

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。

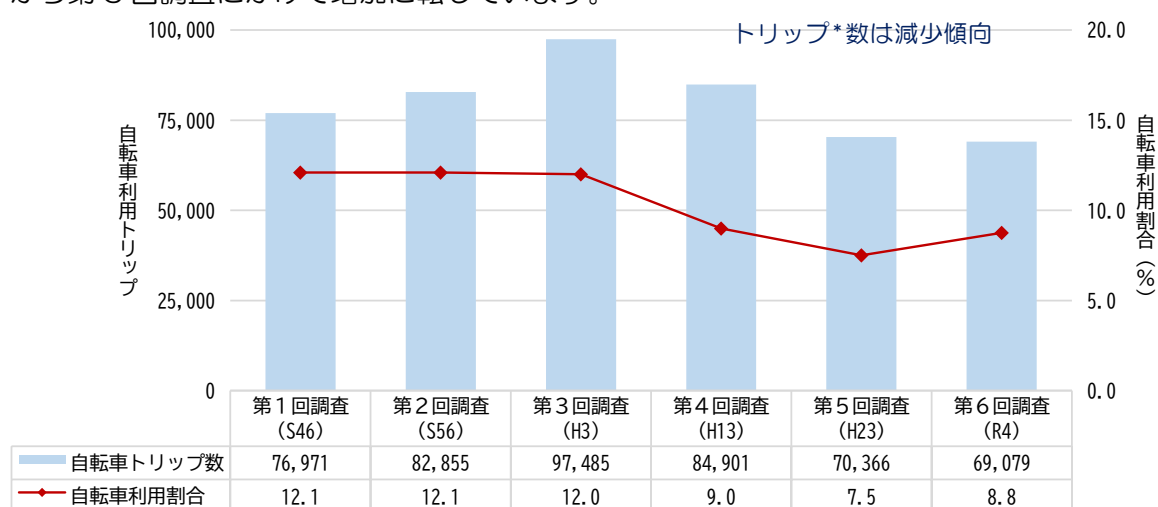


図 自転車利用トリップ*数と代表交通手段*に占める割合の推移

(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、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、「帰宅」を除き「自由（買物、通院など）」目的が主体を占めていましたが、第6回調査では「出勤」目的が主体を占めています。（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。

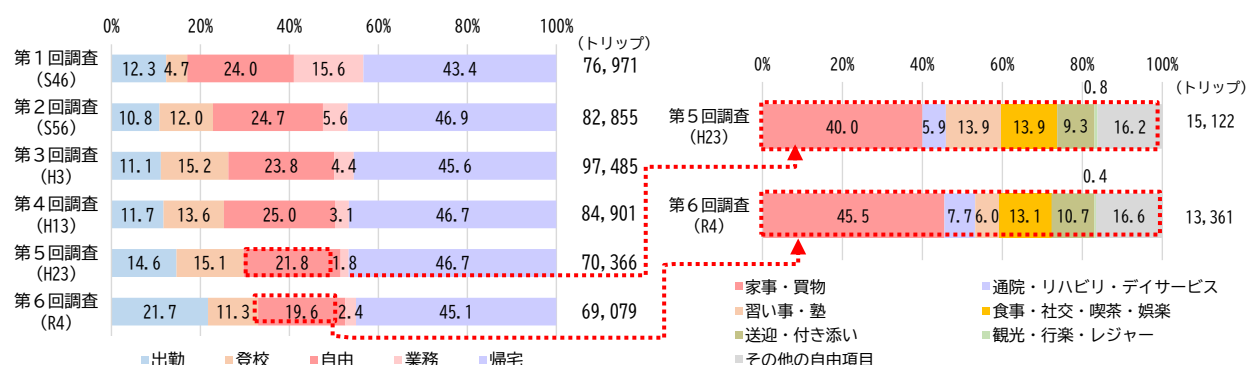


図 自転車利用トリップ*の目的分類別構成の推移と自由目的の分類別構成の推移

(目的分類別構成は第1回、自由目的の分類別構成は第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。

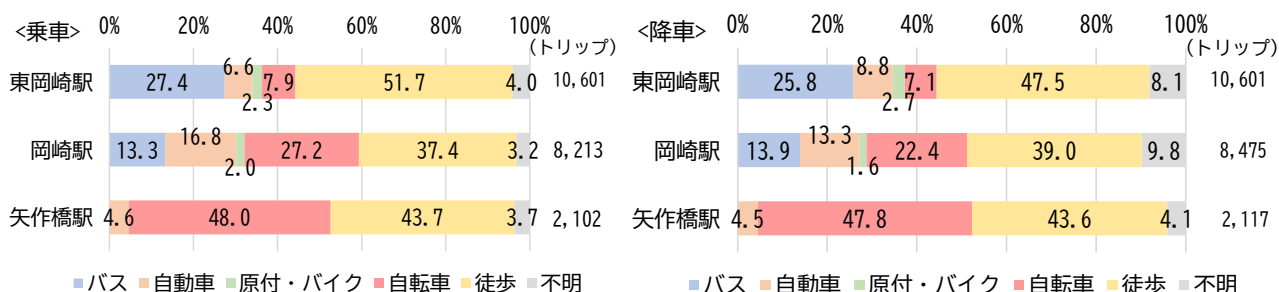


図 駅端末交通手段*別構成（資料：第 6 回中京都市圏パーソントリップ調査*（令和 4 年））

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。

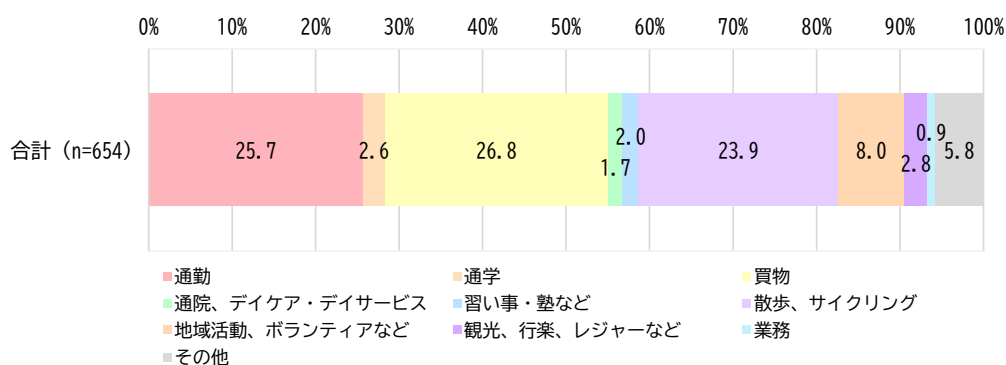


図 自転車の利用目的（資料：自転車に関する市民アンケート（令和 7 年））

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。

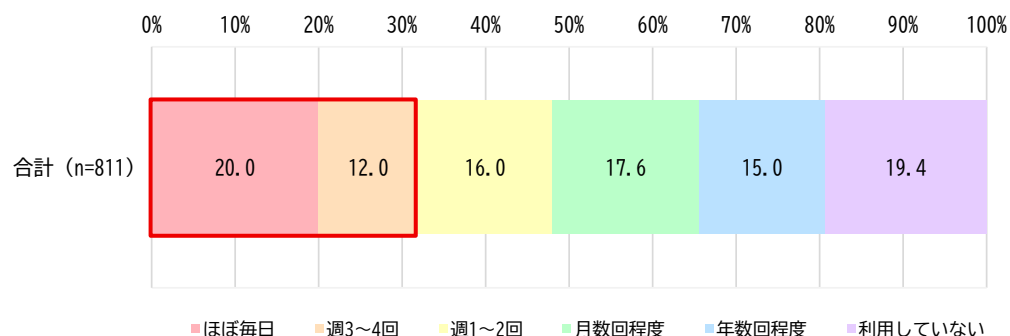


図 自転車の利用頻度（資料：自転車に関する市民アンケート（令和 7 年））

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。

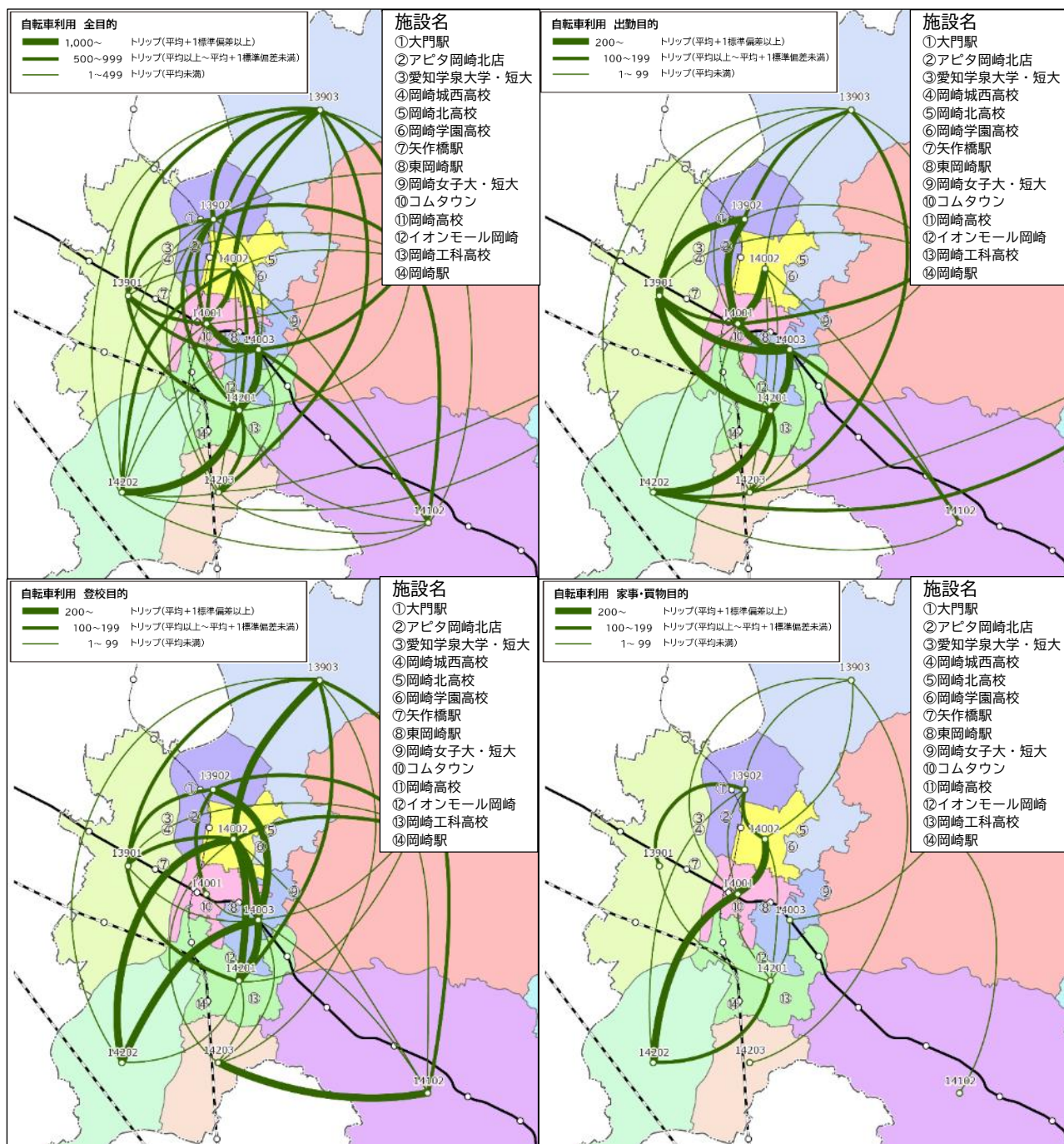


図 自転車利用者の目的別OD (第6回調査圏域市内基本ゾーン単位集計)

(資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査* (令和4年))

2) 自転車ネットワーク

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、自転車ネットワーク路線の整備形態を示した「岡崎市自転車ネットワーク計画*」を令和2年11月に策定しました。

これまでの道路整備では、自転車が通行可能な歩道(自転車歩行者道*)としての整備が主体で、自転車専用通行帯*などの、自転車が快適に走行できる道路整備が進んでおらず、歩行者および自転車の速やかな安全性向上が望まれています。

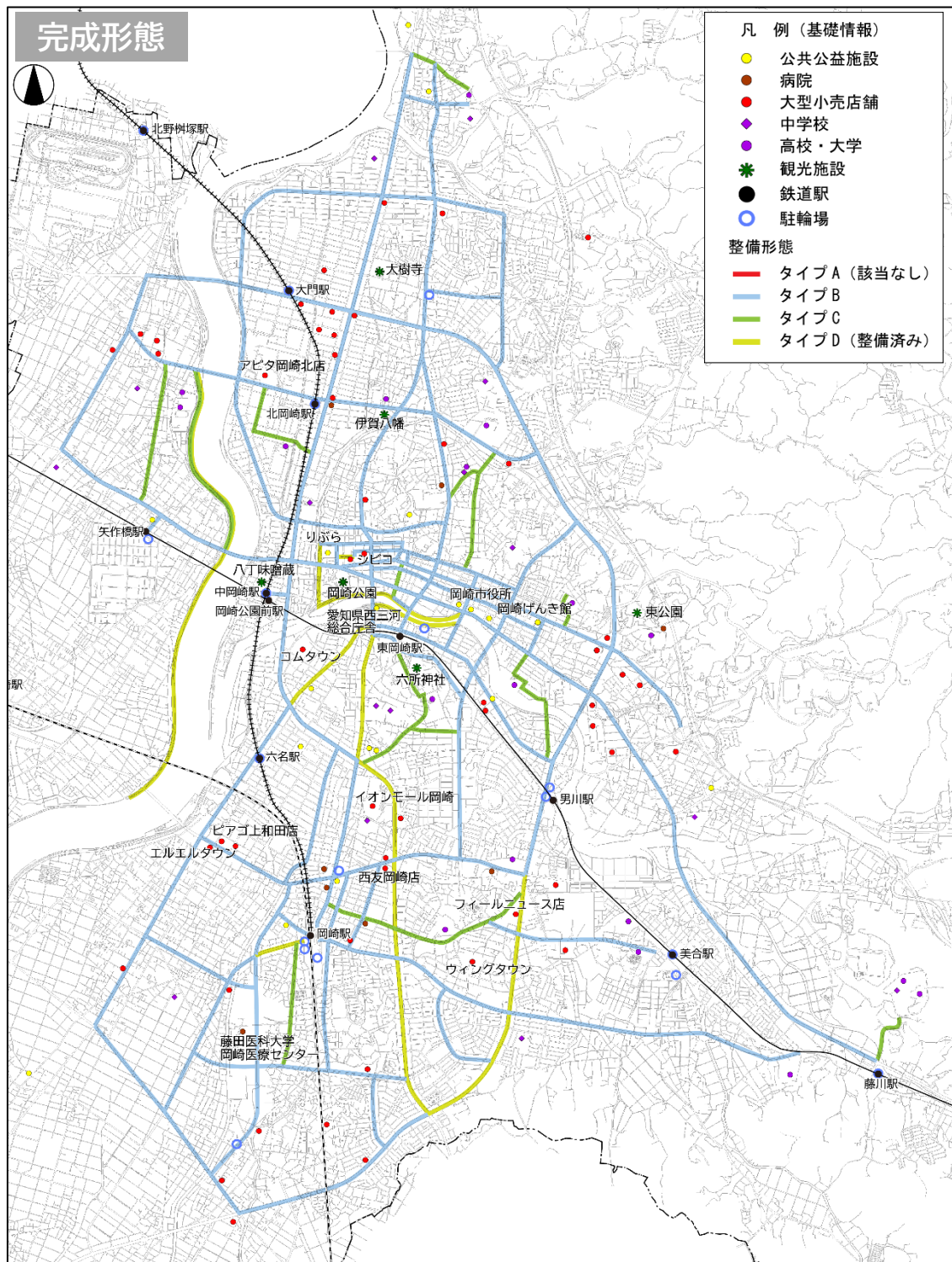


図 自転車ネットワーク路線 (資料：岡崎市自転車ネットワーク計画* (令和2年))

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。

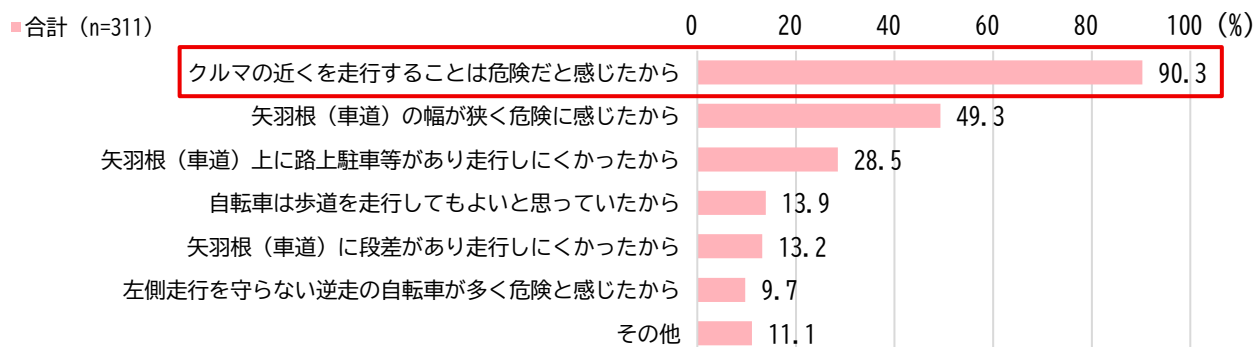


図 自転車で歩道を走行する理由（資料：自転車に関する市民アンケート（令和 7 年））

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。

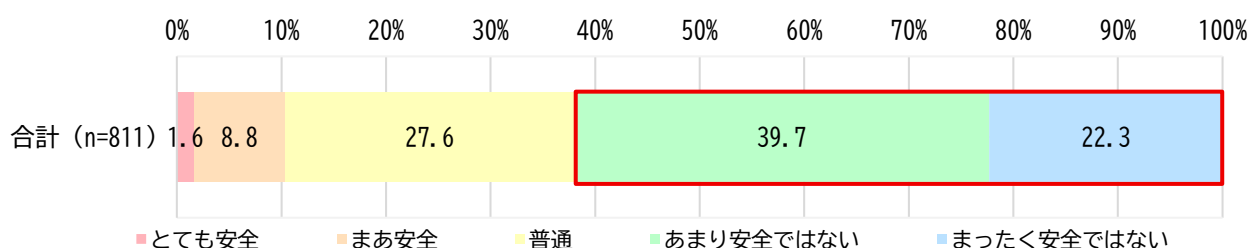


図 よく通るルートの安全性（資料：自転車に関する市民アンケート（令和 7 年））

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。

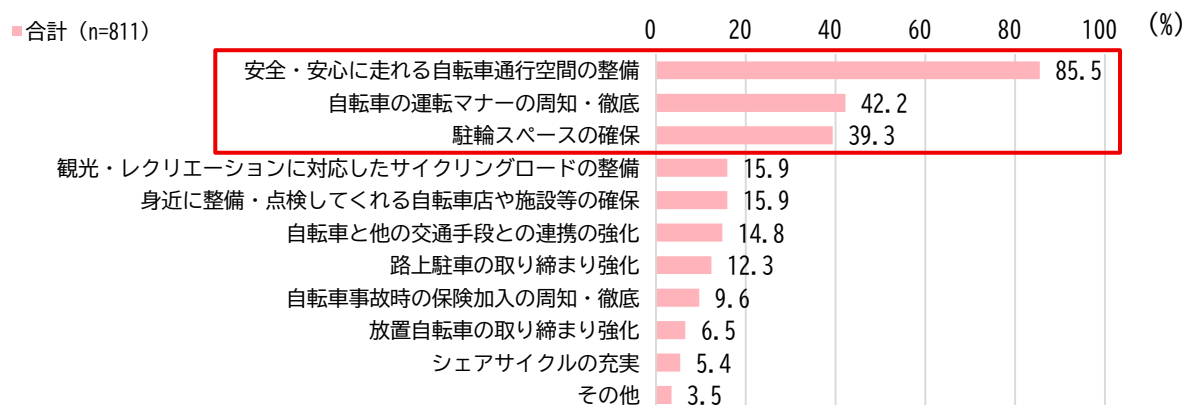


図 自転車利用環境の整備・改善を期待する施策（資料：自転車に関する市民アンケート（令和 7 年））

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。

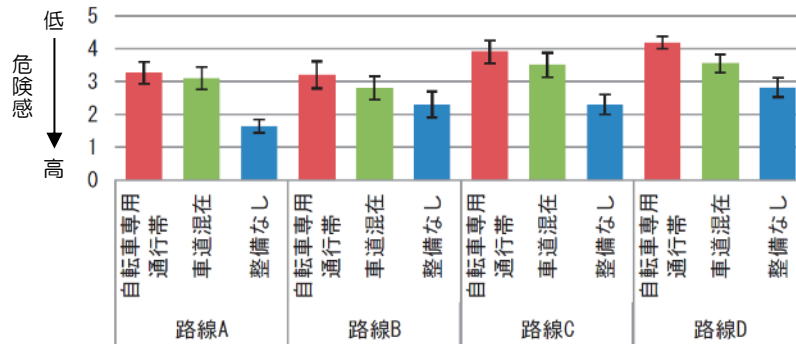


図 路線・整備形態別の危険感

（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

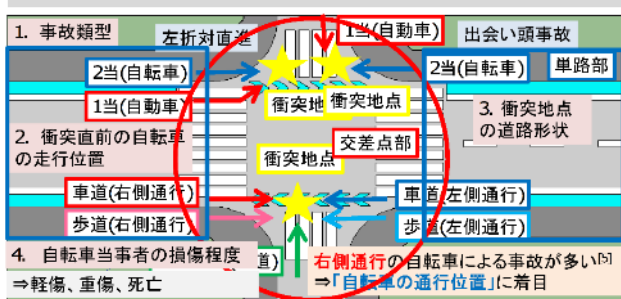


図 衝突直前の自転車の走行位置別の自転車事故件数（件）

（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。

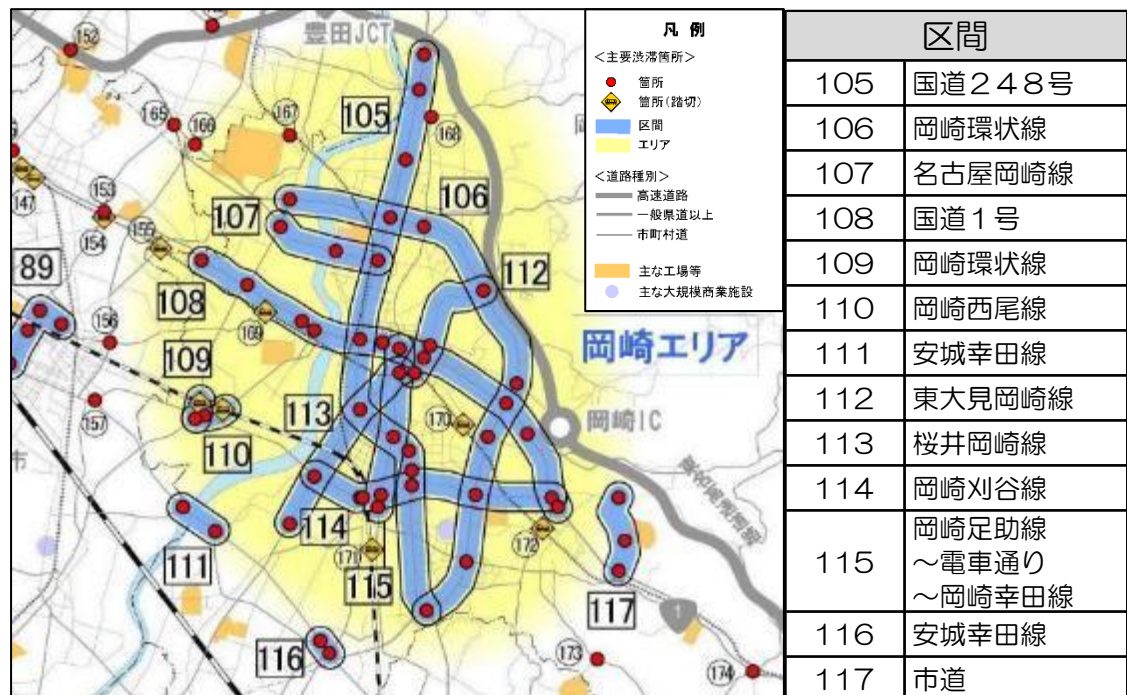


図 岡崎エリアの主要渋滞箇所図（資料：国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所（令和6年））

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。

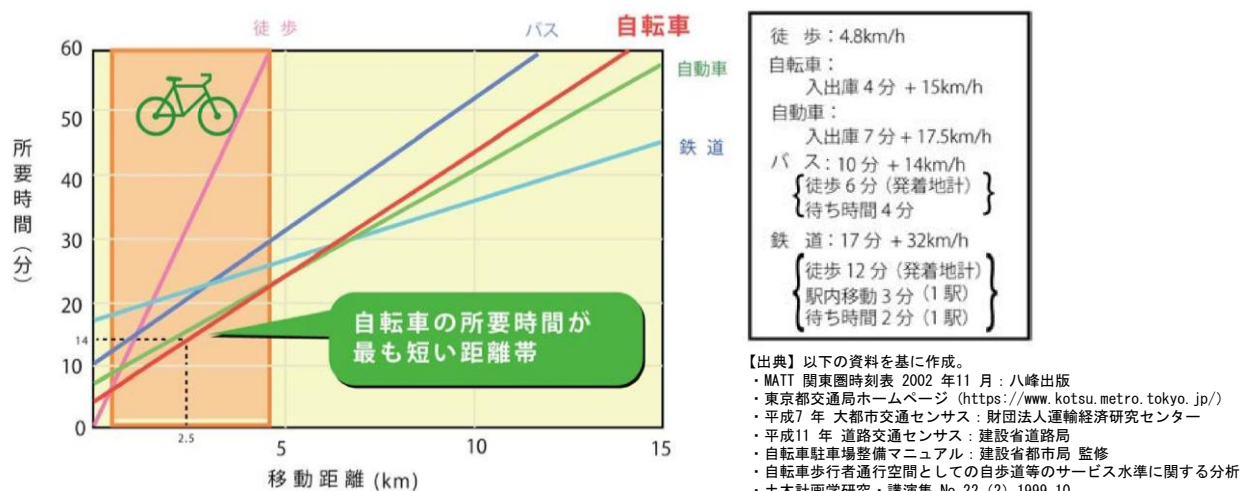


図 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

（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。

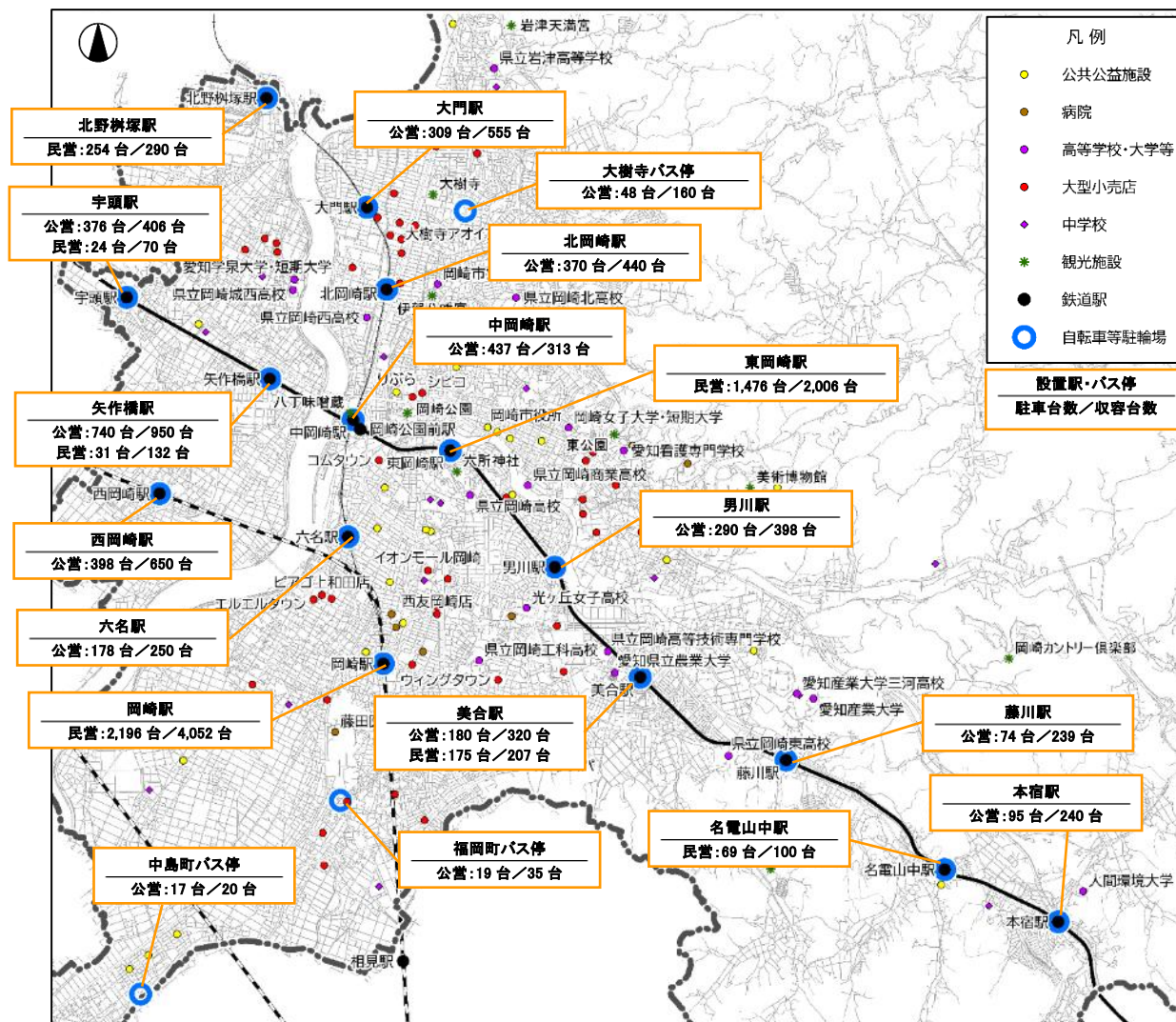


図 岡崎市自転車等駐車場分布 (資料: 岡崎市資料 (令和6年度))

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3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。

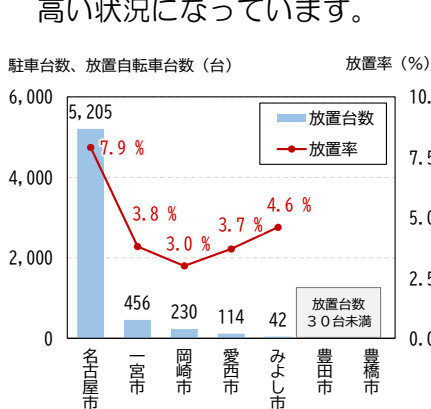


図 放置自転車*台数と放置率(県内上位5市)

(資料: 2023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、確認標章の取付状況も強化されています。



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。

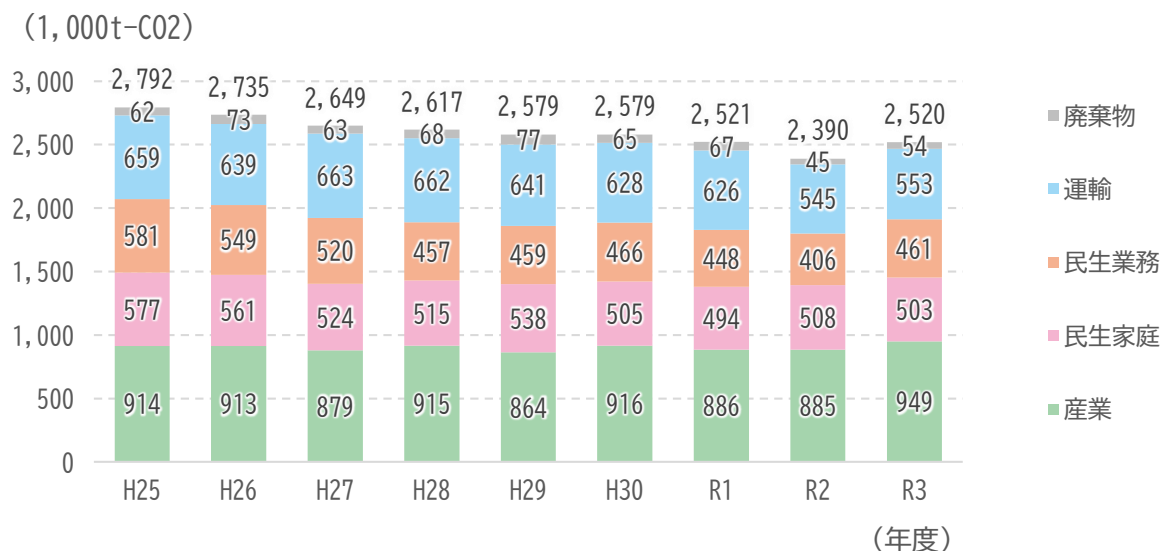


図 岡崎市の部門別二酸化炭素排出量
(資料：令和 6 年版 岡崎市の環境（本編）、岡崎市資料）

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、市域の地域特性、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」が位置付けられており、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。

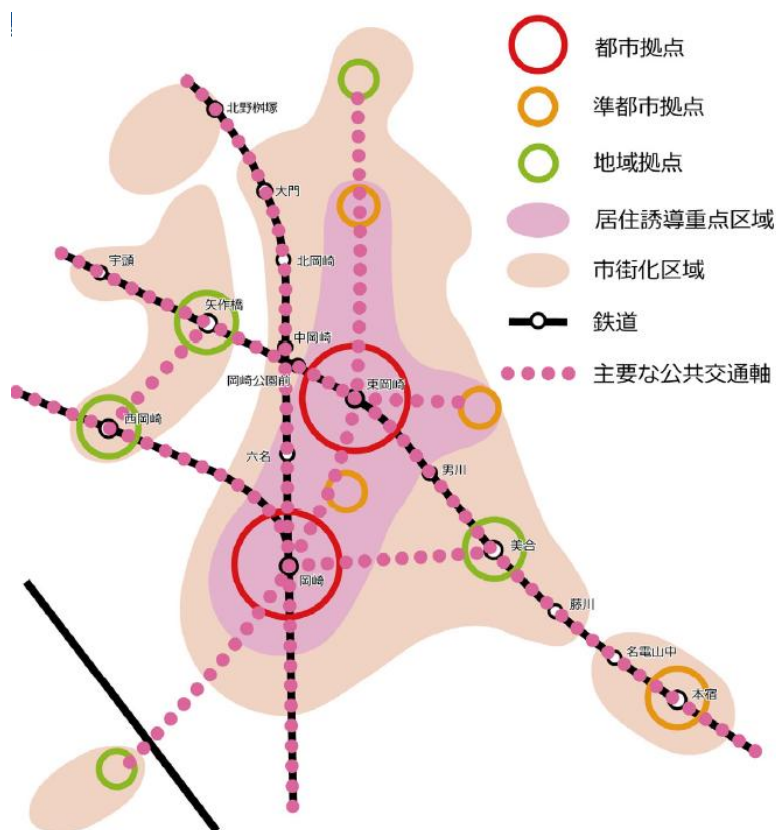


図 拠点及び主要な公共交通軸の配置イメージ

(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。

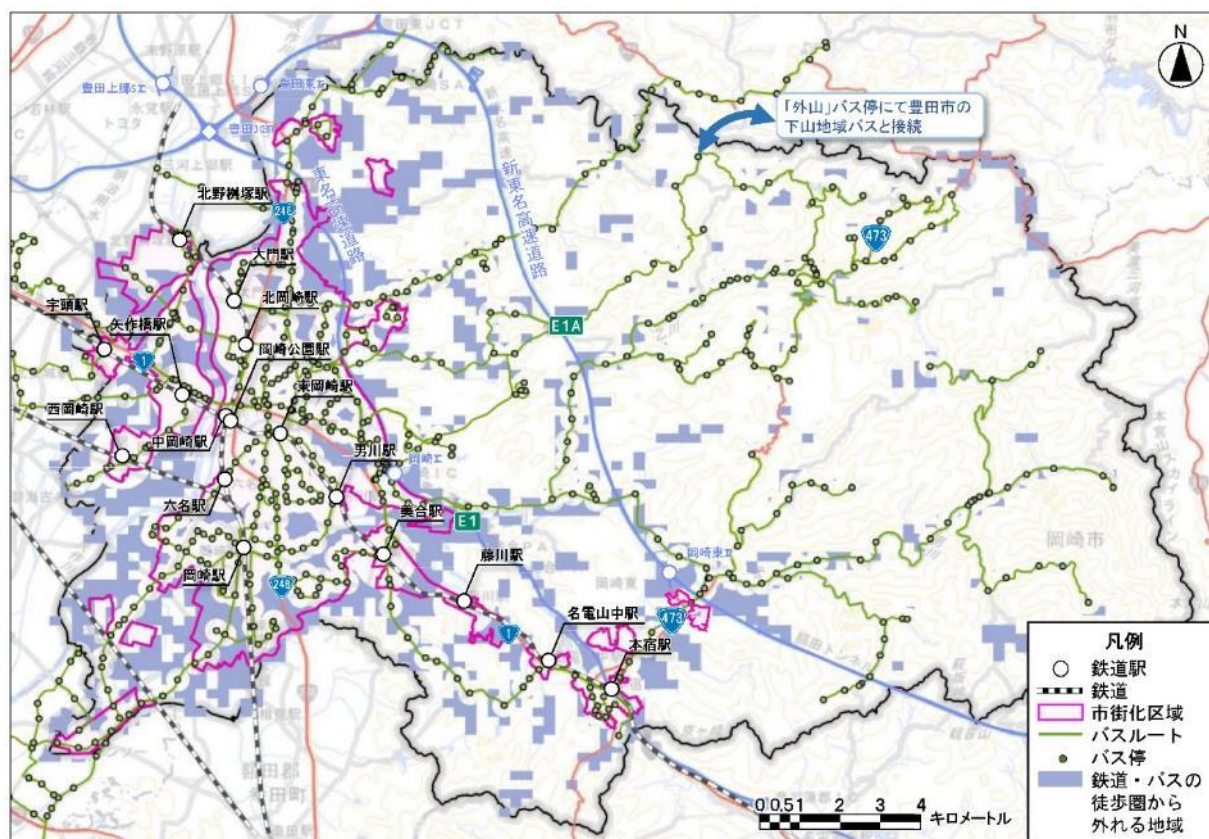


図 市内の鉄道・バス路線とその徒歩圏

(資料：岡崎市地域公共交通計画（令和 4 年）)

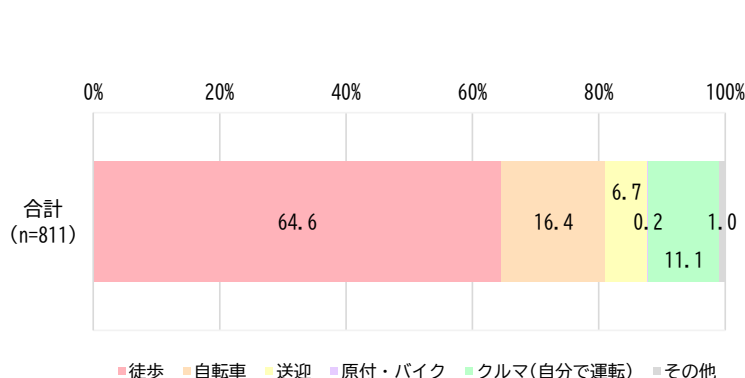


図 最寄りの駅やバス停までの移動手段

資料：自転車に関する市民アンケート（令和 7 年）

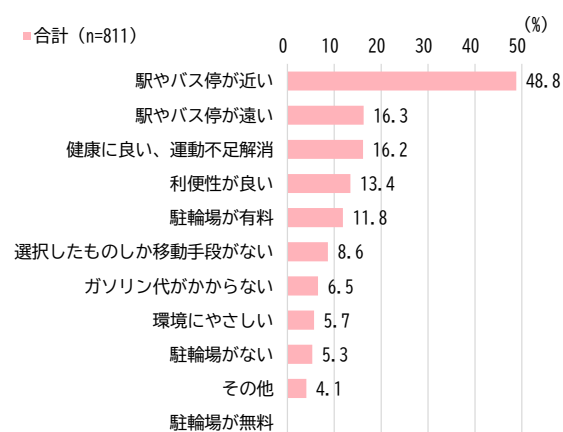


図 移動手段の選択理由

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・連携の推進が必要です。

(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。

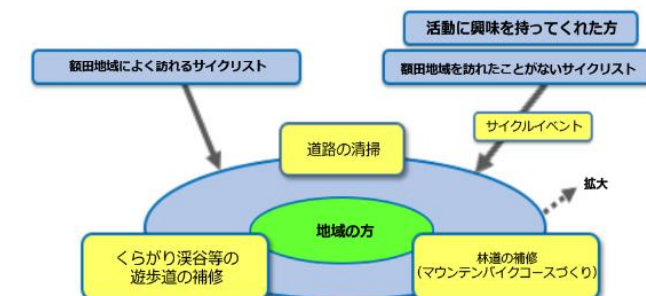


図 「里山×自転車」による地域づくりプロジェクトの概要
(資料：関係人口ポータルサイト 総務省)

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) 新型コロナウイルスの影響

新型コロナウイルスは、令和2年1月に日本では初めて感染者が確認されて以降、社会に大きな影響を与えています。これをうけ、厚生労働省が示した新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の実践例の中で、公共交通と徒歩や自転車を併用することが明記されています。また、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において自転車の活用が推奨されており、国土交通省の自転車活用推進本部は、下記の取組を推進しています。

- 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進
- 自転車専用通行帯*等の整備推進
- シェアサイクル*の拡大

なお、令和5年5月に新型コロナウイルスは感染症法上の5類に移行されました。

課題

■令和5年5月に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。

(9) 情報通信技術の活用

令和6年6月に三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。

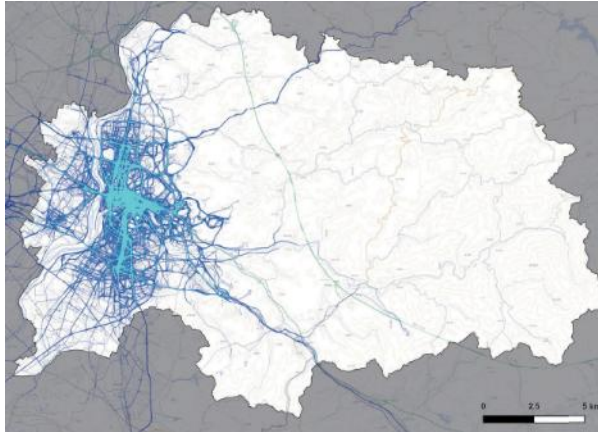


図 市全域のシェアサイクル走行軌跡図
(資料：岡崎市資料)

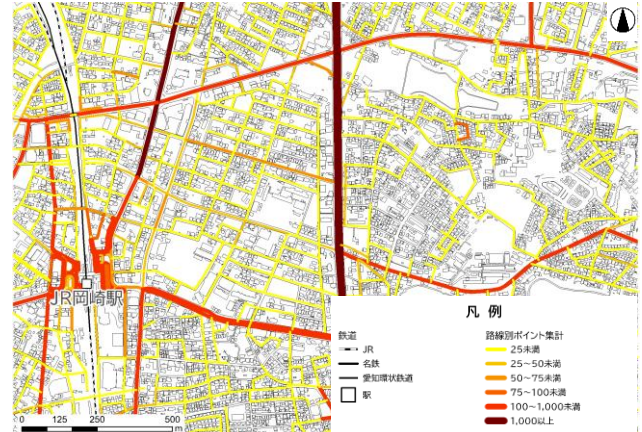


図 スマートフォンの移動履歴の活用イメージ
(資料：岡崎市資料)

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。

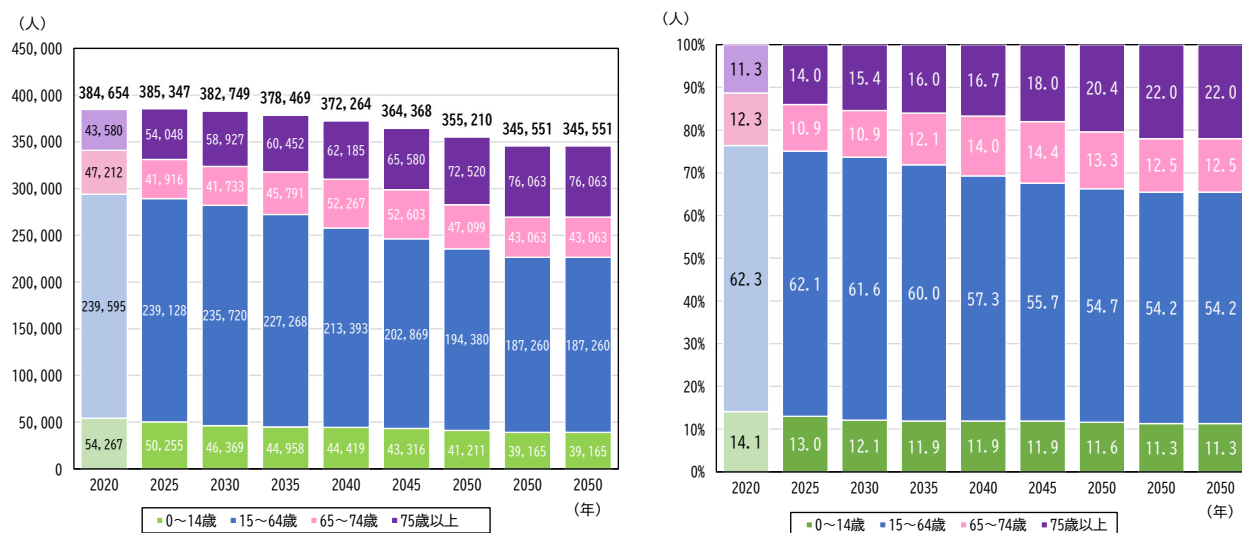


図 岡崎市の人口と高齢化率（資料：岡崎市将来推計人口（令和 6 年））

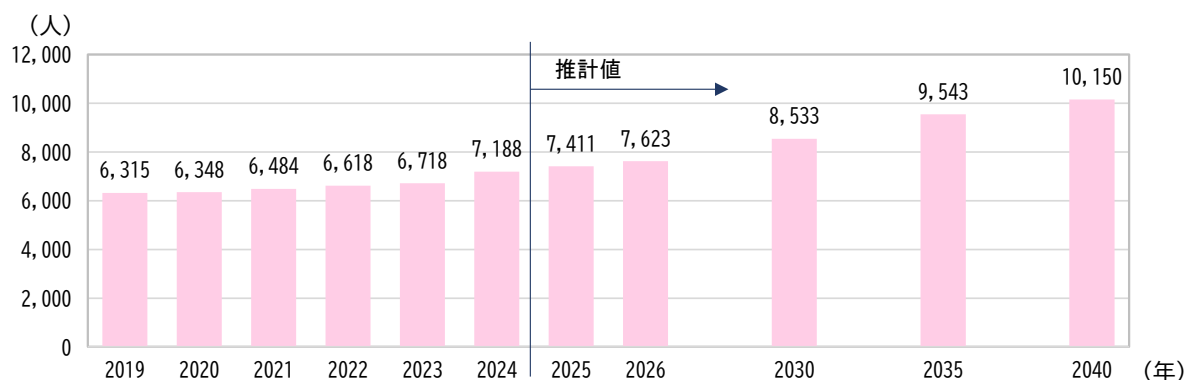


図 要介護 2～5 認定者の推移（資料：岡崎市地域包括ケア計画（令和 6 年））

「健康おかしき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：健康おかしき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	8,000歩以上
		女性	5,689歩	8,000歩以上
	65歳以上	男性	5,334歩	6,000歩以上
		女性	4,823歩	6,000歩以上
運動習慣者の割合	20～64歳	男性	27.8%	31%以上
		女性	16.6%	19%以上
	65歳以上	男性	38.2%	42%以上
		女性	33.8%	37%以上
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%	4%以下
		女子	15.6%	8%以下

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 <u>1日40分以上</u> (1日約 <u>6,000歩以上</u>) (=週15メッツ・時以上)	<div>運動</div> <div>有酸素運動・筋力トレーニング・バランス運動・柔軟運動など多要素な運動を週3日以上</div> <div>【筋力トレーニング※2を週2～3日】</div>	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 <u>1日60分以上</u> (1日約 <u>8,000歩以上</u>) (=週23メッツ・時以上)	<div>運動</div> <div>息が弾み汗をかく程度以上の (3メッツ以上の強度の)</div> <div>運動を<u>週60分以上</u> (=週4メッツ・時以上)</div> <div>【筋力トレーニングを週2～3日】</div>	
こども (※身体を動かす時間が少ないこどもが対象)	(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、身体の状態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、ほだほだの速さ、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、愛知県の調査圏域内計の10%と比較して僅かに低い結果となっています。

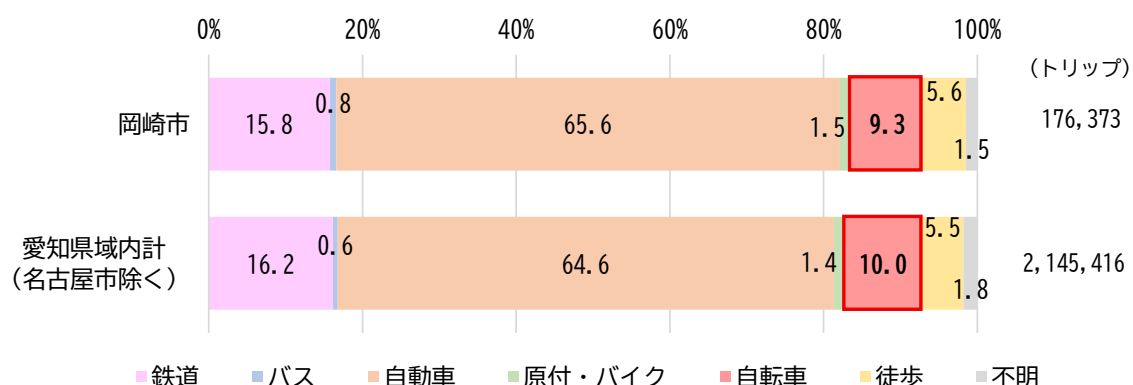


図 出勤目的の代表交通手段*別トリップ*構成 (資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査* (令和4年))

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。

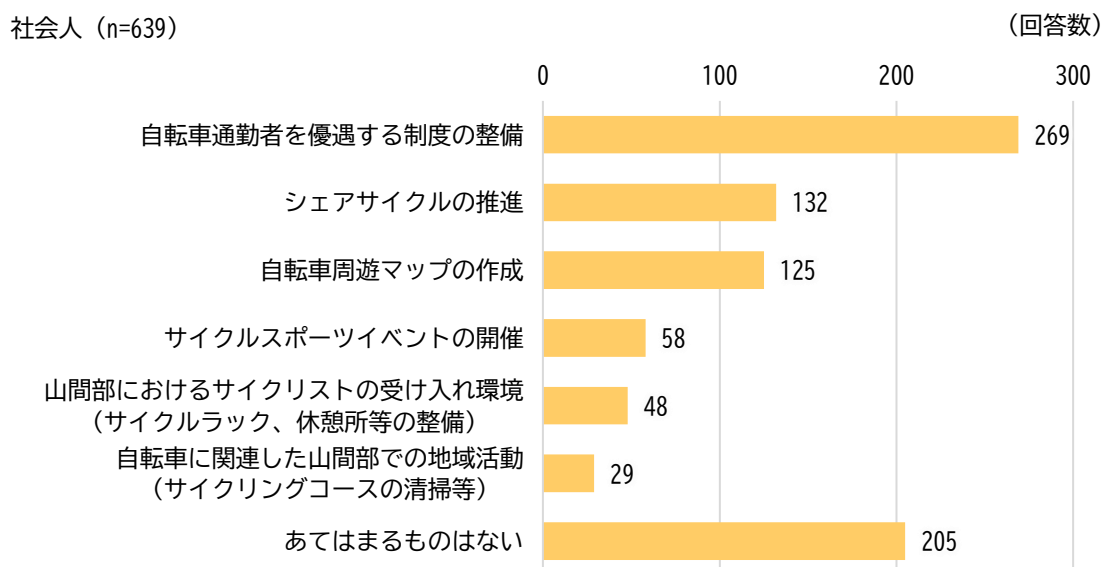


図 社会人 (会社員、公務員、会社役員など+主婦・主夫+パート・アルバイト+自営業・自由業) の自転車の利用環境を向上させるうえで、関心がある取組 (資料：自転車に関する市民アンケート調査 (令和7年))

課題

- 通勤に自転車を利用する割合は県全体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。

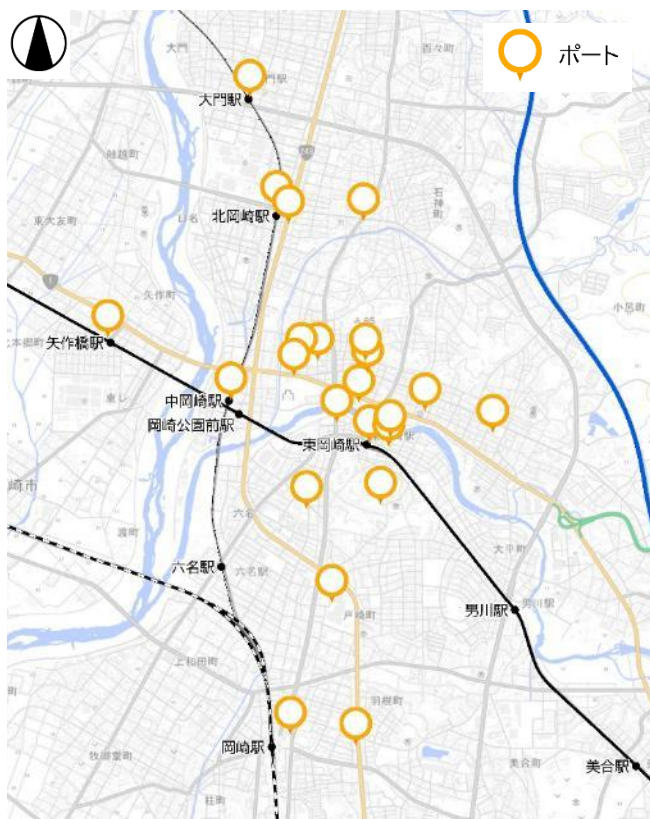


図 ポート*マップ

(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)

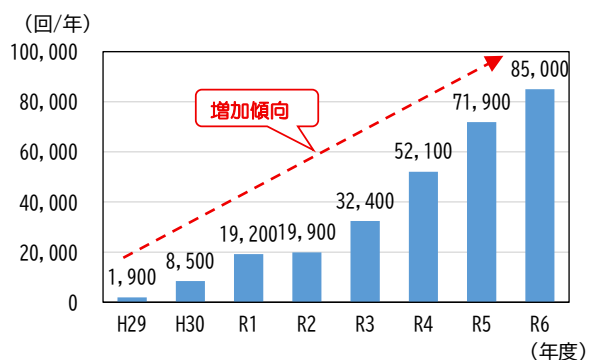


図 岡崎市シェアサイクル*の利用回数推移
(資料：岡崎市資料(平成29年～令和6年))

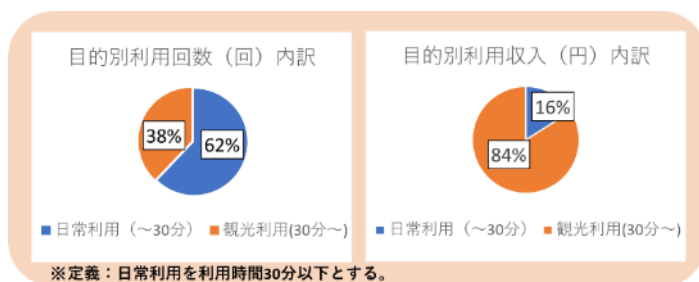


図 岡崎市シェアサイクル目的別利用割合
(令和6年度)
(資料：岡崎市資料)

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。

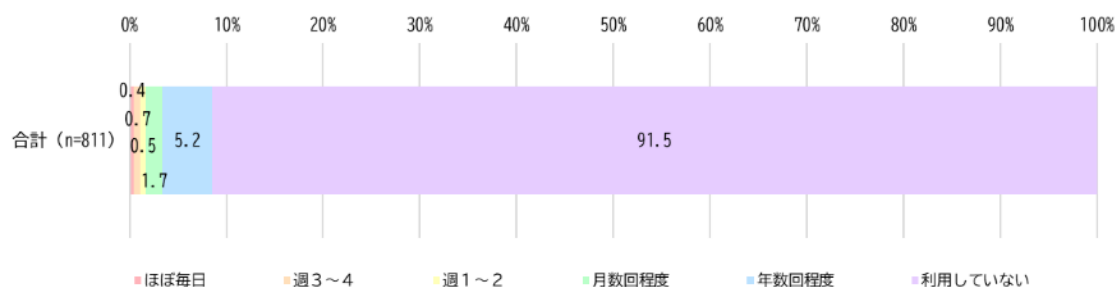


図 シェアサイクルの利用割合

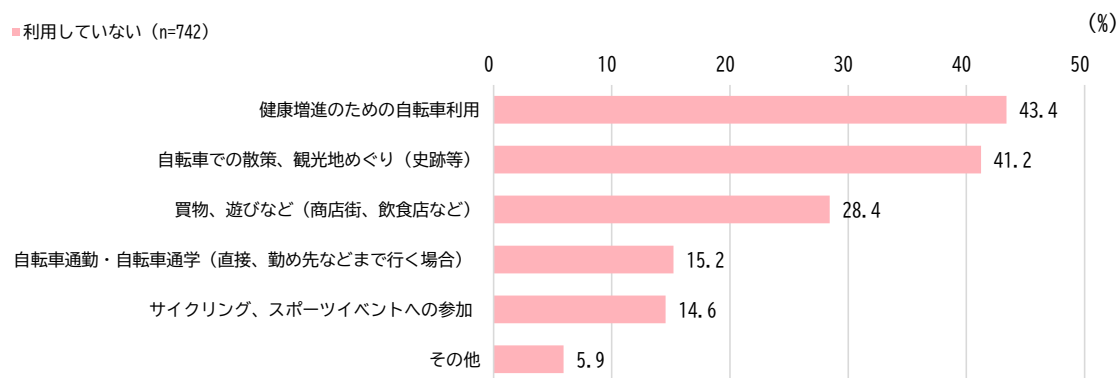


図 シェアサイクルを利用していない方の新しく始めてみたい、機会を増やしてみたいと思う自転車の使い方
(資料：自転車に関する市民アンケート調査(令和7年))

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。

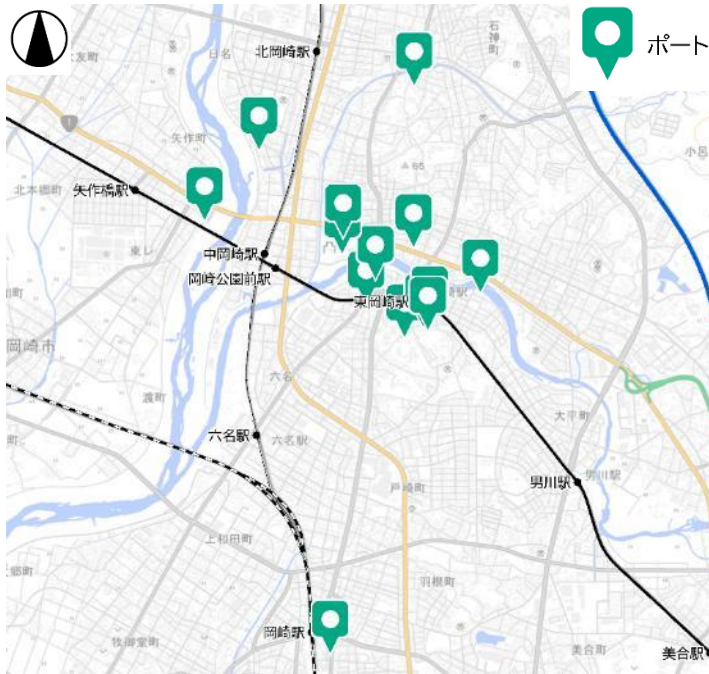


図 ポート*マップ（令和7年11月現在）
（資料：株式会社 Luup、国土地理院タイル（淡色地図）を加工）



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。

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。

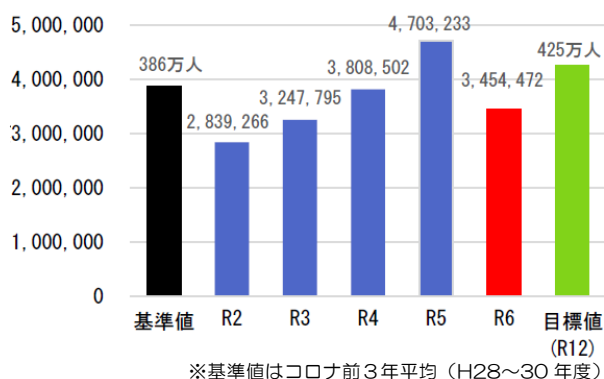


図 観光施設入込客数の推移
(資料：令和7年度版 岡崎市観光白書)

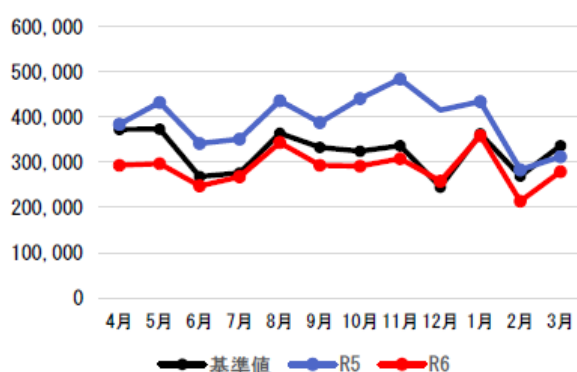


図 月別観光施設入込客数の推移
(資料：令和7年度版 岡崎市観光白書)

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

・三河武士のやかと家康館：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。

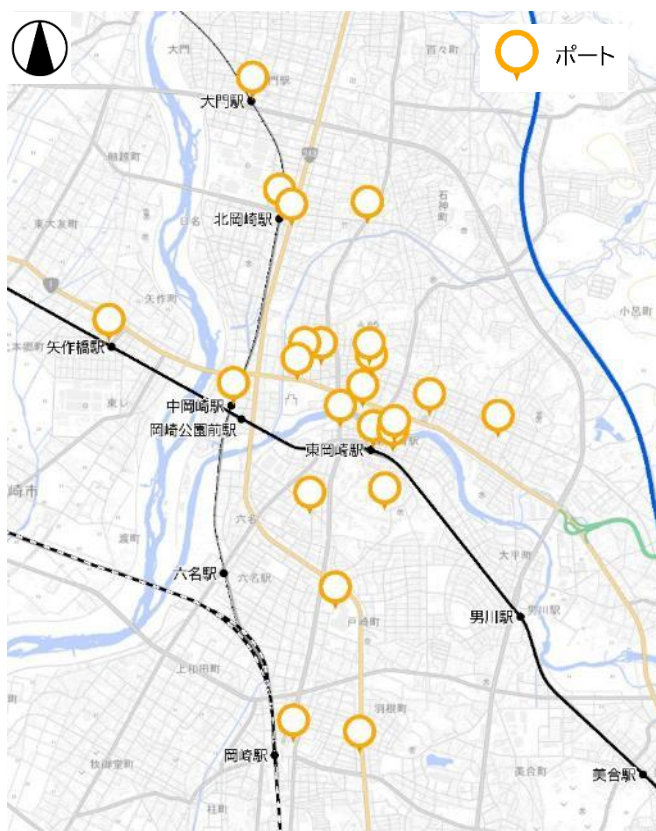


図 ポート*マップ
(令和 7 年 11 月現在)

(資料：HELLO CYCLING、国土地理院タイル（淡色地図）を加工)

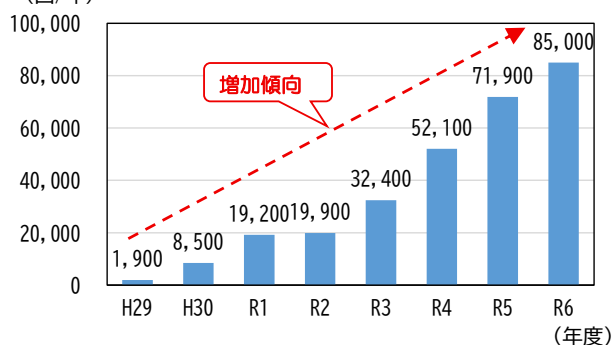


図 岡崎市シェアサイクル*の利用回数推移
(資料：岡崎市資料（平成 29 年～令和 6 年）)

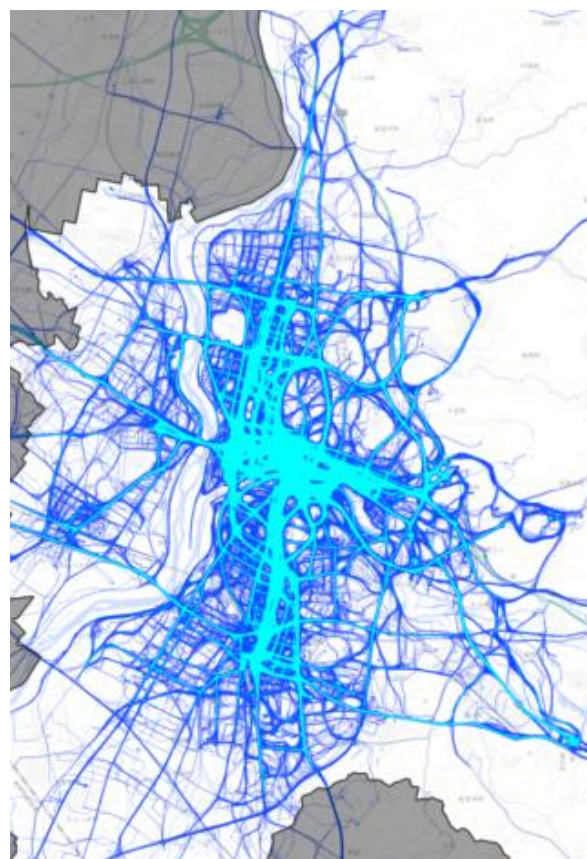
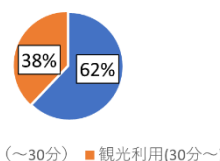


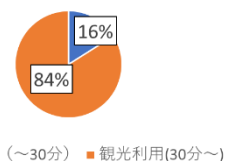
図 岡崎市シェアサイクル走行軌跡図
(令和 6 年度)

(資料：岡崎市資料)

目的別利用回数（回）内訳



目的別利用収入（円）内訳



※定義：日常利用を利用時間30分以下とする。

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。

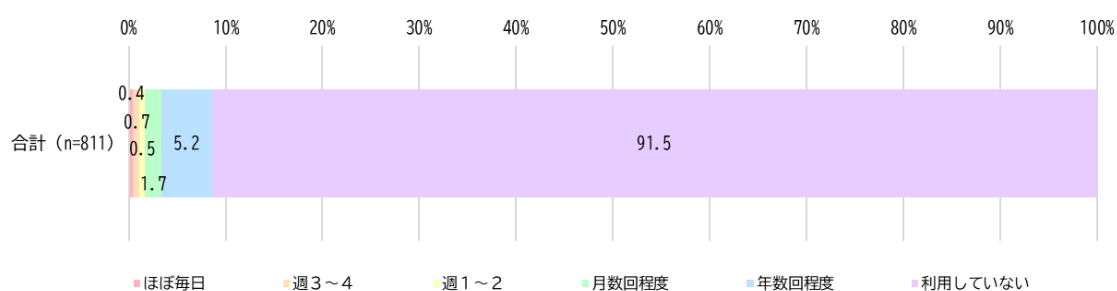


図 シェアサイクルの利用割合

(資料：自転車に関する市民アンケート調査（令和7年）)

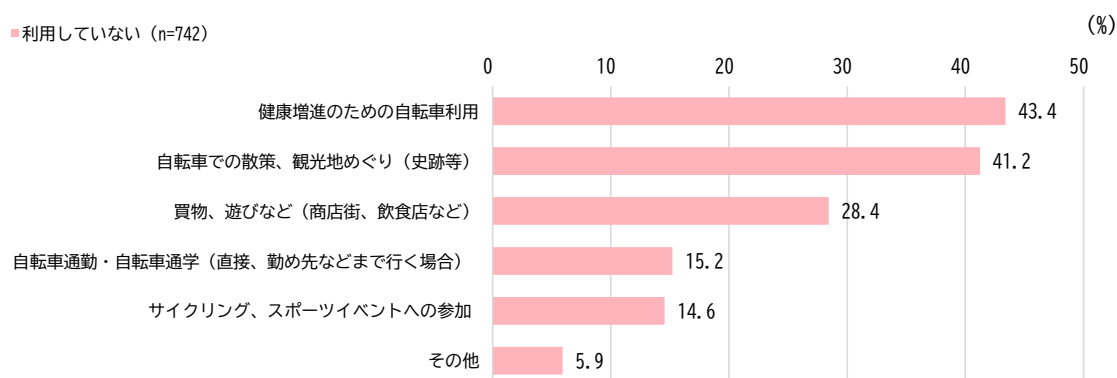


図 シェアサイクルを利用していない方の新しく始めてみたい、機会を増やしてみたいと思う自転車の使い方

(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。

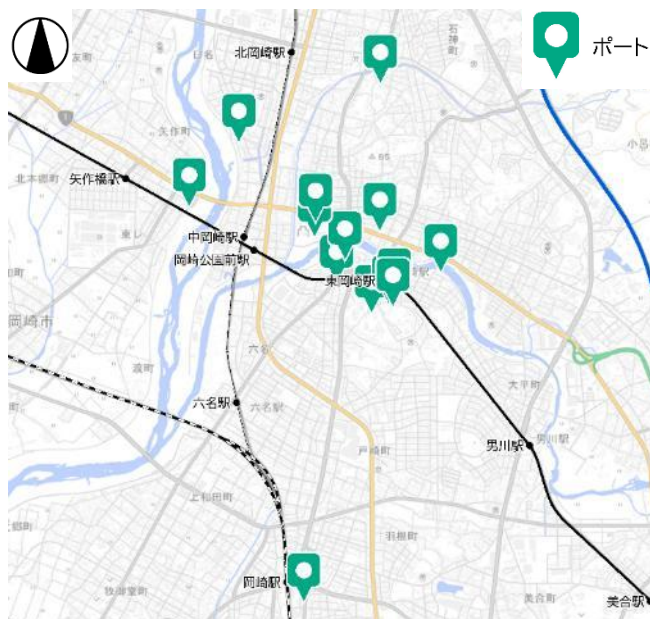


図 ポート*マップ（令和7年11月現在）

(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

インターネット利用の増大と IoT*（Internet of Things：モノのインターネット）の普及により、様々な人・モノ・組織がネットワークにつながることに伴い、大量のデジタルデータ（Big Data：ビッグデータ）の生成、収集、蓄積が進みつつあります。今後、IoT*・AI*によって「ICT*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デジタルトランスフォーメーション（Digital Transformation：DX）」*がより加速することが考えられます。

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 の推進として MaaS*を活用しています。また、令和 7 年 3 月には民間事業として特定小型原動機付自転車シェアが本格導入されました。

◆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、シェアサイクル、自動運転バス、パーソナル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
- ・ウォーカ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

こういった MaaS を始めとした新たな技術や考え方を公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）



図 特定小型原動機付自転車シェア
（資料：株式会社 Luup）

【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。

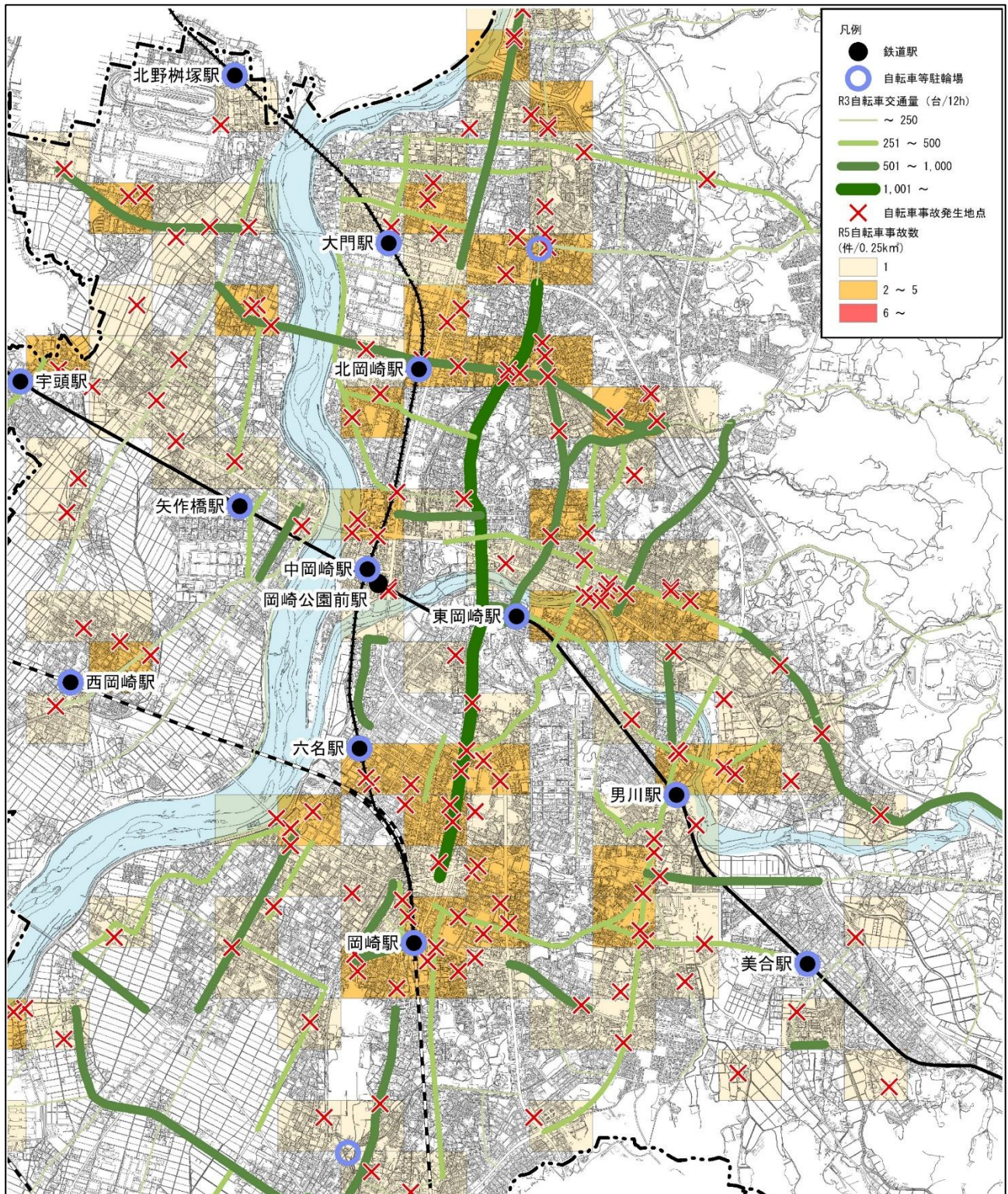


図 交通事故発生箇所と自転車交通量

(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。

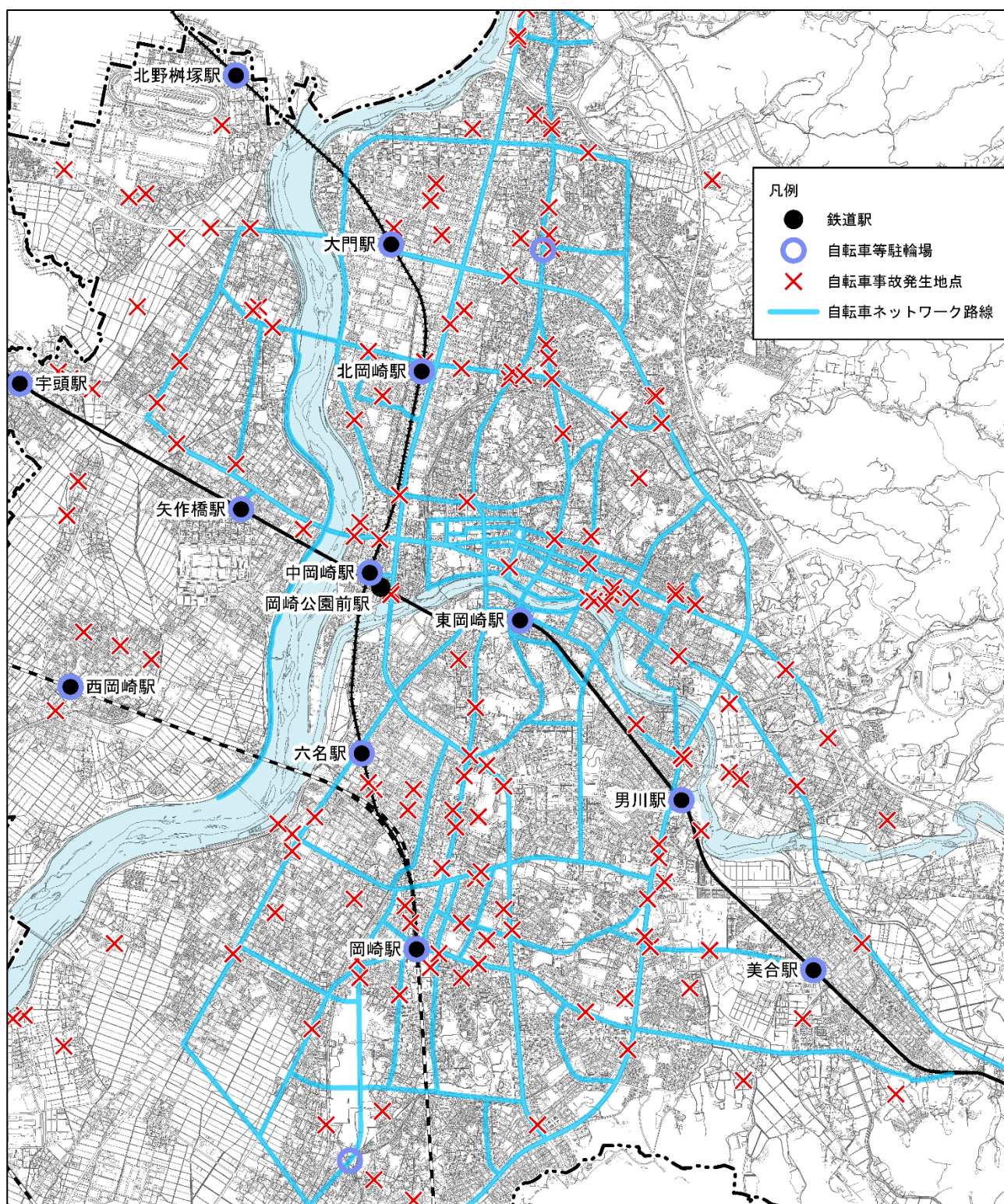


図 交通事故発生箇所と自転車ネットワーク路線
(資料：岡崎警察署資料（令和5年）、岡崎市自転車ネットワーク計画（令和3年）)

令和4年中 自転車乗用中の交通事故死傷者数【自治体別】

自治体別死傷者数
死傷者数

(人)	自治体名
14.32	豊橋市
13.87	中村区
13.60	市谷市
12.57	市谷市
11.86	市谷市
11.47	市谷市
11.45	市谷市
11.24	市谷市
10.95	市谷市
10.72	市谷市
10.72	市谷市
10.60	市谷市
10.51	市谷市
10.08	市谷市
9.96	市谷市
9.79	市谷市
8.85	市谷市
8.54	市谷市
9.51	市谷市
9.46	市谷市
9.44	市谷市
8.93	市谷市
8.65	市谷市
8.05	市谷市
7.90	市谷市
7.76	市谷市
7.69	市谷市
7.50	市谷市
7.22	市谷市
7.13	市谷市
1.04	市谷市

※ 表の数値は、自転車乗用中の交通事故の死傷者数、事故が発生した場所の自治体の人口1万人当たりに算出した数値です。(令和4年中)

令和5年4月1日から、道路交通法の一部改正により、自転車利用時はヘルメットの着用が努力義務となります。自転車を利用する時は、ヘルメットの着用をお願いします。また、愛知県では、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例により、自転車事故賠償責任保険等への加入が義務となっていますので、保険にも加入しましょう。

県平均 7.13

県平均を下回る

(人)	自治体名
14.26	市谷市
10.70	市谷市
7.13	市谷市
3.58	市谷市
0.01	市谷市
0	市谷市
7.13	市谷市

県下平均

自治体居住者別死傷者数	
(人)	自治体名
6.92	豊橋市
6.80	安城市
6.80	半田市
6.65	刈谷市
6.49	大山市
6.01	名東区
5.93	美浜町
5.84	東浦町
5.82	豊明市
5.49	日進市
5.41	高浜市
5.41	知立市
5.32	阿久比町
5.05	大府市
4.85	武豊町
4.85	豊南町
4.81	東郷町
4.57	岡崎市
4.50	豊川市
4.46	西尾市
4.21	みよし市
3.91	豊田市
3.85	愛西市
3.81	東海市
3.45	常滑市
2.40	田原市
2.24	幸田町
2.13	新城市
1.27	南知多町
0.00	飛島村
0.00	東栄町
0.00	豊根村
7.13	県下平均

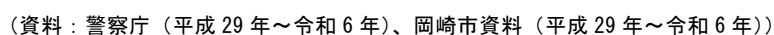
凡例

14.26人～	14.26以上
10.70人～14.25人	10.70以上14.25未満
7.13人～10.69人	7.13以上10.69未満
3.58人～7.12人	3.58以上7.12未満
0.01人～3.57人	0.01以上3.57未満
0人	0未満
7.13人	県下平均

交差点では確実にSTOP!

愛知県警察

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。



■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)

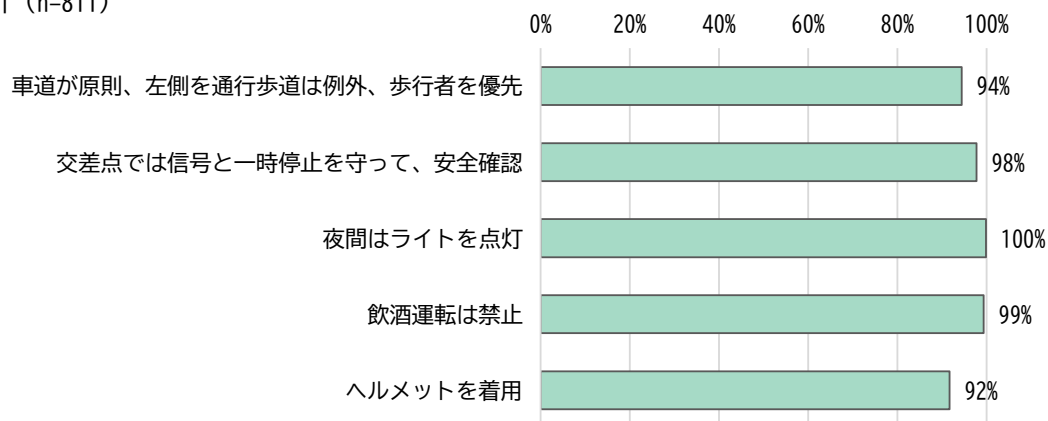


図 自転車安全利用五則*の認知度 (資料：自転車に関するアンケート調査 (令和 7 年))

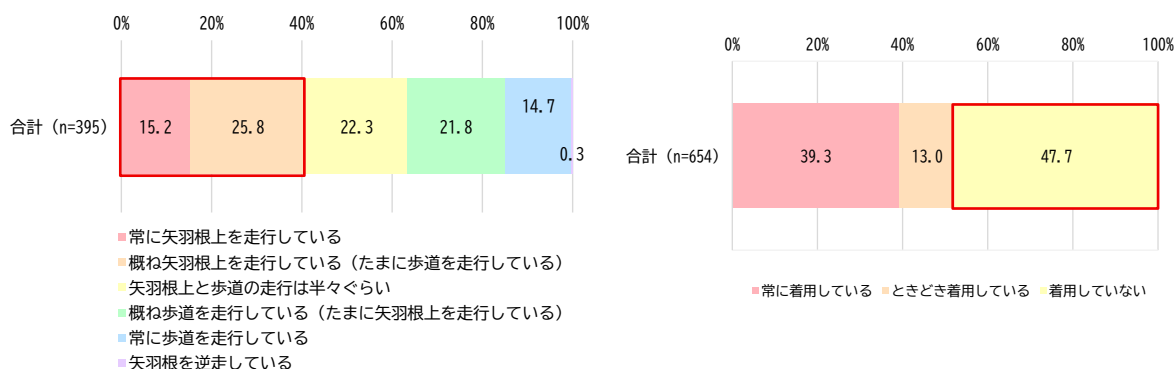


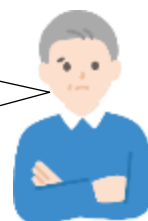
図 矢羽根と歩道の走行状況

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、自動車が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

- ★ 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、車道寄りをしてすぐに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、普通自転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、渡るとき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らしましょう。
- ★ 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

スマホ等ながら運転 反則金 12,000円 	遮断路切立入り 反則金 7,000円 
信号無視 反則金 6,000円 (※点滅信号は5,000円) 	右側通行(通行区分違反) 反則金 6,000円 
指定場所一時不停止 反則金 5,000円 	無灯火運転 反則金 5,000円 
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 	並進 反則金 3,000円 

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 ※交通の危険を生じさせ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

自転車乗車中死者の人身損傷部位は、頭部が最も多く、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。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。

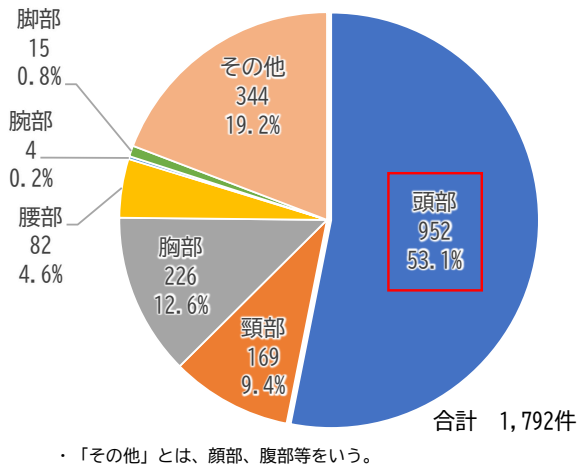


図 自転車乗車中死者の人身損傷部位（R2～R6 合計）
（資料：警察庁（令和2年～令和6年））

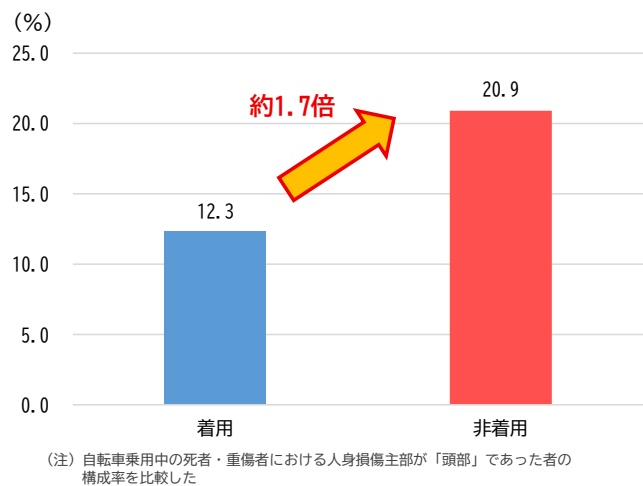


図 ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」
構成率比較（令和2年～令和6年合計）
（資料：警察庁（令和2～令和6年））

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を満たす方

- 満7歳～満18歳になる方
(平成19(2007)年4月2日以後、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
- 専ら団員ではない方、専ら団員又は専ら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

マークデザイン別

※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(1回)限り
※購入時のポイント利用や優待、送料等は補助対象外

申請期間
令和7年4月1日(日)～令和8年3月31日(日)

※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

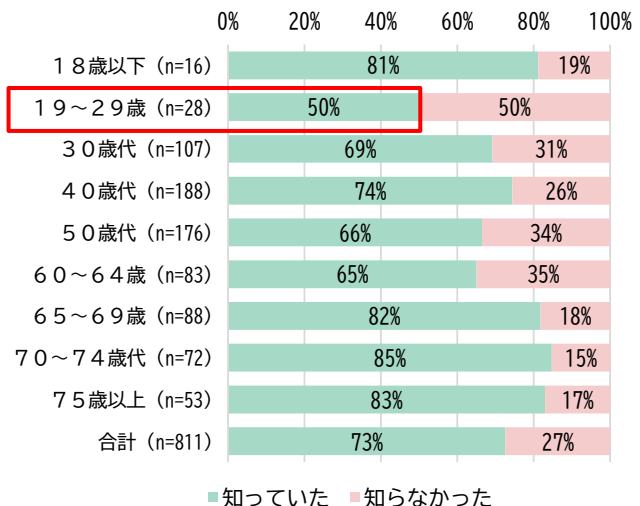


図 ヘルメット購入補助*制度の認知度
（資料：自転車に関するアンケート（令和7年度））

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。

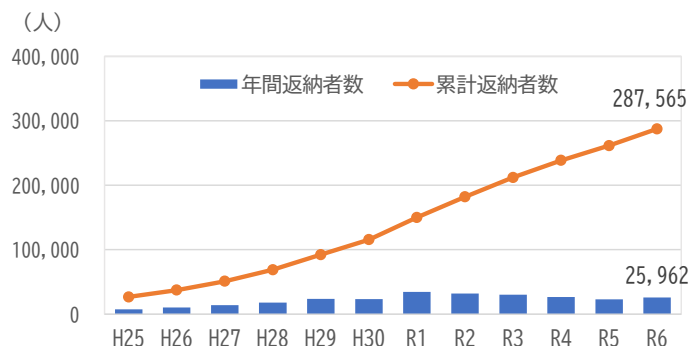


図 愛知県の運転免許返納者数の推移

（資料：運転免許統計 警察庁（平成 25 年～令和 6 年））

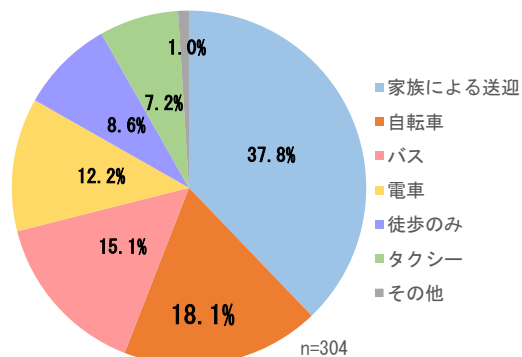


図 運転免許返納者の返納後の主な移動手段

（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。

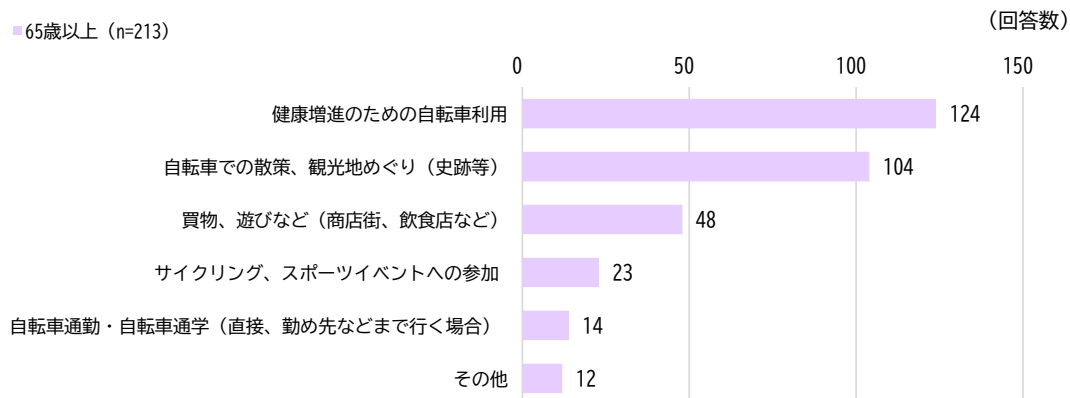


図 新しく始めてみたい、機会を増やしたいと思う自転車の使い方（65 歳以上）

（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。

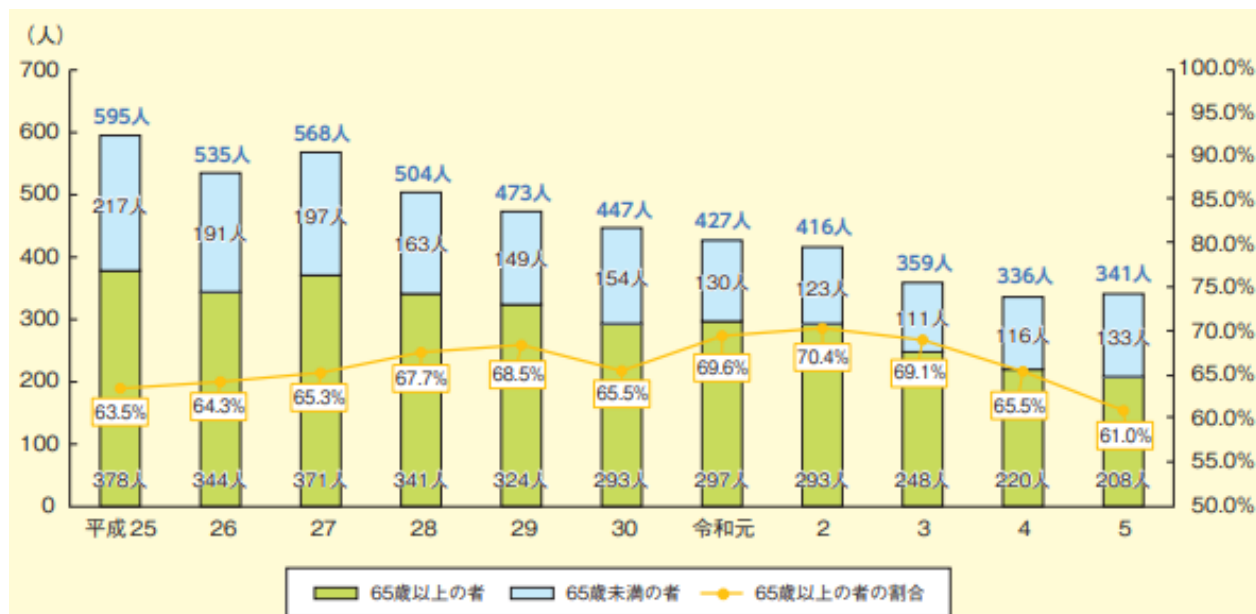


図 年齢層別自転車乗用中死者数と 65 歳以上の割合の推移
(資料 令和 6 年交通安全白書 特集 (警察庁資料より))

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付けられ、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。新しい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））

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たなモビリティとの共存が必要です。

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。	保安基準 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 バッテリーの安全性 最高速度表示灯（緑色）※等速等ではあり、歩道では必要 テールランプ、ブレーキランプ 走行安定性 ブレーキ 後部反射鏡
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りません。	シーリングの様式 ※性能等確認済シート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
- 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

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）

(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、右肩上がりで増加しています。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。

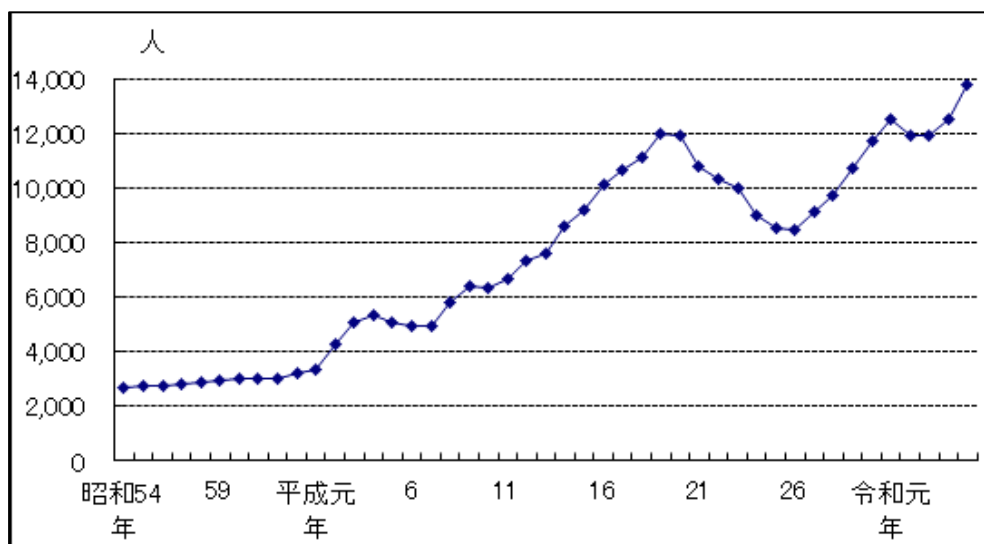


図 岡崎市の外国人人口の推移

(資料：岡崎市統計ポータルサイト (令和5年時点))

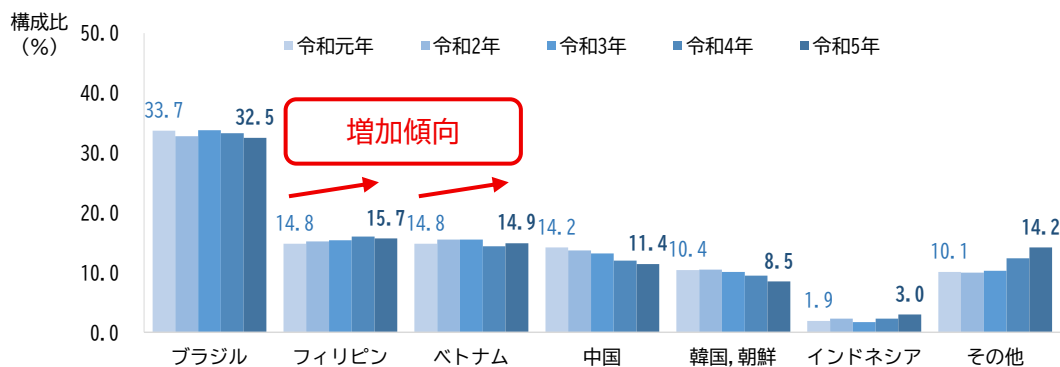
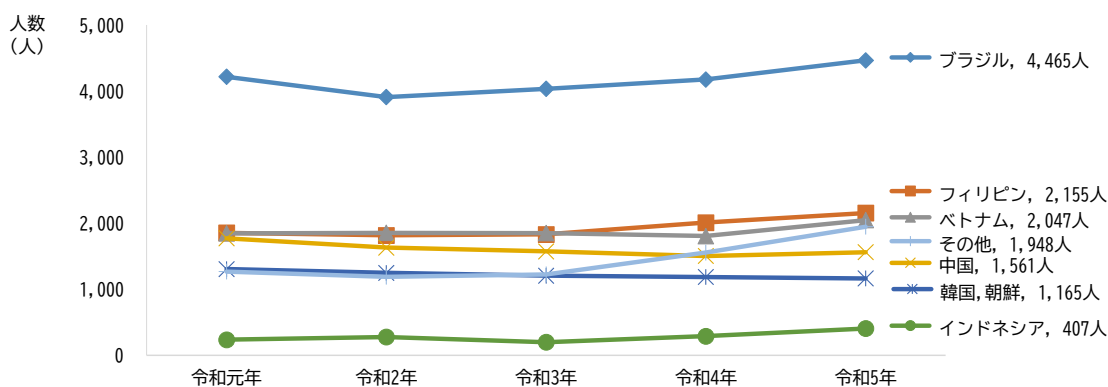


図 岡崎市の外国人国籍の推移

(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、新たな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。