

1 計画の目的と位置付け

1. 計画の背景と目的

本市では、平成24年6月に刈谷市都市交通戦略を策定し、基本理念である「”ひと”と”環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系」の構築を目指し、自動車交通への対応のみならず、鉄道、バス、自転車など多様な交通手段を活用して、市民が安全かつ快適に移動できるよう、主要幹線道路の整備や交差点改良、公共交通機能の充実や交通結節点の強化、環境に配慮した交通行動意識の促進などの施策を進めています。

自転車に関する施策としては、自転車ネットワークの形成を目指し、市内全域及び刈谷駅、富士松駅、東刈谷駅など主要な駅を中心にネットワークを計画し、自動車から自転車及び公共交通への交通手段の転換を推進しています。

国においては平成29年5月に「自転車活用推進法」を施行し、自転車通行空間の整備、自転車を活用した健康づくりやサイクルツーリズムの推進等の自転車の活用推進、ヘルメットの着用促進や損害賠償責任保険等への加入促進等の交通安全施策を進めています。また、昨今の自転車を巡る情勢においては、生活様式・交通行動の変容により自転車に対する関心が高まっています。

これらの背景をもとに、本市においても安全で快適に移動できる自転車利用環境を創出するために、「刈谷市自転車活用推進計画」を策定します。

2. 計画の対象地域

本計画の対象区域は市内全域とします。

3. 計画期間

本計画の期間は、令和5年度（2023年度）から令和12年度（2030年度）までの8年間とします。

■本計画と主な上位計画の計画期間 (年度)

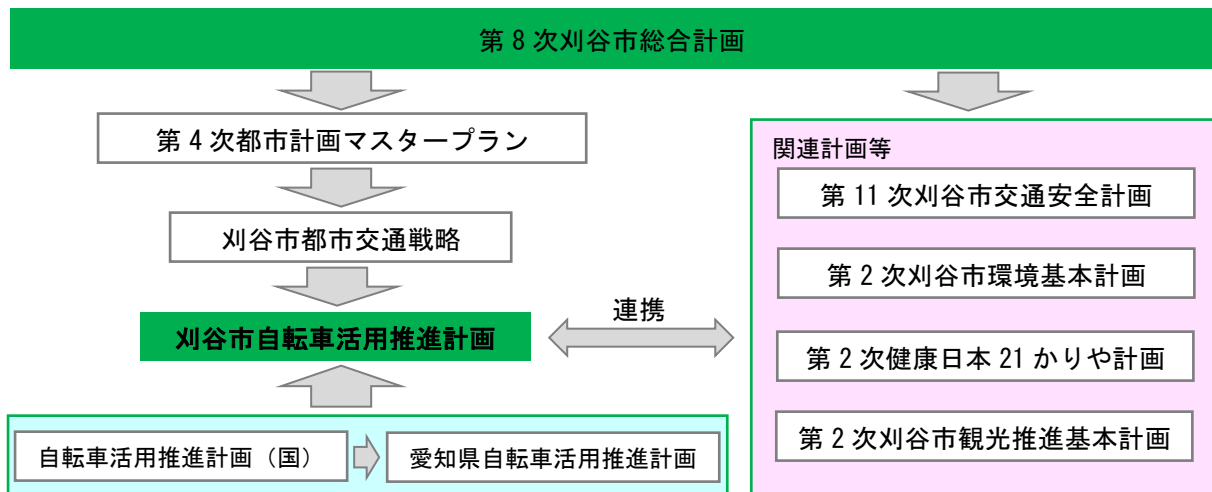
年度	～R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12～ 2030
第7次刈谷市総合計画 (平成23年3月)	2011～ 2022								
第8次刈谷市総合計画 (令和5年3月)(予定)		2023～2032							
第3次刈谷市都市計画マスター プラン(平成23年3月)	2011～ 2022								
第4次刈谷市都市計画マスター プラン(令和5年3月)(予定)		2023～2032							
刈谷市都市交通戦略 (平成24年6月)		2012～2030							
刈谷市自転車活用推進計画		2023～2030							
(参考)第2次自転車活用推進計画 (令和3年5月)		2021～2025							
(参考)愛知県自転車活用推進計画 (令和2年2月)		2020～2026							

4. 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法（第11条）に基づく市町村自転車活用推進計画として策定するものです。計画の策定にあたっては、国や愛知県の自転車活用推進計画や以下に示す本市の各計画を踏まえて、自転車活用の推進に資する計画と自転車活用に関する目標、個別の具体施策を検討することとします。

特に、上位計画となる本市の総合計画、都市計画マスタープラン及び都市交通戦略や関連計画である交通安全計画、環境基本計画、観光推進基本計画及び健康日本21かりや計画等を踏まえ、自転車活用のあり方を検討します。

■刈谷市自転車活用推進計画の位置づけ



《上位・関連計画における将来像・都市構造》

第8次刈谷市総合計画	『人が輝く 安心快適な産業文化都市(仮)』
第4次都市計画マスタープラン	『集まる・つながる都市・刈谷 ～多機能集約・連携型都市構造の構築～(仮)』

《上位・関連計画における自転車関連施策（抜粋）》

第8次刈谷市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ○安心して歩けるまちづくり（歩行者・自転車道の整備、交通安全意識の高揚） ○自転車や公共交通機関を利用しやすく環境にやさしいまちづくり（総合交通対策の推進、歩行者・自転車道の整備、駐車場・駐輪場の整備）
第4次都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ○総合交通対策の推進による歩いて暮らせるまちづくりの推進 ○交通結節点における機能強化（駐車場・駐輪場の整備）
刈谷市都市交通戦略	<ul style="list-style-type: none"> ○交通手段が適切に組み合わせられた安心・安全な都市交通体系の構築（歩行者・自転車ネットワークの形成、自動車との動線分離） ○環境に配慮した交通行動の促進（自転車マップの活用）
第11次刈谷市交通安全計画	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車利用環境の総合的整備 ○生活道路等における人優先の安心・安全な歩行空間の整備（通学路等における交通安全の確保） ○交通安全施設等整備事業の推進（歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進） ○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ○交通安全に関する普及啓発活動の推進
第2次刈谷市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車や歩行者の移動空間の確保 ○鉄道駅からのCO2の排出の少ない移動手段の確保（自転車貸出）
第2次健康日本21かりや計画	<ul style="list-style-type: none"> ○生涯を通じた健康づくりの推進（運動に取り組みやすい環境づくり）
第2次刈谷市観光推進基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ○自然・公園資源の魅力の創造（刈谷ハイウェイオアシスを拠点とした周遊観光の促進） ○市内回遊性の向上（遊歩道・サイクリングロードの整備）

※自転車関連施策は、各計画の見直しに伴い変更が生じる場合があります。

2 自転車を巡る本市の現状と課題

1. 本市の地域特性

(1) 地勢の状況

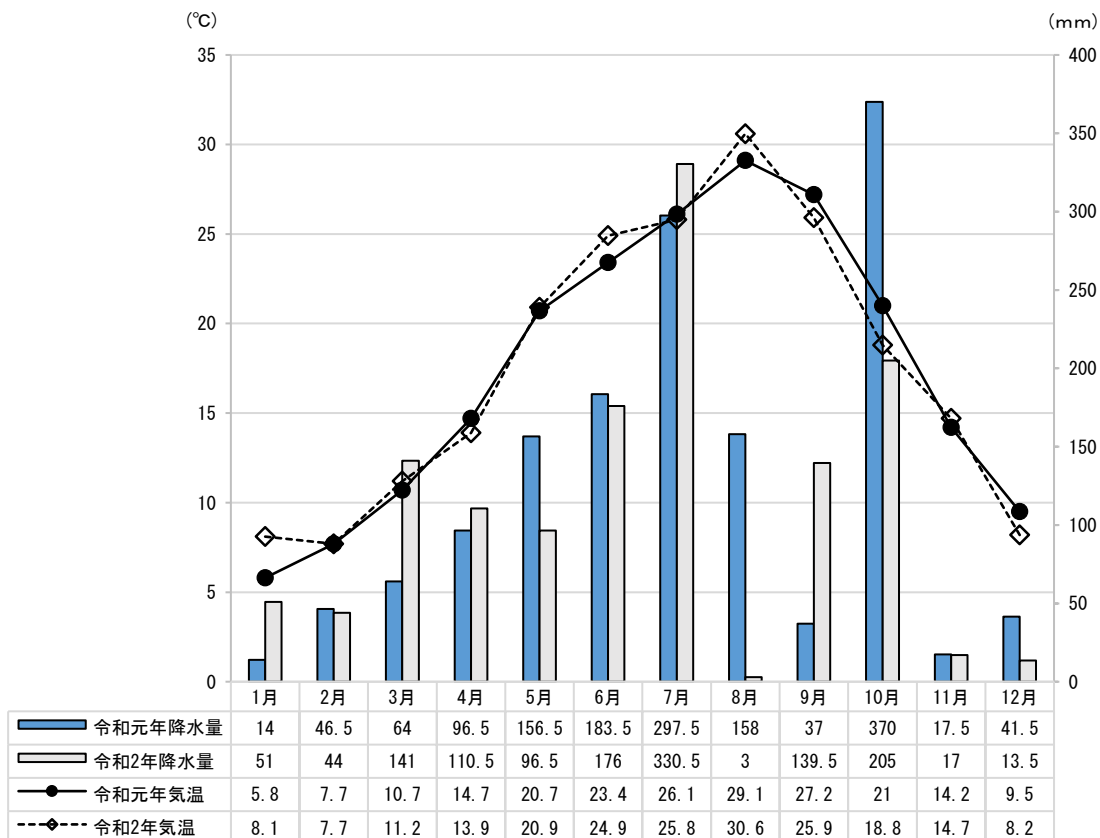
本市は、尾張地域と西三河地域との境界となっている境川の下流域東側に位置し、市域の殆んどが標高 20m未満の平坦な地形となっており、起伏が少なく、自転車利用がしやすい地理条件にあります。

(2) 気候の状況

本市は、日本の屋根といわれる中部山岳の南側、西三河平野の西隅に位置し、西に知多丘陵、東に三河山地を控え、衣浦湾が湾入して錯雑した地形を形成しているため、四季を通じて温和な気候となっており、積雪を見ることはまれで居住性に優れています。

降水量の季節的変化をみると、夏に多く、春、秋がこれに次ぎ、冬は最も少なくなっており、夏は梅雨、秋は台風の影響によるもので、特に台風は短時間に激しい雨を伴い、大雨をもたらすことが多くなっています。

＜月別平均気温と降水量＞



資料：刈谷の統計

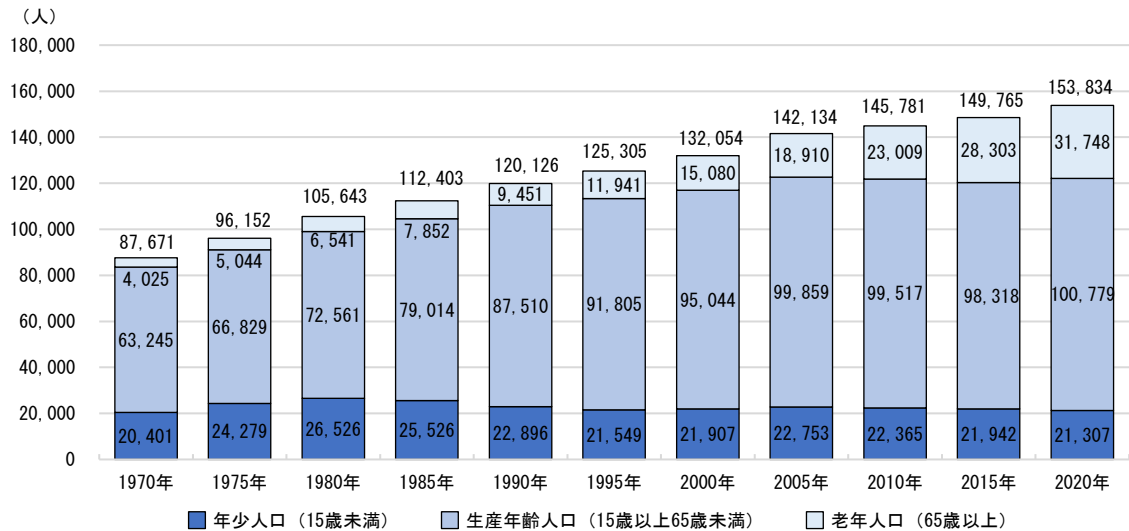
(3) 社会特性

■人口・世帯数

本市の人口は、令和2年（2020年）10月1日現在で153,834人となっており、増加傾向が続いています。

また、高齢化率（65歳以上人口が総人口に占める割合）は20.6%と、増加を続けており、高齢化が進んでいます。

＜刈谷市の総人口の推移と3区分人口比率の推移＞



※総数には「不詳」を含むため、年齢3区分人口の合計と総数は一致しない。

資料：国勢調査

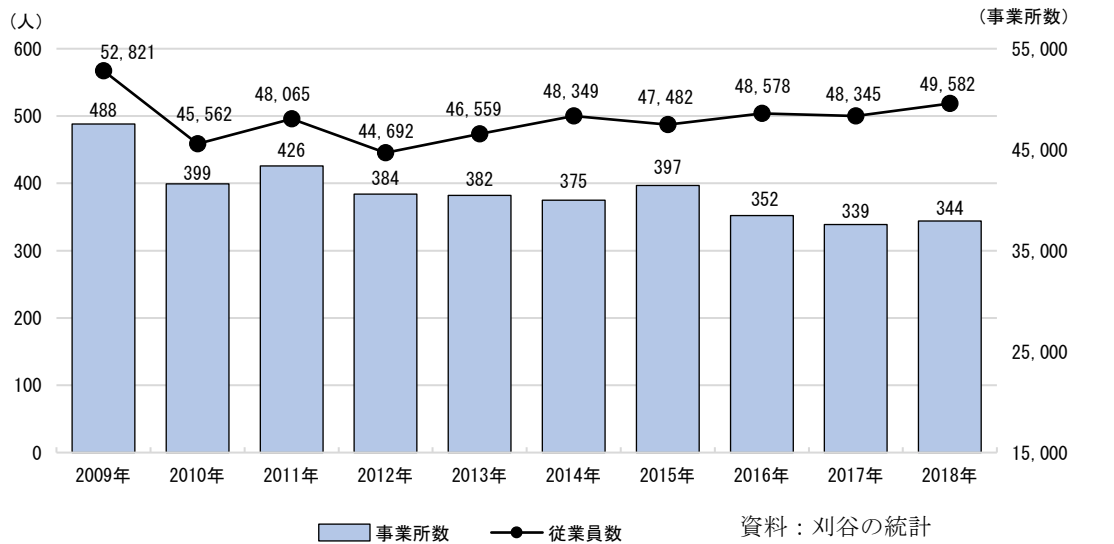
■産業

〔製造品出荷額等の推移〕

平成30年（2018年）の事業所数は344箇所、従業員数は49,582人、製造品出荷額等は1兆6,542億円となっています。

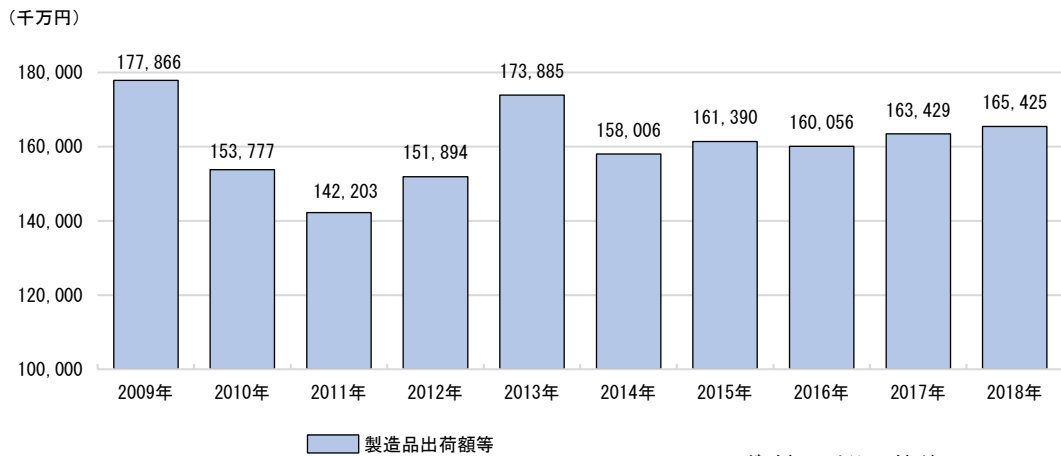
平成21年（2009年）の数値を各年と比較すると、事業所数は減少していますが、従業員数及び製造品出荷額等は平成22年（2010年）に大きく減少したものの、以降は回復傾向にあります。

＜刈谷市の事業所数従業員数の推移＞



資料：刈谷の統計
経済産業省「工業統計調査」

＜刈谷市の製造品出荷額等の推移＞

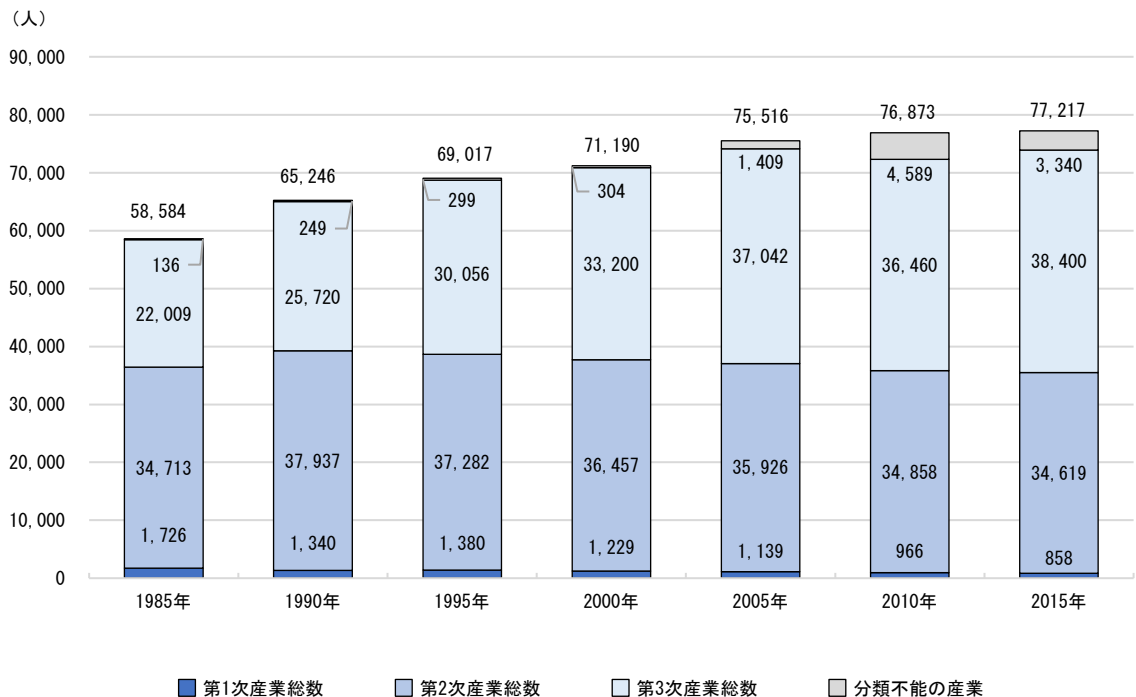


資料：刈谷の統計
経済産業省「工業統計調査」

〔産業別就業者数の推移〕

平成 27 年（2015 年）の就業者人口は 77,217 人となっており、増加傾向が続いています。産業別にみると第 3 次産業が最も多く、平成 27 年（2015 年）には 38,400 人と、全就業者の 49.7%を占めています。

＜刈谷市の産業別就業者数の推移＞



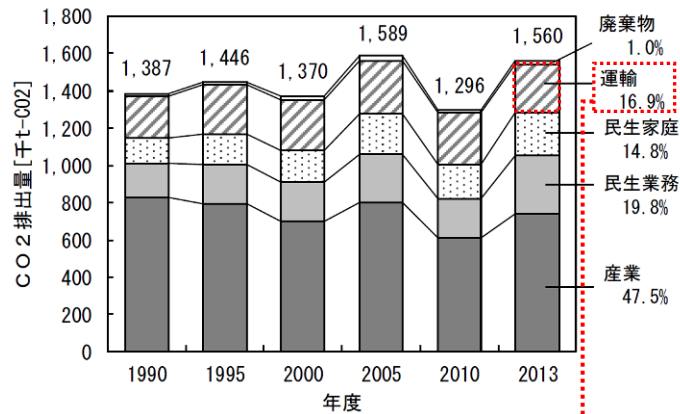
資料：国勢調査

■ CO₂の排出量の推移等

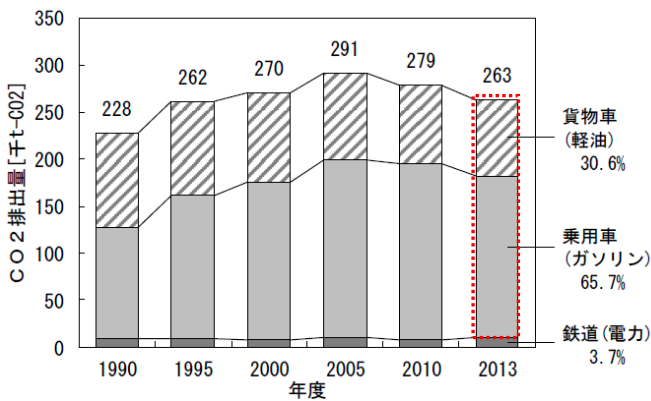
本市のCO₂の総排出量は、平成25年度（2013年度）で1,560千t-CO₂であり、平成2年度（1990年度）より12%増加していますが、そのうち運輸部門は2割程度を占めています。

「運輸部門のCO₂総排出量の推移」より、運輸部門のCO₂総排出量は平成17年度（2005年度）以降減少傾向にあります。全国や愛知県と比較すると基準年に対して増加率が高い状況にあります。

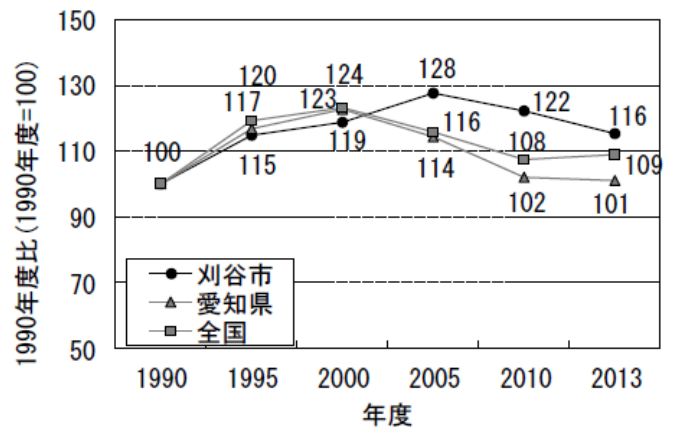
＜CO₂の総排出量の推移＞



＜運輸部門のCO₂の総排出量の推移＞



＜運輸部門のCO₂の排出量の増減＞



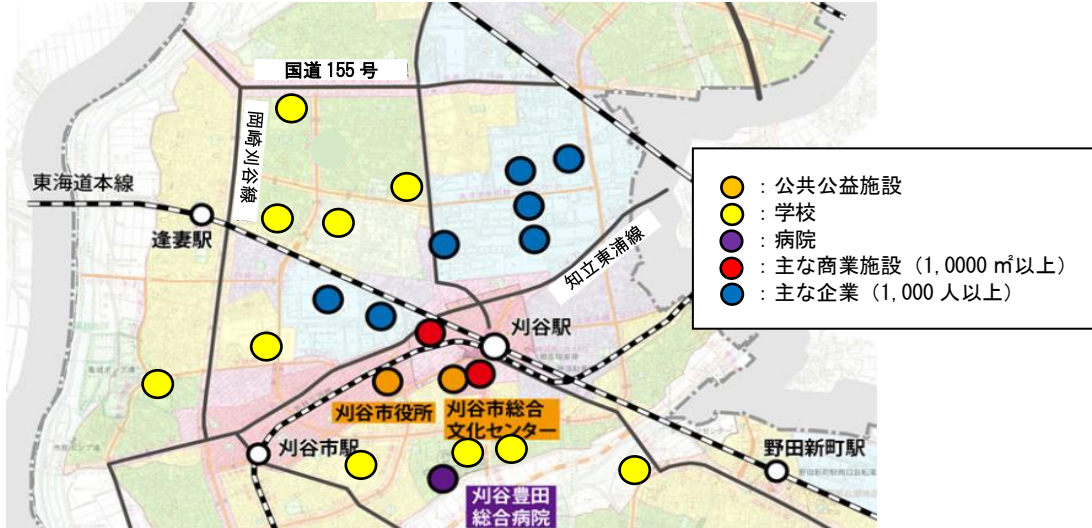
資料：刈谷市環境都市アクションプラン（平成29年改定版）

2. 自転車の利用状況

(1) 都市機能集積と交通

本市では、刈谷駅周辺を中心とする市街地に大規模事業所や商業施設、学校等の様々な都市機能が集積しており、国道沿いや主要な施設周辺では渋滞が発生しています。

＜刈谷駅周辺の通勤先・通学先の立地状況＞



資料：刈谷市都市交通戦略（一部加工）

＜刈谷駅周辺の渋滞箇所図＞



資料：交通量調査（平成27年）

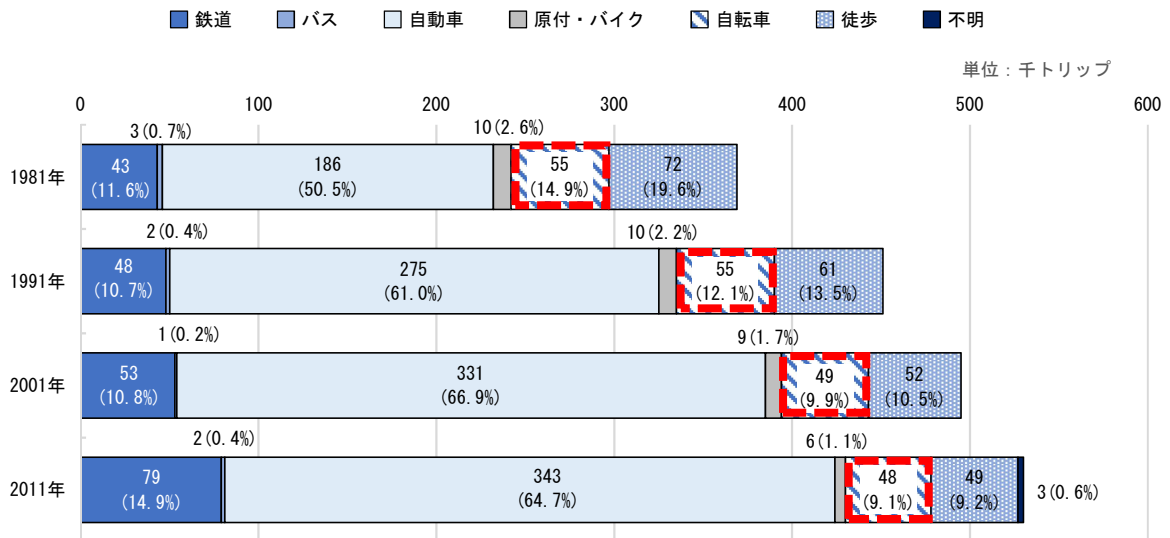
課 題

- ・刈谷駅周辺では渋滞が発生しており、自動車から自転車や公共交通への交通手段の転換が必要です。

(2) 自転車利用の状況

中京都市圏パーソントリップ調査による交通手段分担率は自動車の割合が最も大きく、自転車の分担率は昭和56年（1981年）の14.9%から平成23年（2011年）の9.1%となり、減少傾向にあります。また、「都市交通に関するアンケート調査」によると自転車利用の目的は、「通勤・通学」「日常の買い物」「通院」利用が多くなっています。

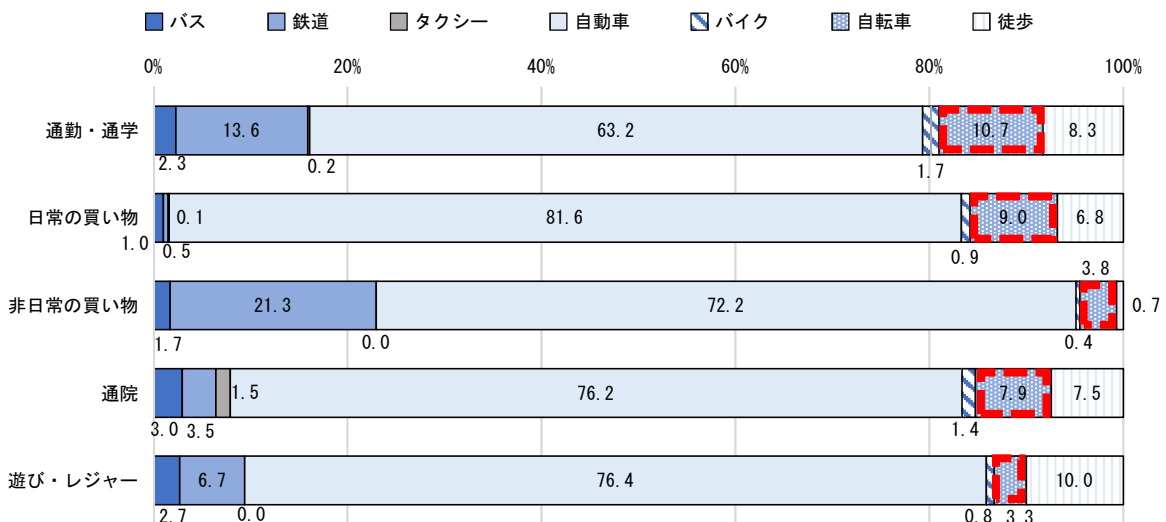
＜刈谷市関連交通トリップ数及び交通手段分担率の推移＞



※トリップ：人がある目的を持って起点から終点に移動した交通手段毎の移動の単位

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

＜目的別の利用交通手段の状況＞



資料：刈谷市の都市交通に関するアンケート調査（令和元年）

課題

- ・総トリップ数が増加している中で、自動車のトリップ数は増加しているのに対して、自転車のトリップ数は横ばいとなっています。通勤・通学利用等に日常利用だけでなく、遊び・レジャー等の自転車利用を拡大する必要があります。

(3) 市内中学校の自転車通学生徒の状況

令和3年度（2021年度）における市内6中学校（生徒数4,155人）における自転車通学者は1,457人です。依佐美中学校は全校生徒の約95%の681人、富士松中学校は全校生徒の約75%の457人が自転車通学を実施しています。



＜中学校別自転車通学者数（令和3年度）＞

	学生数	自転車通学者数	割合
刈谷南中学校	720	168	23.3%
刈谷東中学校	623	13	2.1%
富士松中学校	595	457	76.8%
雁が音中学校	789	138	17.5%
依佐美中学校	717	681	95.0%
朝日中学校	711	0	0.0%
中学校計	4,155	1,457	35.1%

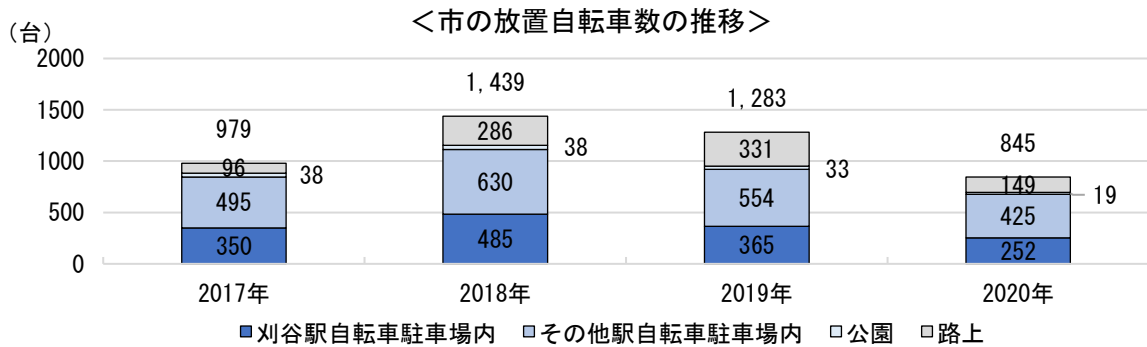
資料：学校教育課提供

課題

- 市内中学校の自転車通学は、約35%の生徒が利用しており、安全に自転車通学できる環境整備及び安全教育の取組が必要です。

(4) 放置自転車の状況

本市の駅周辺における放置自転車台数は、自転車駐車場の整備や放置自転車禁止区域の指定（刈谷駅・刈谷市駅・富士松駅）により減少傾向となつていおりますが、各駅の自転車駐車場内に放置された自転車が多くを占めています。



資料：撤去自転車保管台帳（くらし安心課提供）

課題

- 放置自転車は減少傾向にありますが、自転車駐車場内における放置が多く見られます。自転車駐車場の適正な利用を促す取組が必要です。

(5) 自転車駐車場の現状

市内には、8つの駅に、平面式・立体式合わせて27箇所（8,800台）の自転車駐車場が整備されており、一部を除く自転車駐車場は駐輪需要に対して充足しています。

■刈谷駅

自転車駐車場名	形態	駐輪可能台数	屋根の有無	駅からの距離	駐輪台数
刈谷駅北口平面自転車駐車場	平面	714台	有	100m以内	862台
刈谷駅北口立体自転車駐車場	立体	828台	有	100m以内	791台
北口合計		1542台			1653台
刈谷駅南口第1自転車駐車場	平面	222台	有	100m以内	274台
刈谷駅南口第2自転車駐車場	立体	974台	有	200m以内	1178台
刈谷駅南口第4自転車駐車場	平面	821台	有	300m以内	345台
刈谷駅南口第5自転車駐車場（仮設）	平面	45台	無	300m以内	6台
南口合計		2062台			1803台

■刈谷市駅

刈谷市駅高架下自転車駐車場	平面	352台	有	100m以内	295台
---------------	----	------	---	--------	------

■逢妻駅

逢妻駅北口第1自転車駐車場	平面	187台	有	100m以内	222台
逢妻駅北口第2自転車駐車場	平面	232台	有	100m以内	132台
北口合計		419台			354台
逢妻駅南口自転車駐車場	平面	209台	有	100m以内	177台

■東刈谷駅

東刈谷駅北口自転車駐車場	平面	122台	有	200m以内	70台
東刈谷駅北口立体自転車駐車場	立体	340台	有	100m以内	509台
北口合計		462台			579台
東刈谷駅南口第1自転車駐車場	平面	485台	有	100m以内	475台
東刈谷駅南口第2自転車駐車場	平面	277台	有	200m以内	267台
南口合計		762台			742台

■富士松駅

富士松駅北口第1自転車駐車場	平面	172台	有	100m以内	129台
富士松駅北口第2自転車駐車場	平面	129台	有	200m以内	38台
富士松駅北口第3自転車駐車場	平面	177台	有	100m以内	170台
富士松駅南口第1自転車駐車場	平面	108台	有	100m以内	138台
富士松駅南口第2自転車駐車場	平面	151台	有	100m以内	133台
合計		737台			608台

■一ツ木駅

一ツ木駅北口自転車駐車場	平面	202台	有	100m以内	115台
一ツ木駅南口第1自転車駐車場	平面	212台	有	100m以内	222台
一ツ木駅南口第2自転車駐車場	平面	92台	有	100m以内	102台
一ツ木駅南口第3自転車駐車場	平面	161台	有	100m以内	185台
合計		667台			624台

■小垣江駅

小垣江駅東口自転車駐車場	平面	443台	有	100m以内	428台
小垣江駅西口自転車駐車場	平面	149台	有	100m以内	105台
合計		592台			533台

■野田新町駅

野田新町駅北口自転車駐車場	平面	344台	有	100m以内	133台
野田新町駅南口自転車駐車場	平面(2層式)	652台	有	100m以内	385台
		996台			518台

※駐輪台数はH29～R元年度の月別平均駐輪台数を示す

※東刈谷駅北口立体自転車駐車場の駐輪台数は北口駅前広場内の駐輪台数を含む

資料：刈谷駅南口第1自転車駐車場他利用状況調査

課 題

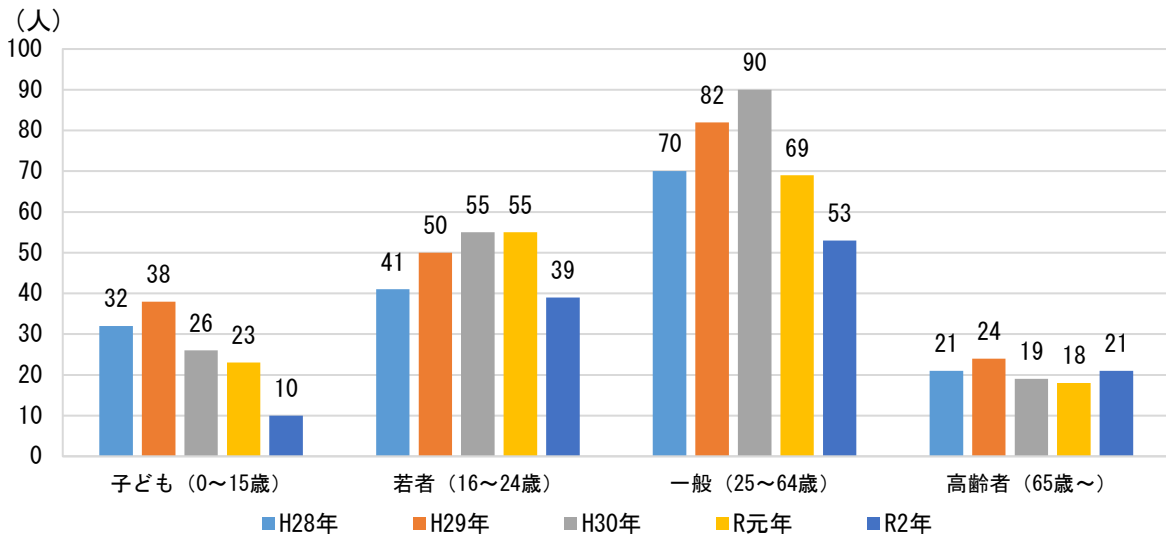
- ・市内の各鉄道駅に自転車駐車場が整備されていますが、充足率に偏在が見られます。自転車駐車場の需給バランスに応じた整備が必要です。

(6) 自転車交通事故の現状

本市における年齢層別自転車交通事故発生状況は若者(16～24歳)及び高齢者(65歳～)では横ばいとなっています。令和2年については、新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出自粛により減少したと考えられます。

また、自転車乗車中の交通事故死傷者数を自治体の人口1万人あたりに算出した指標では、周辺自治体及び愛知県内平均を上回っています。

<年齢層別自転車交通事故発生状況>



	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
子ども (0～15歳)	32	38	26	23	10
若者 (16～24歳)	41	50	55	55	39
一般 (25～64歳)	70	82	90	69	53
高齢者 (65歳～)	21	24	19	18	21
合計	164	194	190	165	123

資料：第11次刈谷市交通安全計画(策定中)

＜自転車乗用中の死傷者数（自治体居住者別）（人/人口1万人当たり：令和2年（2020年））＞

順位	(人)	自治体名	順位	(人)	自治体名	順位	(人)	自治体名
1	19.13	中区	24	8.55	岩倉市	47	5.55	蒲郡市
2	13.37	中村区	25	8.45	清須市	48	5.34	高浜市
3	13.35	豊山町	26	8.16	阿久比町	49	5.34	武豊町
4	12.95	西区	27	8.04	天白区	50	5.22	豊川市
5	12.34	東区	28	8.00	長久手市	51	5.03	東海市
6	12.23	中川区	29	7.95	瑞穂区	52	4.96	扶桑町
7	11.98	大治町	30	7.90	刈谷市	53	4.90	美浜町
8	11.69	蟹江町	31	7.63	稲沢市	54	4.87	知立市
9	10.80	緑区	32	7.54	熱田区	55	4.85	日進市
10	10.61	守山区	33	7.29	千種区	56	4.28	碧南市
11	10.61	あま市	34	7.29	尾張旭市	57	4.17	豊田市
12	10.46	北区	35	7.07	豊明市	58	3.81	みよし市
13	10.22	春日井市	36	6.62	岡崎市	59	3.79	名東区
14	9.90	大口町	37	6.51	安城市	60	3.77	幸田町
15	9.71	豊橋市	38	6.40	津島市	61	3.65	常滑市
16	9.64	北名古屋	39	6.35	東郷町	62	2.74	知多市
17	9.46	小牧市	40	6.29	半田市	63	2.54	田原市
18	9.43	江南市	41	6.21	西尾市	64	2.18	飛島村
19	9.29	弥富市	42	6.16	大府市	65	1.37	新城市
20	9.28	港区	43	6.13	瀬戸市	66	0.60	南知多町
21	8.82	一宮市	44	6.09	東浦町	67	0.00	設楽町
22	8.75	昭和区	45	5.91	愛西市	68	0.00	東栄町
23	8.59	南区	46	5.90	犬山市	69	0.00	豊根村
							7.16	県下平均

凡例		
（茶色）	平均値 2.0 倍以上	14.32 人～
（黄色）	平均値 1.5 倍以上	10.74 人～14.31 人
（オレンジ）	平均値以上	7.16 人～10.73 人
（青）	平均値未満	3.58 人～7.15 人
（緑）		0.01 人～3.57 人
（黄）	0 人	0 人

資料：愛知県警資料

課 題

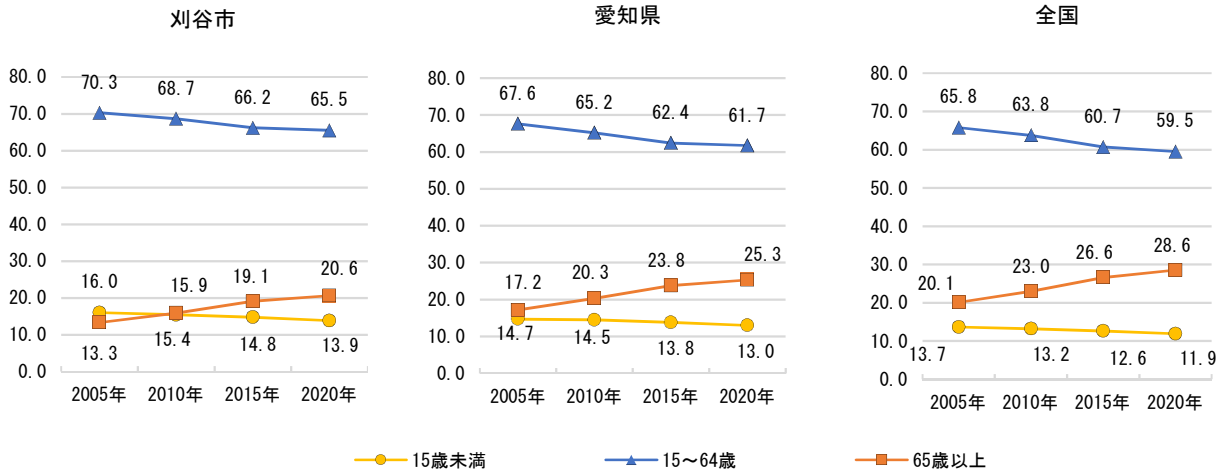
- ・人口1万人当たりの死傷者数は周辺自治体に比べ高くなっています。安全な通行環境の確保や年齢層に応じた安全教育などの事故抑制に向けた取組が必要です。

3. 自転車を取り巻く状況

(1) 高齢化の状況

本市では、国や県と比較すると高齢化率は低いものの、高齢化は進行しており、今後も高齢者数の増加が予想されています。

<階層3区分人口比率の推移>



資料：国勢調査

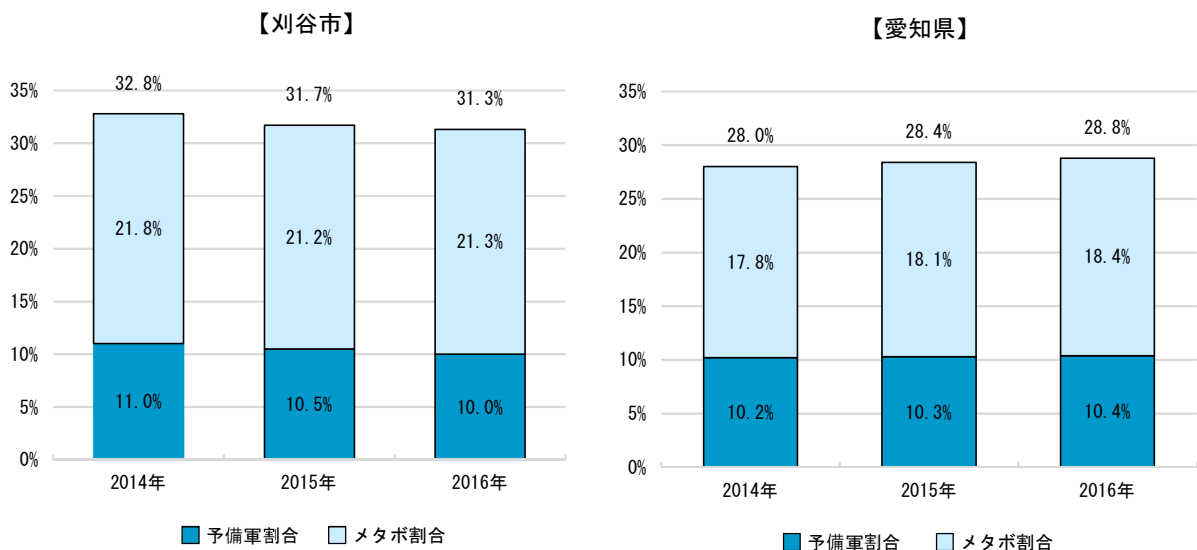
課題

- 本市でも高齢化が進行し、高齢者数の増加が見込まれており、高齢者の健康増進や安全への意識啓発を進める必要があります。

(2) 運動習慣

本市のメタボリックシンドローム該当者及び予備軍合計は、近年では減少傾向となっていますが、愛知県と比較すると多い状態が続いています。

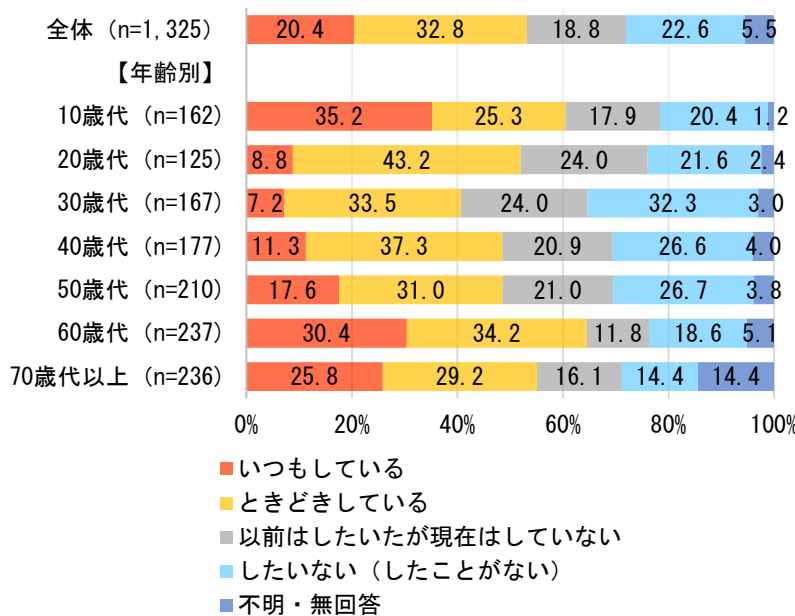
<メタボリックシンドローム該当者及び予備軍の割合（刈谷市・愛知県比較）>



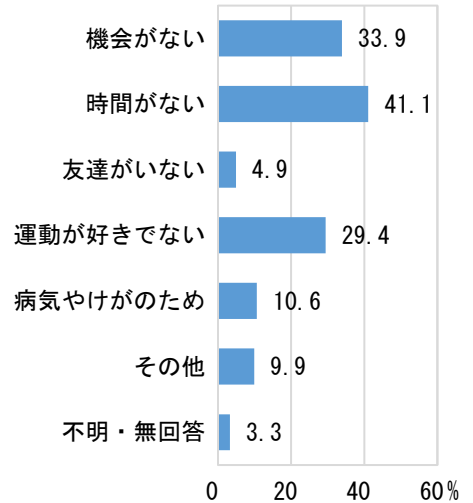
資料：第2期刈谷市国民健康保険データヘルス計画

30歳代から50歳代では、健康の維持・増進のための意識的な運動をしていない人が約半数を占めており、運動をしていない理由として、「時間がない」「機会がない」が多くなっています。

<健康の維持・増進のための意識的な運動状況>



<運動していない理由の割合>

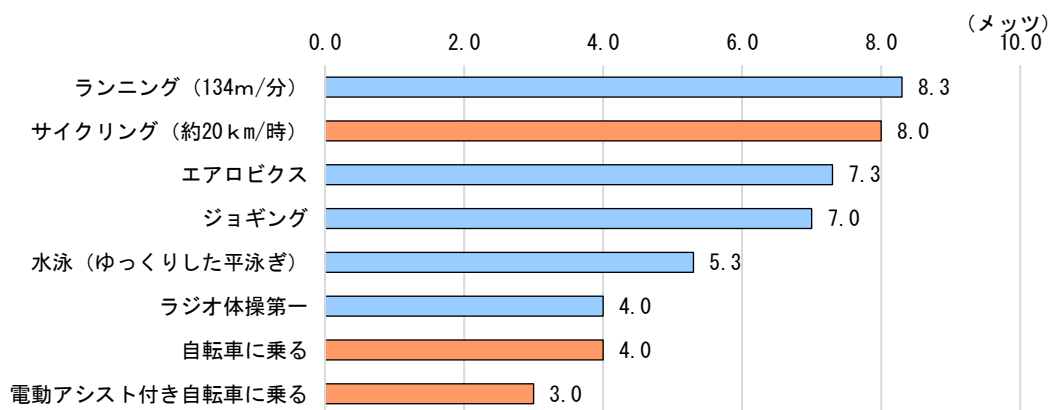


資料：第2次健康日本21かりや計画

--- 自転車を使った運動 ---

「運動基準・運動指針の改定に関する検討会 報告書(厚生労働省)」によると、サイクリング(約20km/時)はランニングと同程度の運動強度となるとされています。また、足腰に痛み等がある場合には、体重の負荷がかかりすぎない自転車運動が適していると示されています。

<運動種類別の運動強度>



※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

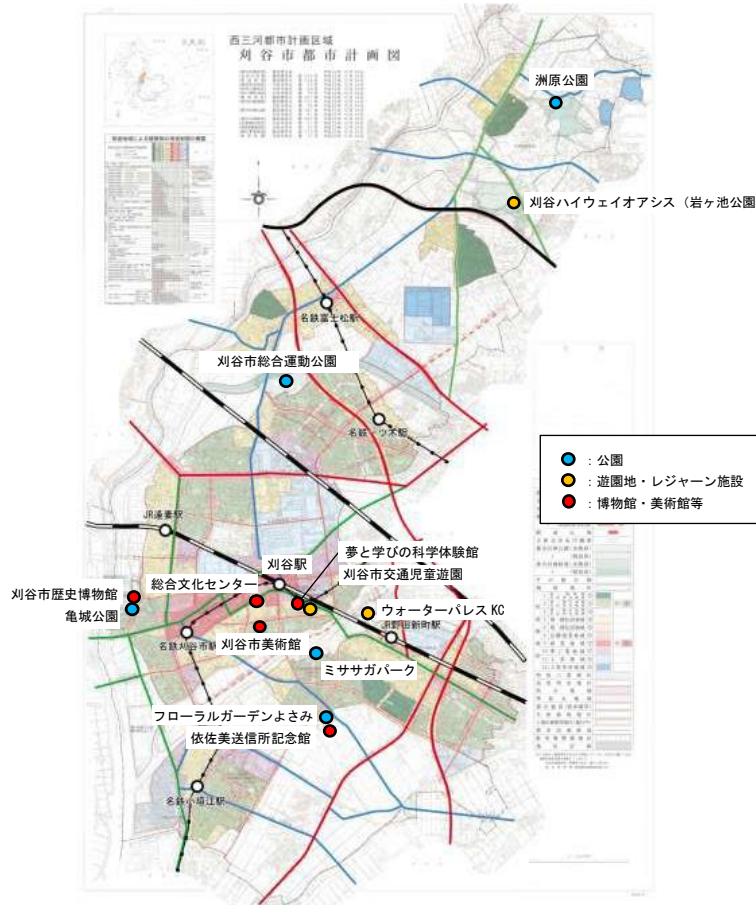
資料：運動基準・運動指針の改定に関する検討会 報告書(厚生労働省)

課 題

・本市におけるメタボリックシンドロームの状況を踏まえると、予防対策や健康の維持・増進への運動支援対策などの健康寿命の延伸に関する取組が必要です。

(3) 観光の現状

市内には、刈谷ハイウェイオアシス等のレジャー施設や洲原公園や総合運動公園等の公園があり、市内外から多くの方が訪れています。施設別の利用者では、刈谷ハイウェイオアシスが最も多く、次いで刈谷市交通児童遊園、夢と学びの科学体験館となっています。令和2年(2020年)は新型コロナウイルスの影響により施設利用者数は減少していますが、市内への来訪者は増加傾向にあります。



<施設別・利用者数の内訳(平成30年・令和元年・令和2年)>

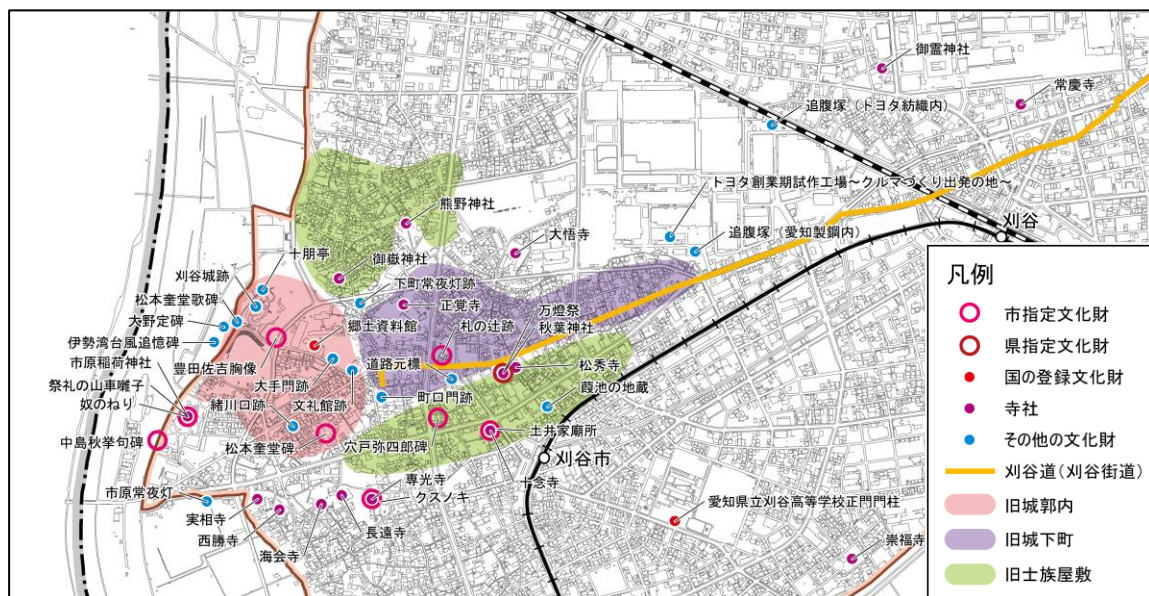
施設名	利用者数(人/H30年)	利用者数(人/R1年)	利用者数(人/R2年)
刈谷市美術館	120,119	113,649	66,474
刈谷市交通児童遊園	1,274,866	1,308,988	746,326
ウォーターパレスKC	218,155	234,169	105,967
刈谷ハイウェイオアシス	8,484,000	8,595,000	5,500,000
刈谷市総合文化センター	204,491	170,832	34,423
依佐美送信所記念館	29,187	33,109	15,789
夢と学びの科学体験館	220,066	241,369	96,522
刈谷市歴史博物館		58,526	22,541

資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

刈谷市駅から亀城公園までの一帯には、かつて刈谷城とその城下町であったことから、豊富な歴史・文化資源が分布しています。

観光施設、公園及び文化施設等は市内に点在しており、各施設への回遊性を高める取組が求められています。

＜中心市街地における歴史・文化施設＞



資料：第4次都市計画マスタープラン（策定中）

課題

- ・市内の観光施設、公園及び文化施設は点在しているため、各施設を回遊できるような交通環境を整える必要があります。

(4) 災害時における活用

刈谷市地域防災計画－地震・津波災害対策－において、災害時の自転車の活用が位置付けられています。

＜刈谷市地域防災計画－地震・津波災害対策－（令和3年3月） 一部抜粋＞

第2編 災害予防
 第7章 津波予防対策 第3節 津波防災体制の充実

避難手段として、愛知県自転車活用推進計画を基に自転車の活用も検討する。

課題

- ・災害時の自転車の活用について検討する必要があります。

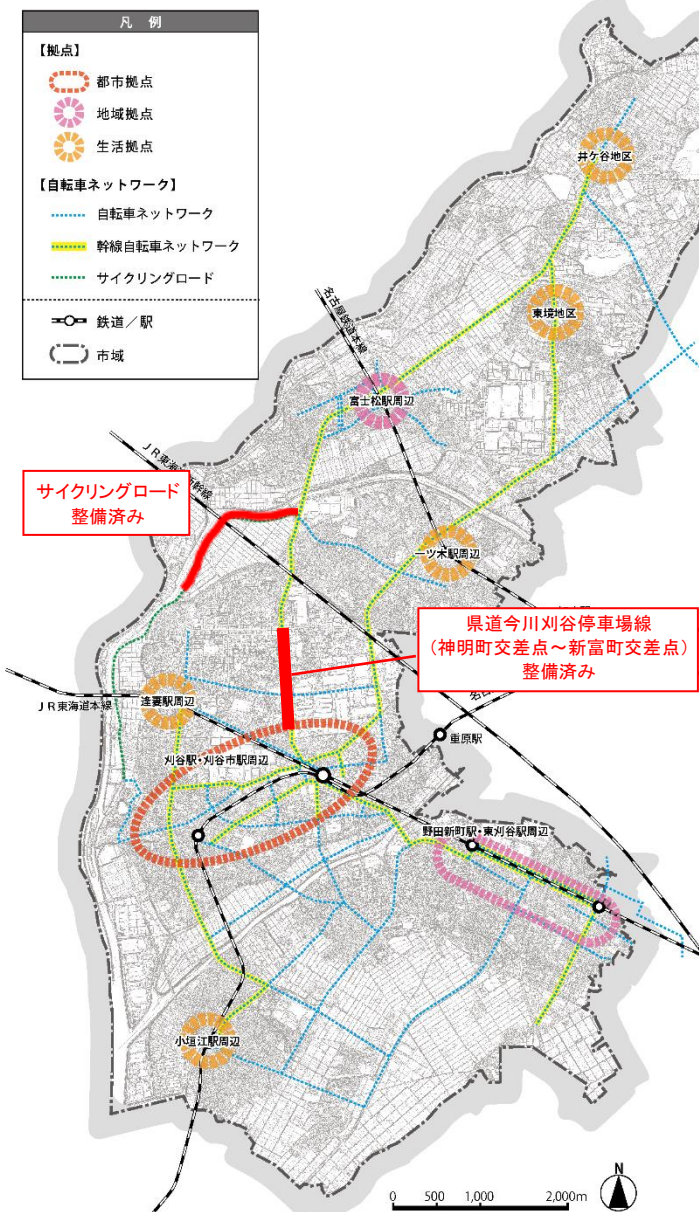
4. 自転車に関するこれまでの取組

(1) 自転車通行空間の現状

本市は、「刈谷市都市交通戦略」において、「安全で快適な自転車・歩行者ネットワークの形成」を基本施策として掲げており、利便性向上に資する自転車ネットワークの形成を目的に、都市拠点や地域拠点等を中心にネットワークを形成する路線の優先的な整備を推進しています。

現在の自転車通行空間の整備状況は、県道今川刈谷停車場線の神明町交差点・新富町交差点間において、約1kmの自転車道及び自転車専用通行帯、逢妻川沿いに刈谷市総合運動公園を起点として日高公園に至る約2kmのサイクリングロードが整備されています。

<市内自転車ネットワーク図>



<県道今川刈谷停車場線>



<サイクリングロード>



資料：第19回都市交通協議会資料より抜粋

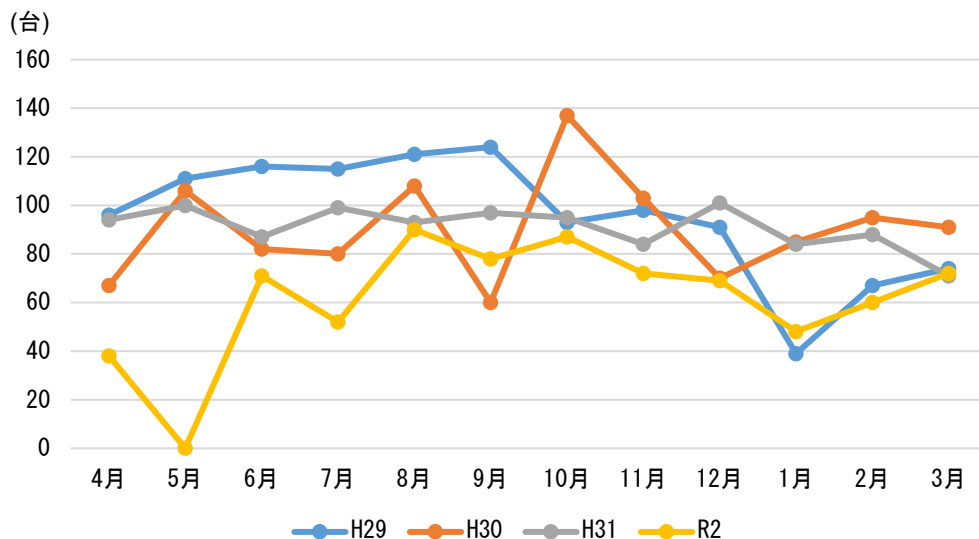
課題

- ・駅周辺や主要施設を結ぶ自転車ネットワークにおいて安全な自転車通行空間の整備がされていない状況にあり、整備をより進める必要があります。

(2) レンタサイクルの利用状況

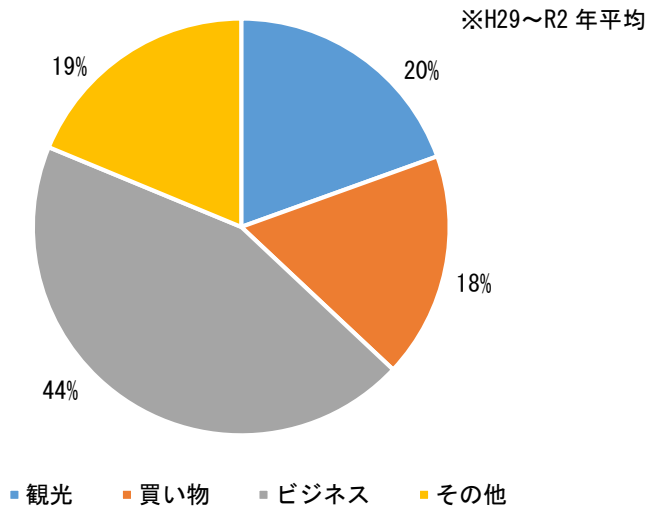
レンタサイクルは、観光案内所において電動アシスト自転車を5台設置しており、40～140台/月程度が利用されています。利用目的はビジネス目的が約4割、観光・買い物目的がそれぞれ約2割となっています。

<レンタサイクルの月別利用台数>



※令和2年4月20日から5月31日まで観光案内所休館のため、レンタサイクルの実施なし

<レンタサイクルの利用目的>



資料：文化観光課提供

課 題

- 本市のレンタサイクルは、ビジネスや観光目的での利用が見られます。多様化するニーズに対応した事業を実施する必要があります。

(3) 自転車に関する安全の取組

自転車に関する交通安全教室やヘルメットの着用促進や損害賠償責任保険等への加入促進等の広報・啓発を実施しています。

各学校へのアンケート調査より、市内小中学校では、各学校において交通安全教室の開催や授業及び集会等での啓発指導の取組を行われており、高校では集会等での啓発指導の取組を行っています。

自転車の安全利用の促進のため、今後も引き続き小学生から高齢者まで幅広い年齢層に対して安全教室及び啓発を実施していく必要があります。

<交通安全教育の実施状況>

対象	実施内容
小学校	小学4年生を対象とした交通安全教室の開催
	授業、朝の会及び集会での啓発指導
	外部機関による交通安全教室の開催 (トラック協会による交通安全教室)
中学校	外部機関による交通安全教室の開催(一部の学校) (刈谷警察、交通機動隊及びB-Forceによる交通安全教室)
	授業、朝の会及び集会等での啓発指導
高校	朝礼及び集会等での啓発指導
	自転車通学者を対象とした自転車の点検(一部の学校)
成人	事業所向け講習会での啓発
高齢者	シルバー人材センター会員を対象とした交通安全教室の開催

課 題

- 交通安全意識の向上のため、小中学校での交通安全教育の継続とともに、高校生以上に対する安全教育及び交通マナー向上の取組が必要です。

5. 刈谷市における自転車に関する課題と必要な取組（まとめ）

本市における自転車に関する現状と課題を踏まえ、必要な取組を以下にまとめます。

〔交通課題〕

本市では、刈谷駅周辺を中心とする市街地に大規模事業所や商業施設、学校等の様々な都市機能が集積しており、国道沿いや主要な施設周辺では渋滞が発生しています。

本市の就業者人口は増加傾向であり、刈谷駅周辺を中心とする市街地に集中している通勤利用ユーザーも、さらに増加することが予想され、渋滞の悪化が懸念されます。

したがって、市街地の渋滞解消を図るためには、自動車通勤者が自転車利用へ転換することが必要なため、自転車通行空間の整備とともに自転車を利用することについてのメリットの周知、企業との連携・支援による自転車通勤の促進などの取組が必要です。

- 市街地の渋滞を解消に向け、自転車通行空間の整備及び自転車通勤の促進等による自転車への交通手段の転換を図る取組が必要。

〔自転車通行空間の課題〕

本市の自転車ネットワークにおいては安全な自転車通行空間が整備されていない状況にあります。自転車への交通手段の転換や通学において安全に自転車を利用できる環境を整備するためには、自転車ネットワーク上における需要の高い駅周辺や通学路の路線を優先的に整備する必要があります。一方で、道路幅員が狭く、自転車通行空間の確保が難しい道路では、ゾーン30プラス等による交通規制の取組も必要です。

- 需要の高い駅周辺や通学路における自転車通行空間の優先的な整備及びゾーン30プラス等による交通規制の取組が必要

市内には、刈谷市総合運動公園・日高公園間においてサイクリングロードが整備されています。市民や来訪者がサイクリングを気軽に楽しめる環境をさらに整えるために、サイクリングロードの整備を推進する必要があります。

- 市民や来訪者がサイクリングを気軽に楽しめる環境をさらに整えるため、サイクリングロードの整備の推進が必要

〔自転車駐車場の課題〕

市内には、鉄道駅周辺に自転車駐車場が整備されていますが、充足率が偏在しています。また、近年では、本市の放置自転車台数は減少傾向となっていますが、自転車駐車場内における放置が多く見られます。そのため、需給バランスに応じた自転車駐車場の適正な整備及び利用を促す取組が必要となります。

- 自転車駐車場の適正な整備及び利用を促す取組が必要

〔健康増進の課題〕

本市でも、今後高齢者数の増加が予想されています。また、本市のメタボリックシンドローム該当者及び予備軍の合計は、近年では減少傾向となっていますが、愛知県と比較すると多い状態が続いています。その原因として30～50歳代の人の運動時間の確保がされていないことが考えられます。

高齢者の健康増進やメタボリックシンドローム等の病気の予防対策として、効果的な運動による健康増進の取組が重要であり、日常生活や通勤時において自転車を利用することが、健康づくりの一助となることが考えられます。

- 市民の健康増進を図るため、自転車を活用した健康づくりを促進する取組が必要

〔観光振興の課題〕

市内の観光施設、公園及び文化施設は点在しているため、各施設を回遊できるような交通環境を整える必要があり、その一つとして自転車を活用した観光の取組が期待されます。

また、レンタサイクルは、今後の多様なニーズに応じた事業を検討する必要があります。

- 回遊性の向上のため、自転車を活用した観光を促進する取組が必要
- 多様なニーズに応じたレンタサイクル事業の検討が必要

〔交通安全の課題〕

自転車乗車中の交通事故死傷者数を自治体の人口1万人あたりに算出した指標において、本市は周辺自治体及び愛知県内平均を上回っています。また、通勤通学の時間帯には、自転車利用者と自動車及び歩行者が交錯する危険な状況が見られます。

本市では、交通安全意識の向上のため、小中学校での交通安全教育の継続とともに、高校生以上に対する安全教育及び交通マナー向上への取組のさらなる充実を図ることが必要です。

- 交通安全意識の向上のため、小学生から高齢者まで幅広い年齢層に対して交通安全教育及び交通マナー向上への取組の推進が必要

〔防災・減災の課題〕

刈谷市地域防災計画－地震・津波災害対策計画－において、災害時の自転車の活用が位置付けられており、今後、災害時の自転車の活用について検討する必要があります。

- 災害時における身近な避難手段として、自転車活用の検討が必要

3 自転車活用に向けた基本方針と取組

第2章の自転車を巡る本市の現状と課題を踏まえ、本市の自転車の活用を推進していくための方針は、以下のとおりです。

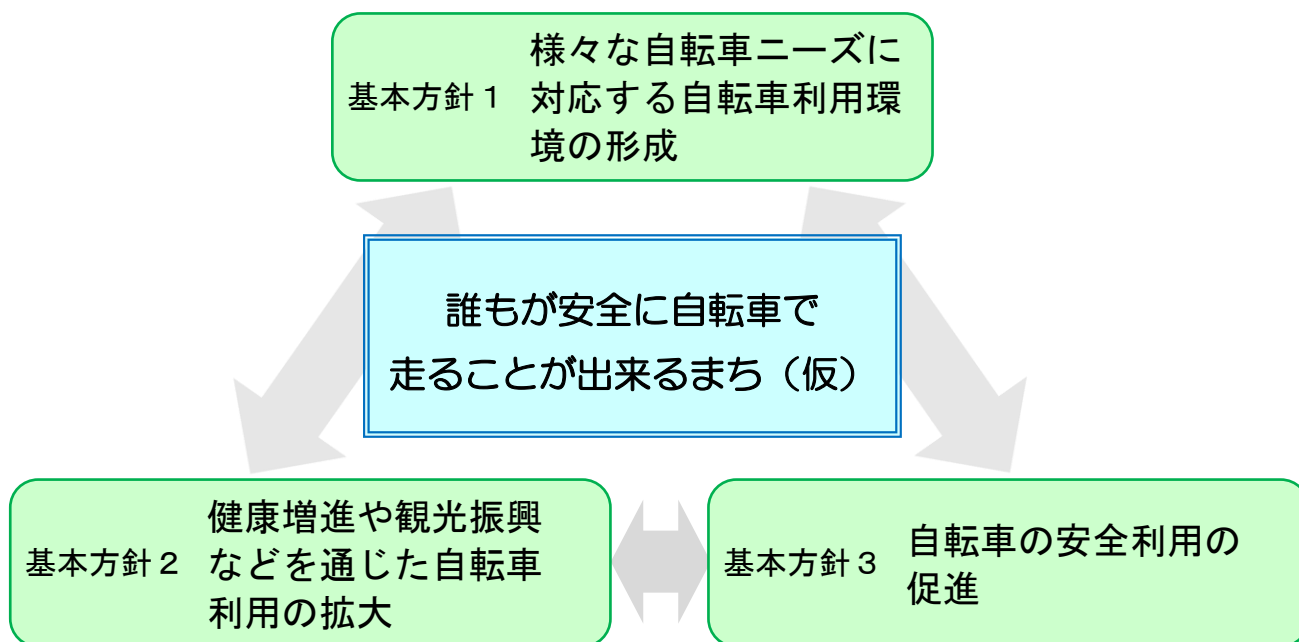
1. 目指す姿

市民や来訪者が自転車を安全で快適に利用し、身近な交通手段として様々な場面で自転車を活用できるまちを目指します。

『 誰もが安全に自転車で走ることが出来るまち（仮） 』

2. 基本方針

本市における自転車利用環境の現状と課題等を踏まえ、自転車を活用するための基本方針を以下のとおりとします。



基本方針1**様々な自転車ニーズに対応する自転車利用環境の形成**

歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に整備するとともに、自転車利用の応じた適正な駐輪環境を整備することにより、市民が身近な交通手段として安全に自転車を利用できる環境の創出を目指します。

《基本施策イメージ》

- 自転車通行空間の整備
- サイクリングロードの整備
- 自転車駐車場の適正な整備や利用の促進 等

基本方針2**健康増進や観光振興などを通じた自転車利用の拡大**

自転車の魅力、楽しさなどの広報・啓発等を実施し、健康増進や観光振興などを通じた自転車利用の拡大を推進します。

《基本施策イメージ》

- 自転車への交通手段の転換を図る取組
- 自転車を活用した健康づくりを促進する取組
- 自転車を活用した観光を促進する取組 等

基本方針3**自転車の安全利用の促進**

子どもから高齢者まで幅広い年齢層の人が、交通ルールを理解し、自転車を安全に利用できるよう交通安全意識の向上を図ります。

《基本施策イメージ》

- 自転車利用に関する交通安全教育の取組
- 交通安全に関するマナー向上への取組 等