

令和7年度第3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8年3月10日(火) 午前10時00分

2 会議の場所 岡崎市役所 岡崎市役所西庁舎7階 701号室

3 会議の議題

(1) 岡崎市自転車活用推進計画(案)について

- 1) 第2回協議会の修正対応
- 2) パブリックコメント意見と対応方針

4 出席委員及び欠席委員の氏名

出席委員(17名、代理出席1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)

久永 記央 (愛知県立高等学校校長会 西三河東地区 会長)

鈴木 正統 (岡崎市現職研修委員会 特別活動部 部長)

岩月 美穂 (岡崎市都市計画審議会(公募市民))

月東 佳寿美 (岡崎市都市計画審議会(公募市民))

靱井 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)

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

寺澤 秀樹 (愛知環状鉄道株式会社 運輸部 次長)

後藤 泰之 (名鉄バス株式会社 運輸本部 首席交通企画官)

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)

5 議事内容

(1) 岡崎市自転車活用推進計画(案)について

1) 第2回協議会意見対応

副会長：パブリックコメントを実施する際に前回の協議会意見のほかに修正点はあったか。

事務局：前回協議会での意見対応を反映した計画書を用いてパブリックコメントを実施しており、前回協議会の意見対応のほかに修正はない。

舩井：駅周辺の駐輪場の有料化への不満や無料化希望があるかと思う。計画案では触れていないと感じられるが、方向性はどうなっているのか。

事務局：自転車駐輪場の有料化に関する議論は、別の附属機関が担当している。パブリックコメントでも意見が出ているが、現時点で関連組織との連携・整合は難しい。今後、連携・整合について検討していく予定である。

舩井：有料化による利用者減少などの影響は分析されているのか。

事務局：分析までは踏み込めていない。

会長：有料化による影響を分析した上で、方向性を検討する必要がある。他部門とも調整しながら落とし込む必要があると思うが、有料化に関しては計画書内にどのような記載があるのか。

事務局：計画書では有料化や料金政策について触れていない。民営主体は協議会の中で謳われていることから、担当課と作業部会を通じて記載を検討しているが、具体的に無料化・有料化にフォーカスした記載はしていない。

会長：民営化の中で有料化や料金の設定を検討されているということか。

事務局：その通りである。

舩井：JR 岡崎駅や東岡崎駅はもともと無料であったが有料に変更している。有料化について市としての主張や考えはあるか。

事務局：協議会の議論の中で、放置自転車禁止区域の取り締まりとセットで有料化を図っていくこととした。予算が厳しいこともあるが市の方針として有料化を進めていきたい。しかし、実情として踏み込んで記載できていない。パブリックコメントをいただいて1か月間では調整しきれず、今後の課題として捉えている。

会長：今後もフォローアップの際には1つの課題として、方向性を明確にして記載いただく形となる。

会長：周辺市町を含めて有料化の事例は多いのか。名古屋市は全て有料となっているが。

事務局：そこまでの把握はできていない。

会長：他の自治体例を参考に市としての方針を決めると良い。名古屋市は日本一放置自転車が多く大きな問題となっていたが、駐輪場の整備と有料化等の施策により現在は激減していることから参考になるかと思う。

副会長：現在は放置自転車禁止区域を作り、駐輪場の有料化によって得た収入により管理人の配置、放置自転車対策を行うことが多くなっている。名古屋市では、駐輪場の外側に多少の放置自転車も存在するが、全体として減っていることから対策による効果が見られると思う。自転車利用の増減は感覚的には変化がないと感じている。

会長：名古屋市でも無料が良いとの声が変わらず出ていると思う。気軽に使えて気軽に停

めることのできる環境が望まれている。そこをどのように考えるか検討いただきたい。

2) パブリックコメント意見と対応方針

夫馬：意見 35 にて、中岡崎駅駐輪場の駐車容量 363 台に対して、実際には 437 台利用されており 100 台以上駐車容量が不足していることに言及されている。もともと弊社名古屋鉄道にて 77 台の駐輪場を整備していたが、平成 31 年の駅舎整備時に閉鎖している。77 台の駐輪場を復活させても足りない状況にはなるが、駐輪場が不足している実態と駐輪場整備の要望があったことを関係部署・部局に共有していきたい。

会長：みなさんで調整しながら不足分が埋まるように検討いただけると良い。

井上徹：有料駐輪場が目的地の近くで整備されているものは文句が出にくい。また、無料駐輪場においては多少目的地から遠くても文句が出にくい。自転車の利用距離が 5 km 圏域内とすると、一駅分移動してでも無料である駐輪場を利用しようとすることで利用台数が多くなっていると考えられ、これには隣の駅の駐輪場が有料化された等の影響も考えられる。1 つの駅の駐輪場に捉われずに、周辺駅の駐輪場の整備・利用状況等の全体のバランスを踏まえて考えられると良いかと思う。

事務局：中岡崎駅駐輪場に関してご意見をいただきありがとうございます。平成 31 年以降、駐輪容量が足りない状況が続いてきたが、名古屋鉄道様よりお話しいただいたとおり、今後何か実施していけたらと考えており、記載をさせていただいている。一方で周辺のバランスを踏まえて検討した方が良いという意見もいただけたため、計画書に記載できるか、どのような内容とするかは担当部局に共有し検討する。

会長：目的地が近ければ有料でも利用されるが、遠い場合には利用がされにくい。そうした場合、周辺の無料駐輪場があればそちらの利用もされることから、駐輪場の整備を考えるときには利用者の使い方も検討の題材に入れて検討いただきたい。また、繰り返しとなるが有料化の影響・効果を把握しながら今後の施策の方向性を検討いただく必要があると思う。

副会長：駐輪場の利用台数は一日延べ台数ではなく、ある時点での利用台数という認識で良いか。

事務局：ご認識のとおりで、県から調査依頼があり、1 年に 1 回担当部局が報告する際の調査時点での台数となっている。

副会長：中岡崎駅駐輪場では駐車容量に対して、120 台以上が超過して利用されているが、どのように駐輪しているのか。

事務局：資料 2-2 の写真のように、無理に詰め込んだ形になっており、先頭部分以外が枠からはみ出しているものある状態となっている。

副会長：その場合、最初に停めた人は自転車を出せないのではないか。

事務局：ご指摘のとおりである。最初に停めた自転車が出せない状態や駐輪場外に停めている自転車などを管理者が確認した際には、都度移動させ整理している。また、長期放置自転車については適宜撤去している。

副会長：通勤・通学利用の場合はあまり回転しないと考えられるため、やはり有料化を含め

て検討の必要がある。自身の自転車は大切なものであるため、屋根が整備されており管理もされているならば、駐輪場の有料化は許容されるかと思う。駐輪台数を増やす場合には2段ラックを整備することもある。自転車を持ち上げる必要があり名古屋市の事例では不評を聞くこともあるが、整備できるスペースが狭い場合には空間を活用した駐輪台数を増やす方法となる。

岩 月：過去に愛知環状鉄道駅の駐輪場を利用していた時に自転車を盗難されたことがあり、非常にショックを受けた。やはり有料駐輪場として管理していくことで、整理された駐輪場所を保ち、いずれは人と自転車それぞれの導線の明確化や休憩スペースの確保など、利用しやすく景観の良い駐輪場として整備することもできるかもしれない。大切な自転車を雑に扱いたくない人も多いことから、有料駐車場として管理され、良い環境を保つことで盗難防止対策にもつながる。大阪にグッドデザイン賞を受賞した事例もあるので、参考にして部分的に実験しても良いと思う。

会 長：デザインや景観への配慮や歩行者の通行空間の確保についても大事なことである。そうした観点も踏まえて関係部署と検討していただきたい。

早 川：P.66、表（ライフステージごとの習得すべき「技能」「知識」「行動・態度」）は具体性に欠けるのではないか。また、幼稚園と小学校3年生の時に交通教室を受けて以降、自転車に関する教育はなかったと記憶している。これから自転車利用を普及していくことを考えて、市としてどの段階でどのような教育をすべきか、計画に位置づけてはいかかがか。

事務局：P.66、該当の表は警察庁の資料からわかりやすいものを抜粋し要点のみを記載している。ご指摘のとおり、小学校3年生以降の交通教育については、交通安全を所管する部署とも課題として共通の認識を持っており、警察とも連携しながら様々なチャンネル用いて活動を進めている。P.65に記載しているが、高校生を対象とした交通教室や高校1年生を対象に啓発と実態把握を目的としたアンケート等を実施している。具体的にイメージができるよう計画書には実施できたものを記載している。

早 川：小学校3年生と高校生への教育はされているとのことだが、中学生に対するものが抜けているのではないか。

事務局：中学生への教育のケアについては担当部署と確認・調整させていただく。

会 長：P.66には「ライフステージを通じた安全教育の反復継続を促進します」と記載されている。今のご意見は具体的に進めていただきたいということであるため、中学生を含めた安全教育をどう進めるのか関係部署と調整いただき位置づけをお願いしたいと思う。

鈴 木：教育は本当に大事なことである。今年、矢作中学校にて交通教室を実践し、非常に良かったということから、中学校の方でも広めていきたいという考えがある。参考にさせていただきたい。

会 長：紹介いただいたような事例が出た場合には教育委員会等と連携して横展開を進めていただきたい。

月 東：先の高校生を対象とした交通教室を実施していただいたことで、この3月はヘルメ

ットを被っている方やきちんと走っている方がすごく多くなっている。13歳までの行動や教育が大切であると聞くため、やはり小学校3年生という節目で交通安全教育を実施するなど、繰り返しの実施がすごく大事だと思ったため継続してほしい。

井上徹：一番効果的なものとして自転車のルールを身に付けてもらうためのテストの実施を提案したい。4月から自転車の通行ルールが厳しくなるが、それをしっかりと説明できる大人はほとんどいないと感じており問題だと認識しているため、知識を持っている人を増やすためにもテストを実施できるように進めていくと良いかと思う。

会長：理解を促進できるようなテストを受けられるアプリを開発し、中学生等が自分たちでテストできるものを検討してもらえればと思う。

事務局：実施したアンケート内でも自転車利用安全五則の周知を図るとともに認知度を確認している。また防犯交通安全課と警察から難しい法律の内容等をわかりやすく伝えられるように市政だよりへの掲載、警察から新聞への折り込み等を実施している。これを反復することが大事であると意見をいただいているため、継続的に続けられるようにしていきたい。

会長：サイクリング協会等で任意団体の検定試験などはあるか。

井上徹：知る限りではない。先ほどテストと言ったのも自動車の免許取得のようにテストで一定以上の点数を取ると合格して運転できるという仕組みが自転車にはなく、普通に乘ってしまう。

会長：行政がハードルを課すことは難しいと思うが、各学校で検討していただくこととなるか。単純に共通した資料が1つ作成できればどこでも使えるかと思います。ぜひ協力して進めていただきたい。

副会長：P.50、自転車通行空間の整備について追加いただきよくなったかと思う。自転車通行空間の整備の際に駐車禁止や速度規制の見直しなどの交通規制についても検討いただくと良い。また、P.28についてもコラムを修正いただき MaaS についてわかりやすくなった。市で実施した過去の事例を記載しているが今後の活用について示すと良い。

事務局：1点目の交通規制について具体的な記載は難しいかと思うため、配慮しながら、協議しながらという表現とはなるが対応させていただきたい。MaaS に関しては、施策として進められると良いが、交通事業者との関係性を築くなかで進めていくものであり、まだ実際に具体的な話となるまでは進んでいないため検討を進めていきたい。

会長：CentX が MaaS のアプリとなりうると思っている。カリテコバイクは CentX で検索可能となっており、manaka での支払いも可能であるためそのまま使えるかと思う。一方で、名古屋市では決済まではいかないが、5社のシェアサイクル事業者のポートが確認できる。岡崎市でも LUUP やハローサイクリングのポート検索ができるようにすることが MaaS を進める第一歩となると思うが、名古屋鉄道にて検討いただけるか。

夫 馬：カリテコバイクなら良いが他社との連携は、対象のサイトへ移動するものという動きであれば、検討の余地があるかと思う。決済手段まで CentX で実施する場合には、岡崎市に費用負担いただかないと厳しい。他の CentX を用いた MaaS は 5 つの区域で実施してるが、他社のシェアサイクルの決済はまだ搭載されていない。この開発費用を岡崎市に出していただいたとして、のちに他の自治体と同システムを安価で利用するということは正直なところ納得されるものではないと思うため、補助金等を用いて進められると良いが、以降の保守等も含めていろいろな角度で検討が必要となってくると考えている。

会 長：お話しいただいたとおり、決済まで一貫して可能とすることはハードルが高く難しいかと思う。ただ、検索はできると良い。名古屋市の事例では 5 社のシェアサイクルのポートの位置情報は市で整備したものを CentX で掲載していただいているという形となっている。岡崎市では LUUP とハローサイクリングのポートの位置情報を整備し、それを CentX で掲載していただく形がより現実的かと思う。

夫 馬：関係部局に相談させていただく。やはり一歩でも二歩でも MaaS の形に近づきたいという思いはあるため、検討させていただきながら名古屋鉄道としても、今後協力できる部分に関して協力させていただくスタンスで行きたいと思う。

会 長：MaaS 推進の具体的な取組みはどこに記載があるか。

事務局：P.55、シェアサイクルのところに「新たな仕組みの導入」については前回から記載している。

会 長：交通規制の意見は「参考とさせていただきます。」としているが、警察や交通管理者と協議しながら、実施の可能性があるところに関してはどこかに記載があってもいいかと思う。

副会長：特に幅員が狭い道路において自転車通行帯を整備する場合には速度規制も重要になる。

事務局：まだ詳しい情報は届いていないが今後、法定速度が変わることから、併せて自転車通行空間の整備を進めていきたい。

副会長：法定速度の変更、30km/h とする判断は、道路幅員ではなくセンターラインの有無でされることとなる。道路全体には段階構成があり交通計画は少し難しいものであるが、このセンターラインでの判断を応用し、自転車が通行する空間はセンターラインを外して 30km/h とする可能性も検討できると良い。

会 長：P.50、69 の記載について、「～上記事例等を勘案しながら、交通規制を含めた道路交通状況や地域のニーズを踏まえつつ～」と変更する形でいかがか。

事務局：ありがとうございます。そのように変更させていただく。

岩 月：先ほどから話題となっているが、自転車だけでなく自動車についても配慮した方が良い。自転車利用を推奨しているまちがあまり多くないなか岡崎市は推奨していて素晴らしいと思う。P.67 では自動車免許更新時などに自転車交通ルールの周知をすすめているが、加えて市政だよりなどで自動車ドライバーへ宛てた周知や全世代に交通ルールの周知を定期的に行うことも良い。

事務局：自転車ネットワークを作成した頃から数ページにわたって大々的な企画として市

政だよりで周知している。また、昨年度に矢羽根の整備の形が見えてきた状況で、その矢羽根について市政だよりで周知をさせていただいている。市政だよりのルールが厳しく毎回の周知はできないが、反復が本当に大事であると感じているため、担当課と協議をして反復して進められるように所管課へ伝えて進めていきたい。

副会長：用語集も修正されているが、「新モビリティ」などの一般の方にはあまりなじみのない用語については解説を追加する必要があるのではないかな。

会長：これらの単語はどのように抽出されたのか。

事務局：基本的には専門用語、カタカナ言葉、合わせ言葉を中心に選んでいる。抜けがないように全体を再度確認する。

会長：「新モビリティ」のほかに「IoT 技術」、「IC タグ」、「マイクロモビリティ」などがあるので、再確認して追加いただきたい。

会長：パブリックコメントへの回答は既に公開しているのか。

事務局：本協議会后に公開予定である。

会長：パブリックコメント 7 番に記載されている「protected intersection」は自転車が安全に曲がることのできるための右折ポケットのようなものである。意見への回答を見ると「検討協議するものと考えている」としているが、右折滞留空間は道路管理者と警察で必ず協議されているものであるため、「個別具体的に検討協議するもの」と言い切る文言に修正していただきたい。また、右折滞留帯を検討するという記載についても、安全性向上策を含むとした形で修正していただきたい。

事務局：ご指摘のとおり修正する。

会長：P.50、69 の最後の行、交通規制を含めた道路交通状況についてもその方向で修正を考えていただきたい。

会長：これまでみなさんに一生懸命議論いただき、良い計画となったと思う。意見のあった修正を前提として、この計画案を承認して良いか。

全員：承認。

その他

早川：中学生を対象とした交通教室みたいなものを、商工会議所の事業としてできないか考えてみたいと思っている。

井上徹：本日の会議で意見が出されたテストや駐輪場の件などについては、今後協議会という集まりがなくても、個別に必要な意見・情報を収集するなど協力できることはあると思うため、その際にご連絡いただければと思う。

久永：自転車ルールについてテストという形で周知を進めることは良いと思った。いろいろな学校でいろいろな機会を実施できると良い。

鈴木：新しくなった南公園の活用を兼ねて、公費負担でまた小学校 3 年生が交通教室に行けるようにしていただき、そこから自転車通学が増える中学生にて再度自転車教室が開催されるといったように段階を踏んで交通教育を進めていけると良い。

岩月：岡崎市が自転車を推進していてそれがまちなかに表れていることを日ごろ感じて

おり、自動車での移動だけでなく自転車や歩くことでまちが活性化していると実感している。駅や道路の整備を継続いただけるともっと良くなると思うため引き続きよろしくお願ひしたい。

月 東：子どもや障がい者が怖がって自転車に乗りにくくなることはよくないと思っている。いろいろなところと連携して子どもたちとお年寄り、障がい者の子も含めて、みんなが動けるまちづくりを今後も続けていただきたいと思う。

靱 井：シェアサイクルにおける最大の課題は、ヘルメットの着用をどうするかである。事例を調べ検討しているが、貸出用のヘルメットを用意してシェアサイクルで貸し出し用のヘルメットを用意しているが、利用される例はほとんどないことが現実である。夢ではあるが携帯できる折りたたみ型の安全性の高いヘルメットが開発されると、移動先で自転車を利用する方もヘルメットを着用してくれて良いかと思う。

南 部：自転車は健康にも良く、エネルギーも使わないため素晴らしい乗り物だと思っており、私自身も汗をかかない時期はほとんど自転車で異動している。こうした取組を通じて自転車の乗りやすいまちになっていくことを期待している。

稲 垣：4月の法改正に向けて、中学性や高校生を中心に啓発活動を進めているところであり、全校集会等で時間をいただいて、警察が訪問して交通ルールの講話や自転車ルールの周知を図っている。チラシの話も出たが、あらゆる機会を通じて自転車のルールの周知を図っていききたいため、今後とも協力をお願いしたい。

黒 田：自転車通行帯の整備量について指摘があったように当初計画のスケジュールに無理な部分があったと思う。自転車が安全に走ることのできるスペースの確保について、県民のみなさんの期待の大きさを改めて感じている。今回は実態に沿った形で計画を練り直したものとなるため、整備を進めることで県民のみなさんの期待に応えられるようにしていきたいと考えている。

井上重：岡崎市内の国道1号で令和12年まで自転車通行帯の整備を進めているところであり、ラバーポールの設置についても検討を進めている。本計画に位置づけられた整備スケジュールに基づいて今後も道路管理者として自転車通帯の整備を進めていきたい。

浅 岡：歩道から車道への自転車の出入りをする危険な自転車はまだしばらくは無くならないかと思うため、タクシー業界としては交通事故に対する危険予知を意識するような指示を続けていく必要があると思っている。高校生の方たちのヘルメットの着用は今年に入って増えた気がすると言っており、教育の効果があつたと感じている。またよろしくお願ひしたい。

藤 田：アシスト自転車を好んで使われている方がいる。アシスト自転車は高額なことから、有料駐車場について、そうした施策として協力して検討いただけると面白いかと思う。岡崎市民ではないためわからないが市人口と自転車数がどれくらいあるのか、計画によってどうしたいのかももう少し具体性があると面白いかと思う。バス会社として自転車の事故をたくさん見てきているため、バスや自動車と自転車の事故について教育をしっかりと進めていただきたい。

- 後 藤：バス会社として乗務員教育もいろいろ実施しているが、自転車とのヒヤリハットがわかりやすい。自転車がガードレールの切れ目等を通して歩道から車道に出てくることが非常に多いことから、その際のドライブレコーダーの映像を使って乗務員の教育をしている。今後自転車を利用される方への教育とハード整備を両方されることから、自動車、バス事業者として乗務員が恥ずかしくない運転ができるように、引き続き事故防止に向けた教育を続けていきたい。
- 寺 澤：自転車や自動車にも乗り、歩道を歩行者として利用しており、それぞれの立場での考えや思いはよくわかる。ハード整備は大切だが、歩行者、自転車、自動車の共存には、それぞれがきちっとした意識を持ってお互いを思いやれることが大事だと思う。
- 夫 馬：自転車は環境面、健康面で優れた乗り物であり、自家用車に頼るよりも体が丈夫、健康になる。本協議ではタクシー、バス、鉄道事業者方が委員として参加いただいているが、ぜひそれぞれから公共交通を合わせた利用促進として、自転車からバスや駅の利用、自家用車から自転車と公共交通への移行を図っていただければと思う。
- 副会長：市全体の経済効果から見れば、まちなかに自動車で中心部に行くよりも自転車や公共交通を利用することで周遊が増えお金を落とす。他ではそのような調査結果もあるため、市の交通政策として全体を見通して考えていただきたい。本計画の改定は非常に良いものとなったかと思う。これからは実行して評価して改善につなげて、PDCAサイクルをちゃんと回していただきたい。特に自転車通行空間は作りっぱなしではなく事後調査により作り方や整備条件を評価して、次の整備へ繋げていただきたい。
- 会 長：みなさんに積極的にご意見いただけたことに感謝申し上げます。事務局をはじめ一生懸命検討いただき、何より委員の意見をよく聞いて反映いただいた結果だと思っている。場合によっては事務局の考えをそのまま押し通すこともあり得たと思うが、柔軟に対応いただけたがゆえに良い計画になったと思っている。また、嶋田副会長が言った実行に移していくかについては簡単ではない。自転車の通行環境を整えることは我が国において非常に難しいことはわかっているが、こうした計画があり推進していく姿勢を各部署に啓蒙していただきながら、その方向に少しずつ向いていくことが大事である。ぜひ諦めずに計画に則って自転車活用推進を進めてもらえればと思う。