

# 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。

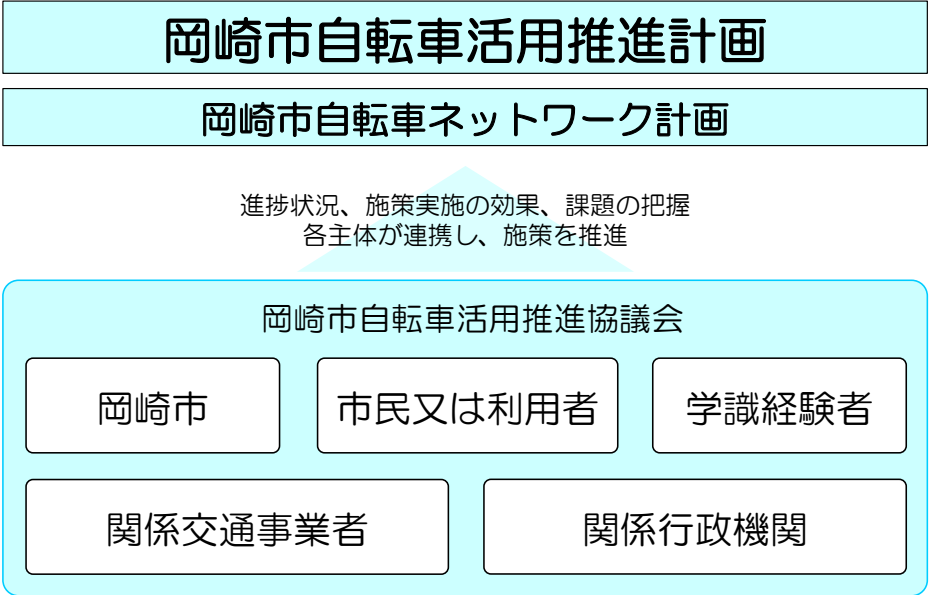
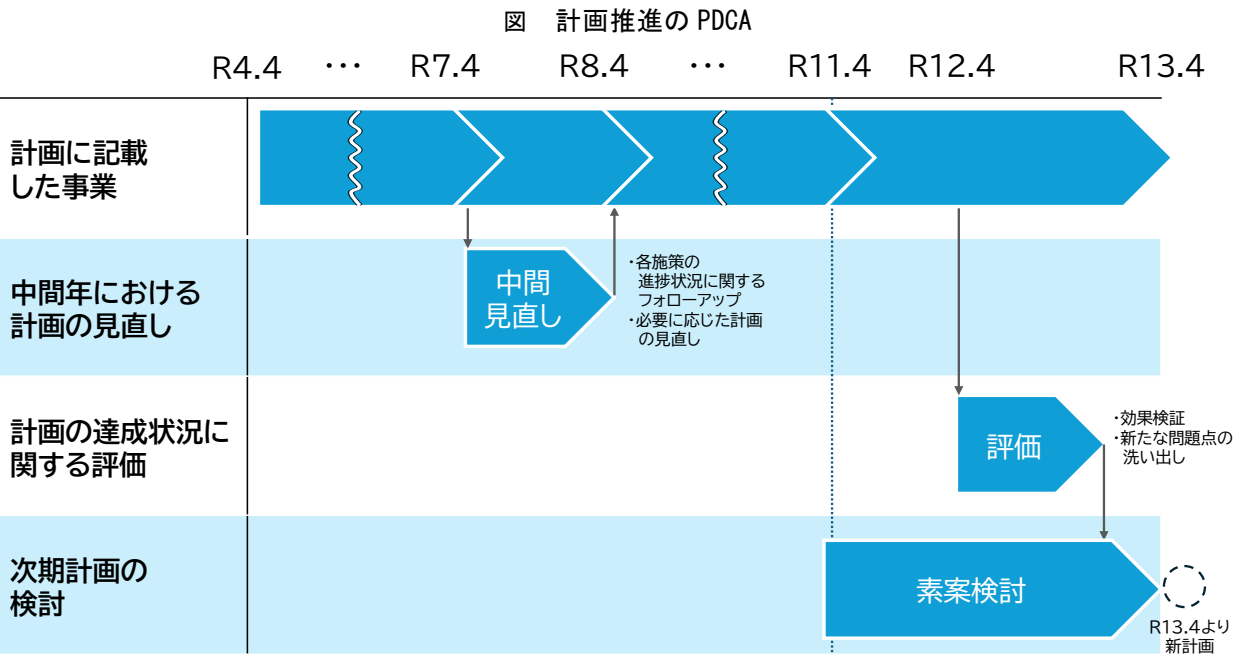


図 計画の推進体制

## (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。



### (3) 計画のフォローアップ

「岡崎市自転車ネットワーク検討協議会」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 <sub>2</sub> /年	553 千 t-CO <sub>2</sub> /年	384 千 t-CO <sub>2</sub> /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	34 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%

## 参考資料

# 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
〃	ひさなが 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 りんべい 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 部分改定原案

### (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9日（月）	(1) 岡崎市自転車活用推進計画 部分改定原案

## 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 <sub>2</sub> /年（平成 25 年）
当初目標値	526 千 t-CO <sub>2</sub> /年
中間値	553 千 t-CO <sub>2</sub> /年（令和3年度）
改定目標値	384 千 t-CO <sub>2</sub> /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	34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、今後は現施設の適正管理に努めながら、新規整備の必要性を注視することとした。

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。	1,18,25
	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。	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。	21,22,25,42,43,54,56,71
	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	21,54,58
	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	1,33,34,65,66
	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。	1,2,3,70
	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。	6,15,47
	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。	38,63
	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。	7,8,14,17,31,32,41,42,43,44,45,49,50,64,66,67,69,71
	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。	2,6,31,42,43,44,46,47,49,67,70
	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。	6,45
	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。	8,44
	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。	1,7,14,15,16,21,23,24,25,27,28,29,42,43,55,59,61,62,69,71
	ゼロカーボンシティ	2050年までにCO <sub>2</sub> （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
た 行	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
	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。	3,21
	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	13,14,17,23,25,27,29,42,51,55,59
	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。	3,4,5,21
	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	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。	3,4,5,21

	用語	解説	ページ
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。	50
	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。	35,66
	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。	7,10,11,50
	ポート	シェアサイクルの貸出し・返却拠点。	23,25,27,28,55,59
ま 行	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。	30
	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。	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。	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。	29
	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。	29
	ICT	Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。情報（information）や通信（communication）に関する技術の総称。	29
	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。	29,51
	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。	29,55,59
	QURUWA 戦略	乙川リバーフロント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。	1,2,44,61
	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ものとして選定された都市・地域。	2

	用語	解説	ページ
A B C	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。	38,63

令和4年3月17日策定

令和8年3月 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