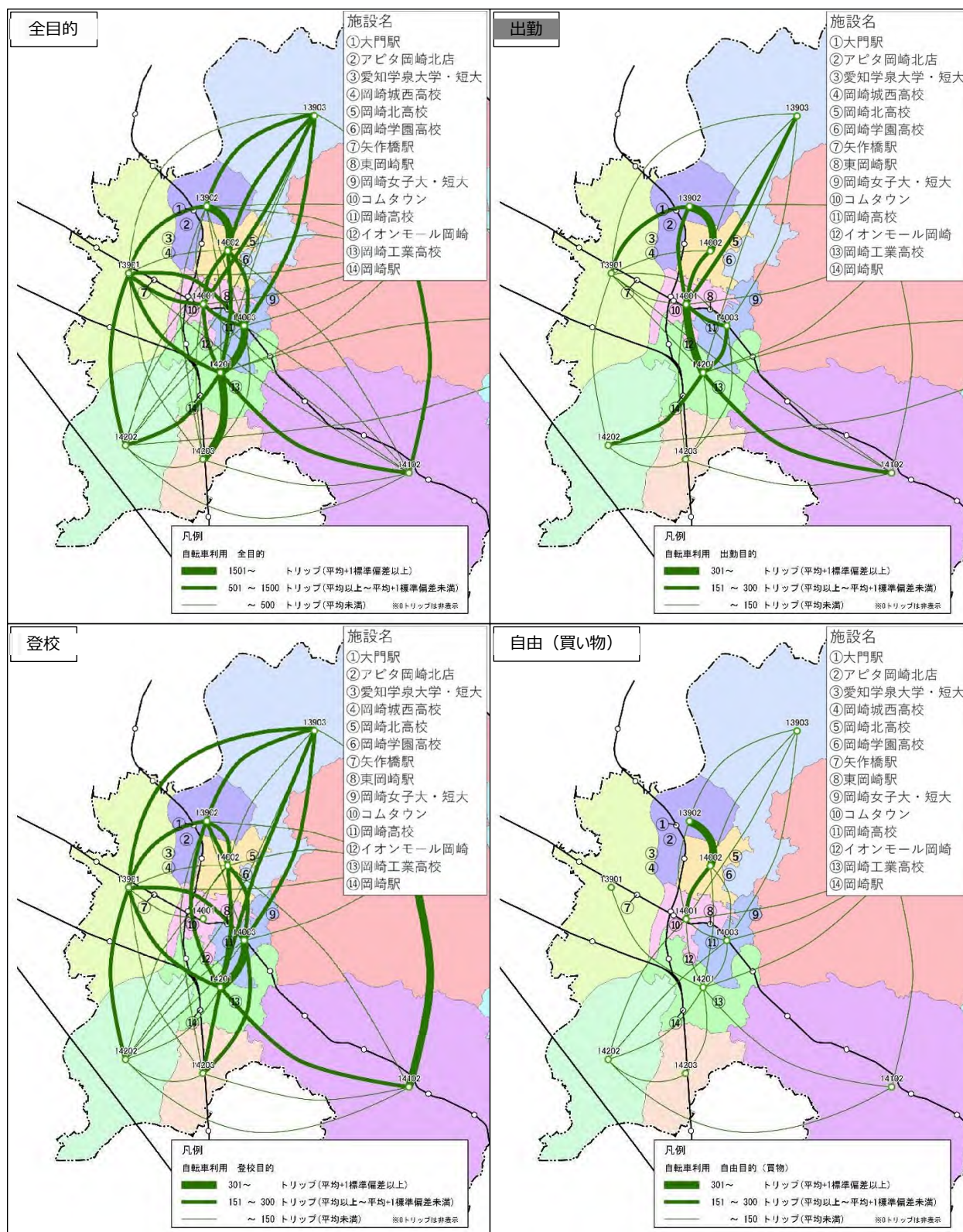


図 3-5 自転車利用者の目的別 OD (第 5 回調査圏域市内集計) (資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

(3) 自転車通行空間の整備状況

主要な鉄道駅周辺や幹線道路を中心に、主に都市計画道路の整備に合わせて歩道の整備が進められています。幹線道路で形成される各市街地では、歩道ネットワークが形成されていない地区も存在しています。

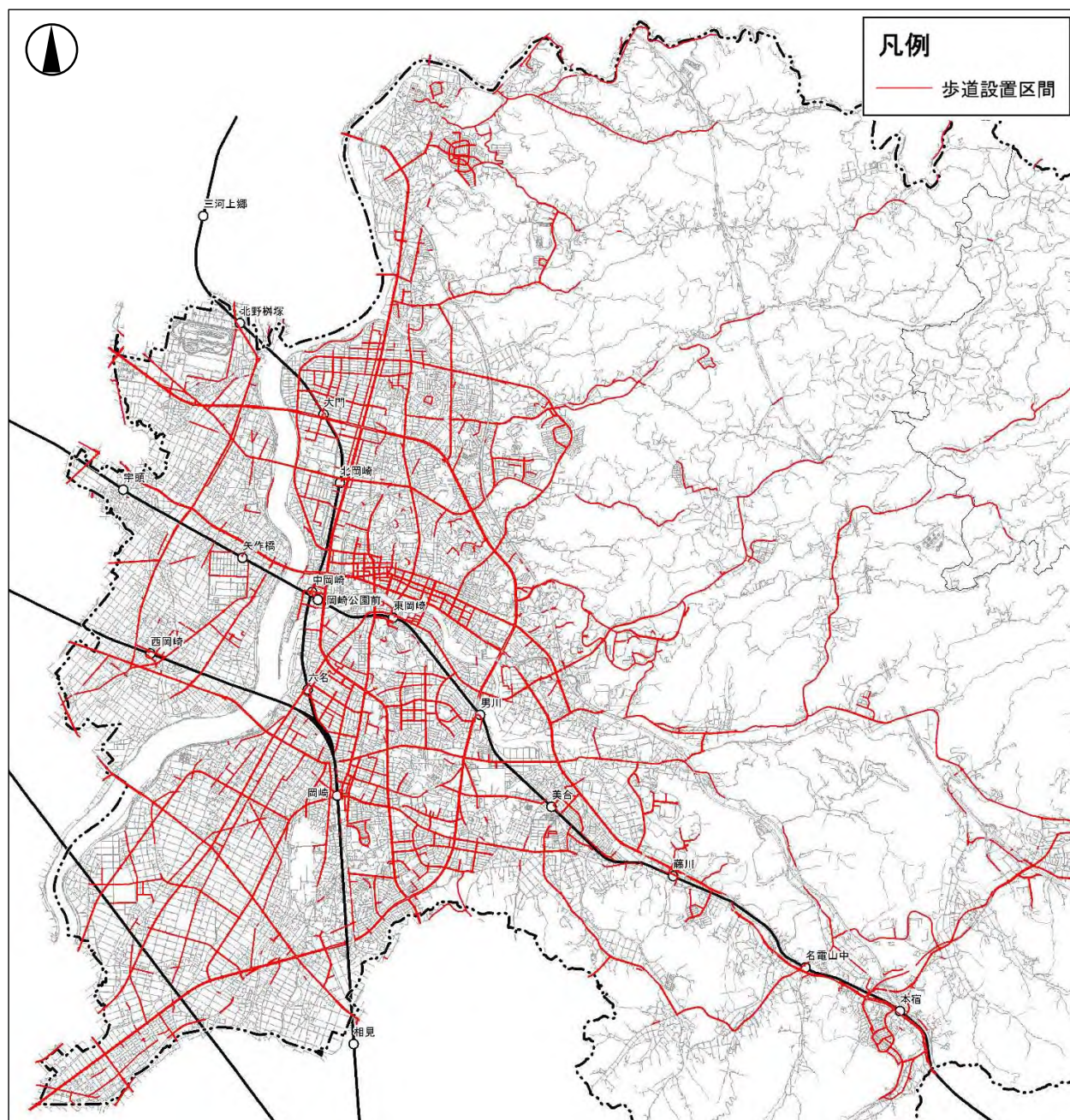


図 3-6 歩道整備状況 (資料：岡崎市資料)

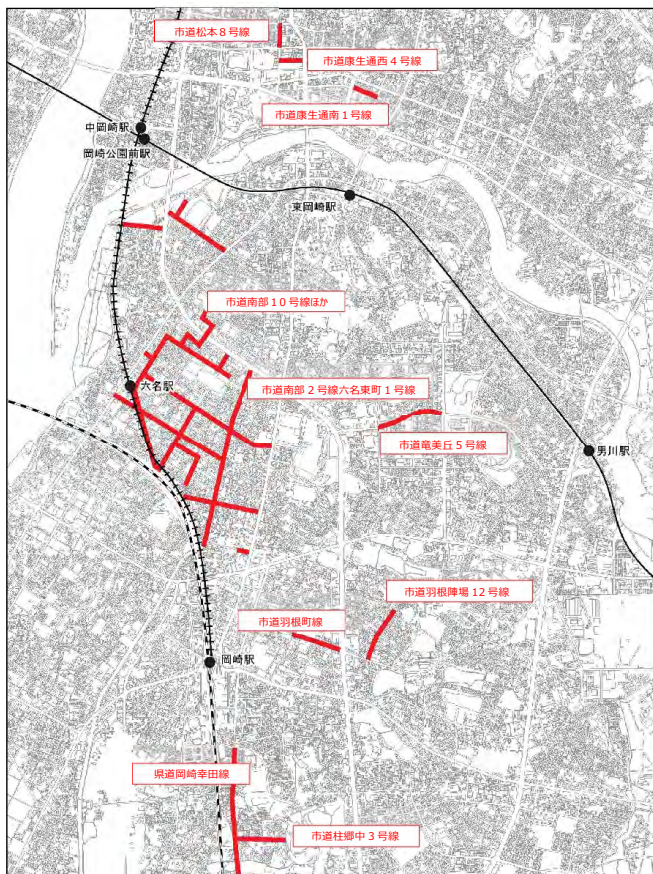


図 3-7 歩道整備計画箇所
(資料：岡崎市まちなか総合交通戦略)

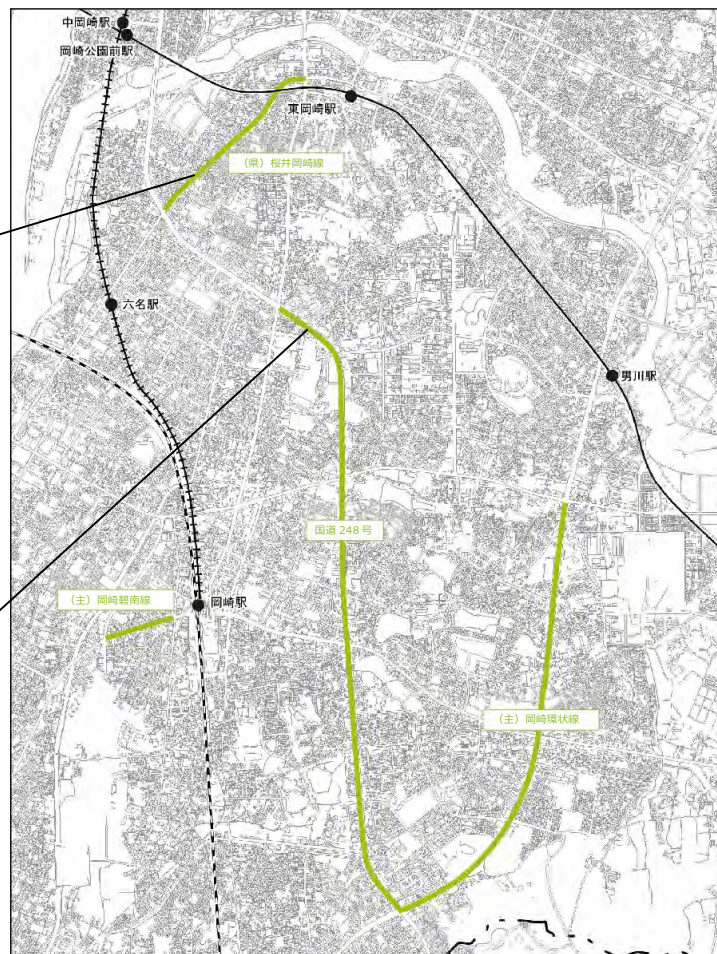


図 3-8 自転車走行空間の整備計画箇所
(資料：岡崎市まちなか総合交通戦略)

(4) 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。

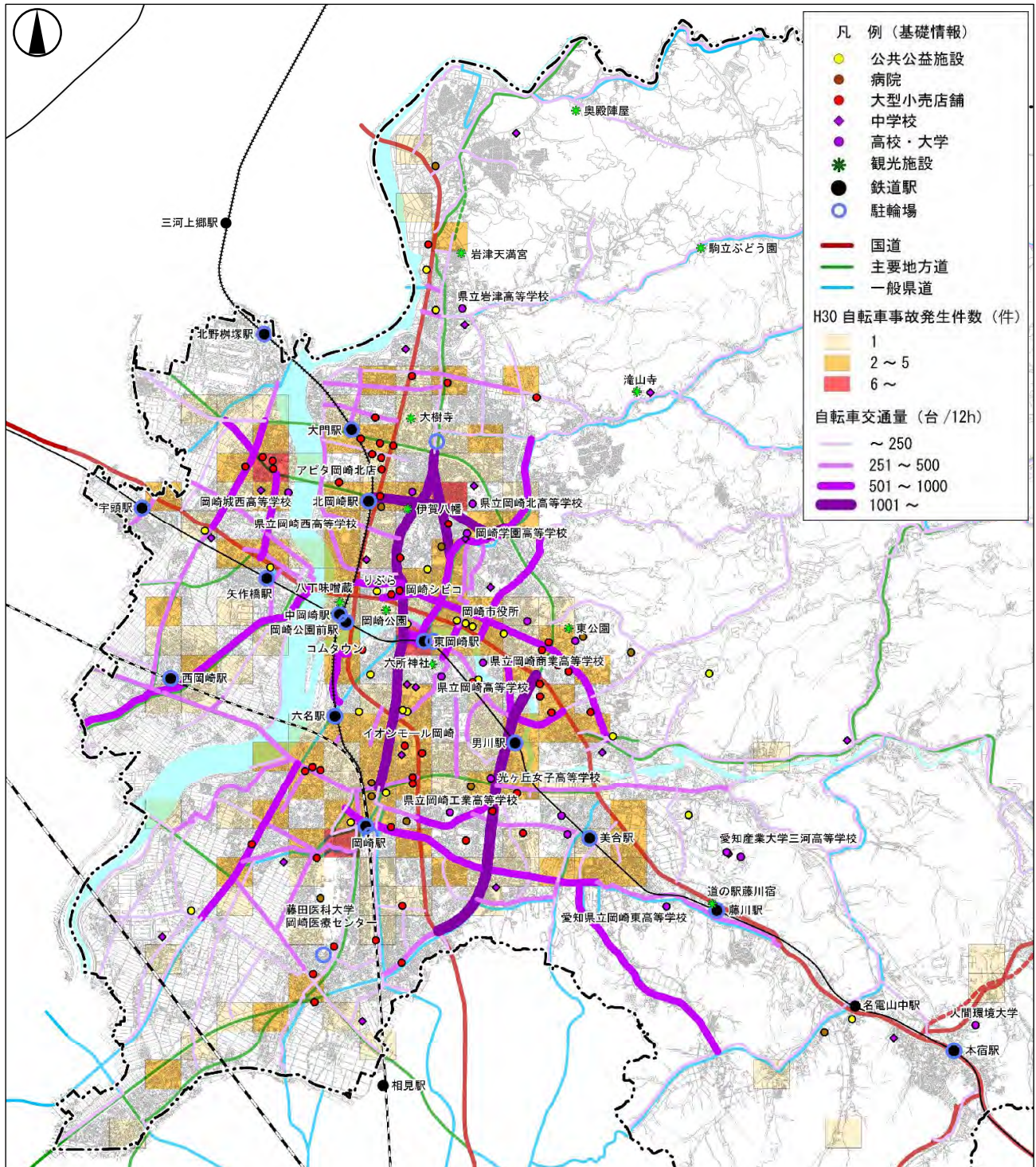


図 3-9 交通事故発生箇所と自転車交通量

(資料：岡崎警察署資料、平成 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)

4章 ニーズ調査

(1) 主要駅自転車利用者調査

岡崎駅、東岡崎駅、矢作橋駅の自転車利用者を対象に、自転車利用に係る傾向と特性、危険箇所、自転車ルール認知度及び遵守度などを把握するアンケートを行いました。

1) 調査概要

調査日程	平成 30 年 11 月 2 日（金）15：00～21：00				
調査箇所	岡崎駅	東岡崎駅	矢作橋駅	駅不明	合計
配布票数※	529	575	96	—	1200
回収票数	110	94	21	28	253

※アンケート配布票数は計 1,200 部とし、各駅の 1 日平均乗車人員（平成 28 年度）から按分して設定

2) 調査結果

年代

幅広い年代に利用されていることがわかります。

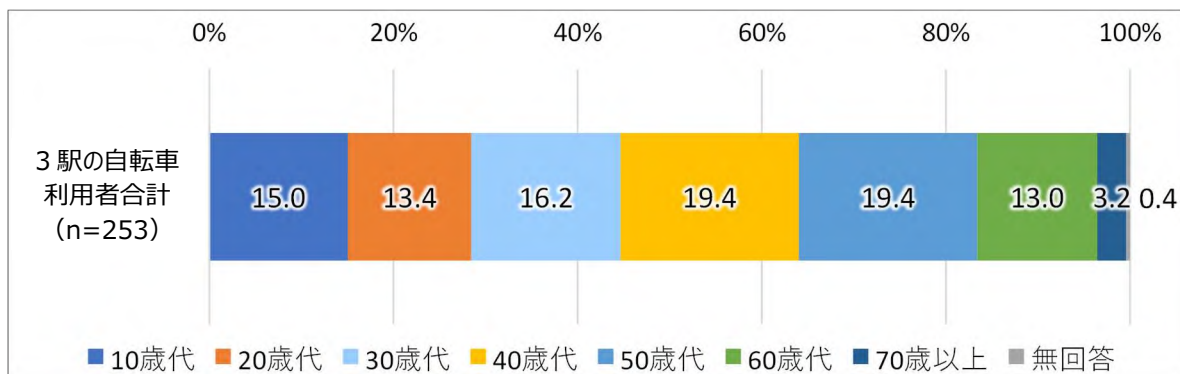


図 4-1 年代

職業

「会社員、公務員、会社役員など」・「学生」の上位 2 つで全体の約 82%を占めています。

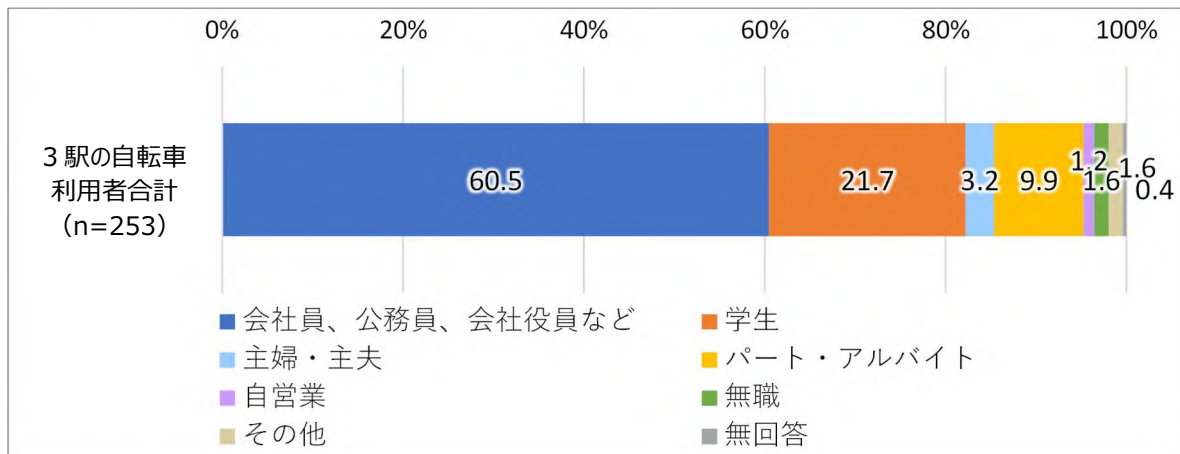


図 4-2 職業

自転車の利用目的

「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。

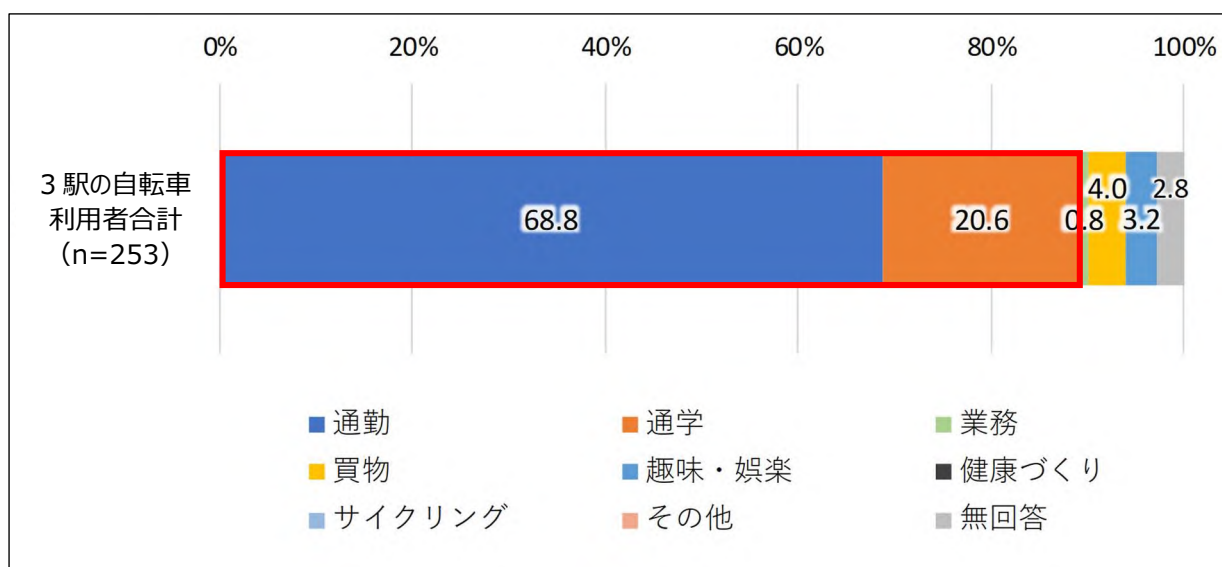


図 4-3 自転車の利用目的

自転車の利用頻度

「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。

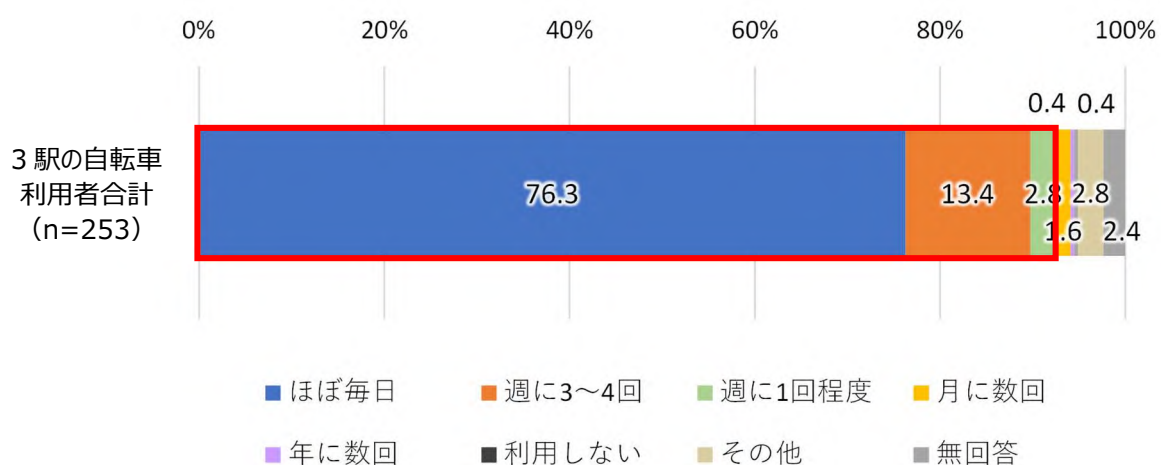


図 4-4 自転車の利用頻度

歩道走行の理由

「車道が危険」が最も多く、約 68%を占めています。

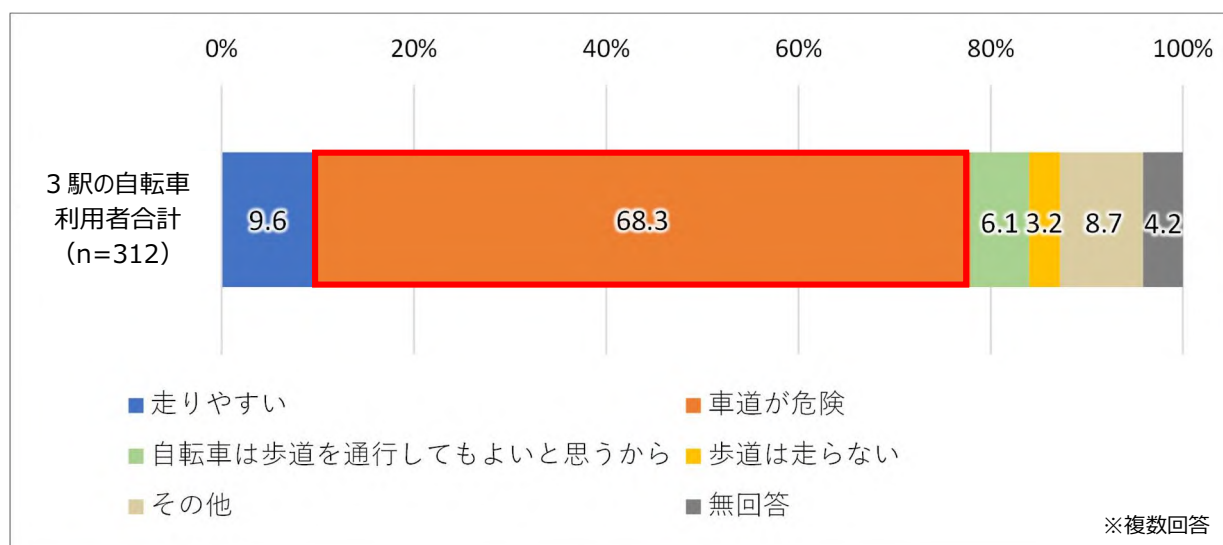


図 4-5 歩道走行の理由

よく通るルート安全性

「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。

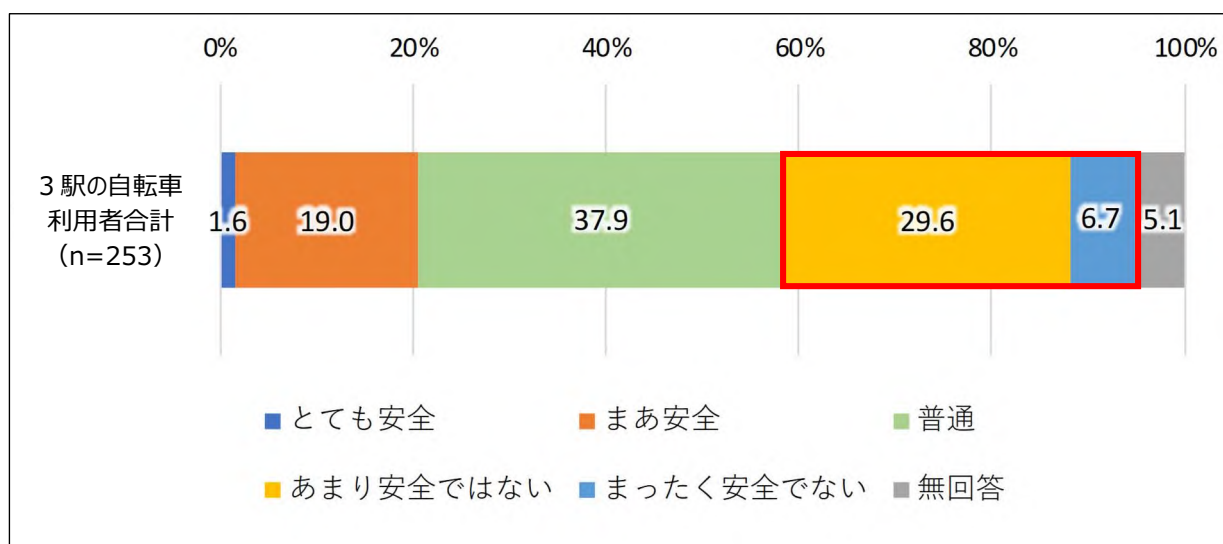


図 4-6 よく通るルートの安全性

自転車に対して期待する施策

「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「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。

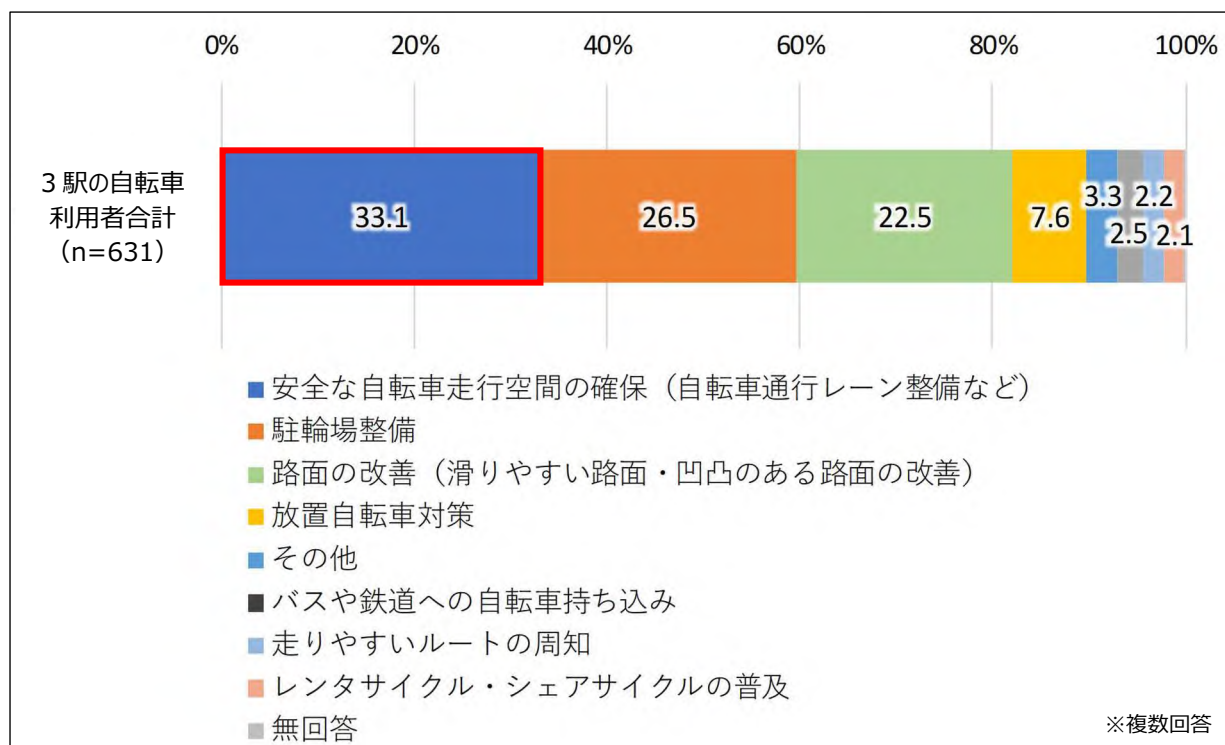


図 4-7 自転車に対して期待する施策

自転車走行ルールの認知と遵守

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。

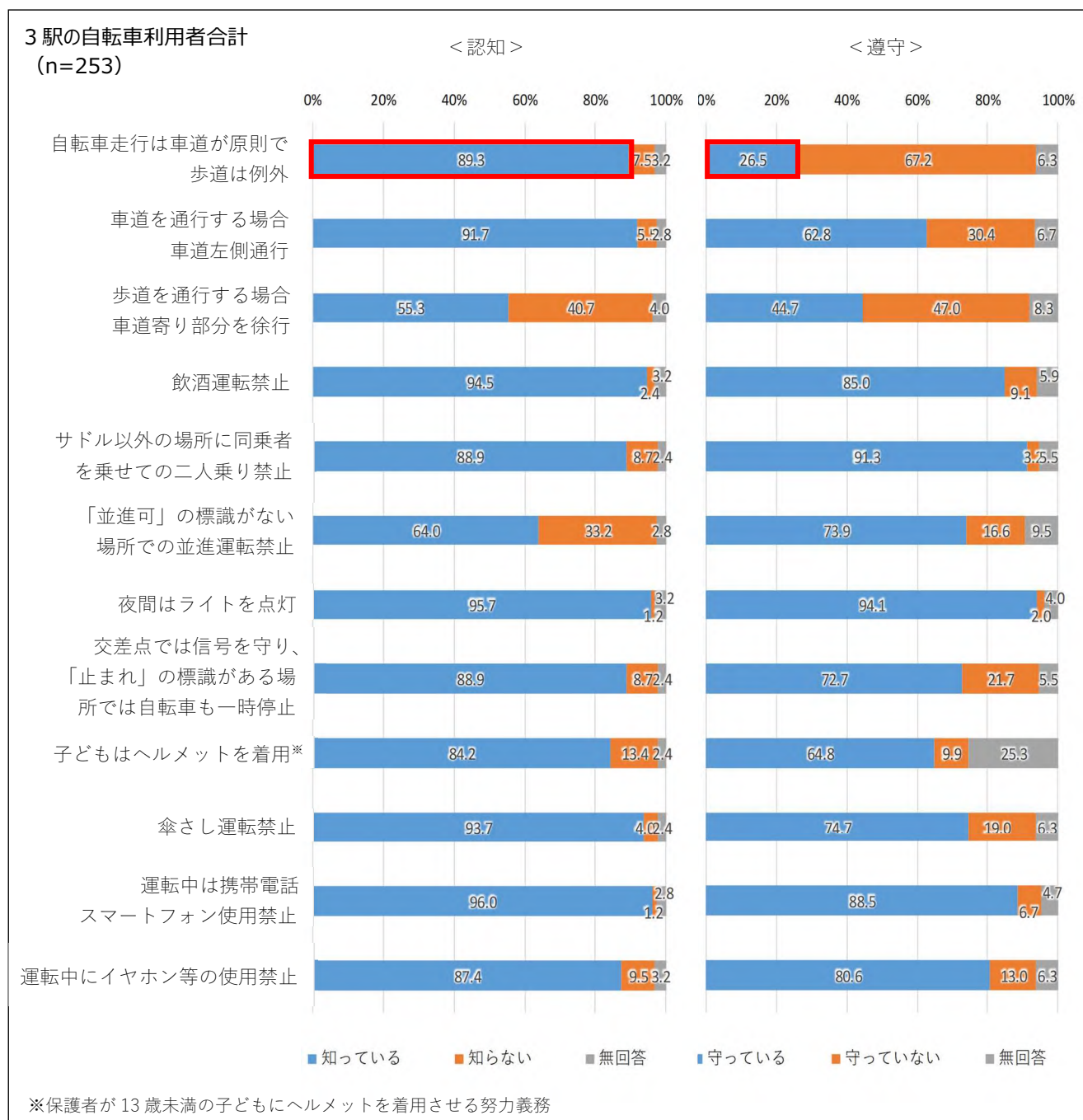


図 4-8 自転車走行ルールの認知と遵守

日頃よく通るルートと危険箇所

3 駅それぞれの自転車利用者が日頃よく通っているルートと、危険と回答された危険箇所は概ね重複しています。岡崎駅周辺では、西口へのアクセスルートがよく利用されており、駅南側の交差点で危険箇所が多く挙げられました。

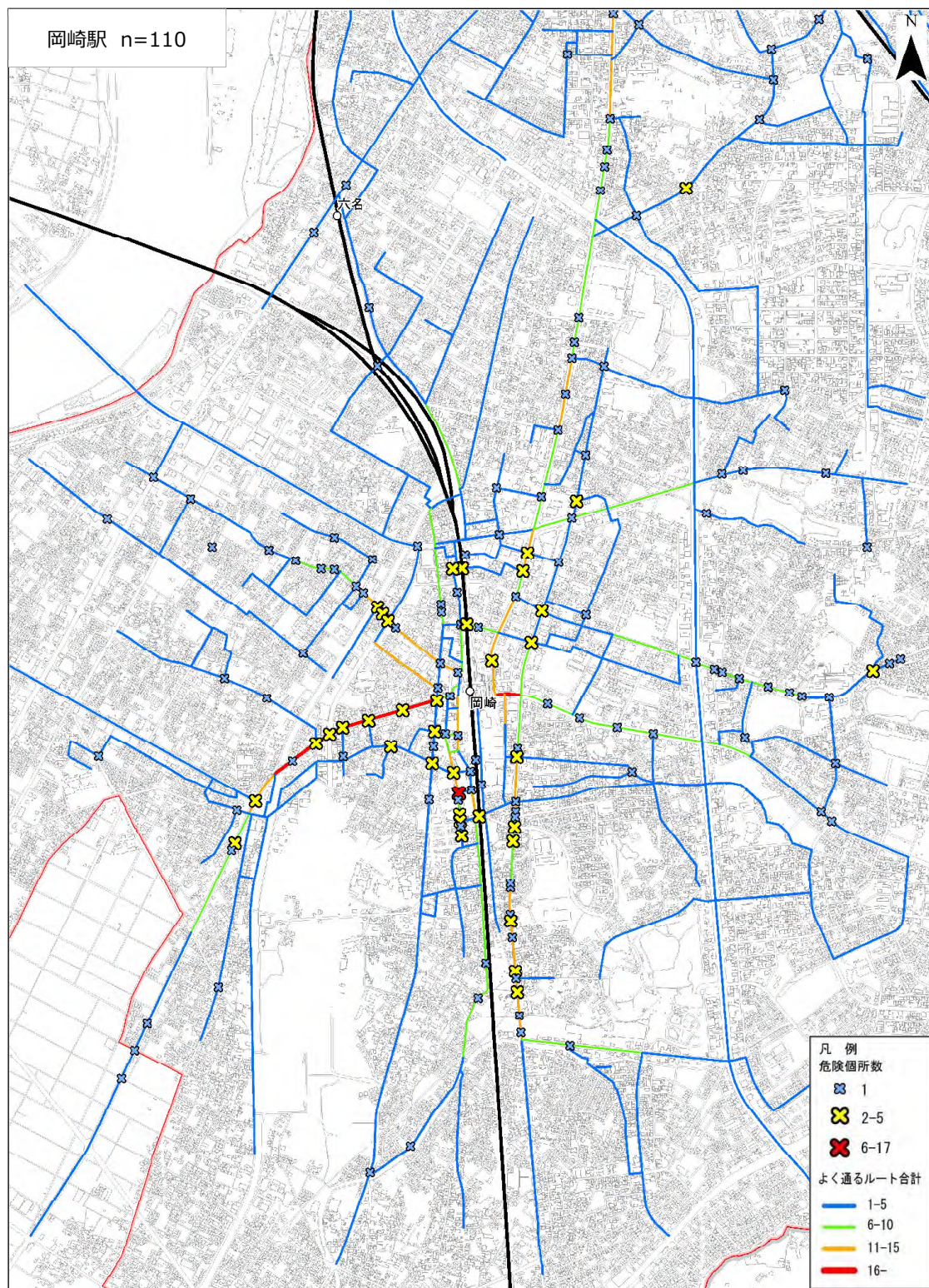


図 4-9 日頃よく通るルートと危険箇所（岡崎駅）

東岡崎駅では、北口にアクセスする乙川架橋のうち明代橋と吹矢橋の二橋がよく利用されていることや、吹矢橋に危険箇所が多いことが分かります。

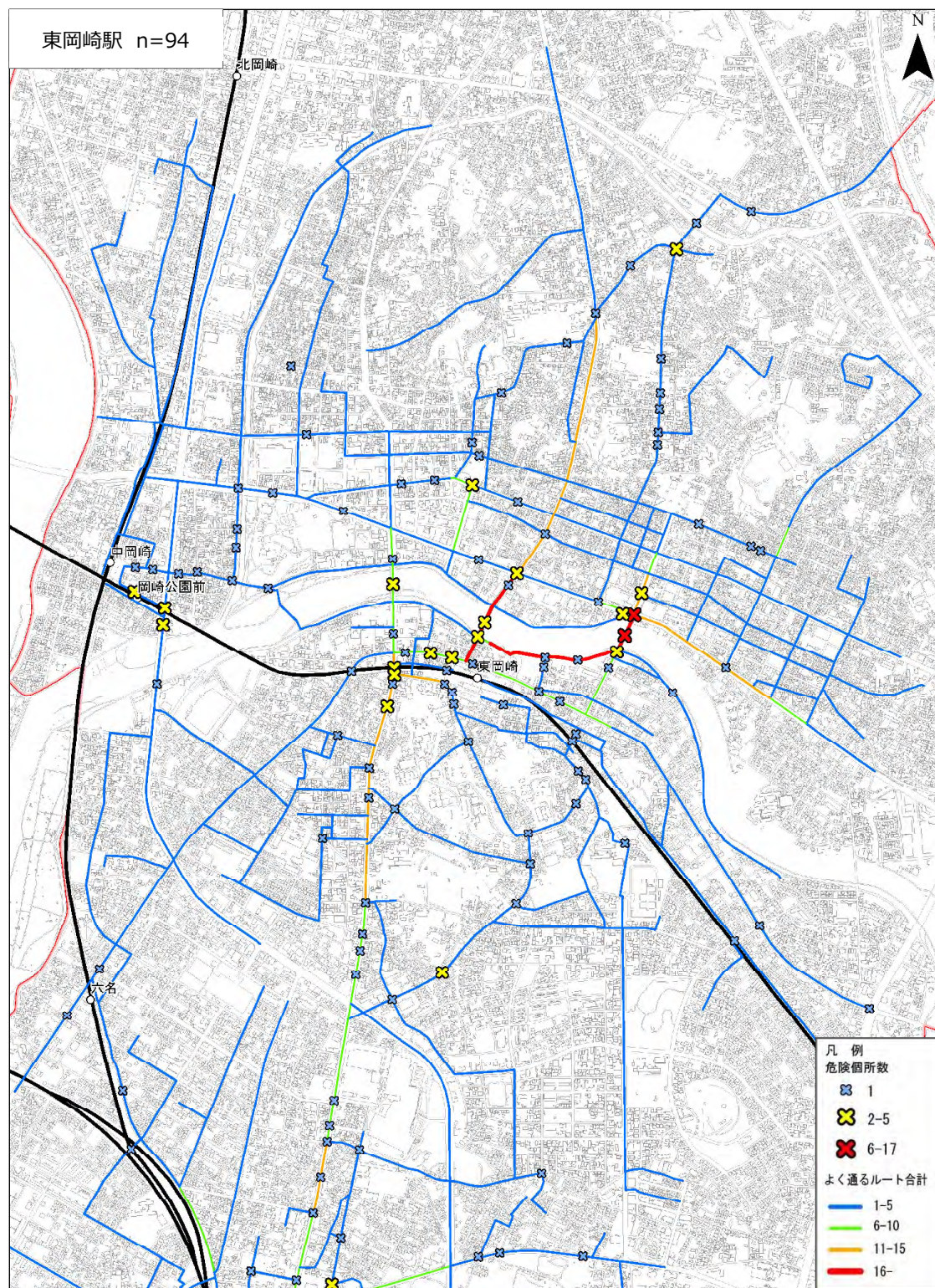


図 4-10 日頃よく通るルートと危険箇所（東岡崎駅）

矢作橋駅では、利用者自体が少ないものの、北口へのアクセスルートで危険を感じる箇所が存在しています。

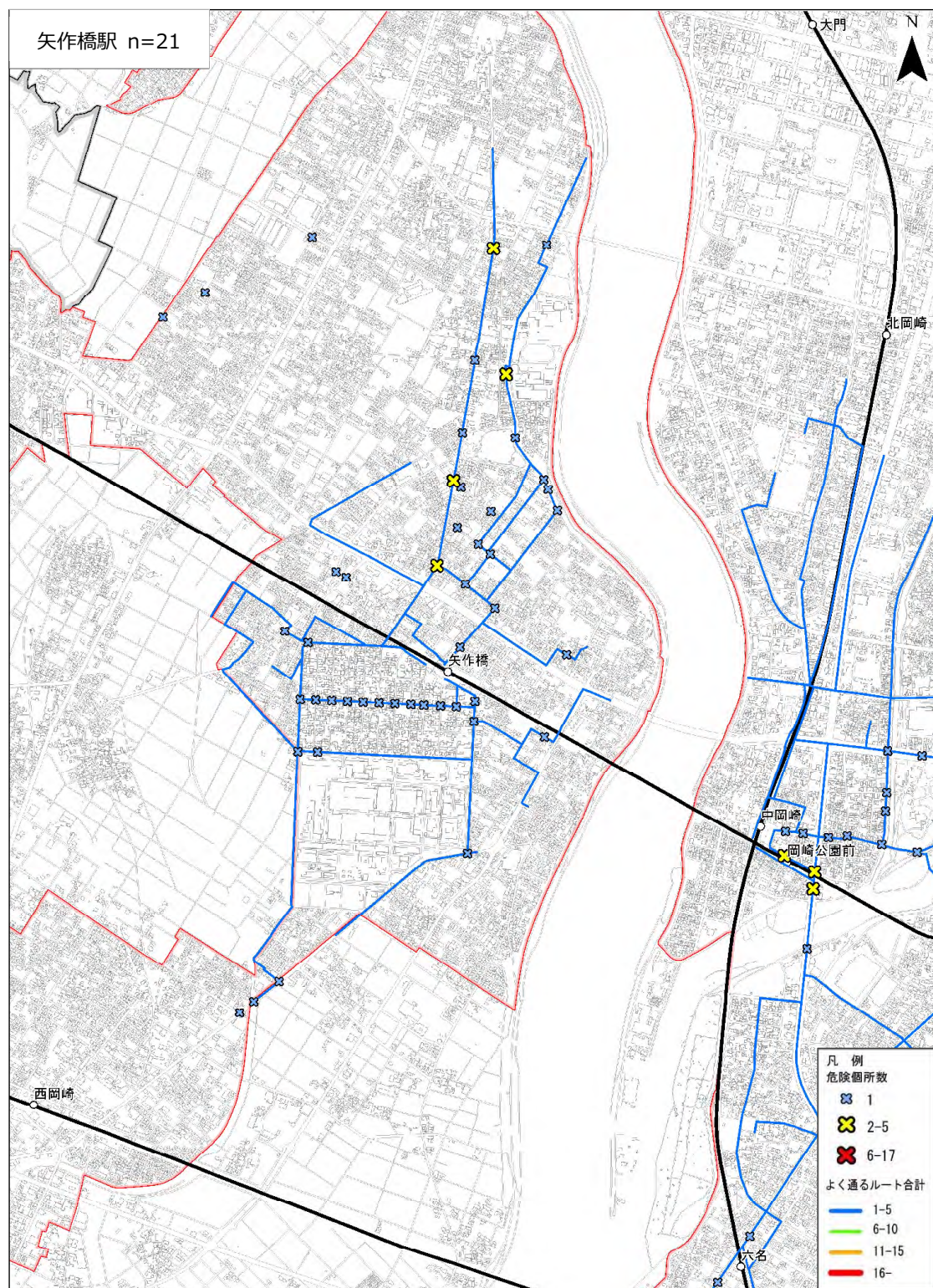


図 4-11 日頃よく通るルートと危険箇所（矢作橋駅）

(2) 高校生調査

岡崎市内の高校に通う高校生を対象に、自転車利用に係る傾向と特性、危険箇所、自転車ルールの認知度及び遵守度などを把握するアンケートを行いました。

1) 調査概要

調査 日程	平成 30 年 11～12 月配布・回収											
調査 高校	岩津	岡崎 城西	岡崎西	岡崎	岡崎 工業	岡崎 商業	岡崎 学園	岡崎北	愛産大 三河	光ヶ丘 女子	岡崎東	合計
回収 票数	113	263	108	140	109	145	106	228	173	117	120	1622

2) 調査結果

学年

回答者は「高校 1 年生」が最も多く、「高校 2 年生」、「高校 3 年生」の順になっています。

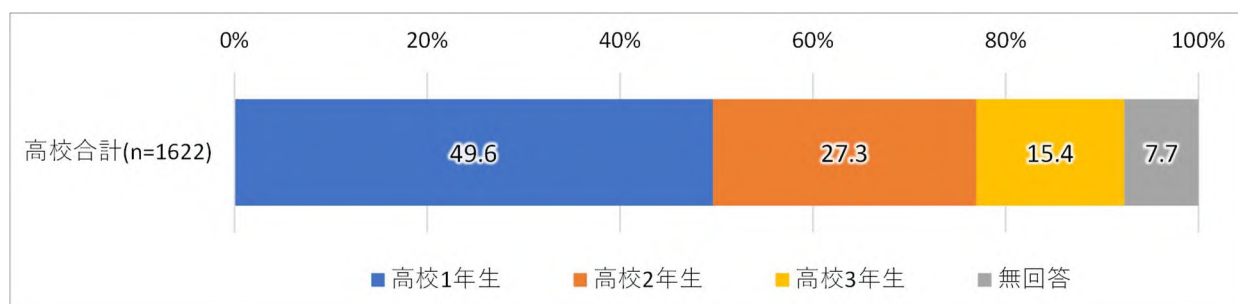


図 4-12 学年

居住地

「岡崎市」の割合が高く、約 77%を占めています。

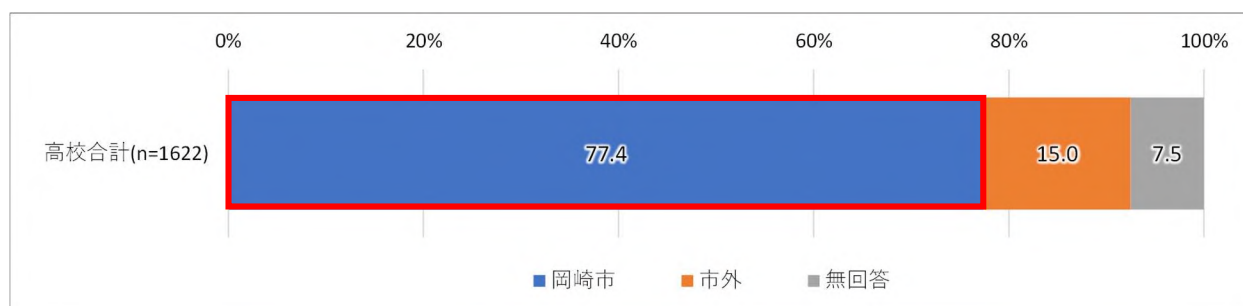


図 4-13 居住地

歩道走行の理由

「車道が危険」が最も多く、約 56%と半数を超えています。次いで「自転車は歩道を走行してもよいと思うから」が多く、約 14%を占めています。

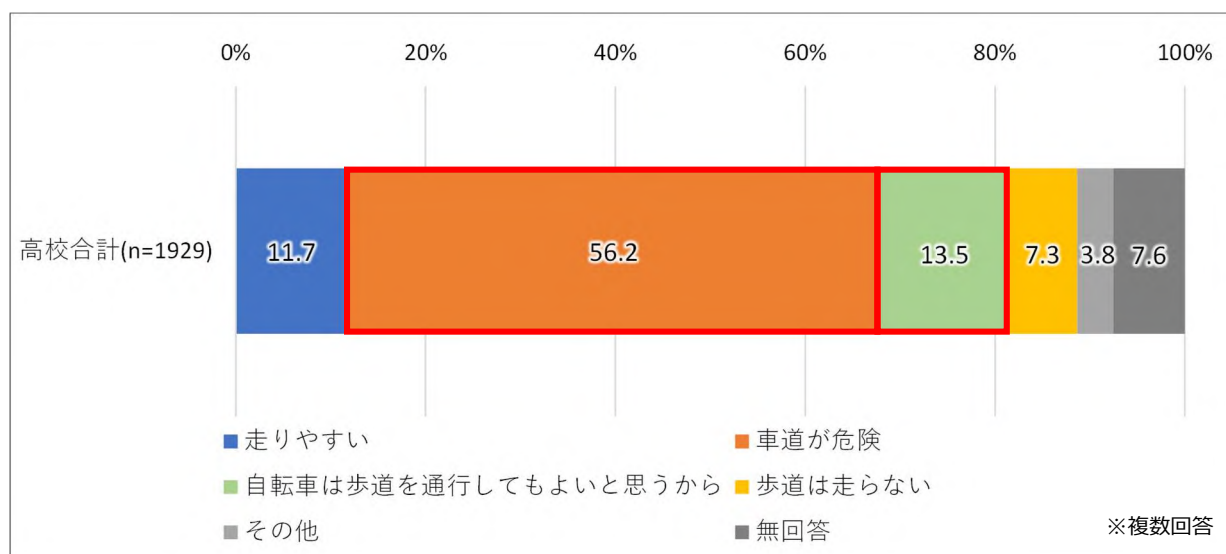


図 4-14 歩道走行の理由

自転車運転中に危険を感じる時

「脇道から飛び出す歩行者や自転車、クルマとの接触」が最も多く約 25%、次いで「滑りやすい路面や凹凸のある路面」が約 17%となっています。

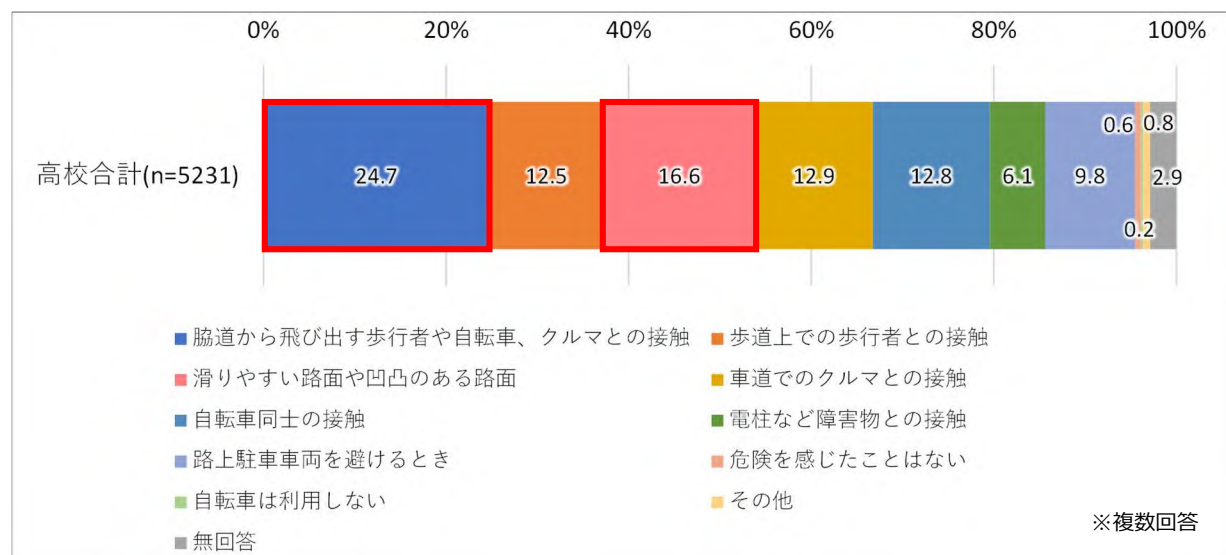


図 4-15 自転車運転中に危険を感じる時

自転車走行ルールの認知と遵守

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75%を占める一方、遵守度は約41%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。

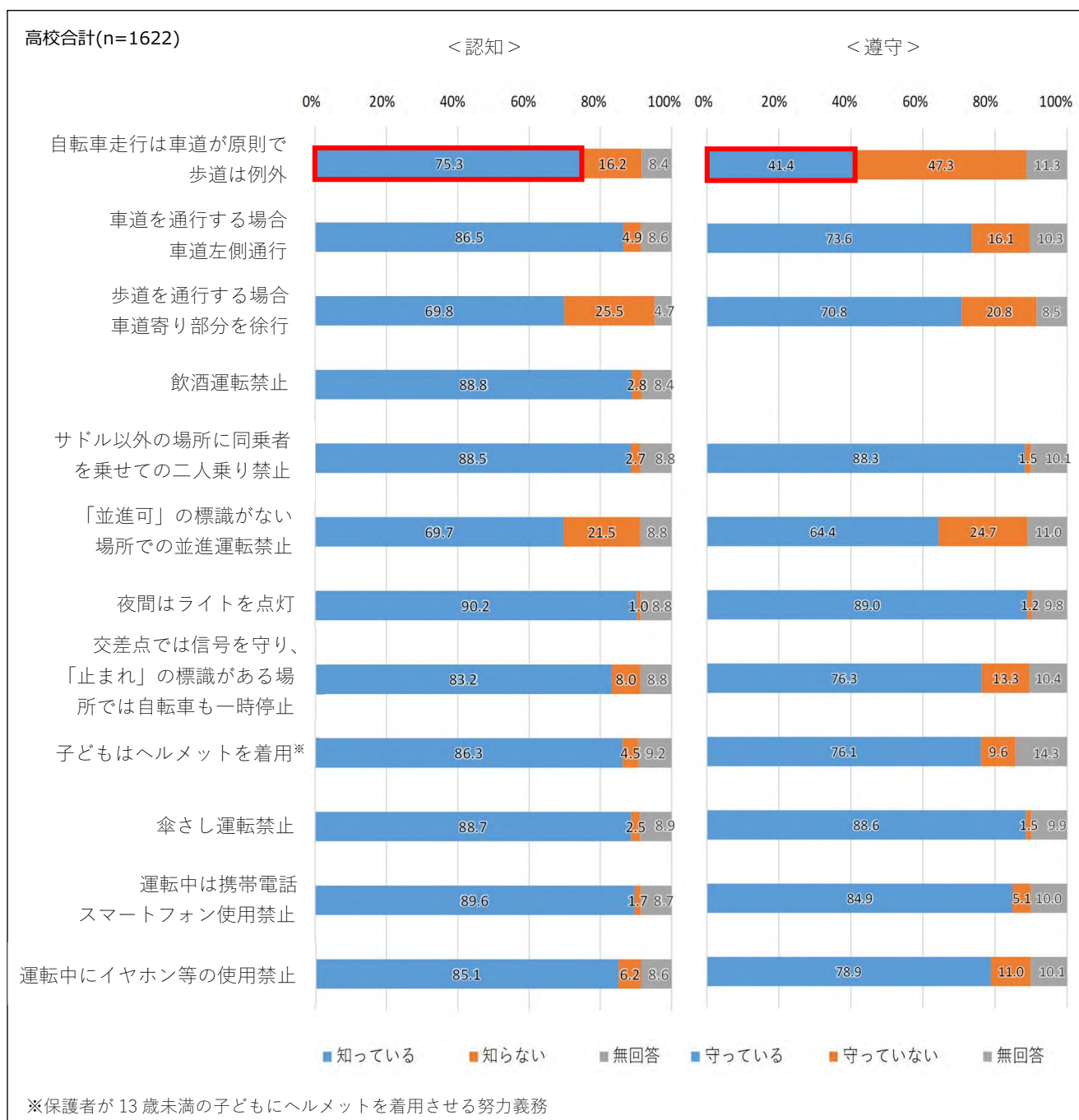


図 4-16 自転車走行ルールの認知と遵守

通学ルート上の危険箇所

自転車通学者の動線が重なる高校周辺や乙川架橋周辺に危険箇所が集中しています。

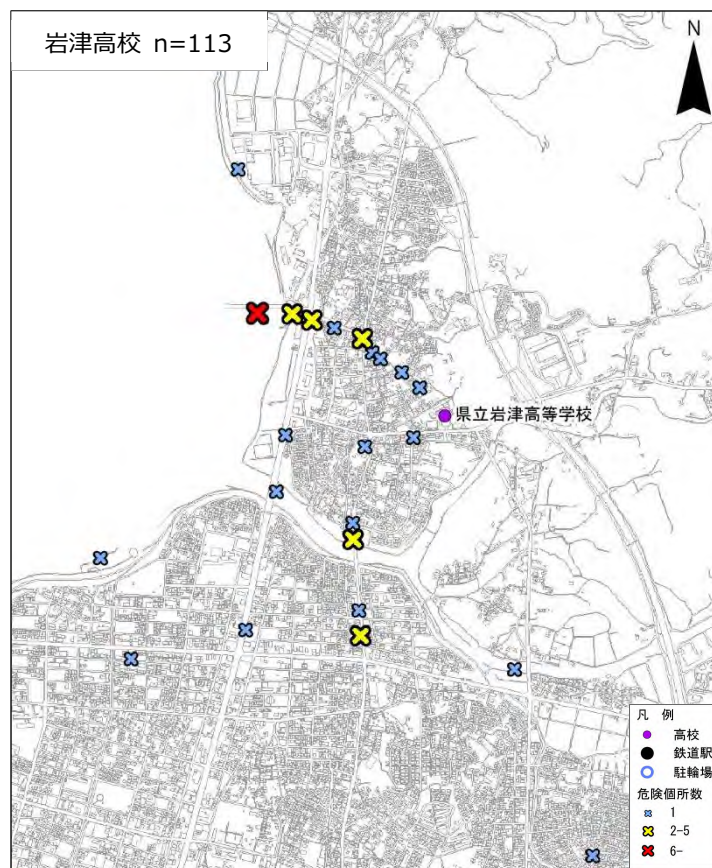


図 4-17 通学時に通るルート上の危険箇所（岩津高校）

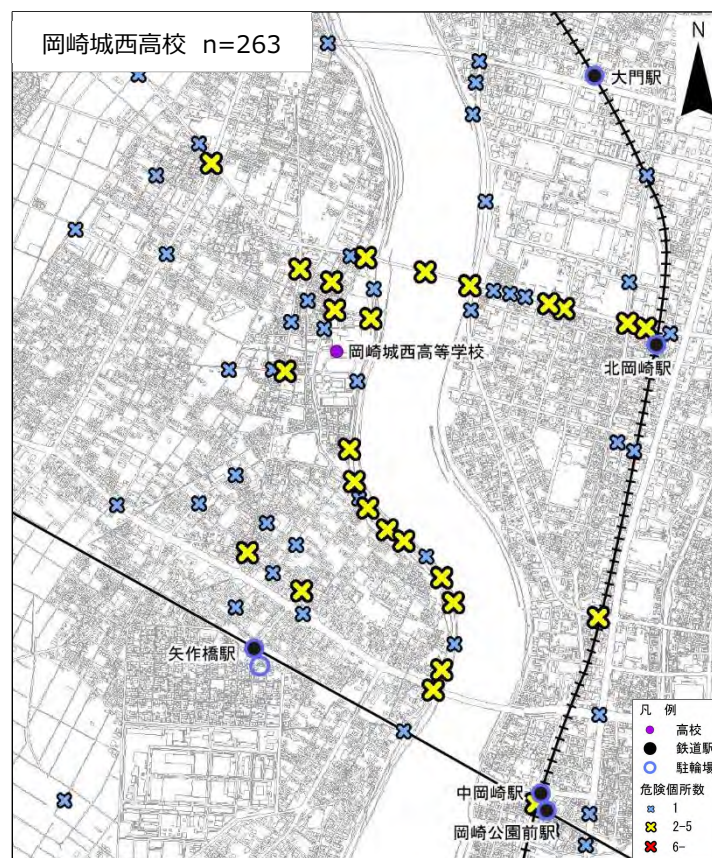


図 4-18 通学時に通るルート上の危険箇所（岡崎城西高校）

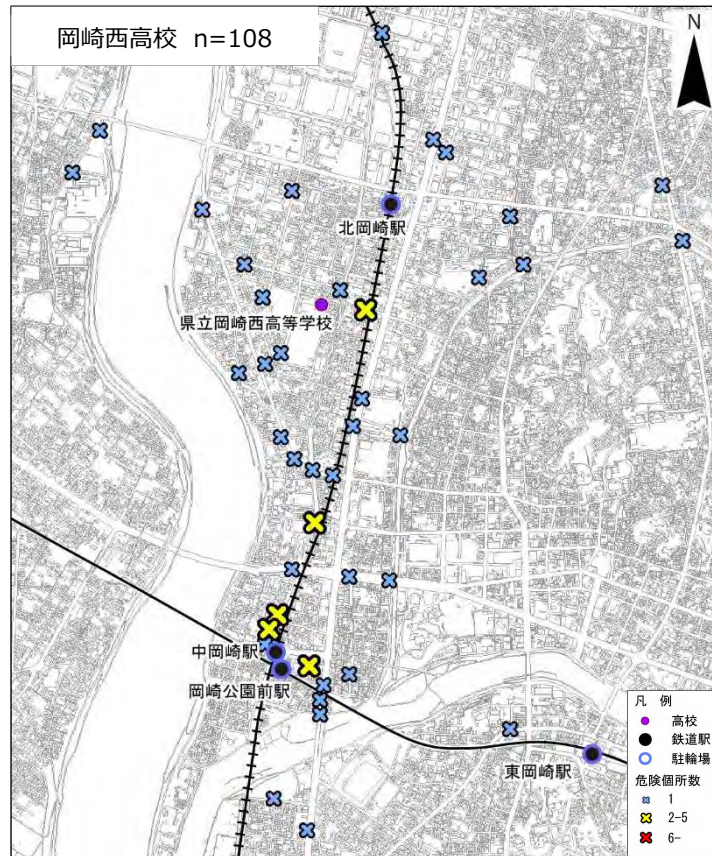


図 4-19 通学時に通るルート上の危険箇所（岡崎西高校）

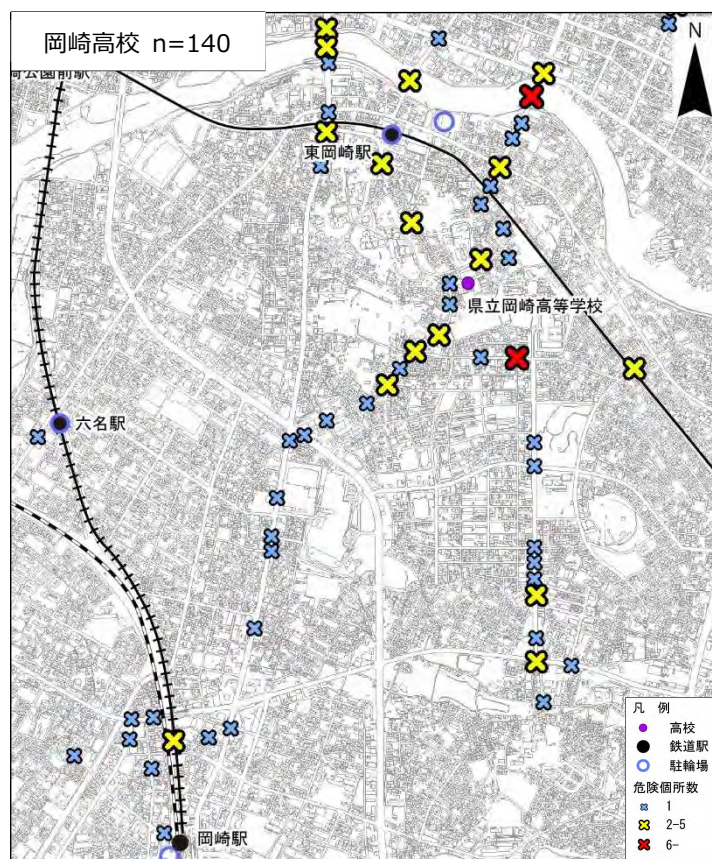


図 4-20 通学時に通るルート上の危険箇所（岡崎高校）

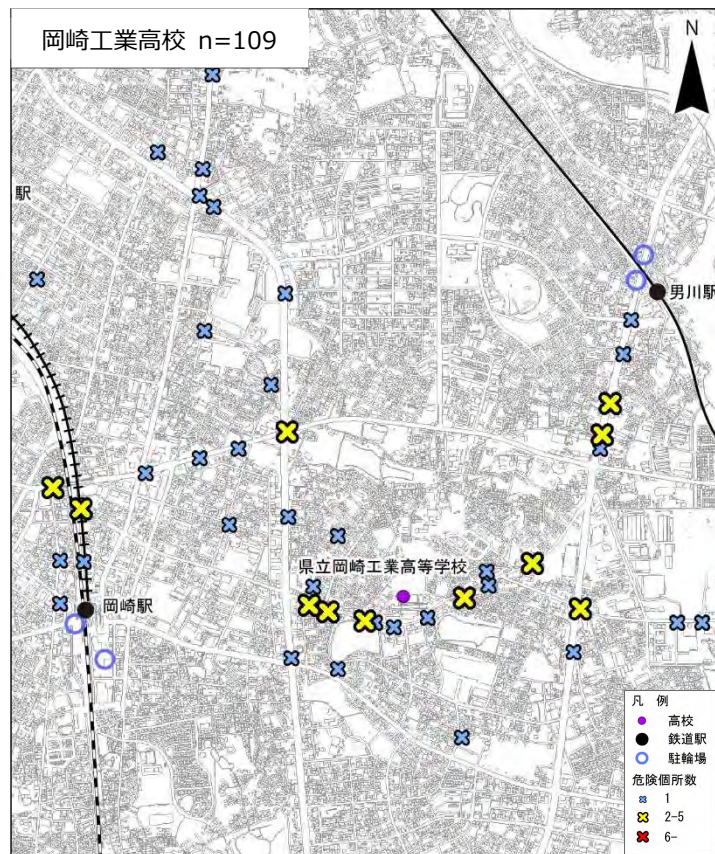


図 4-21 通学時に通るルートの危険箇所（岡崎工業高校）

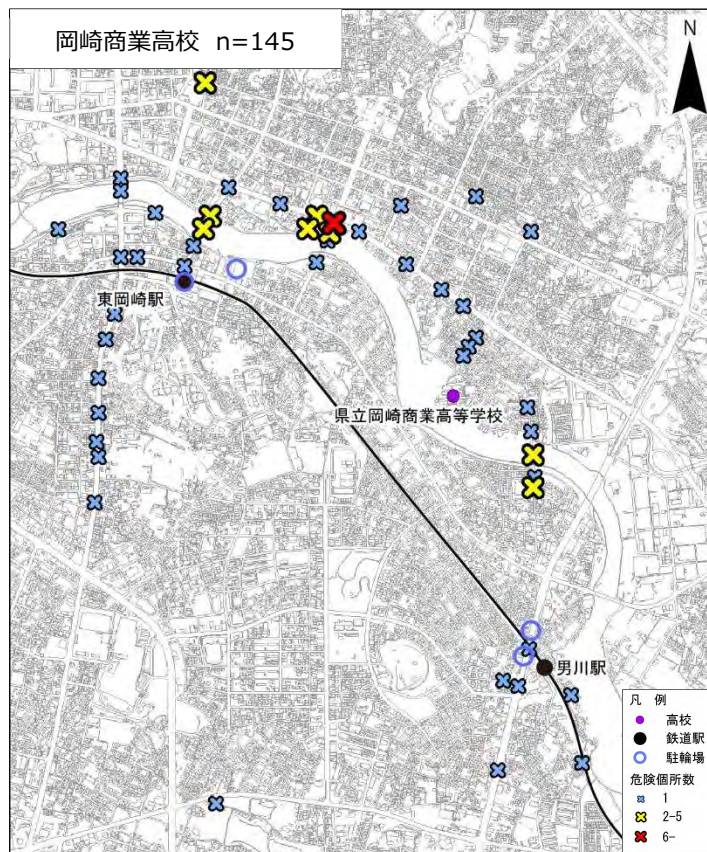


図 4-22 通学時に通るルートの危険箇所（岡崎商業高校）

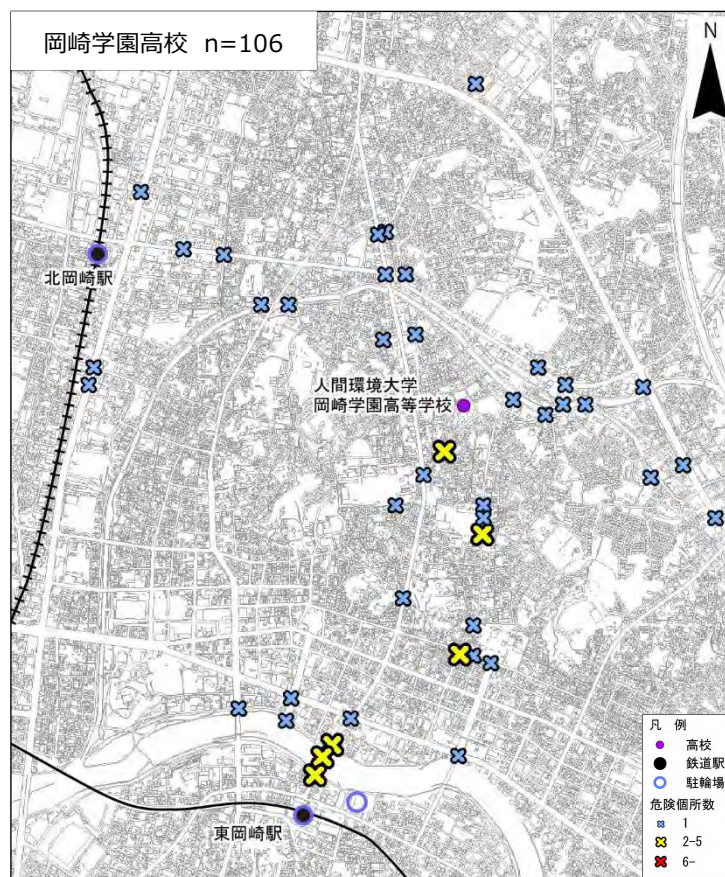


図 4-23 通学時に通るルートの危険箇所（岡崎学園高校）

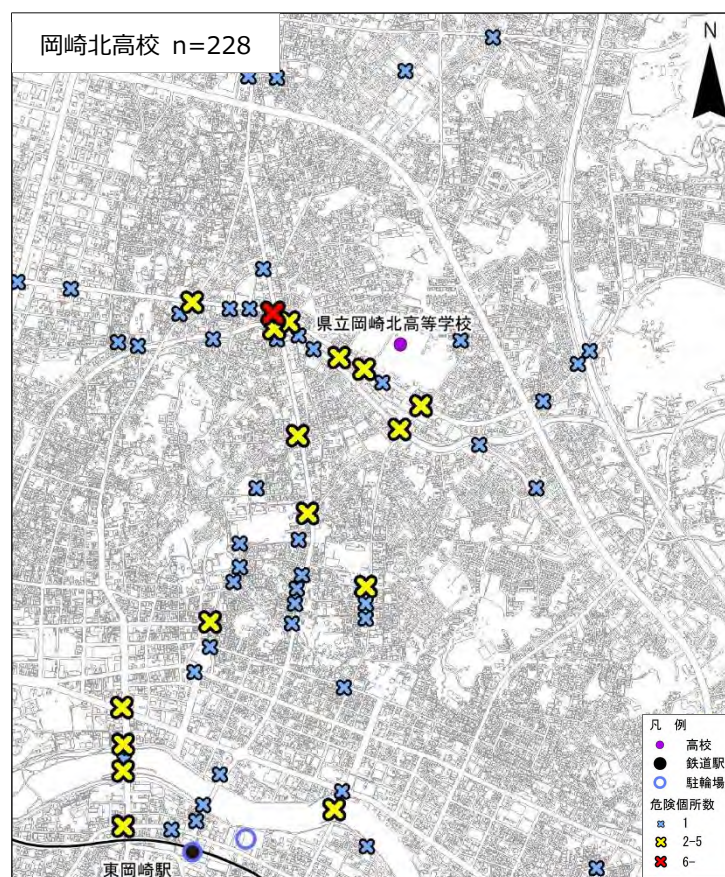


図 4-24 通学時に通るルートの危険箇所（岡崎北高校）

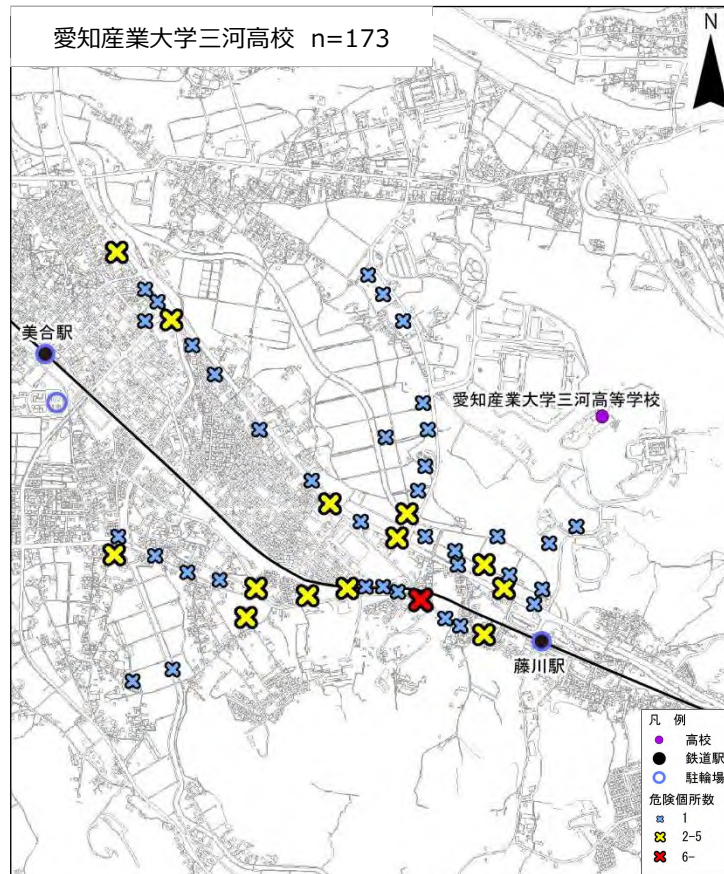


図 4-25 通学時に通るルートの危険箇所（愛知産業大学三河高校）

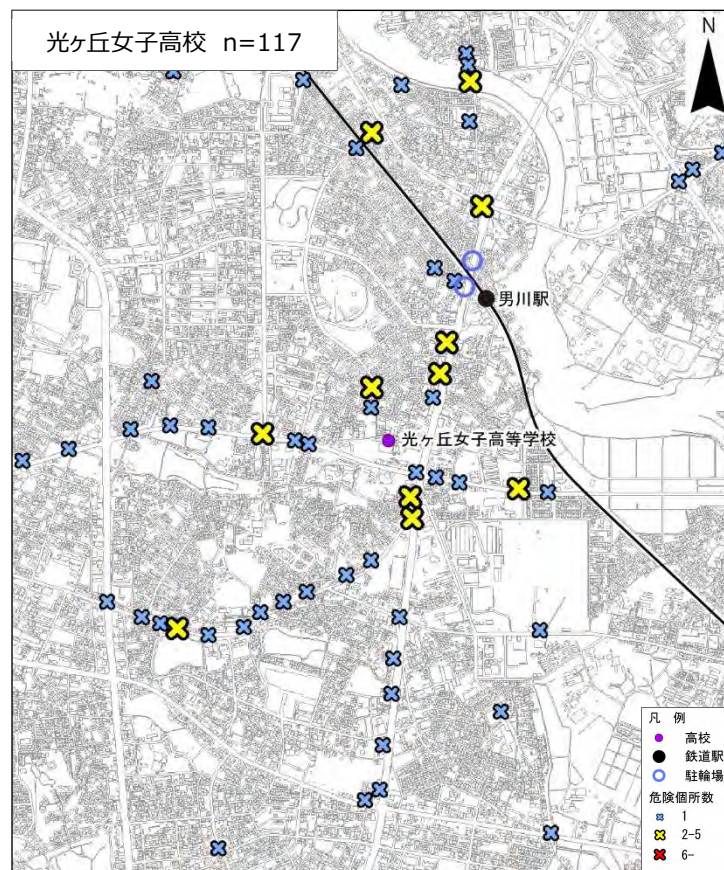


図 4-26 通学時に通るルートの危険箇所（光ヶ丘女子高校）

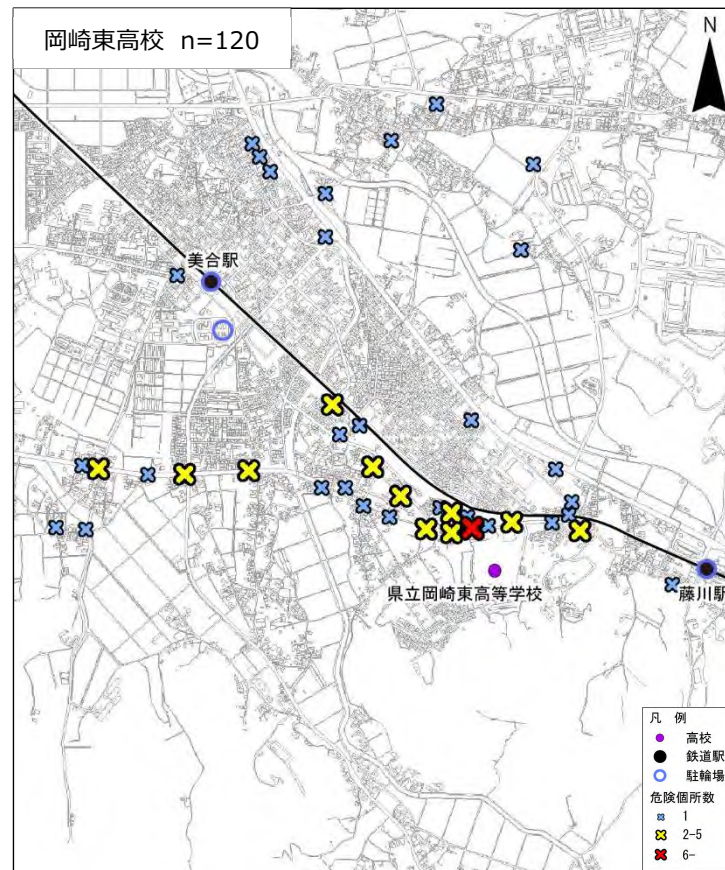


図 4-27 通学時に通るルート上の危険箇所（岡崎東高校）