

令和7年度第1回岡崎市自転車活用推進協議会議事録

1 会議の日時 令和7年8月5日（火） 午後1時 30 分

2 会議の場所 岡崎市役所 岡崎市役所東庁舎7階 701 号室

3 会議の議題

- (1) 岡崎市自転車活用推進計画の概要
- (2) 自転車利用環境の現状と課題
- (3) 成果目標・確認項目の達成状況
- (4) 各施策のこれまでの取組・評価
- (5) 自転車活用を推進するにあたっての課題と目標
- (6) 自転車ネットワーク計画の見直し方針
- (7) アンケート調査の実施方針

4 出席委員及び欠席委員の氏名

(1) 出席委員（14 名、代理出席 4 名）

松本 幸正 （名城大学 教授）

嶋田 喜昭 （大同大学 教授）

早川 綾乃 （岡崎市商工会議所 女性部 副会長）

井上 徹 （岡崎市サイクリング協会 会長）

鈴木 正統 （岡崎市現職研修委員会 特別活動部 部長）

※代理出席 丹下氏

月東 佳寿美 （岡崎市都市計画審議会（公募市民））

粕井 泰晴 （岡崎市観光協会 理事長）

南部 淳 （岡崎幸田交通安全協会 会長）

※代理出席 金森氏

高井 勇輔 （名古屋鉄道株式会社 地域連携部 交通サービス担当課長）

※代理出席 夫馬氏

藏地 弘典 （愛知環状鉄道株式会社 運輸部 企画管理課 企画担当課長）

後藤 泰之 （名鉄バス株式会社 運輸本部 首席交通企画官）

※代理出席 垣内氏

藤田 信彰 （名鉄東部交通株式会社 路線バス事業部 部長）

浅岡 林平 （愛知県タクシー協会 岡崎支部 支部長）

井上 重人 （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）

黒田 忠弘 (愛知県西三河建設事務所 道路整備課 課長)

稲垣 慎吾 (愛知県警察 岡崎警察署 交通課 課長)

(2) 欠席委員 (2名)

久永 記央 (愛知県立高等学校校長会 西三河東地区 会長)

岩月 美穂 (岡崎市都市計画審議会 (公募市民))

5 議事内容

(1) 岡崎市自転車活用推進計画の概要

意見なし

(2) 自転車利用環境の現状と課題

副会長:P22の課題まとめでは、「情報通信技術を活用した」について記載されているが、現状からの道筋がわかりにくいため、3) サイクルシェアにプローブデータ等の記載を追加するとより理解されやすい。

事務局: 情報通信技術の活用について課題へつながる導入部分を追加する。

舩井:P32では、令和5年10月から令和6年1月まで運用していたMaaSサイトを用いたサイクルシェアの予約までを可能にするとサイクルシェアの利用が進むかと思う。また情報通信技術の活用にも繋がる。なお、P21の2)「観光に関する取組」における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については、最近は実施していないため削除した方がよい。

事務局:P32におけるMaaS関連のコラムについては、元々は安全の項目で「新たなモビリティとの共存」に入れていたが、観光要素に寄るため、内容の修正と配置を検討する。また、P21のサイクルシェア旅については削除する。

井上重: 第6回中京都市圏パーソントリップ調査結果による更新ができない場合には他のデータを用いるのか、または更新しないのか。

事務局: 更新できない場合には現行計画のままとする。本文に記載できるかはわからないが、更新できない場合には情報通信技術の活用など少しでも自転車関連のデータを活用できるよう検討していく。

会長: 第5回のデータは平成23年で古い。更新できるよう第6回のデータの早急な提供をお願いしたい。

井上徹:P14の(9)、サイクルシェアはまちなか、スポーツバイクは「オクオカ」等山間部を走ることが多く、さらにユーザー数も異なる。データの分析をする際には扱いに工夫が必要かと思う。

事務局: スマートフォンのアプリから得られるデータをどう活かしていくか視点を追加

する。

会 長：スマートフォンの位置情報から得られるデータは自動車と自転車の区別が非常に難しいが、利用実態等の把握のためにもまちなかだけでなく、少ないながらも利用されているところを分析できるとよい。

副会長：サイクルシェアについて現在は２社と提携しているのか。また市の施策として連携等の考えは。

事務局：LUUP とハローサイクルの２社と提携している。LUUP は昨年度末から民間事業として始まり、作業部会の方で担当課としては、色々と連携していきたい旨の考えであるが具体についてはこれからとなる。また、ハローサイクルから提供可能なデータは限られたものとなるが、今後より詳細な分析が可能なデータを提供いただけないか調整していく。

まち推：LUUP とは協定を結んでおり、商業施設にポートを置きたい場合は市が仲介役をするなどの連携もしている。

副会長：名古屋市では公共施設の駐車場の一面を提供する代わりにデータの提供を受けている。岡崎市でも同様にできると良いのではないかと思う。

会 長：双方の協力関係について築けると良いので検討できるとよい。

稲 井：観光協会としては、まちづくり推進課と定期的に意見交換をしながら進めている。必要に応じて資料の適した箇所に記載していただければと思う。

副会長：P33 の外国人の増加について、どこの国の方が多いのか、これまでの対策などがわかっているなら、内容を変えた方がよい。

事務局：全国的には中国、西三河や岡崎市としてはブラジルの方が多い。外国人向けの対策は、今はできていないのでこれから検討していく。

会 長：具体的な問題は顕在化しているのか。

事務局：具体的な問題としては、こちらまで届いていないが、都市計画マスタープランの策定委員会においても外国人との共生社会が取り上げられており、安全に自転車を利用してもらうことが必要であるという視点から P33 の課題の記載となっている。また現在は具体的な問題は顕在化しておらず、自転車の交通安全に関して外国人向けに制度や啓発はしていないが、庁内で確認して次の施策の検討をしていきたい。

会 長：警察署で外国人の自転車の問題について顕著なことはあるか。

稲 垣：外国の方の自転車事故が多い等の大きな問題はないが、日本の自転車のルールを知らないことは事故の可能性が高まる。今後、外国人向けの自転車教室やルールの周知の機会を増やしていきたい。

会 長：名古屋市では高速道路の逆走が問題となっている。Google マップでの検索にて高速道路を使用したルートが表示されるため、逆走が起きてしまう。岡崎ではそうした問題はないようであるが、注意していただきたい。

会 長:MaaSでサイクルシェアを検索するにはGBFSというデータ整備が必要である。

岡崎市ではどのような整備状況か。

事務局：現在は整備されていないが、今後の施策として検討する。

会 長：行政が民間企業と連携して整備を進めることで市民の利便性も上がるため、技術の活用の一環として協力して進めていただきたい。

会 長：CentXにて名鉄のカリテコ以外にサイクルシェアを検索可能なものはあるか。

高 井：現在、カリテコ以外にはないが、岡崎市の MaaS サイトと連携が可能か確認している。

会 長：地域版 MaaS は他所で利用されているところもある。岡崎においても過去の実証実験を踏まえ、本格的に使えるようにできるとよい。

（３）成果目標・確認項目の達成状況

井上徹：P6 のサイクルスポーツイベントの参加者数について、今年も 9 月 14 日にサイクリング大会を開催するが、安全にイベントを進めるためのスタッフの限界数を考慮して上級コースは 150 人、中級コースは 100 人、初級コース 50 人を上限として設定しており、現状で上級コースは定員に達している。おそらく参加者を募れば集まるものの安全面から上限を増やすことは難しい。施策⑥では評価として目標値の達成は現状では困難とされているが、本大会の参加者が伸びないため目標達成できていないという表現は違うかと思うため、別の評価基準やほかのイベントも考えて評価に加えていただくなど検討いただきたい。

事務局：作業部会を通して担当課の意見を基に作成しており、表現に失礼があり申し訳ございません。本計画の策定時にも 500 人という値はチャレンジであるという議論をしたと記憶している。担当課とも話しており、今後の方向性として、まちなかで自転車に乗る施策やイベントとの連携を通じてサイクルスポーツに親しんでいただくことを目的とした施策を検討している。

会 長：本会の参加者には、サイクリング大会は安全を確保できる上で、最大限の参加者を募っていることは伝わったが、この資料からは実態と評価が合っていないため表現の修正をしていただきたい。

浅 岡：タクシー企業として自転車マナーが悪く、毎日ひやひやしながら運転している。岡崎警察署、交通安全協会の方々には交通安全に力を入れていただいているが、交通少年団など啓発活動関係については予算がないなどで後ろ向きの状態になっていることも聞いている。施策としてももう少し詳しく記述いただけるとありがたい。

事務局：後述の市民アンケート調査では、自転車安全利用五則の認知度や施策に反映できることも確認する設問が用意されているため、そこから施策への反映を検討している。

浅岡：もう一つ、教育もしていただきたい。サイクルシェアなど外国人の利用を実際に見ると非常に危険極まりない。

事務局：この資料は指標の進捗状況を説明するものとなっている。次回の協議会では施策について議論いただくため、いただいた意見を反映させて、具体的な周知方法や取り組み等を取組施策に盛り込んでいく。

会長：知っているかとマナーを守った運転がされているかの乖離がある。また、事故にならないまでもヒヤッとする場面は非常に多いということ。P2では、事故・死傷事故に至った場合にこれを数として把握しているが、ヒヤリハットについては確認されていないためどのように把握するか。

浅岡：最近の自動車は性能が良く、危険な場合は知らせてくれる。その一方で、たくさんのヒヤリハットがある中、プロドライバーたちが運転している。広い道路ではまだ見える場合もあるが、狭い道路で後方にいた自転車が急に速度を上げたり、自動車の前に出たりする場合もあり、追い抜く際は非常に注意が必要となる。

金森：浅岡委員の発言のとおり、特に朝や夕方の方の高校生の交通状況を見ると、逆走や車道と歩道の乱走行、横断歩道や交差点を信号無視している。

金森：弊社の介護事業では外国人を特定技能で20名程度採用しているものの、交通ルールについてはわかっていなかった。事故を起こさないために、交通ルール等の周知・徹底を図っている。もう少し法的に行政や関係機関に携わっていただけると非常に助かると感じている。もう一つ、サイクルシェア等の話があったが、根本的な話として、自転車の事故・被害数に対して道路の整備が遅れているのではないかと思うため、考えていただきたいと思う。

会長：道路空間の整備はなかなか整備が進まない。それは物理的・予算的な制約があって難しいとは思いますが、そこは推進してもらえるように努力いただく。計画の中でも現実的な目標となるように修正があるかもしれないが、できる範囲で整備を進めることになる。一方で、マナーの周知等については行政と一緒に連携しながらやれることもあるかと思うが、検討していることはあるか。

事務局：お話しいただいたように数値に現れないものもあるため、それらについても周知・啓発できるような流れにしたい。また行政でできることにも限界があるため、今回参加いただいた方々と連携して周知・啓発を図ることが大切かと思う。高校生の話もよく受けるが高齢者や外国人も含めて幅広に対応していくために連携をお願いしたい。

会長：そうした問題を的確に把握して共有することとその対応を進めていくことが大切である。タクシーやバスのドライバーさんが感覚として掴んでいることを一般市民あるいは自転車利用者の方々に危険な状態であるに見える化して示すことができていない。なにかできることがあるとよいが。

藤田：各営業所でヒヤリハット箇所把握しており、事故状況は警察の方で把握できる

はずで地図にプロットしたものなど啓蒙の一つとして必要と考える。また、資料 2 の P30 にて県内の高額賠償事例があるが、具体的に岡崎市内のことを記載するとよいと思う。

事務局：交通事故箇所について、資料 2 の P23 に実際の事故発生箇所をゾーンで集計して示した図面を掲載している。このデータは警察庁がオープンデータとして緯度経度や事故内容を示したものであり、市も現状を把握している。

会 長：資料 2 の P23 では抽象的であり、高校生が見ても自分たちに関係ないと思われる。そのため、もう少しミクロな分析と高校生や一般の方々に危ないことが分かるような表現になるよう工夫できるとよい。またバス会社で把握しているヒヤリハット箇所についても共有していただけるのであれば、照らし合わせて自転車利用者への周知に繋がるのでコラムなどで対応できれば良いと思う。

垣 内：ヒヤリハット箇所の提供について、この場で提供の有無は回答できない。

井上徹：小学校 3 年生の時に 1 度自転車安全教室で自転車ルールについて学んだあと、学校ごとの違いはあるが、次に自転車ルールについての勉強は高校生が免許を取りに行くときになる。しかし、自転車利用人口が多いのは中学校や高校であるため、自転車通学対象者に本当にルールを理解しているのかテストをしてみてもよいと思う。サイクリング協会で実施しているところもあるが、交通関係者の方々の意見をいただきながら進めたいため、マッチングをしていただけると助かる。

会 長：特に教育として、啓発・ルールの周知が必要であるが、充分でないと言っていたかと思う。日本全体での問題ではあるが、そうした取り組みが進み中学や高校で自転車ルールの周知、テストが導入できれば良いかと思う。道路交通法の改正もあるため、そうしたタイミングで実施できるとよい。

防 犯：小学校 3 年生について言及があったが、そちらは警察の OB と保育士の OG の 2 人で各校を回り啓発をしている。中学校について学校教育の方も忙しく理解が得られにくいという状況である。高校についてはヘルメット着用率が一番低く事故も多いため、重点的に啓発していきたいと考えている。現在、愛知県の県民安全課から愛知県の教育委員会に打診していただいております、愛知県の公立高校等に啓発・周知ができないか働きかけしているところである。

会 長：具体的に進むのであれば位置付けていただきたい。岡崎市の中学校でも同様のことができるとよいが、岡崎市の中学校は自転車通学しているのか。

事務局：市内は 20 の中学校があるが 8 割以上が自転車通学を認めており、学校にもよるものの 2km 以上の場合に自転車通学が許可される。

会 長：なおさら自転車ルールを啓発・周知する場を作ってもよいと思う。愛知県で実施されるのであれば岡崎市でもぜひお願いしたい。

副会長：2 点確認したい。資料 3 の P3 にて、岡崎市地球温暖化対策実行計画について整

合を図るとしているが、計画の位置づけには関連計画として示されていない。また、資料3のP5における自転車駐車場の設置箇所数について、目標達成はしているものの本当に必要なところに設置ができたかが重要であると思うが、そうした目標ではなかったか。

事務局：資料1の関連計画について、岡崎市環境基本計画は当初は環境の視点から位置づけたが、岡崎市地球温暖化対策実行計画の方が自転車のキーワードが多い状況で修正した方がよいかと感じた。また、自転車駐輪場については資料2のP9で、福岡町バス停は道路整備に伴い廃止になる可能性があったため市内の駐輪場への影響や、他にも利用台数が収容台数を上回っている箇所などを考慮し、市内で必要な箇所として目標値を設定した。新規整備として、利用台数が収容台数を上回っていた大門駅の北側と立地適正化計画において地域拠点としているエリア内の中島バス停を整備した。

副会長：単に設置箇所数ではなく、どのエリアに自転車駐車場を増やすかという指標の方がわかりやすいと思った。また、目標を達成したため現施設の適正管理に努めるとしているが、どのように管理するのか。

事務局：適正管理の内容については担当課に確認する。

副会長：市が無料で運営しているとのことだが、管理はだれがしているのか。

防 犯：日常管理はシルバー人材センターに有償で依頼している。

副会長：有償で雇っているならば、いつまでも無料では難しいかと思う。また、駐輪場には自転車ラックが整備されているのか。

防 犯：自転車ラックはある場所とない場所があり、民間駐輪場はある傾向。

副会長：ラックがあると整列や管理がしやすいため、自転車駐車場の施設に合わせて整備していくとよい。

会 長：アウトプットとしては箇所数でよいが、質的な評価も今後必要であれば設定いただく形かと思う。目標を達成し適正な管理を進めるということであれば、適正な管理の評価が重要になるためそちらについても検討いただきたい。

会 長：評価内容についてはいくつか修正意見がでたが、◎、○、△の評価については適正な評価であったということで、特に修正はなく、次の施策に結びつけるという方向でお願いします。

（４）各施策のこれまでの取組・評価

舩 井：P3の施策9の評価では観光資源を生かしたモデルコースの設定をした状況であり、ルートの設定が必要とあるが、どのような形になるか。

事務局：観光ポイントの設定はあるものの、具体的にどのように辿っていくとよいというルート設定がされていない状況である。

副会長：P3の施策14について、岡崎市強靱化計画は関連計画への位置づけとして、ど

これまで記載すればよいのかわからないが、災害時の自転車活用について言われており、国の自転車活用推進計画等にも記載があるが国土強靱化計画については自転車活用推進計画からは関りが小さいとは言えない。

会 長：関連計画を全て記載するとなると本編には明確に書かれなくなることが懸念される。記載済みでよいが自転車活用推進計画でも同じ内容を記載されているか。

事務局：すべて関連計画に任せているわけではなく、関連部分は自転車活用推進計画にて記載しており、資料４は指標がなく数字ではわからないところについて確認したものを黄色で示している。

会 長：目標年次は令和１２年であるため、評価が△であるところについてはフォローアップしていただきたい。

事務局：策定当時はまだ早熟な施策もあり検討や研究という表現としており、現在進捗を確かめているという状況である。

（５）自転車活用を推進するにあたっての課題と目標

蔵 地：資料２の P9 では、収容台数を駐車台数が上回っている箇所として大門駅は対応されており感謝している。もう一つの収容台数を駐車台数が上回っている中岡崎駅については岡崎公園前と隣接しており 2 駅の利用者が自転車駐車場を利用されている。岡崎公園の観光としてもかなり重要な場所となり、早期に解消されるとありがたいと思う。また学生や外国人の方も利用されており、交通安全ルールを守りマナーよく利用しようとして書いてあるものの、企業の手も借りつつ進めていく必要があると感じている。関連して「自転車通勤に関わる認証制度」の認証事業所数について、16 社が認証されていることは非常に良いことだと思うが、認証された企業には自転車マナーについて取り組んでいただく旨を記載すると質の良い学び教室を実施いただけるかと思う。

事務局：今回議論させていただくものとして１章から３章までを示しており、３章を更新するにあたっては、成果指標がどのようになっているか中間のフォローアップをしなければ、目標をどうするか検討ができないため、まずはそこまでの議論をさせていただいている。次回には４章から７章まで議論させていただき、目標をどのようにしていくのか、今回の現状や課題の確認から各課が何をすべきか示して検討していく形となる。また、中岡崎駅の記載については防犯交通安全課の管理している駐輪施設の名称に沿って示しており、管理上の表記であることをご理解いただきたい。自転車通勤の認証については国が認証を行うもので基準が定められている。さらに市が上乗せしていくことは非常に難しいと感じている。まずは自転車通勤に関わる認証を受けていただくためのインセンティブというきっかけを作ることが、目的でこのような目標を設定している。

会 長：企業の方々の協力をいただく必要はあると感じており、今回の事業展開以外で

も協力いただけるような施策を打つ可能性はあるため、また具体的な施策について検討いただきたい。

舩 井：目標３で市民の日常的なサイクルシェアを促進すると記載されているが、目標では自転車利用を促進するとなっているため、健康の項目ではサイクルシェアにこだわらず日常的な自転車利用の促進そのものでよいのでは。

事務局：サイクルスポーツ、サイクルシェア、自転車通勤の３つを例示させていただき、日常的な自転車利用を促進したいという意図である。

会 長：愛知県自転車活用推進計画の施策を紐付ける必要はあるのか。

事務局：国の計画があり、国の計画を踏まえて県が作成、さらに県の計画を踏まえて市が作成しているため、県計画との関係は意識している。

会 長：一般的に上位計画を踏まえて策定することはするが、施策１つ１つを結び付ける必要があるのかは疑問である。逆に県計画で国の施策を１つ１つ対応してしまっているのか。またここでいきなり施策が示されると岡崎市の施策なのかと思ってしまうため、必要がないならばなくしてもよいかと思う。検討いただきたい。

（６）自転車ネットワーク計画の見直し方針

副会長：調査計画書の調査概要について、７時から８時の連続２時間だが、７時から９時であっているか。また自転車ネットワーク計画の見直しにあたり連続性について確認したい。

事務局：調査計画書の調査時間についてはご指摘のとおりである。自転車ネットワーク計画については、資料 6-1-4 に国、県、市の進捗状況を重ねて図として示している。これをベースに補完すべきところやデータを用いて利用の多い路線の把握、整備効果を把握しながらどこを早期に整備することが望ましいかを全体を見つづネットワークとして検討していき、次回に示すことができるように考えている。

会 長：交通量調査も実施して事業前後で効果計測をするということだが、矢羽根の部分だけで考えているのか。或いは国や県が整備するところについてはいかがか。

事務局：国道１号は歩道整備にあたり、用地買収と電線共同溝が終わらない限り整備ができないが、都市計画事業として期間内の整備を目指している。

会 長：国道１号についてはそもそも事前調査がされているため、整備後に事後評価としてまた調査すれば比較可能かと思う。調査してもらえるかはわからないが。

副会長：国のガイドラインでは、暫定整備ではなく最終形で整備するように記載されているが、市の考えとしてはいかがか。まずは暫定で進めていきたいか。

事務局：ガイドラインのとおり、早期に歩行者との分離を図り自転車の走行位置を明示して、逆走をなくしていくことを主眼に置いて考えている。資料 6-1-3 にて、一

番南に整備されているものはバリアフリー事業で歩道と車道の再整備した区間となるが、最終的には自転車通行帯にできる形で整備している。こうした事業が重なったところについては、まずは矢羽根を整備していき、ネットワークがつながるときには通行帯に変えられるように仕立てている。

会 長：理想としては当然整備したいが実際には道路幅員がなく、用地買収してまでできるものはない。一方で矢羽根は怖いものの道路交通法は変わっていく。どうなってしまうのか。橋などで矢羽根整備をされても怖いが拡幅も難しいところであり、日本の道路空間での整備は課題が多い。

（７）アンケート調査の実施方針

会 長：ぜひ高校の方々からご協力いただき高校生を対象に回答いただければと思う。予算の関係もあり簡単ではないかもしれないが、同じ内容でよいので市民アンケートと別に高校生アンケートとして別途実施してもらおうとよい。特にマナーの認識や動向の変化を把握できるとよい。

事務局：その形で実施を検討する。また防犯交通安全課にて、高校生に青切符等の内容の啓発を含めたアンケートを毎年実施していると聞いている。それらを共有しながら進めていきたい。

会 長：昨日の地域公共交通会議においても高校生を対象に公共交通の利用を調べる方向となっている。公共交通と自転車利用を一緒に聞く手もあるかと思う。予算や事業者の関係があり簡単ではないかもしれないが、可能であれば一緒にできると効率的にできるかと思うため、検討いただきたい。

事務局：地域創生課から連絡を受けているため検討させていただく。

副会長：アンケート調査票 P5、問 11 の項目の並びは意図があるか。簡単な規則からと思ったが、ヘルメットの 5、6 は連続で聞きたいとすると崩れるため仕方がないと思うが。

会 長：自転車、特定小型原動機付自転車、自動車という流れがあるため、3 と 4 は入れ替えてよい。またシェアサイクルとサイクルシェアが混在するが。

会 長：P6 の矢羽根の写真について、このようにきれいな道路は少ないため現状に近しいものに差し替えたほうが良いと思う。

事務局：サイクルシェアで統一する。写真についても承知した。

井上徹：サイクルシェアは 91 台の運用であり常に稼働していると限らず、不特定多数が利用する。対して高校の駐輪場では毎日利用する 100 台となると、アンケート調査のサンプルを分けることはよいのか。高校全体でアンケートを実施した方が正確な数字に近いと思うがいかがか。

会 長：例えば利用率をアンケート調査で出す場合には高校生は同じように拡大しないことになる。あるいは一般市民の方々をベースにしたアンケートで推計するこ

ととなる。一方で高校生のマナー遵守や道路交通法の改正の認知度の集計には高校生対象のアンケートを集計することで、時と場合に使い分けができるということである。

月 東：岡崎市は車道だけでなく歩道もフラットで走りやすいところが多いため、車道と歩道を行き来する乱走行がよく見られる。特に夕方の自転車が多い時間や歩行者が多い時間では歩行者、自転車、自動車それぞれ危ないことが良くあるので、ルールだけでなく実態についても確認して指導いただけるとありがたい。

会 長：正直に答えてくれるかわからないが、危険な自転車利用についての頻度を把握してみてもどうか。

事務局：検討して反映します。