

岩倉市自転車活用推進計画 〈概要版〉

1 計画策定の背景

計画策定の背景と目的

- 2017年(平成29年)5月に施行された「自転車活用推進法」の第10条および11条においては、都道府県・市町村は、国の推進計画を勘案して地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(都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画)を定めるよう努めなければならない旨が記載されています。
- 本市は、自転車利用者に配慮した自転車通行空間を効率的かつ効果的に整備するための自転車ネットワークの形成や、鉄道駅や商業施設などを利用する際に駐輪しやすい環境の整備を行い、健康的で環境にもやさしく利便性の高い自転車をより活用できる環境づくりをめざして、「岩倉市自転車活用推進計画」を策定します。

計画区域：岩倉市全域

計画期間：2025年度(令和7年度)から2034年度(令和16年度)までの10年間

2 自転車利用環境を取り巻く動向

- 本市の自転車利用の割合は、中京都市圏内の他の市町村と比較して高く、第3位に位置しています。他方で、本市の自転車関連事故の死傷者数は、人口千人あたりでみると愛知県の平均よりも約3割多い状況にあり、愛知県内ではワースト5位に位置しています。
- 本市が実施した市民アンケート調査では、安全な自転車通行空間の確保や駐輪場の整備などを望む声が多く、自転車が安全で快適に利用できる環境の整備が望まれています。

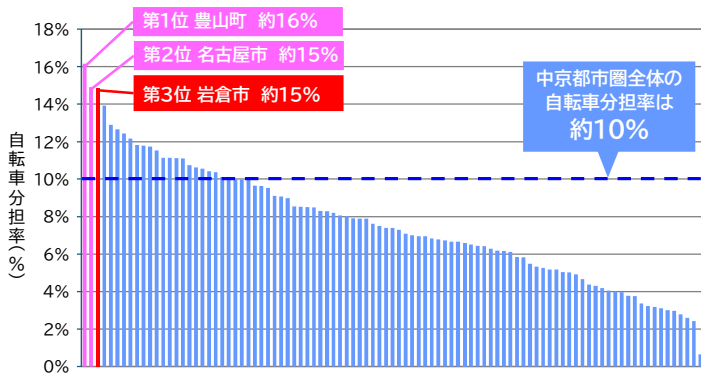


図 自転車分担率

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果/平成23年

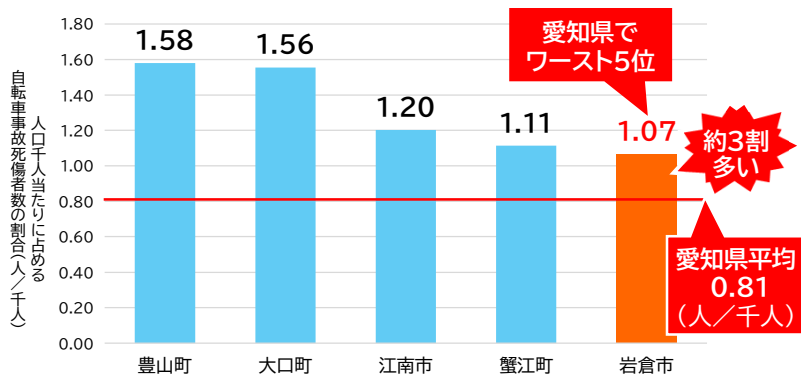


図 自転車事故死傷者数

出典：交通事故統計情報のオープンデータ/令和2年～令和5年/警察庁
愛知県人口動向調査結果

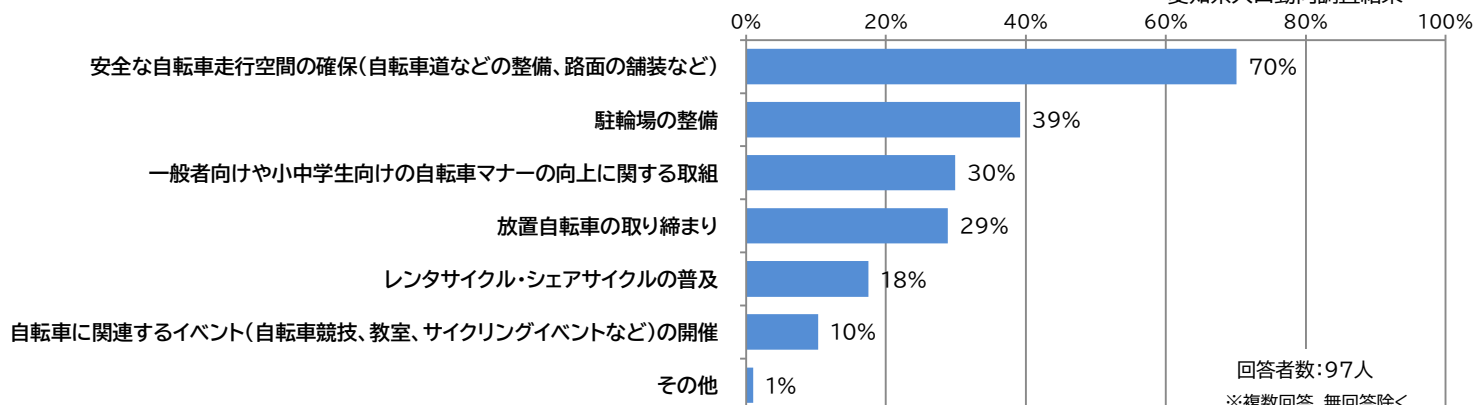


図 自転車施策として今後期待すること

出典：岩倉市市民アンケート結果/令和6年

3 岩倉市の自転車利用環境の現状と課題

現状と課題	
自転車の利用状況	● 本市の自転車分担率は約15%と高く、中京都市圏の市町村の中で第3位 ● 市内の自転車利用経路をみると、岩倉駅を中心とする市内中心部の利用割合が高い
駐輪環境	● 市内の駐輪場は、収容可能台数を超えて利用されている駐輪場もあれば、収容可能台数に満たない駐輪場もあり、利用状況に偏りがある ● 自転車等放置禁止区域外での放置自転車の撤去台数は経年的に横ばい傾向（放置禁止区域内では減少傾向） ● 市内の自転車盗難台数は愛知県全体より高く、経年的に増加傾向
健康と運動習慣	● メタボリックシンドロームの該当者及び予備群者の割合は愛知県全体より高く、経年的に増加傾向 ● 健康づくりや余暇活動に自転車を活用していない人の割合は約30%
観光・イベント	● 鉄道駅周辺に観光施設が位置しており、徒歩や自転車での巡回が可能 ● NPO法人いわくら観光振興会が岩倉市役所で貸し出しているレンタサイクルは、年間約150人が利用
自転車事故の発生状況	● 人口千人あたりの自転車事故の死傷者数は愛知県の平均よりも約3割多く、愛知県内でワースト5位 ● 自転車事故は、出合頭事故の割合が約60%で、子どもと高齢者が当事者の事故割合が愛知県全体よりも高い
自転車の利用意識	● 歩道内を自転車で通行する際のルール認知度は約55%（市民） ● ヘルメットを所有している人の割合は約37%で、着用している人の割合は約27%（市民） ● 災害時に自転車の利用を考えていない人の割合は約39%（市民）

6 計画の推進体制およびフォローアップ方法

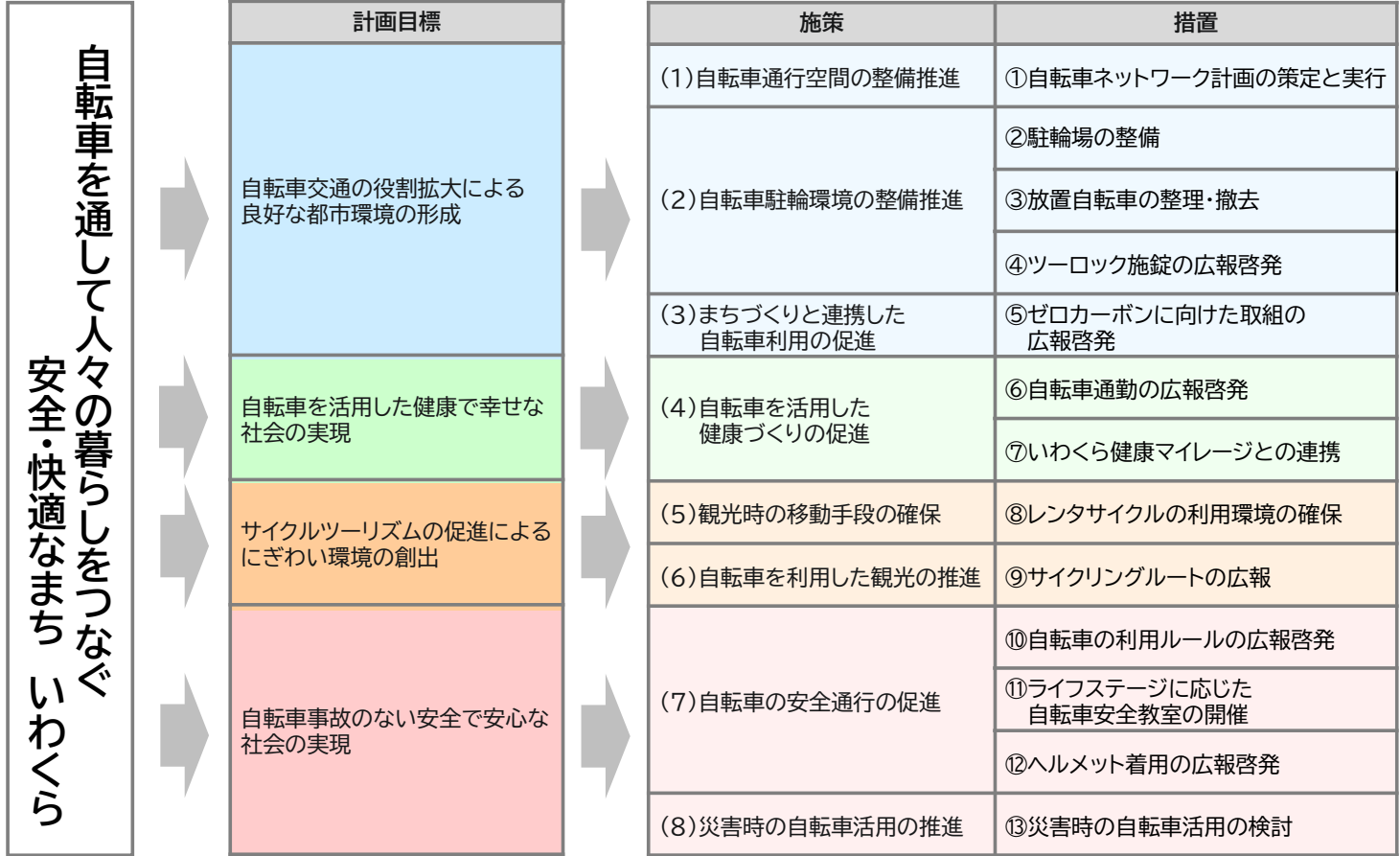
- 本計画を推進していくためには、各施策を着実に実施した上で、その結果を検証しながら継続的な計画の推進を図ります。

目標指標

表 目標指標

目標指標 (根拠資料)	現状値	目標値	
		中間(～5年目)	最終(～10年目)
自転車関連死傷事故件数(愛知県警察提供資料) 関連する措置:①⑩⑪⑫	平均約150件/年 (2020年(令和2年)～ 2023年(令和5年))	約120件 (20%削減)	約90件 (40%削減)
歩行者や自転車が安全に移動できる交通安全対策に関する市民満足度(市民意向調査) 関連する措置:①⑩⑪⑬	満足度－0.17 (2023年(令和5年))	満足度－0.08	満足度>0
自転車盗難台数(愛知県江南警察署提供資料) 関連する措置:②③④⑩	約19.9台/万人 (2022年(令和4年))	約15.7台/万人 (21%削減)	約11.5台/万人 (42%削減)
健康づくりに自転車を活用する人の割合(岩倉市資料) 関連する措置:①⑤⑥⑦	約43% (2024年(令和6年))	約58% (15%増加)	約73% (30%増加)
観光もしくはレジャー目的で自転車を利用する人の割合(アンケート調査) 関連する措置:⑧⑨	約8% (2024年(令和6年))	約10% (2%増加)	約12% (4%増加)
ヘルメット着用率(アンケート調査) 関連する措置:⑩⑫	高校生 約8% (2024年(令和6年)) 市民 約27% (2024年(令和6年))	高校生 約13% (5%増加) 市民 約32% (5%増加)	高校生 約18% (10%増加) 市民 約37% (10%増加)

4 基本方針と計画目標



※2025年度(令和7年度)から2034年度(令和16年度)の
10年間で実施

～ 自転車ネットワーク計画 ～

- 「安全性」「需要」の視点及び「連続性」を考慮して自転車ネットワーク路線を選定。
- 自動車交通量や規制速度をもとに整備形態(自転車専用通行帯、車道混在)を選定。

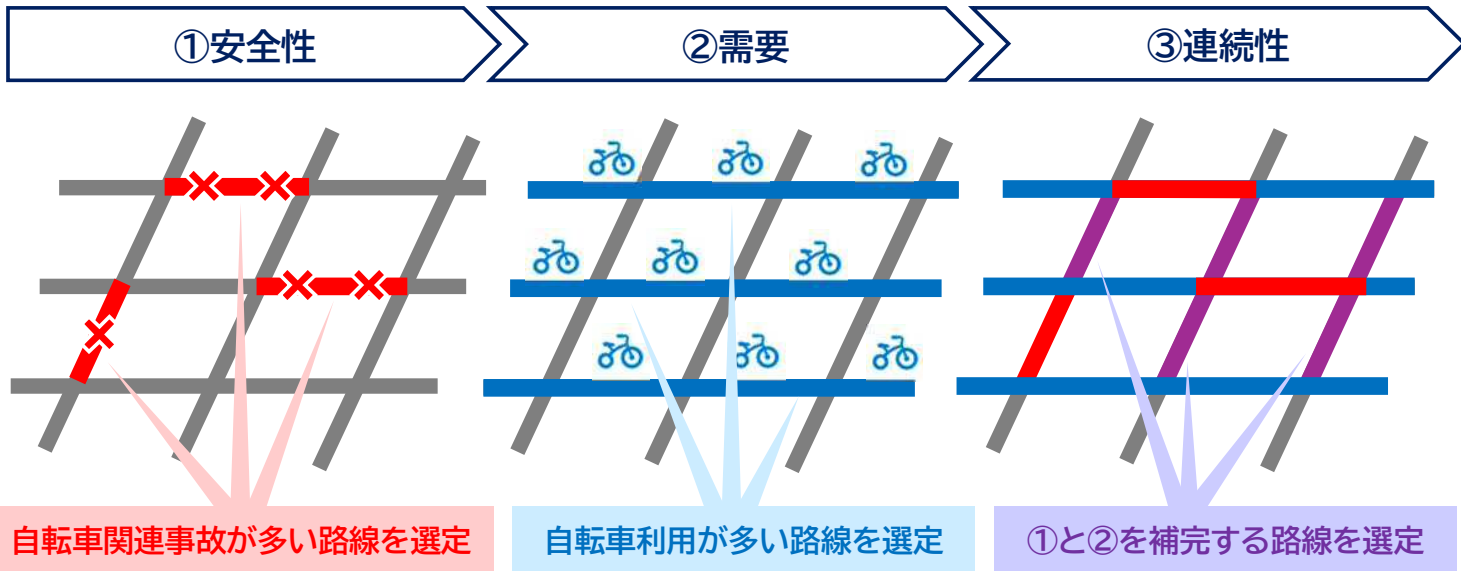


図 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

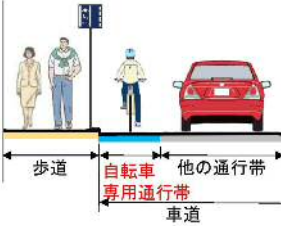
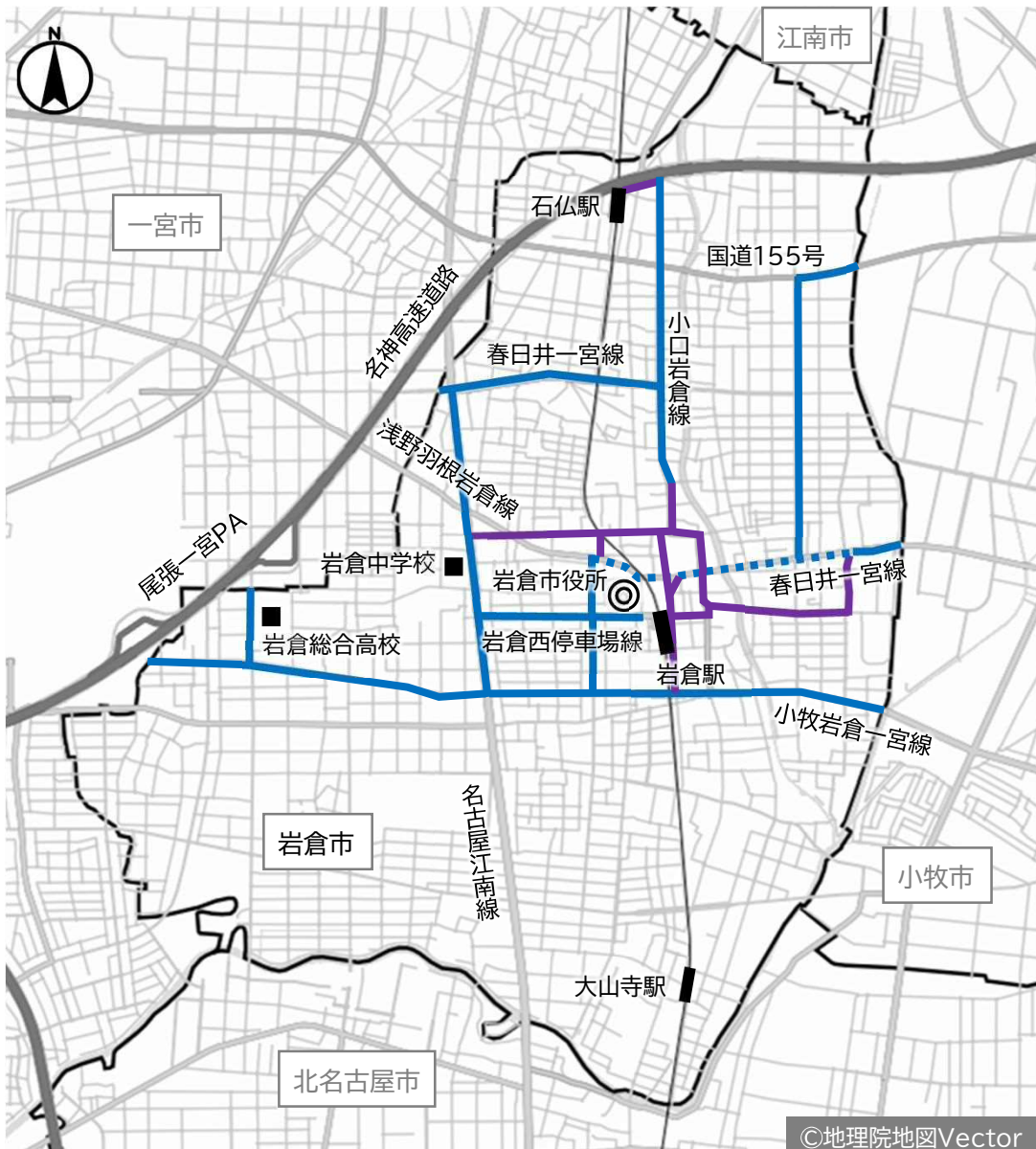
整備形態	整備イメージ			
自転車専用通行帯	車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合			 幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	車道混在とする場合			 歩道のある道路 歩道のない道路

図 整備形態のイメージ

出典：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/P. I -10

■自転車ネットワーク路線と整備形態の選定結果



※ 整備に向けた個別検討の過程にて完成形態の整備が困難となった路線は、暫定形態もしくは代替路線の整備も検討する

※ 中学生の自転車通学路で交通安全対策が必要な路線については、対策を検討・実施する

※ 既設道路幅員の関係で自転車専用道の整備はありません

凡 例		
■ ■ ■	都市計画道路の整備時にあわせて自転車通行空間を整備	

凡 例		
	自転車専用通行帯	12km
	車道混在	4km
	計	16km