

5. 具体的な取組

都市環境

施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進

担当課：建設企画課・道路維持課・道路建設課・まちづくり推進課・拠点整備課・市街地整備課・ゼロカーボン推進課・中部地方整備局名古屋国道事務所・愛知県西三河建設事務所



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、令和2年11月に策定した「岡崎市自転車ネットワーク計画＊」を基に整備を進めてきました。今回の中間見直しにより、効率的かつ早期に整備を進めるため、優先整備路線を定めた整備スケジュールの見直しを行いました。

<自転車ネットワーク計画＊の概要>

(1) 自転車ネットワークを推進するための基本方針

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、自転車ネットワーク構築に向けた視点を整理した上で、5つの基本方針を設定しました。（令和2年度策定時点）

基本方針①

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。

基本方針②

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。

基本方針③

まちの魅力を高め活気づけるネットワークの整備

QURUWA 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。

基本方針④

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。

基本方針⑤

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、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。

(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、単路部だけでなく交差点部においても十分な自転車通行空間*を確保し、整備を推進します。

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。

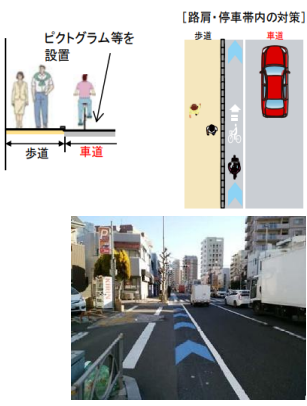
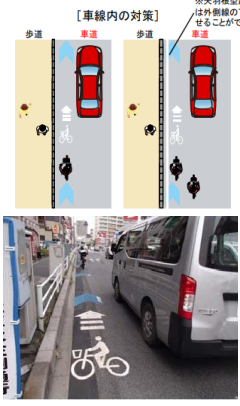
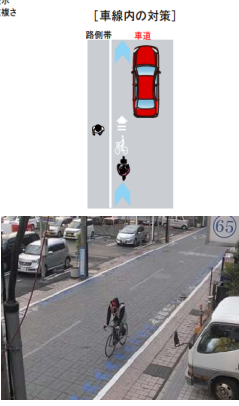
	整備形態	整備イメージ
タイプA	自転車道* (該当なし)	
タイプB	自転車専用通行帯*	
タイプC	自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道*混在)	(1) 歩道のある道路における対策 [路肩・停車帯内の対策]  [車線内の対策]  (2) 歩道のない道路における対策 [車線内の対策] 
タイプD	ネットワーク 補完路線	自転車歩行者道として整備された路線や矢作川・乙川沿いの通行空間のような既存の路線を活用し、整備を伴わずネットワークを形成する。(岡崎市独自) 

図 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 (平成28年))

(3) 自転車ネットワーク路線の選定

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、岡崎市自転車ネットワーク計画*における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。

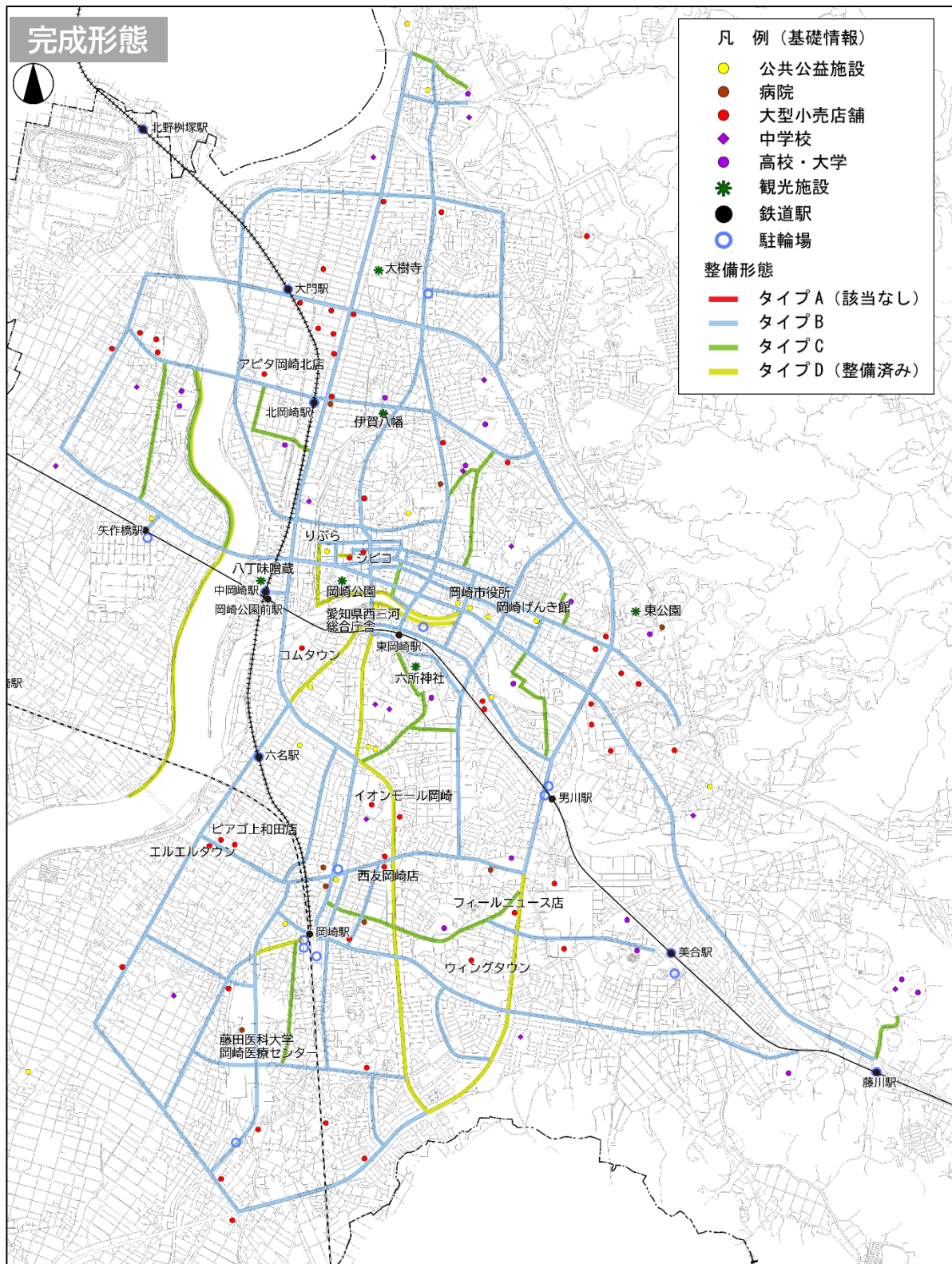


図 整備形態別対象路線図（完成形態）（再掲）（資料：岡崎市自転車ネットワーク計画*（令和2年））

暫定形態

凡 例（基礎情報）

- 公共公益施設
- 病院
- 大型小売店舗
- ◆ 中学校
- ◆ 高校・大学
- ✱ 観光施設
- 鉄道駅
- 駐輪場

整備形態

- タイプ A（該当なし）
- タイプ B
- タイプ C
- タイプ D（整備済み）

The map displays the city of Okazaki with various facilities and transportation routes. Key locations include: 北野塚駅 (Kita-no-oka Station), 大門駅 (Daimon Station), アビタ岡崎北店 (Avita Okazaki North Store), 北岡崎駅 (Kita-okazaki Station), 伊賀八幡 (Iga Hachiman), 矢作橋駅 (Yasuhashi Station), 八丁味噌蔵 (Yachin Miso Kura), 岡崎公園前駅 (Okazaki Koen Maie Station), 岡崎公園 (Okazaki Koen), 愛知県西三河総合庁舎 (Aichi Prefecture Sai-saiwa Sogou Chousha), コムタウン (Com Town), 東岡崎駅 (Higashi-okazaki Station), 六所神社 (Rokusho Shrine), 六名駅 (Rokumei Station), イオンモール岡崎 (Aeon Mall Okazaki), 西友岡崎店 (Seiyu Okazaki Store), 岡崎駅 (Okazaki Station), フィールニュース店 (Feel News Store), ウィングタウン (Wing Town), 藤田医科大学 岡崎医療センター (Fujita University Okazaki Medical Center), 美合駅 (Mikko Station), and 藤川駅 (Fujioka Station). The map also shows various roads and the city's boundaries.

47

(4) 整備スケジュール

整備総延長 119.6km のうち、現状として4年間で 12.2km の整備進捗であるため、令和 12 年度までに整備を推進すべき優先整備路線を定め、国・県・市で連携し、面的で効果的なネットワーク化を図るために整備スケジュールを見直しました。

本市では、これまで都市拠点である東岡崎駅周辺を中心に整備を進めており、今後は更なるネットワーク化や同じく都市拠点である岡崎駅周辺について優先的に整備を進めていき、効率のかつ早期に整備していくこととします。

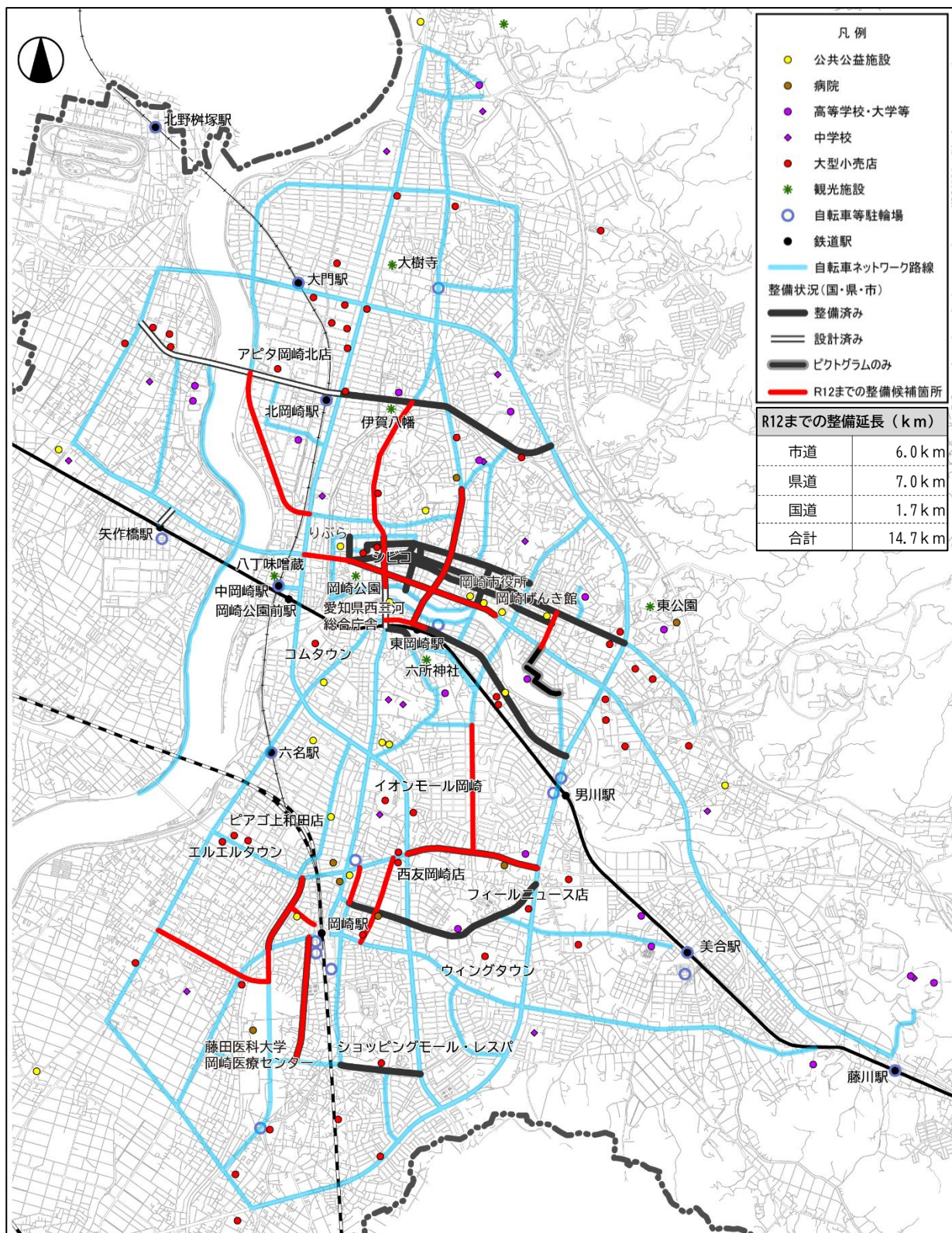
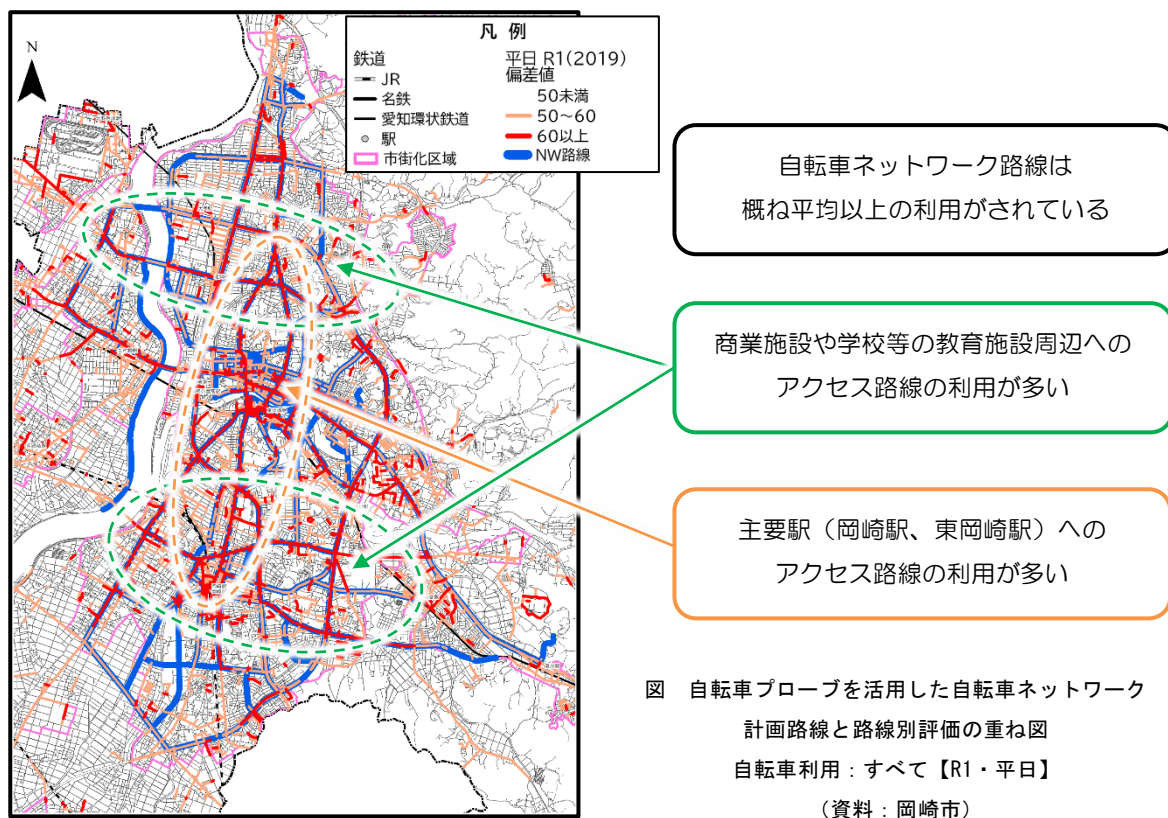


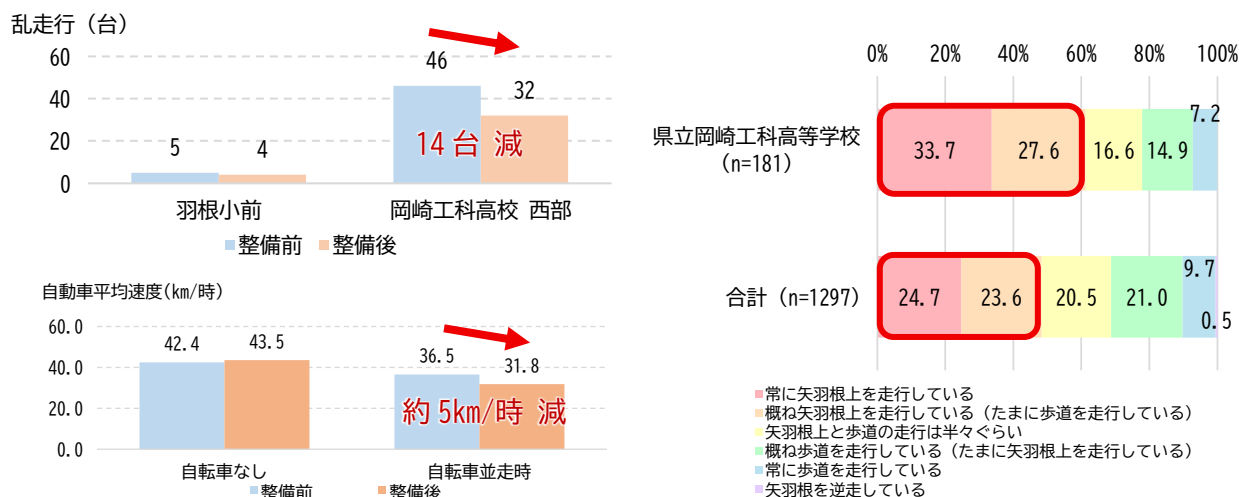
図 令和 12 年度までの整備対象路線 (資料：岡崎市)

効果的なネットワーク化を図るため、位置情報データより自転車利用のデータを抽出することで自転車利用トリップの多寡や変化を把握し、自転車ネットワーク計画における優先整備区間検討の参考としました。路線別の自転車利用をみると、自転車ネットワーク路線上の利用が多いことや特に東岡崎駅や岡崎駅、商業施設、学校等へのアクセス路線において利用が多いことから、それら施設のアクセス路線やそれに繋がる路線を候補として検討を進めました。



また、自転車通行空間（矢羽根）の整備の効果を確認するため、令和 7 年度に市道羽根町線、羽根戸崎線において矢羽根整備前後の交通量調査と整備後に高校生アンケートを実施しました。

交通量調査結果より整備後においては、自転車を利用する際に歩道や車道を出たり入ったりする走行（乱走行）の減少や自転車並走時の自動車走行速度が低下しており、自転車利用者と自動車ドライバー双方の意識の向上が見られました。高校生アンケートからは矢羽根整備により交通ルールの認知度、遵守度が向上する等、矢羽根整備により一定の効果が得られたため、安全・安心な通行空間の確保に向けて整備を進めていきます。



(5) 矢羽根型路面表示等の方針

「矢羽根型路面表示」及び「自転車のピクトグラム*」については、国土交通省と警察庁が定める「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において標準仕様（案）が示されています。

ガイドラインの標準仕様では、「矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、景観にも配慮して設定するものとする」とされています。

本市では、景観に重点を置いている QURUWA 地区で独自色（QURUWA ブルー）を導入していることから、QURUWA 地区での自転車通行空間*の整備は、ガイドラインとは異なる独自仕様とします。その他地域については、ガイドラインの標準仕様および愛知県道路構造の手引きに沿って整備を行います。

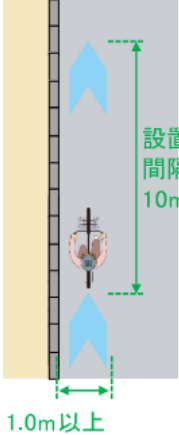
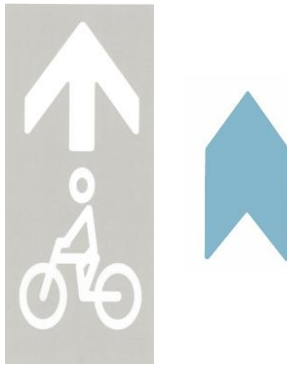
ガイドラインの標準仕様	QURUWA 地区独自仕様
＜標準形＞ 幅＝0.75m 角度＝1:1.6 長さ＝1.50m 以上  ＜歩道あり＞ 設置間隔＝10m 1.0m 以上  ＜歩道なし＞ 設置間隔＝10m 1.0m 	 ・サイズは標準仕様と同様 ・QURUWA ブルー：日塗工 72-60H 近似値 RGB＝139：166：193

図 矢羽根型路面表示等の方針（資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和 6 年）、岡崎市）

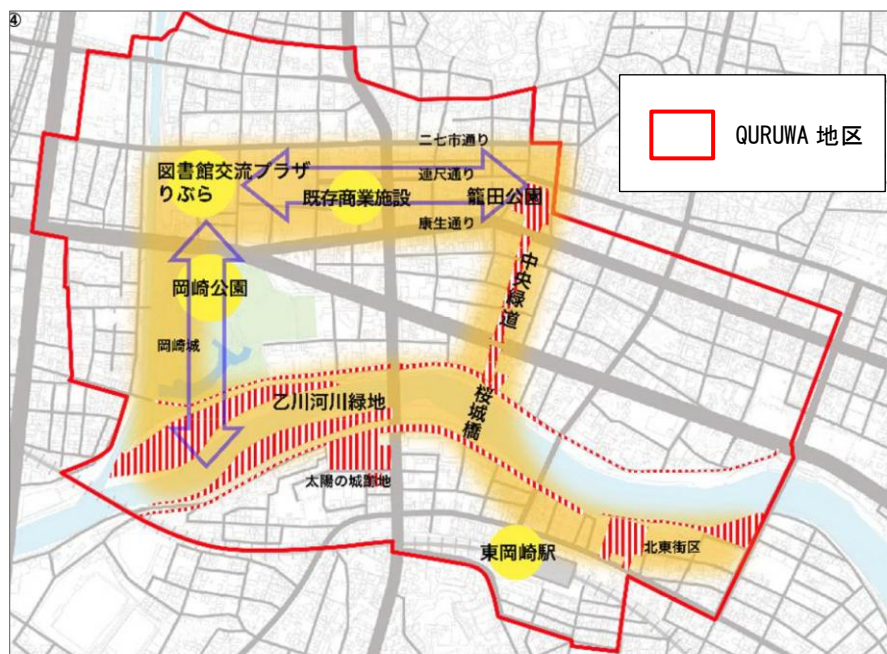


図 QURUWA 地区独自仕様の範囲（QURUWA 地区）（資料：岡崎市（令和 3 年））

施策② 自転車等駐車場の適正管理

担当課：防犯交通安全課



本市の自転車等駐車場は主要鉄道駅を中心に 34 箇所（市営 23 箇所、民間 11 箇所）で整備されており、岡崎駅は 4,052 台、東岡崎駅は 2,006 台、矢作橋駅は 1,082 台収容できます。また、名鉄バスのバス停3箇所でも整備されています。

令和7年度の間評価結果では目標値の 33 箇所を達成したため、今後は適正な駐車スペース内への収容や放置自転車の撤去等の現施設の適正管理に努めるとともに、地域公共交通と連動したサイクル&ライド*を推進するため、岡崎市都市計画マスタープランにおいて定められた拠点となる鉄道駅やバス停周辺を中心に、今後の地域ニーズや必要性を踏まえ、交通事業者と連携・協力し、民設民営を含めた自転車等駐車場整備の必要性を注視・検討します。さらに、民営の自転車等駐車場については防犯性向上のため、防犯カメラ・防犯灯の設置や、IoT*技術を活用した IC タグゲートシステムによる駐輪管理の効率化、既存設備の更新についても検討します。

令和6年11月の駐車台数調査では1箇所ですべて収容不足の状態となっているため、駐車容量の確保に向けて自転車等駐車場への放置自転車*の取締りを今後も推進していきます。

また、平成9年に施行した「岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例*」に基づき、東岡崎駅及び岡崎駅周辺では放置禁止区域の設定と、自転車等駐車場以外に駐輪された放置自転車*の取締りについても引き続き行います。

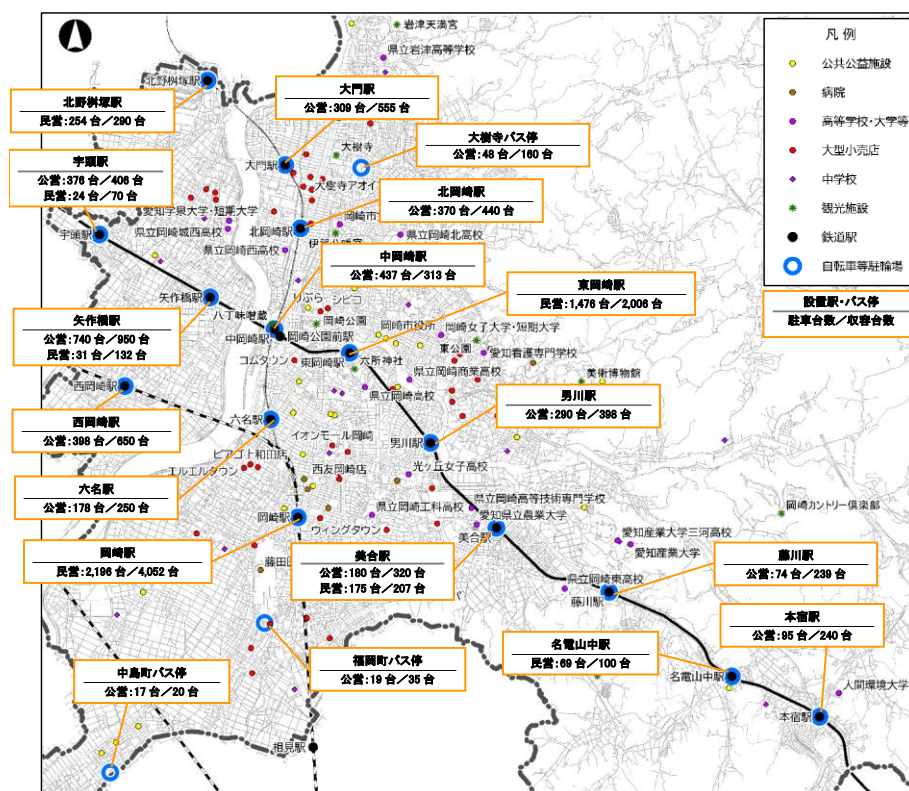


図 岡崎市自転車等駐車場分布（再掲）（資料：岡崎市（令和6年））



図 自転車等駐輪場内の取締り（資料：岡崎市）



図 路上における取締り（資料：岡崎市）



図 IC タグゲートシステムを採用した市営南草津駅自転車駐車場
(資料：草津市)

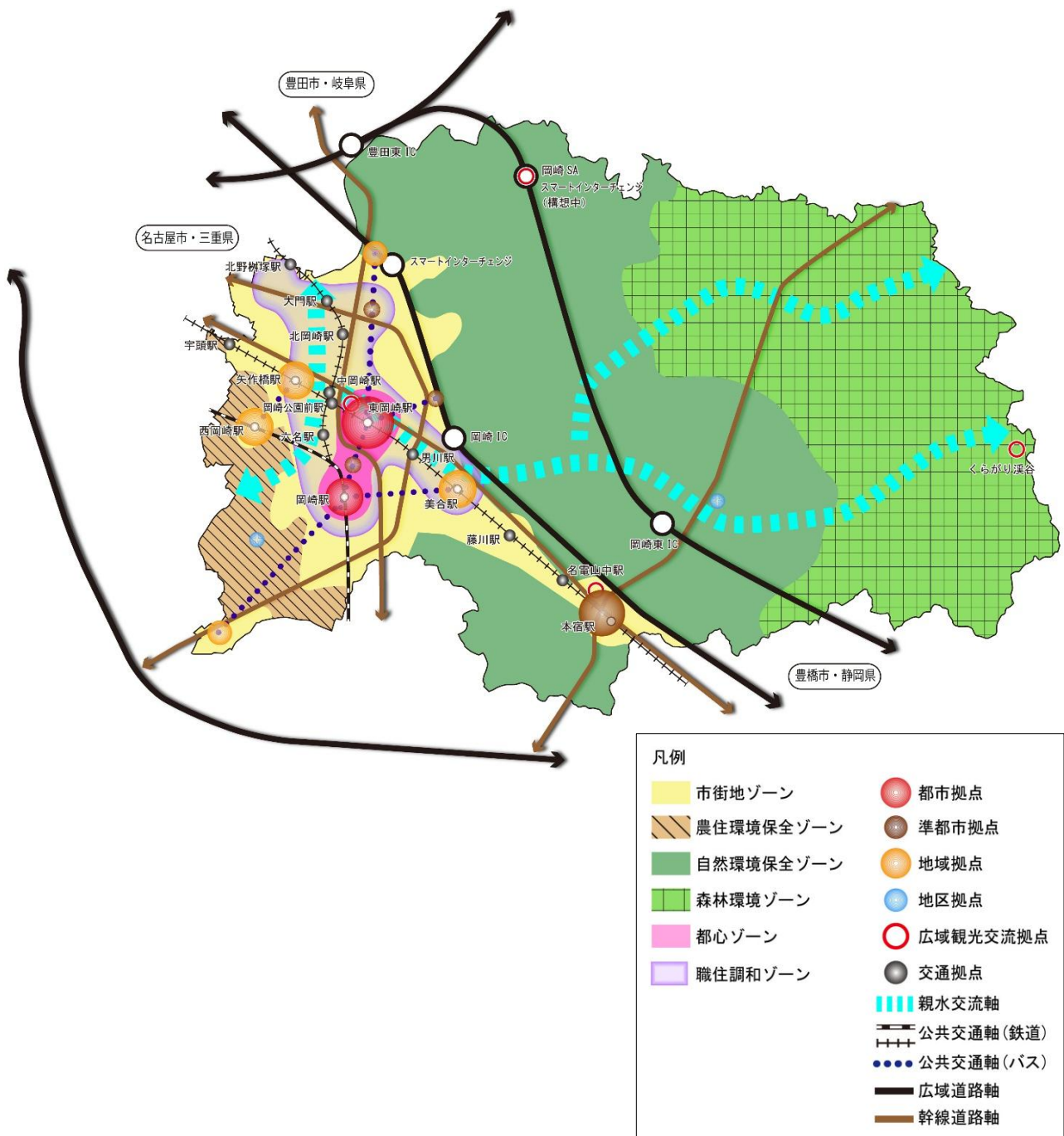


図 将来都市構造図 (資料：岡崎市都市計画マスタープラン (令和7年))

施策③ 自動車の違法駐車取締りの推進

担当：岡崎警察署



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「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悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて、地域を巡回し、違法駐車の確認や確認標章の取付け等を行っています。自転車が安全に車道を通行するため、自転車通行区間をふさぐ違法駐車取締りを今後も推進します。

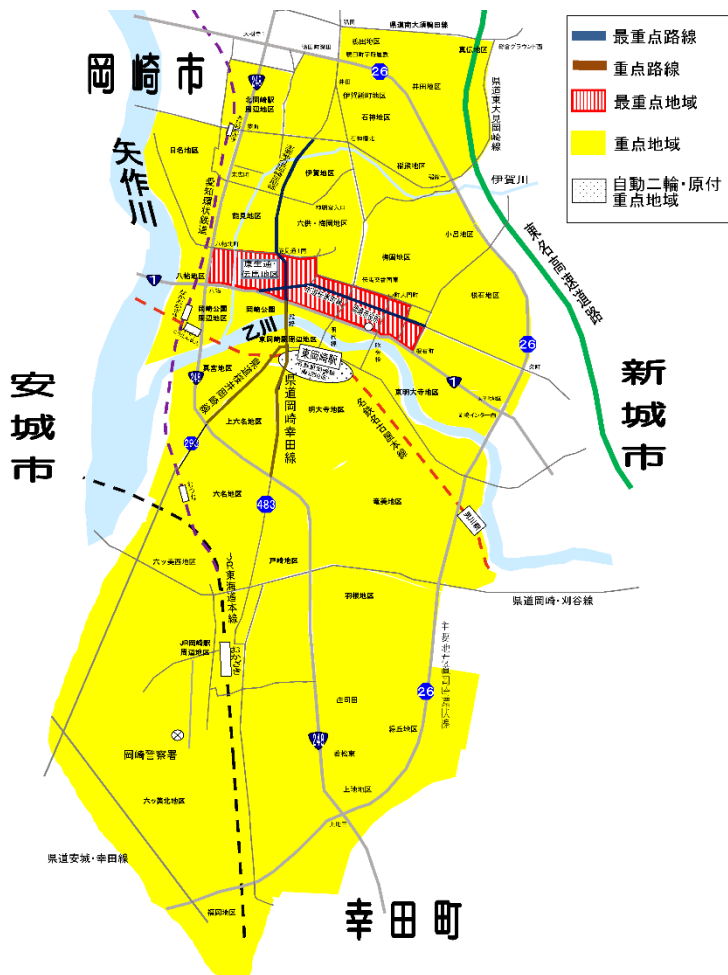


図 駐車監視員活動ガイドライン（再掲）

（資料：愛知県警察（令和7年））

図 駐車監視員の活動（資料：警察庁）

◎ 最重点路線	
路線（区間）	重点時間帯
市道伝馬町線（岡崎公園前交差点～欠町交差点）	7時～22時
県道岡崎足助線（伊賀町交差点～康生通南交差点）	7時～22時

◎ 最重点地域	
地域（町名）	重点時間帯
康生通・伝馬通地区 西魚町・材木町・材木町1～3丁目・魚町・魚町1丁目・本町通1～3丁目・康生町・康生通西1～4丁目 康生通南1丁目・康生通南3丁目・康生通東1～2丁目・連尺通1～3丁目・八幡町1～3丁目・籠田町 花崗町1丁目・伝馬通1～5丁目・十王町1～2丁目・祐金町・祐金町1丁目・六地藏町1丁目 朝日町1～4丁目・曙町1～2丁目・西中町1～2丁目・蓬萊町1～2丁目・中町5～7丁目 若宮町1～2丁目・3丁目・中町字大門通・菅生町字菅生・菅生町1丁目・亀井町1～2丁目 岡町1～3丁目・島町・門前町・根石町・久右エ門町	7時～22時

表 駐車監視員活動ガイドライン 重点路線・重点地区（抜粋）

（資料：愛知県警察（令和7年））

施策④ 山間部における自転車活用環境の整備

担当課：地域創生課・観光推進課・中山間政策課



本市東部の山間部は、くらがり渓谷やかおれ渓谷など自然環境に恵まれ、観光資源として市内外の来訪者に親しまれています。一方、サイクルスポーツ*を楽しむ自転車利用者による、山間部でのサイクルツーリズム*のフィールドとしての利用も多く見受けられます。

こうしたサイクルスポーツ*を楽しめる場所への自転車によるアクセスをサポートするため、山間部の主要店舗や公共施設等にサイクルラックを設置しており、今後は山間部における拠点施設（鉄道駅や公共施設等）において、休憩施設や情報提供等のサイクリスト受入れ環境の整備を検討します。

公共交通での山間部へのアクセスも視野に、電車やバスに自転車を積む際の自転車用輪行袋等の使用の普及といった、自転車利用に関するマナー面での取組についても検討していきます。加えて、自転車だけでなく公共交通利用のインセンティブを高める観点から、サイクルラックバスの導入についても研究します。



図 サイクルラック設置事例（天恩寺駐車場）



図 サイクルラック設置事例（くらがり渓谷）

とよたおいでんバス稲武・足助線「快速いなぶ」でサイクルラックバスを運行しています！

- ◆路線名：稲武・足助線「快速いなぶ」（豊田市～どんぐりの湯前）
※上り便（豊田方面行）：水別広場でも乗車可能、豊田スタジアム東、助八中蔵でも乗車可能
※下り便（稲武方面行）：豊田スタジアム東、助八中蔵でも乗車可能、水別広場でも乗車可能

- ◆対象便：平日、土日祝日ともに、
①どんぐりの湯前6時53分発⇒豊田市8時11分着
②豊田市8時30分発⇒どんぐりの湯前9時48分着

- ◆料 金：乗車運賃のみでご利用いただけます

サイクルラックバスのご利用方法

利用する日の7日前までの午前9時から午後6時の間に株式会社オーフ足助営業所(電話：0565-67-2222)へ予約。

乗車方法

バス乗務員が固定具を外してラックを下げる

利用者は自転車をラックのレールに載せ手で押さえる。バス乗務員が固定用のレバーをタイヤ上部にかけて固定。

自転車がいっぱい固定したことを確認して中扉から乗車する。

ご利用の際の注意事項

- ・サイクルラックに積載できる自転車は一度に2台までです。
- ・自転車の積み降ろしはお客さま御自身で行っていただきます。(お客様の自己責任となります。)
- ・サイクルラック装備車両の故障、点検等によりご利用いただけない場合がございますので、予めご了承ください。

積載基準	
積載可能台数	2台
ホイールサイズ	16インチ以上29インチ以下
タイヤ幅	3インチ以下
重量	50キロ以下
ホイールベース	48インチ以下

図 サイクルラックバス（資料：豊田市）

施策⑤ シェアサイクル利用環境の整備と公民の連携

担当課：まちづくり推進課・地域創生課



シェアサイクル*は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に優れており、地域公共交通を補完する交通システムとして、鉄道や路線バスなど地域公共交通と連携することで、市民や観光客の手軽な自転車利用を促進し、健康増進及び観光振興が期待できます。

ハローサイクリング（岡崎市シェアサイクル事業）の利用者数は増加傾向にあり、令和7年現在、市内で 91 台の自転車にて運用するとともに、23 箇所のポート*を設置しており、決済にあたっては、アプリ内で紐づけた決済方法での支払いが可能となるシステムを導入しています。また、令和7年3月からは、株式会社 Luup による完全民間事業として、新モビリティである電動キックボード 37 台と電動アシスト自転車 13 台でのシェアリングサービスが本市内で開始されました。

公共施設のみならず、民間の用地や路上等の公共用地へのポート*設置など、公民が連携してシェアサイクル等の安定的な需要と更なる利用拡大を図るため、観光客の利用増加に加え、市民による日常利用の促進に向けた利用環境の整備を推進します。また、MaaS*などの新たな仕組みの導入可能性についても公民が連携することにより、地域公共交通との親和性を更に高めていく取組について研究していきます。



図 ハローサイクリングのポート*（岡崎市役所）
（資料：岡崎市）



図 システムの利用画面
（資料：HELLO CYCLING）



図 ハローサイクリングの民地ポート*
（資料：岡崎市）

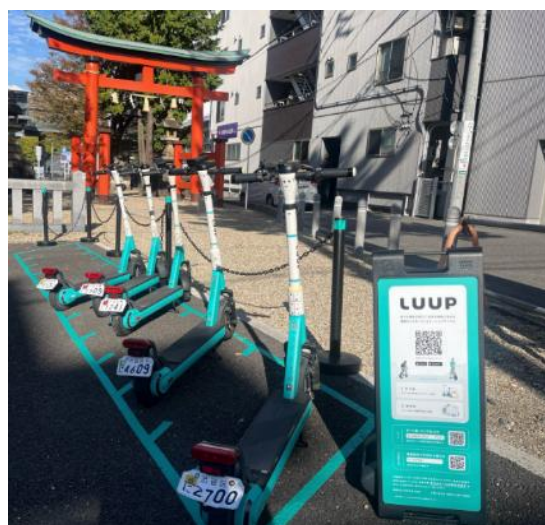


図 LUUP のポート*
（資料：岡崎市）

施策⑥ サイクルススポーツ振興・交流の推進

担当課：スポーツ振興課・建設企画課



本市では2004年から「岡崎市サイクリング大会」を毎年開催しており、初心者や家族向け、スポーツ向けのコースを設定し、時間やスピードを競うのではなく、のんびり楽しくサイクリングできるイベントを開催しており、近年では250人前後の参加者となっています。

中間見直し結果より、「スポーツ」は競い争うだけでなく、体力の向上やストレスの発散など心身の健康増進を始め、仲間づくり、地域の活性化につながるものであることから、指標を大会に限定せず、自転車に触れる機会や体験会等といった身近なサイクルイベントも併せた振興を図ることとします。

市民が気軽に自転車を楽しむことができるよう既存の大会やイベントとの連携や民間主催の自転車教室等の自転車を核とした交流の促進に繋がる取組について公民が連携して促進を図ります。

＜岡崎市サイクリング大会＞

主 催	岡崎市、岡崎市教育委員会、公益財団法人岡崎市スポーツ協会
主 管	岡崎市サイクリング協会
協 賛	JA あいち三河額田・形埜・河合支店、株式会社ヤクルト東海
協 力	アイシン・エイ・ダブリュ(株)岡崎工場、天恩寺、おかざき世界子ども美術博物館、岡崎市ホテル学校、みつわ会、額田センター、サイクリングの郷づくり委員会
会 場	おかざき世界子ども美術博物館スタート・ゴール(愛知県岡崎市岡町鳥居戸1-1)
コース	上級コース(約65.4km)、中級コース(約43.6km)、初級コース(約32.4km)



(資料：岡崎市サイクリング協会)

＜こども自転車教室＞

主 催	岡崎市、(株)デンソーエレクトロニクス
目 的	こどもたちに自転車に乗る楽しさを伝えるとともに、親子で自転車に親しむ場を提供
日 時	令和6年12月8日(日) 9:30~11:30
会 場	(株)デンソーエレクトロニクス岡崎工場敷地内(花園工業団地)
対 象	岡崎市在住のこどもとその保護者
講 師	デンソーエレクトロニクスサイクリング部、デンソー自転車部、中京大学自転車部、岡崎城西高校自転車部等



(資料：岡崎市)

＜キッズランバイク in 龍北＞

主 催	龍北スポーツサポート株式会社
概 要	陸上トラックを使ったランニングバイクレース。年2回開催。
日 時	令和6年12月1日(日) 9:00~12:00
会 場	岡崎市龍北総合運動場(マルヤス岡崎龍北スタジアム)
対 象	2~6歳



(資料：岡崎市)

＜万足平デュアスロン＞

主 催	宮崎まちづくり協議会
概 要	ラン+バイク+ランの自転車複合協議
主 管	万足平デュアスロン大会実行委員会
日 時	令和7年11月30日(日)
会 場	岡崎市中金町字万足平
対 象	小学1年生から6年生



(資料：宮崎まちづくり協議会)

＜絆の森マウンテンバイク体験会＞

主 催	岡崎市サイクリング協会、宮崎まちづくり協議会
概 要	自然の中でのマウンテンバイク体験
日 時	令和6年11月3日（日）
会 場	絆の森（石原町字帝口向地内）
対 象	小学生以上の親子



（資料：岡崎市サイクリング協会）

＜親子のための自転車教室＞

主 催	岡崎市サイクリング協会
概 要	補助輪を卒業するお子さんのために乗り方の練習会
日 時	令和6年5月15日（日）
会 場	暮らしの学校
対 象	4歳以上の親子



（資料：岡崎市サイクリング協会）

＜スポーツバイク体験会＞

主 催	ONE RIVER、サイクルぴっとイノウエ
概 要	河川空間を利用してスポーツ用自転車に触れるきっかけ作り
日 時	令和6年7月20日（土）、21日（日）
会 場	乙川河川敷
対 象	全年齢



（資料：岡崎市サイクリング協会）

施策⑦ 企業と連携した自転車通勤の促進

担当課：契約課・保健政策課・商工労政課



自転車通勤は環境にやさしく健康的であり、事業者としてはイメージアップや社会的な評価につながります。国土交通省では、事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤導入に関する手引き」の策定や「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト創設により、自転車の活用を推進してしています。本市では、令和6年度より総合評価方式の評価項目に「自転車通勤宣言企業」を導入するという特徴的な取組を行った結果、当該年度で16事業所が登録しました。

今後も、持続可能な開発目標（SDGs）達成やゼロカーボンシティ*の実現に向けて、自転車通勤者を優遇する制度に関する情報の周知・PRを行うとともに、自転車通勤に取り組む企業への支援方策についても検討します。



図 自転車通勤導入に関する手引き（資料：国土交通省（令和6年））

社会人（n=639）

（回答数）

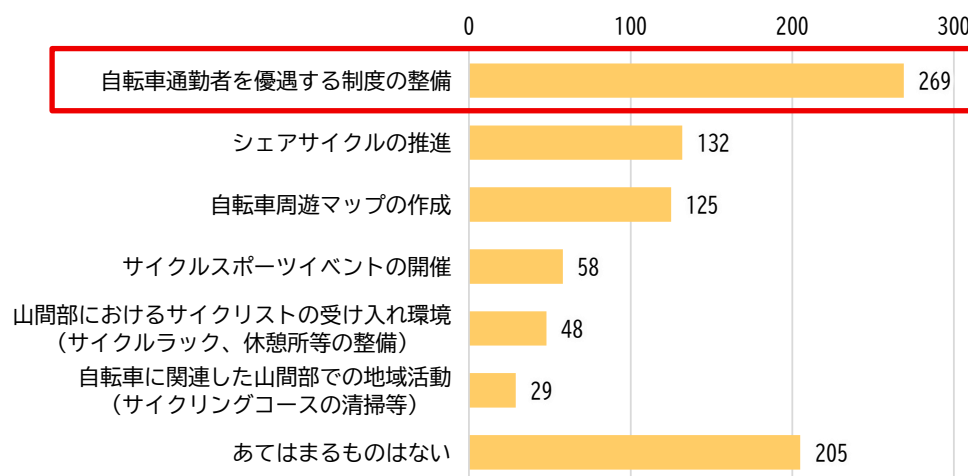


図 社会人（会社員、公務員、会社役員など＋主婦＋主夫＋パート・アルバイト＋自営業・自由業）の自転車の利用環境を向上させるうえで、関心がある取組
（資料：自転車に関する市民アンケート（令和7年））

施策⑧ シェアサイクル利用環境の整備と公民の連携〔再掲〕

担当課：まちづくり推進課・地域創生課



シェアサイクル*は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に優れており、地域公共交通を補完する交通システムとして、鉄道や路線バスなど地域公共交通と連携することで、市民や観光客の手軽な自転車利用を促進し、健康増進及び観光振興が期待できます。

ハローサイクリング（岡崎市シェアサイクル事業）の利用者数は増加傾向にあり、令和7年現在、市内で 91 台の自転車にて運用するとともに、23 箇所のポート*を設置しており、決済にあたっては、アプリ内で紐づけた決済方法での支払いが可能となるシステムを導入しています。また、令和7年3月からは、株式会社 Luup による完全民間事業として、新モビリティである電動キックボード 37 台と電動アシスト自転車 13 台でのシェアリングサービスが本市内で開始されました。

公共施設のみならず、民間の用地や路上等の公共用地へのポート*設置など、公民が連携してシェアサイクル等の安定的な需要と更なる利用拡大を図るため、観光客の利用増加に加え、市民による日常利用の促進に向けた利用環境の整備を推進します。また、MaaS*などの新たな仕組みの導入可能性についても公民が連携することにより、地域公共交通との親和性を更に高めていく取組について研究していきます。



図 ハローサイクリングのポート*（岡崎市役所）
（資料：岡崎市）



図 システムの利用画面
（資料：HELLO CYCLING）



図 ハローサイクリングの民地ポート*
（資料：岡崎市）

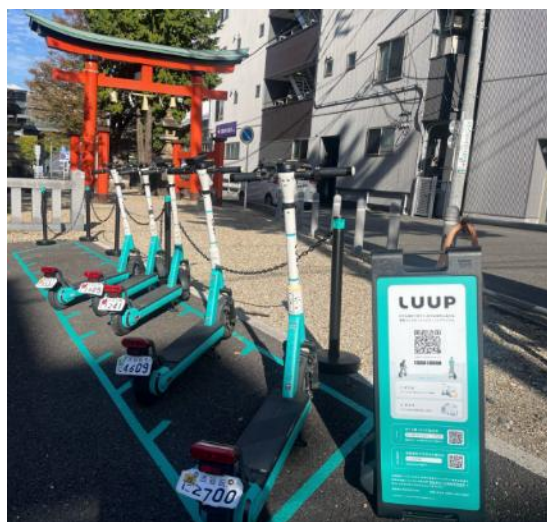


図 LUUP のポート*
（資料：岡崎市）

施策⑨ まちづくりと連携した自転車活用の推進

担当課：観光推進課・中山間政策課・まちづくり推進課



(1) 山間部での取組

額田地域はサイクリストに人気のサイクリングコースになっており、サイクルツーリズム*のフィールドとしての利用が多く見受けられます。地域ではサイクリストを受け入れる体制づくりが進められ、サイクリストからも「いつも訪れる額田地域のために貢献したい」との声もあり、地域とサイクリストで道路路肩の清掃活動やパトロール等の活動が行われてきました。

このような背景から、双方をつなぎ合わせるかたちで、令和2年度に本市は「関係人口創出・拡大事業」モデル事業（総務省）に応募し、その採択を受け、地域内の「絆の森」において、地域とサイクリストでマウンテンバイクのコースをつくるなど取組を実施しました。

今後も、地域とサイクリストの連携を促進し、自転車を活用したまちづくりを進めます。

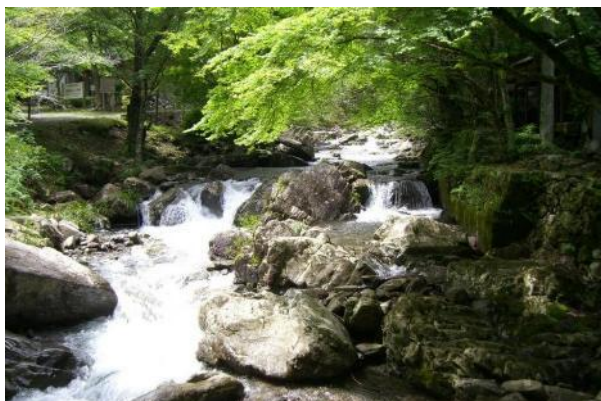


図 くらがり渓谷（資料：岡崎市観光協会）

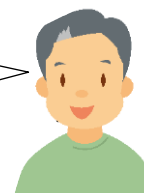


図 かおれ渓谷（資料：岡崎市観光協会）



図 サイクリストと地域が協力した清掃活動（資料：サイクリングの郷委員会）

自然豊かな山間部のサイクリングの周知を期待します。くらがり、鳥川、千万所 サイクリングロードの整備、PR や山間地におけるサイクリングイベントの開催など。



70 代男性（令和7年度 自転車に関するアンケート調査）

(2) まちなかでの取組

本市では QURUWA 戦略*として、乙川リバーフロント地区内の豊富な公共空間を活用した公民連携プロジェクト（QURUWA プロジェクト）を実施することにより、まちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値向上）を図っています。

QURUWA プロジェクトとして、乙川の豊かな水辺空間を活用した公民連携事業「乙川かわまちづくり事業」がリバーライフ推進委員会を中心に推進されています。日常的に展開される様々なプログラムのひとつとして、市民による任意グループ『ONE RIVER*』により、自転車教室や試乗体験、自転車で歴史を巡るツアー、川遊び、キャンプ等のイベントが実施されています。

今後も、地域の方々やサイクリストが主体となる取組を一層促進するためにも、本市が PR や協賛といった形でこれらの活動を後押しすることで、自転車を活用したまちづくりを推進します。また、更なるまちの活性化（暮らしの質の向上・エリアの価値向上）を図るうえで、市民の日常的なシェアサイクル利用を促進する取組を実施するとともに、近年重要性を増しているゼロカーボンシティ*等の視点を取り入れた方策についても検討します。



図 QURUWA プロジェクトの事例 (資料：岡崎市 HP)



図 地域のまちづくり活動の事例 (資料：ONE RIVER*)

担当課：観光推進課・まちづくり推進課

MAP

[illegible]

- | | |
|---|---------------------|
| 1 | てつやマンホール（東岡崎駅付近） |
| 2 | ゆめまるマンホール（中央緑道） |
| 3 | りょうマンホール（能北総合運動場） |
| 4 | オンエアバードマンホール（奥殿陣屋） |
| 5 | 虫眼鏡マンホール（出会いの杜公園） |
| 6 | としみつマンホール（道の駅「藤川宿」） |
| 7 | しばゆーマンホール（東公園動物園） |
| 8 | 名鉄東岡崎駅 |

START

東岡崎駅から徒歩2分。
お車でお越しの方は、近隣の有料駐車場をご利用ください。

てつやマンホール（東岡崎駅付近）

家康公の騎馬像から北西に数十メートルほどの広い歩道上に、てつやのマンホールがあります。駅近、川近でロケーションは最高ですね。

東岡崎駅下車後、更改札から3階のペデストリアンデッキを
通って川沿いに向かってください。オレンジは目立ちますよ。



川田いに西へ向かい、木製の歩道専用橋「榎城橋」を渡ってまっすぐ。東岡崎駅ではサイクルシェアが借りられます。
徒歩/約5分。
サイクルシェア/約3分。

川沿いに西へ向かい、木製の歩道専用橋「桜城橋」を渡ってまっすぐ。東岡崎駅ではサイクルシェアが借りられます。
徒歩／約5分。
サイクルシェア／約3分。

ゆめまるマンホール（中央緑道）

中央緑道の北端、龍田公園の信号前にゆめまるマンホールがあります。ピンクは目立つので、龍田公園を目指して歩けば最後の最後で気付けるでしょう。

ここは、2021年3月に開通したばかりの散歩道。緑に囲まれながらくつろげるスポットになっています。



自家用車/約10分。一度駐車場までお戻りください。
サイクルシェア/約20分（東洞峠駅もしくはすぐ北の御田公園でサイクルシェアが借りられます）
名鉄バス/「原生町」から路線番号2、19～21に乗車。「総合グラウンド前」下車。乗車時間約15分。大人320円、子供160円
徒歩/約5分

62

施策⑪ 安全・安心な自転車の普及促進

担当課：防犯交通安全課



愛知県では令和3年3月に、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付けた「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されました。本市においても、傷害保険や賠償責任保険への加入（自転車保険、自動車保険や火災保険の特約、TS マーク*など）、自転車の品質を保証する安全マークについて、わかりやすく周知・PRし、安全・安心な自転車の普及を促進します。



図 TS マーク*のチェックポイント（資料：日本交通管理技術協会）

岡崎市内で自転車を利用する皆様へ

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

愛知県では、自転車に係る交通事故を防止するため、令和3年3月に「自転車の安全で適正な利用に関する条例」を制定しました。

条例の基本理念

自転車の安全で適正な利用の促進は、身近な交通手段であり有用な自転車の利用にあたり、車両として道路交通法等の遵守が図られ、歩行者、自転車、自動車等が共に安全に安心して道路を通行できるようにすることが重要であるとの認識の下、社会全体で取り組むこと。

岡崎市内で自転車を利用する皆様に、お願いしたいこと

令和3年4月1日施行

交通ルールの遵守・歩行者等への配慮

- 自転車の安全で適正な利用に必要な知識と技能の習得に努める
- 車両の運転者としての責任を自覚し、道路交通法その他の法令を遵守
- 歩行者や他の車両の通行に配慮し、自転車の安全で適正な利用に努める

家庭や学校、企業等での自転車の安全で適正な利用に関する教育・啓発

自転車の定期的な点検・交通事故防止対策等

- 自転車を定期的に点検し、必要な整備を行うよう努める
- 両側面に反射器材を備える等の交通事故防止対策に努める
- 自転車に鍵をかける等の自転車の盗難防止対策に努める

令和3年10月1日施行

大人も子供も乗車用ヘルメットを着用

- 自転車を利用するときは、乗車用ヘルメットを着用するよう努める

6月1日からヘルメットの購入補助開始受付スタート！詳しくは案内をご覧ください

自転車損害賠償責任保険等への加入

- 自転車損害賠償責任保険等へ加入しなければならない

あなたはもう加入していますか？自転車損害賠償責任保険等の加入について詳しくは案内をご覧ください

自転車損害賠償責任保険等への加入 10月1日から義務化

自転車利用者が交通事故の加害者となる高額賠償事例が発生しています。万が一の事故に備え、自転車損害賠償責任保険等へ加入しましょう。

高額賠償事例：9,521万円（日本損害保険協会 Webページより）
男子小学生（11歳）が夜道、暗闇の中を自転車で走り、歩道と車道の区別のない道路において歩行者の女性（62歳）と正面衝突。女性は脳脊髄損傷等の重傷を負い、重傷が認められ死亡となった。（神戸地方裁判所、平成25(2013)年7月4日判決）

自転車損害賠償責任保険等の加入状況確認シート

自転車損害賠償責任保険等は、自動車保険や火災保険、傷害保険等、他の保険の特約として付帯されている場合もあります。まずはご自身や御家族の加入状況を確認しましょう。（御家族が加入されている保険等で補償対象となっている場合もあります。）

自転車利用中の事故により他人に怪我をさせた場合などに備えて、相手の生命又は身体の損害を補償できる保険等に加入していますか？
※点検修繕した自転車に貼られる「TS マーク」も該当します。（期限あり）

はい → すでに自転車損害賠償責任保険等に加入しています。

わからない → 自動車保険、傷害保険、火災保険のいずれかに加入していますか？
はい → 共済、各種団体保険（学校(PTA含む)や職場で加入する保険）のいずれかに加入していますか？
はい → 自転車損害賠償責任保険等に相当する補償が基本補償又は特約として付帯していますか？（名称は、日常生活賠償特約など、保険会社によって異なります。）
はい → すでに自転車損害賠償責任保険等に加入しています。

いいえ → 保険証券等をご用意の上、ご加入の保険会社に御確認ください。相当する補償がない場合は加入が必要です。

いいえ → 自転車損害賠償責任保険等への加入が必要です。

自転車乗車用ヘルメットの購入補助制度

令和3年6月1日から「自転車乗車用ヘルメット購入補助事業」の申請受付を開始します。

対象者：市内在住の以下の者
①2022年3月31日現在で満7歳以上満18歳以下である児童生徒等
②2022年3月31日現在で満65歳以上である高齢者
補助率：ヘルメット購入金額の1/2（1個あたり上限2,000円）

（詳細はHPで）

岡崎市

問合せ：岡崎市防犯交通安全課
電話：0564-23-6340

図 愛知県自転車条例に関する岡崎市作成チラシ（資料：岡崎市（令和3年））

施策⑫ 安全利用教育環境の整備

担当課：公園緑地課



南公園は古くから市民の憩いやレクリエーションの場として親しまれていますが、施設の老朽化が著しい状況にあることから、令和6年4月から再整備に着手し、令和9年4月にリニューアルオープン予定です。交通広場においては、交通知識を学べる場として親しまれてきましたが、交通状況も開設当初から大きく変わってきており、今後も安全・安心に自転車を利用するために、自転車通行空間*を含む、最新の交通事情を考慮した施設への再整備を検討します。さらに、交通ルール・マナーを学びながら自転車の練習ができるほか、自動車・自転車両者の目線から、幅広い世代に向けて交通教室等を開催することができる、市民が楽しく交通知識を学べる場として親しまれる施設となることを目指します。



図 南公園鳥観図（資料：岡崎市）

施策⑬ 自転車の安全利用の促進

担当課：防犯交通安全課・岡崎警察署



学校等における交通安全教育、高齢者への講習、企業講話、外国人への啓発等によって自転車利用者に対して交通ルールの周知を図り、自転車は車両であることの意識を徹底させることにより、自転車乗車中の交通事故防止や安全利用を促進します。また、自転車だけでなく、電動キックボードをはじめとする新モビリティについても対応できるよう警察、交通安全協会等と連携をしながら、交通ルール・マナーの周知・徹底を図ります。

本市では、市内高校1年生を対象に自転車の安全利用に関するアンケートを毎年実施しており、設問に自転車安全利用五則や安全利用に関する説明を盛り込む等の啓発も兼ねた内容としています。愛知県警察では、スタントによる事故再現を内容とした交通安全教室の実施や、多言語に対応した外国人向けの自転車安全利用チラシの提供や依頼のあった企業へ講話を実施しています。

引き続きあらゆる機関で連携し、学生、高齢者、外国人等のそれぞれの立場に沿った啓発・周知方法を検討するとともに、交通ルールの周知を図り、安全利用を促進します。

自転車安全利用五則

- ① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。
★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りをすくすく止まり、歩行者を優先して通行しなければなりません。
★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければなりません。
★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。
★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りをすくすく止まり、歩行者を優先して通行しなければなりません。
★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければなりません。
★ 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。
★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りをすくすく止まり、歩行者を優先して通行しなければなりません。
★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければなりません。
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
★ 信号は必ず守り、渡る時は安全を確認しましょう。
★ 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。
- ③ 夜間はライトを点灯
★ 夜間は必ずライトを点灯し、反射機材を備えた自転車を運転しましょう。
- ④ 飲酒運転は禁止
★ 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。
- ⑤ ヘルメットを着用
★ 自動車を運転する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶらなければなりません。
★ 児童・幼児を保護する責任のある人は、児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらなければなりません。

警察庁

図 自転車安全利用五則*
(資料：警察庁 HP 資料を一部加工)

Để đi xe đạp được an toàn

Hãy tham gia bảo hiểm dành cho người đi xe đạp.

Tại tỉnh Aichi, đối với người sử dụng xe đạp, yêu cầu bắt buộc phải tham gia bảo hiểm trách nhiệm bồi thường khi gây ra thương tích. Khi gây tai nạn cho đối phương, người gây ra tai nạn phải có trách nhiệm bồi thường. Một số trường hợp mức bồi thường rất cao, nên để tránh rủi ro, hãy tham gia bảo hiểm.

Hãy đội mũ bảo hiểm cho cả người lớn và trẻ em.

Khi sử dụng xe đạp, hãy cố gắng đội loại mũ bảo hiểm dành cho người đi xe đạp. Khoảng 70% số người tử vong trong tai nạn giao thông khi điều khiển xe đạp đều do bị chấn thương phần đầu. Hãy đội mũ bảo hiểm đúng cách để bảo vệ tính mạng.

Khi điều khiển xe đạp phải chú ý đến những điều gì?

Về nguyên tắc, xe đạp phải chạy dưới lòng đường. Khi điều khiển xe đạp trên đường phải đi sát lề bên trái. Chỉ có trường hợp ngoại lệ mới được phép đi trên vỉa hè. Trên vỉa hè, người đi bộ có quyền được ưu tiên.

Phải tuân thủ theo tín hiệu giao thông ở ngã tư. Khi có biển báo "Hãy dừng lại", phải dừng lại tạm thời và xác nhận an toàn.

Khi điều khiển xe đạp vào buổi tối, phải mở đèn.

Cấm điều khiển xe khi đã uống rượu bia.

Quy định dành cho người đi xe đạp

Kênh YouTube Chính Thức Của Cảnh Sát Tỉnh Aichi

AICHI PREFECTURAL POLICE

ベトナム語

図 自転車安全利用チラシ（日本語+10か国の多言語対応）
(資料：愛知県警察 HP)

Para andar de bicicleta com segurança

Faça a inscrição de seguro de bicicleta

Para andar de bicicleta na província de Aichi, a inscrição de seguro de bicicleta é obrigatória. Há muitas ações judiciais por acidentes de bicicleta, no qual o culpado é o ciclista, tem exigido o pagamento de indenizações elevadas. Inscreva-se em um seguro para bicicletas preparando-se dessa ocasião.

Não somente menores de idade, mas adultos também devem usar capacete

Usam capacete quando andar de bicicleta. Entre os vítimas que perderam suas vidas nos acidentes de trânsito andando de bicicleta, cerca de 70 por cento tiveram ferimento fatal na parte de cabeça. Usam capacete de modo correto e protegem suas vidas.

O que deve tomar cuidado quando andar de bicicleta?

As bicicletas devem em princípio circular pelo lado esquerdo da pista. Podem andar calçada somente em casos excepcionais. A calçada é preferencial dos pedestres.

Verifique a segurança nos cruzamentos respeitando os semáforos e a placa de "Pare" (Pare) ("Pare").

Quando andar de bicicleta à noite, deve ligar a lanterna.

É proibido andar de bicicleta alcoolizado.

Usam capacete quando andar de bicicleta.

Para utilizar a bicicleta com segurança

Canal YouTube oficial da Polícia de Aichi

AICHI PREFECTURAL POLICE

ポルトガル語



図 自転車交通安全教室
(大樹寺小学校 R6/資料：岡崎市)



図 交通安全教室
(岡崎北高等学校 R6/資料：岡崎市)



図 交通安全高齢者自転車愛知県大会
(資料：愛知県交通安全協会)

令和7年度市民アンケートの結果からは、自転車安全利用五則の認知度はすべて9割を超えており、一方で乱走行（歩道を出たり入ったり）は約8割と認知度と遵守率に乖離が発生しています。また矢羽根を走行したことがある約5割の方が「車との接触が不安」と感じています。

本市では、ドライバーへの注意喚起も含め自転車交通事故の減少を目指し自転車通行空間*の整備等のハード対策を進めています。ハード対策と併せて、早期に実行が可能なソフト施策として、自転車利用のルール（主に、自転車安全利用五則*）に関する周知を行います。自転車利用のルールの周知に際しては、自転車利用者だけでなく、自転車を普段使わない人に対しても周知を行い、相互理解を図ることが必要です。

自転車利用者は基より、自動車を運転するドライバーに対しては、自転車利用者の立場を理解してもらえよう、警察と連携し、自転車利用ルールに関するチラシの配布や SNS を活用した啓発、運転免許更新時の講習における自転車交通ルールの周知などを実施しています。

また、ヘルメットの着用努力義務化については、令和3年10月から愛知県条例で、令和5年4月から道路交通法改正により全国で施行されました。本市では、ヘルメット購入補助等*を行い、ヘルメットの着用促進を図ってきました。今後もヘルメット着用の啓発を行います。特に高校生は、自転車事故が多発し、自転車死傷者のヘルメット着用率が低いため、学校と連携を図りながら啓発します。さらに、今後進めていく自転車通行空間*整備に合わせ、特に危険となる交差点部やバス停部等の整備形態に応じた自転車の通行ルール等について周知するため、市民・来訪者へ広報啓発を実施します。



図 自転車利用者とドライバーに対するルール啓発のチラシ
(資料：岡崎市)

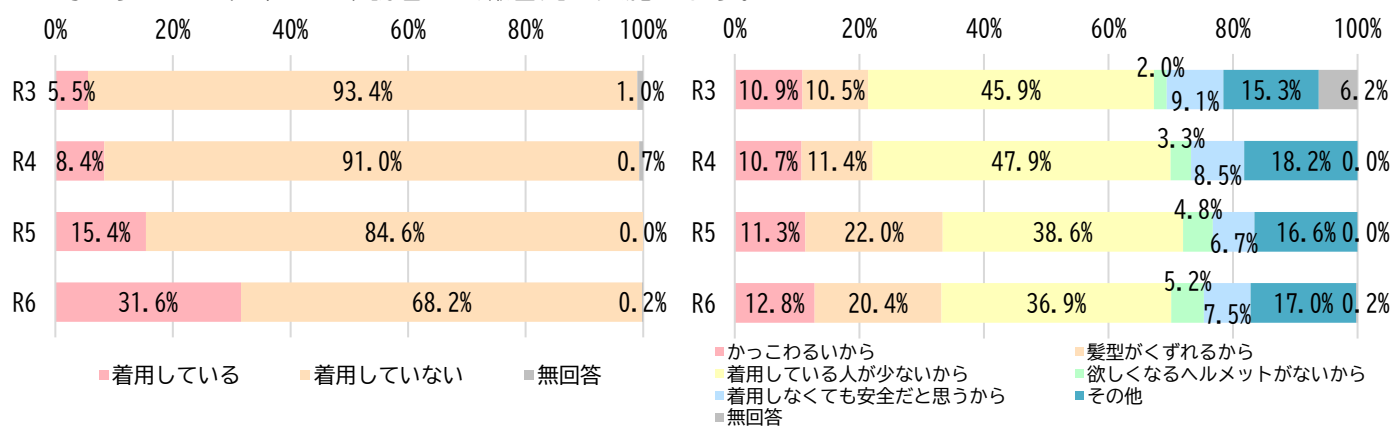


図 ヘルメット着用の推移

図 ヘルメットを着用しない理由の推移

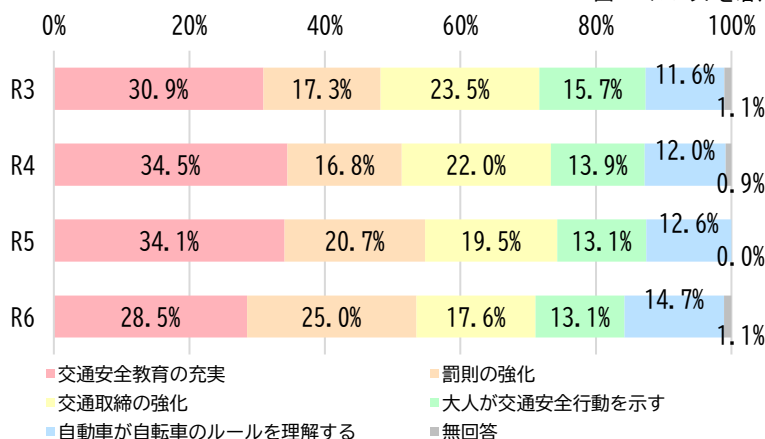


図 自転車利用者が交通ルールを守らない理由に対する考えの推移

(資料：岡崎市 高校1年生を対象とした自転車の安全利用に関するアンケート結果の推移(令和3年～令和6年))

施策⑭ まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進（抜粋再掲）

担当課：建設企画課・道路維持課・道路建設課・まちづくり推進課・拠点整備課・市街地整備課・ゼロカーボン推進課・中部地方整備局名古屋国道事務所・愛知県西三河建設事務所



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、令和2年11月に策定した「岡崎市自転車ネットワーク計画*」を基に整備を進めてきました。今回の中間見直しにより、効率的かつ早期に整備を進めるため、優先整備路線を定めた整備スケジュールの見直しを行いました。

○整備スケジュール

整備総延長119.6kmのうち、現状として4年間で12.2kmの整備進捗であるため、令和12年度までに整備を完了すべき優先整備路線を定め、国・県・市で連携し、面的で効果的なネットワーク化を図るために整備スケジュールを見直しました。

本市では、これまで都市拠点である東岡崎駅周辺を中心に整備を進めており、今後は更なるネットワーク化や同じく都市拠点である岡崎駅周辺について優先的に整備を進めていき、効率的かつ早期に整備していくこととします。

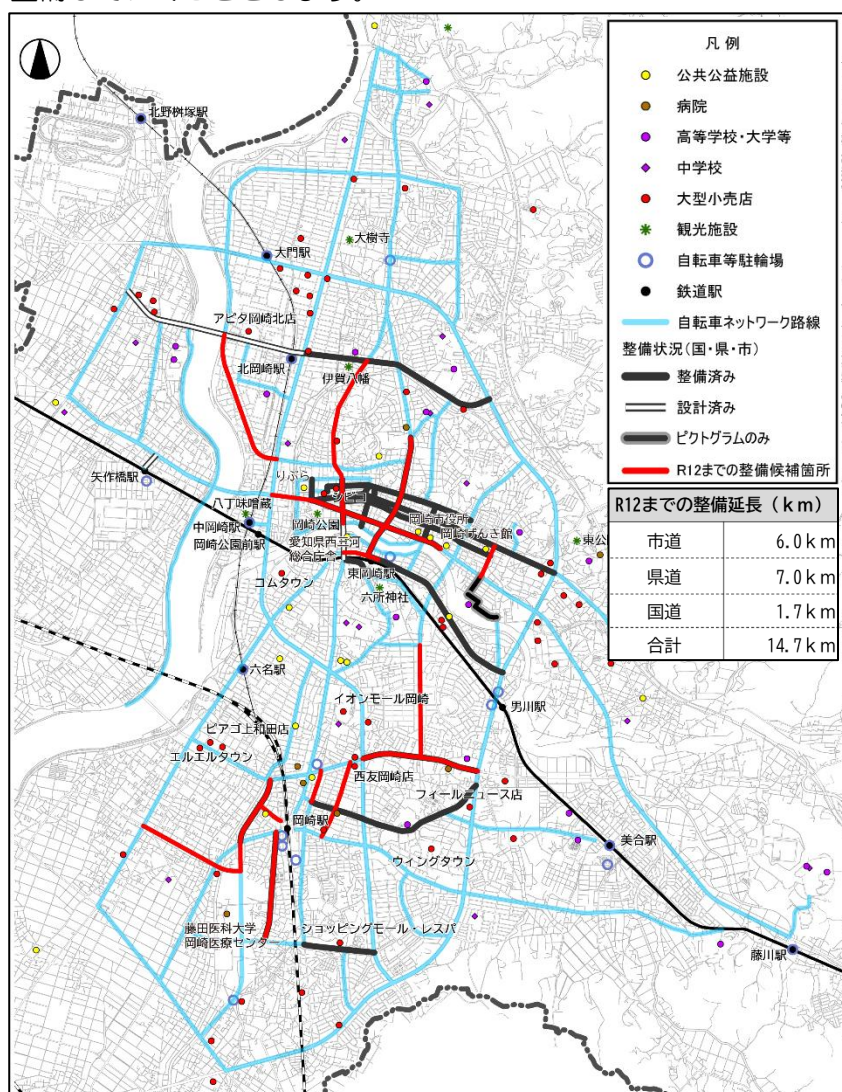


図 令和12年度までの整備対象路線

(資料：岡崎市資料)

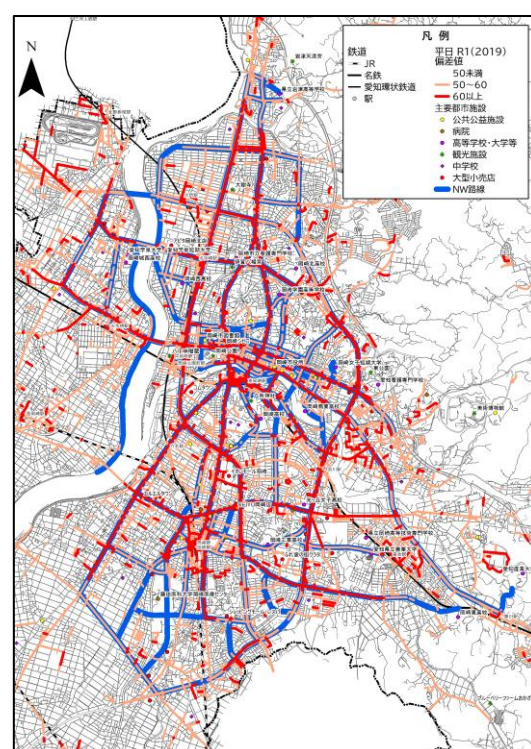


図 自転車プローブを活用した自転車ネットワーク

計画路線と路線別評価の重ね図

自転車利用：すべて【R1・平日】

(資料：岡崎市)

施策⑮ 災害時における自転車活用の推進

担当課：防災課



災害時の公共交通機関の機能が著しく低下した状況で、自転車は機動性が高く、使用可能な道路や被災状況の迅速な把握、住民の避難、自動車が通行不可能な地域への物資の運搬等に活用が期待されることから、地域の安全・安心の向上に重要な移動手段と考えられます。

国土強靱化基本計画及び愛知県地域強靱化計画に基づき策定している岡崎市地域強靱化計画では、道路の通行可否情報を効率的に収集するため自転車を活用したパトロールの検討や災害情報の収集体制の強化として自転車の活用の検討を位置づけています。

災害時における自転車活用に関する課題を整理し、活用の推進に向けた備えと災害発生時の自転車使用の留意点や自転車の安全使用の普及啓発に関する取組を進めます。



図 災害時の現地調査イメージ
(資料：国土交通省)



図 青森県三沢市立第三中学校の避難訓練
(資料：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）（平成30年）)