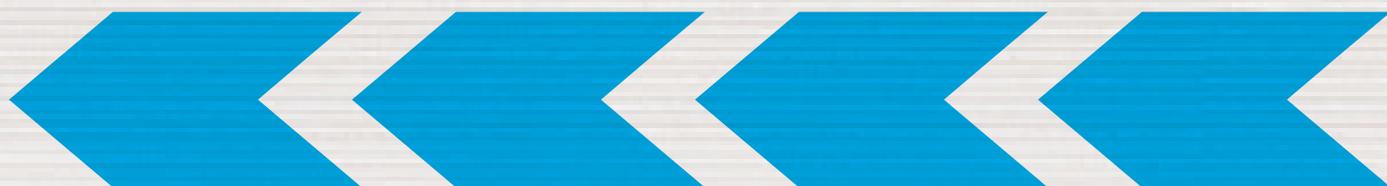


岡崎市 自転車活用推進計画

～自転車で新しいくらしを育むまち おかざき～



岡崎市

令和4年3月

令和8年3月改定

<目 次>

1. 岡崎市自転車活用推進計画の概要	1
2. 自転車利用環境の現状と課題	3
2.1 都市環境	3
2.2 健康	17
2.3 観光	25
2.4 安全	29
3. 自転車活用を推進するにあたっての課題と目標	41
4. 計画目標と実施すべき施策	42
5. 具体的な取組	43
施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進	43
施策② 自転車等駐車場の整備推進	51
施策③ 自動車の違法駐車取締りの推進	53
施策④ 山間部における自転車活用環境の整備	54
施策⑤ サイクルシェアの普及促進及び公共交通との連携	55
施策⑥ サイクルスポーツ振興の促進	56
施策⑦ 企業と連携した自転車通勤の促進	58
施策⑧ サイクルシェアの普及促進及び公共交通との連携【再掲】	59
施策⑨ まちづくりと連携した自転車活用の推進	60
施策⑩ 観光施策と連動した自転車マップの作成	62
施策⑪ 安全・安心な自転車の普及促進	63
施策⑫ 安全利用教育環境の整備	64
施策⑬ 自転車の安全利用の促進	65
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】	68
施策⑮ 災害時における自転車活用の推進	70
6. 施策の実施スケジュール	71
7. 計画の進め方	72

1. 岡崎市自転車活用推進計画の概要

(1) 計画の目的

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や、サイクリング等のレジャーやスポーツとして、様々な場面で幅広い世代の方に利用されています。また、ゼロカーボンシティ*の実現や健康寿命*の延伸など、自転車利用のニーズは高まっています。

近年、国では自転車利用環境の改善に向けた取組が進められており、平成29年5月に、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする「自転車活用推進法*」が施行されました。同法に基づく「自転車活用推進計画*」が、令和3年5月に改定され、国の計画や都道府県が策定する「都道府県自転車活用推進計画*」を勘案して、区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画である「市町村自転車活用推進計画*」を策定することが市町村の努力義務とされました。

岡崎市（以下、本市という）では、QURUWA 地区をはじめとした中心市街地等の回遊を目的として、平成29年からシェアサイクル*を導入しており、その利用は年々増加しています。また、サイクルツーリズム*のフィールドとして山間部が活用されており、市内では様々な目的で自転車が利用されています。

こうした背景のもと、本市では、自転車の活用による環境負荷の低減、市民の健康増進、観光施策との連携など様々な課題に対応しながら、歩行者の安全確保を第一に、歩行者と自転車、自動車等が調和した交通安全の確保ができるようハード・ソフト両面から一体的に自転車活用を推進することを目指し、「岡崎市自転車活用推進計画*（以下、本計画という）」を令和4年3月に策定しました。

その後、令和2年2月に策定された「愛知県自転車活用推進計画*」が、中間見直しにより令和5年3月に改定され、施策の充実や評価指標の設定等が盛り込まれました。また、国においては、自転車安全利用五則*を改善すると共に、自転車に関する道路交通法の改正を順次行い、特定小型原動機付自転車や青切符への対応を示してきました。更には、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成を一層推進するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」も令和6年6月に2度目の改定を迎える等、自転車利用を取り巻く環境が大きく変化しています。岡崎市においても令和5年度に改定した QURUWA 戦略*のフィールドを中心にモビリティのシェアリングサービスに変化が見え始めています。

以上より、国や県の動向を勘案しながら、本市の各施策のフォローアップを踏まえ、本計画の中間見直しを行うものとなりました。

(2) 計画の区域

本計画では、岡崎市全域を対象区域とします。

(3) 計画の期間

計画期間は、上位計画である「第7次岡崎市総合計画」や「岡崎市都市計画マスタープラン」と目標年度を合わせ、令和4年度から令和12年度の9年間とします。

(4) 計画の位置づけ

本計画は、「自転車活用推進法*」第11条第1項に基づく自転車活用推進計画*となります。

策定にあたっては、上位計画である「第7次岡崎市総合計画」や「岡崎市都市計画マスタープラン」、その他関連計画との整合を図ります。

*：用語集（参考資料）に用語の説明を掲載しています。

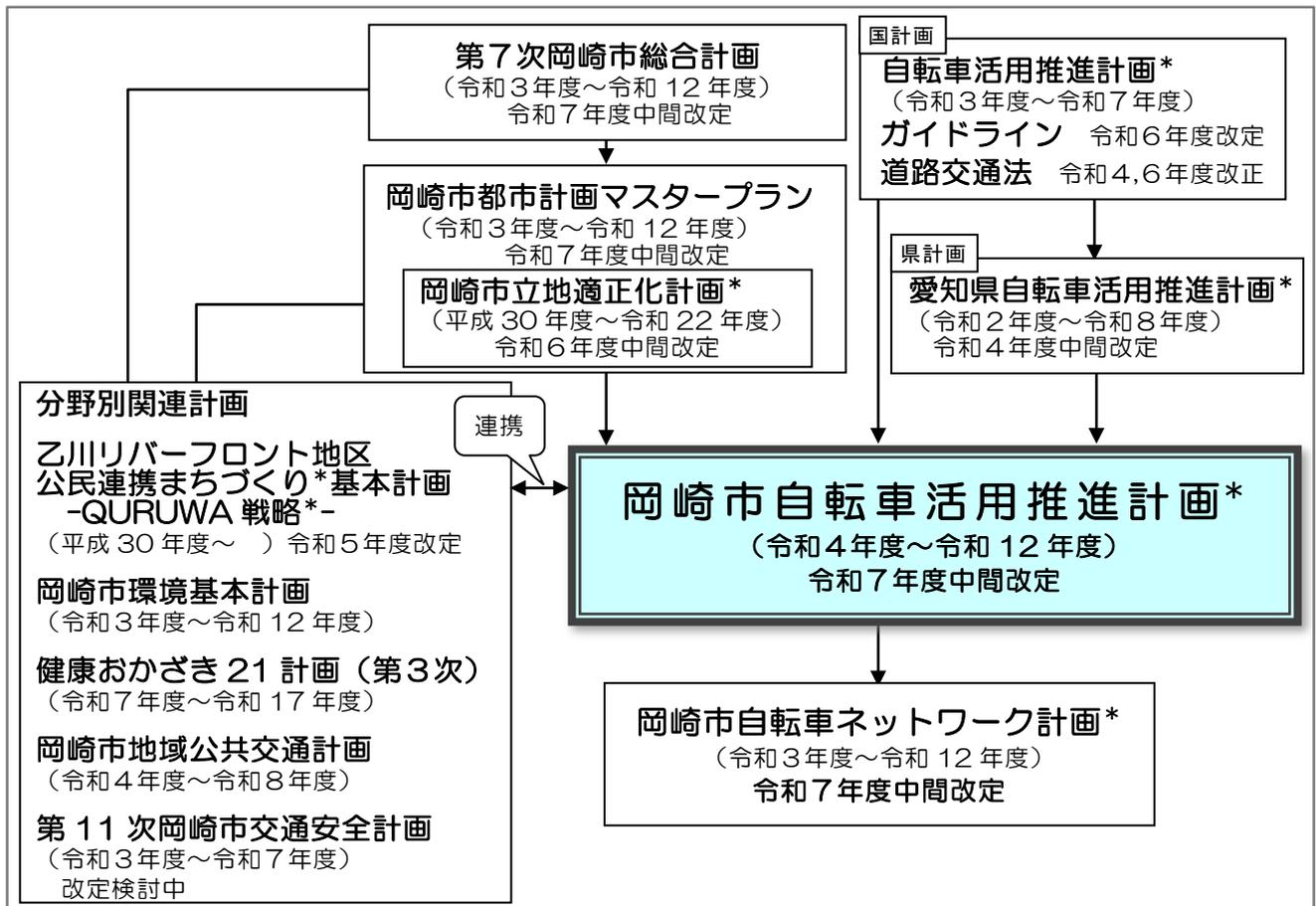


図 計画の位置づけ

【持続可能な開発目標（SDGs）】

SDGsは、2015年9月の国連のサミットで決まった2030年までの世界共通の開発目標であり、持続可能な世界を実現するための17の目標（ゴール）から構成されています。現在、SDGsは様々な国・地域で積極的な取組が始まっており、日本政府においても、SDGsの実施に率先して取り組んでいく方針が決定されています。

岡崎市は、2020年7月17日に先導的な取り組み事例として、内閣府から「SDGs未来都市*」に選定されました。今後はSDGs未来都市*として、経済・社会・環境の三側面において統合的な新しい価値創出に取組み、持続可能なまちづくりに向けた地域課題の解決を図ります。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



（資料：国際連合広報センター）

2. 自転車利用環境の現状と課題

国および愛知県の自転車活用推進計画*を踏まえ、「都市環境」「健康」「観光」「安全」の4つの視点で、本市の自転車利用環境の現状と課題を整理します。

2.1 都市環境

(1) 自転車の利用特性とネットワーク

1) 自転車利用特性

本市の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が継続していますが、第5回調査から第6回調査にかけては微減となっています。代表交通手段*に占める自転車発生集中トリップ*の割合では第2回調査以降減少傾向にありましたが、第5回調査から第6回調査にかけて増加に転じています。

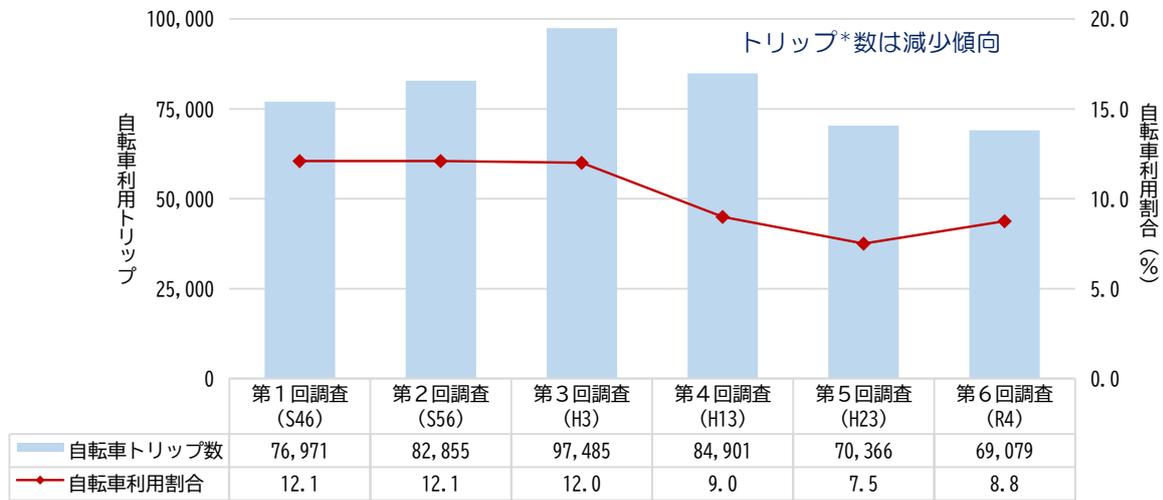


図 自転車利用トリップ*数と代表交通手段*に占める割合の推移

(資料：中京都市圏パーソントリップ調査* (昭和46、56年、平成3、13、23、令和4年))

次に、「帰宅」を除く本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）」目的が最も多くを占めていましたが、第6回調査では「出勤」目的が最も多くを占めています。（トリップ*数は減少）

また、「自由」目的を細分化してみると、第6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46%は「家事・買物」が占め、次いで約13%は「食事・社交・喫茶・娯楽」が占めています。

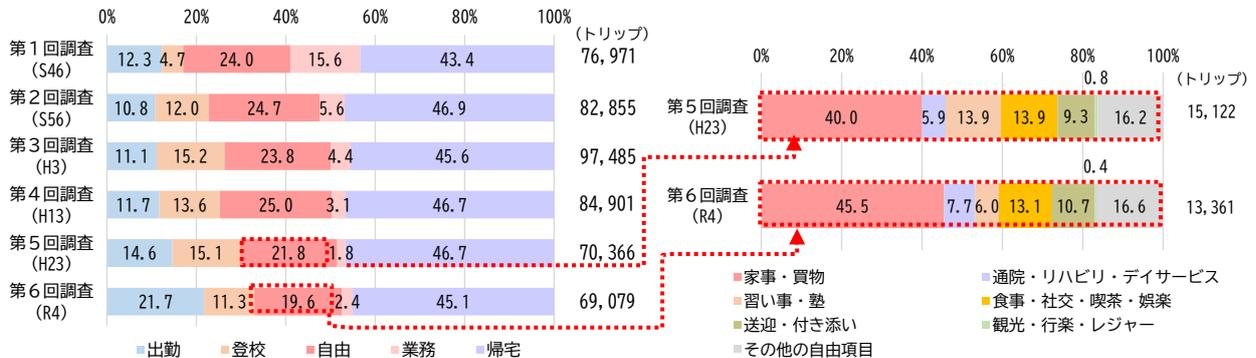


図 自転車利用トリップ*の目的分類別構成の推移と自由目的分類別構成の推移

(目的分類別構成は第1回、自由目的分類別構成は第5回調査圏域集計 (第5回、第6回調査は目的不明除く))

(資料：中京都市圏パーソントリップ調査* (昭和46、56年、平成3、13、23、令和4年))

本市内で自転車等駐車場の利用台数が多い3駅（東岡崎駅、岡崎駅、矢作橋駅）における駅端末交通*手段の構成をみると、各駅で特性は異なり、東岡崎駅では「徒歩」が約48～52%と半数程度を占めるとともに、「バス」が約26～27%を占めています。岡崎駅では「徒歩」が約37～39%と主体を占めていますが、他の駅と比較して割合は少なくなっている一方で「自転車」が約22～27%、「自動車」が約13～17%と多様な交通手段による利用がみられます。矢作橋駅では「自転車」が約48%、「徒歩」が44%と、これら2手段で約92%を占めています。



図 駅端末交通手段*別構成（資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査*（令和4年））

自転車に関する市民アンケートでは、自転車を利用する際の主な目的は「買物」が最も多く、全体の約27%、次いで「通勤」が約26%、「散歩、サイクリング」が約24%の順となっています。なお、「通勤」「通学」を合わせると約28%となり、「買物」を上回ります。

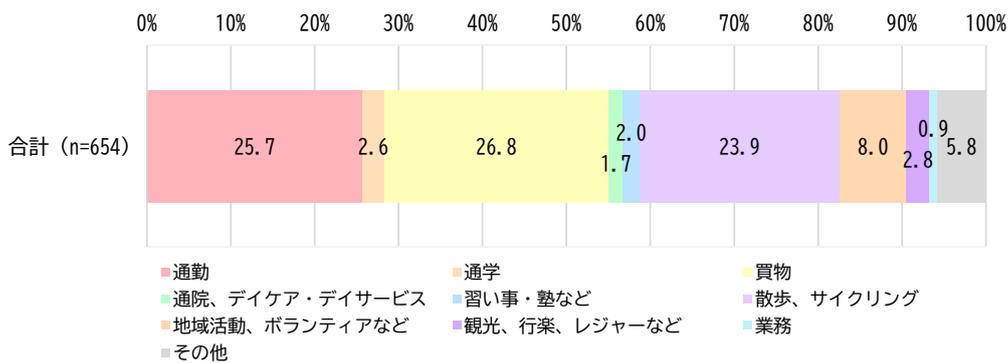


図 自転車の利用目的（資料：自転車に関する市民アンケート（令和7年））

自転車の利用頻度は、「ほぼ毎日」が最も多く、全体の約20%、次いで「月数回程度」が約18%、「週1～2回」が約16%の順となっています。利用頻度が高い「ほぼ毎日」「週3～4回」を合わせると約32%を占めています。また、「利用していない」が約19%存在しています。

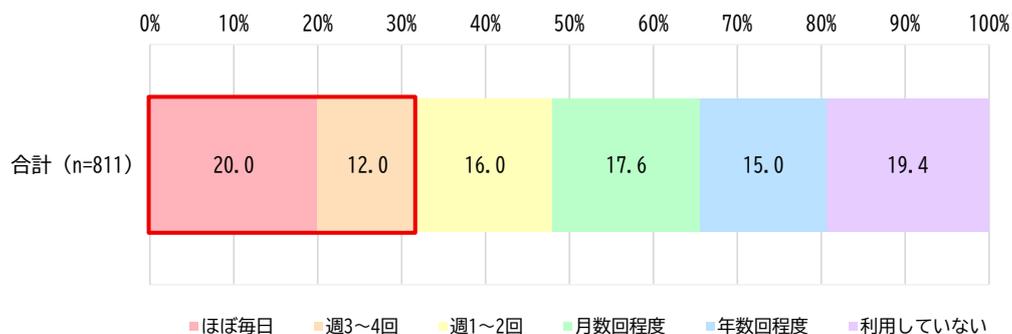


図 自転車の利用頻度（資料：自転車に関する市民アンケート（令和7年））

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といった主要鉄道駅を内包するゾーン*とその周辺に分布する住宅地のゾーン*間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「買物」目的では大規模商業施設が立地するゾーン*とその周辺に分布する住宅地のゾーン*間の移動量が多くなっています。

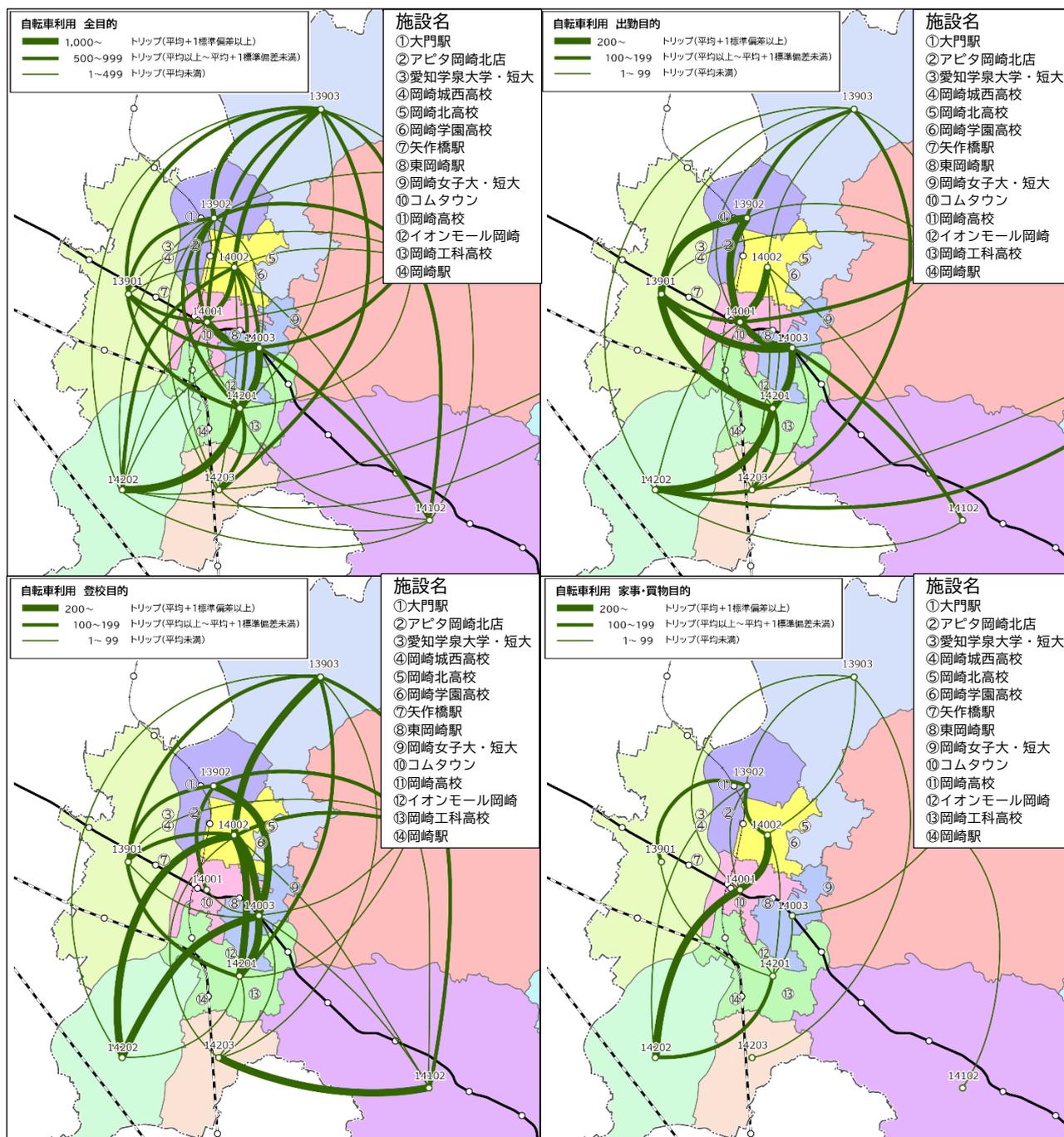


図 自転車利用者の目的別OD (第6回調査圏域市内基本ゾーン単位集計)

(資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査* (令和4年))

3) 自転車の通行空間に関する市民意向

自転車に関する市民アンケートでは、自転車で車道を走行しない（歩道を走行する）理由について、「クルマの近くを走行することは危険だと感じたから」が最も多く、約90%を占めています。

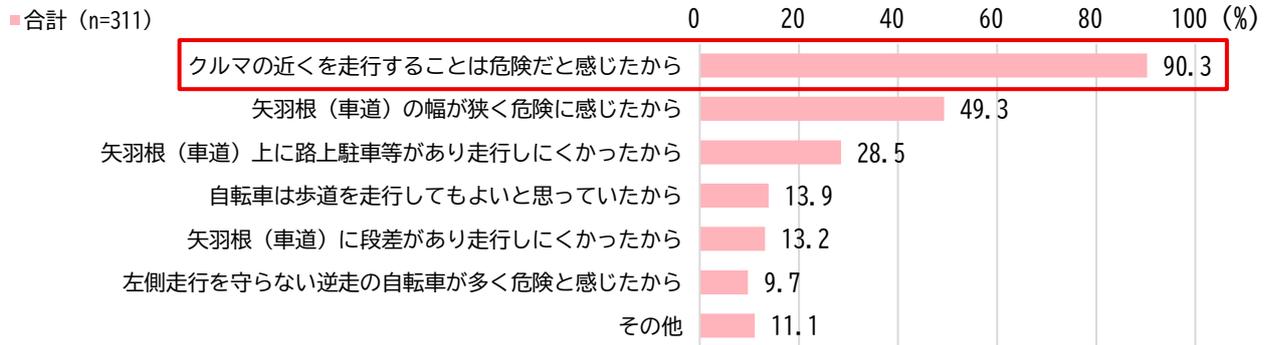


図 自転車で歩道を走行する理由（資料：自転車に関する市民アンケート（令和7年））

自転車を利用する際のルート安全性については、「あまり安全ではない」が最も多く約40%を占めています。「あまり安全ではない」「まったく安全ではない」を合わせると約62%を占めています。

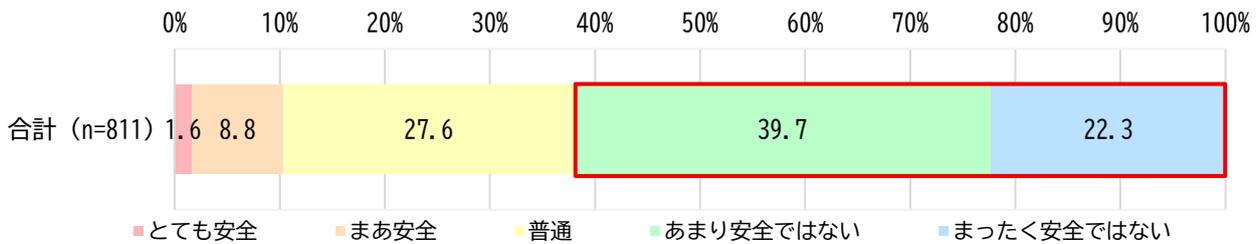


図 よく通るルートの安全性（資料：自転車に関する市民アンケート（令和7年））

自転車利用環境の整備・改善等を期待する施策は、歩道を走行する理由からも伺えるように「安全・安心に走れる自転車通行空間の整備」が最も多く約86%を占め、次いで「自転車の運転マナーの周知・徹底」が約42%、「駐輪スペースの確保」が約39%の順となっています。

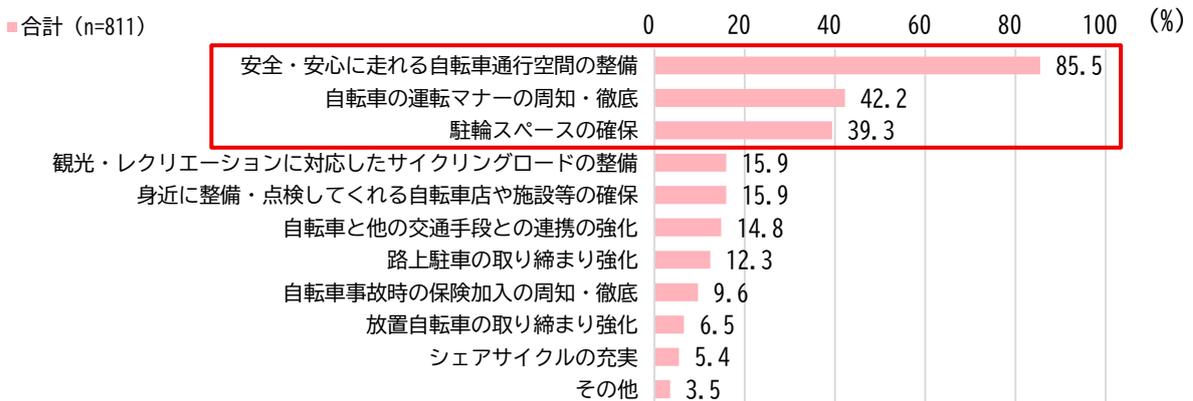


図 自転車利用環境の整備・改善を期待する施策（資料：自転車に関する市民アンケート（令和7年））

コラム：自転車通行空間の効果検証

自転車事故の総発生件数は10年間で半減していますが、自転車対歩行者事故件数は横ばいで推移しており、自転車通行空間*の整備が一層求められています。自転車通行空間の整備については、2012年11月に国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成し、自転車は車道通行が大原則であるという観点に基づき、道路交通状況に応じた設計の考え方が示されています。

自転車通行空間*の整備効果については、国総研レポート2023において、自転車通行空間の通行安全性の検証を目的に、異なる路線・整備形態間での走行試験結果がまとめられています。路線・整備形態別の危険感の比較により、どの路線においても危険感の低いものから自転車専用通行帯*、車道混在*、整備なしの順となっており、自転車通行空間*の整備による危険感の減少が示されています。

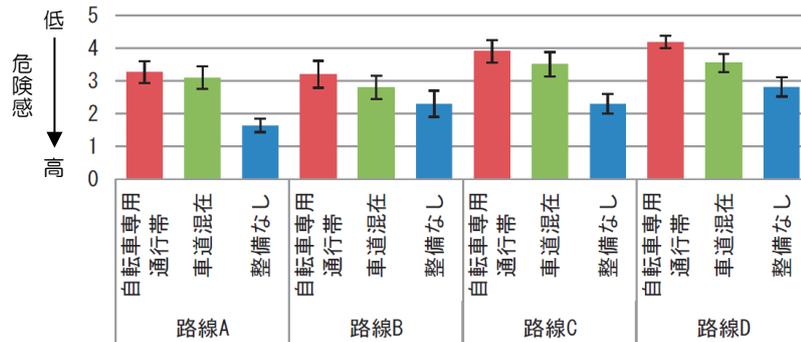


図 路線・整備形態別の危険感

(資料：国総研レポート2023)

また、交通工学研究発表会論文集より、安全な自転車通行空間*の整備とその効果に関する研究において、埼玉県の自転車通行空間*整備箇所における整備前後の自転車事故の比較がされており、整備後では車道走行、歩道走行の事故件数が減少していることが示されています。

分析対象路線における自転車通行空間整備前後の事故件数・割合を比較

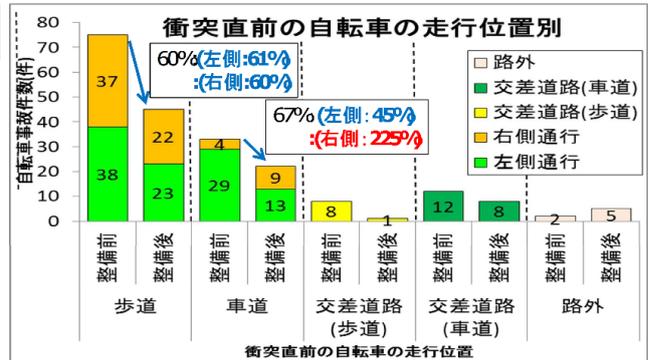
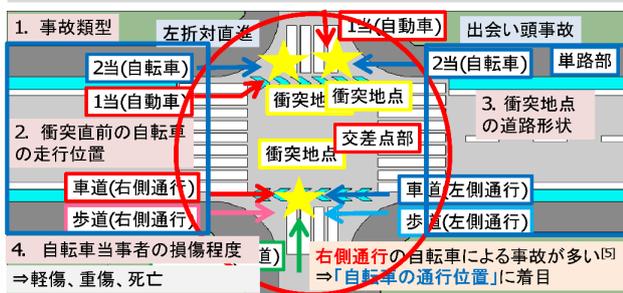


図 衝突直前の自転車の走行位置別の自転車事故件数 (件)

(資料：「安全な自転車通行空間の整備とその効果に関する研究」交通工学研究発表会論文集)

課題

- 自転車利用のトリップ*数は減少傾向にあり、自転車の活用促進が必要です。
- 自転車の主な利用目的では通勤・通学や買い物、利用頻度ではほぼ毎日・週に3～4回の利用が多いことから、目的施設となる駅・学校周辺の自転車通行空間*の整備を優先的に進める必要があります。加えて、買い物目的となる商業施設周辺など、日常利用に対応した自転車通行空間*の優先的な整備推進が必要です。
- 自転車利用環境の整備・改善に向けては、安全・安心に走行できる自転車通行空間*の整備を進める必要があります。また、一層の整備推進を図るため、自転車ネットワークの早期形成を目指す必要があります。

(2) 交通渋滞

岡崎エリアでは、国道1号、248号、岡崎環状線その他、市中心部において自動車交通量が多く渋滞が発生しています。なお、令和3年からは2箇所の減少に留まっています。

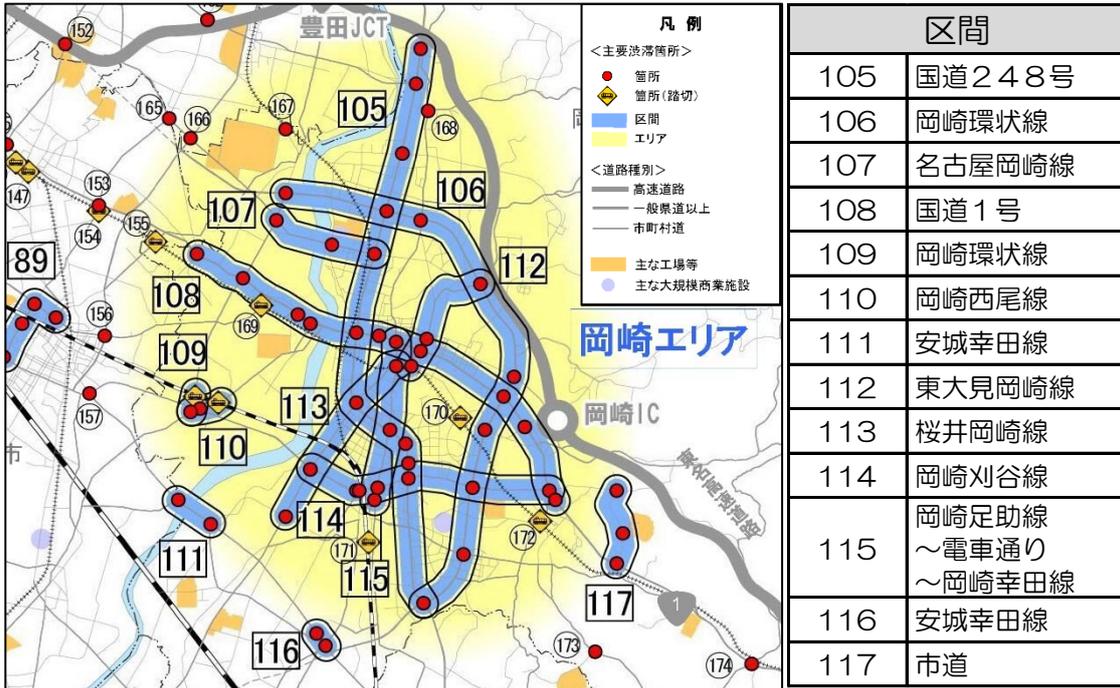


図 岡崎エリアの主要渋滞箇所図（資料：国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所（令和6年））

コラム：5キロ以内の移動なら最も早い自転車移動

自転車は渋滞に関係なく、鉄道の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れていることから、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的です。国土交通省の資料によれば、自転車は約500mから5km弱の都市内移動において、ほかのどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。

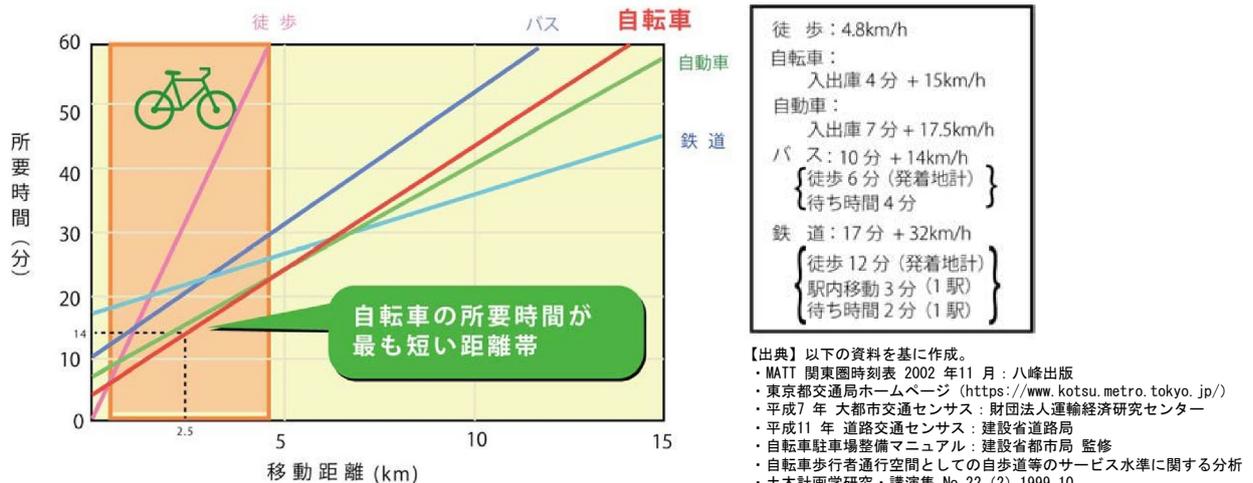


図 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

(資料：自転車通勤導入に関する手引き（令和元年）より作成)

課題

- 市内では自動車交通による渋滞が多く発生しており、その対策が必要です。
- 新たな道路整備だけでなく、自動車から自転車への転換など、自動車交通量の減少に繋がる取組が必要です。

(3) 自転車等駐車場及び放置自転車

1) 自転車等駐車場の整備及び利用状況

自転車等駐車場は主要鉄道駅を中心に 34 箇所で開催されており、岡崎駅は 4,052 台、東岡崎駅は 2,006 台、矢作橋駅は 1,082 台と利用者数にあわせて収容台数が多くなっています。また、名鉄バスのバス停 3 箇所(大樹寺、福岡町、中島)においても自転車等駐車場が整備されています。

令和 6 年 11 月に行った駐車台数調査において、駐車台数は概ね収容台数内に収まっていますが、中岡崎駅で駐車台数が収容台数を上回り、駐車容量が不足する状況となっています。令和 7 年 3 月には、大門駅の北側に新たな市営駐輪場(収容台数 375 台)を整備し、収容台数を拡充しました。

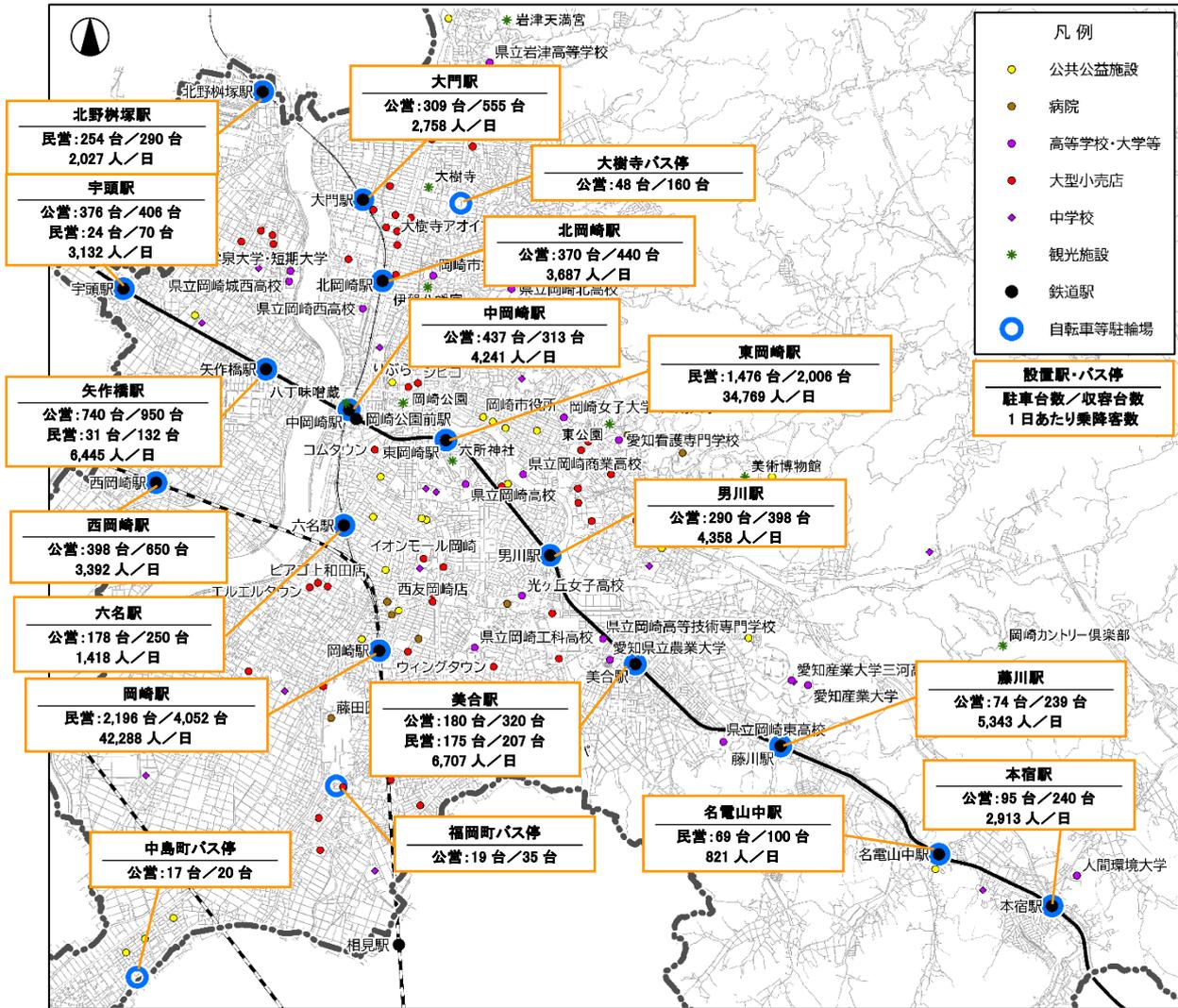


図 岡崎市自転車等駐車場分布

(資料：自転車駐車台数・収容台数：岡崎市資料(令和6度)、

1日あたり乗降客数：東海旅客鉄道(株)、愛知環状鉄道(株)、名古屋鉄道(株)(令和5年度))

2) 放置自転車

歩道や車道の放置自転車*については交通を妨げる要因ともなります。本市では、「岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例*」が平成9年から施行され、東岡崎駅及び岡崎駅周辺では自転車等放置禁止区域が設定されています。愛知県内の放置自転車*台数を市町村別にみると、本市内の放置自転車*台数は県内で4番目に多く、豊田市や豊橋市といった中核市と比較しても放置台数が高い状況になっています。



図 放置自転車*台数と放置率（県内上位5市）

（資料：2024年度自転車駐車等に関する実態調査結果報告書）

図 自転車等放置禁止区域

（資料：岡崎市資料（令和6年））

(4) 自動車の違法駐車取締り

違法駐車については自転車の通行を妨げる要因となります。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違法駐車取締りに関する「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地域を巡回し、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて放置駐車車両の確認や確認標章の取付け等を行っています。なお、令和3年から重点地域が拡大されました。



図 駐車監視員活動ガイドライン地図
（資料：愛知県警察（令和6年10月））



図 駐車監視員活動ガイドラインにおける確認標章の取付け状況
（資料：愛知県警察（令和7年3月））

課題

■本市は県内で3番目に放置自転車*が多くなっています。自転車等駐車場は主要駅中心に配置されているものの、地域のニーズに応じた環境整備とともに、利用ルール・マナーの周知・啓発が必要です。

(5) 地球温暖化対策との関係

本市における令和3年度の二酸化炭素排出量は2,520千t-CO₂であり、基準年度（平成25年度）と比較し約10%減少しています。本市から排出される二酸化炭素全体の約22%を占める運輸部門からの二酸化炭素排出量は、基準年度（平成25年度）から約16%減少しています。

自転車は環境負荷の少ない交通手段であるため、その利用促進により過度な自動車利用から脱却することは、ゼロカーボンシティ*の実現に貢献するものと考えられます。

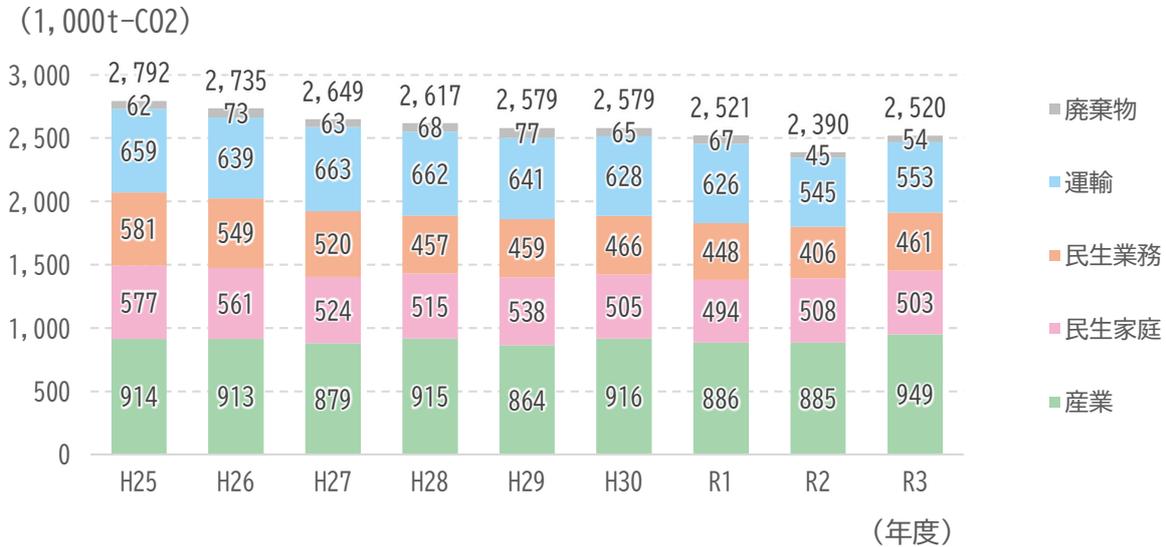


図 岡崎市の部門別二酸化炭素排出量
(資料：令和6年版 岡崎市の環境（本編）、岡崎市資料)

コラム：岡崎市のゼロカーボンシティへの挑戦

近年、記録的猛暑やゲリラ豪雨など、地球温暖化が原因とされる気候変動による影響が深刻化しており、平成20年8月末の豪雨で被災した本市としても、気候変動を喫緊の課題として捉えています。排出され続けている温室効果ガスの増加によって、今後、このような水害等の更なる頻発化・激甚化などが予測されています。

2015年に合意されたパリ協定では「平均気温上昇の幅を2度未満とする」目標が国際的に広く共有されるとともに、2018年に公表されたIPCC（国連の気候変動に関する政府間パネル）の特別報告書においては、「気温上昇を2度よりリスクの低い1.5度に抑えるためには、2050年までにCO₂の実質排出量をゼロにすることが必要」とされ、2019年末には環境大臣が、この目標の達成に向けて各自治体「2050年ゼロカーボンシティ*」への参画期待を示しました。

こうした国内外の流れを汲んで、本市としても2050年のゼロカーボンシティ*の実現に向けて、地域の地域特性、自然環境、産業構造などを総合的に勘案した施策を全庁的に推進するために、令和3年8月1日に市役所内部組織として「岡崎市ゼロカーボンシティ*推進本部」を設置しました。そして、令和4年11月には地域特性に応じた先行的な取組を行う地域として「脱炭素先行地域」に環境省から選定され、令和5年4月には脱炭素の基盤となる重点対策を実施し、脱炭素化の取組を推進する「重点対策加速化事業」の採択を同省から受けました。

課題

■運輸部門の二酸化炭素排出量は全体の約2割を占めており、コロナ禍の影響が伺えるものの、減少傾向となっています。環境にやさしい乗り物である自転車を普段の生活に取り入れ、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必要があります。

(6) 立地適正化計画等との関係

1) 立地適正化計画

平成31年3月に策定、令和7年3月に改定した岡崎市立地適正化計画*では、市街化区域の約85%に居住誘導区域を、更にその中に市独自の居住誘導重点区域を定めており、これら法定居住誘導区域の誘導施策として、「自転車・歩行者ネットワークの形成」が位置づけられています。また、各拠点には都市機能誘導区域を定め、このうち都市拠点である東岡崎駅及び岡崎駅の誘導施策として、「自転車・原動機付自転車駐車場の整備」が位置づけられており、バスや鉄道等、地域公共交通と自転車の連携が推進されています。

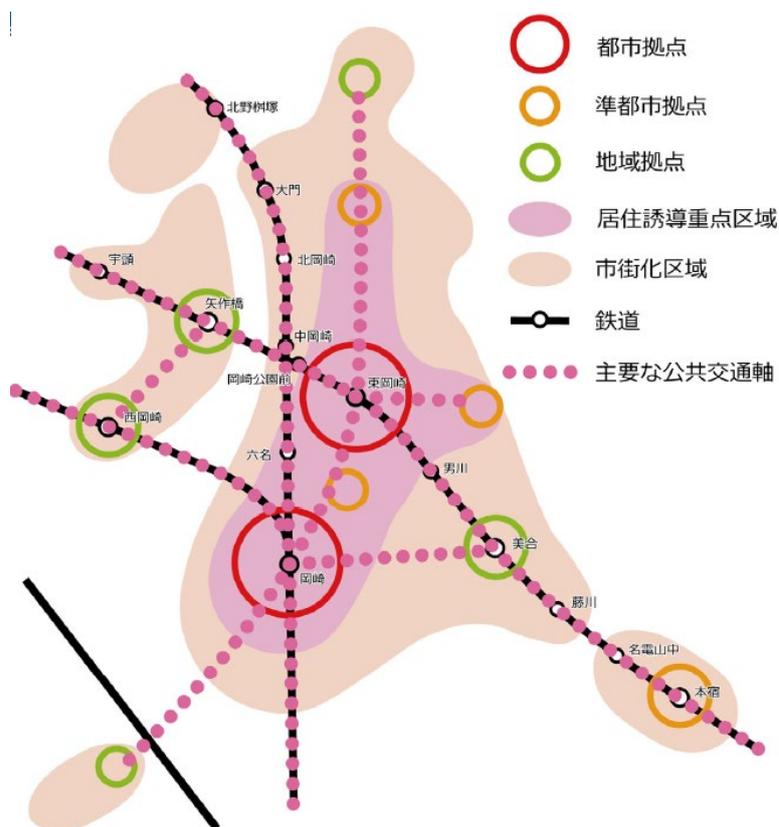


図 拠点及び主要な公共交通軸の配置イメージ

(資料：岡崎市立地適正化計画* (令和7年))

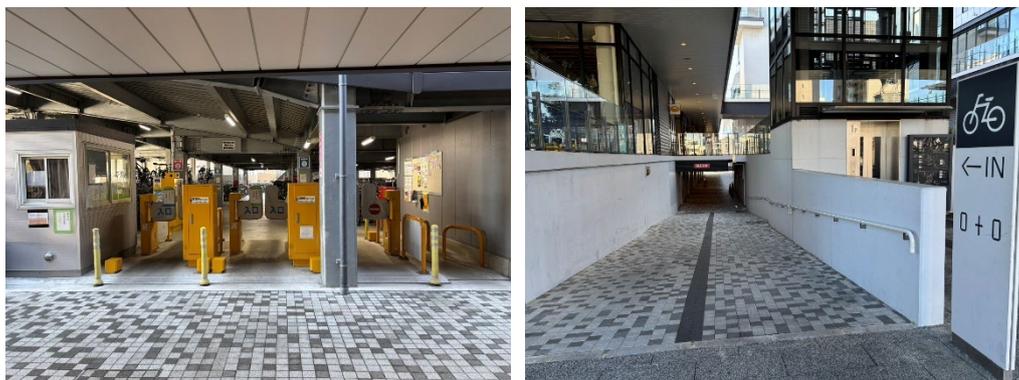


図 東岡崎駅の自転車等駐車場

2) 地域公共交通

本市における鉄道路線網は、JR 東海道本線2駅、名鉄名古屋本線9駅、愛知環状鉄道6駅の3路線 17 駅で形成されており、市街化区域内のかなりの部分が鉄道駅からの徒歩圏である半径800m 以内のエリアに含まれています。また、バス路線は東岡崎駅や岡崎駅などを起点とした路

線をはじめ、各拠点を結ぶバス基幹軸を中心に 52 路線が運行されており、市内全域にバス路線のネットワークが形成されています。

鉄道駅からの徒歩圏とバス停からの徒歩圏である半径 300m 以内のエリアを併せた地域公共交通*の人口カバー率は、立地適正化計画における居住誘導重点区域で 99%、居住誘導区域で 86%である一方、徒歩圏から外れる地域が存在しており、自転車、シェアサイクル*、新モビリティ*等による地域公共交通*の補完や連携が期待されています。

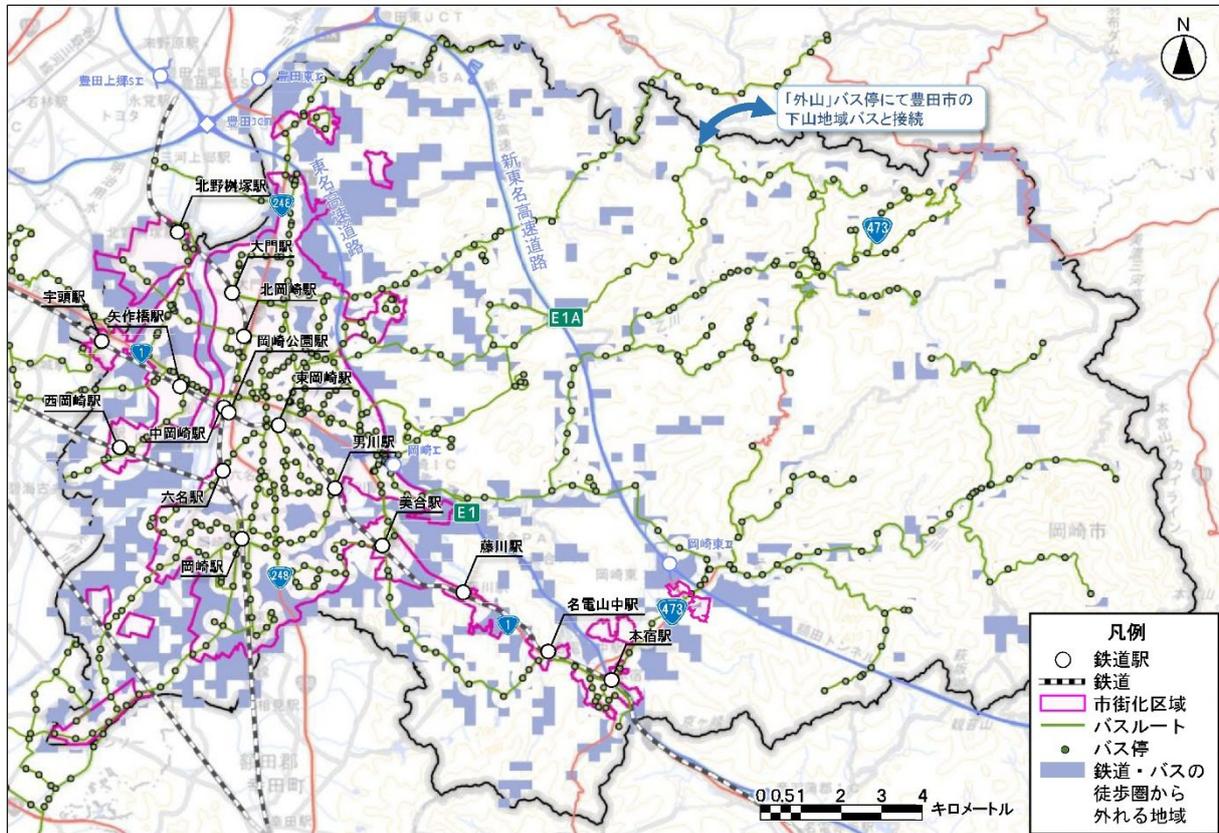


図 市内の鉄道・バス路線とその徒歩圏
(資料：岡崎市地域公共交通計画（令和 4 年）)

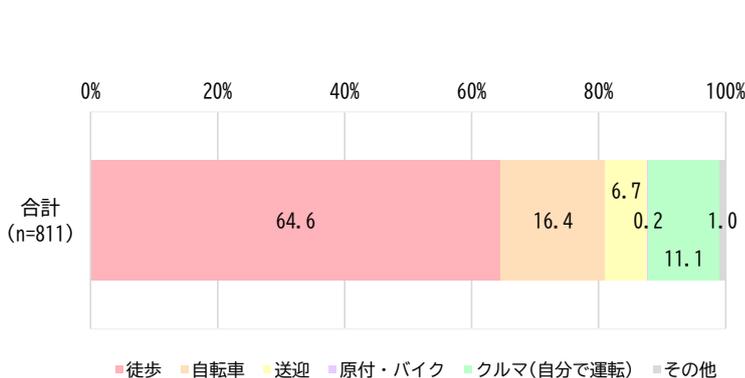


図 最寄りの駅やバス停までの移動手段
(資料：自転車に関する市民アンケート（令和 7 年）)

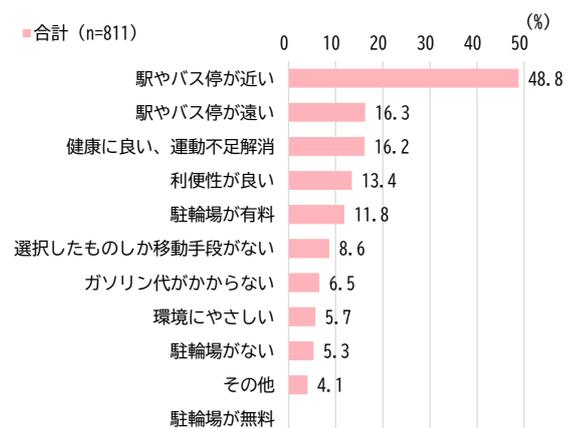


図 移動手段の選択理由
(資料：自転車に関する市民アンケート（令和 7 年）)

課題

- 自転車通行空間*の整備にあたっては、岡崎市立地適正化計画*やその他まちづくり計画との整合を図ることが必要です。
- バス停や駅周辺の自転車等駐車場の整備等、地域公共交通*の補完・連携の推進が必要とされています。

(7) その他まちづくり政策との関係

1) 関係人口創出・拡大事業

「関係人口」とは、移住した「定住人口」や、観光に来た「交流人口」なども含めた、地域と多様に関わる人々を指す言葉です。地方圏において「関係人口」が地域づくりの担い手となることが期待されています。総務省では、地域外の者が関係人口となる機会・きっかけの提供に取組む事業を「関係人口創出・拡大事業」として支援しています。

2) 額田地域の活動

額田地域では、高齢化や若い世代の人口流出にともなう地域の担い手不足により、コミュニティ活動の衰退などの問題に直面しています。一方で、この地域は人気のサイクリングコースにもなっており、地域によるサイクリストの受け入れ体制を整えつつあるとともに、サイクリストからは「いつも訪れる額田地域のために貢献したい」という声があり、道路路肩の除草作業や遊歩道の補修、林道を活用したマウンテンバイクコースづくり等を行うなど、地域住民とサイクリストが協働して地域の課題解決に取り組んできました。

これらの活動により、令和2年度に総務省より「関係人口創出・拡大事業」のモデル地区に指定されました。今後も地域とサイクリストをつなぎ合わせ、地域づくりのための活動に興味を持つ方が協力し、「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。

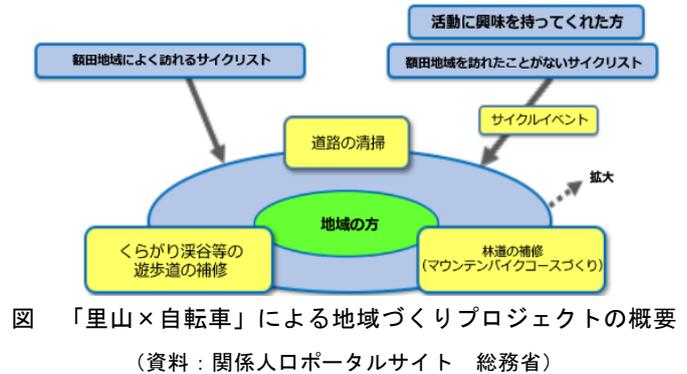


図 「里山×自転車」による地域づくりプロジェクトの概要
(資料：関係人口ポータルサイト 総務省)

課題

■自転車を活用したまちづくり施策の拡充と、地域の参画を促進する取組が必要です。

(8) 情報通信技術の活用

令和6年6月に二度目の改定が行われた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、シェアサイクル*やスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータ*を分析し、地域の状況を把握することの有効性が例示されました。

岡崎市においても、このようなデータ入手が可能となっており、まちなかや中山間等の地域特性に応じた利用実績から計画の策定や施策の実施運営への検討資料としての利活用が期待されています。

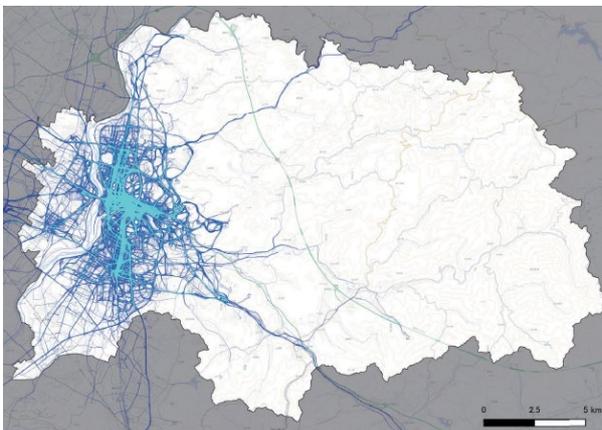


図 市全域のシェアサイクル*走行軌跡図
(資料：岡崎市資料)

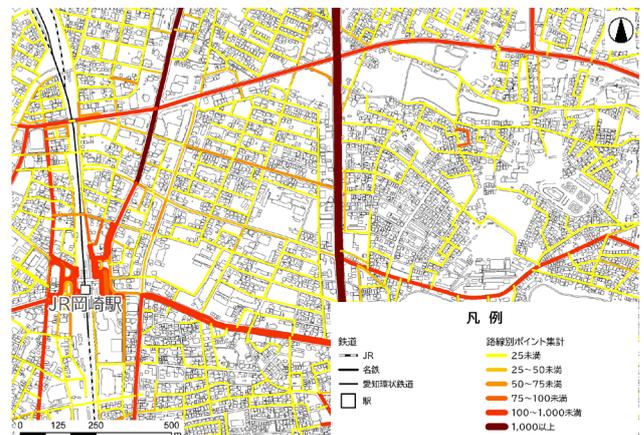


図 スマートフォンの移動履歴の活用イメージ
(資料：岡崎市資料)

コラム：Luup が保有する移動データを通してまちづくりへ貢献

東京都では、デジタルの力で東京のポテンシャルを引き出す「スマート東京」の実現に向け、官民の様々なデータの利活用を促進し、新たなサービスの創出を後押しするデータ連携基盤「東京データプラットフォーム（TDPF）」を運営し、先駆的なプロジェクトを選定のうえ支援するケーススタディ事業に取り組んでいます。

株式会社 Luup は、“街じゅうを「駅前化」するインフラをつくる”をミッションに掲げ、電動キックボードや電動アシスト自転車など、電動マイクロモビリティ*のシェアリングサービス「LUUP」を提供しています。2024年7月現在、東京・大阪・横浜・京都・宇都宮・神戸・名古屋・広島・仙台・福岡の10エリアを中心に展開しています。

2024年度は、官民連携による渋谷のまちづくりビジョン「渋谷計画 2040（まちづかい戦略）」の策定を踏まえ、地域住民等からの視点を付加した様々な対策を検討し、多様化する交通手段を考慮したデータに基づく多角的な状況把握および施策の実行を目指す渋谷区にて、各種モビリティの交通動態を一元的に可視化・分析し、回遊性の向上および円滑な交通の実現に資する各種施策の評価検証を実施しています。今後は、自治体や民間企業を交えた施策検討・効果検証を客観的に行うことで、安全・快適・便利なまちづくりの実現を目指しています。



(資料：株式会社 Luup)

課題

■ 情報通信技術から得られるデータにより、地域の状況を把握するとともに、地域特性に応じた自転車利用環境整備のあり方や関係施策の検討資料として活用することが期待されています。

【都市環境】課題まとめ

- 市内で多く発生している渋滞への対策、二酸化炭素排出量削減等、自動車通行空間*の改善や地球温暖化対策に向けた自転車の活用促進が必要です。
- 自転車利用者の快適性・安全性の確保や地域公共交通*との連携のため、優先的に駅や学校周辺の自転車通行空間*等の整備を早期に進める必要があります。
- 情報通信技術を活用した地域特性に応じた自転車利用環境整備や自転車を活用したまちの活性化につながる取組が必要です。

2.2 健康

(1) 岡崎市の健康等の状況

本市の人口は 2025 年をピークに減少に転じる一方、65 歳以上の高齢者は実数・割合とも増加し続けると予測されています。また、健康寿命*の算出において「不健康な状態」と定義される要介護 2～5 認定者数(第 1 号被保険者)は、年々増加しており、今後も増加が見込まれています。

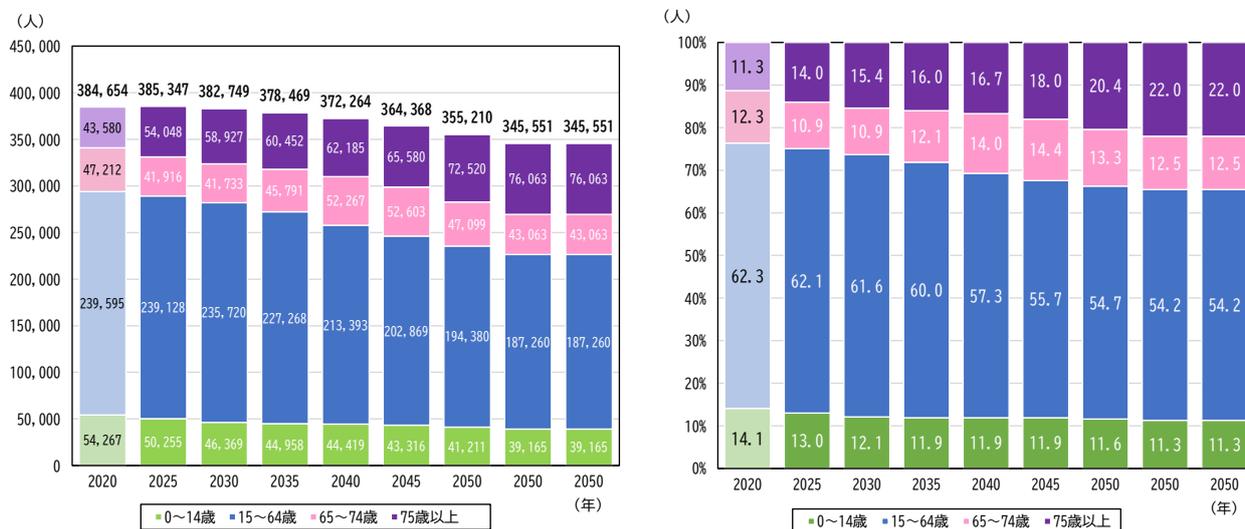


図 岡崎市の人口と高齢化率 (資料：岡崎市将来推計人口 (令和 6 年))



図 要介護 2～5 認定者の推移 (資料：岡崎市地域包括ケア計画 (令和 6 年))

「健康おかざき21計画（第3次）」において、健康づくりの指標として「日常生活における歩行数」、「運動習慣者の割合」などが設定されています。令和6年度現況値では、いずれの指標とも目標未達成となっています。20～64歳の男女の運動習慣者の割合が低く、特に女性は20%を下回っています。

表 身体活動・運動の指標（資料：健康おかざき21計画（第3次）、令和6年度）

指標		現状値	目標値
日常生活における歩行数 (1日あたり平均)	20～64歳	男性	7,459歩
		女性	5,689歩
	65歳以上	男性	5,334歩
		女性	4,823歩
運動習慣者の割合	20～64歳	男性	27.8%
		女性	16.6%
	65歳以上	男性	38.2%
		女性	33.8%
1週間の総運動時間(体育授業を除く)が60分未満の子どもの割合(小学5年生)		男子	7.9%
		女子	15.6%

課題

■健康寿命*を延伸する取組として、日常的な身体活動・運動の啓発が必要です。

(2) 自転車の運動強度

厚生労働省では、将来生活習慣病等を発症するリスクを低減させるために、個人にとって達成することが望ましい身体活動の基準を定めています。通勤など（約16km/時）で自転車に乗る場合は階段を上る（ゆっくり）と同程度の運動強度となります。

表 健康づくりのための身体活動基準（資料：健康づくりのための身体活動基準2023）

対象者※1	身体活動	座位行動
高齢者	歩行又はそれと同等以上の (3メッツ以上の強度の) 身体活動を 1日40分以上 (1日約 6,000歩 以上) (=週15メッツ・時以上)	座りっぱなしの時間が長くなりすぎないように注意する (立位困難な人も、じっとしている時間が長くなりすぎないように、少しでも身体を動かす)
成人	歩行又はそれと同等以上の (3メッツ以上の強度の) 身体活動を 1日60分以上 (1日約 8,000歩 以上) (=週23メッツ・時以上)	
子ども (※身体を動かす時間が少ない子どもが対象)	(参考) ・中強度以上(3メッツ以上)の身体活動(主に有酸素性身体活動)を1日60分以上行う ・高強度の有酸素性身体活動や筋肉・骨を強化する身体活動を週3日以上行う ・身体を動かす時間の長短にかかわらず、座りっぱなしの時間を減らす。特に余暇のスクリーンタイム※3を減らす。	

※1 生活習慣、生活様式、環境要因等の影響により、身体の状況等の個人差が大きいことから、「高齢者」「成人」「子ども」について特定の年齢で区切ることは適当でなく、個人の状況に応じて取組を行うことが重要であると考えられる。

※2 負荷をかけて筋力を向上させるための運動。筋トレマシンやダンベルなどを使用するウエイトトレーニングだけでなく、自重で行う腕立て伏せやスクワットなどの運動も含まれる。

※3 テレビやDVDを観ることや、テレビゲーム、スマートフォンの利用など、スクリーンの前で過ごす時間のこと。

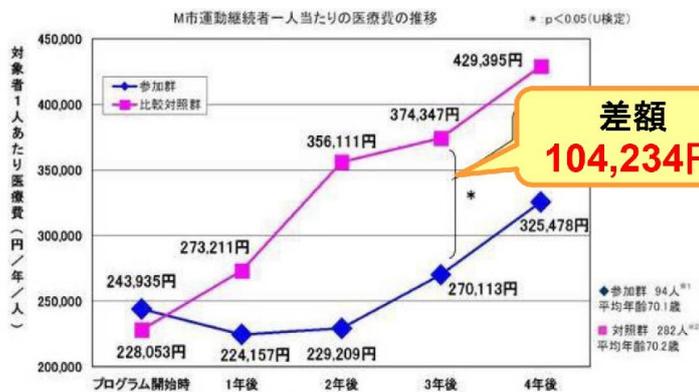
表 運動種類別の運動強度（資料：健康づくりのための身体活動基準 2023）

メッツ	3メッツ以上の生活活動の例
3.0	普通歩行（平地、67m/分、犬を連れて）、電動アシスト付き自転車に乗る、家財道具の片付け、台所の手伝い、梱包、ギター演奏（立位）
3.3	カーペット掃き、フロア掃き、掃除機、身体の動きを伴うスポーツ観戦
3.5	歩行（平地、75～85m/分、ほどほどの速さ、散歩など）、楽に自転車に乗る（8.9km/時）、階段を下りる、軽い荷物運び、車の荷物の積み下ろし、荷づくり、モップがけ、床磨き、風呂掃除、庭の草むしり、車椅子を押す、スクーター（原付）・オートバイの運転
4.0	<u>自転車に乗る（≒16km/時未満、通勤）</u> 、階段を上る（ゆっくり）、動物と遊ぶ（歩く/走る、中強度）、高齢者や障害者の介護（身支度、風呂、ベッドの乗り降り）、屋根の雪下ろし
4.3	やや速歩（平地、やや速めに=93m/分）、苗木の植栽、農作業（家畜に餌を与える）
4.5	耕作、家の修繕
5.0	かなり速歩（平地、速く=107m/分）、動物と遊ぶ（歩く/走る、活発に）
5.5	シャベルで土や泥をすくう
5.8	こどもと遊ぶ（歩く/走る、活発に）、家具・家財道具の移動・運搬
6.0	スコップで雪かきをする
7.8	農作業（干し草をまとめる、納屋の掃除）
8.0	運搬（重い荷物）
8.3	荷物を上の階へ運ぶ
8.8	階段を上る（速く）

コラム：運動の継続による医療費の削減効果

見附市で行われている大規模健康づくり事業では、継続的に運動を実施する高齢者群は、実施しない群と比較して年間約10万円医療費が少ないという結果が示されています。

自転車を活用した運動の継続により、医療費の削減効果が期待されます。



見附市運動継続者：(株)つくばウェルネスリサーチがサポートする見附市運動教室への継続参加者

出典：つくばウェルネスリサーチ、e-wellnessシステムによる医療費抑制効果

(資料：まち・ひと・しごと創生本部 スポーツ・健康まちづくりの検討に関する関係省庁会合（第1回）（令和元年））

課題

■将来的な生活習慣病の発症リスクを低減させる有効手段として、自転車を活用した健康づくりの取組が必要です。

(3) 自転車通勤

目的別代表交通手段*別トリップ*について、出勤目的の代表交通手段*別トリップ*をみると、本市に関連するトリップ*は「自動車」が約66%と主体を占める一方、「自転車」は約9%に留まっており、愛知県の中核市及び特例市との比較では4番手に位置する結果となっています。

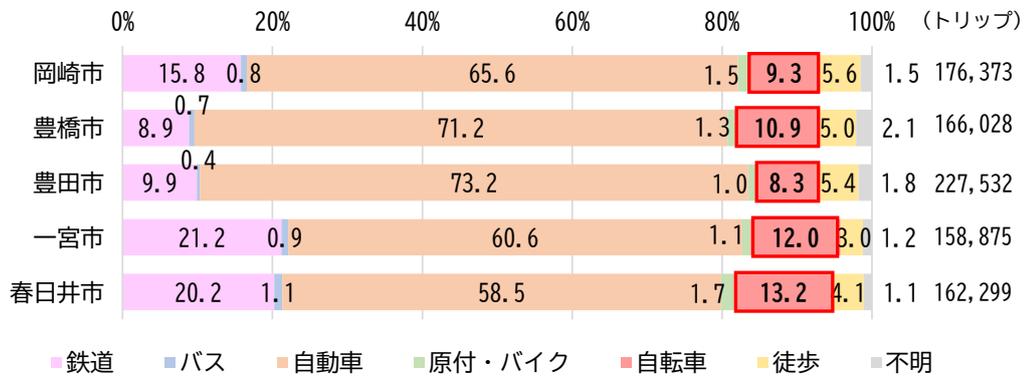


図 出勤目的の代表交通手段*別トリップ*構成 (資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査* (令和4年))

自転車利用に関する市民アンケート調査結果によると、自転車の利用環境を向上させるうえで、関心がある取組として「自転車通勤者を優遇する制度の整備」が最も多く挙げられ、次いで「シェアサイクル*の推進」、「自転車周遊マップの作成」の順となっています。

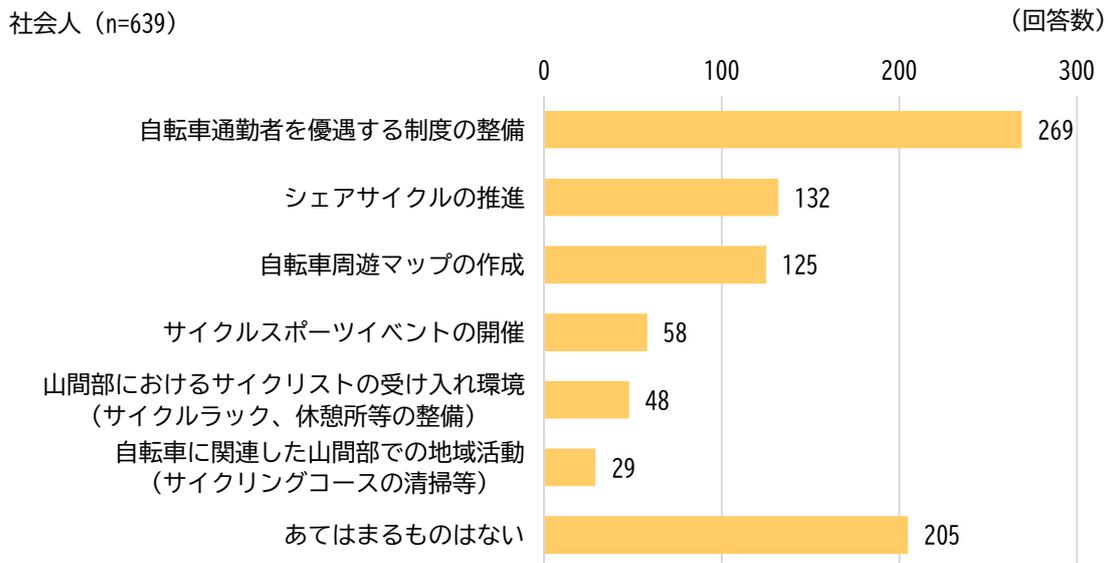


図 社会人 (会社員、公務員、会社役員など+主婦+主夫+パート・アルバイト+自営業・自由業) の自転車利用環境を向上させるうえで、関心がある取組 (資料：自転車に関する市民アンケート調査 (令和7年))

課題

- 通勤に自転車を利用する割合は県内の中核市や特例市と比較して低くなっています。健康増進に寄与する自転車通勤を、企業と連携して促進する取組が必要です。
- 自転車の利用環境を向上させるうえで、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です。また、シェアサイクル*の推進も期待されていることから、利便性を向上する取組が必要です。

(4) サイクルスポーツ

本市では、昭和31年に岡崎市サイクリング協会が設立され、健康につながるサイクルスポーツ*の楽しさを伝えることを目的に活動しています。時間やスピードを競う競技でなく、初心者も参加できるイベントとして「岡崎市サイクリング大会」が開催されており、近年は250人程度の開催が望ましいとすることがわかってきました。



図 岡崎市サイクリング大会の様子
(資料：岡崎市サイクリング協会)

表 岡崎市サイクリング大会の開催日と参加者
(資料：岡崎市サイクリング協会)

開催日	参加者
平成 26 年 9 月 14 日	495 名
平成 27 年 9 月 13 日	162 名
平成 28 年 9 月 4 日	145 名
平成 29 年 9 月 10 日	139 名
平成 30 年 9 月 9 日	72 名
令和 元年 9 月 8 日	116 名
令和 4 年 9 月 11 日	121 名
令和 5 年 9 月 10 日	253 名
令和 6 年 9 月 8 日	246 名
令和 7 年 9 月 14 日	251 名

※令和2年、令和3年は新型コロナウイルス感染症の影響拡大により、開催していない

また、「スポーツ」は競い争うだけでなく、気晴らしや遊び、楽しみ、休養といった要素を指し、民間での取組として、体験会等の自転車に触れる機会の創出や交流の場としても活動しています。

コラム：「スポーツ」という言葉の定義

スポーツと聞くと、野球やサッカー、レースのような競技種目を思い浮かべる方が多いのではないのでしょうか。このような競技としてのスポーツにはルールがあり、勝ち負けがあり、また自分の限界に挑戦していくような、どこかストイックなイメージがあります。しかし、「スポーツ」という言葉が示す範囲は本来とても広いもので、決して競技スポーツに限るものではありません。

スポーツ庁が定める「第二期スポーツ基本計画」では、スポーツとは「身体を動かすという人間の本源的な欲求に応え、精神的充足をもたらすもの」と定義されています。例えば、レース等の勝敗や記録を競うものだけでなく、散歩やダンス、サイクリングなど自発的に楽しむ身体活動全般がスポーツとして捉えられます。

そもそも、スポーツ (Sport) という言葉の語源はラテン語のデポルターレ (deportare) という単語だとされています。デポルターレとは、「運び去る、運搬する」の意味であり、転じて、精神的な次元の移動・転換、やがて「義務からの気分転換、元気の回復」仕事や家事といった「日々の生活から離れる」気晴らしや遊び、楽しみ、休養といった要素を指しています。つまり、これらがスポーツの本質であり、人生を楽しく、健康的で生き生きとしたものにするために、誰もが自由に身体を動かし、自由に観戦し、楽しめるものであるべきなのです。

(資料：スポーツ庁 HP より作成)



図 スポーツに関する取組の例 (資料：第2期岡崎市スポーツ推進計画 (令和3年))

課題

■長い歴史を持つ岡崎市サイクリング大会の持続可能な開催を図りながら、その他自転車を活用したイベントの拡充により、サイクルスポーツ*等の普及・振興を図る必要があります。

(5) シェアサイクル

1) ハローサイクリング (岡崎市シェアサイクル事業)

本市では平成29年10月からシェアサイクル*を社会実験として導入し、現在は一般社団法人岡崎市観光協会による運営として公民連携事業で進めており、利用者数は令和3年度以降急激な増加傾向にあります。利用回数の内訳として、日常目的による利用が6割、観光目的による利用が4割となっていますが、収益性については観光利用が8割を占めています。

走行データの分析から得られる利用実態に基づき作成した走行軌跡図からは、ポート*周辺にて多く利用されており、東岡崎駅を中心に康生地区から市役所間の東西方向や、イオンモール等を結ぶ南北方向等、その他観光資源がある場所を中心に利用されていることがわかります。また、概ね自転車ネットワーク路線を走行していることがわかります。

また、鉄道6駅にポート*が設置され、交通結節点の形成が図られています。今後もより一層の地域公共交通*との連携が望まれます。

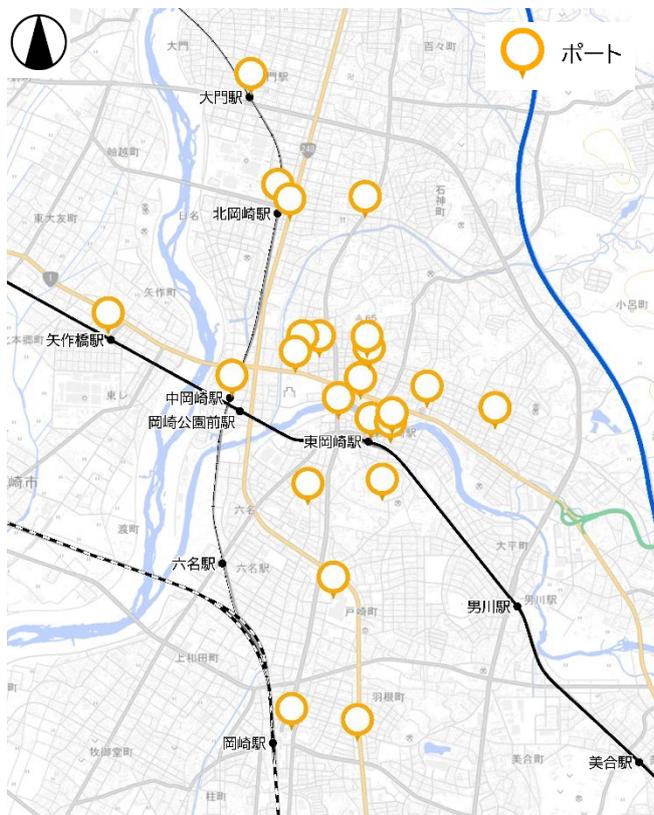


図 ポート*マップ
(令和7年11月現在)

(資料: HELLO CYCLING、国土地理院タイル(淡色地図)を加工)

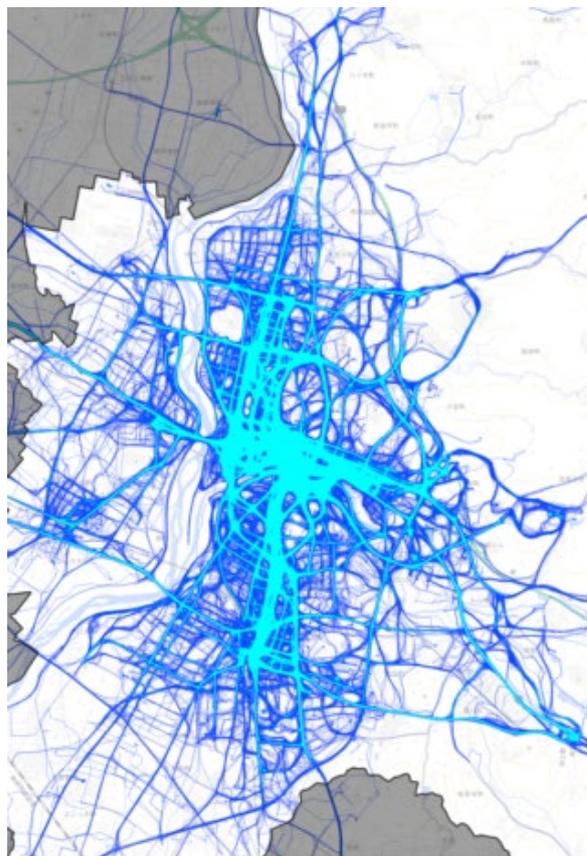


図 岡崎市シェアサイクル*走行軌跡図
(令和6年度)

(資料: 岡崎市資料)

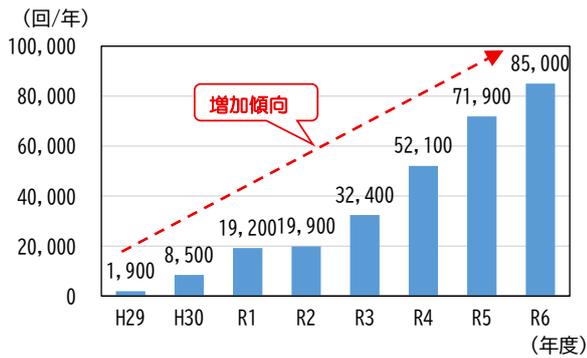


図 岡崎市シェアサイクル*の利用回数推移
(資料：岡崎市資料 (平成 29 年～令和 6 年))

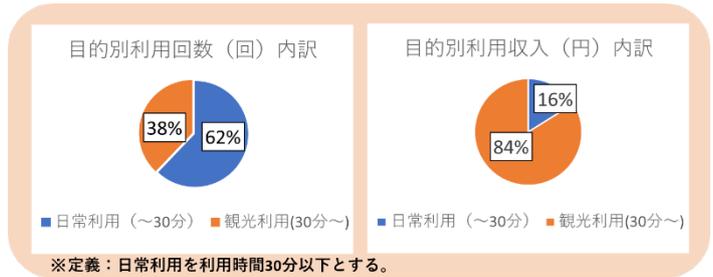


図 岡崎市シェアサイクル*目的別利用割合
(令和 6 年度)
(資料：岡崎市資料)

自転車に関する市民アンケートでは、「利用していない」が市民の約 91%を占めており、日常利用の取組促進に向けた検討が必要です。

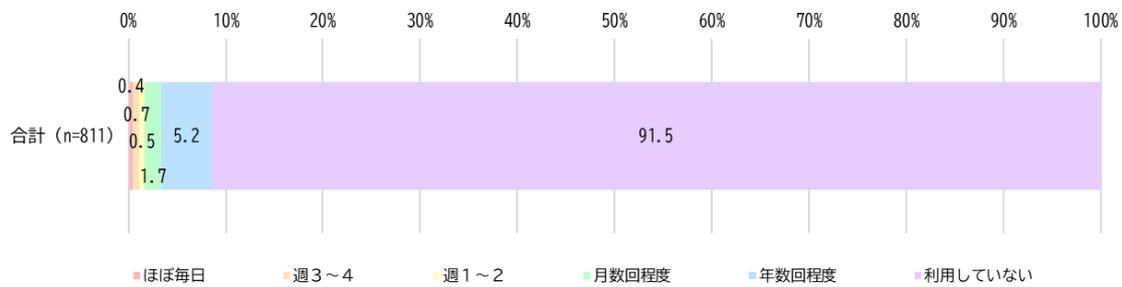


図 シェアサイクル*の利用割合
(資料：自転車に関する市民アンケート調査 (令和 7 年))

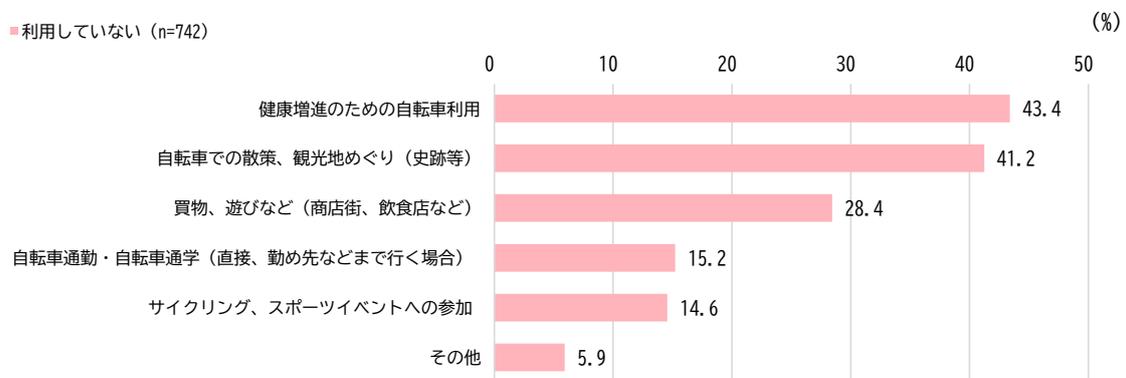


図 シェアサイクル*を利用していない方の新しく始めてみたい、機会を増やしてみたいと思う自転車の使い方
(資料：自転車に関する市民アンケート調査 (令和 7 年))

2) LUUP

令和6年8月に本市と株式会社 Luup との提携により実証実験を開始し、令和7年3月から民間事業として本格的に運用を開始しています。令和7年11月時点で14箇所のポート*が設置されており、新モビリティ*である電動キックボード37台、電動アシスト自転車13台が配備されています。事業の運営は全て株式会社 Luup が行っており、全国19エリアでの事業展開のうち、愛知県内では名古屋市と本市のみとなっています。

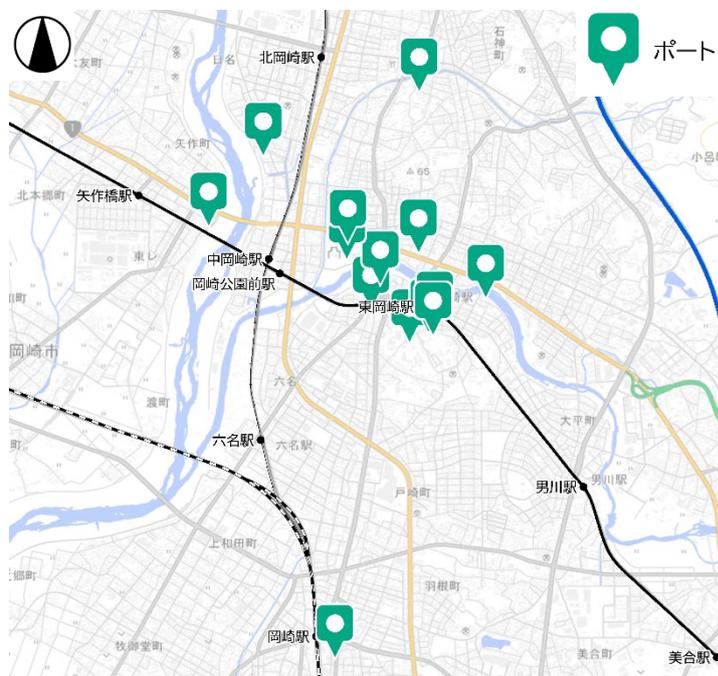


図 ポート*マップ（令和7年11月現在）
（資料：株式会社 Luup、国土地理院タイル（淡色地図）を加工）

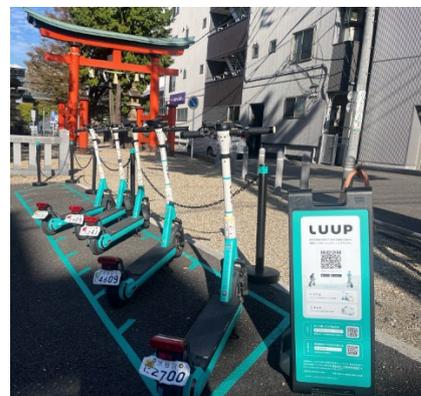


図 ポート*
（資料：岡崎市）

課題

■市民の健康増進を図りつつ、シェアサイクル*の安定的な需要と更なる利用拡大を図るため、市民の日常利用を更に促進していくとともに地域公共交通との連携を視野に入れた取組が必要です。

【健康】課題まとめ

- 健康寿命*の延伸のため、若年層から高齢者まで幅広い世代に対して、体への負担が少ない自転車の日常生活における利用を啓発する取組が必要です。
- 健康増進に寄与する自転車通勤を企業と連携して促進する取組が必要です。
- 市民の健康意識の向上を目的としたサイクルスポーツ*等の普及・振興が必要です。
- 市民の日常的なシェアサイクル*利用を促進していくとともに地域公共交通*との一層の連携が必要です。

2.3 観光

(1) 観光

1) 観光客数

令和6年度の本市の観光施設入込客数は約345万人となっています。施設別の入込客数を見ると、道の駅藤川が最も多く、岡崎城公園が2番目になっています。

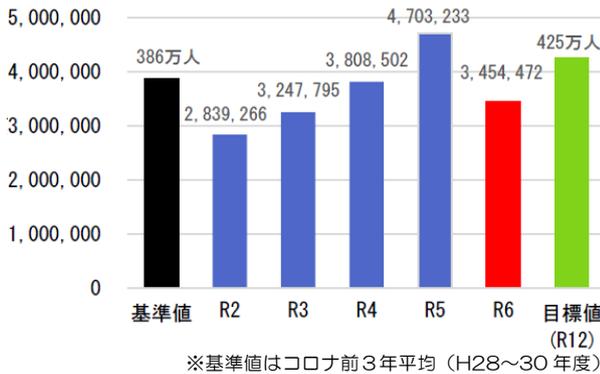


図 観光施設入込客数の推移
(資料: 令和7年度版 岡崎市観光白書)

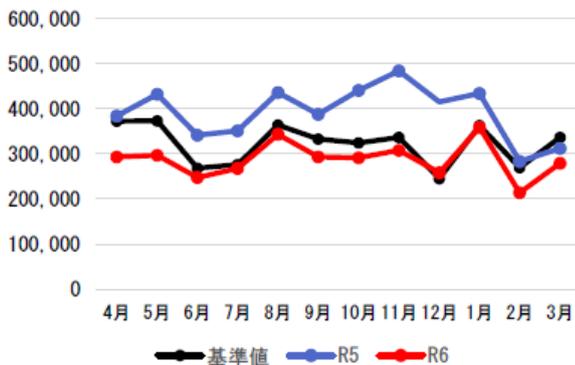


図 月別観光施設入込客数の推移
(資料: 令和7年度版 岡崎市観光白書)

表 施設別観光施設入込客数
(資料: 令和7年度版 岡崎市観光白書) (単位: 人)

施設名	基準値	令和5年度	令和6年度
岡崎城公園	427,500	1,242,700	622,200
東公園	301,200	296,410	303,760
南公園	444,986	473,908	0
奥殿陣屋	99,274	76,469	76,253
地域文化広場	148,641	223,668	228,535
道の駅藤川宿	1,188,125	1,245,305	1,142,853
くらがり溪谷	132,201	136,834	117,959
自然体験の森	12,393	19,470	20,509
わんパーク	18,369	19,554	26,201
ホテル学校	13,613	12,168	15,715
美術博物館	36,063	45,525	17,030
六所神社	42,000	43,000	43,000
岩津天満宮	350,000	273,800	319,000
駒立ぶどう狩り組合	79,665	55,195	56,954
男川やな	21,559	12,487	14,919
八丁味噌蔵	228,949	190,454	141,773
ブルーベリーファーム おかざき	8,249	4,259	4,029
岡崎カントリー倶楽部	52,294	63,977	63,004
額田ゴルフ倶楽部	71,571	76,487	74,108
ウッドデザインパーク岡崎	(把握対象外)	(把握対象外)	26,292
松應寺	"	"	65,000
菅生神社	"	"	41,876
その他施設	187,696	191,563	33,502
合計	3,864,348	4,703,233	3,454,472

※基準値はコロナ前3年平均 (H28~30年度)

※「その他施設」は、入込客数を非公表としている施設を合算して計上
工事等による休館施設

令和5年度

・三河武士のやかた家康館: 1/9~3/22 大河ドラマ館閉館後、改修のため休館
・美術博物館: 4/1~6/30 設備改修工事のため休館

令和6年度

・南公園: 4/1~施設整備工事のため休園
・美術博物館: 9/24~設備改修工事のため休館

2) シェアサイクル等のシェアリングサービス（再掲）

a) ハローサイクリング（岡崎市シェアサイクル事業）

本市では平成29年10月からシェアサイクル*を社会実験として導入し、現在は一般社団法人岡崎市観光協会による運営として公民連携事業で進めており、利用者数は令和3年度以降急激な増加傾向にあります。利用回数の内訳として、日常目的による利用が6割、観光目的による利用が4割となっていますが、収益性については観光利用が8割を占めています。

走行データの分析から得られる利用実態に基づき作成した走行軌跡図からは、ポート*周辺にて多く利用されており、東岡崎駅を中心に康生地区から市役所間の東西方向や、イオンモール等を結ぶ南北方向等、その他観光資源がある場所を中心に利用されていることがわかります。また、概ね自転車ネットワーク路線を走行していることがわかります。

また、鉄道6駅にポート*が設置され、交通結節点の形成が図られています。今後もより一層の地域公共交通*との連携が望まれます。

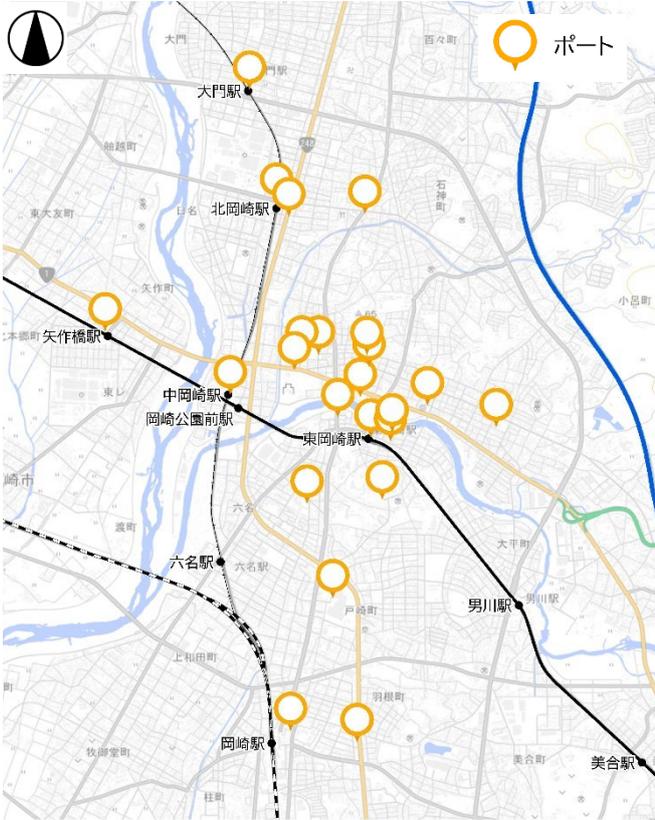


図 ポート*マップ
(令和7年11月現在)

(資料：HELLO CYCLING、国土地理院タイル（淡色地図）を加工)

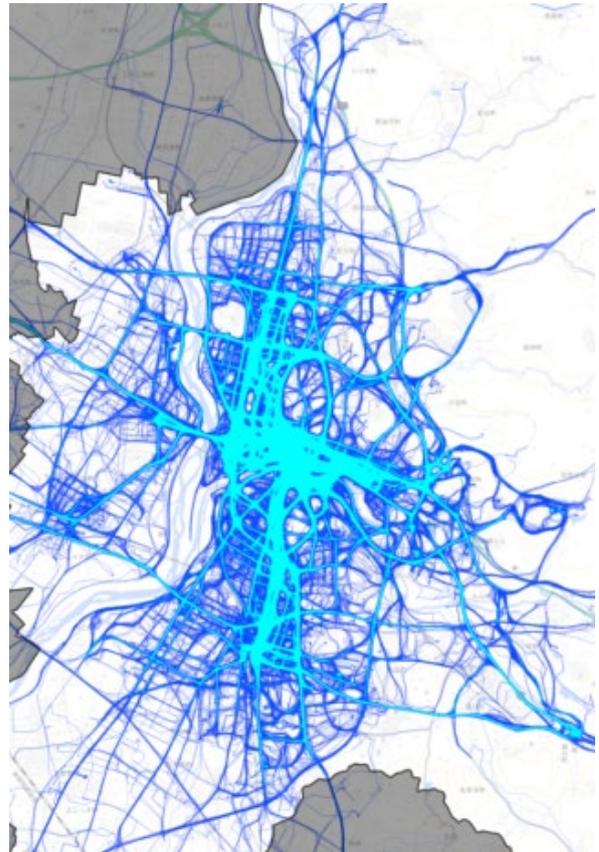


図 岡崎市シェアサイクル*走行軌跡図
(令和6年度)

(資料：岡崎市資料)

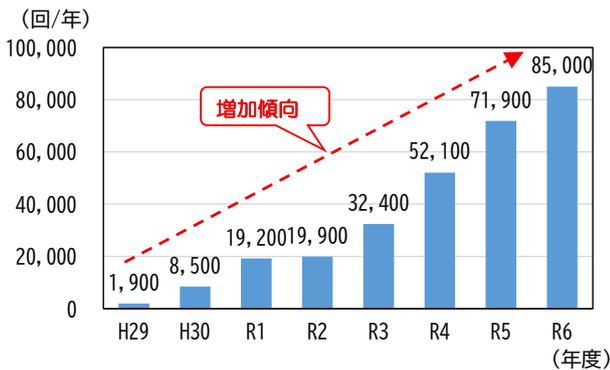


図 岡崎市シェアサイクル*の利用回数推移
(資料：岡崎市資料（平成29年～令和6年）)

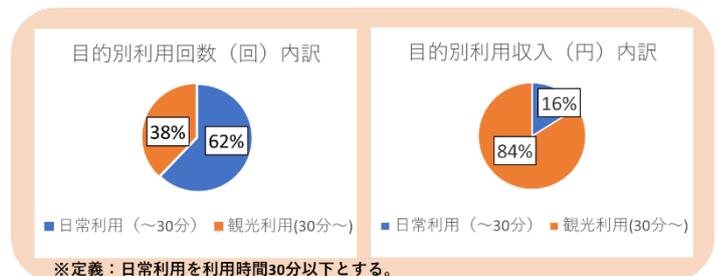


図 岡崎市シェアサイクル*目的別利用割合
(令和6年度)

(資料：岡崎市資料)

自転車に関する市民アンケートでは、「利用していない」が市民の約 91%を占めており、日常利用の取組促進に向けた検討が必要です。

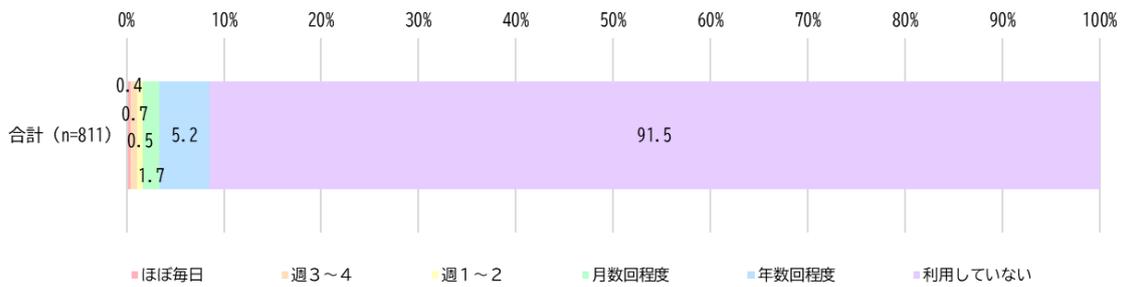


図 シェアサイクル*の利用割合

(資料：自転車に関する市民アンケート調査 (令和7年))

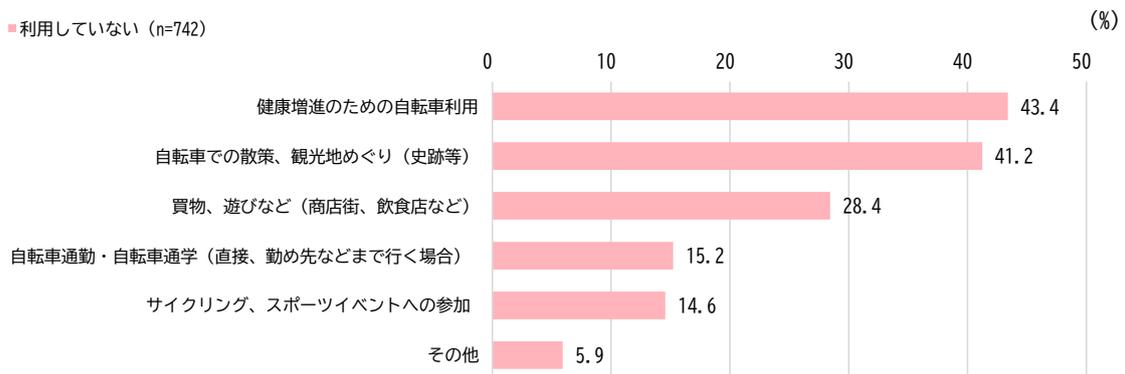


図 シェアサイクル*を利用していない方の新しく始めてみたい、機会を増やしてみたいと思う自転車の使い方

(資料：自転車に関する市民アンケート調査 (令和7年))

b) LUUP

令和6年8月に本市と株式会社 Luup との提携により実証実験を開始し、令和7年3月から民間事業として本格的に運用を開始しています。令和7年11月時点で14箇所のポート*が設置されており、新モビリティ*である電動キックボード37台、電動アシスト自転車13台が配備されています。事業の運営は全て株式会社 Luup が行っており、全国19エリアでの事業展開のうち、愛知県内では名古屋市と本市のみとなっています。

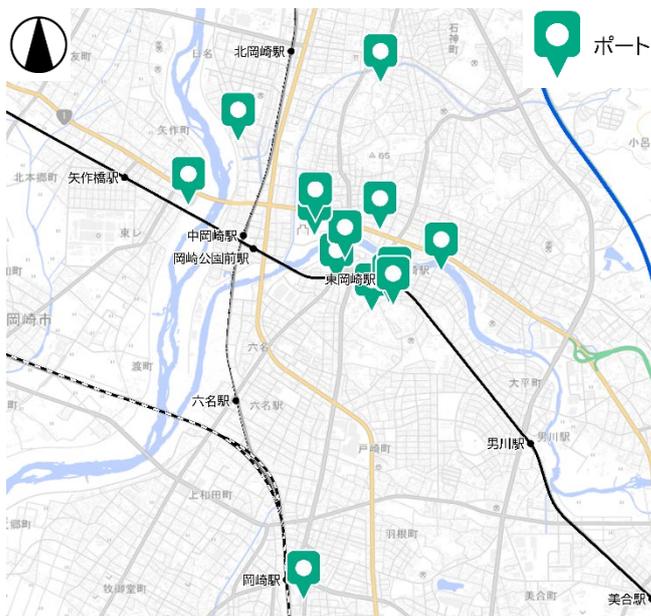


図 ポート*マップ (令和7年11月現在)

(資料：株式会社 Luup、国土地理院タイル (淡色地図) を加工)



図 ポート*

(資料：岡崎市)

コラム：MaaSの活用

MaaS*（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する手段とされています。

本市においても、行政デジタル化の基本方針を示す「おかざき DX ビジョン」を策定し、交通分野におけるDX*（デジタルトランスフォーメーション：Digital Transformation）の推進として MaaS*を活用しています。



図 日本版 MaaS* イメージ
（資料：日本版 MaaS の推進 Web ページ）

◆岡崎市における MaaS* の活用事例

大河ドラマ「どうする家康」の放送に伴い、令和5年1月から令和6年1月まで岡崎城公園において大河ドラマ館が開館しました。市来訪者の快適な移動と交通渋滞対策を目的として、名古屋鉄道株式会社との連携のもとシェアサイクル*、自動運転バス、マイクロモビリティ*などをスムーズにつなぐ MaaS* サイトを令和5年10月から令和6年1月まで運用しました。

◆主な内容

- ・地域公共交通*手段へのワンストップアクセス実現のために、岡崎市に特化した MaaS* を構築
- ・パークアンドライド促進のために、自動運転バスの実証運行を実施
- ・ウォークアブルなまちづくりのために、店舗・来訪スポットのプロモーションを実施
- ・AI*カメラ映像を用いて来街者の属性を分析し、プロモーションターゲットの精緻化

こうした MaaS* を始めとした新たな技術や考え方を市民が連携してまちづくり等へ活用し、市民が行う手続きや市役所内の内部事務の効率化、デジタルを活かせる地域社会の構築を図ることで、利便性や先進性の高い暮らしが実現できる都市となることを目指します。



図 MaaS* 活用事例
（資料：岡崎市）



【観光】課題まとめ

- 観光施策との連動や情報通信技術を活用した効果的な自転車利用促進策の展開が必要です。
- シェアサイクル*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や地域公共交通*との連携が必要です。

2.4 安全

(1) 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メッシュ*と自転車交通量が多い路線・区間を重ねると、駅の周辺や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。

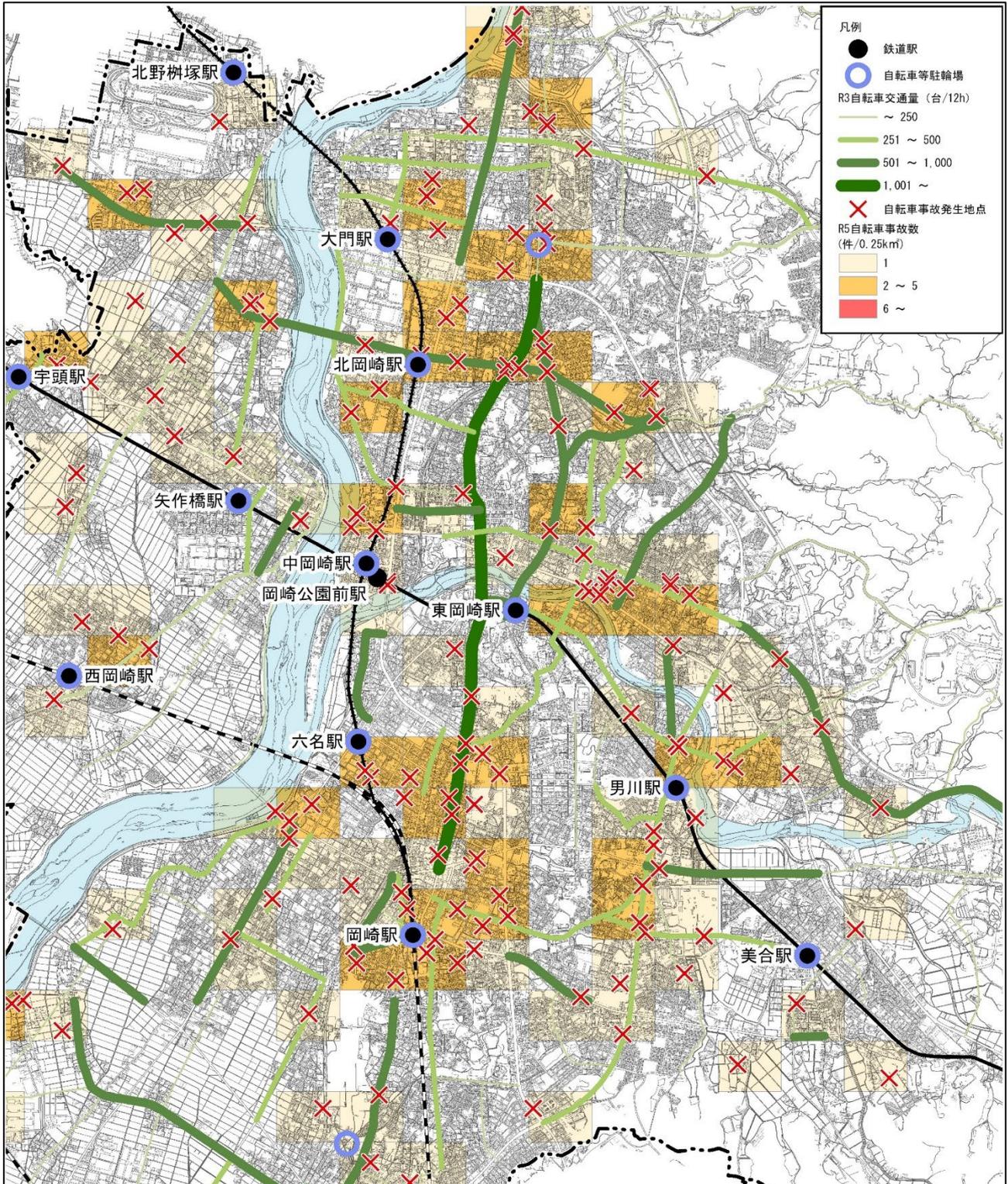


図 交通事故発生箇所と自転車交通量

(資料：岡崎警察署資料 (令和5年)、令和3年度全国道路・街路交通量調査、岡崎市道路交通情勢調査 (令和3年))

また、自転車ネットワーク路線は、アンケートにより把握した自転車交通危険箇所を加味して設定しているため、自転車交通事故発生箇所と重ねてみても、自転車通行空間整備の必要性が確認でき、早期の整備が望めます。

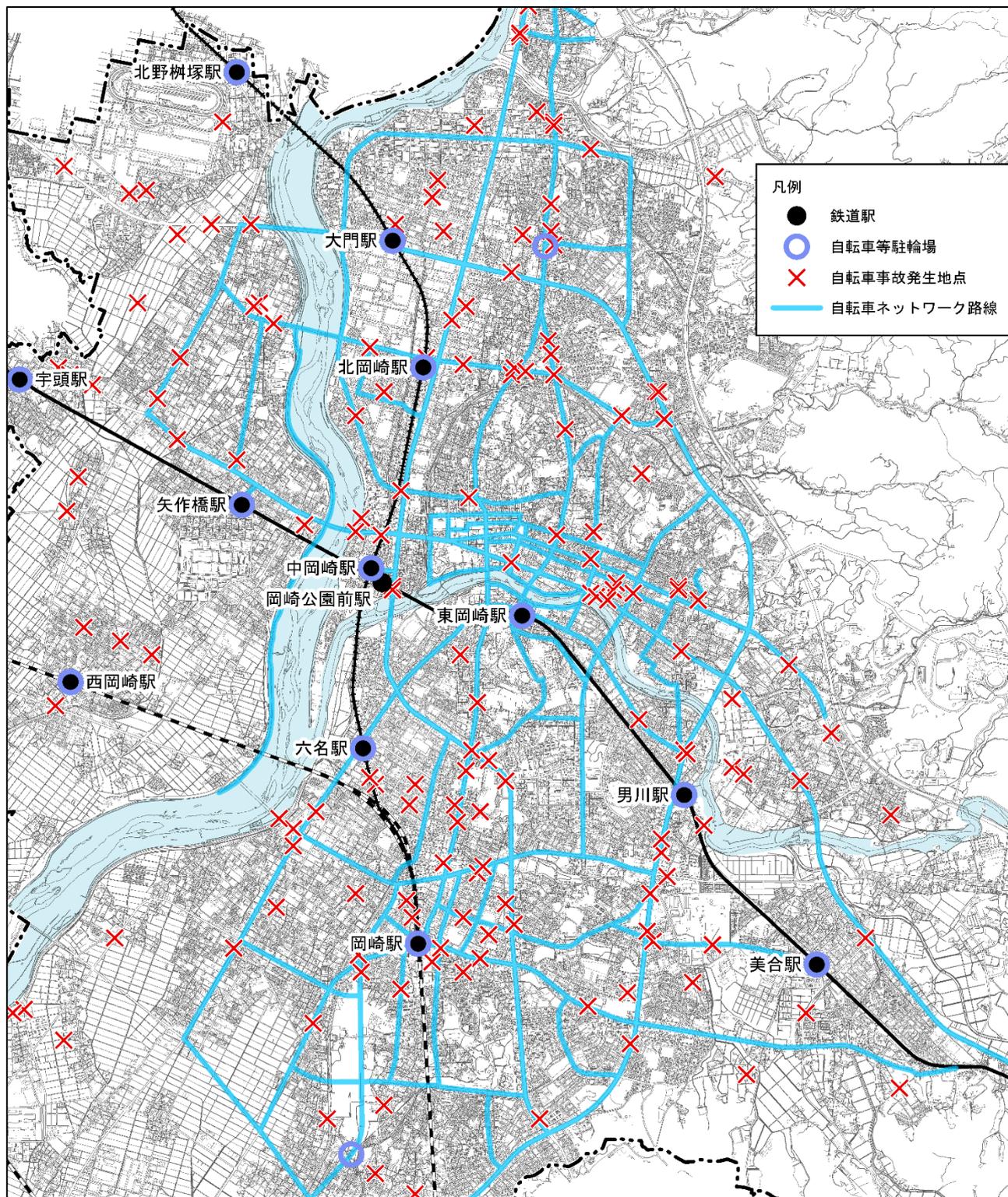


図 交通事故発生箇所と自転車ネットワーク路線
 (資料：岡崎警察署資料 (令和5年)、岡崎市自転車ネットワーク計画 (令和3年))

自転車乗車中の交通事故死者数を自治体の人口1万人あたりに算出した場合、愛知県内でも地域ごとに差があり、本市は県下平均の7.13人を下回り4.57人となっています。

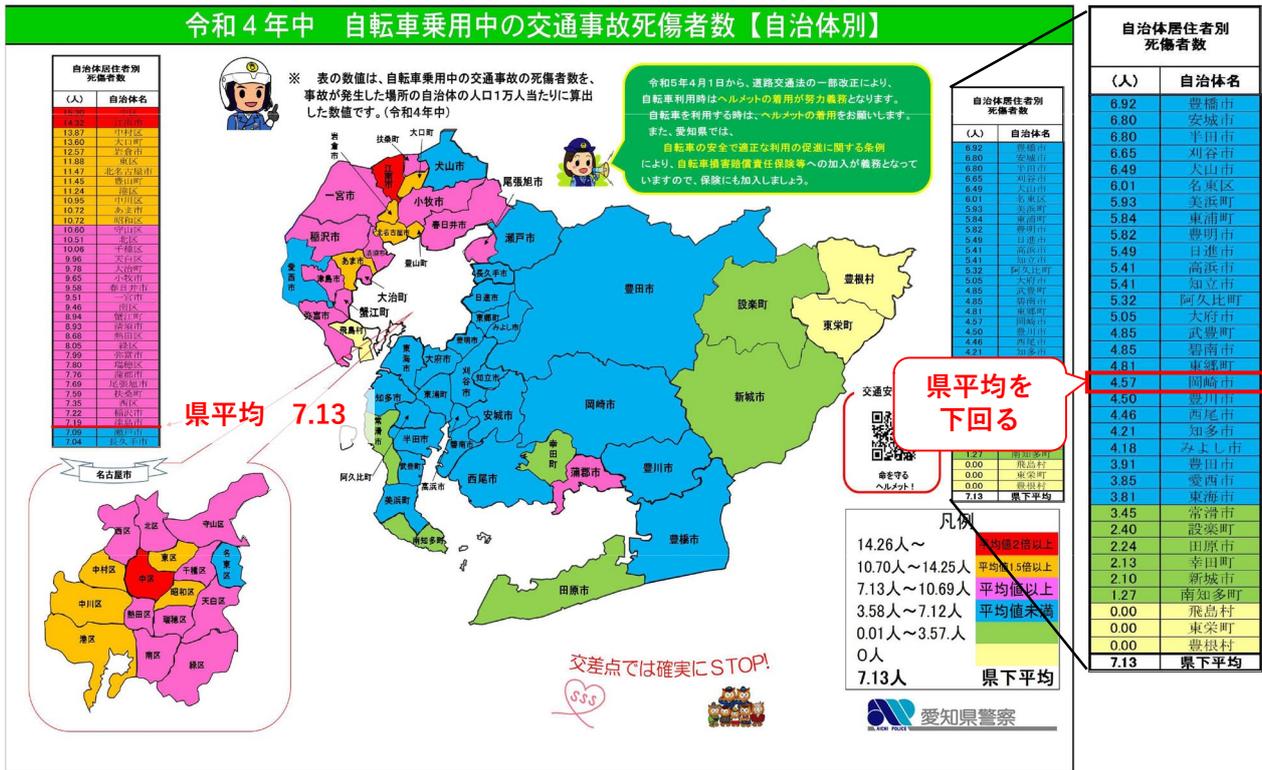


図 自転車乗車中の交通事故死傷者数（資料：自転車交通事故発生マップ 愛知県警察（令和4年））

本市内の自転車乗車中の交通事故死傷者数は、経年的に減少傾向にあります。これは、岡崎警察署や岡崎幸田交通安全協会等と連携し、子どもや高齢者、障がい者を始め市民全員を対象に交通安全教室や各種キャンペーン等の交通安全活動を実施しており、令和6年は延 28,963 人を対象に223 回開催している等、地道な活動の成果と考えられます。一方、その減少傾向が鈍化しており、一層の自転車安全利用ルールの周知・啓発が求められます。



図 自転車乗車中の交通事故死傷者数の推移
（資料：警察庁（平成29年～令和6年）、岡崎市資料（平成29年～令和6年））

課題

■ 1万人当たりの死傷者数は県の平均以下かつ着実に減少しているものの、経年的な減少傾向は鈍化しており、自転車交通量の多い場所で事故が発生しているため、一層の自転車安全利用ルールの周知・啓発等、交通安全対策、自転車通行空間*の整備が必要です。

(2) 市民の安全意識

自転車走行ルールについて、自転車安全利用五則*の認知度を見ると、「車道が原則、左側を通行歩道は例外、歩行者を優先」は約94%、「ヘルメットを着用」は約92%を占めています。一方、矢羽根のある道路の走行状況では、「常に矢羽根上を走行している」と「概ね矢羽根上を走行している」の合計は約41%となっています。またヘルメットの着用では、「着用していない」が約48%を占めており、認知度と遵守度の乖離が見られます。

また、アンケート調査の自転車利用を高めるアイデア（自由記述）では、自転車安全利用五則*をはじめとする交通ルールの周知を求める声が多数挙げられており、高校生や高齢者、外国人をはじめとするすべての人が交通ルールを遵守するための取組が必要です。

合計 (n=811)

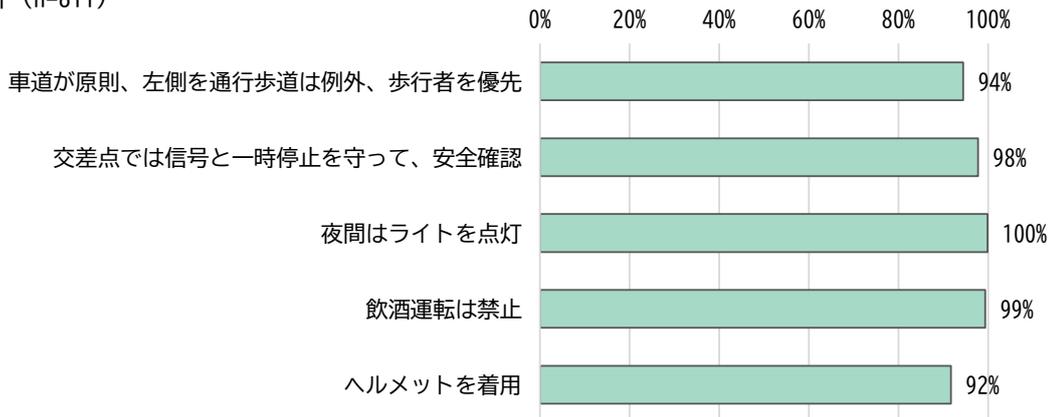


図 自転車安全利用五則*の認知度 (資料: 自転車に関するアンケート調査 (令和7年))

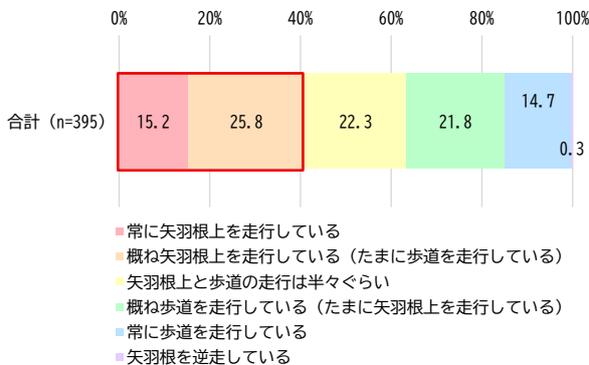


図 矢羽根と歩道の走行状況

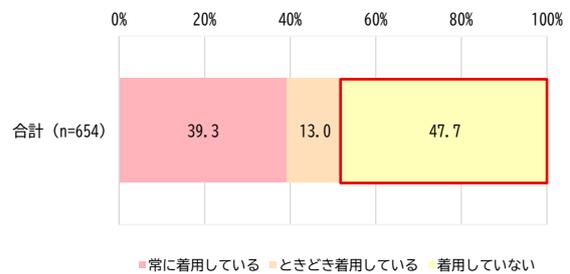


図 ヘルメットの着用状況

(資料: 自転車に関するアンケート調査 (令和7年))

歩道を走ると歩行者の邪魔になりますし、車道を走ると自動車が危ないです。自転車は一体どこを走ればよいのか。左側通行を知らない自転車も多いため、定期的にマナーを教える方が道路で直接監視してもらいたいです。小中学校や地域の回覧板などで交通ルールを今一度周知させてほしいです。

40代男性 (令和7年度 自転車に関するアンケート調査)



課題

■ 自転車利用者は車道が危険であるため、ルールを認知しつつも歩道を走行している人が多く、安全な自転車通行のためには自転車利用者とドライバーの双方を対象としたルール遵守に向けた取組が必要です。

コラム：自転車に関連した法制度の改正

令和4年11月1日に自転車安全利用五則*が、自転車の車道走行の原則の明確化、安全ルール（交差点では信号と一時停止を守って、安全確認、夜間はライトを点灯、飲酒運転は禁止）の強調、全年齢でヘルメット着用に変更されました。

また、16歳以上の自転車運転者を対象とした交通反則通告制度（青切符）の適用が令和8年4月1日に施行されるとともに、自動車は自転車などの右側を通過する際の安全確保が規定されました。

🚲 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**

- ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りやすくして停止できる速度で通行しなければいけません。
- ★ 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。
- ★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。

★ 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。

★ 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。

★ 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。

★ 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、車道寄りやすくして停止できる速度で通行しなければいけません。

★ 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。

「普通自転車道通行可」の標識や表示がある場合、普通自動車は歩道を通行することができます。

普通自転車道通行可

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。

⑤ ヘルメットを着用

- ★ 自動車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- ★ 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せましょう。

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。

警察庁

図 自転車利用安全五則
(資料：警察庁 HP 資料を一部加工)

自転車の主な違反と反則金

<p>スマホ等のながら運転 反則金 12,000円</p> 	<p>遮断踏切立入り 反則金 7,000円</p> 
<p>信号無視 反則金 6,000円 (※点滅信号は5,000円)</p> 	<p>右側通行(通行区分違反) 反則金 6,000円</p> 
<p>指定場所一時不停止 反則金 5,000円</p> 	<p>無灯火運転 反則金 5,000円</p> 
<p>傘さしや大音量でのイヤホン等使用運転(公安委員会遵守事項違反) 反則金 5,000円</p> 	<p>並進 反則金 3,000円</p> 

図 自転車運転者交通反則通告制度（青切符）
(資料：愛知県警察資料)

表 車が自転車などの右側を通過する際のルール

運転者	取るべき対応	罰則
自動車	自転車などとの間隔に応じた安全な速度で走行しなければならない ※自転車の側方を通過する際は、1.5m以上の安全な間隔を保つか徐行が必要	3か月以下の拘禁刑または5万円以下の罰金 ※交通の危険を生じるおそれがある場合は、3年以下の拘禁刑または50万円以下の罰金
自転車など	できる限り道路の左端に寄って走行しなければならない	5万円以下の罰金



同一の方向に進行する自動車等対自転車事故のうち自転車の右側面が接触部位の事故割合は増加傾向（令和4年は53%にまで増加）

車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

- 自動車等 自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行
- 自転車等 できる限り道路の左端側に寄って通行

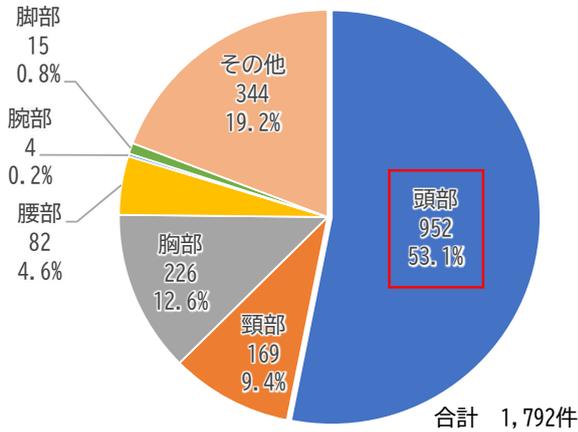
(資料：警察庁 WEB ページ)

(3) 自転車運転中のヘルメットの着用

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減少に繋がっていることが確認されています。

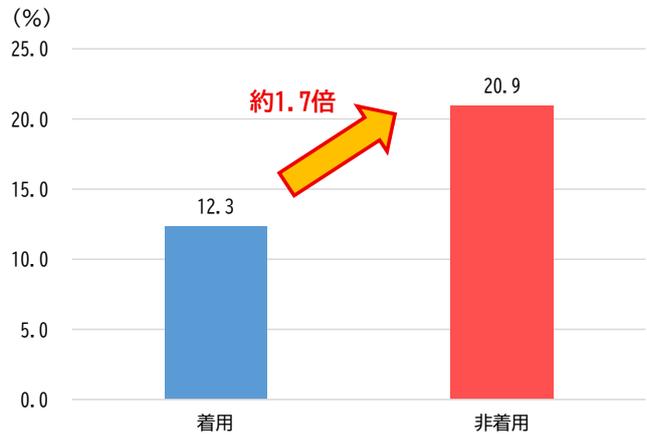
令和5年4月1日の道路交通法改正の施行では、全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務になりました。

本市では、ヘルメットの着用促進のため、子どもや高齢者のヘルメット購入補助*を行っていますが、前回調査結果（岡崎市での自転車利用に関するWEB アンケート調査（令和3年））と比較して各年齢層で認知度は向上するものの、19～29歳の認知度は5割と全年齢層平均約7割と比較して低い状況にあるので、引き続き補助制度を含めた認知度と着用率向上に向けた取組が必要です。



・「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

図 自転車乗車中死者の人身損傷部位
(令和2年～令和6年合計)
(資料：警察庁WEBページ)



(注) 自転車乗車中の死者・重傷者における人身損傷部位が「頭部」であった者の構成率を比較した

図 ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」
構成率比較 (令和2年～令和6年合計)
(資料：警察庁 (令和2～令和6年))

岡崎市令和7年度版
自転車乗車用ヘルメット購入費補助金

補助金の対象となる購入経費
令和7年4月1日以降に購入したヘルメット
※令和7年度中に注文から支払いが完了しているもの

補助対象者 ※購入日及び補助金交付申請をする日において市内に住所を有し、下記①又は②を満たす方で③～⑤も満たす方

- 満7歳～満18歳になる方
(平成19(2007)年4月2日以降、平成31(2019)年4月1日以前に生まれた方)
- 満65歳以上となる方 (昭和36年4月1日以前に生まれた方)
- 過去に同補助金(他市町村の同補助金を含む)の交付を受けていない方
- 暴力団員ではない方、暴力団又は暴力団員と密接な関係を有していない方
- 同一の補助対象経費に対する他の補助金の交付を受けていない方

補助申請者

- 満7歳～満18歳になる方は原則保護者が申請者
- 満65歳以上の方は本人が申請者

補助対象のヘルメット ※①②の要件を満たすもの

- 自転車乗車用に製造された新品
※未使用品を含む中古品、個人間売買やフリーマーケット等での購入は対象外
- 次の安全基準マークのいずれかが付されているもの

マークデザイン例

- SGマーク
- JCFマーク
- CEマーク
- GSマーク
- CPSCマーク

※CEマークについてはEN1078(自転車乗車用ヘルメットの規格)であることを確認してください。

補助金額
ヘルメット購入費の1/2 (上限2,000円、100円未満切捨て)
※補助対象者1人につき1個(回)限り
※購入時のポイント利用や値引き、送料等は補助対象外

申請期間
令和7年4月1日(火)～令和8年3月31日(火)

※補助金予算額に達し次第、受付終了となります。

消せるボールペンや鉛筆等の消えやすい筆記用具で記入された書類は受付できません。

図 ヘルメット購入補助*制度に関するチラシ
(資料：岡崎市 (令和7年))

19～29歳のヘルメット購入補助の認知度は5割と全年齢層平均約7割と比較して低い

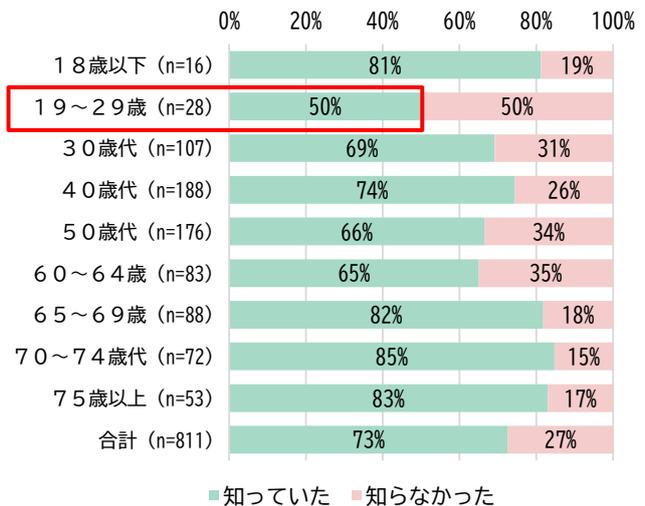


図 ヘルメット購入補助*制度の認知度
(資料：自転車に関するアンケート (令和7年度))

課題

- 事故の発生に備えて、自転車に乗るすべての人のヘルメット着用促進が必要です。
- ヘルメット着用の認知度と着用率向上のため、補助制度を含めた取組が必要です。

(4) 高齢化社会への適応

1) 運転免許返納状況

高齢化の進展により、高齢の運転免許保有者数は増加していくと推測されますが、愛知県の運転免許返納者は近年2～3万人の間で増減しており、令和6年は25,962人が免許を返納しています。また、運転免許返納後の移動手段については、18.1%が自転車を選択しています。

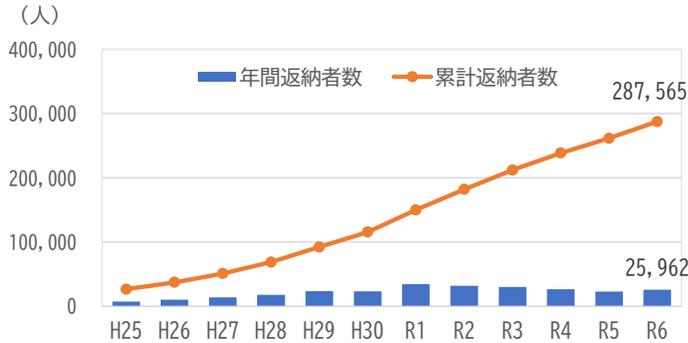


図 愛知県の運転免許返納者数の推移

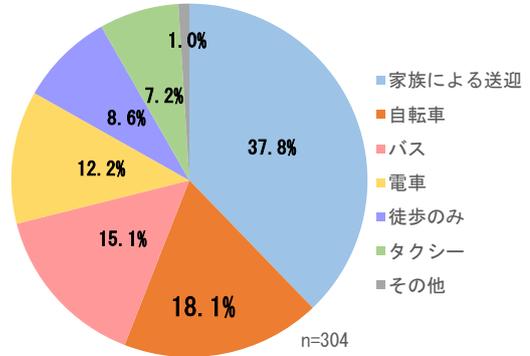


図 運転免許返納者の返納後の主な移動手段

(資料：運転免許統計 警察庁 (平成25年～令和6年)) (資料：免許返納後の生活等に関するWebアンケート 大同大学 (令和元年))

コラム：新しく始めてみたい、機会を増やしたいと思う自転車の使い方

超高齢社会へと向かっている日本にとって、高齢者の方が運転免許を自主的に返納しやすい環境づくり、自動車以外の公共交通や自転車等の選択肢の普及促進を行うことが急務となっています。

自転車に関するアンケート調査結果によると、65歳以上の方の「新しく始めてみたい、機会を増やしたいと思う自転車の使い方」として、「自転車での散策、観光地めぐり(史跡等)」や「買い物、遊びなど(商店街、飲食店など)」の余暇的な自転車の使い方に対する意向や、「健康増進のための自転車利用」の意向が多く挙げられています。

自転車利用の普及・促進に向けては、自転車利用者の裾野を広げることが必要であり、日常的な移動だけでなく、移動自体の持つ楽しさや健康面増進の視点での利用について考えていくことも必要です。

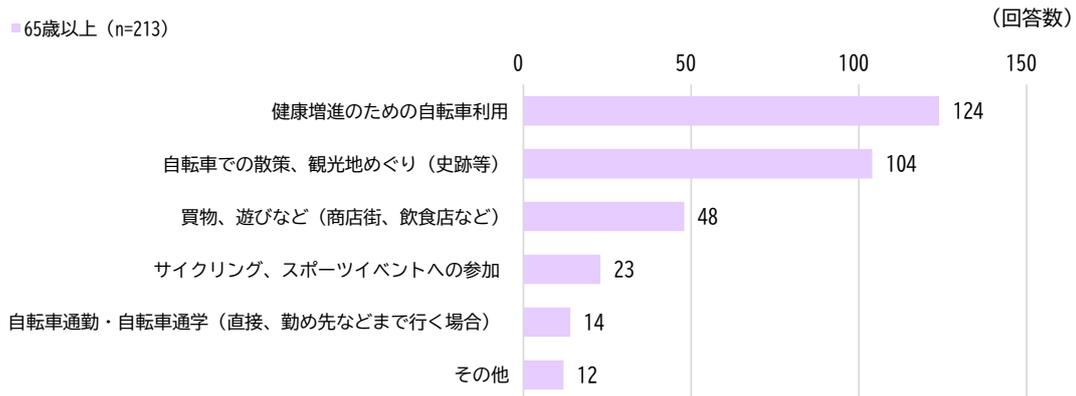


図 新しく始めてみたい、機会を増やしたいと思う自転車の使い方 (65歳以上)

(資料：自転車に関するアンケート (令和7年度))

課題

■運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとして自転車が選択されており、高齢者の安全な自転車利用に向けた取組が必要です。

2) 高齢者の自転車事故発生状況

自転車乗用中の交通死亡事故者数は、全年齢層で減少傾向となっており、全体に占める65歳以上の割合も近年では減少傾向ですが、依然として60~70%程度の高い水準となっていることから、自転車を利用する際の交通ルールの遵守や加齢に伴う身体・認知機能の変化を自覚した運転が行われるよう交通安全教育等が必要です。

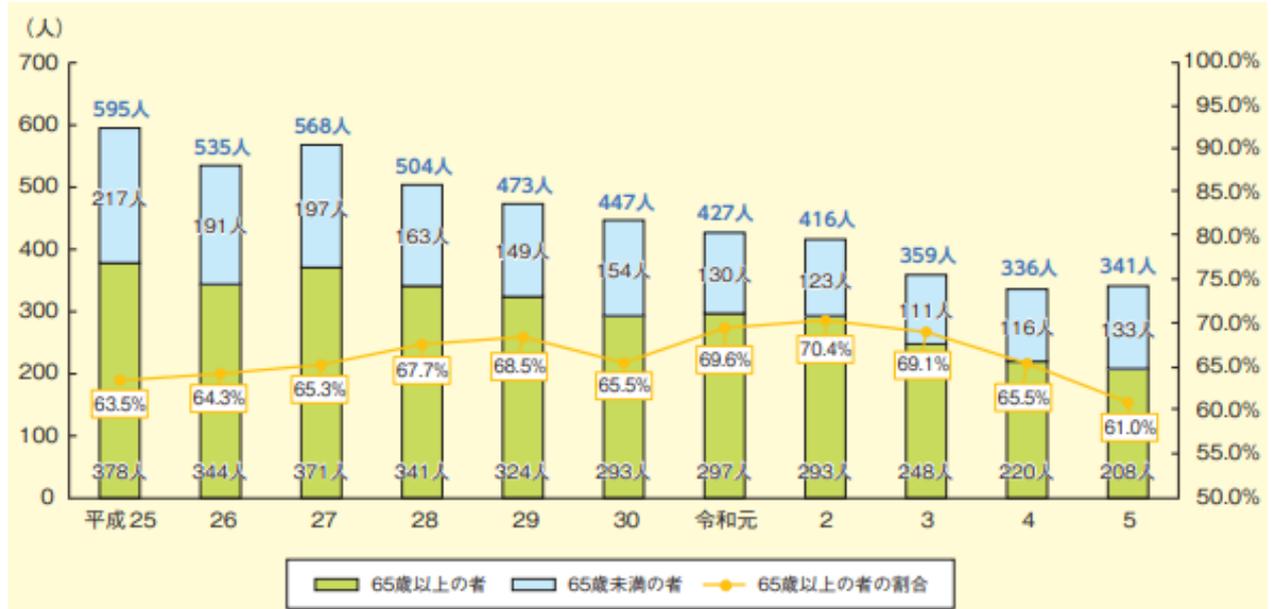


図 年齢層別自転車乗用中死者数と65歳以上の割合の推移
(資料 令和6年交通安全白書 特集 (警察庁資料より))

課題

■高齢者に対して、交通ルールやヘルメット着用を始めとする自転車安全利用についての周知啓発が必要です。

(5) 自転車の保険と安全な製品の供給

自転車事故における被害者救済とともに厳しく責任が問われる加害者の経済的負担の軽減のため、令和3年10月1日から愛知県条例により自転車損害賠償責任保険*等への加入が義務化されました。また、自転車安全整備士が点検・整備した自転車に貼付けられるTSマーク*には、1年間有効の傷害保険と賠償責任保険がついています。ただし、補償の対象が15日以上入院を要するものであることから、補償の範囲は限定的です。そのため、自動車保険や火災保険の特約、クレジットカードの付帯保険等の活用も視野に入れることも必要です。

自転車事故を未然に防ぐ観点では、安全性の高い製品の供給が重要になります。自転車には品質を保証する安全マークの制度があり、車両購入の際にシールの有無を確認することで、高品質な製品を選ぶことができます。

表 愛知県内の高額賠償事例（資料：名古屋市）

発生年	事故概要	賠償額
平成25年	男子児童が自転車走行中、成人女性の自転車に衝突、相手を負傷させる。	約1,870万円
平成27年	女子児童が自転車で走行中、信号がない交差点で二輪走行中の成人男性と衝突、相手方は重症。	約1,620万円
平成29年	男子生徒が自転車で走行中、犬の散歩をしていた成人女性と接触。女性は転倒し頭部を強打。	約7,170万円

表 TSマーク*（資料：日本交通管理技術協会）

	青色TSマーク 	赤色TSマーク 
賠償責任保障	■死亡若しくは重度後遺障害(1～7級):1,000万円	■死亡若しくは重度後遺障害(1～7級):1億円
傷害補償	■死亡若しくは重度後遺障害(1～4級):30万円(一律) ■入院(15日以上):1万円(一律)	■死亡若しくは重度後遺障害(1～4級):100万円(一律) ■入院(15日以上):10万円(一律)
被害者見舞金	なし	■入院(15日以上):10万円(一律)
保険料(相場)	1,500円 /回	2,000円 /回

表 自転車の安全マーク（資料：日本交通管理技術協会）

	BAAマーク 一般社団法人自転車協会が業界の自主基準として「自転車安全基準」を制定。その自転車安全基準に適合した自転車に貼付される。
	SGマーク 一般財団法人製品安全協会が、一般消費生活用品の安全性を認証する任意の制度であり、基準に適合した製品に対して表示されるマーク。
	JISマーク 国に登録された機関(登録認証機関)から認証を受けた事業者(製造業者、輸入業者、販売業者、加工業者)のみが製品等に表示できるマーク。機関による製品試験と品質管理体制の審査を通過した製品。

課題

- 自転車の点検・整備の重要性や、安全性の高い車両の購入についての情報の周知・PRが必要です。
- 事故の発生に備えて、自転車保険等の加入促進が必要です。

(6) 災害時の自転車活用

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において、災害時の自転車活用が位置づけられ、避難の際に自転車を利用することができる環境づくりや、自転車を活用したパトロールについて記載されています。

岡崎市地域強靱化計画（抜粋）

- ・大規模災害時において、遠距離を移動する必要がある帰宅困難者の帰宅支援として、関係機関が情報提供し、連携して、徒歩や自転車で安全・円滑に帰宅できる経路が確保されるようにするとともに、鉄道不通時の代替輸送手段の確保等について、公共交通事業者等と方策を検討する。
- ・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を検討する。
- ・自動車が通行できない時に、効率よく現地調査を行う手段として自転車の活用を進める必要がある。

課題

■地域の安全・安心を向上させるために、災害時の自転車活用推進に向けた取組が必要です。

(7) 新たなモビリティとの共存

多様なモビリティは、シニア層に限らず、幅広い世代のニーズにも応えるものであるとともに、渋滞等の社会課題解決や新ビジネスの創出、地域の活性化といった観点からも期待される分野です。しかし、適切な普及を図るうえで、安全性の確保は重要な課題です。新モビリティ*が他の交通主体からしっかりと認識され、安全に共存できるよう周囲も含めた理解向上、他者に対する配慮が図られることが重要です。

令和5年7月1日に改正道路交通法（令和4年法律第32号）が施行され、最高速度が自転車と同程度の20km/h以下である電動キックボードが「特定小型原動機付自転車」と新たに分類されました。また、自転車と同様の交通ルールが適用され、運転免許が不要になるほか、16歳未満の運転の禁止や、ナンバープレートの装着、自賠責保険の加入が必要となりました。



図 電動モビリティの例

（資料：多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会警察庁（令和3年））

特定小型原動機付自転車とは？

主な交通ルール	保安基準
① 車道通行の原則 原則、車道を通行しなければなりません（※自転車道通行可）。また、道路左側を通行し、右側を通行してはいけません。	道路運送車両の保安基準に適合していなければなりません。
② 右折の方法 どのような交差点でも、いわゆる「二段階右折」をしなければなりません。また、後方確認とウィンカーでの合図が必要です。	スピードリミッター クラクション ウィンカー ヘッドライト 最高速度表示灯（緑色） ※等速等ではあり、歩道では不可 バッテリーの安全性 テールランプ、ブレーキランプ 走行安定性 ブレーキ 後部反射標 シールドの様式
③ 信号・標識に従う義務 信号機や一時停止等の道路標識に従わなければならない。	※性能等確認済シールド等が付けられているものは保安基準に適合しています。
④ その他のルール 16歳未満の者の運転の禁止 飲酒運転の禁止 スマートフォン等での通話や画面を注視しながらの運転の禁止 二人乗りの禁止 自賠責保険（共済）への加入義務 乗車用ヘルメットの着用（努力義務）	

『特例』特定小型原動機付自転車とは？

特定小型原動機付自転車の中でも、下記①、②などの要件を満たす車両は「特例特定小型原動機付自転車」といい、道路標識等により歩道を通行することができます。ただし、歩道を通行するときは、歩行者が優先です。

- ① 歩道等を通行する間、最高速度表示灯を点滅させていること 緑色
- ② 歩道通行中、車体の構造上、6km/hを超える速度を出ることができないものであること など

罰則等について

- 交通反則通告制度・放置違反金制度の対象となります。
- 特定小型原動機付自転車運転者講習制度 特定小型原動機付自転車の運転に関し、一定の違反行為（危険行為）を3年以内に2回以上行った者が講習制度の対象となります。

図 啓発リーフレット

（資料：警察庁資料）

課題

■自転車と同様の交通ルールが適用された特定小型原動機付自転車をはじめとする新モビリティ*との共存が必要です。

(8) 外国人との共生社会

超高齢・少子化社会となり本格的な人口減少社会を迎えた日本において、労働力人口の急速な減少は避けられず、外国人の受け入れ、活用が喫緊の課題であるとして、国は外国人労働者の受け入れ拡大に向け、人材確保と人材育成を目的とする新たな制度を創設してきました。

現に、岡崎市における外国人人口の推移を見ても、リーマンショックによる落ち込みを経たものの、右肩上がり増加しています。また、本市における外国人の国籍では、ブラジルが32%の約4,500人、次いでフィリピンが16%の約2,200人、次にベトナムで15%の約2,100人となっており、フィリピンやベトナムの割合が増加傾向です。

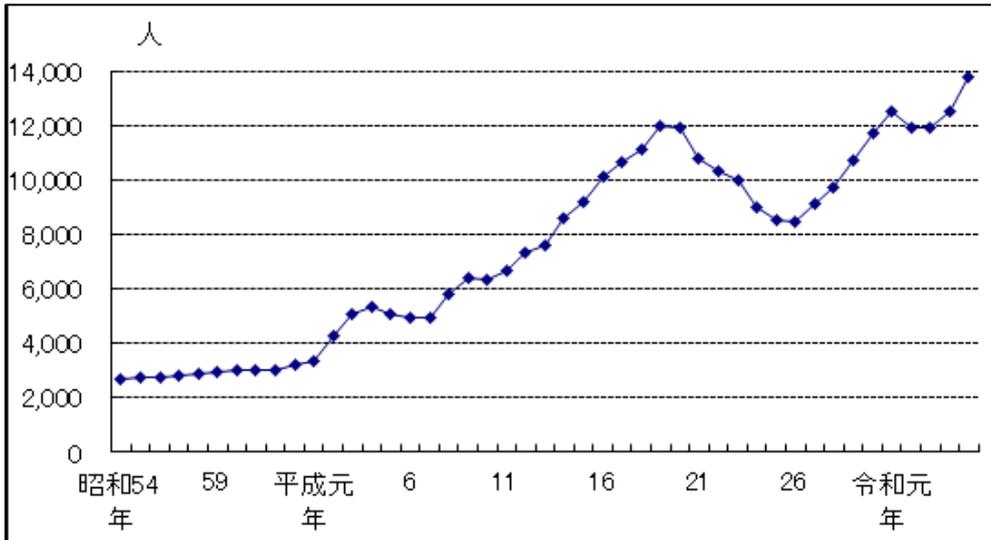


図 岡崎市の外国人人口の推移

(資料：岡崎市統計ポータルサイト (令和5年時点))

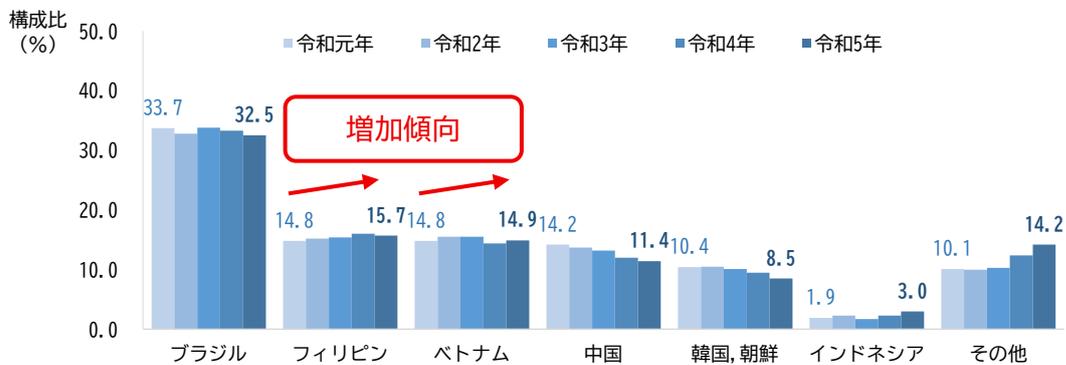
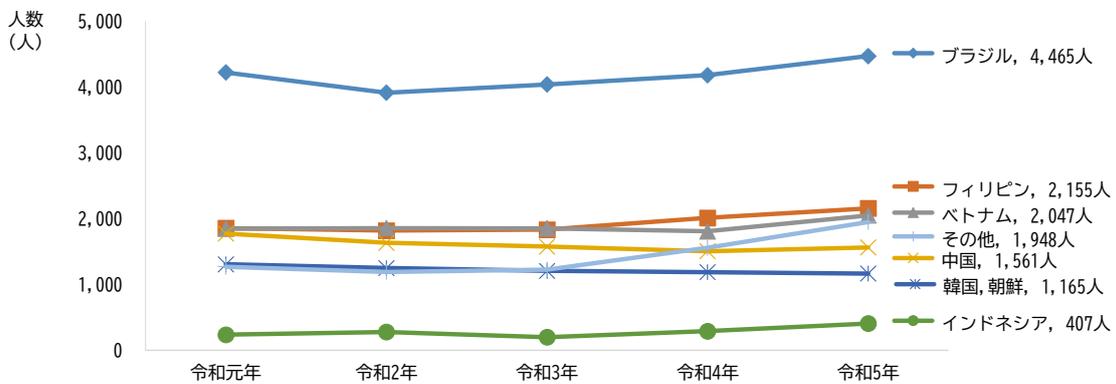


図 岡崎市の外国人国籍の推移

(資料：岡崎市統計ポータルサイト (令和5年時点))

これら外国人労働者、技能実習生、留学生の移動手段として、自転車の果たす役割は小さくないことや、日本の交通ルールに対する理解や遵守を促す必要性が指摘されています。

課題

- 外国人との共生社会に向け、外国人の自転車利用における交通ルールの理解や遵守を促す必要があります。

【安全】課題まとめ

- 高齢社会の進展、新モビリティ*との共存や外国人との共生社会も踏まえて、自転車に関する道路交通法改正等に対応した自転車走行ルール・マナーの遵守を促進する取組と共に早期の自転車通行空間*整備が必要です。
- 自転車の点検・整備の重要性や安全性の高い車両の購入、自転車保険等の情報周知、災害時の自転車活用に向けた取組が必要です。
- 自転車乗車中のヘルメット着用の促進が必要です。

3. 自転車活用を推進するにあたっての課題と目標

【自転車活用推進における課題】

都市環境

- 市内で多く発生している渋滞への対策、二酸化炭素排出量削減等、自動車通行空間*の改善や地球温暖化対策に向けた自転車の活用促進が必要です。
- 自転車利用者の快適性・安全性の確保や地域公共交通*との連携のため、優先的に駅や学校周辺の自転車通行空間*等の整備を早期に進める必要があります。
- 情報通信技術を活用した地域特性に応じた自転車利用環境整備や自転車を活用したまちの活性化につながる取組が必要です。

健康

- 健康寿命*の延伸のため、若年層から高齢者まで幅広い世代に対して、体への負担が少ない自転車の日常生活における利用を啓発する取組が必要です。
- 健康増進に寄与する自転車通勤を企業と連携して促進する取組が必要です。
- 市民の健康意識向上を目的としたサイクリングスポーツ*等の普及・振興が必要です。
- 市民の日常的なシェアサイクル*利用を促進していくとともに地域公共交通との一層の連携が必要です。

観光

- 観光施策との連動や情報通信技術を活用した効果的な自転車利用促進策の展開が必要です。
- シェアサイクル*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や地域公共交通*との連携が必要です。

安全

- 高齢社会の進展、新モビリティ*との共存や外国人との共生社会も踏まえて、自転車に関する道路交通法改正等に対応した自転車走行ルール・マナーの遵守を促進すると共に早期の自転車通行空間*整備が必要です。
- 自転車の点検・整備の重要性や安全性の高い車両の購入、自転車保険等の情報周知、災害時の自転車活用に向けた取組が必要です。
- 自転車乗車中のヘルメット着用の促進が必要です。

【基本方針】

自転車で新しい暮らしを育むまち おかざき

【目 標】

目標1 安全で快適な自転車通行空間づくり

自転車利用者が安全で快適に走行できる自転車通行空間*の確保や地球温暖化対策に向けて、自転車ネットワーク計画*を着実に推進し、自転車を活用したまちづくりや日常的に自転車を利用しやすい環境を効率的かつ早期に創出します。

目標2 自転車を活用した健康意識の向上

サイクリングスポーツ*の振興、企業と連携した自転車通勤の促進、シェアサイクル*利用環境の整備等を通じて、日常的な自転車利用を促進し、市民の健康を増進します。

目標3 市民・来訪者の観光における自転車利用の促進

市民の日常的なシェアリングや観光客による観光資源の回遊のために、シェアサイクル*の安定的な需要と利用拡大を図るとともに、観光施策と連動した自転車周遊の仕組みづくり、情報通信技術を活用した効果的な利用促進策等、自転車を楽しみ、まちを走りたくするしくみをつくりまします。

目標4 歩行者・自転車・自動車の安全安心な共存

日頃の点検・整備や安全な車両の購入により自転車の安全性向上を図るとともに、すべての人が歩行者・自転車・自動車・新モビリティ*の特性を理解し尊重し合うために、多様な関係者が連携し、最新の交通ルール・マナー・自転車活用を周知・PRします。

愛知県自転車活用推進計画の施策

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
施策1	自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進
施策2	自転車通行空間の計画的な整備の推進
施策3	違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
施策4	地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
施策5	情報通信技術の活用促進
施策6	環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進
施策7	公共的な交通であるシェアサイクル等の普及促進
施策8	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

目標2	自転車を利用した健康づくりによる「健康長寿あいちの実現」
施策9	サイクリングスポーツ振興の推進
施策10	自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
施策11	自転車通勤の促進

目標3	サイクリングツーリズムの促進による国内外から人が訪れるあいちの実現
施策12	国際的なサイクリング大会等の推進
施策13	世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境の創出

目標4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現
施策14	自転車の点検整備の促進等
施策15	自転車の安全利用の促進
施策16	学校における交通安全教育の推進
施策17	[再掲]自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進
施策18	[再掲]自転車通行空間の計画的な整備の推進
施策19	災害時における自転車活用の推進
施策20	自転車損害賠償責任保険等への加入促進

(資料：愛知県自転車活用推進計画)

4. 計画目標と実施すべき施策

基本方針と「都市環境」「健康」「観光」「安全」の4つの視点で設定した目標を踏まえ、実施すべき施策を定めます。

【基本方針】

自転車で新しいくらしを育むまち おかざき

目標1 安全で快適な自転車通行空間づくり

自転車利用者が安全で快適に走行できる自転車通行空間*の確保や地球温暖化対策に向けて、自転車ネットワーク計画*を着実に推進し、自転車を活用したまちづくりや日常的に自転車を利用しやすい環境を効率的かつ早期に創出します。

施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進



安全で快適な自転車利用環境を確保するため、自転車ネットワーク計画*に基づき、まちなかの自転車通行空間*の計画的な整備を推進します。

施策② 自転車等駐車場の整備推進



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、主要な鉄道駅やバス停周辺の自転車等駐車場整備を推進します。

施策③ 自動車の違法駐車取締りの推進



自転車が安全に車道を通行するため、自転車通行空間*をふさぐ違法駐車取締りを推進します。

施策④ 山間部における自転車活用環境の整備



山間部の新たな魅力・地域づくりのため、地域住民とサイクリストが協働してサイクリストの受入れ体制や環境の整備を検討します。

目標2 自転車を活用した健康意識の向上

サイクルスポーツ*等の振興、企業と連携した自転車通勤の促進、シェアサイクル*の利用環境の整備等を通じて、日常的な自転車利用を促進し、市民の健康を増進します。

施策⑤ シェアサイクル利用環境の整備と公民の連携



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て、公民が連携してシェアサイクル*の利用を促進します。

施策⑥ サイクルスポーツ振興・交流の推進



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、民間の取組みとの連携によりサイクル交流の促進を図ります。

施策⑦ 企業と連携した自転車通勤の促進



自転車通勤宣言企業を優遇する本市の取組みに関する情報の周知・PRを行うとともに、市内企業と連携して自転車通勤の促進を図ります。

目標3 市民・来訪者の観光における自転車利用の促進

市民による日常的なシェアリングや観光客による観光資源の回遊のために、シェアサイクル*の安定的な需要と利用拡大を図るとともに、観光施策と連動した自転車周遊の仕組みづくり、情報通信技術を活用した効果的な利用促進策等、自転車を楽しみ、まちを走りたくなるしくみをつくります。

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】



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て、公民が連携してシェアサイクル*の利用を促進します。

施策⑨ まちづくりと連携した自転車活用の推進



地域とサイクリストの協働を支援し、山間部やまちなかのまちづくりや観光振興等と連携した自転車活用を推進します。

施策⑩ 観光施策と連動した周遊コースの設定



市内の観光地を自転車で周遊して楽しむことができる自転車周遊コースを設定し、来訪者の安全で快適な自転車利用を促進します。

目標4 歩行者・自転車・自動車の安全安心な共存

日頃の点検・整備や安全な車両の購入により自転車の安全性向上を図るとともに、すべての人が歩行者・自転車・自動車・新モビリティ*の特性を理解し尊重し合うために、多様な関係者が連携し、最新の交通ルール・マナー・自転車活用を周知・PRします。

施策⑪ 安全・安心な自転車の普及促進



自転車の品質を保障する安全マークの周知・PRや自転車の保険制度の義務化を周知・PRし、安全・安心に自転車の普及を促進します。

施策⑫ 安全利用教育環境の整備



南公園の交通広場において、自転車通行空間*を含む、交通知識を学べる場として最新の交通事情に沿った施設への再整備を推進します。

施策⑬ 自転車の安全利用の促進



交通安全教室や高齢者への講習等、自転車や電動キックボード等に係る交通ルールの周知を図り、自転車等の交通事故防止や安全利用を促進します。

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】



安全で快適な自転車利用環境を確保するため、自転車ネットワーク計画*に基づき、まちなかの自転車通行空間*の計画的な整備を推進します。

施策⑮ 災害時における自転車活用の推進



災害時での自転車活用における課題を整理し、活用の推進に向けた備えと留意点、安全使用の啓発に関する取組を進めます。

5. 具体的な取組

		都市環境	
<p>施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進</p> <p>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</p>		<p>3 すべての人に健康と福祉を</p> 	<p>9 産業と地域資源の統合による成長を創出</p> 
		<p>13 気候変動に具体的な対策を</p> 	<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p> 

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、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。

	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)*	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【車線内の対策】</p>
タイプD	ネットワーク補完路線	<p>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)</p>

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。

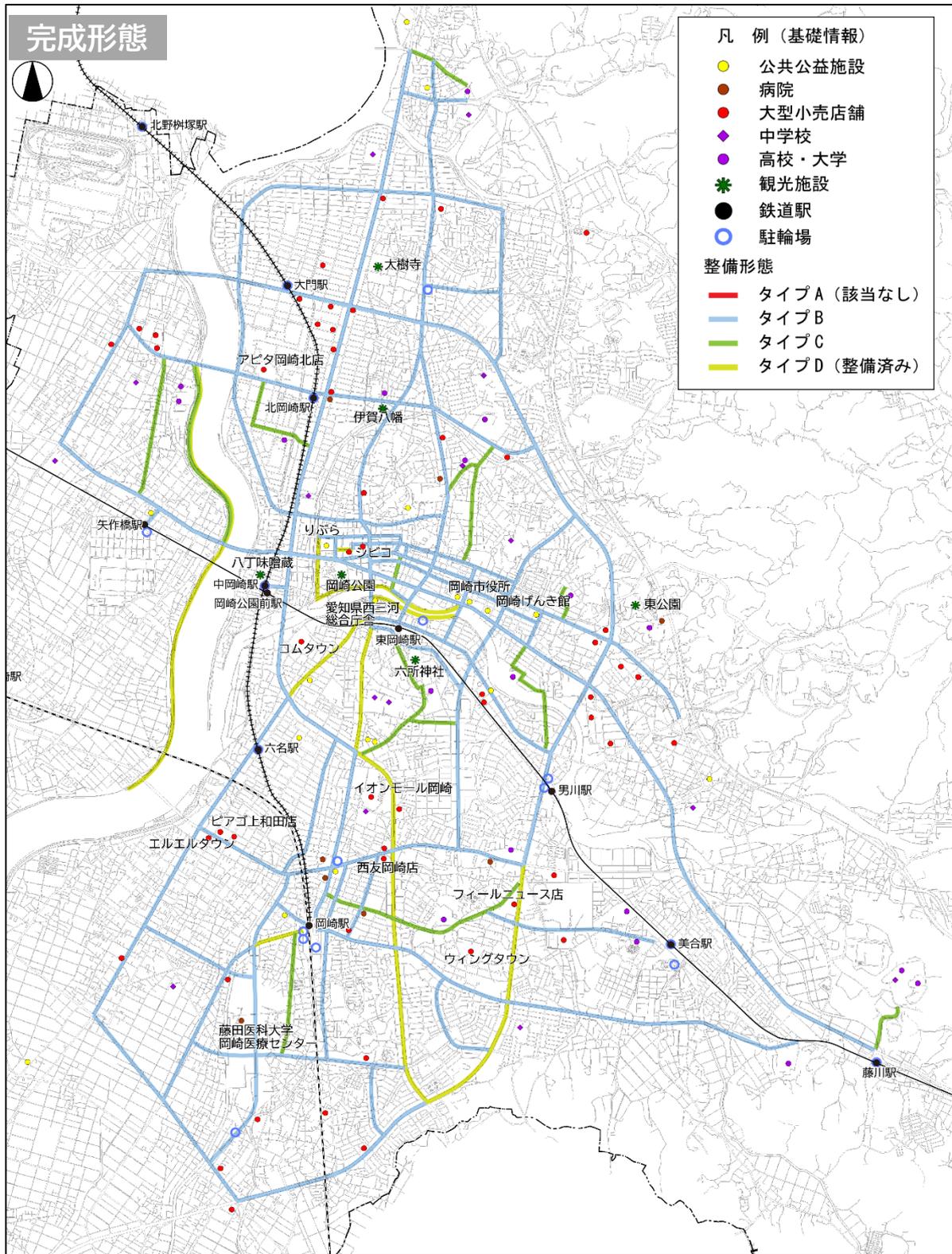


図 整備形態別対象路線図 (完成形態) (再掲) (資料：岡崎市自転車ネットワーク計画* (令和2年))

しかし、完成形態での整備は多大な時間と費用を要することや、整備対象路線の多くは自転車専用通行帯*に転用可能な幅員が確保できていない現状を踏まえ、ガイドラインに則り、暫定形態として車道に矢羽根型路面表示等を整備したタイプCを運用するものとします。また、概成済もしくは事業中路線においては、道路再整備時に完成形態で整備を行うことを基本とするため、当面の間は暫定形態で運用するものとします。

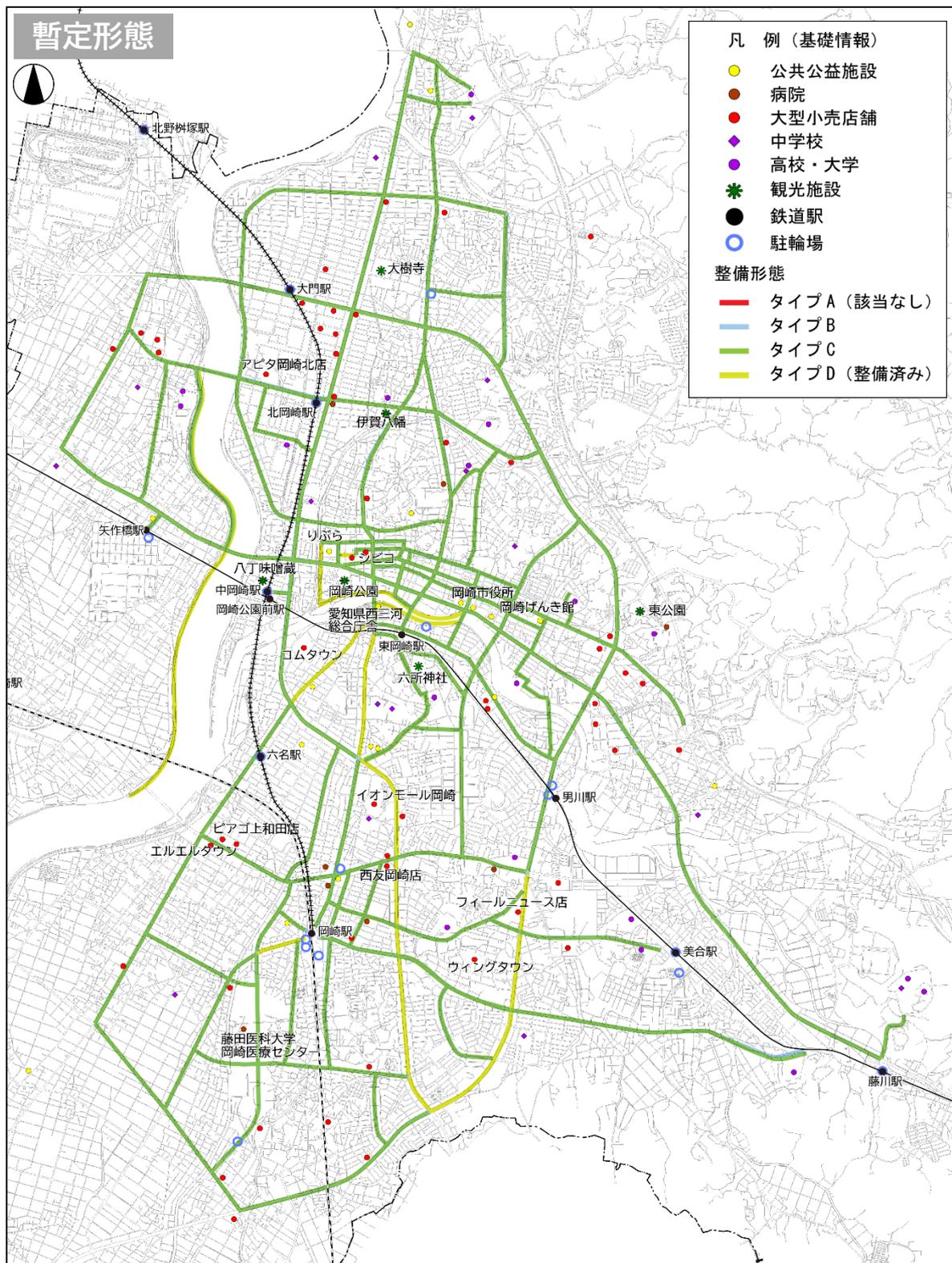


図 整備形態別対象路線図（暫定形態）（資料：岡崎市自転車ネットワーク計画*（令和2年））

(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。

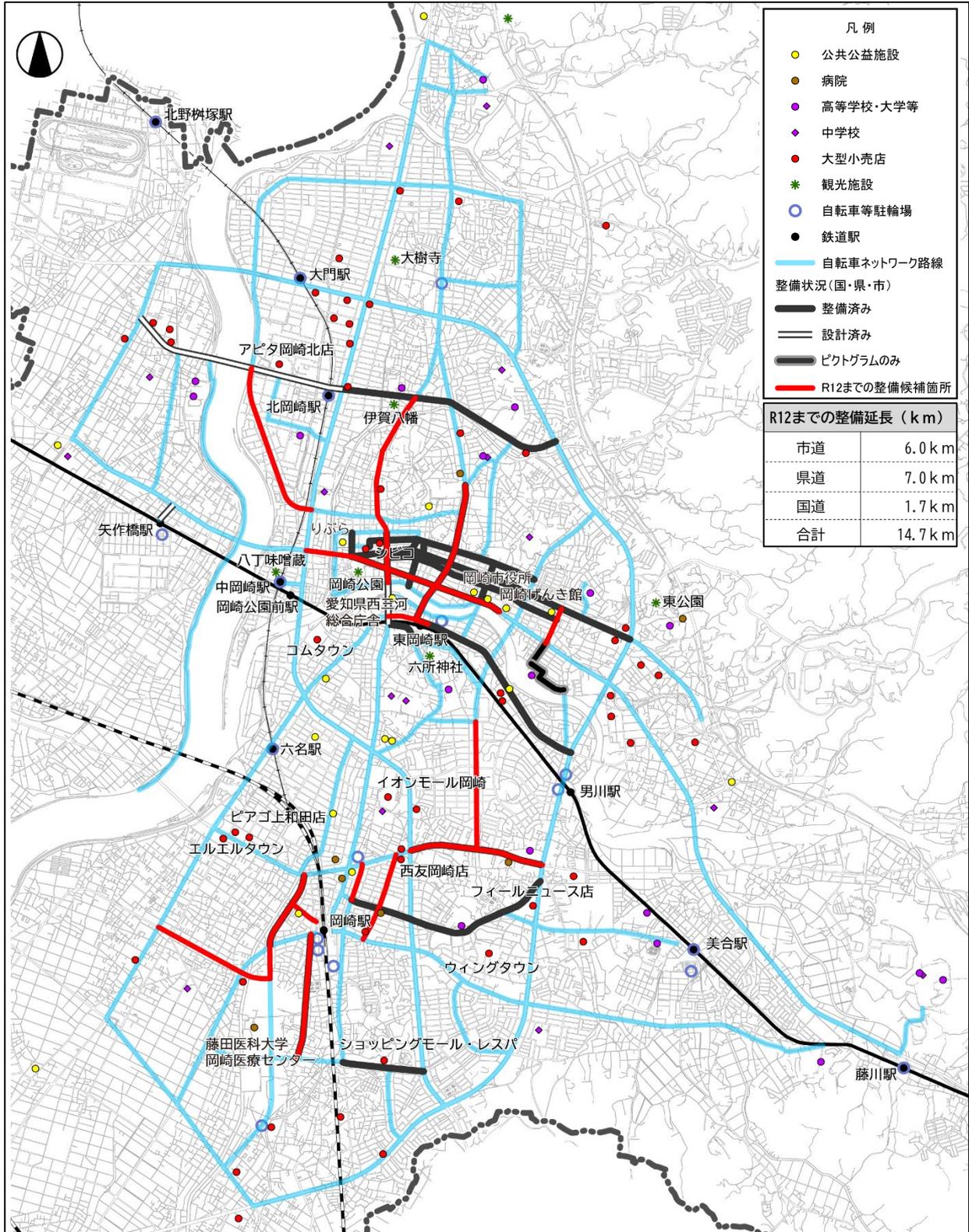
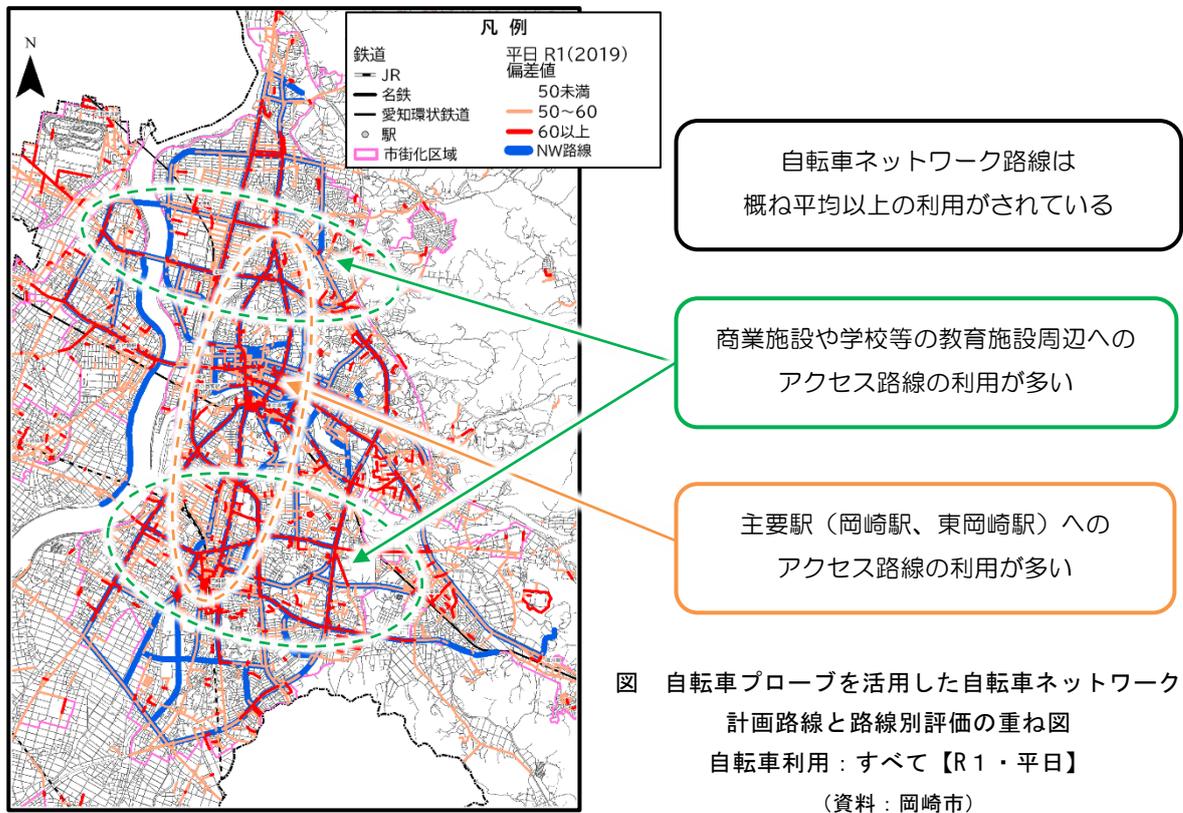


図 令和 12 年度までの整備対象路線 (資料: 岡崎市)

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の出入り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。

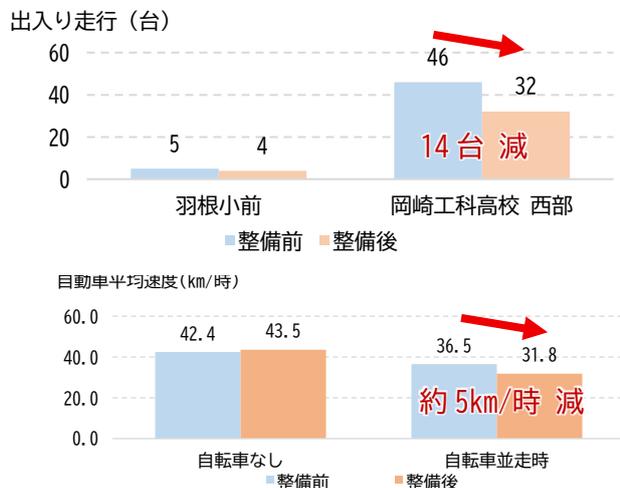


図 市道羽根町線、羽根戸崎線における矢羽根整備前後の出入り走行台数と自動車平均速度の推移
 (資料：令和7年度 市道羽根町線、羽根戸崎線交通量調査)

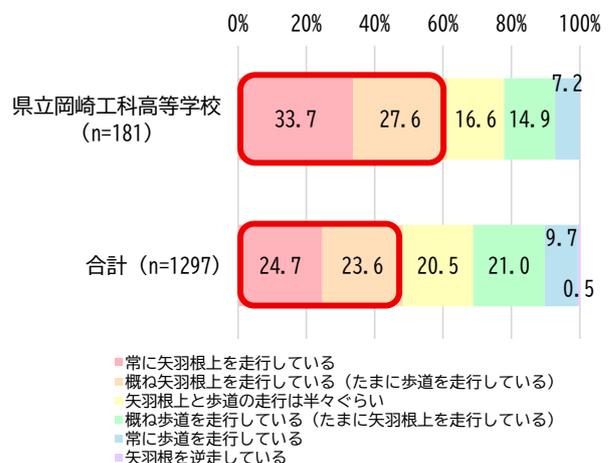


図 『自転車』で、市内の矢羽根のある道路を走行したことがあるか
 (資料：令和7年度 自転車に関する高校生アンケート)

(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

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）

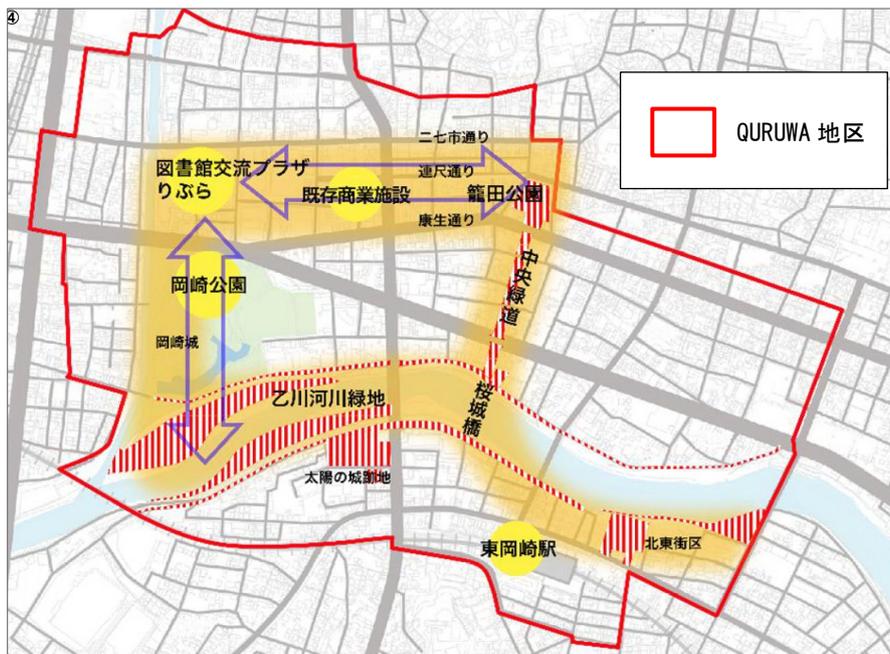


図 QURUWA 地区独自仕様の範囲（QURUWA 地区）（資料：岡崎市（令和3年））

(6) 交通安全に配慮した自転車通行空間の整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車通行空間*の整備において、自転車の安全性を向上させるための対策として、側溝、街渠、集水ます及びマンホールの溝蓋について、エプロン幅が狭く自転車通行空間*を広く確保できるもの、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するもの、段差や路面の凹凸が小さく平坦性の高いもの等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等が挙げられています。

また、自転車通行空間*を確保しつつ安全性を向上させる取組として、名古屋市内の国道19号等では、自動車の自転車専用通行帯*への進入を物理的に抑制するため、車線境界線上にラバーポールを設置した事例があります。これにより、自転車の車道走行の遵守率向上、歩道における歩行者と自転車・自転車同士の交錯の減少、路上停車台数の減少など、歩行者と自転車の安全性の向上が確認されています。

本市においても、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、自転車通行空間*の安全性を向上させる空間整備を図ります。



写真Ⅱ-1 エプロンの幅が狭く平坦性の高い街渠に置き換えた事例



写真Ⅱ-2 歩道上の施設幅内に集水ますを移設した事例



写真Ⅱ-3 グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例



図 都市型街渠、集水ます、グレーチング蓋の事例

(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6月))

金山新橋南～西大須



<写真①>



撮影日時：R5年5月26日(金) 8:50

図 ラバーポールの事例

(資料：第8回名古屋国道管内自転車安全利用協議会資料「名古屋市内における自転車通行空間整備状況について」を加工)

施策② 自転車等駐車場の整備推進

担当課：防犯交通安全課・建設企画課



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。さらに、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、自転車等駐車場の整備を研究・検討します。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。

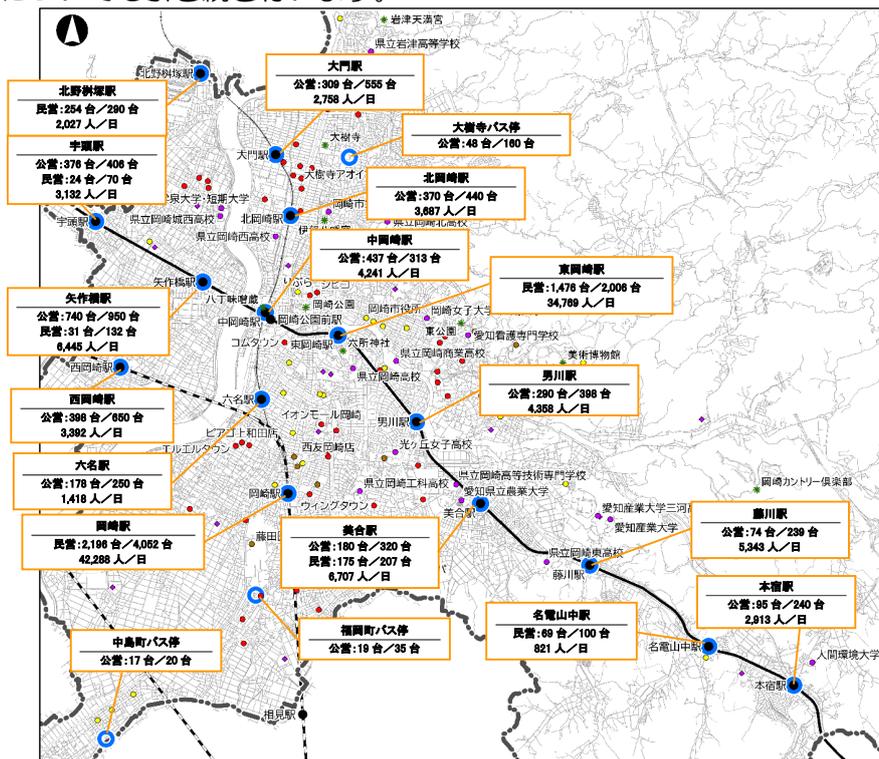


図 岡崎市自転車等駐車場分布(再掲)

(資料：自転車駐車台数・収容台数：岡崎市資料（令和 6 年度）、

駅 1 日あたり乗降人数：東海旅客鉄道（株）、愛知環状鉄道（株）、名古屋鉄道（株）（令和 6 年度）



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)

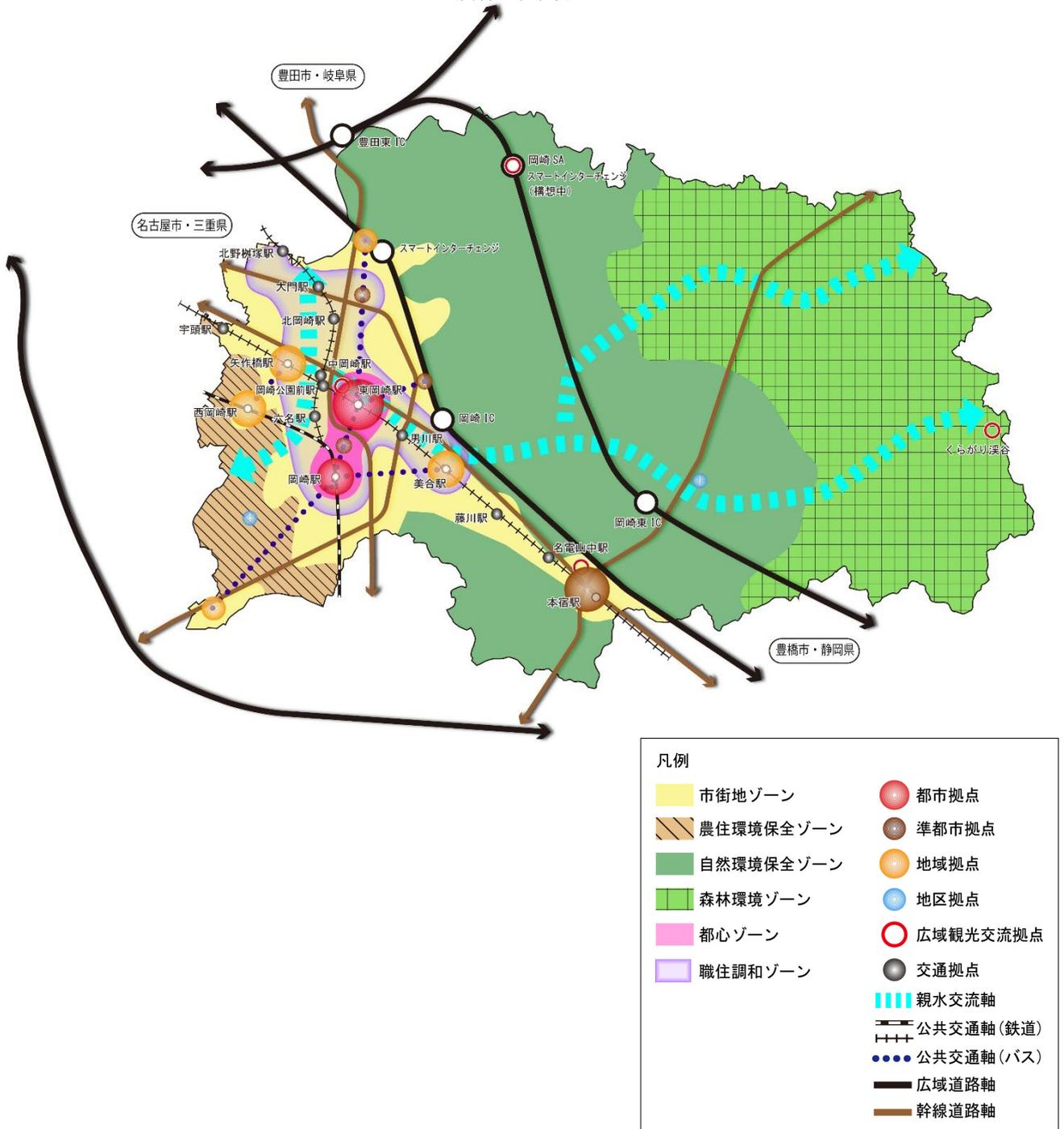


図 将来都市構造図 (資料：岡崎市都市計画マスタープラン (令和7年))

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		重点時間帯
路線 (区間)		
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		重点時間帯
地域 (町名)		
康生通・伝馬通地区		7時～22時
西魚町・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		

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商用輸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、助八中蔵でも降車可能
 ※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、水別広場でも降車可能

- ◆ 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。

自転車がしっかり固定したことを確認して中扉から乗車する。



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L29インチ以下
タイヤ幅	3インチ以下
重量	50キログラム以下
ホイールベース	48インチ以下

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様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。

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）

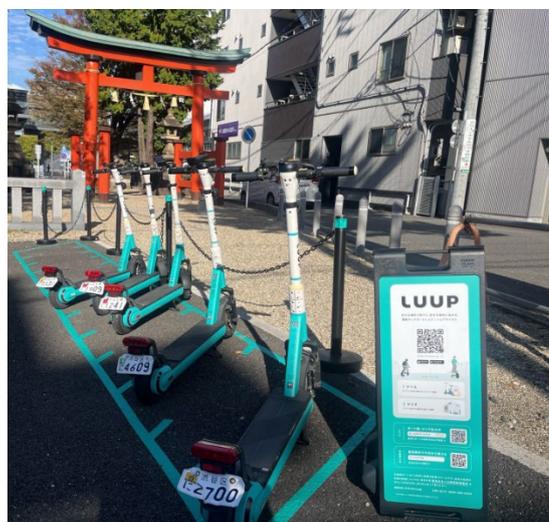


図 LUUPのポート*
（資料：岡崎市）

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+ランの自転車複合競技
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。また、自転車通勤を続けた従業員では、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。

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います。本市では、令和6年度より総合評価方式による入札*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、自転車通勤宣言企業を優遇する本市の取組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み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））

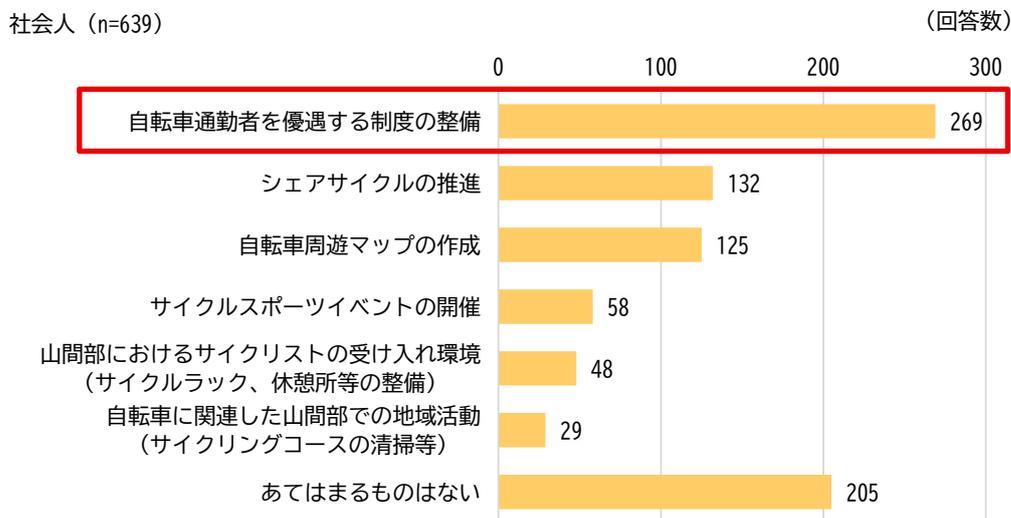


図 社会人（会社員、公務員、会社役員など+主婦・主夫+パート・アルバイト+自営業・自由業）の自転車の利用環境を向上させるうえで、関心がある取組（資料：自転車に関する市民アンケート（令和7年））

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)

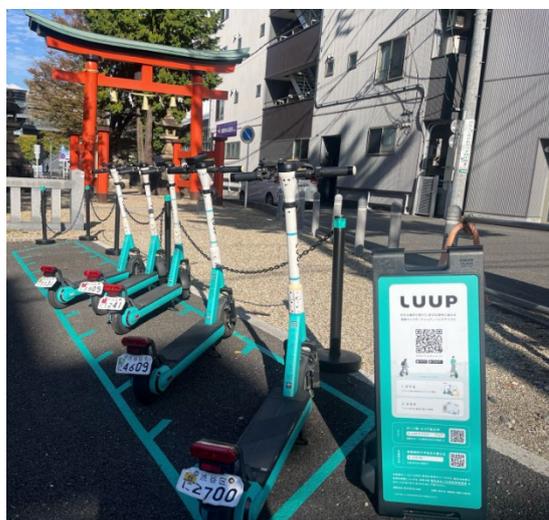


図 LUUPのポート*
(資料：岡崎市)

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 くらがり溪谷（資料：岡崎市観光協会）



図 かおれ溪谷（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、千万町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、QURUWA 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）

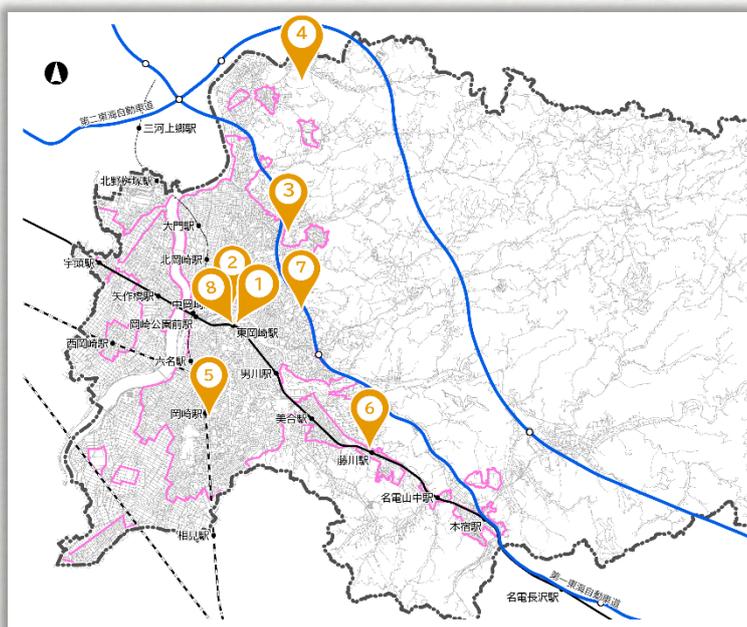
施策⑩ 観光施策と連動した周遊コースの設定

担当課：観光推進課・まちづくり推進課



本市は歴史文化や自然など様々な観光資源を有し、市外からも多くの来訪者が訪れており、市中心部にはシェアサイクル*が配置され、観光資源を回遊しやすい環境が整っています。今後、より一層本市の魅力に親しみ、自転車の利便性を活かして観光を楽しんでもらえるよう、自転車で市内観光資源を周遊し楽しむことができるコースを設定します。また、周遊コース案内のデジタル化を実施し、地域社会全体でデジタル技術を活用していくことができる風土の醸成を図ります。加えて、これらの多言語対応についても検討し、本市ホームページ等でのPRを行い、国内外からの来訪者の安全で快適な自転車利用を促進します。

MAP コースマップ



- 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。

1 てつやマンホール（東岡崎駅付近）

家康公の騎馬像から北面に数メートルほどの広い歩道の上に、てつやのマンホールがあります。駅近、川沿でロケーションは最高ですね。
東岡崎駅下車後、東改札から3階のペDESTリアンデッキを渡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。

データを見る ▶



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。

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。

2 ゆめまるマンホール（中央緑道）



ゆめまるマンホール（中央緑道）

中央緑道の北端、龍田公園の番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月に報道したばかりの散歩道。線に囲まれながらくつろげるスポットになっています。

データを見る ▶ 詳細ページへ ▶

自転車/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（東岡崎駅もしくはすぐ北の龍田公園でサイクルシェアが借りられます）
名鉄バス/「康生町」から路線番号2、19～21に東車、「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

図 モデルコースの事例（資料：岡崎市）

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へ、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

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
- 自転車の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）
詳しくは案内をご参照ください

自転車損害賠償責任保険等への加入 義務

- 自転車損害賠償責任保険等に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参照ください

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の賠償事例が発生しています。まずはご自身や御家族の加入状況を確認しましょう。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、屋敷の中で自転車で行方不明、歩道と車道の区別のない道路において歩行者の女性（82歳）と正面衝突。女性に脳脊髄液損傷等の重傷を負い、重傷が原因で死亡した。 （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？
※点検合格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 → 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）

（資料はHPより）

岡崎市 問合せ：岡崎市防犯交通安全課 電話：0664-23-6340

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推進します。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

 - ★ 歩道を通行できる場合は、車道寄りやすくして停止できる速度で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。

★ 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。

★ 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。
- 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なりません。
- ⑤ ヘルメットを着用

 - ★ 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
 - ★ 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せましょう。

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 đèn 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 obrigatório. 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

Usar 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. Usar capacete de modo correto e protejam 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)".
- Quando andar de bicicleta à noite, deve ligar a lanterna.
- É proibido andar de bicicleta alcoolizado.
- Usar capacete quando andar de bicicleta.
- Para utilizar a bicicleta com segurança
- Canal YouTube oficial de 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12月に警察庁では、ライフステージに応じた自転車の交通安全教育の充実を図るため、ライフステージごとの教育目標や教育内容、各教育主体の教育内容や教育方法の例等をとりまとめた「自転車の交通安全教育ガイドライン」を策定しています。

ライフステージごとの目標として、段階的に到達すべき自転車の安全運転に必要な「技能」「知識」「行動・態度」の習得状況の目安が記載されており、本市においても効果的な交通安全教育のため、教育主体の特徴を踏まえつつ役割を分担しながら、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。

自転車の交通安全教育の目的						
<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得すること ○ 「自他の生命尊重」の理念の下、自転車が「軽車両」であることを理解し、交通社会の一員としての自覚を持つこと ○ 自転車利用者が交通ルールを遵守して、自己や交通社会を共有する周囲の者の安全を確保して運転することができるようにすること 						
未就学児	小学生 (1～3年生)	小学生 (4～6年生)	中学生	高校生	成人	高齢者
歩行者として、また、将来、自転車利用者として道路を安全に通行するためのルールを学ぶ。まっすぐ走る、止まりたい場所で止まるといった自転車の基本的な技能を習得する。	正しいブレーキのかけ方で止まること、周りの状況に合わせた速度の調整など自転車の技能を高める。自転車に乗るときは、左側通行を徹底すること、歩道では歩行者が優先でゆっくり通行すること、赤信号、一時停止標識のある交差点では必ず止まることを身に付ける。	中学生(13歳)から安全に車道を走れるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な一通りの交通ルールと運転技能を身に付ける。	自転車に乗るとき交通ルールの理解を深め、定着するようにする。加害者となり刑事・民事上の責任を問われ得ることを認識するとともに、他の車両や歩行者に対するコミュニケーション能力や危険を理解・予測して回避するための能力を習得し、交通社会の一員として、自転車の安全を確保することが大切なことを自覚する。	自転車に乗るとき交通ルール、他の車両や歩行者とのコミュニケーション能力と危険を理解・予測して回避するための能力を確実に習得する。自動車の免許取得が近づく中、将来の交通社会を担う存在として、自転車を運転するときの社会的責任を理解し、歩行者が優先であることを徹底する。	高校生までに習得する交通ルール、他者とのコミュニケーション能力、危険予測と回避能力、歩行者優先といった事項が確実に身に付き、実践できるか確認し、不十分な点を補う。他の模範となる行動を実践し、こどもに対して交通ルールを教えることができるようになる。	自転車に乗るとき交通ルールを確認し、理解が不十分な点を習得する。また、70歳以上で普通自転車で歩道を通行するときの歩行者優先を加齢によって、身体機能や認知機能が変化し、路外逸脱や転倒事故が増加することから、運転技能が十分か確認し、夜間の運転は控えるなどする。
ライフステージごとに習得すべき「技能」「知識」「行動・態度」を段階的に身に付ける						

図 ライフステージごとの習得すべき「技能」「知識」「行動・態度」
(資料：自転車の交通安全教育ガイドライン)

【事例】ICTを活用した危険箇所のマップ作成
 一部の小・中学校では、通学路の危険箇所を图示したマップを作成し、危険箇所での回避行動についてグループワークを実施しています。
 危険箇所のマップ作成やグループワークでは、児童生徒に配られたコンピュータ端末を活用し、児童生徒が危険と感じた場所を調査・集約したほか、危険箇所のマップや写真、ワークシート等をリアルタイムで共有することで、限られた学習時間の中で効果的・効率的に授業を行っています。



【事例】親子参加型の交通安全教室への参加
 ブリヂストーンサイクル株式会社では、こどもが自転車の乗り方を練習するときのサポート方法や自転車の交通ルールをこどもと共に保護者に学んでもらうため、親子参加型の自転車の乗り方教室を開催しています。



【事例】高齢者に対する交通安全教室
 一般社団法人市民自転車学校プロジェクトでは、高齢者を対象に、バランス感覚や後方の安全確認の動作がスムーズに行えるか等を確認し、安全な運転に必要な行動をとることができているかを自ら確認する機会を提供することを目的とした交通安全教室を開催しています。



図 教育内容と教育方法の事例
(資料：自転車の交通安全教育ガイドライン)

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、一方で出入り走行(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)

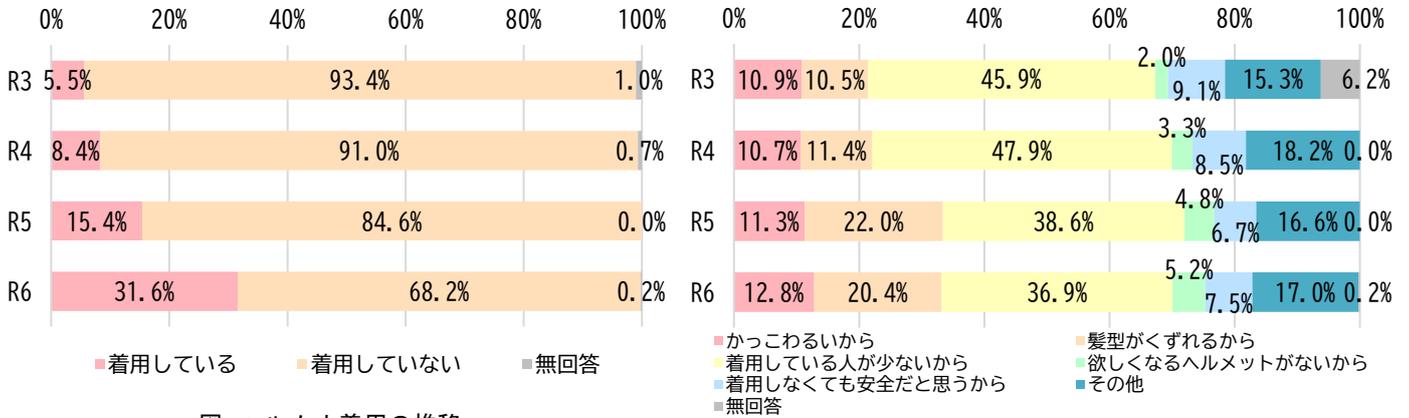


図 ヘルメット着用の推移

図 ヘルメットを着用しない理由の推移

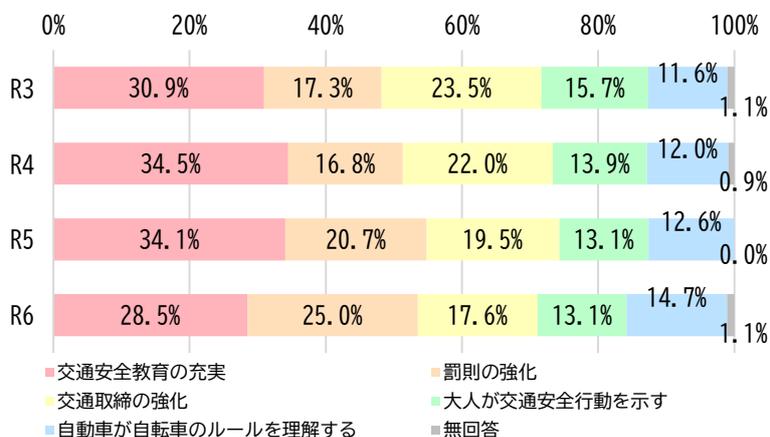


図 自転車利用者が交通ルールを守らない理由に対する考えの推移

(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。

(1) 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。

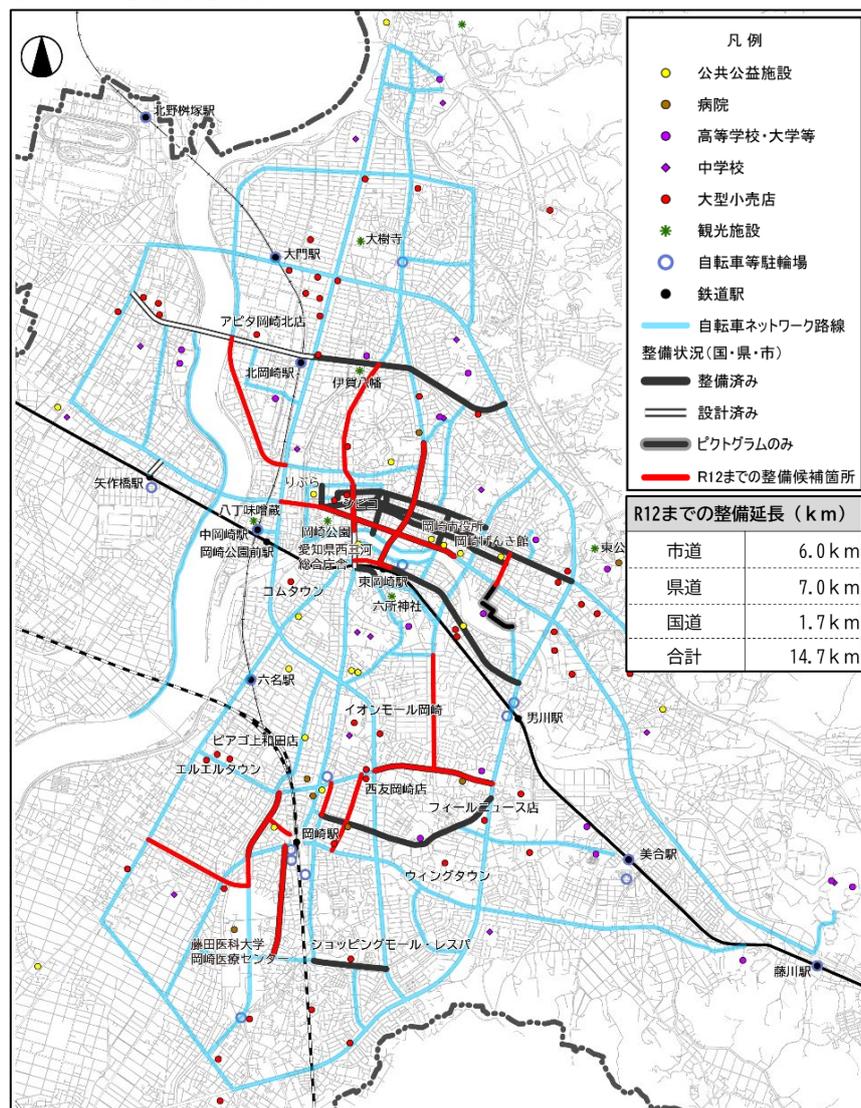


図 令和12年度までの整備対象路線

(資料：岡崎市資料)

(2) 交通安全に配慮した自転車通行空間の整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車通行空間*の整備において、自転車の安全性を向上させるための対策として、側溝、街渠、集水ます及びマンホールの溝蓋について、エプロン幅が狭く自転車通行空間*を広く確保できるもの、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するもの、段差や路面の凹凸が小さく平坦性の高いもの等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等が挙げられています。

また、自転車通行空間*を確保しつつ安全性を向上させる取組として、名古屋市内の国道19号等では、自動車の自転車専用通行帯*への進入を物理的に抑制するため、車線境界線上にラバーポールを設置した事例があります。これにより、自転車の車道走行の遵守率向上、歩道における歩行者と自転車・自転車同士の交錯の減少、路上停車台数の減少など、歩行者と自転車の安全性の向上が確認されています。

本市においても、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、自転車通行空間*の安全性を向上させる空間整備を図ります。



写真Ⅱ-1 エプロンの幅が狭く平坦性の高い街渠に置き換えた事例



写真Ⅱ-2 歩道上の施設幅内に集水ますを移設した事例



写真Ⅱ-3 グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例



図 都市型街渠、集水ます、グレーチング蓋の事例

(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6月）)

国道19号 金山新橋南～西大須



<写真①>



撮影日時：R5年5月26日（金）8：50

図 ラバーポールの事例

(資料：第8回名古屋国道管内自転車安全利用協議会資料「名古屋市内における自転車通行空間整備状況について」を加工)

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、自動車が行き止まりの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))

6. 施策の実施スケジュール

計画期間は、第7次岡崎市総合計画や岡崎市都市計画マスタープラン等の上位計画と目標年度を合わせ、令和4年度から令和12年度の9年間とします。

		実施主体	短期 令和4～5年	中期 令和6～8年	長期 令和9～12年
目標1	施策① まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進	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	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">計画のフォローアップ 計画の見直し</div>		
	施策② 自転車等駐車場の整備推進	防犯交通安全課・建設企画課	→		
	施策③ 自動車の違法駐車取締りの推進	岡崎警察署	→		
	施策④ 山間部における自転車活用環境の整備	地域創生課・観光推進課・中山間政策課	→		
目標2	施策⑤ シェアサイクル利用環境の整備と公民の連携	まちづくり推進課・地域創生課	→		
	施策⑥ サイクルスポーツ振興・交流の推進	スポーツ振興課・建設企画課	→		
	施策⑦ 企業と連携した自転車通勤の促進	契約課・保健政策課・商工労政課	→		
目標3	施策⑧【再掲】 シェアサイクル利用環境の整備と公民の連携	まちづくり推進課・地域創生課	→		
	施策⑨ まちづくりと連携した自転車活用の推進	観光推進課・中山間政策課・まちづくり推進課	→		
	施策⑩ 観光施策と連動した周遊コースの設定	観光推進課・まちづくり推進課	→		
目標4	施策⑪ 安全・安心な自転車の普及促進	防犯交通安全課	→		
	施策⑫ 安全利用教育環境の整備	公園緑地課	→		
	施策⑬ 自転車の安全利用の促進	防犯交通安全課・岡崎警察署	→		
	施策⑭【抜粋掲載】 まちなかの自転車通行空間の計画的な整備推進	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	→		
	施策⑮ 災害時における自転車活用の推進	防災課	→		

7. 計画の進め方

(1) 計画の推進体制

本計画に定めた目標を達成するためには、市の関係部局、関連団体がそれぞれ役割を担い、連携して施策の推進を図る必要があります。本計画に関連する施策は多岐にわたることから、引き続き「岡崎市自転車活用推進協議会」により、施策の進捗状況を共有します。

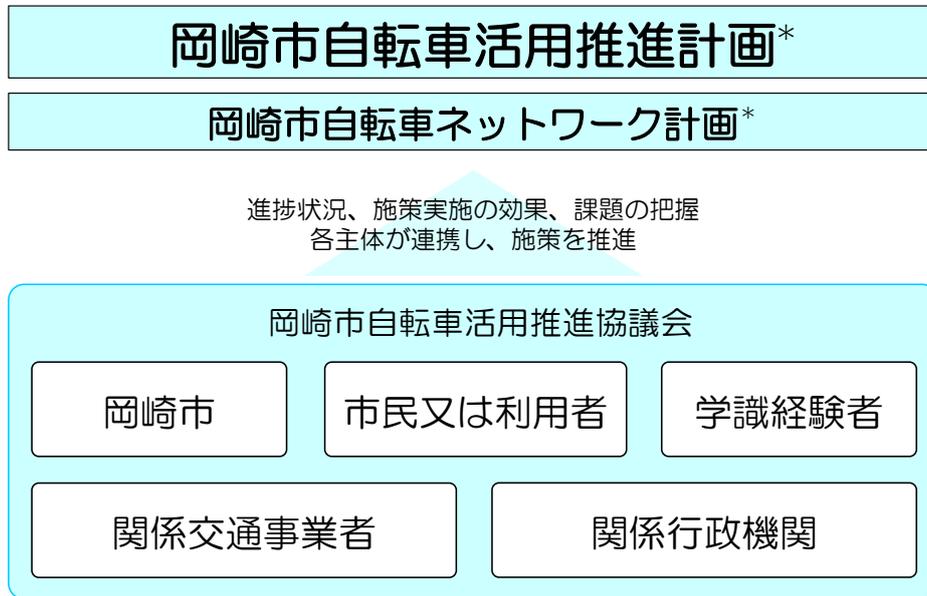


図 計画の推進体制

(2) 計画の見直し

計画期末である令和12年度までに、施策実施に関する評価を行うとともに、その他の取組における検討結果や、社会情勢の変化等を踏まえて、中間年(令和7年)に計画の見直しを行いました。また、県の自転車活用推進計画*において更新がなされた場合には、更新内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて計画の見直しを行います。

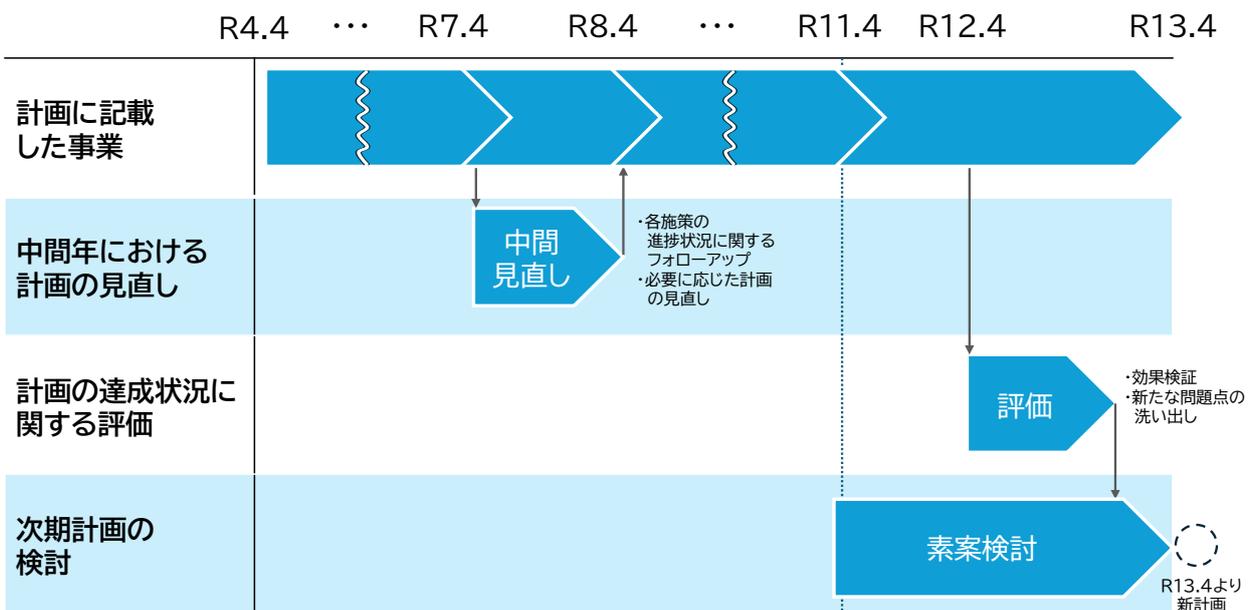


図 計画推進のPDCA

(3) 計画のフォローアップ

「岡崎市自転車活用推進協議会」において、各施策の進捗状況等に関するフォローアップを中間年（令和7年）に実施し、成果目標や確認項目の目標値の見直しを行いました。

フォローアップにあたっての評価指標は、以下のとおりとします。

【指標設定の考え方】

本計画全体の目指すところとして『成果目標』を設定し、各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』を設定します。

■ 成果目標

評価指標	現況値 (策定時)	中間値 (フォローアップ時)	目標値 (令和12年)
身体活動1日に 1時間以上実施の割合	30歳代：45.2% 40～74歳代：46.0%	43.0% 44.2%	47.5% 48.3%
自転車に関連する交通事故死傷者数	254人/年	193人/年	150人/年
運輸部門における二酸化炭素排出量	596千t-CO ₂ /年	553千t-CO ₂ /年	384千t-CO ₂ /年

■ 確認項目

目標1 安全で快適な自転車通行空間づくり

評価指標	現況値 (策定時)	中間値 (フォローアップ時)	目標値 (令和12年)
自転車ネットワーク路線整備延長	1.3km	12.2km	26.9km
自転車等駐車場の設置箇所数	31箇所	34箇所	35箇所

目標2 自転車を活用した健康意識の向上

評価指標	現況値 (策定時)	中間値 (フォローアップ時)	目標値 (令和12年)
「自転車通勤に関わる認証制度」の 認証事業所数	0事業所	16事業所	20事業所
サイクルスポーツ*イベントの 参加者数	—	246名/年	500名/年

目標3 市民・来訪者の観光における自転車利用の促進

評価指標	現況値 (策定時)	中間値 (フォローアップ時)	目標値 (令和12年)
シェアサイクル*の利用回数	19,893回/年	85,000回/年	100,000回/年
モデルコースの設定数	0ルート	0ルート	3コース

目標4 歩行者・自転車・自動車の安全安心な共存

評価指標	現況値 (策定時)	中間値 (フォローアップ時)	目標値 (令和12年)
交通安全教室の 開催数	79回/年	183回/年	200回/年
自転車交通ルールの 認知度	①安全ルールを守る：81% ②自転車は車道が原則、 歩道は例外：76% ③車道は左側を通行：72% ④歩道は歩行者優先で、 車道寄りを徐行：60% ⑤子どもはヘルメット着用： 53%	①車道が原則、左側を通行 歩 道は例外、歩行者を優先： 94% ②交差点では信号と一時停止を 守って、安全確認：98% ③夜間はライトを点灯：100% ④飲酒運転は禁止：99% ⑤ヘルメットを着用：92%	全ての項目で 95%

參考資料

資料1:岡崎市自転車活用推進協議会 委員名簿

任 期 令和7年7月1日～令和8年3月31日

役 職	氏 名	備 考
学識経験者	まつもと ゆきまさ 松本 幸正	名城大学 教授
〃	しまだ よしあき 嶋田 喜昭	大同大学 教授
市民 又は利用者	はやかわ あやの 早川 綾乃	岡崎商工会議所 女性部 副会長
〃	いのうえ とおる 井上 徹	岡崎市サイクリング協会 会長
〃	ひきなが のりひさ 久永 記央	愛知県公立高等学校長会 西三河東地区会長（岡崎工科高校長）
〃	すずき まさよし 鈴木 正統	岡崎市現職研修委員会 特別活動部 部長（美合小学校長）
〃	いわつき みほ 岩月 美穂	岡崎市都市計画審議会 委員（公募市民）
〃	がつとう かすみ 月東 佳寿美	岡崎市都市計画審議会 委員（公募市民）
〃	もみい やすはる 靱井 泰晴	岡崎市観光協会 理事長
〃	なんぶ あつし 南部 淳	岡崎幸田交通安全協会 会長
関係 交通事業者	たかい ゆうすけ 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
〃	てらさわ ひでき 寺澤 秀樹	愛知環状鉄道株式会社 運輸部 次長
〃	ごとう やすゆき 後藤 泰之	名鉄バス株式会社 運輸本部 首席交通企画官
〃	ふじた のぶあき 藤田 信彰	名鉄東部交通株式会社 路線バス事業部 部長
〃	あさおか りんぺい 浅岡 林平	愛知県タクシー協会 岡崎支部 支部長
関係 行政機関	いのうえ しげと 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
〃	くろだ ただひろ 黒田 忠弘	愛知県 西三河建設事務所 道路整備課 課長
〃	いながき しんご 稲垣 慎吾	愛知県岡崎警察署 交通課 課長

全委員数に対する女性委員の比率 16.7% (3/18)

資料2:岡崎市自転車活用推進協議会の経緯

(1) 岡崎市自転車活用推進計画作業部会

開催日	議題
【第1回】 令和7年7月16日(水)	(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) 自転車活用を推進するにあたっての課題と目標 (4) 成果目標・確認項目の達成状況 (5) 各施策のこれまでの取組・評価 (6) アンケート調査の実施方針
【第2回】 令和7年10月20日(月)	(1) アンケート結果報告 (2) 第1回協議会の修正対応 (3) 自転車ネットワーク計画の見直し結果報告 (4) 具体的な取組 (5) 計画目標と実施すべき施策 各施策のこれまでの取組・評価 (6) 施策の実施スケジュール 計画の進め方
【第3回】 令和8年2月20日(金)	(1) 岡崎市自転車活用推進計画(案)

(2) 岡崎市自転車活用推進協議会

開催日	議題
【第1回】 令和7年8月5日(火)	(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
【第2回】 令和7年11月21日(金)	(1) アンケート結果報告 (2) 第1回協議会の修正対応 (3) 自転車ネットワーク計画の見直し結果報告 (4) 具体的な取組 (5) 計画目標と実施すべき施策 各施策のこれまでの取組・評価 (6) 施策の実施スケジュール 計画の進め方
【第3回】 令和8年3月10日(火)	(1) 岡崎市自転車活用推進計画(案)

資料3:計画の目標値設定の考え方について

本計画全体の目指すところとして『成果目標』を設定し、各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』を設定します。目標値については、上位・関連計画や経年的な傾向、交通に関する潮流を踏まえ下記のように設定します。

(1) 成果目標

本計画の『成果目標』として、「身体活動 1 日に 1 時間以上実施の割合」、「自転車に関連する交通事故件数」、「運輸部門における二酸化炭素排出量」の3つを設定します。

評価指標	身体活動 1 日に 1 時間以上実施の割合
現況値	30 歳代：45.2%、40～74 歳代：46.0%（令和元年度）
当初目標値	30 歳代：47.5%、40～74 歳代：48.3%
中間値	30 歳代：43.0%、40～74 歳代：44.2%（令和5年度）
改定目標値	30 歳代：47.5%、40～74 歳代：48.3%
データソース	30 歳代：自庁システム、40～74 歳代：法定報告
目標設定の考え方	岡崎市国民健康保険 第2期保健事業実施計画（データヘルス計画）第3期特定健康診査等実施計画における修正後目標値を用いた。

評価指標	自転車に関連する交通事故死傷者数
現況値	254 人/年（令和2年）
当初目標値	150 人/年
中間値	193 人/年（令和6年度）
改定目標値	150 人/年
データソース	岡崎市資料
目標設定の考え方	直近3年間（平成30年、令和元年、令和2年）の傾向を踏まえ設定した。

評価指標	運輸部門における二酸化炭素排出量
現況値	596 千 t-CO ₂ /年（平成25年）
当初目標値	526 千 t-CO ₂ /年
中間値	553 千 t-CO ₂ /年（令和3年度）
改定目標値	384 千 t-CO ₂ /年
データソース	岡崎市の環境
目標設定の考え方	岡崎市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）2018 年度～2030 年度における目標値を用いた。令和4年度の計画改定による二酸化炭素排出量の算出方法の見直しに伴い、目標値を変更した。

(2) 確認項目

各基本目標の達成度合いをチェックするための『確認項目』として、「自転車ネットワーク整備延長」、「自転車等駐車場の設置箇所数」、「自転車通勤に関わる認証制度の認証事業所数」、「サイクルスポーツイベントの参加者数」、「シェアサイクルの利用回数」、「モデルコースの設定数」、「交通安全教室の開催数」、「自転車交通ルールの認知度」の8つを設定します。

評価指標	自転車ネットワーク整備延長
現況値	1.3km（令和2年度）
当初目標値	119.6km
中間値	12.2km（令和6年度）
改定目標値	26.9km
データソース	岡崎市資料
目標設定の考え方	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、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た。

評価指標	自転車等駐車場の設置箇所数
現況値	31箇所（令和2年）
当初目標値	33箇所
中間値	34箇所（令和7年）
改定目標値	35箇所
データソース	岡崎市資料
目標設定の考え方	当初の目標値を達成したことから、作業部会における担当課からの意見を踏まえ、目標値を設定した。

評価指標	「自転車通勤に関わる認証制度」の認証事業所数
現況値	0事業所（令和2年）
当初目標値	3箇所
中間値	16事業所（令和6年度）
改定目標値	20事業所
データソース	自転車活用推進官民連携協議会ホームページ
目標設定の考え方	当初の目標値を達成したことから、作業部会における担当課からの意見を踏まえ、目標値を設定した。

評価指標	サイクルスポーツイベントの参加者数
現況値	－（令和2年 中止）
当初目標値	500名/年
中間値	246名（令和6年度）
改定目標値	500名/年
データソース	岡崎市資料、岡崎市サイクリング協会資料、宮崎まちづくり協議会資料
目標設定の考え方	既存の大会やイベント、民間主催の取組について、関係団体へのヒアリングの結果を踏まえて設定した。

評価指標	シェアサイクルの利用回数
現況値	19,893回/年（令和2年度）
当初目標値	30,000回/年
中間値	84,953回/年（令和6年度）
改定目標値	100,000回/年
データソース	岡崎市資料
目標設定の考え方	当初の目標値を達成したことと、新たに事業者が参入したことにより、作業部会における担当課からの意見を踏まえ、目標値を設定した。

評価指標	モデルコースの設定数
現況値	0ルート（令和2年）
当初目標値	2ルート
中間値	0ルート（令和6年度）
改定目標値	3コース
データソース	岡崎市資料
目標設定の考え方	作業部会における担当課からの意見を踏まえ、目標値を設定した。

評価指標	交通安全教室の開催数
現況値	79回/年（令和2年）
当初目標値	200回/年
中間値	183回/年（令和5年度）
改定目標値	200回/年
データソース	岡崎市資料
目標設定の考え方	新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準までの回復を目指すという趣旨で設定した。

評価指標	自転車交通ルールの認知度
現況値	①安全ルールを守る：81% ②自転車は車道が原則、歩道は例外：76% ③車道は左側を通行：72% ④歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行：60% ⑤子どもはヘルメット着用：53% （令和2年）
当初目標値	全ての項目で90%以上
中間値	①車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先：94% ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認：98% ③夜間はライトを点灯：100% ④飲酒運転は禁止：99% ⑤ヘルメットを着用：92% （令和7年）
改定目標値	全ての項目で95%以上
データソース	岡崎市での自転車利用に関するWebアンケート調査結果
目標設定の考え方	調査結果の中間値を踏まえ設定した。

資料4:用語集

	用語	解説	ページ
あ行	駅端末交通手段	1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のことを端末交通手段といい、代表交通手段が鉄道の場合の端末交通手段。	4
	岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例	公共の場所における自転車等の放置を防止することにより、公共の場所の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、もって良好な都市環境を確保することを目的とする条例。	11,51
か行	健康寿命	健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間。	1,17,18,24,41
	公民連携まちづくり	地域社会の課題解決など共通の目的を実現するため、市民や事業者などと行政が信頼と理解の下、それぞれの役割と責任を自覚しながら、お互いの立場の違いを認めたと上で尊重し合い、協力して行うまちづくりの方法。	2
さ行	サイクル&ライド	自転車から公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう移動方法。	42,51
	サイクルスポーツ	自転車を使った競技の総称。ロードレース、マウンテンバイク、シクロクロス、トラックレース、BMXといった競技がある。	21,24,41,42,54,56,71,73
	サイクルツーリズム	「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的とした観光事業の総称。	1,54,60
	サイクルラック	駐輪時に自転車のタイヤ部分を入れ、自転車を固定させる設備。	54
	自転車安全利用五則	国の交通対策本部が定めた自転車に乗るときの基本的な5つのルール。 ①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先 ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 ③夜間はライトを点灯 ④飲酒運転は禁止 ⑤ヘルメットを着用	1,27,32,33,65,66,67
	自転車活用推進計画	2018年6月に閣議決定された「自転車活用推進計画」に基づき、国が主体となり「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」「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」「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げた計画。国の計画を基本として都道府県・市町村それぞれで策定が進められている。	1,2,3,72
	自転車活用推進法	自転車の活用について、政府として総合的・計画的に推進するため、2017年5月1日に施行された法律。 (平28法113)	1

	用語	解説	ページ
さ 行	自転車専用通行帯	道路構造令に規定する自転車通行帯、自転車道及び自転車歩行者道、道路交通法に規定する自転車専用通行帯等、車道において自転車が走行する部分。広義には、道路交通法の規定により自転車が通行できる歩道を含む。	6,8,46, 50,69
	自転車損害賠償責任保険	自転車の利用によって他人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保証することができる保険又は共済。	37,63
	自転車通行空間	自転車が通行するための道路、又は道路の部分。	7,8,14, 16,31,32, 40,41,42, 43,44,45, 49,50,64, 66,67,69, 71
	自転車ネットワーク計画	安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。	2,6,30, 40,41,42, 43,45,46, 48,49,68, 72
	自転車プローブデータ	端末から GPS や走行情報を通じて収集される時刻・位置・速度などの自転車利用の移動履歴データ。	15
	自転車歩行者道	自転車及び歩行者の通行のために、縁石線又は柵等の工作物により区分けして設けられている道路。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。	6,44
	車道混在	歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車と自動車縦列で混在しながら通行する形態。	8
	シェアサイクル	設置された複数のポート（自転車等貸出・返却拠点）において、利用者が必要な時に自転車等を借り、利用後はどのポートへも返却が可能な都市交通サービス。	1,7,14, 15,20,22, 23,24,26, 27,28,41, 42,55,58, 59,61,62, 71,73
	新モビリティ	電動キックボード等をはじめとする電動や小型のモビリティ、自動運転等、AI や IoT などの最新テクノロジーを活用し、従来の交通手段やシステムを進化させた、新しい移動手段やサービスの総称。	14,24,27, 38,40,41, 42,55,59, 65
	ゼロカーボンシティ	2050 年までに CO ₂ （二酸化炭素）の排出量を実質ゼロにすることを目指す旨（脱炭素化）を、首長もしくは地方公共団体から公表された都道府県または市町村。	1,12,58, 61
	ゾーン	住所、勤務先・通学先、出発地、到着地について、一定の広がりをもつ地域のまとまり。	5
総合評価方式による入札	価格だけで評価していた従来の落札方式と異なり、実績に基づく技術力や企業の社会的活動等と価格を含めて総合的に評価することによって落札者を決定する方式。	58	
た 行	代表交通手段	ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の代表的な交通手段。優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。	3,20
	地域公共交通	鉄道、バス、タクシー、飛行機、船など、不特定多数の人々が、所定の運賃を支払えば利用できる交通手段。	14,16,22, 24,26,28, 41,42,51, 55,59

	用語	解説	ページ
た 行	中京都市圏パーソントリップ調査	中京都市圏（愛知県、岐阜県南部、三重県北部）に居住している人々が、どのような目的で移動しているか、どのような交通手段を利用しているかなど、人の動きからみた交通実態を把握することを目的とした調査。	3,4,5,20
	デュアスロン	デュアスロン(英語 duathlon)とは複合競技の一種で、第1ラン(ランニング)、バイク(自転車ロードレース)、第2ラン(ランニング)を順に行い、所要時間と順位を競うスポーツ。	46,56
	トリップ	ある目的(例えば、出勤や買物など)を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。	3,4,5,8,20,48
は 行	ピクトグラム	絵文字、絵言葉、図記号の一種。表現対象である事物や情報から視覚イメージを抽出、抽象化し、文字以外のシンプルな図記号によって表現している。	49
	ヘルメット購入補助	満7歳～満18歳及び満65歳以上となる方に対しヘルメット購入費の半額を市が補助する制度。	34,67
	放置自転車	自転車駐車場や公共の場所(例えば、道路上)において、自転車から当該利用者が離れて直ちに移動することができない状態にある自転車。	10,11,51
	ポート	シェアサイクルの貸出し・返却拠点。	22,24,26,27,55,59
ま 行	マイクロモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人から2人乗り程度の車両。	16,28
	メッシュ	地表面を一定のルールに従い、多数の正方形などに分割したエリア。	29
	メッツ	運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したものの。	18,19
ら 行	立地適正化計画	居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを推進するための計画。	2,13,14
A B C	AI	人工知能(Artificial Intelligence)の略。一般的には、人間のような知能を人工的に作りだしたソフトウェアやシステムのことを指す。	28
	DX	ICT(情報通信技術)の浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。	28
	ICタグ	ICチップとアンテナを組み合わせた小型の電子タグであり、電波を用いて非接触でデータを読み書きする技術。	51,52
	IoT	物理的なモノに通信機能を搭載して、インターネットに接続・連携させる技術。「Internet of Things」の略。	51
	MaaS	バス、電車、タクシー、サイクルシェアといったいろいろな種類の交通サービスを、IT技術を活用して移動を1つのサービスとして統合する新しい考え方。「Mobility as a Service」の略。	28,55,59

	用語	解説	ページ
A B C	QURUWA 戦略	QURUWA 地区内の豊富な公共空間を活用して、パブリックマインドを持つ民間を引き込む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、その回遊を実現させ、波及効果として、まちの活性化(暮らしの質の向上・エリアの価値向上)を図る戦略。	1, 2, 43, 61
	SDGs 未来都市	内閣府が 2018 年度から全国の自治体を対象に募集しているもので、SDGs の理念に沿った基本的・総合的取組を推進しようとする都市・地域の中から、特に、経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高いといとして選定された都市・地域。	2
	TS マーク	自転車を安全に利用してもらうために点検・整備を受ける気運を醸成する制度で、自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法令に定められた基準に適合した安全な普通自転車として確認をしたときに貼られるマーク。このマークが貼られている自転車には、傷害及び賠償責任保険が付帯される。	37, 63

令和4年3月17日策定

令和8年3月26日改定

岡崎市 土木建設部 建設企画課

〒444-8601 岡崎市十王町二丁目9番地

TEL 0564-23-6204

FAX 0564-23-6696

令和4年3月策定
令和8年3月改定

岡崎市 土木建設部 建設企画課

〒444-8601 岡崎市十王町二丁目9番地

TEL 0564-23-6822

FAX 0564-23-6696

