

## 2 自転車を巡る本市の現状と課題

### 1. 地域特性

#### (1) 地勢の状況

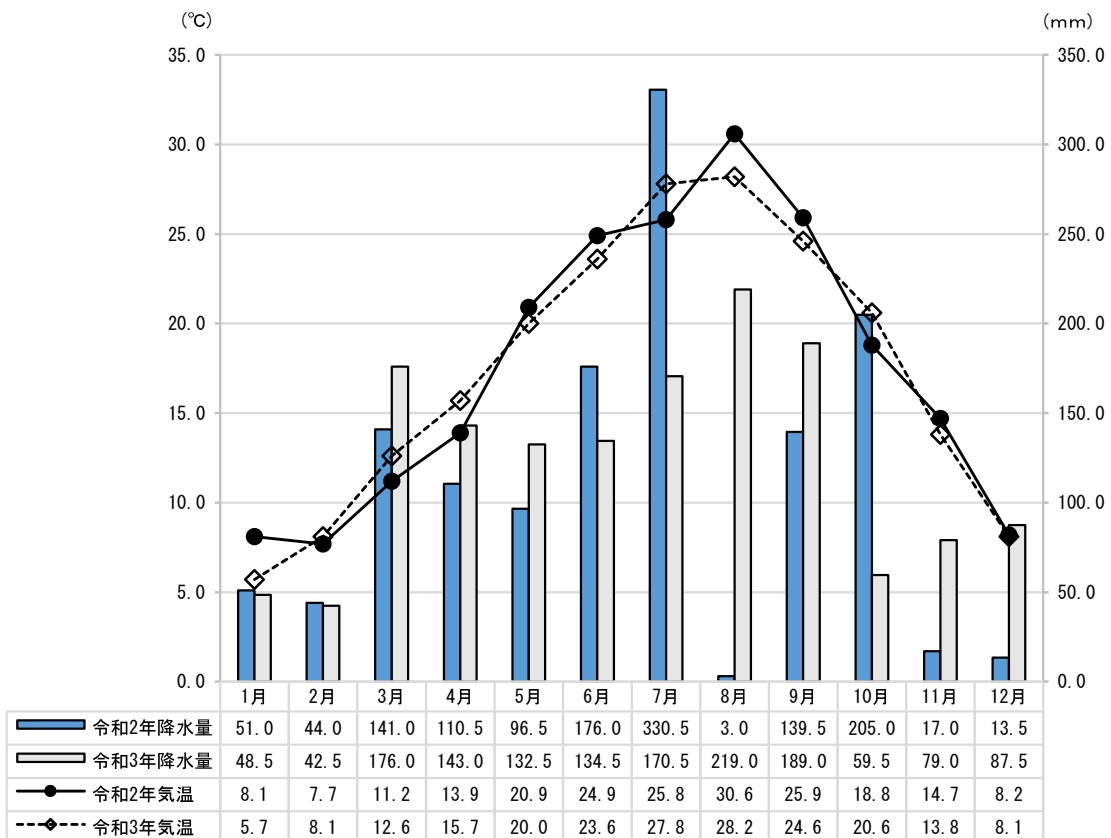
尾張地域と西三河地域との境界となっている境川の下流域東側に位置し、市域の殆んどは標高 20m未滿の平坦な地形となっており、起伏が少なく、自転車利用がしやすい地理条件にあります。

#### (2) 気候の状況

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。

降水量の季節的变化をみると、春から夏に多く、これに秋が続き、冬は最も少なくなっています。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

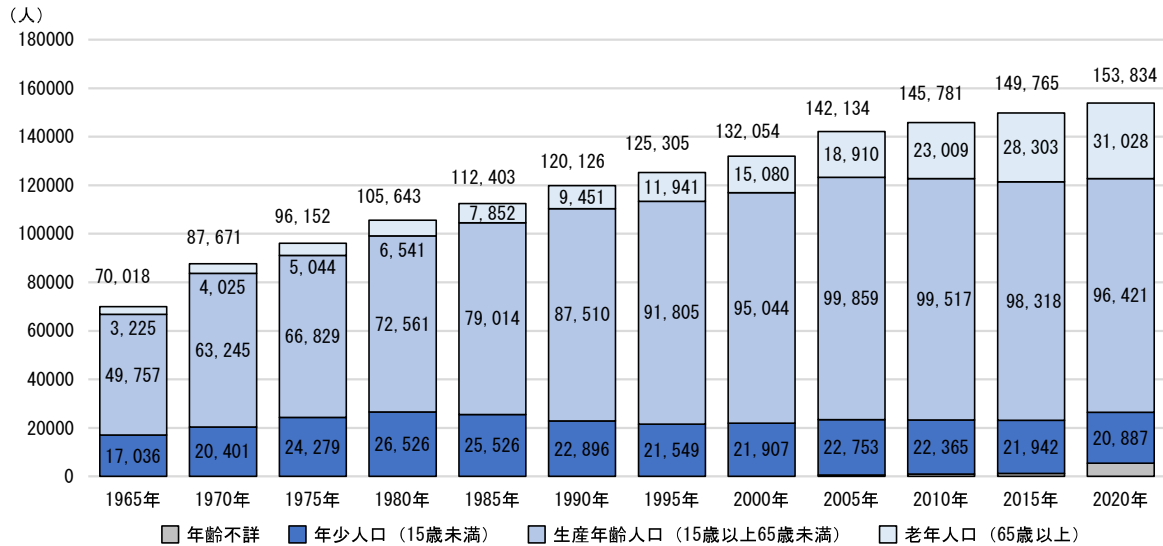
(3) 社会特性

■人口

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20.2%と増加傾向にあり、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＞



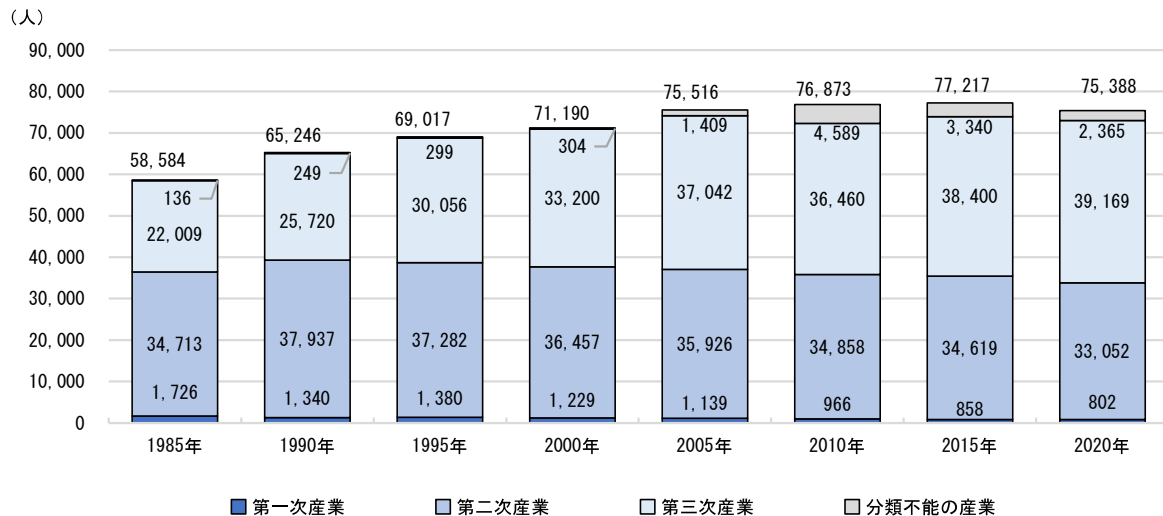
資料：国勢調査

■産 業

〔産業別就業者数の推移〕

令和2年（2020年）の就業者人口は75,388人となっており、平成27年（2015年）まで続いていた増加傾向が減少に転じました。

産業別にみると第3次産業が最も多く、令和2年（2020年）には39,169人と、全就業者の52.0%を占めています。

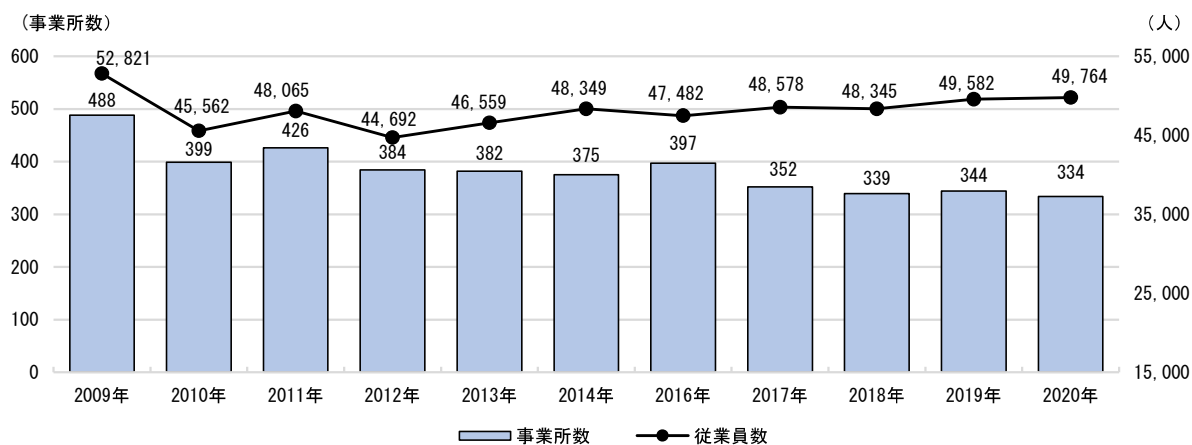


資料：国勢調査

〔製造品出荷額等の推移〕

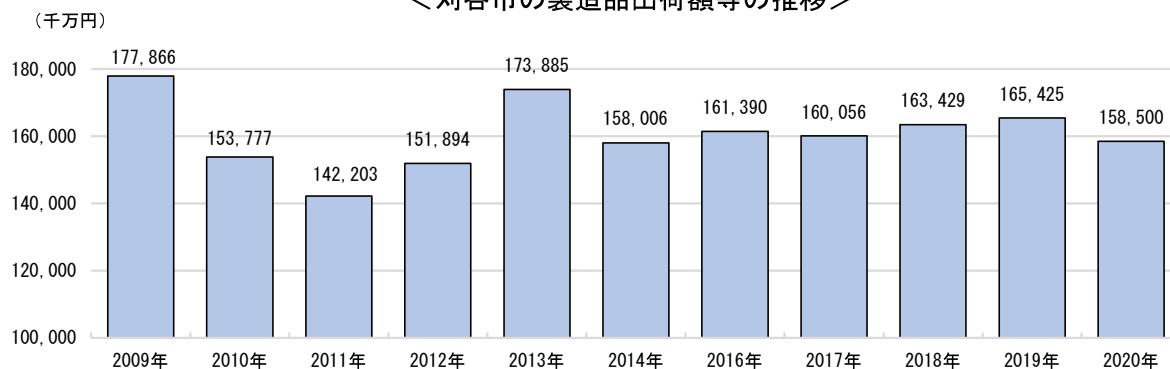
令和2年（2020年）の事業所数は334箇所、従業者数は49,764人、製造品出荷額等は1兆5,850億円となっています。

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一旦大きく減少したものの、以降は持ち直しつつあります。



資料：刈谷の統計（2011年は経済産業省「経済センサス」）

＜刈谷市の製造品出荷額等の推移＞



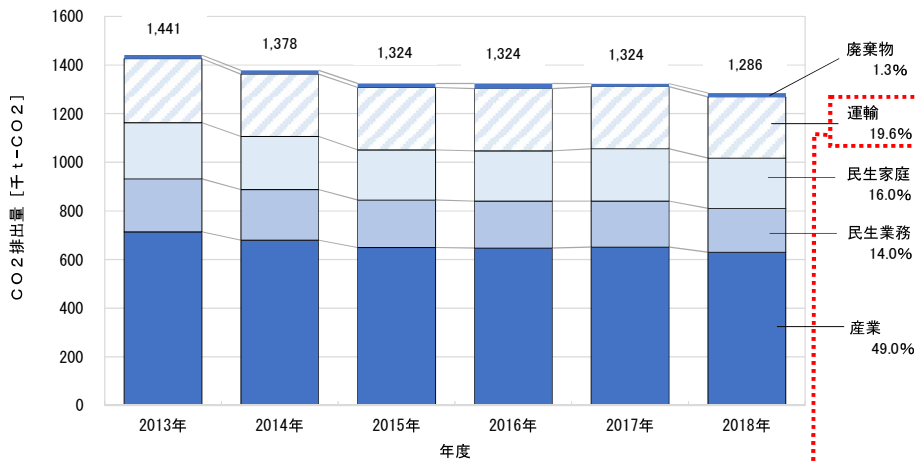
資料：刈谷の統計（2011年は経済産業省「経済センサス」）

■ CO<sub>2</sub> 総排出量の推移等

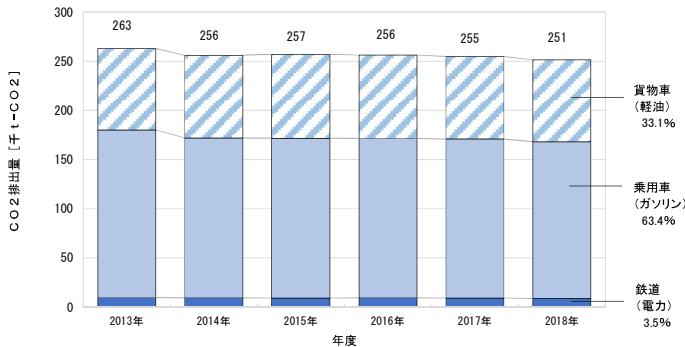
CO<sub>2</sub> 総排出量は、平成 30 年度（2018 年度）で 1,286 千 t-CO<sub>2</sub> であり、平成 25 年度（2013 年度）より 11%減少しており、そのうち運輸部門が 2 割程度を占めています。

「運輸部門のCO<sub>2</sub> 総排出量の推移」より、運輸部門のCO<sub>2</sub> 総排出量は平成 25 年度（2013 年度）以降減少傾向にあります。全国と比較すると基準年（2013 年度）に対して減少率が低い状況にあります。

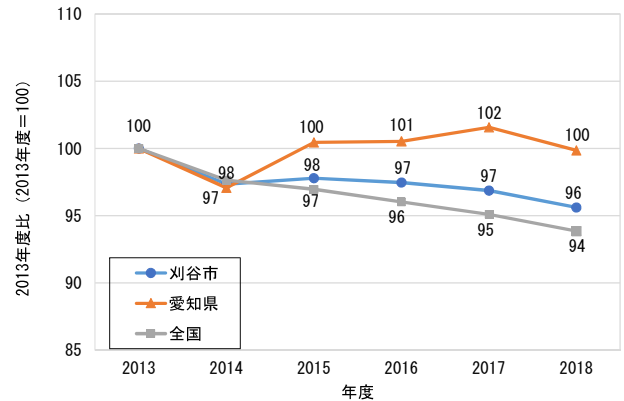
＜CO<sub>2</sub> 総排出量の推移＞



＜運輸部門のCO<sub>2</sub> 総排出量の推移＞



＜運輸部門のCO<sub>2</sub> 排出量の増減＞



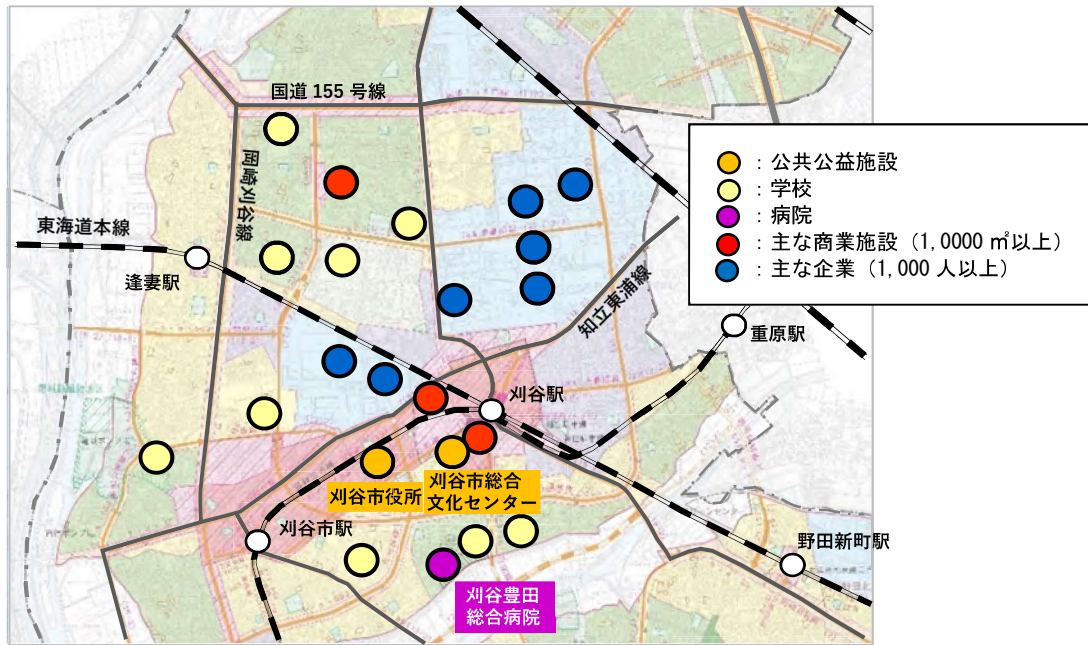
資料：刈谷市の環境、愛知県の温暖化ガス排出量、日本の温室効果ガス排出データ

## 2. 自転車の利用状況

### (1) 都市機能集積と交通

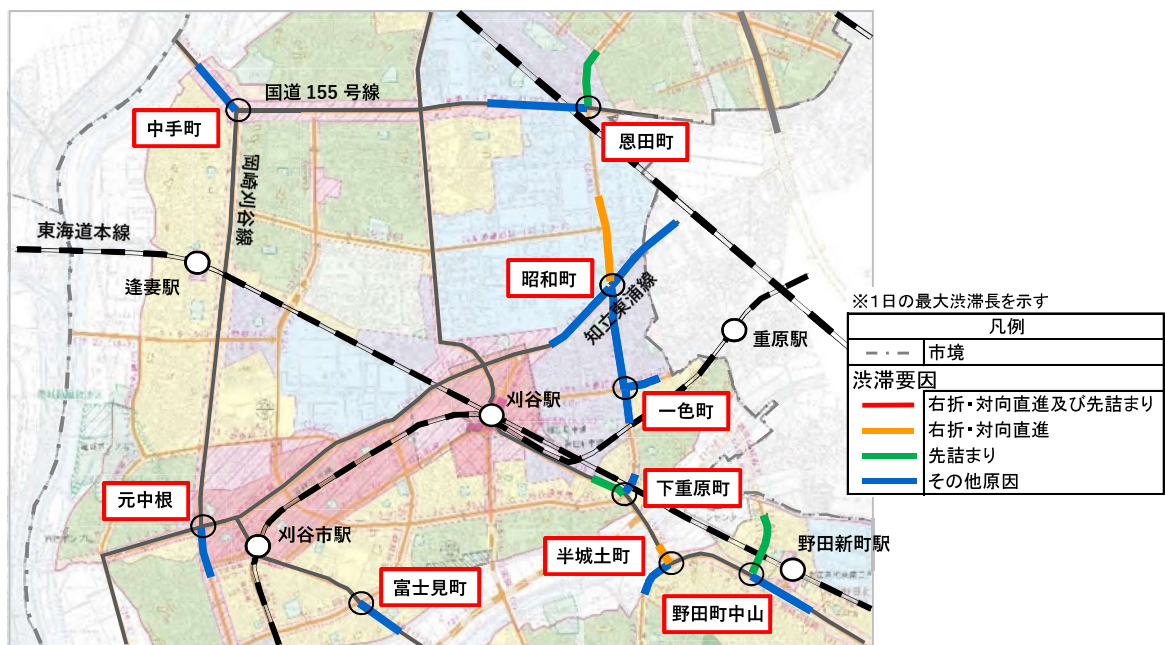
刈谷駅周辺を中心とする市街地に大規模事業所や商業施設、学校等の様々な都市機能が集積しており、幹線道路や主要な施設周辺では渋滞が発生しています。

＜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）

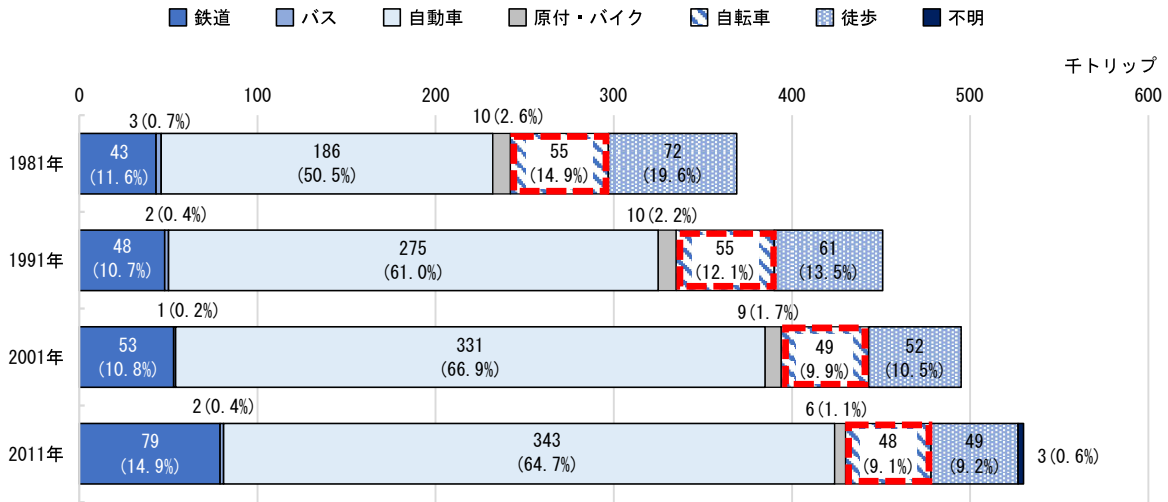
### 課題

- ・ 渋滞の緩和に向け、対策の一つとして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

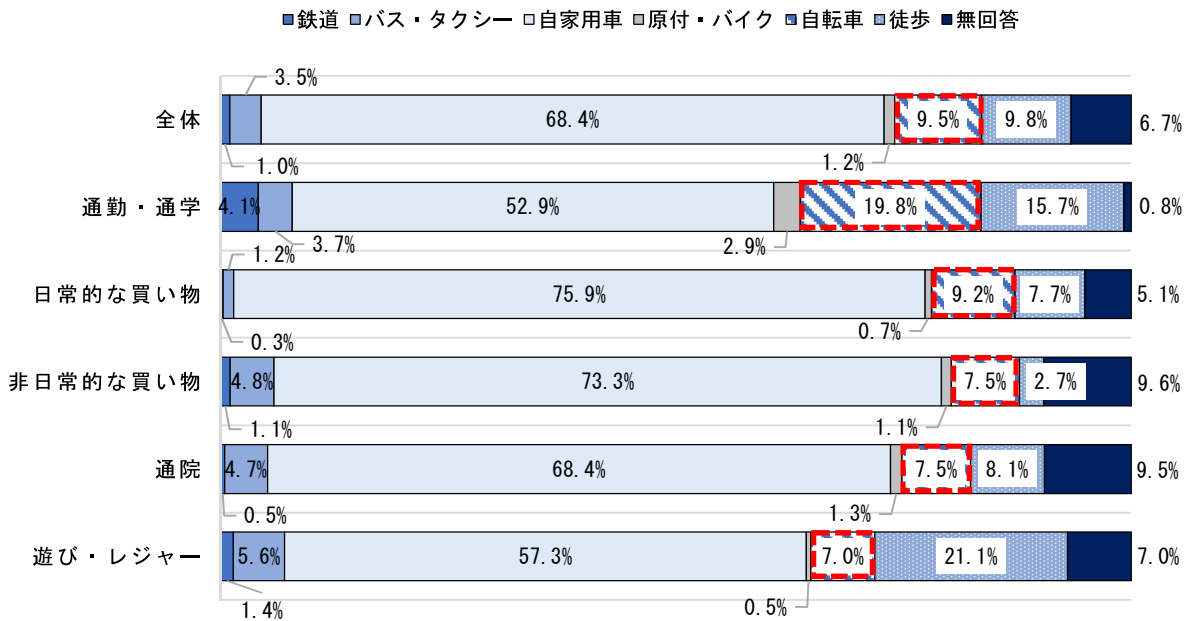
中京都市圏パーソントリップ調査による交通手段分担率は自動車分担率が最も大きく、自転車分担率は昭和56年（1981年）の14.9%から平成23年（2011年）の9.1%に減少しています。また、都市交通に関するアンケート調査によると、市内の移動における自転車の利用割合は、通勤・通学では19.8%と高くなっていますが、全体では9.5%です。

<刈谷市関連交通トリップ数及び交通手段分担率の推移>



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（市内）>



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

- 通勤・通学利用だけでなく、日常的な買い物や遊び・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・高等学校の自転車通学者の状況

令和3年度（2021年度）における市内6つの中学校（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。

令和3年度（2021年度）における市内5つの高等学校（生徒数4,108人）における自転車通学者は2,092人（約51%）です。



<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    |
|--------|-------|---------|-------|
| 富士松中学校 | 595   | 457     | 76.8% |
| 雁が音中学校 | 789   | 138     | 17.5% |
| 刈谷東中学校 | 623   | 13      | 2.1%  |
| 刈谷南中学校 | 720   | 168     | 23.3% |
| 朝日中学校  | 711   | 0       | 0.0%  |
| 依佐美中学校 | 717   | 681     | 95.0% |
| 中学校計   | 4,155 | 1,457   | 35.1% |

資料：学校教育課提供

<高等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    |
|--------------|-------|---------|-------|
| 愛知教育大学附属高等学校 | 509   | 384     | 75.4% |
| 刈谷工科高等学校     | 759   | 413     | 54.4% |
| 刈谷北高等学校      | 1,115 | 559     | 50.1% |
| 刈谷東高等学校      | 525   | 21      | 4.0%  |
| 刈谷高等学校       | 1,200 | 715     | 59.6% |
| 高等学校計        | 4,108 | 2,092   | 50.9% |

資料：自転車に関するアンケート調査

課題

- ・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) 自転車駐車場の現状

8つの駅に平面式・立体式合わせて28箇所(9,300台)の自転車駐車が整備されており、駅乗降口ごとの自転車駐車場は東刈谷駅北口を除き、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  |
| 刈谷駅北口第2自転車駐車場     | 平面 | 516台   | 有(高架下) | 300m以内 | 76台   |
| 北口合計              |    | 2058台  |        |        | 1729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 |
| 合計            |         | 996台 |   |        | 518台 |

※駐輪台数(原動機付自転車を含む)は、H29~R元年度の月別平均駐輪台数を示す

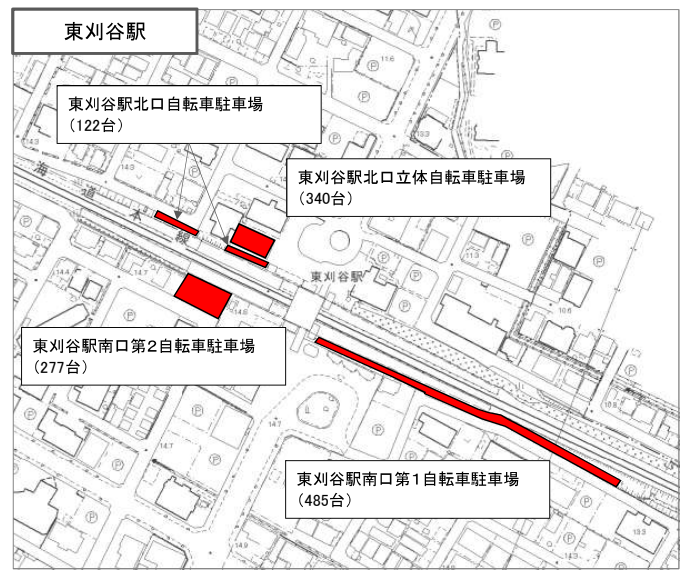
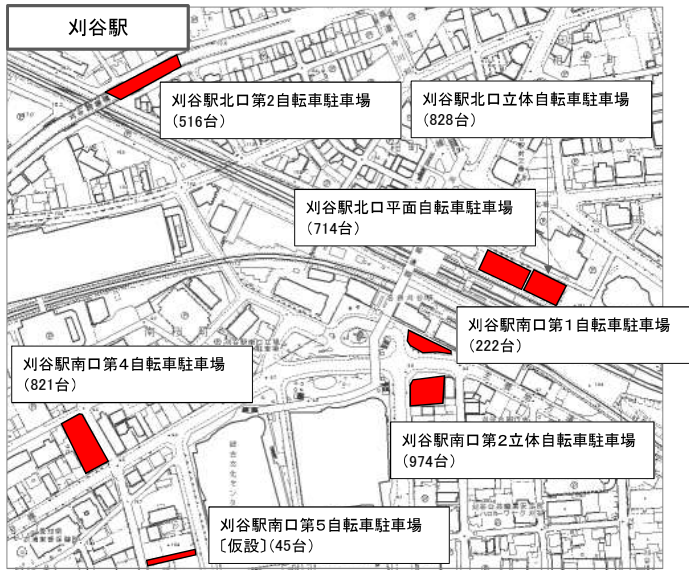
(刈谷駅北口第2自転車駐車場はR4.4より供用開始のため~R4.4~7の月別平均駐輪台数を示す)

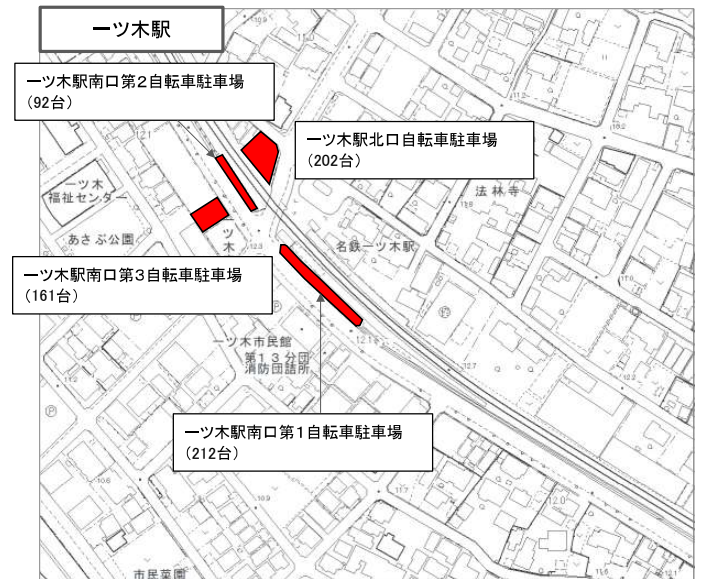
※東刈谷駅北口立体自転車駐車場の駐輪台数は北口駅前広場内の駐輪台数を含む

資料: 刈谷駅南口第1自転車駐車場他利用状況調査



< 自転車駐車場の位置（令和4年度時点） >



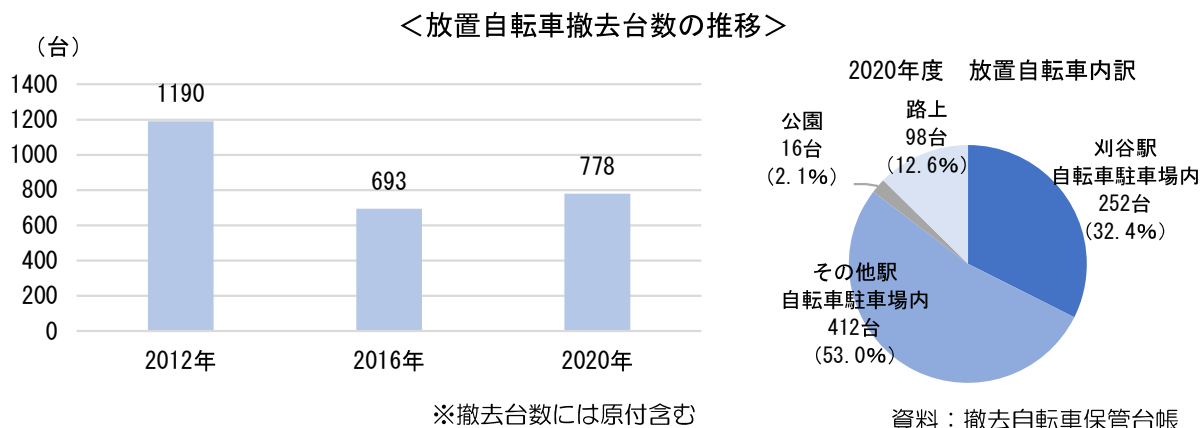


### 課題

- 東刈谷駅北口自転車駐車場は駐輪台数が駐輪可能台数を上回っているため、需要に応じた整備が必要です。

### (5) 放置自転車の状況

放置自転車台数は減少傾向となっておりますが、撤去された自転車のうち、多くは自転車駐車場内に放置された自転車です。



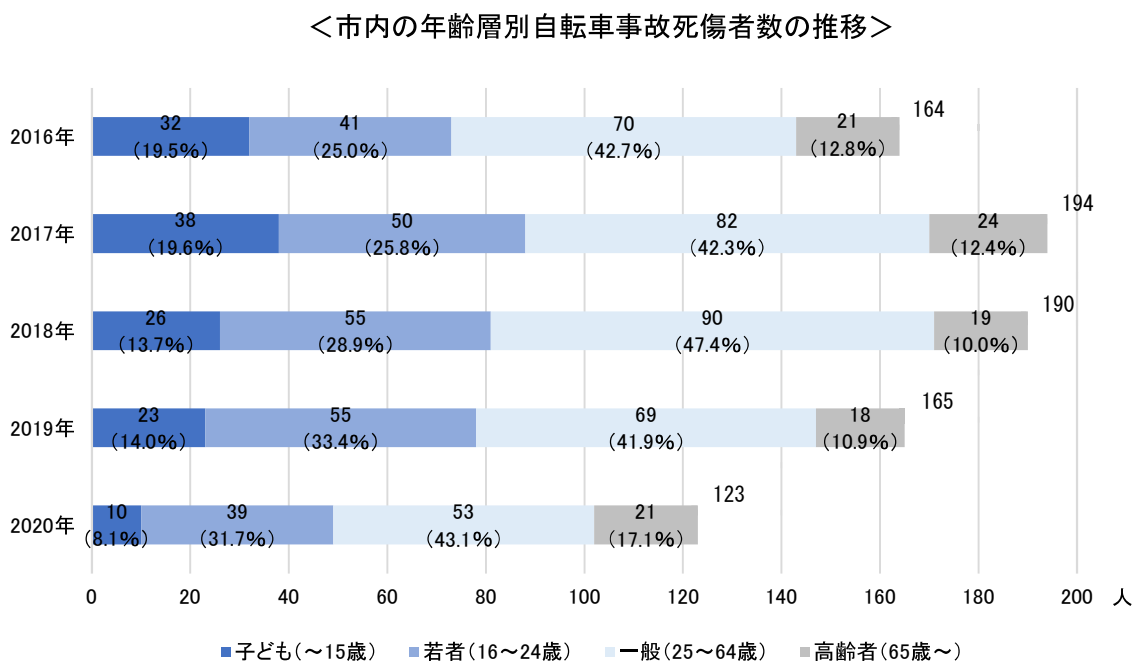
#### 課題

- 自転車駐車場を有効的に利用するため、長期間放置された自転車に対する対策が必要です。

### (6) 自転車交通事故の現状

市内の年齢層別自転車事故死傷者数は減少傾向が見られます。各世代の割合を比較すると、子ども世代（～15歳）は減少傾向が見られますが、その他の世代は横ばい傾向または増加傾向となっております。

なお、自転車乗用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、令和3年に愛知県内平均をやや下回ったものの、周辺市町村の平均を上回る傾向が続いています。



資料：第11次刈谷市交通安全計画より作成

## ＜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）＞

| 自治体名  | 令和2年（2020年） |                | 令和3年（2021年） |                |    |
|-------|-------------|----------------|-------------|----------------|----|
|       | （人）         | 県内順位<br>（69位中） | （人）         | 県内順位<br>（69位中） |    |
| 刈谷市   | 7.90        | 30             | 6.46        | 37             |    |
| 周辺市町村 | 豊田市         | 7.07           | 35          | 4.11           | 55 |
|       | 安城市         | 6.51           | 37          | 5.32           | 42 |
|       | 大府市         | 6.16           | 42          | 4.85           | 51 |
|       | 知立市         | 4.87           | 54          | 7.08           | 34 |
|       | 高浜市         | 5.34           | 48          | 5.20           | 48 |
|       | 豊明市         | 7.07           | 35          | 4.65           | 53 |
|       | みよし市        | 3.81           | 58          | 5.16           | 49 |
|       | 東郷町         | 6.35           | 39          | 6.42           | 38 |
|       | 東浦町         | 6.09           | 44          | 2.21           | 64 |
| 平均    | 5.92        | —              | 5.00        | —              |    |
| 愛知県平均 | 7.16        | —              | 6.90        | —              |    |

資料：愛知県警資料

## 課 題

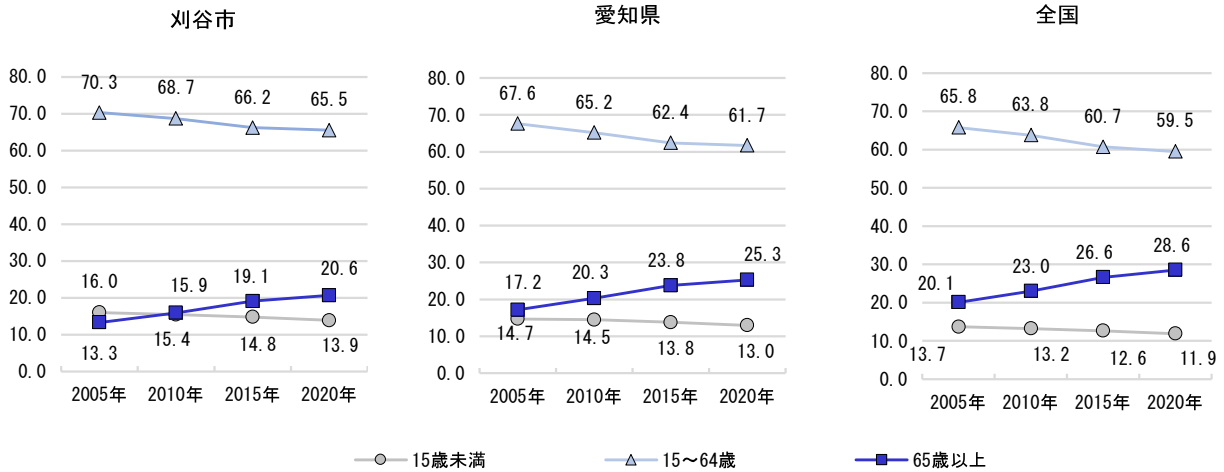
- ・事故抑制に向け、安全な自転車通行空間の確保や年齢層に応じた安全教育の取組が必要です。

### 3. 自転車を取り巻く状況

#### (1) 高齢化の状況

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>

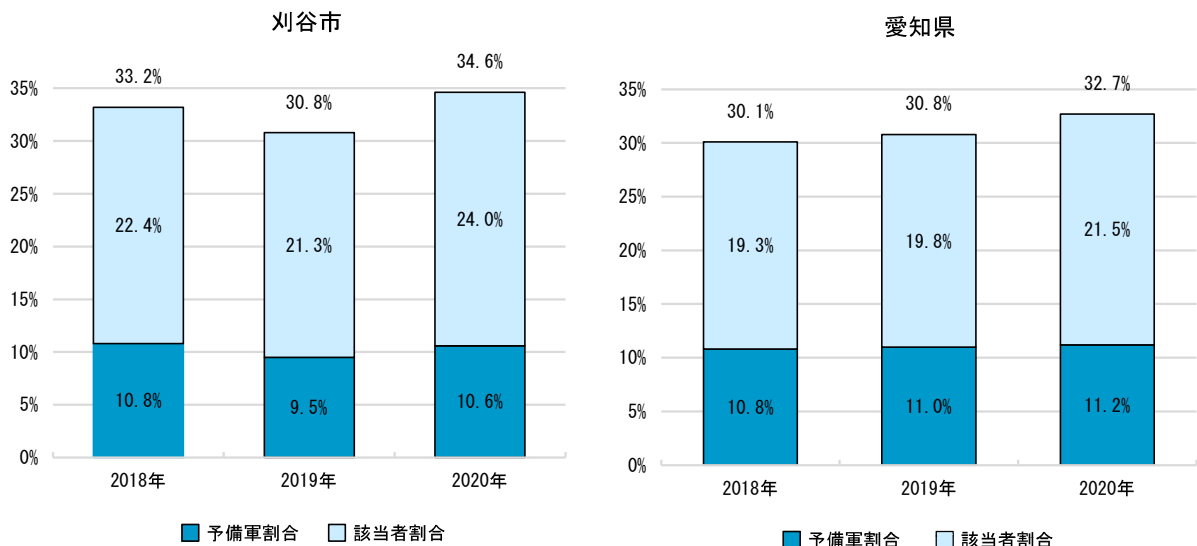


資料：国勢調査

#### (2) 運動習慣

メタボリックシンドローム該当者及び予備軍の割合は、2020年度に増加に転じており、愛知県と比較すると予備軍の割合は少ないものの、該当者の割合は多い状態が続いています。

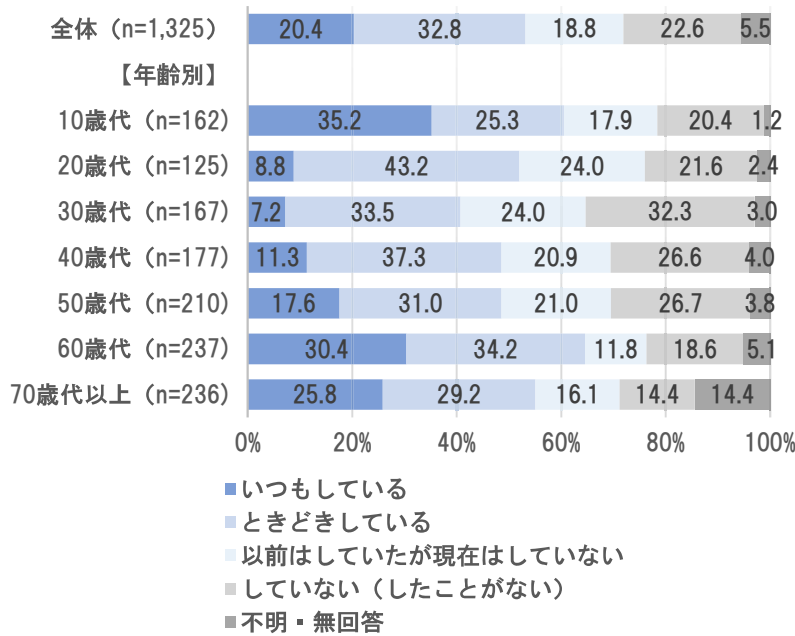
<メタボリックシンドローム該当者及び予備軍の割合>



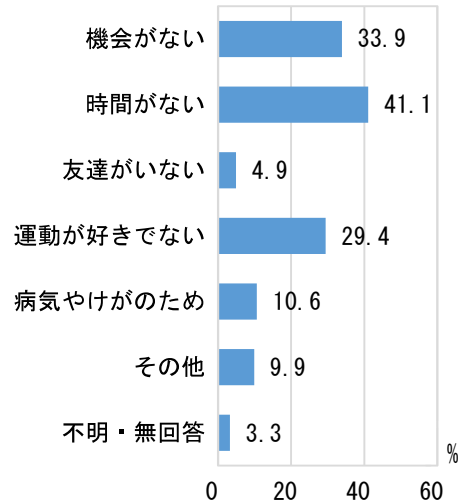
資料：国保データベース

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

課題

- ・メタボリックシンドローム予防対策や高齢化を見据えた健康の維持・増進のための運動支援対策など健康寿命延伸に関する取組が必要です。

(3) 観光の現状

刈谷ハイウェイオアシスや洲原公園、総合運動公園等には、市内外から多くの人を訪れています。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。



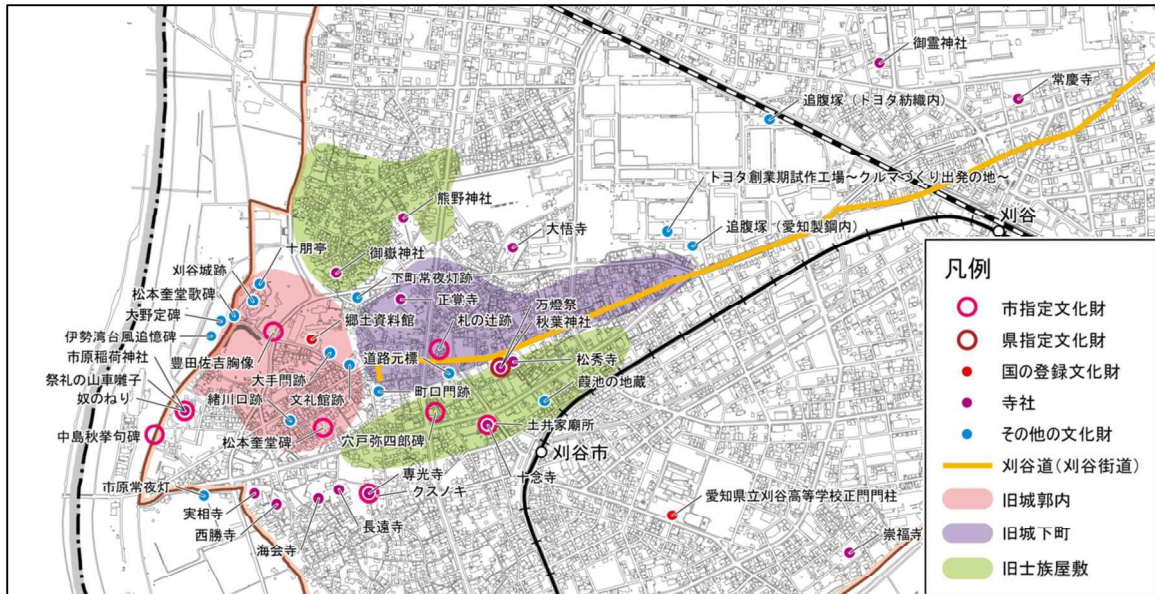
<施設別・利用者数の内訳（平成30年・令和元年・令和2年）>

| 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。

<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

課題

- ・公園及び文化施設などへ回遊しやすく、容易にアクセスできる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

「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。

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>



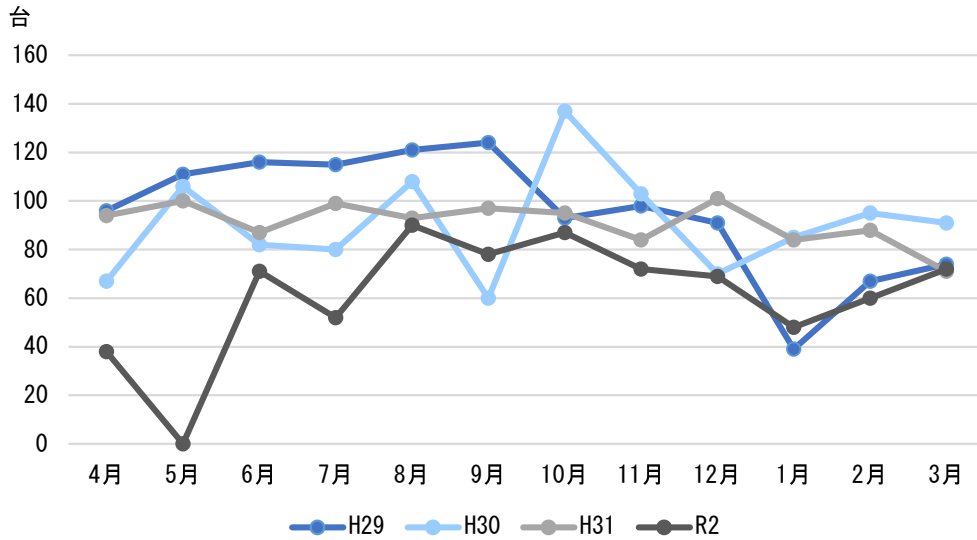
#### 課 題

- 自転車通行空間の整備が進んでいない状況にあり、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

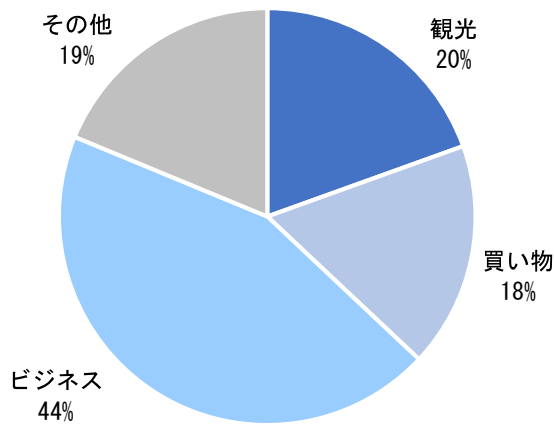
レンタサイクルは、観光案内所において電動アシスト自転車を7台設置しており（令和2年度時点）、40～140台/月程度が利用されています。利用目的はビジネス目的が約4割、観光・買い物目的がそれぞれ約2割となっています。

<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>



※H29～R2年平均

資料：文化観光課提供

課題

- 一定の利用があるものの、より利用しやすいレンタサイクルサービスの提供が必要です。

(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の開催や交通安全に関する広報啓発を実施しています。

<交通安全教育の実施状況>

| 対象  | 実施内容   |
|-----|--|
| 小学生 | 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<br>(トラック協会による交通安全教室)                        |
| 中学生 | 外部機関による交通安全教室の開催 (一部の学校)<br>(刈谷警察、交通機動隊 (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  |
| 高校生 | 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

- 交通安全教育は継続して受講することが有効であるため、幅広い年齢層に対して交通安全教育を受講してもらうことが必要です。

## 5. 自転車に関する課題と必要な取組（まとめ）

前項で整理した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〕

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、幹線道路や主要な施設周辺では渋滞が発生しています。

就業者人口は増加傾向であり、市街地に集中している通勤利用者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。

- 市街地の渋滞緩和に向け、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〕

自転車ネットワークは、安全な自転車通行空間の整備が進んでいない状況にあります。

サイクリングロードは、逢妻川沿いの刈谷市総合運動公園・日高公園間のみとなっています。

- 利用者の多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整備の推進が必要

### 〔自転車駐車場の課題〕

駅周辺に自転車駐車場が整備されていますが、東刈谷駅北口自転車駐車場は駐輪台数が駐輪可能台数を上回っています。

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自転車の放置が多く見られます。

- 需要に応じた自転車駐車場の適正な整備が必要
- 自転車駐車場内に長期間放置された自転車に対する対策が必要

### 〔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。メタボリックシンドローム該当者及び予備軍の合計は、2020年度に増加に転じており、愛知県と比較して予備軍の割合は少ないものの、該当者の割合は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。

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、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と考えられます。

- 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〕

公園及び文化施設などへ回遊しやすく、容易にアクセスできる環境を整える必要があります。

レンタサイクルは一定の利用があるものの、利用台数は増えていません。

- 回遊性向上のため、自転車を活用した観光を促進する取組が必要
- より利用しやすいレンタサイクルサービスの提供が必要

〔交通安全の課題〕

市内の年齢層別自転車事故死傷者数は減少傾向が見られますが、各世代の割合を比較すると、子ども世代（～15歳）以外の世代は横ばい傾向または増加傾向となっています。

自転車乗用中の交通事故死傷者数を自治体の人口1万人当たりに算出した指標において、周辺市町村の平均を上回る傾向が続いています。

- 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います。

- 災害時の身近な避難手段として、自転車活用の検討が必要