

岡崎市自転車活用推進計画（案）に対する意見と市の考え方

番号	ご意見等	市の考え方
1	<p>自転車活用推進の目的のひとつとして掲げるべき「移動の不平等の解消」が、高齢者の免許返納問題に矮小化されてしまっています。自動車という、いつでもどこへでも移動できる強力な乗り物を利用できない市民は高齢者だけでなく、運転免許や自動車の取得・維持のための経済力が不足している方（2台目、3台目があると便利なのだが無理だという市民を含む）、障害のある方、18歳未満の方などたくさんいます。そうした方々を、本計画の遂行によって、自転車で安全快適に移動できるようにすることも、SDGs未来都市を標榜する岡崎市にとって重要な目的のひとつとして掲げるべき事項です。（目標11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する）</p>	<p>国や愛知県の自転車活用推進計画を勘案して、自転車活用推進計画の目的を記載しております。</p>
2	<p>自転車通行空間として安全性が高く利用者の増加が見込まれる自転車道および物理的に分離された自転車専用通行帯の整備が予定されていません。さらには、本計画における決定事項であるところの整備形態が、その選定基準については下位計画である自転車ネットワーク計画に依存しており、どちらかを改定しないともう一方も改定できないというデッドロックに陥ってしまっています。整備形態の選定方法は自転車活用推進計画内で定め、その選定プロセスの実施過程と結果とをネットワーク計画に掲載するように役割分担を定めるべきです。また現行の選定基準は国交省のガイドラインの引き写しですが、当該基準は整備実績を伸ばすことを重視するあまり諸外国と比較すると安全性に欠けるものとなっております（参考：世界の潮流から外れる日本の自転車政策 https://www.jstage.jst.go.jp/article/kotsuken/2019/36/2019_43/_article/-char/ja/）、この基準に従って通行空間を整備したとしても、そこを走行するのはスピードが出せて自動車との相対速度が比較的小さいため安心感を得やすい健脚な利用者に限定され、高齢者や女性にとっては大きな利用障壁が残ったままです。自動車交通とのあいだに縁石やラバーポール、緩衝帯（ゼブラ）などを配置した、すべての市民が安心して利用できる整備形態の選択が可能となるよう、選定基準を改善してください。</p>	<p>本市の自転車ネットワーク計画は、選定路線のうち道路の新設や道路空間再配分等が可能な路線はタイプB（自転車専用通行帯）の完成形態として整備することを基本としており、各道路管理者が整備を計画する際には、まずは道路空間再配分等による完成形態を目指して検討することになります。なお、同計画に記載の通り、必要に応じて、暫定形態での整備となる実情もあります。</p>
3	<p>自動車交通量と速度に見合った形態の通行空間が整備できない場合に残された選択肢が「暫定形態での整備」しかないことも問題です。現行の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」には「中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路においては、規制速度の抑制を行った上で、自転車道から自転車専用通行帯、自転車専用通行帯から車道混在へと完成形態を変更することも考えられる」との記述があります。本計画においてもこの考え方を取り入れ、自動車の速度および通行量抑制を実現するための具体的なプロセスを提示すべきです。日本全国津々浦々、自治体職員のみならず地域住民も「自動車交通に悪影響を及ぼすような道路改良はできない、すべきでない」というバイアスを拭いきれずにいるようですが、そもそも自転車には自転車交通としての本領を発揮できるようなスペースがほとんど割り当てられていないという事実に向き合い、自動車が独占している車道空間を自転車に（専用・共用を問わず）再配分することを厭わないマインドセットを育ててください。</p>	<p>国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に対するご意見は参考とさせていただきます。</p>
4	<p>なお自動車と自転車それぞれに専用空間を割り当てられない場合、諸外国でたびたび採用されるのが「自転車優先道路」です。あいにく日本にはそれを実現できる単一の交通規制は存在しないのですが、制限速度を30km/h未満とし（県警が難色を示すかもしれませんが、そもそも住宅街の道路は今年9月から30km/h規制になることを考慮すれば、問題となるような大きな変更ではありません）、並進可の交通規制を設定（制限速度が低いのですから自動車が自転車を追い越す必要はなく、したがって左端を一つになって走行する理由もありません。自転車に並進を許し、追い越しを物理的にも不可能にすることで、無理で危険な追い越しを防止できます）するなどして実現可能です。ところで、徒歩や公共交通機関、自家用車などありとあらゆる移動手段において、複数人が並んでおしゃべりをしながら楽しく過ごすことができるのに、自転車だけはそれができないことにお気づきでしょうか。「並進可」規制の導入条件には「普通自転車以外の車両の交通量が少なく、かつ、道路幅員が広く普通自転車の並進を認めても、交通の安全上問題のない道路」とあります。つまり自転車の並進禁止という規則は、「日本の道路は自転車専用の通行空間がないしあったとしても並んで走れるだけの幅がない」ことがあたりまえであることを前提としたものなのです。これがどれだけ奇妙なことか、たとえば「子どもの送り迎えは主に女性が担っているのだから子どものいる女性は残業してはならない」などという法律があったらどうなるか、一考の余地があるのではないのでしょうか。</p>	<p>交通法規制に係るご意見は参考とさせていただきます。</p>

岡崎市自転車活用推進計画（案）に対する意見と市の考え方

番号	ご意見等	市の考え方
5	<p>岡崎市内の一般道の総延長は約2千5百キロメートル、自転車ネットワークの整備総延長119.6kmはその5%にも及びません。せめて歩道総延長（統計値を見つけられませんでした）の半分程度を目標とすべきではないでしょうか。ネットワークはおおむね人口高密度地域をカバーしているので範囲は妥当なのですが、グリッドの一边が1km前後というのは自転車ネットワークとしてはまばらすぎます。500m程度のグリッドでネットワークを構築し、さらにグリッド内でも交通静穏化によって自転車や徒歩での移動を安全快適にすることを計画の目標としてください。なお前回のパブコメで交通静穏化に関する記述の追加をお願いしたところ『「岡崎市交通安全計画」の施策内容になりますので、本計画では記載を差し控えます』との回答をいただきましたが、オランダやイギリス、スペインの例が明らかなように、自転車の利用促進のためには自動車の速度抑制（交通静穏化）が不可欠であり、両計画は不可分です。交通安全計画の内容を詳述する必要はありませんが、本計画においても「交通安全計画に基づくゾーン30プラスやハンプ設置等の物理的対策と連携し、面的な自転車通行環境を向上させる」旨の文言を追加してください。「上位計画である総合計画との整合性を図る」のであれば、関連計画との具体的な連携手法に触れないことは行政の縦割りによる不作為と言わざるを得ません。</p>	<p>本市の自転車ネットワーク路線は、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ながら、5つの基本方針から選定しております。</p> <p>また、ご意見を踏まえ、施策の「まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進」に「（6）交通安全に配慮した整備」を追記しました。</p>
6	<p>自転車歩行者道の改良が考慮されていません。歩道走行は安心感があり多くの自転車が現に通行してはいますが、徐行が義務付けられており自転車の能力を十全に発揮できるとは言えず、自歩道をネットワーク路線の一部と称すると「ネットワーク」という言葉の意味をあいまいにしまいます（とにかく通れさえすればいいというような路線の集合をネットワークと呼ぶのは適切ではないでしょう）。また、歩行者が歩道を安心して歩けるようにすることも、自転車が安全に走れるようにすることと同様に大切です。どうしても自歩道をネットワークに組み込みたいのであれば、最低限、自転車通行位置を物理的に（自転車走行の大きな障害にならないような構造物で）区切るとともに「普通自転車通行指定部分」の規制によって常時徐行義務をなくすべきです。幅員が許すようであれば、積極的に自転車道・自転車通行帯への転換をはかるべきです。前回このような意見をお送りしたところ『御意見については、令和2年11月に策定しました「岡崎市自転車ネットワーク計画」の計画内容となりますので、自転車ネットワーク計画改訂時の参考意見といたします』との回答をいただきましたが、私は「岡崎市自転車活用推進計画」の文章に対して意見を述べています。自転車活用推進計画の中に、自転車ネットワーク計画から引き写して市民意見の対象とされていない、いわば「読み取り専用」の部分があるのでしたら、その部分を明示して「ここは令和2年に策定した別計画の内容を引用しただけで本計画の改定にあたっては一切変更していませんし本計画の改定とも無関係です」とでも書いておいてください。</p>	<p>本市の自転車ネットワーク計画では、自転車歩行者道として整備された路線をタイプD（ネットワーク補完路線）として位置づけており、案内板や路面表示により自転車通行位置を明示した路線が選定されております。</p> <p>また、ご意見を踏まえ、「ネットワーク路線が接続する箇所においては、逆走防止等の安全対策に配慮します。」と追記いたしました。</p>
7	<p>自転車事故が多く発生するのは交差点ですが、その交差点の安全性を向上させるための具体案が見当たりません。細街路であれば車両速度抑制のためのハンプや狭窄の設置、良好な視界確保のための隅切り基準見直しや自転車が道路端に寄りすぎないような誘導表示の設置、幹線道路であれば交差点のコンパクト化や自転車専用信号の設置（と自転車と車両の交差が発生しないような信号現示の設定）、protected intersection（オランダやイギリス、北米で導入されている、自転車を物理的に保護＝protect＝するためのさまざまな仕組みを備えた交差点＝intersection＝。詳細は検索してください）の導入などが有効です。市として採用ないしは採用に向けた検討が可能な手法を本計画に掲載していただくと、安全な交差点の実現がより具体性を帯びたものとなります。</p>	<p>交差点における自転車利用の安全性向上策（右折滞留待ち空間等を含む）は、各道路管理者が個々の交差点状況に応じ、個別具体的に検討・協議されるものです。</p>
8	<p>計画目標が間接的であったり、自転車活用推進の指標になっていなかったりします。</p> <p>○「身体活動1日に1時間以上実施の割合」を指標にしていますが、身体活動の増減は自転車利用に直結していません。たとえば駅まで自転車通っていた人が駐輪場の有料化を機に徒歩に切り替えれば身体活動時間は増えます。駐輪場の駐輪総台数を自転車利用者数の目安として目標に据えるほうがまだしも合理的です。</p> <p>○「自転車に関連する交通事故死傷者数」も、自転車利用者の増減に応じて増えたり減ったりする可能性のある値であり、安全性の指標とはなりません。最低でも自転車利用者数あたりの事故件数とすべきです。そのためには上述の方法や、あるいは自転車通行量調査を市内の何箇所かで定期的に実施するなどもっと直接的な方法で利用者数の把握につとめるべきです。なお、市はこれまで自転車通行量の把握は難しいとして評価指標としての採用に後ろ向きでしたが、本計画において情報通信技術（ICT）の活用やスマートフォンの移動履歴などの自転車プローブデータの分析といった項目が新たに追加されました。データ活用を自ら目標に掲げている以上は、『ICTデータを活用した実走行台数ベースの事故率』や『推計交通量』といった数値を新たなKPIとして設定することも不可能でないはずで、DXやデータ活用を謳いながら、評価指標が旧態依然とした「5～10年に1度の調査に基づく数値」や「アンケートの主観的回答」のままでは、本計画におけるICT導入の意義が問われます。</p> <p>○「運輸部門における二酸化炭素排出量」についても自転車との直接的な関連は薄く、前回のパブコメでも「自動車の二酸化炭素排出量が実際の交通量ではなく保有数という変化しにくい値をもとに算出されている」と指摘させていただいたところですが、前回回答では「交通量については5年に1度程度しか得ることは難しい状況です。連続的に得られる数値（トラフィックカウンターやAI）等の活用と組み合わせた交通量の補完といった観点で、交通量（自動車関連のトリップ数）の挙動を把握することで、交通量が5年に1度に固定化されるという課題について検討を進めてまいりたいと考えております」とのコメントをいただいたのですが、検討は進んでいますでしょうか。自動車交通量が測定によって得られた値として毎年更新されるという条件であれば、この指標についても「自家用車依存からの脱却」という、自転車活用推進に期待する効果を測定しているという点において、一定程度の妥当性はあると判断します。</p>	<p>確認項目はアウトプット指標として自転車に係る直接的な数値を確認し、成果目標はアウトカム指標として間接的な効果を期待する構成となっており、確認項目で定める各評価指標や各施策の達成により、成果目標へ寄与するものとなっております。</p>

岡崎市自転車活用推進計画（案）に対する意見と市の考え方

番号	ご意見等	市の考え方
9	3ページ以降「2. 自転車利用環境の現状と課題」 さまざまな統計やグラフが提示されていますが、それらは本計画の内容にどのように関わっているのでしょうか。あってもなくても計画の中身に影響がないような統計値は省略して計画をコンパクトに読みやすくすべきです。全85ページというのが必然性のあるボリュームとは思えません。	国や愛知県の自転車活用推進計画を勘案し、4つの視点から本市の現状と課題を整理したものとなっております。
10	3ページ『第6回調査では「出勤」目的が主体を占めています』 帰宅を除く54.9%中の21.7%を「主体を占めている」と表現するのは不適切です。	ご意見を踏まえ、「最も多く」に修正しました。
11	6ページ「これまでの道路整備では」 これまでというのがいつまでなのかが不明なので、自歩道以外の自転車通行空間を初めて整備した年を具体的に挙げて「〇〇年まで」としてください。	「これまで」は自転車通行空間の整備のことではなく、広く一般的な歩道設置や道路改良等の整備のことです。
12	9ページ「自転車は渋滞に関係なく」 これは常に真というわけではないでしょうから、どこをどう走れば渋滞に関係がなくなるのか補足しておいてください。	自転車活用推進官民連携協議会が策定する「自転車通勤導入に関する手引き」をコラムとして掲載しているものになります。
13	9ページ「駐車場を探す時間も必要ない」 岡崎市では自転車利用者が自転車等駐車場以外の公共の場所に自転車を置いてそこを離れることを条例で禁じています。自転車であっても駐車場を探す必要がありますし、当然そのための時間もかかります。	
14	10ページ「利用者数にあわせて収容台数が多くなっています」 せっかくですので駅ごとの利用者数（1日あたり乗降客数など）も併記してみたいかでしょうか。	ご意見を踏まえ、「1日あたり乗降客数」を併記しました。
15	11ページ「資料：2023 年度自転車駐車等に関する実態調査結果報告書」 昨年3月の時点で2024年度の報告書がすでに出ていますのでそちらの数字をご利用ください。	ご意見を踏まえ、2024年度版に修正しました。
16	11ページ「確認標章の取付状況も強化されています」 計画の進捗にも関連する項目ですので、強化されていることを示す統計値を掲載してください。値そのものを掲載しないのであれば、少なくとも出典を明記してください。	ご意見を踏まえ、「なお、令和3年から重点地域が拡大されました」に修正しました。
17	12ページ「自家用車、公共交通とともに継続的にバランスよく使い分けることが必要です」 その良好なバランスというのは数値で示せるものでしょうか。それができないのであれば、「バランスよく使い分ける」という記述にはとくに意味がないということになりますので削除してください。	愛知県の自転車活用推進計画を勘案して課題を記載しており、ゼロカーボンシティの実現に向け、自家用車から環境負荷の少ない交通手段への転換により環境負荷の低減に貢献するものと考えております。
18	13ページ「図 東岡崎駅の自転車等駐車場」 東岡崎駅に駐輪場があることは10ページで示されているので、これらの写真をここに配置する必要性が感じられないのですが、もし明確な意図があるのでしたら補足説明をお願いします。	写真は、立地適正化計画における都市拠点である東岡崎駅の自転車等駐車場を代表例として掲載しております。
19	15ページ『「自転車」をキーワードに里山の新たな魅力・地域づくりが計画されています』 どんな計画なのか知りたいので、計画についてインターネットで公開されているのであればアドレスを、未公開でしたら計画策定の主体となった団体ないしは組織について紹介してください。	宮崎まちづくり協議会や岡崎市サイクリング協会が連携して活動しています。
20	15ページ「新型コロナウイルスは5類に移行されたため、コロナ禍で提唱された生活様式から更に一歩進んだ自転車の活用を促進する取組が必要です」 5類に移行されるとなぜ一歩進んだ取り組みが必要なのか、また一歩進んだとは具体的にはどういうことなのかわからないので、噛み砕いて説明してください。	ご意見を踏まえ、「（8）新型コロナウイルスの影響」は削除しました。
21	16ページ「令和6年6月に三度目の改定が行われた」 ガイドラインの策定以降、改定は二度目ではないでしょうか。ご確認ください。	「三度目」は誤りですので、「二度目」に修正しました。

岡崎市自転車活用推進計画（案）に対する意見と市の考え方

番号	ご意見等	市の考え方
22	16ページ「Luupが保有する移動データを通してまちづくりへ貢献」 「各種モビリティの交通動態を一元的に可視化・分析し」ている主体がLuupなのですか？ 岡崎市でもそのような評価検証をLuupもしくは他のシェアサイクル事業者に依頼したいということですか？ 長文でご説明いただいておりますが、本計画にどう結びつくのかがよくわからないので要点を絞ってください。	株式会社Luupにて公開されている取組をコラムとして掲載したのになります。
23	19ページ「日常的な身体活動・運動の啓発が必要です」 啓発というのは個人の意識への働きかけを指しているものと理解しますが、それだけで人の行動が変容するのであれば苦労はありません。必要なのは、日常的に運動がしたくなる、してもいいと思えるような仕組みづくりであり、当然その中には自転車利用環境整備が含まれます。	健康おかざき21計画（第3次）との整合・連携を図っており、「健康」視点の現状と課題として記載しております。
24	21ページ「愛知県域内計（名古屋市除く）」 名古屋市を除いた意図はなんでしょうか。逆に名古屋市以外のすべての市町を比較対象としたのはなぜでしょう。放置自転車の台数比較のときのように、岡崎市となにかしらの共通点をもつ市町村とだけ比べればよいように思いますがいかがでしょう。	ご意見を踏まえ、中核市および特例市との比較に修正しました。
25	23ページ「（5）シェアサイクル」 シェアサイクル各社に対して市が具体的にどのような便宜を図っているのか（あれば）明記してください。	公共用地におけるポート設置や民間用地におけるポート設置仲介等を行っています。
26	29ページ「コラム：MaaSの活用」 DXの説明よりも、MaaSというものについて、またそれがもたらすメリットについてのわかりやすく噛み砕いた説明をお願いします。	ご意見を踏まえ、MaaSについての説明とメリットを記載・図示しました。
27	29ページ「MaaSサイトを令和5年10月から令和6年1月まで運用」 運用主体がどこであったのかを明記してください（今後の本格導入の可能性についての参考にするため）。	ご意見を踏まえ、「名古屋鉄道株式会社との連携のもと」を追記しました。
28	34ページ「主に頭部を負傷した死者・重傷者について、ヘルメットを着用していなかった方の割合は、着用していた方に比べて約1.7倍高くなっており」 このような説明ですと、ヘルメット着用者と非着用者の割合の合計が100%にならないとおかしいです。グラフ下の『死者・重傷者における人身損傷主部位が「頭部」であった者の構成率』という説明にならうような文章にしてください。もっとわかりやすく「死者・重傷者のうち、いちばん怪我の酷かった場所が頭部以外だった方の割合は、ヘルメットをかぶっていないと79.1%、ヘルメットをかぶっていると87.7%でした」としてもかまいません。なお、損傷主部位に関わりなくヘルメット着用層と非着用層とで死者・重傷者の割合を比較すると、年度が新しくなりヘルメットの着用率が向上するにつれてその差は縮まってきており、令和6年の単年統計ではついにまったく同じ値になりました（いずれも10.3%）。警察庁発表の統計が令和2～6年の合計値となっているのは、この事実と無関係ではないでしょう。ヘルメットは命を救う万能の防具ではありません。過大な期待を煽らない、慎重な表現を用いるようお願いします。	ご意見を踏まえ、「令和2年から令和6年までの5年間の統計を見ると、自転車乗車中の交通事故死者は、約5割が頭部に致命傷を負っています。また自転車乗車中の交通事故において主に頭部を負傷した死者・重傷者について、ヘルメットを着用していなかった方の割合は、着用していた方に比べて約1.7倍高くなっており、ヘルメットの着用が重大な事故の低下に繋がっていることが確認されています。」と修正しました。
29	48ページ「整備スケジュールを見直しました」 本計画においては、令和12年度までの整備目標延長が当初の119.6kmから26.9kmへと、約4分の1に大幅に下方修正されています。その理由として「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」とありますが、これは過去4年間の整備実績（12.2km）という「現状の延長線上」に目標値を合わせただけの、消極的な現状追認に見受けられます。前回計画策定時、市は「早期の面的なネットワーク形成」を優先するとの理由で、物理的デバイスをを用いない簡易な形態（矢羽根型路面表示・混在通行）を基本としました。しかし、今回、目標距離を大幅に縮小し、整備対象を「優先整備路線」に厳選した以上、「薄く広く展開するための簡易整備」を継続する合理的根拠は消滅しています。整備対象を絞り込んだのであれば、その区間については暫定形態ではなく完成形態で、欲を言えば物理的に分離された自転車道や柵付きの専用通行帯として整備すべきです。「整備範囲（量）を縮小しながら、整備水準（質）も妥協したまま」では、本計画の目的である「安全で快適な自転車通行空間の創出」は達成できません。よって、以下の点を明記することを求めます。 1. 整備目標を下方修正した26.9kmの優先整備路線については、完成形態での整備を実施する。自動車車線を維持したままの完成形態整備が不可能であれば、交通規制によって自動車の速度を抑制する、車線を減らして交通量を抑止するand/or自転車に割り当てるための空間を作り出すなどの対応を取る。 2. 単なる実績の追認ではなく、目標達成のために予算配分や人員体制をどう強化するのか、具体的なプロセスを示す。	本市の自転車ネットワーク計画は、選定路線のうち道路の新設や道路空間再配分等が可能な路線はタイプB（自転車専用通行帯）の完成形態として整備することを基本としており、各道路管理者が整備を計画する際には、まずは道路空間再配分等による完成形態を目指して検討することになります。

岡崎市自転車活用推進計画（案）に対する意見と市の考え方

番号	ご意見等	市の考え方
30	<p>49ページ「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」 「歩道や車道を出たり入ったりする走行」をする自転車利用者の意識が低いという認識は問題です。専用の走行空間がなければそのときどきの道路状況に応じてより安全快適なほうを選ぶのは当然のことで、むしろそのような判断ができる自転車利用者は意識が高いとすらいえます。通行空間の不備に起因する、違法でもなんでもない行動を取り上げて利用者の意識が低いと評するのは自転車活用推進とは程遠い態度です。</p>	<p>ご意見を踏まえ、乱走行を「出入り走行」と修正しました。</p> <p>なお、ご意見の通り、自転車通行空間の整備が十分でないため、安全確保の観点から出入り走行するような状況が生じることは認識しております。</p> <p>一方で、岡崎市自転車活用推進協議会における議論や市民からの通報においては、自転車が自らの円滑な走行のため臨機応変に歩道と車道を行き来することが、歩行者や自動車ドライバーにとって危険であるとの意見も寄せられており、目標4で掲げる「歩行者・自転車・自動車の安全安心な共存」においては、課題のひとつとして考えております。</p>
31	<p>49ページ「矢羽根整備により一定の効果が得られた」 「一定の効果」というのはとりたてて意味がある成果は得られていないがそれをそのまま書くわけにはいかないのではやむなく使われる行政用語だと理解していますが、自転車並走時の自動車の速度が平均5km/h下がったことは自転車利用者増につながったのでしょうか。私たちが求めているのは一定の効果ではなく十分な効果です。並走時の平均速度が下がったところで、自転車利用者がそれに気づかなかったり、気づいても十分に安全だとは思えなかつたり、自動車の速度のばらつきが大きかったり大型車が混入していたりして安心感が得られなかつたりすれば自転車に乗る人は増えませんし、矢羽根を整備する意味はありません。自転車で走りたくなる道路にするにはどうすればよいか、あるべき姿とそこに近づくためのステップについて、みなさんで知恵を出し合ってください。</p>	<p>ご意見については整備主体である各道路管理者に共有させていただきます。</p>
32	<p>51ページ「中間評価結果では目標値の33箇所を達成したため、今後は（略）現施設の適正管理に努める」 「適正管理」とは単に長期放置自転車を撤去することだけでなく、整備した公共インフラが有効に活用されている状態（利用率の維持・向上）を指すべきです。有料化後に利用者が減少し、空きが生じている現状は、公共交通へのモデルシフトを阻害しており、本計画の目的に矛盾しています。料金決定は岡崎市自転車等対策協議会の領分かもしれませんが、自転車施策の最上位概念たる『自転車活用推進計画』から、利用率が低下している駐輪場の運用見直し（一定時間の無料化実験などによる利用促進）を当該協議会へ提言・要請するプロセスを、具体的取組として明記してください（現在の駐輪料金150～160円がいかなる根拠に基づいて設定されたのかはわかりませんが、路線価でいえば両駅の何倍もするような名古屋市内の駐輪場が都心部を除いては一律100円で利用できることを考えると高すぎるというのが一般的な市民感覚かと思えます）。</p> <p>利用率の維持・向上のためには各駐輪場の品質改善も欠かせません。品質の指標としてはさまざまなものがありますが、「岡崎市自転車等駐輪場整備に関するガイドライン」を参照するのもいいでしょうし、あるいはガイドラインには書かれていない項目として「駅の駐輪場であれば線路の両サイドに（できれば上り側と下り側の両方に）それぞれの需要に応じた収容台数の駐輪場が整備されているか？」「定期利用と一時利用はどちらも収容台数に余裕があるか？」「駅入口までの距離はじゅうぶんに近いか？」「多様なキャッシュレスサービスに対応しているか？」「定期券の購入可能な時間帯は十分に広くとられているか？」「券売機は新札発行時に迅速に対応しているか？」といった点を評価するのも有効かと思えます。</p>	<p>ご意見の通り、岡崎市自転車等駐車対策協議会の担当課に共有させていただきます。また、ご意見を踏まえ、「令和7年度の中間評価結果では目標値の33箇所を達成しました。今後も、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、民設民営を主体とした自転車等駐車場整備を推進します。」「令和6年11月の駐車台数調査では1箇所で駐車容量が不足する状況となっているため、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、自転車等駐車場の整備を研究・検討します。」に修正するとともに、確認項目における「自転車等駐車場の設置箇所数」の目標値を35箇所に変更しました。</p>
33	<p>51ページ「拠点となる鉄道駅やバス停周辺を中心に（略）自転車等駐車場整備の必要性を注視・検討します」 検討についての項目が計画目標に含まれていません。実効性を担保するため、具体的な検討スケジュールを記載してください。とくにバス停の駐輪場については、計画期間中の整備は実績としては中島バス停の新設と福岡町バス停の移設のみとなっていますので、追加の整備が望まれます。たとえば、駅からの徒歩圏に含まれないバス停のうち乗降客数上位5～10箇所を挙げて、それらのバス停近隣の用地確保の可能性をさぐりつつ、徒歩圏外の住民に自転車利用意向調査を実施するなど、整備の実現に向けたプロセスを提示してください。</p>	
34	<p>51ページ「民営の自転車等駐車場については」 防犯カメラや防犯灯の設置対象を民営駐輪場に限定する理由はありません。たとえ無料であっても、「自転車の活用推進は公共の利益のため」なのですから（自転車活用推進計画に含まれるこの一節は単なるお題目ではありません）、市の予算を投じるべきです。そのために財務部と議会を説得するのがみなさんに課せられた使命でもあります。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「民営の自転車等駐車場については」を削除しました。</p>

岡崎市自転車活用推進計画（案）に対する意見と市の考え方

番号	ご意見等	市の考え方
35	<p>51ページ「駐車台数調査では1箇所駐車容量が不足する状況となっているため、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」</p> <p>容量が不足している中岡崎では、長期駐輪自転車の撤去に加えて、2名の整理員を配置して早朝に週4日整理しているとのことですが、根本的なキャパシティ不足を解決しないといつまでも無駄遣いが続くこととなります。中岡崎に限った話ではありませんが、駐輪場内の長期駐輪自転車の撤去にしても（有料化してからも長期駐輪があるのかどうかは存じ上げませんが）、駐輪自転車の整理にしても、駐輪場に十分な広さがないから何度も作業が必要になるのです。中岡崎駅については、隣接する岡崎公園前駅から名鉄に乗る市民も同駅の駐車場を利用しているはずですので、名鉄さんにも駐輪場ないしは用地の提供を強く求めるべきではないでしょうか。名鉄協会の駐車場を駐輪場に転換してくれとお願いするのもよいでしょう。自転車法において、鉄道事業者には駐輪場整備の努力義務が課されているわけですから、岡崎市におかれましては、自転車利用者にヘルメット着用の努力義務を訴えるのと同じかそれ以上の熱量でもって、鉄道事業者への働きかけを実施するようにしてください。</p>	ご意見は関係部局や鉄道事業者へ共有させていただきます。
36	<p>54ページ「サイクルラックバスの導入」</p> <p>市中心部ではシェアサイクルの広がりにより電車・バスを降りた先での移動の自由度が向上しつつあると思いますが、シェアサイクルがカバーしていない範囲では依然として末端交通手段として自家用自転車が活躍する下地があるはずで、山間部に限定せず、公共交通網の（距離ないしは時間的に）弱い地域を通る鉄道、バスすべてを対象として、自転車積載の可能性を探っていただけるとありがたいです。</p>	ご意見は関係部局へ共有させていただきます。
37	<p>58ページ「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」</p> <p>イメージアップと社会的な評価は同じことではないでしょうか。自転車通勤が健康につながるのでしたら従業員のQOLや業務効率の向上を謳ったほうがよいように思いますがいかがでしょう。</p>	<p>イメージアップは印象の向上といった見え方、社会的な評価は客観的な評判や名誉といった信頼性として、区分して記載しております。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、「また、自転車通勤をつづけた従業員では、糖尿病をはじめとした生活習慣病リスクを低減させる効果や労働生産性が向上する可能性も期待される」との研究結果もあります。」を追記しました。</p>
38	<p>58ページ『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』</p> <p>総合評価方式という言葉自体が一般市民には馴染みが薄いように思えますので、言い換えをご検討ください。</p>	ご意見を踏まえ、「総合評価方式による入札」に修正し、用語集に追加しました。
39	<p>58ページ「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」</p> <p>21ページの「自転車通勤者を優遇する制度の整備は期待されており、導入を後押しする取組が必要」という記述を踏まえてのものかと思いますが、この書き方ですと優遇制度がすでに一定数存在しているように読めます。周知の一環として、本計画内でもその優遇制度について具体的な内容を紹介してください。制度がないか、あってもごくわずかなのであれば「制度の制定に関する情報の～」としてください。</p> <p>なお岡崎市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）によれば市役所では「自転車や公共交通機関の利用による通勤を推奨」しているそうですが、この「推奨」に単なる呼びかけ以上の具体的な働きかけ（たとえば特別手当など）があるのでしたら、その内容を先行事例として紹介していただくのも効果的かと思えます。</p>	ご意見を踏まえ、「自転車通勤宣言企業を優遇する本市の取組に関する情報の周知・PR」に修正しました。
40	<p>59ページ「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」</p> <p>街中で自転車を駐めようとしたときに、シェアサイクルのポートばかりで駐輪場が見つからずはがゆい思いをしたことがあります。公共の土地をシェアサイクル事業者に提供するにあたっては、そこを誰でも利用できる駐輪場にすべきかどうかを検討するプロセスを経るとともに、検討のための基準をあらかじめ定めておくようにしてください。</p>	自転車等駐車場の設置に係るご意見については関係部局へ共有させていただきます。
41	<p>61ページ「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）」</p> <p>括弧内の説明は2回目なのですが1回で十分に思えます。</p>	ご意見を踏まえ、削除しました。
42	<p>64ページ「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」</p> <p>前回パブコメにて「現在の交通事情」を「最新の交通事情」に変更していただきましたが、どの街における最新かというのが問題です。これが岡崎市の最新インフラだとばかりに道路に矢羽根を描いたものを教育に供されると、過渡期の劣悪な走行環境の固定化、内面化につながりますので、「世界最先端の交通インフラを体験できる施設」あるいは「理想の交通施設」などとして、さまざまな知見を盛り込んだ公園にさせていただけるとありがたいです。</p>	南公園再整備に係るご意見については関係部局へ共有させていただきます。

岡崎市自転車活用推進計画（案）に対する意見と市の考え方

番号	ご意見等	市の考え方
43	65ページ「5.12 施策⑬ 自転車の安全利用の促進」 昨年12月に警察庁が公開した「自転車の交通安全教育ガイドライン」の内容が非常に充実しているのので、これを計画内で紹介するとともに、ガイドラインを市の交通安全教育にどのように活用していくか検討してください。	ご意見を踏まえ、施策⑬に自転車の交通安全教育ガイドラインの要点を記載しました。
44	65ページ「スタントによる事故再現を内容とした交通安全教室」 上述の「自転車の交通安全教育ガイドライン」には、スケアードストレイトの見直しをよびかけるコラムが掲載されていますので、こちらもお読みいただいた上で、スケアードストレイトにかわる効果的な交通安全教育について検討、実施されますようお願いいたします。	ご意見については関係部局及び岡崎警察へ共有させていただきます。
45	65ページ「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」 日本語や、日本の複雑な交通慣習（二段階右折や国際標準と異なる「止まれ」標識等）に不慣れな外国人にとっても、『構造的にそこしか走れない（物理分離された）』インフラこそが、言葉の壁を越える最も確実な安全対策です。外国人人口が増加傾向にあるという今こそ、言葉による説明が必要な『矢羽根』や『ルール周知』に依存せず、直感的に通行区分がわかるハード整備の方針を盛り込んでください。これはSDGsの「誰一人取り残さない」理念の実践でもあります。	本市の自転車ネットワーク計画は、選定路線のうち道路の新設や道路空間再配分等が可能な路線はタイプB（自転車専用通行帯）の完成形態として整備することを基本としており、各道路管理者が整備を計画する際には、まずは道路空間再配分等による完成形態を目指して検討することになります。なお、ご意見については整備主体である各道路管理者へ共有させていただきます。
46	65ページ「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」 歩道を出たり入ったりするのは道路交通法に違反する行為ではありませんからこのような書き方は不適切です。また「遵守」＝「出たり入ったりしていない」かどうかをどのように判定するのかも不明確です。自転車利用者が自らの命を守りながらできるかぎり安全快適に移動するためにしている行為に「乱走行」などとレッテルを貼って問題視している自治体は岡崎市だけです。	ご意見を踏まえ、乱走行を「出入り走行」と修正しました。 なお、ご意見の通り、自転車通行空間の整備が十分でないため、安全確保の観点から出入り走行するような状況が生じることは認識しております。 一方で、岡崎市自転車活用推進協議会における議論や市民からの通報においては、自転車が自らの円滑な走行のため臨機応変に歩道と車道を行き来することが、歩行者や自動車ドライバーにとって危険であるとの意見も寄せられており、目標4で掲げる「歩行者・自転車・自動車の安全安心な共存」においては、課題のひとつとして考えております。
47	66ページ「自動車を運転するドライバーに対しては（略）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」 この取り組みについてもなにかしらの設定指標を設けてはいかがでしょうか。とくに34ページに書かれている「車が自転車などの右側を通過する際のルール」についてはドライバーに対する早急な啓発が必要かと思っておりますので、その進み具合を把握するためにも指標の設定をお願いします。	今回の改定は中間見直しによる現指標のフォローアップが主眼のため、ご意見にある指標設定は次期改定時に検討いたします。
48	66ページ「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」 計画内では交差点部やバス停部の整備形態が示されていないので具体的なことは申し上げられないのですが、整備に当たっては、その利用方法、通行ルールをわざわざ周知せずとも、たとえ初めて通りかかったとしても見ただけで理解できるようなものにするよう、細心の注意を払ってください。また通行義務のない場所に矢印などを描いてあたかもそこを通らなくてはならないかのような路面表示も避けるべきです。そうしたものとがあると、違法走行している自転車利用者が他の道路利用者に直接あるいはSNS上などで非難されることとなります。	ご意見については整備主体である各道路管理者に共有させていただきます。
49	岡崎市自転車等駐車対策協議会での決定事項は本計画の内容と密接に関わっているはずですが、計画内でまったく言及がないのが気になりました。同会での協議内容の位置づけについて（協議会の決定が優先するのか？ 決定にあたって本計画の内容はどの程度考慮されているのか？）計画内のどこかで明らかにしておくべきではないでしょうか。この機会に同会の議事録をあらためて拝見したのですが、改正自転車法のできた30年前から存在する会議体らしく、自転車を活用推進すべき交通モードではなく対策すべき問題としてとらえるマインドが引き継がれてしまっているように感じました。駐輪場の有料化に関する議論も読ませていただきましたが、駐輪場の品質向上と有料化が最初からセットで語られており、現在では明らかにされている自転車活用推進のメリットをまったく考えない、きわめて不自然なものに思えました。議事録についてもどなたがどの発言をされたのかが明らかにされおらず、匿名性をよいことに行政の意図を追認するだけの機関になっているのではないかと疑念が拭えません。国の自転車活用推進計画も第3次計画が策定されようとしていますし、そろそろ協議会のあり方を（名称や構成員も含めて）見直すべきではないでしょうか。上でも述べましたように、本計画との関わりも深い協議会ですので、計画に関連する意見としてお伝えしました。ご検討ください。	ご意見については関係部局へ共有するとともに、今後、岡崎市自転車活用推進計画との整合・連携について調整してまいります。

岡崎市自転車活用推進計画（案）に対する意見と市の考え方

番号	ご意見等	市の考え方
50	<p>自転車通勤をしています。車道を走りますが、朝は車の交通量が多いため、どう頑張っても車と1.5メートル取れない道が大半で、怖いです。 守るためには、矢羽ではなく自転車専用レーンが必要ですが、そんな物を作るスペースはありません。 現実的に守れないルールは作らないで、自転車は歩道走行を基本にして下さい。</p>	<p>道路交通法上、自転車は軽車両に分類され、例外を除き車道走行が原則となっており、警察庁が定める自転車安全利用五則においてもその旨が明示されています。引き続き自転車通行空間の整備を進めるとともに、P33のコラムに記載した法改正事項も含めて、「施策⑬ 自転車の安全利用の促進」に示すように自転車利用者と自動車ドライバーの双方に対して交通ルールの啓発・周知を図ってまいります。</p>
51	<p>基本的には専用レーンのある所では専用レーンを走っておりますが、今年4月から原則自転車は車道を走る事になり、早急に専用レーンを整備していただきたいのですが、まずは自動車ドライバー及び自転車利用者への自転車専用レーン及び自転車に関する新しい交通ルールの啓発が急務であり、岡崎警察署との連携が必要かと思えます。 公営駐輪場を増やすのも良いと思えます。東公園や南公園にもあると良いですね。</p>	<p>本市では、これまでも岡崎警察と連携し、交通ルールの周知に努めており、引き続き効果的な啓発・周知方法を検討するとともに、交通ルールの周知を図り、自転車の安全利用を促進します。</p> <p>また、自転車等駐車場に関しては、ご意見を踏まえ、51ページにおいて「令和7年度の間評価結果では目標値の33箇所を達成しました。今後も、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、民設民営を主体とした自転車等駐車場整備を推進します。」「令和6年11月の駐車台数調査では1箇所ですべて駐車容量が不足する状況となっているため、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、自転車等駐車場の整備を研究・検討します。」に修正するとともに、確認項目における「自転車等駐車場の設置箇所数」の目標値を35箇所に変更しました。</p>
52	<p>市が市民に自転車の活用を促進するための第一条件は、駐輪場の適正配置と考えますが、昨今、市内で駐輪場不足を強く不便に感じるのは東岡崎駅周辺です。 名鉄が令和5年頃に駅南の駐輪場を廃止して、代わりに設けた駐輪場は非常に小さく、駅南はごく一部の月極利用者しか駐輪できない状況となっています。 名鉄が駐輪場を整備しない場合、市により駅南に整備していただくようお願いします。</p>	<p>ご意見を踏まえ、51ページにおいて「令和7年度の間評価結果では目標値の33箇所を達成しました。今後も、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、民設民営を主体とした自転車等駐車場整備を推進します。」「令和6年11月の駐車台数調査では1箇所ですべて駐車容量が不足する状況となっているため、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、自転車等駐車場の整備を研究・検討します。」に修正するとともに、確認項目における「自転車等駐車場の設置箇所数」の目標値を35箇所に変更しました。</p>