

刈谷市自転車活用推進計画 (案)

刈谷市自転車活用推進計画 目次

Ⅷ - ⑤

第1章 計画の目的と位置付け

1. 計画の背景と目的	1
2. 計画の対象地域	1
3. 計画期間	1
4. 計画の位置付け	2

第2章 自転車を巡る本市の現状と課題

1. 地域特性	4
2. 自転車の利用状況	8
3. 自転車を取り巻く状況	16
4. 自転車に関するこれまでの取組	20
5. 自転車に関する課題と必要な取組（まとめ）	23

第3章 自転車活用に向けた基本方針と取組

1. 目指す姿	25
2. 基本方針	25
3. 自転車活用に向けた取組	27

第4章 計画の推進

1. 施策の進め方	46
2. 計画の推進	47
3. 計画の評価	47

資料編

用語解説	参考 1
------	------

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（2012 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、市民が安心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、市内全域の自転車ネットワーク形成を目指し、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。

また、自転車は子どもから高齢者まで幅広い年齢層の方が利用する交通手段であり、近年では、環境にやさしく、健康増進に寄与する乗り物として注目され、様々な場面での利活用が期待されています。

このような中、国においては平成 29 年（2017 年）の「自転車活用推進法」の施行に伴い、平成 30 年（2018 年）6 月に「自転車活用推進計画」が策定され、令和 3 年（2021 年）5 月には、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、計画の改定が行われています。愛知県では、国の動きを踏まえ、令和 2 年（2020 年）2 月に「愛知県自転車活用推進計画」を策定しています。

これらの背景をもとに、本市においても安心安全かつ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。

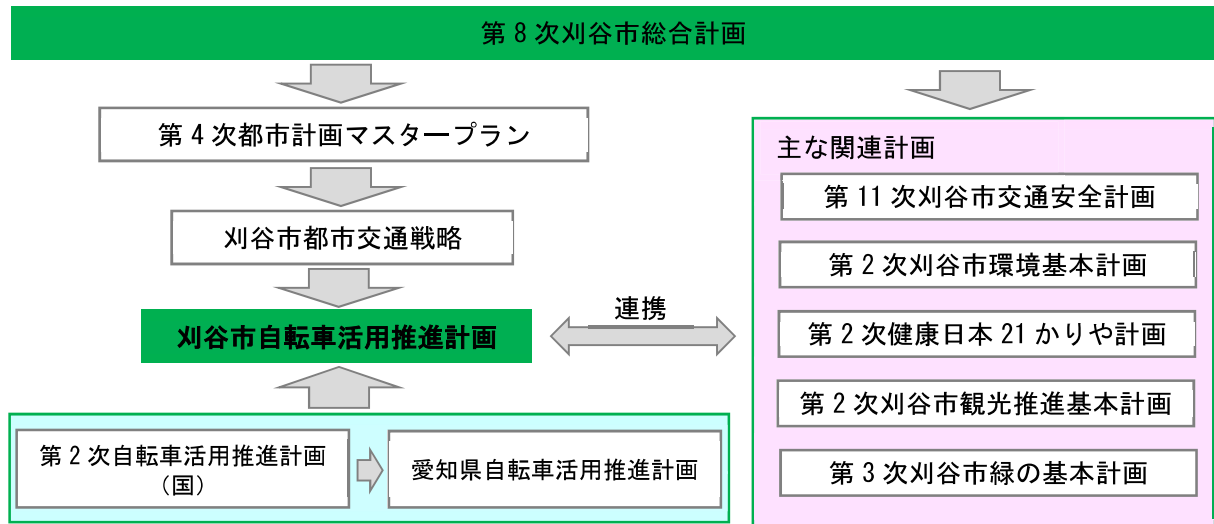
<本計画と主な上位計画の計画期間>

年度	(年度)									
	~R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12~ 2030	
第 8 次刈谷市総合計画 (令和 5 年 3 月) (予定)		2023~2032								
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 月改定)	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、以下に示す本市の各計画を踏まえて、自転車活用に関する目標及び個別の具体施策を検討することとします。

＜刈谷市自転車活用推進計画の位置付け＞



《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"> ○総合交通体系の構築 (公共交通や徒歩・自転車への転換、自転車ネットワークの形成、適正な交通分担に合わせ、需要に応じた計画的な道路整備) ○安全・快適な歩行空間の充実 (自転車と歩行者の分離など安全で快適な道路空間の確保)
第4次都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ○多様な交通手段が適切に組み合わせられた、安全かつ快適な都市交通体系の構築 ○自転車ネットワークの整備 ○将来需要に対応した自転車駐車場の整備
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) ○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"> ○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) ○自転車利用環境の総合的整備 ○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)
第3次刈谷市緑の基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ○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。

《国・愛知県の自転車活用推進計画（抜粋）》

第2次自転車活用推進計画	目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 目標2 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 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
愛知県自転車活用推進計画	目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 目標2 自転車を利用した健康づくりによる「健康長寿あいちの実現」 目標3 サイクルツーリズムの促進による国内外から人が訪れるあいちの実現 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

《持続可能な開発目標（SDGs）への貢献》

「持続可能な開発目標（SDGs）」は、令和12年（2030年）までの国際目標であり、政府が定めた実施指針では、地方自治体においても積極的な取組を推進するため、各種施策の策定や改定にあたりSDGsの要素を反映することが推奨されています。

本市においても、自転車の活用を推進することで、関連が深い目標の3・11・13などへの貢献を図っていくこととします。



資料：国際連合広報センター

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

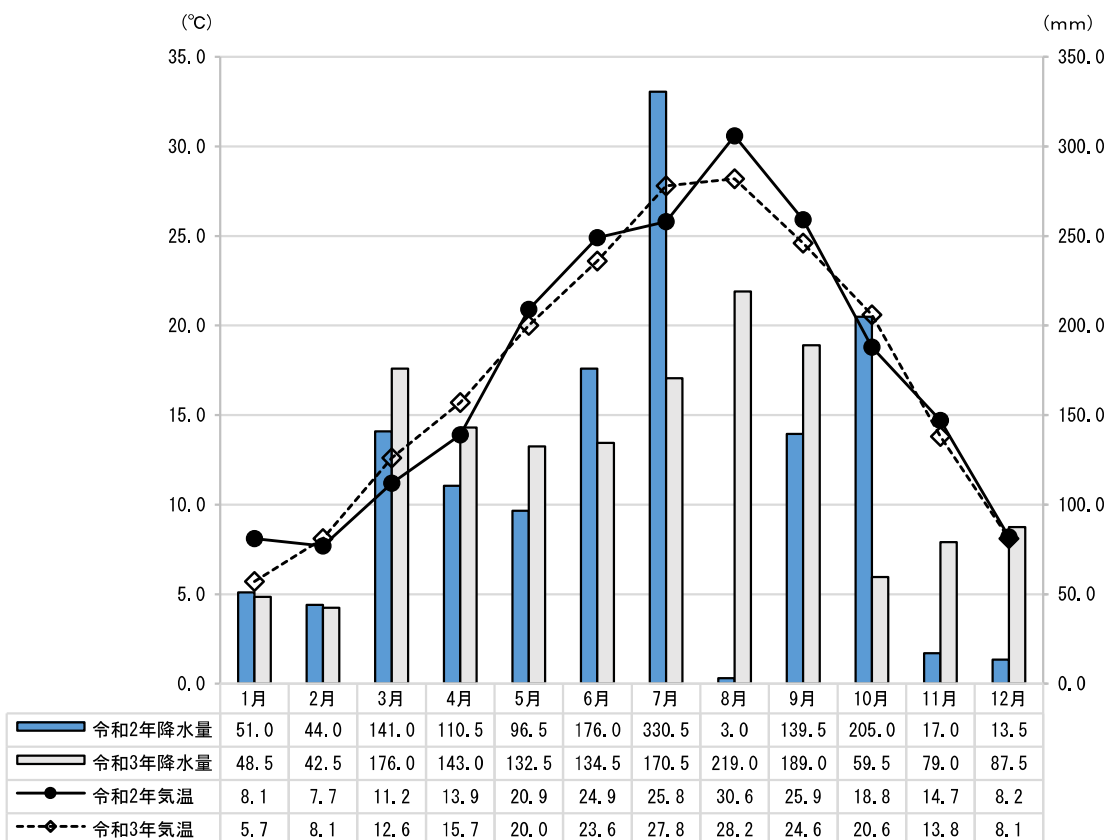
尾張地域と西三河地域との境界となっている境川の下流域東側に位置し、市域の殆んどは標高 20m未滿の平坦な地形となっており、起伏が少なく、自転車利用がしやすい地理条件にあります。

(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

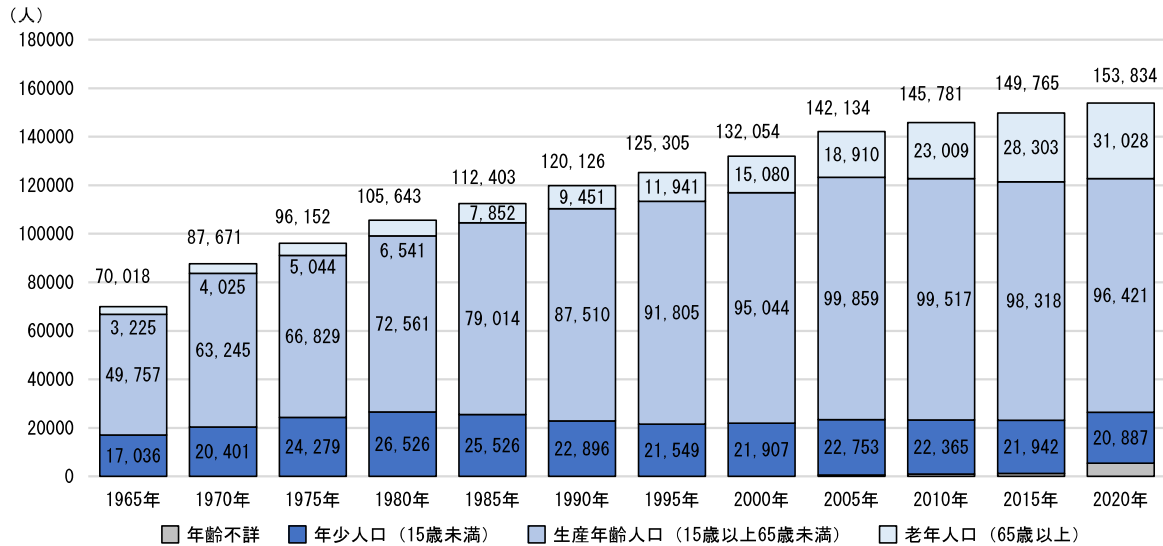
(3) 社会特性

■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＞



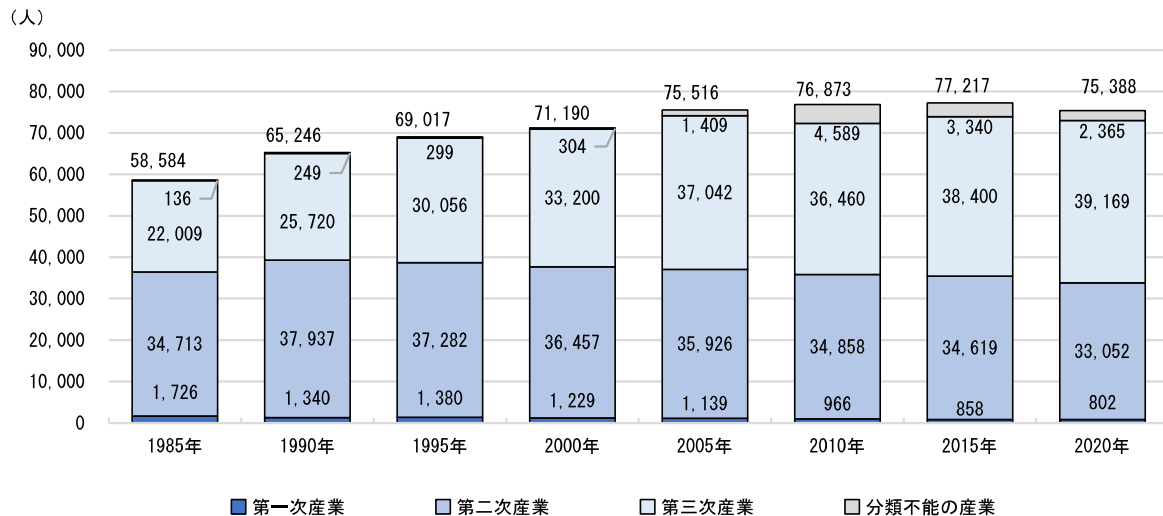
資料：国勢調査

■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。

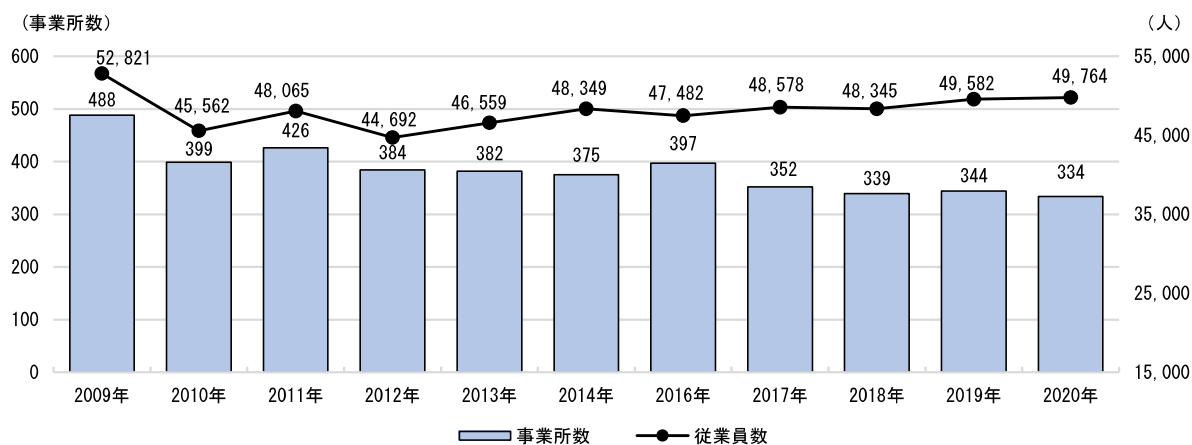


資料：国勢調査

〔製造品出荷額等の推移〕

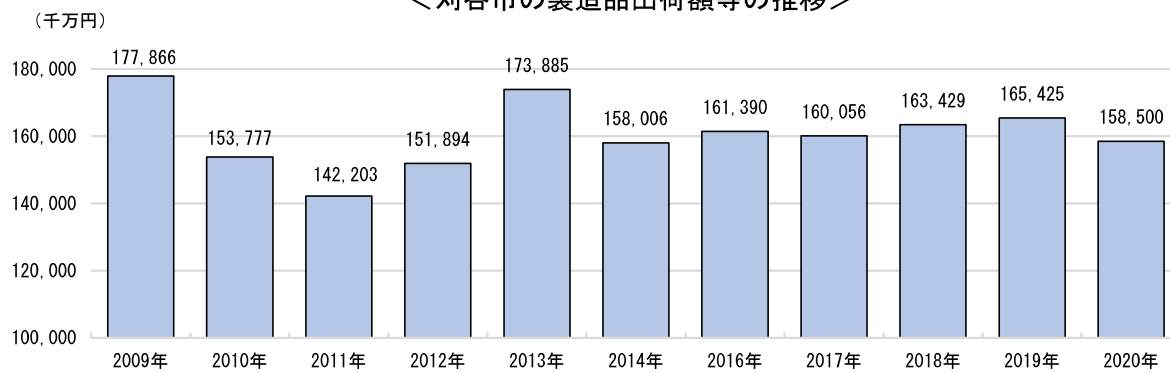
令和2年（2020年）の事業所数は334箇所、従業者数は49,764人、製造品出荷額等は1兆5,850億円となっています。

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＞



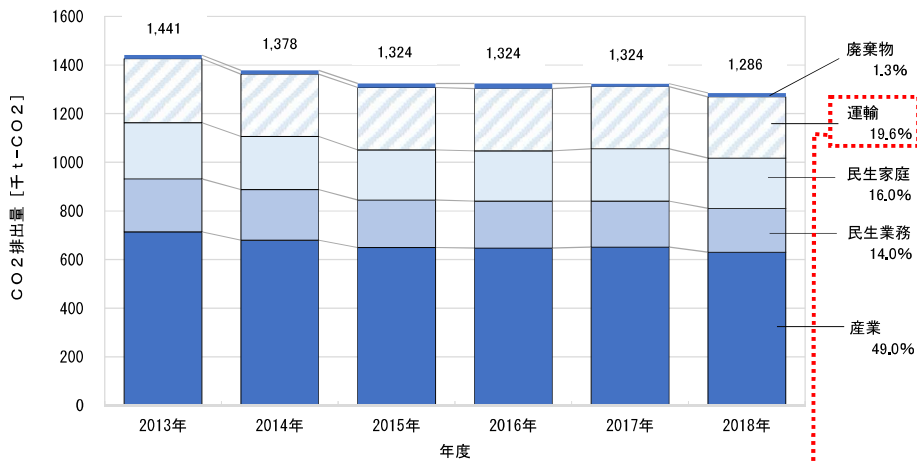
資料：刈谷の統計（2011年は経済産業省「経済センサス」）

■CO₂総排出量の推移等

CO₂総排出量は、平成30年度（2018年度）で1,286千t-CO₂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CO₂総排出量の推移」より、運輸部門のCO₂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。

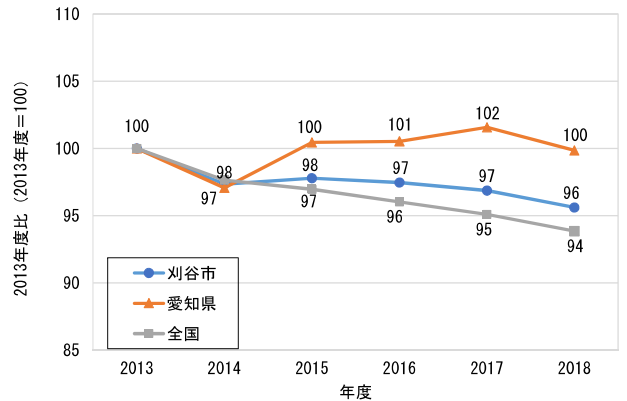
<CO₂総排出量の推移>



<運輸部門のCO₂総排出量の推移>



<運輸部門のCO₂排出量の増減>



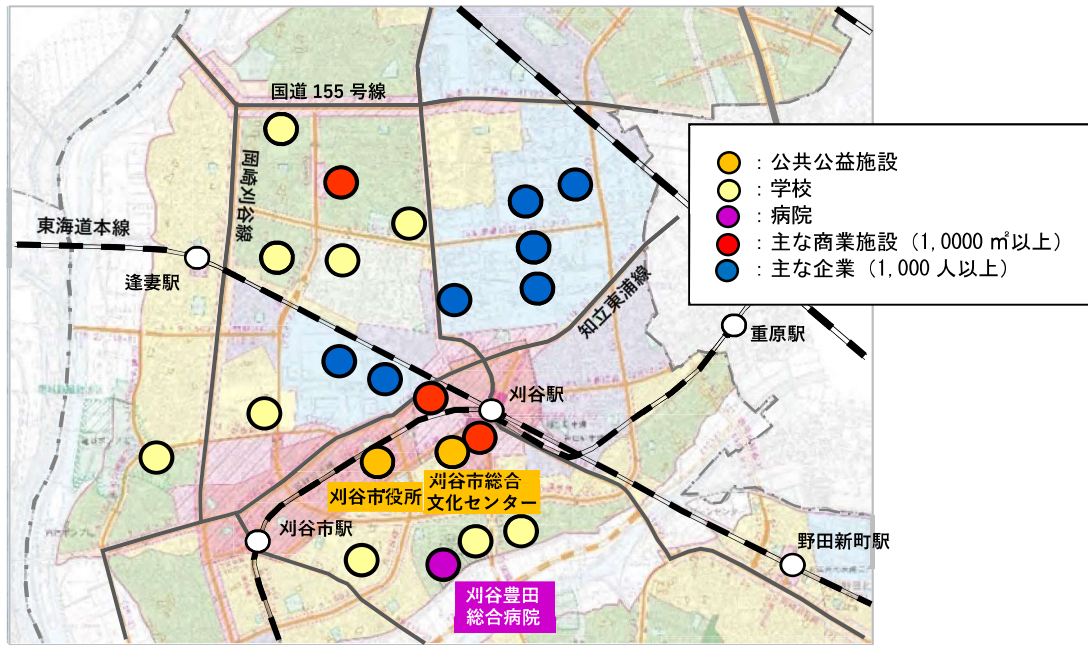
資料：刈谷市の環境、愛知県の温暖化ガス排出量、日本の温室効果ガス排出データ

2. 自転車の利用状況

(1) 都市機能集積と交通

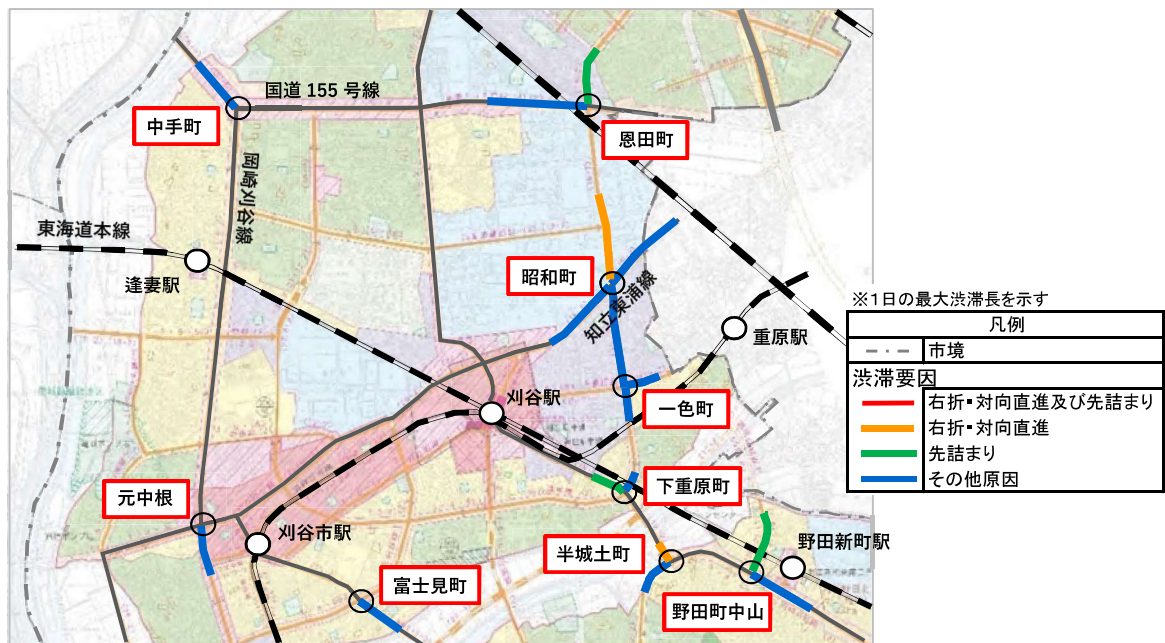
刈谷駅周辺を中心とする市街地に大規模事業所や商業施設、学校等の様々な都市機能が集積しており、幹線道路や主要な施設周辺では渋滞が発生しています。

<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）

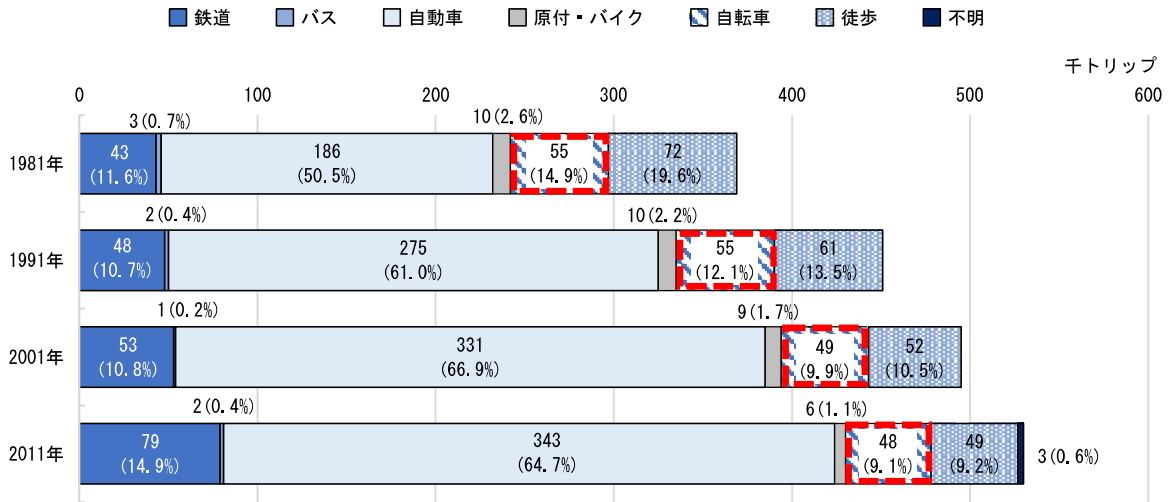
課題

- ・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

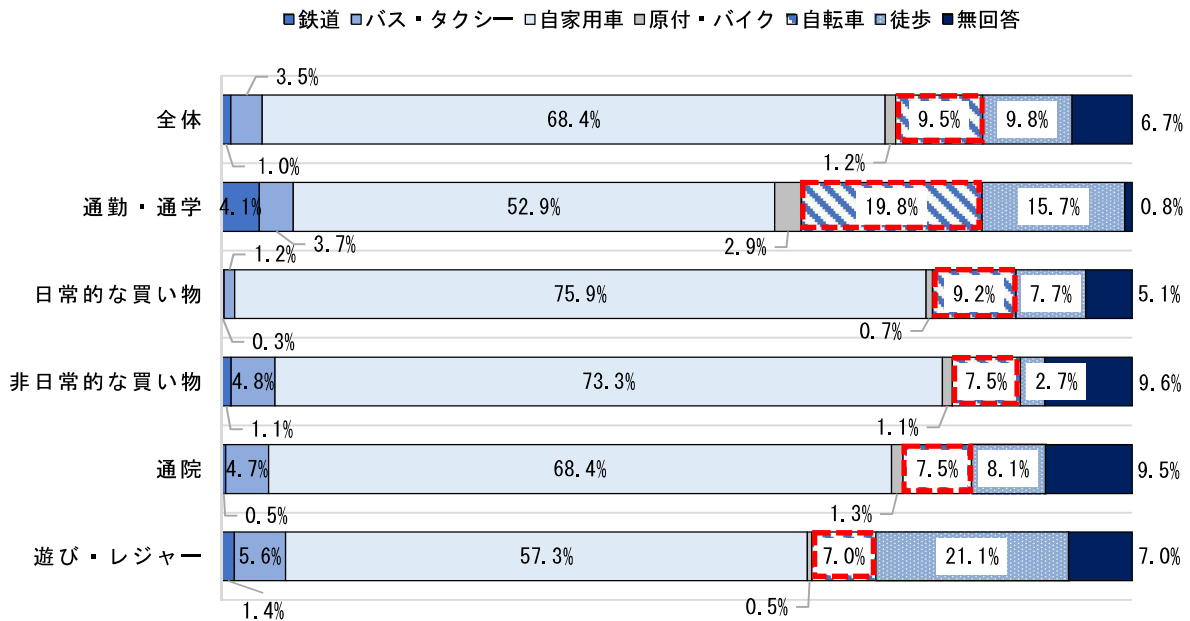
中京都市圏パーソントリップ調査による交通手段分担率は自動車分担率が最も大きく、自転車分担率は昭和56年(1981年)の14.9%から平成23年(2011年)の9.1%に減少しています。また、都市交通に関するアンケート調査によると、市内の移動における自転車の利用割合は、通勤・通学では19.8%と高くなっていますが、全体では9.5%です。

<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

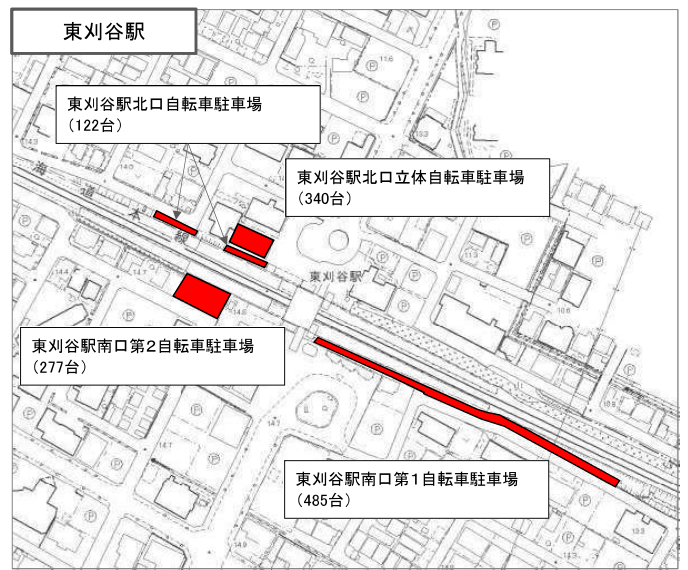
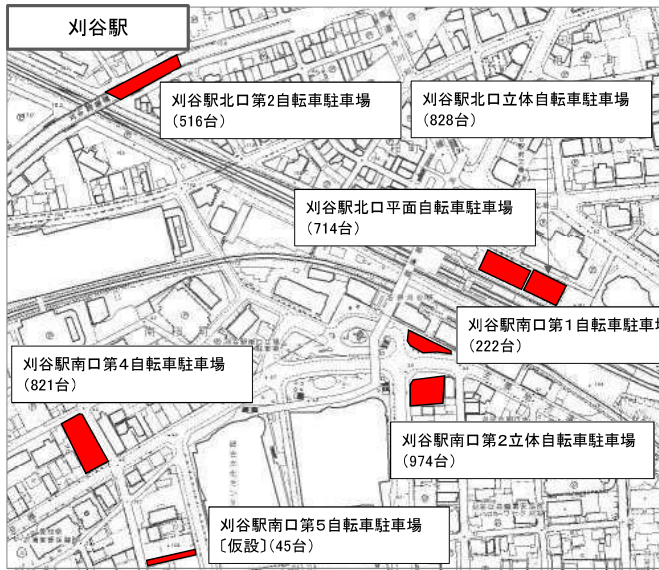
※駐輪台数(原動機付自転車を含む)は、H29~R元年度の月別平均駐輪台数を示す

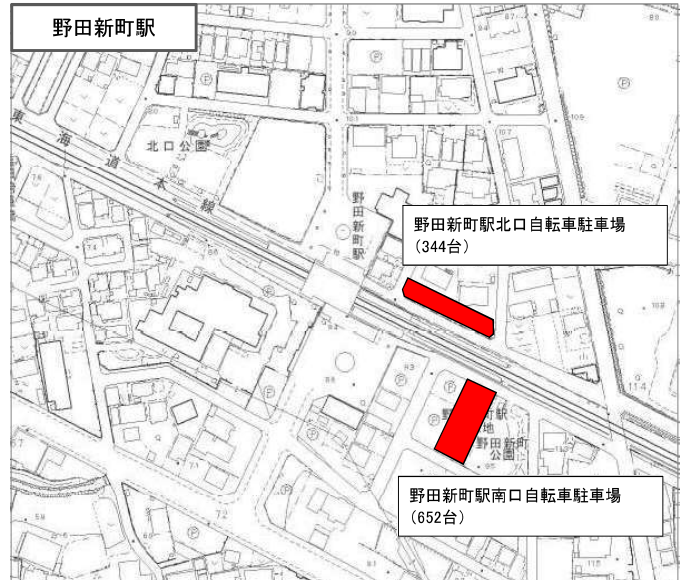
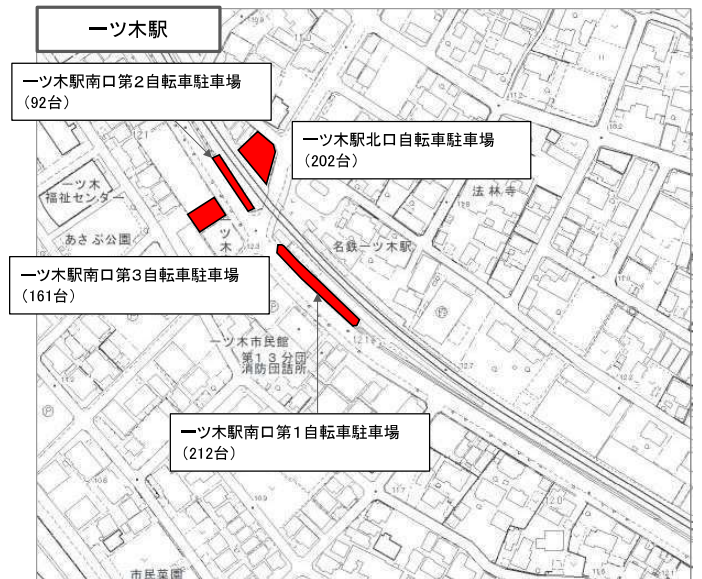
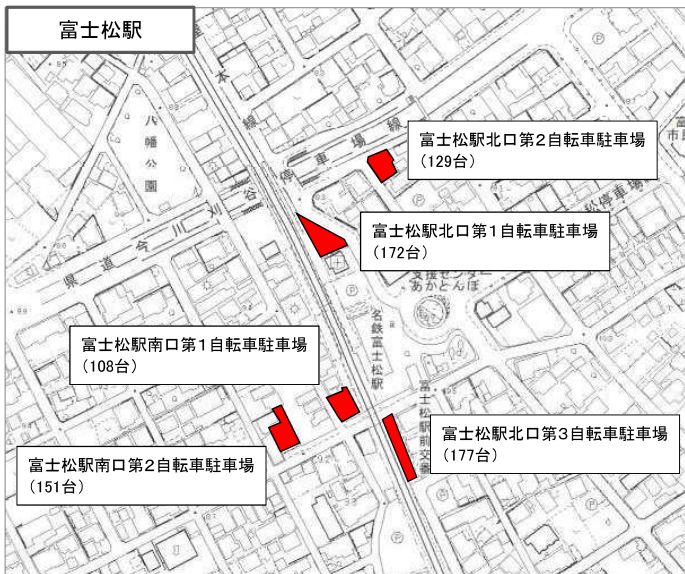
(刈谷駅北口第2自転車駐車場はR4.4より供用開始のため~R4.4~7の月別平均駐輪台数を示す)

※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） >



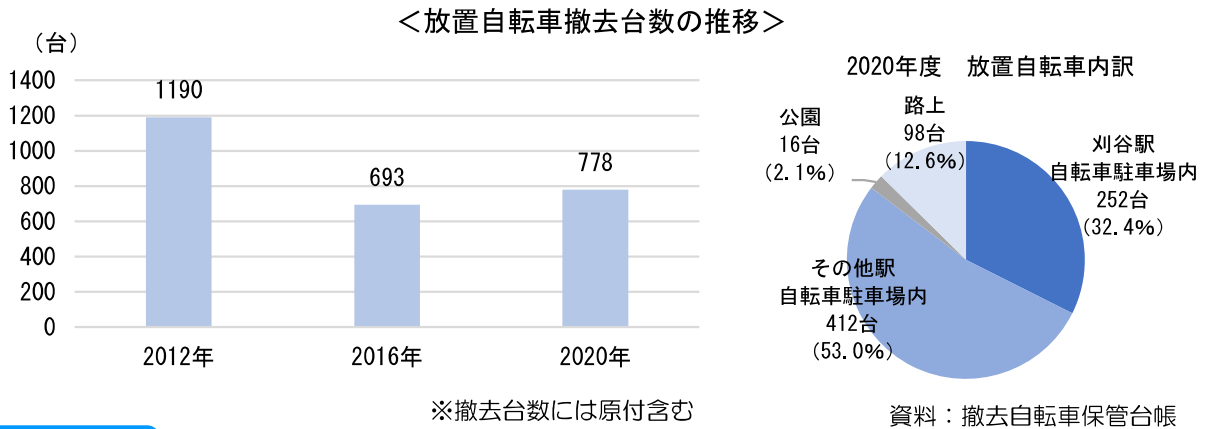


課題

- ・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。



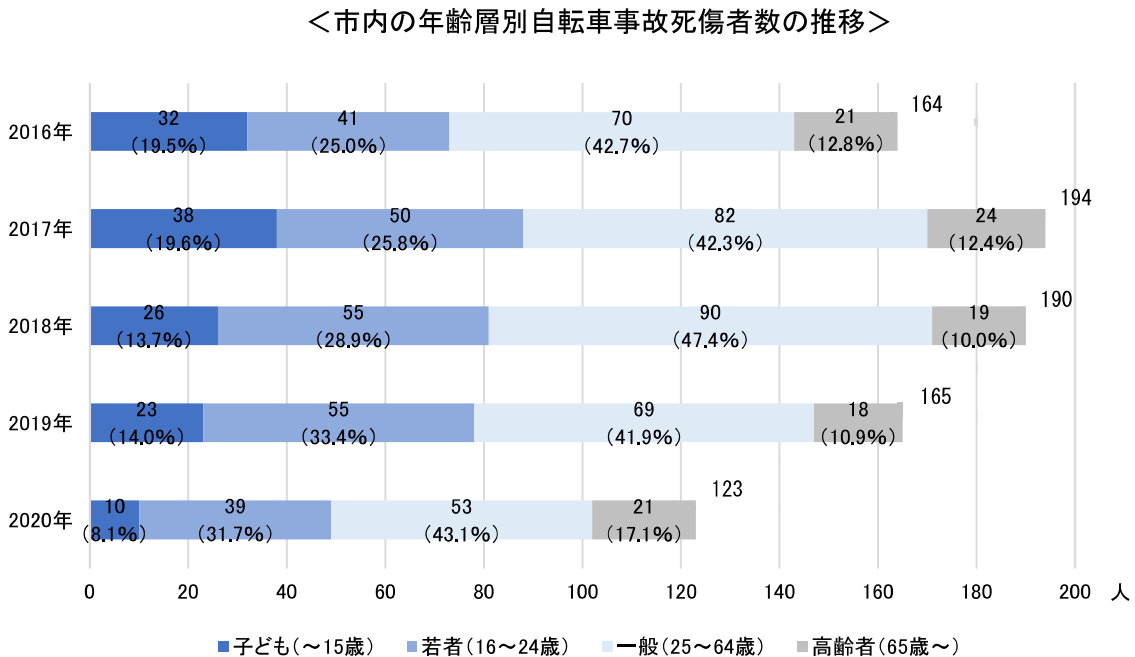
課題

- 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 （69位中）	（人）	県内順位 （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

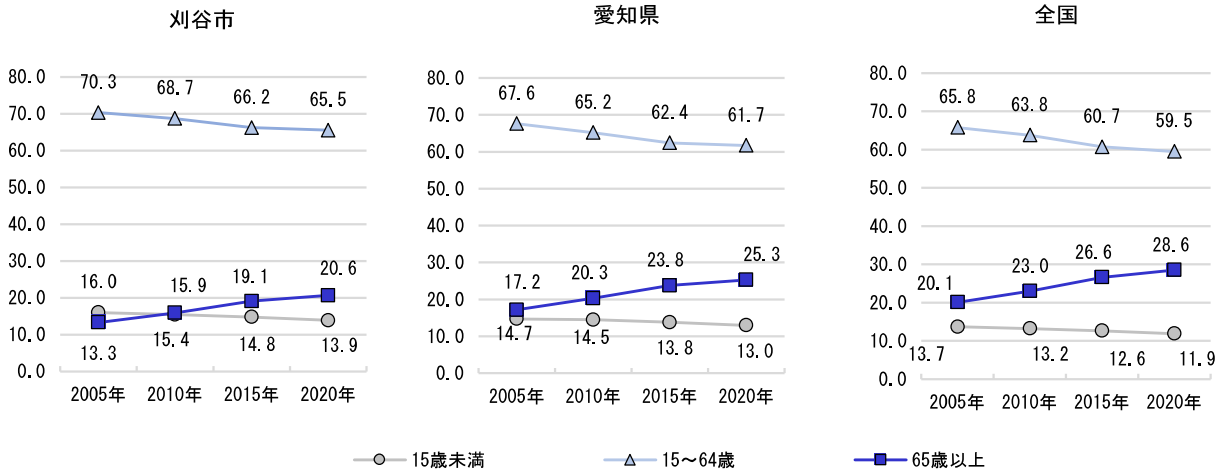
- ・事故抑制に向け、安全な自転車通行空間の確保や年齢層に応じた安全教育の取組が必要です。

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＞

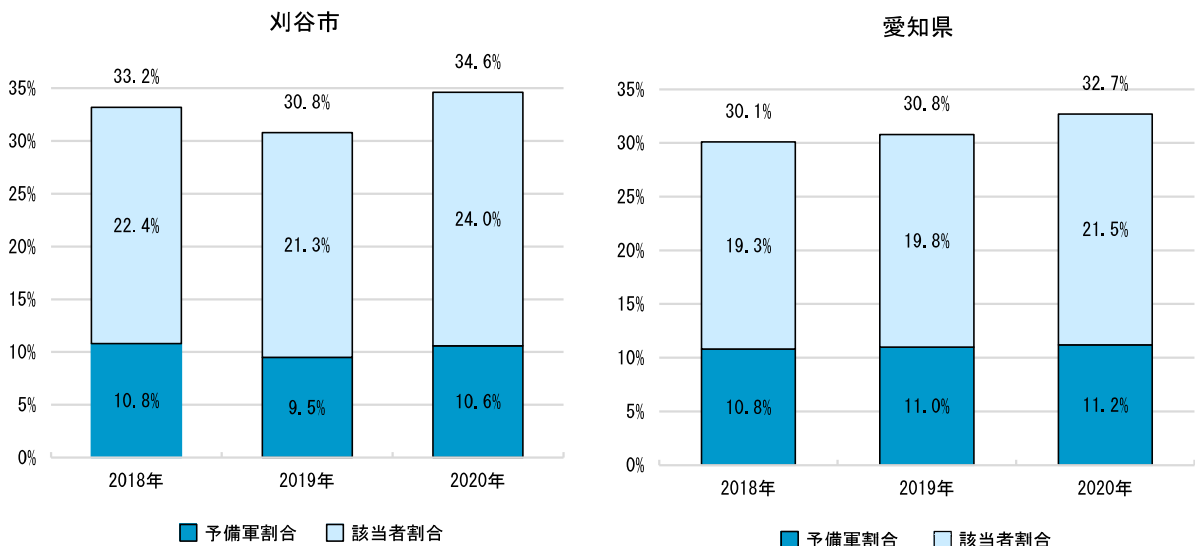


資料：国勢調査

(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。

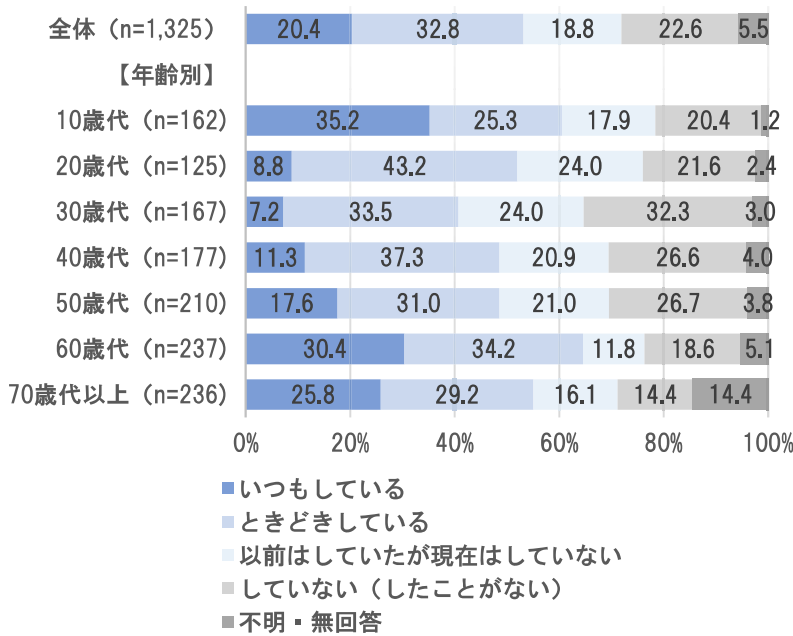
＜メタボリックシンドローム該当者及び予備軍の割合＞



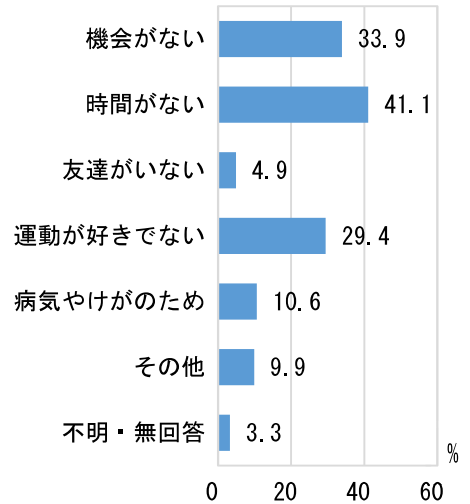
資料：国保データベース

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。



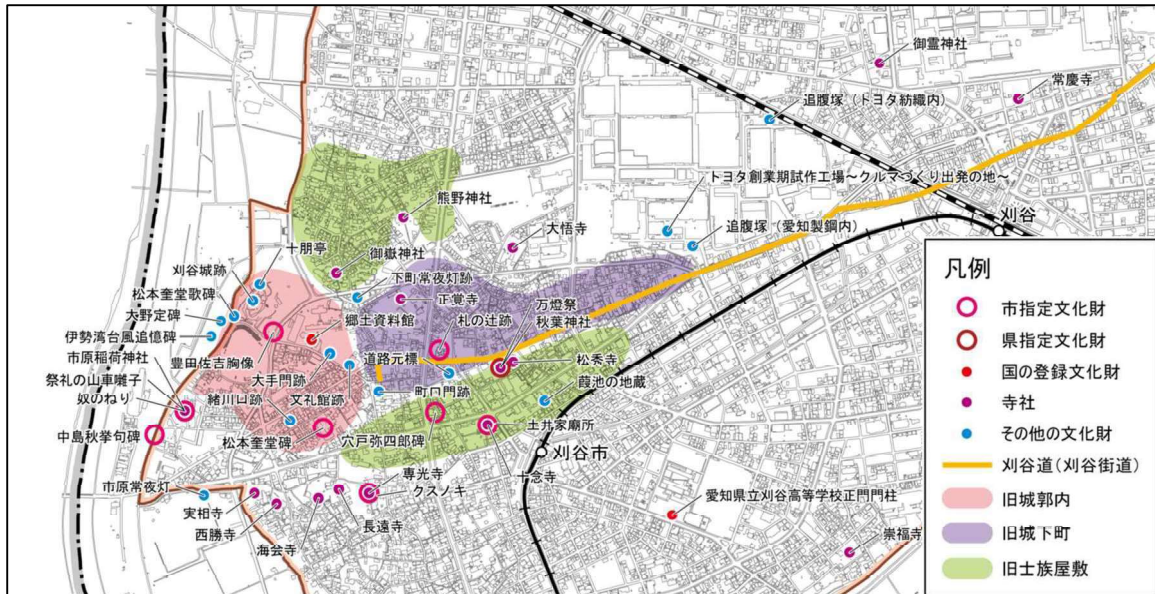
<施設別・利用者数の内訳（平成30年・令和元年・令和2年）>

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>



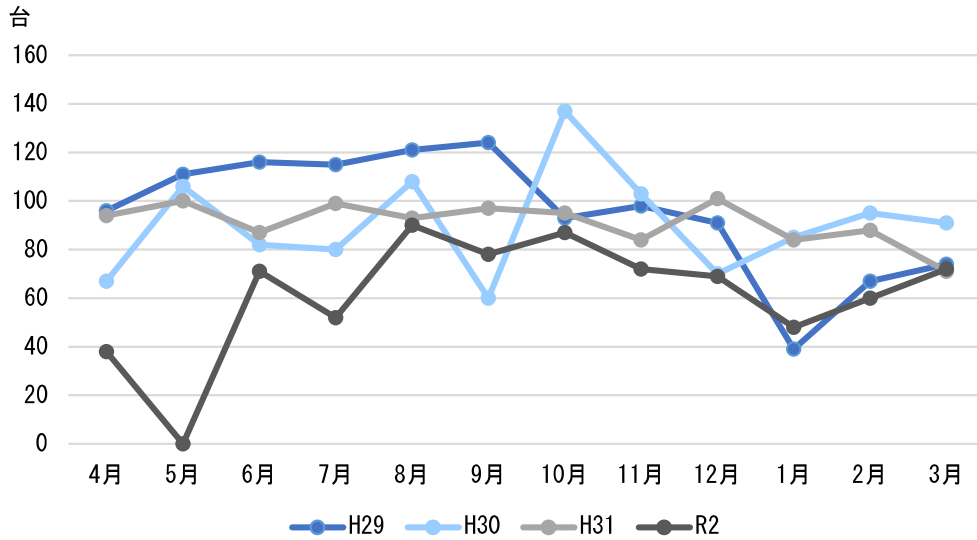
課題

- 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

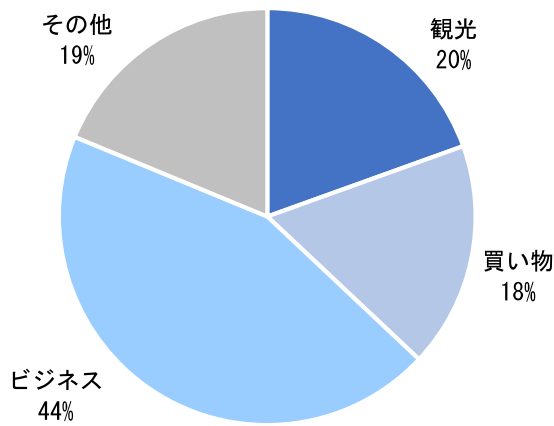
レンタサイクルは、観光案内所において電動アシスト自転車を7台設置しており（令和2年度時点）、40～140台/月程度が利用されています。利用目的はビジネス目的が約4割、観光・買い物目的がそれぞれ約2割となっています。

<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 (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) (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

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、自転車の活用を推進していくための方針を示します。

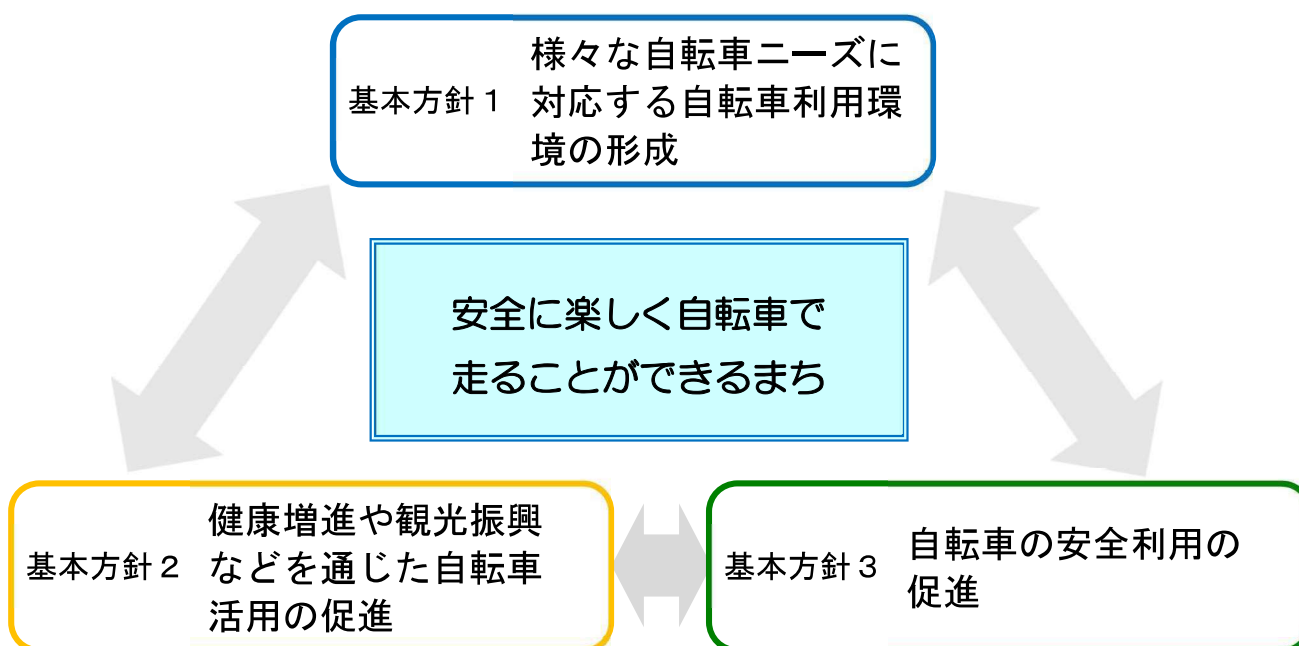
1. 目指す姿

市民や来訪者が自転車を安心安全かつ快適に利用し、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。

『安全に楽しく自転車で走ることができるまち』

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、「安全に楽しく自転車で走ることができるまち」を目指し、3つの基本方針を掲げます。



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

市民が身近な交通手段として安心安全に自転車を利用できる環境の創出を目指します。

- ◆方針に基づく施策
- 1-1 自転車通行空間の整備
 - 1-2 サイクリングロードの整備
 - 1-3 自転車駐車場の整備
 - 1-4 放置自転車の整理・撤去の推進
 - 1-5 サイクル&バス・レールライドの推進

持続可能な開発目標との関連

基本方針 2 健康増進や観光振興などを通じた自転車活用の促進

様々な場面における自転車の有効的な活用を推進します。

- ◆方針に基づく施策
- 2-1 自転車を利用した健康づくりの推進
 - 2-2 自転車を利用した観光の推進
 - 2-3 環境にやさしい自転車利用の推進
 - 2-4 自転車の魅力・楽しさのPR
 - 2-5 通勤における自転車利用の促進
 - 2-6 災害時の自転車利用の推進

持続可能な開発目標との関連

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、自転車を安心安全に利用できるよう交通安全意識の向上を図ります。

- ◆方針に基づく施策
- 3-1 自転車の安全利用の啓発
 - 3-2 交通安全教育の推進

持続可能な開発目標との関連

3. 自転車活用に向けた取組

基本方針に基づき、自転車活用に向けた取組を示します。

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
--------	--------------------------

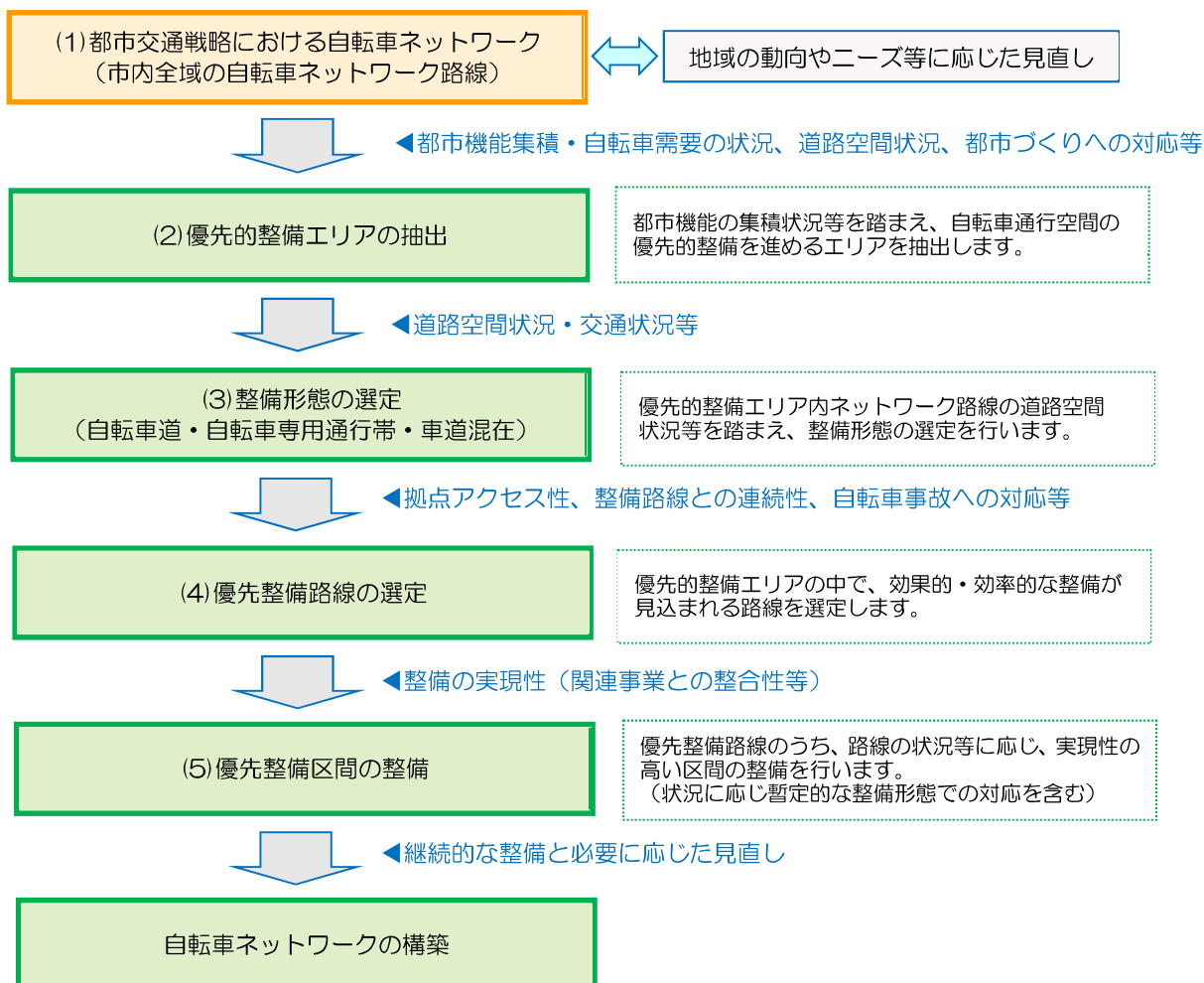
施策 1-1 自転車通行空間の整備

取組内容	安心安全かつ快適な自転車利用環境を確保するため、自転車通行空間の計画的な整備を推進します。
取組主体	県・市

1. 自転車ネットワークの整備

安心安全かつ快適な自転車通行空間を効果的・効率的に整備するため、下記のフローのとおり進めます。

◆自転車ネットワーク整備の進め方



(1) 本市の自転車ネットワーク

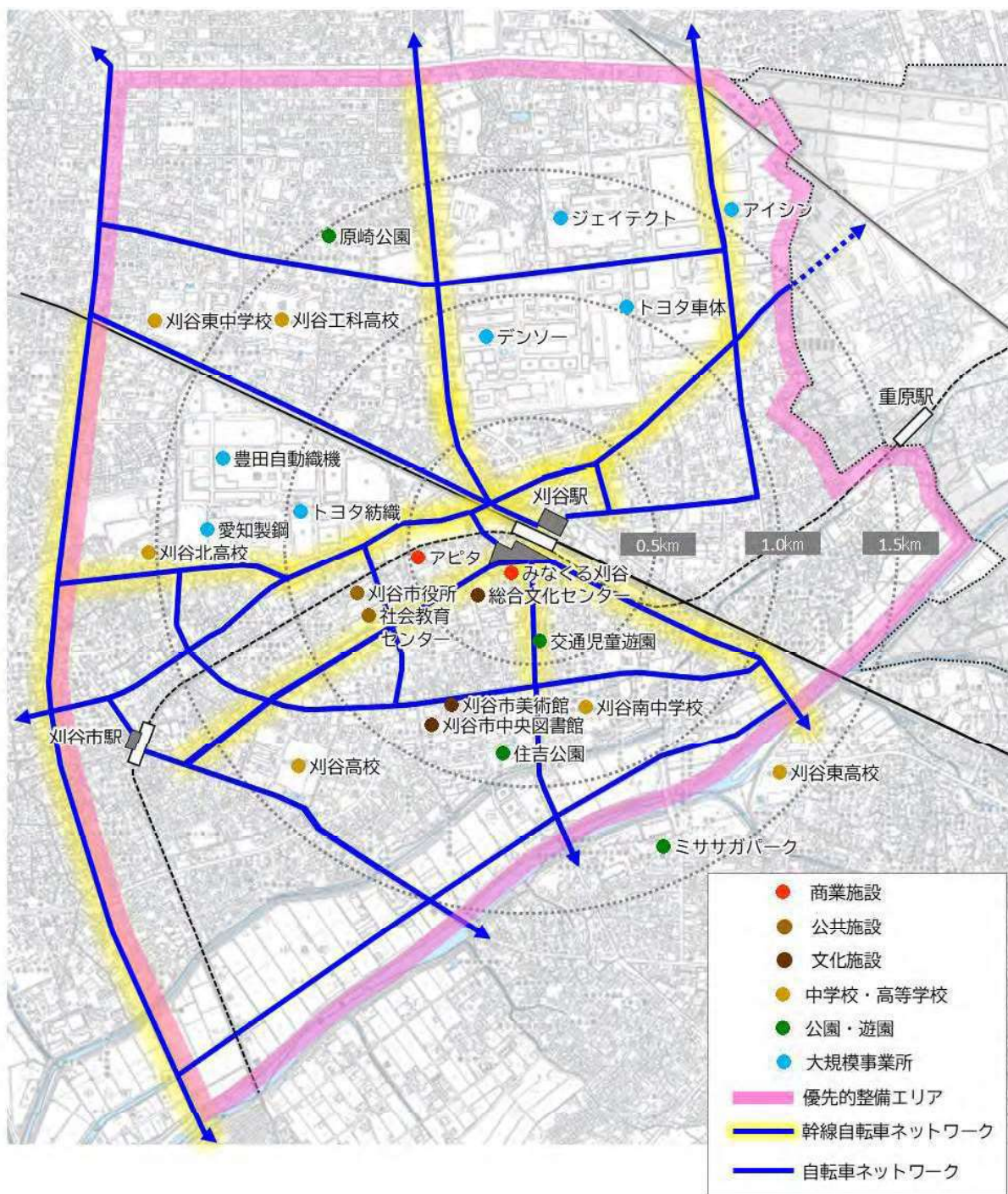
本市の自転車ネットワークを示します。自転車ネットワークは地域の動向や自転車需要等に応じて見直します。

◆本市の自転車ネットワーク



(2) 優先的整備エリアの抽出

優先的整備エリアは、駅や学校、大規模事業所、商業施設などの様々な都市機能が集積し、自転車や歩行者の交通量が多い刈谷駅周辺とします。



(3) 整備形態の選定

道路交通状況（自動車の規制速度及び交通量）を踏まえ、整備形態の選定を行います。

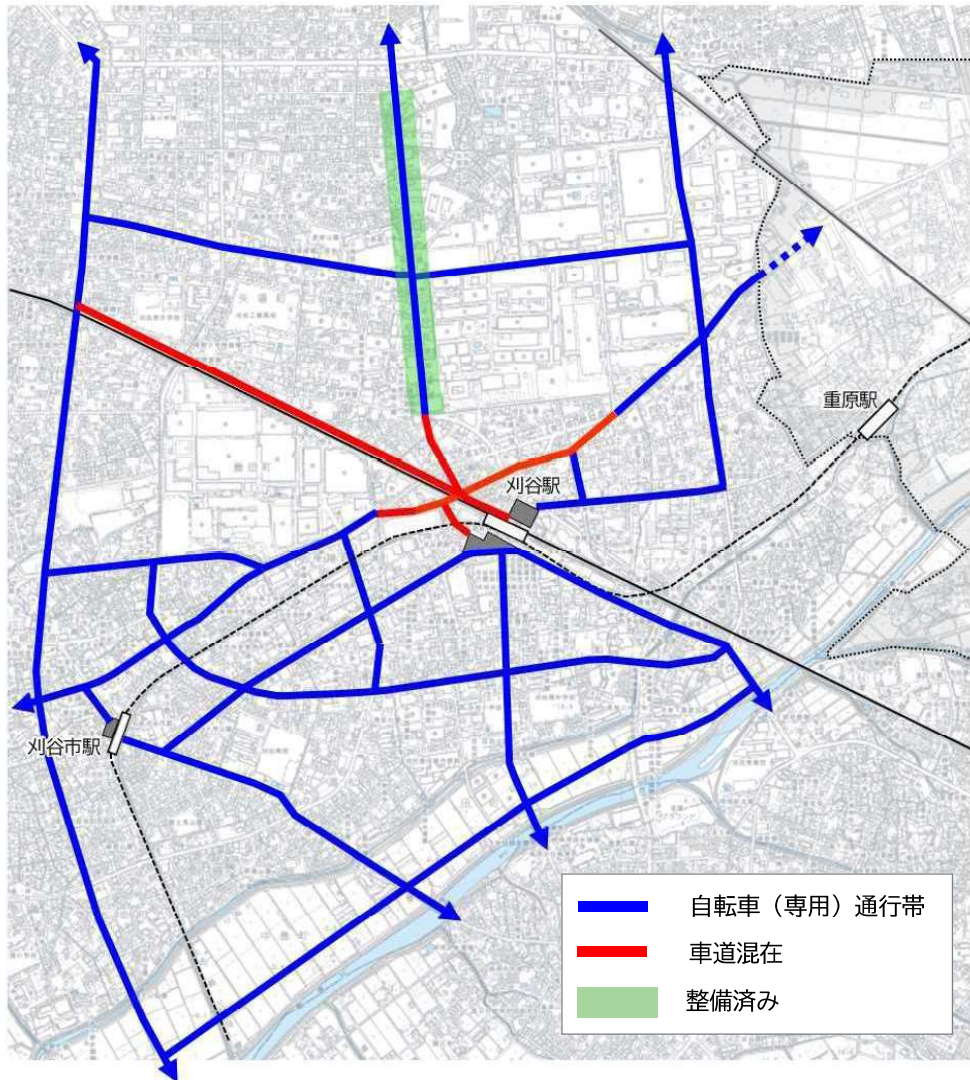
	A	B	C
	自動車の速度が高い道路	A、C以外の道路	自動車の速度が低い、 自動車交通量が少ない道路
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が50km/hを超える	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

整備形態		【整備イメージ】
A	自転車道	
B	自転車専用通行帯	
C	自転車と 自動車を 混在通行 とする道路 (車道混在)	<p>(1)歩道のある道路における対策</p> <p>(2)歩道のない道路における対策</p>



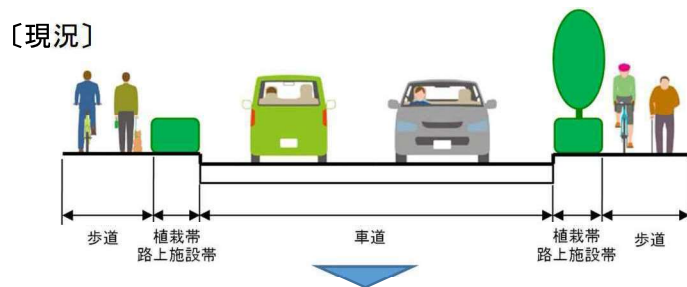
資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）国土交通省・警察庁

整備形態の考え方に基づき、選定を行った結果、刈谷駅周辺の自転車通行空間の整備形態は下記のとおりです。なお、道路管理者や警察等との協議により、整備形態が変更となる場合があります。

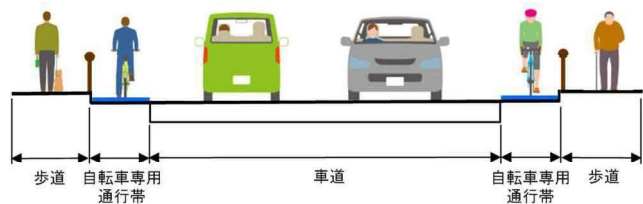


既存の道路空間の再配分による自転車通行空間の確保（例）

車線や歩道、植栽帯等の縮小による道路幅員の再配分によって、自転車通行空間の確保を検討します。



〔車道+歩道の再配分の例〕



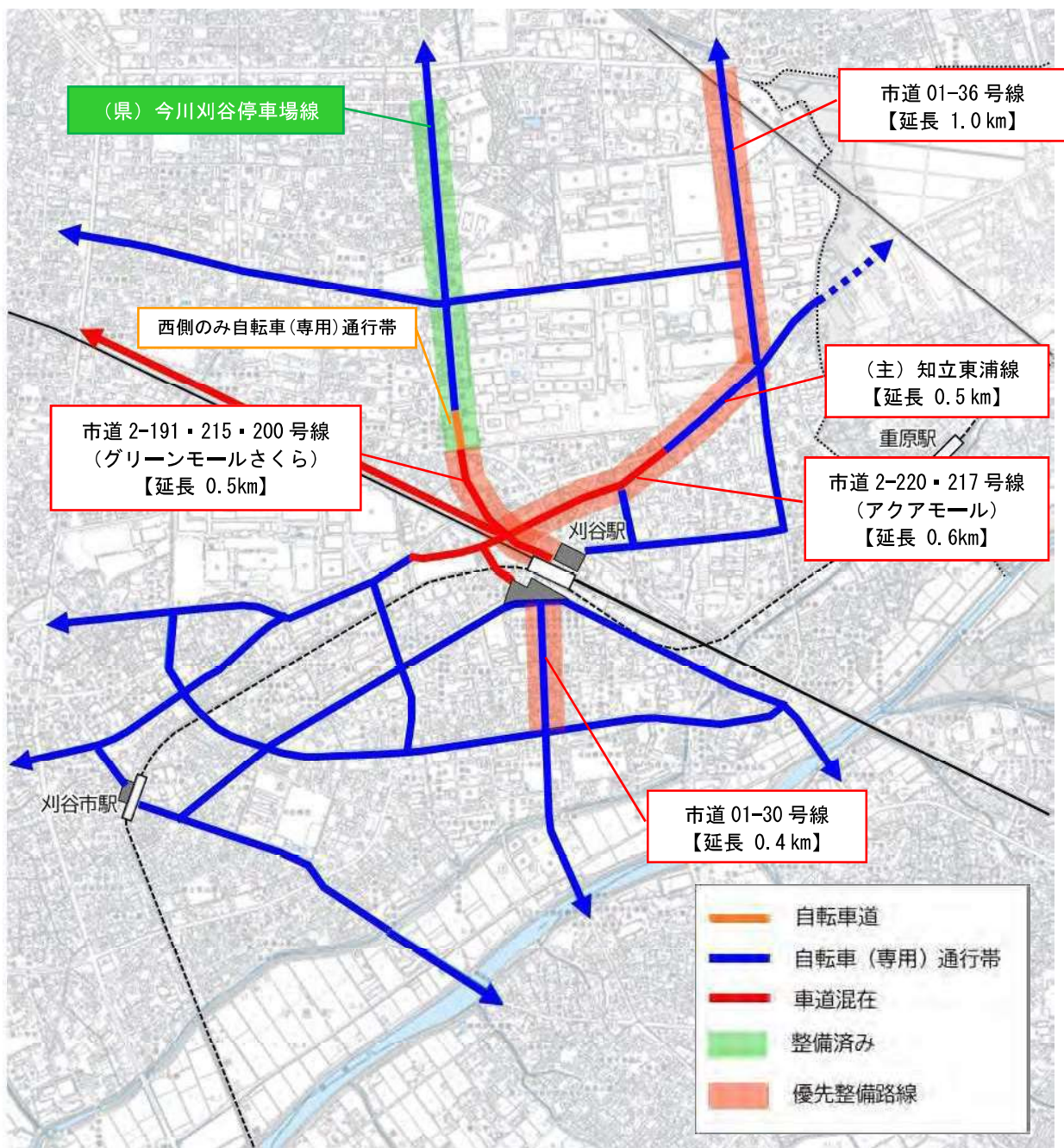
(4) 優先整備路線の選定

優先整備路線は、刈谷駅周辺にアクセスする自転車ネットワーク路線（約 20.2km：内 1.2km 整備済）に対し、下記の選定条件を考慮して選定します。

《優先整備路線の選定条件》

- 駅や主要施設へのアクセス性 ● 既往整備路線との連続性 ● 自転車交通事故への対応
- 通学路指定状況 ● 実現性（道路空間上の制約の少なさ等）

優先整備路線の選定条件から、下記の5路線（延長：約 3.0km、県道1路線、市道4路線）を優先整備路線として選定します。



(5) 優先整備区間の整備

優先整備区間においては、道路整備事業との連携を図るとともに、優先整備エリア以外においても、道路改良等に合わせて整備することで、効果的・効率的に市内全域のネットワークの形成を図ります。また、交通安全マップ等を活用した安全対策を合わせて実施することにより、安全な自転車通行空間を確保します。

なお、道路空間の再配分や道路拡幅が困難な場合は、早期に自転車ネットワーク機能が発現されるよう、整備可能な当面の整備形態の検討を行います。

自転車ネットワーク路線以外については、ゾーン30プラス等の交通規制を検討するなど、安全な自転車利用環境の形成を図ります。

ゾーン30・ゾーン30プラス

ゾーン30とは、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内に置ける速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

ゾーン30プラスは、警察と道路管理者が連携して、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスを適切に組み合わせ、生活道路における交通安全の向上を図ろうとする区域です。



(6) 広域的なネットワーク路線の整備

周辺自治体の自転車ネットワーク計画と整合を図り、広域的なネットワークの形成を検討します。

施策1-2 サイクリングロードの整備

取組内容	公園間を結ぶサイクリングロードを整備し、自転車利用空間のネットワーク化と利用環境の向上を図ります。
取組主体	市

1. サイクリングロード整備に向けての検討

逢妻川沿いにおけるサイクリング空間の充実に向けて、サイクリングロードの整備を検討します。

◆逢妻川サイクリングロード



資料：かりや自転車マップ

	幹線自転車ネットワーク
	自転車ネットワーク
	サイクリングロード(整備済)
	サイクリングロード(未整備)

施策1-3 自転車駐車場の整備

取組内容	需要に応じて自転車駐車場を計画的に整備し、良好な駐輪環境を確保します。
取組主体	市

1. 自転車駐車場の整備

市内の各駅に自転車駐車場を整備していますが、東刈谷駅北口では収容台数を上回る利用台数となっているため、需要に応じた自転車駐車場の計画的な整備を図ります。

施策1-4 放置自転車の整理・撤去の推進

取組内容	放置自転車の整理・撤去及び自転車駐車場適正利用の啓発を行い、都市環境及び駐輪環境の維持を図ります。
取組主体	市

1. 放置自転車の整理・撤去

自転車等放置禁止区域である刈谷駅・刈谷市駅・富士松駅周辺をはじめ、路上等の放置自転車は撤去し、都市環境の維持に努めます。

また、自転車駐車場内に長期間放置されている自転車の整理・撤去を継続的に実施するとともに、自転車駐車場の適正な利用を促す啓発を行い、自転車駐車場を有効的に使用できるようにします。



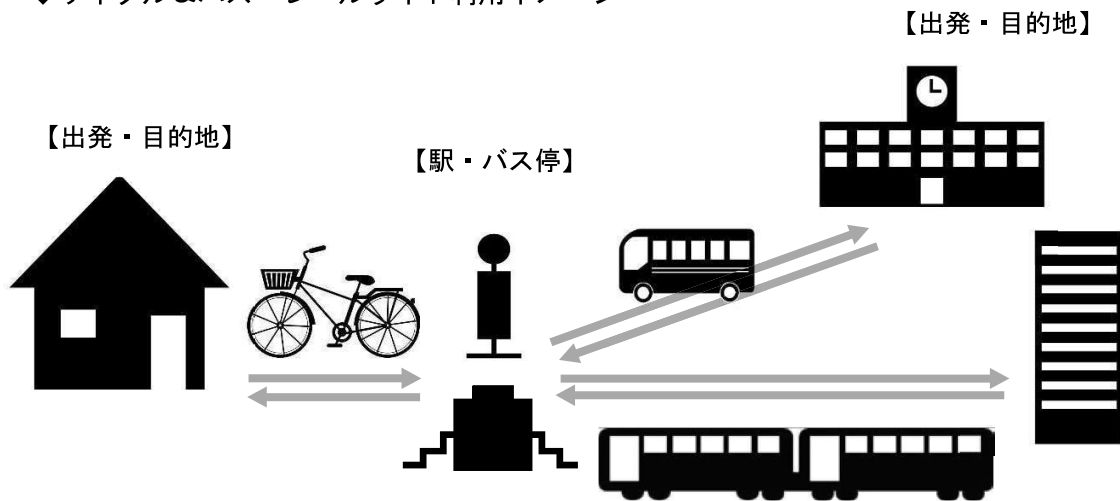
施策1-5 サイクル&バス・レールライドの推進

取組内容	主要バス停周辺において自転車駐車場の整備を行い、自転車と公共交通（鉄道・バス）の連携を図ります。
取組主体	市

1. サイクル&バス・レールライドの推進

駅周辺においては各駅に自転車駐車が整備され、サイクル&レールライドが定着していますが、自転車をバス停付近の自転車駐場に駐輪し、バスに乗り換えて目的地へ向かうサイクル&バスライドは進んでいない状況にあります。自転車の利用促進に向け、主要バス停周辺の自転車駐車の整備を検討します。

◆サイクル&バス・レールライド利用イメージ



サイクル&バスライドの利用促進施策の取組事例

神奈川県茅ヶ崎市では、公共交通利用促進のため、バス停付近に自転車駐車を整備し、サイクル&バスライドを推進しています。市内8ヶ所のバス停付近に整備されており、誰でも無料で利用することができます。



資料：茅ヶ崎市ホームページ

基本方針2 健康増進や観光振興などを通じた自転車活用の促進

施策2-1 自転車を利用した健康づくりの推進

取組内容	健康増進施策と連携し、日常生活や通勤における自転車活用を推進します。
取組主体	市

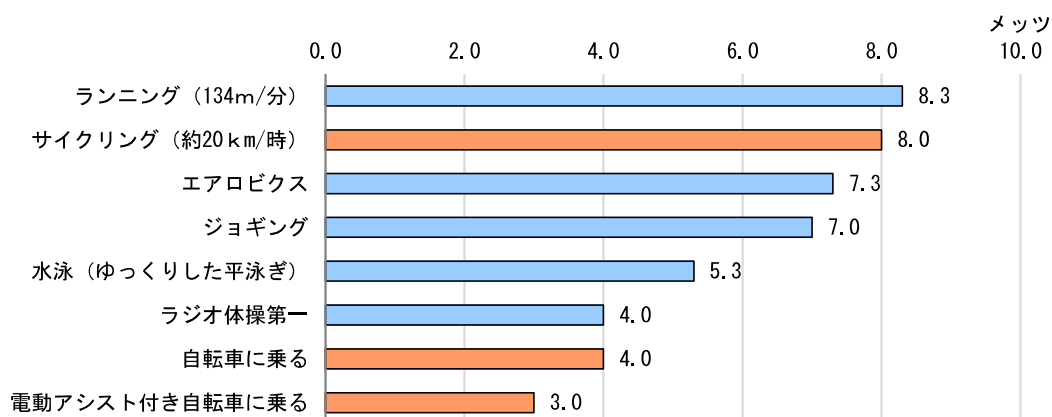
1. 自転車活用による健康づくりに関する広報啓発

健康づくりの一つの方法として、市民及び企業に向け、自転車利用の健康面におけるメリットを発信します。

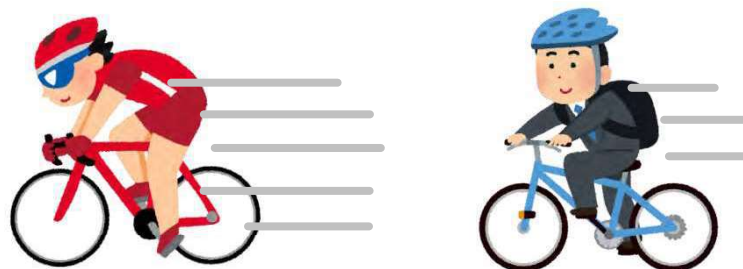
---自転車を使った運動---

「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>



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）



施策2-2 自転車を利用した観光の推進

取組内容	レンタサイクル事業の推進及び観光行動における自転車利用の広報を通じて、自転車を利用した観光振興を推進します。
取組主体	市・観光協会

1. レンタサイクル事業の推進

観光案内所でのレンタサイクル事業を継続して進めるとともに、ビジネス利用や観光等多様な需要を把握しつつ、観光施設、公園等におけるレンタサイクル事業の拡充や利用者がどのポートからでも借用、返却ができるサービスの導入検討など、自転車を気軽に利用できる環境づくりを進めます。

◆観光案内所でのレンタサイクル



資料：刈谷市駅前観光案内所ホームページ

2. 自転車を利用した観光に関する広報

刈谷市歴史博物館や刈谷市観光協会が発行している観光マップ、市のホームページ等を通じて、自転車散歩や景色・季節を楽しむサイクリングのおすすめなど、自転車を利用した観光を推進します。

◆観光マップ



施策2-3 環境にやさしい自転車利用の推進

取組内容	環境にやさしい自転車利用を推進します。
取組主体	市

1. 環境にやさしい自転車利用の啓発

本市では、自動車の利用を減らし、環境にやさしい自転車利用の推進を図るため、市内の道路状況の情報や市内のサイクリングコースを掲載した「かりや自転車マップ Second Series」を作成しています。マップやホームページ等を通じて、自転車が環境にやさしい交通手段であることをPRし、自転車利用の促進を図ります。

◆かりや自転車マップ Second Series



施策2-4 自転車の魅力・楽しさのPR

取組内容	自転車の魅力や楽しさを広報し、自転車利用に関する意識啓発を図ります。
取組主体	市

1. 自転車の魅力・楽しさの広報啓発

身近な移動手段である自転車の魅力や楽しさを市のホームページや市民だより、イベント等を通じて広報し、幅広い年齢層に対して自転車利用を促進します。

GOOD CYCLE JAPAN

「GOOD CYCLE JAPAN」は、「みんながもっと 自転車に乗れば日本に『しあわせ』の良い循環がおこる！」ということを理念に、主に「環境」「健康」「観光」「安全」という4つの分野で整備を推し進めています。



資料：国土交通省

施策2-5 通勤における自転車利用の推進

取組内容	企業向けに自転車通勤のメリットについて広報啓発し、通勤における自動車からの交通手段の転換を図ります。
取組主体	市

1. 近距離通勤における自動車から自転車への転換促進に向けての広報啓発

朝夕の通勤時間帯の渋滞対策への対応に向け自動車からの交通手段転換を進めるため、「かりや eco 事業所認定制度」と連携しつつ、企業への自転車通勤の広報啓発を行います。

---かりや eco 事業所認定制度---

本市では、環境に配慮した取組を積極的に実施している事業所を「かりや eco 事業所」として認定し、市及び事業所が広く市民等に対してPRすることにより、事業所の自主的な環境への取組を推進しています。

なお、環境に配慮した取組として「自動車利用の抑制及びエコドライブの推進」を評価項目の一つとしています。



かりや eco 事業所認定ステッカー

---自転車通勤導入に関する手引き---

自転車通勤は、環境にやさしく、生産性の向上、通勤時間の短縮、健康増進等のメリットがあり、導入を推進する企業が近年増えています。

環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康維持増進、交通の安全確保、渋滞緩和などの公益増進、交通費削減などに資するものとして、その活用推進が求められています。

国では「自転車通勤導入に関する手引き」を作成し、自転車通勤の導入を推奨しています。

自転車通勤導入に関しては、地球環境にやさしいだけでなく、事業者側・従業員側双方にメリットがあります。

(事業者のメリット)

- ・経費の削減
- ・生産性の向上
- ・イメージアップ
- ・雇用の拡大

(従業員のメリット)

- ・近・中距離での通勤時間の短縮
- ・身体面の健康増進
- ・精神面の健康増進



資料：「自転車通勤導入に関する手引き」
国土交通省

施策2-6 災害時の自転車利用の推進

取組内容	自転車が持つ機動性を活かして、大規模災害発生時等における自転車利用を推進します。
取組主体	市

1. 災害時の自転車利用の推進

災害発生時において、公共交通機関や自家用車が利用できない場合を想定して、自転車による参集訓練の取組を進めます。

2. 災害時の避難手段としての自転車利用の検討

災害発生時における避難手段として自転車の有効性について検討を進めます。



(一財) 青森県教育厚生会ホームページ

基本方針3	自転車の安全利用の促進
--------------	--------------------

施策3-1 自転車の安全利用の啓発

取組内容	自転車の交通ルールの周知やマナー向上など、自転車の安全利用に関する意識向上を図ります。
取組主体	市・警察・その他関係団体

1. 自転車利用のルール・マナーの啓発

自転車の安全利用の意識向上に向け、市民だより、ホームページにおける広報や自転車駐車場等での啓発活動を行います。



自転車安全利用五則

「自転車安全利用五則」は、自転車に乗るときに守るべき交通ルールのうち、特に重要なルールです。自転車を安全に利用するために、「自転車安全利用五則」をしっかり守りましょう。

＜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
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

2. ヘルメット着用や保険加入の促進

愛知県が定める「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（令和3年3月）」に基づき、自転車乗車用ヘルメットの着用、自転車損害賠償責任保険への加入を促進します。また、「自転車用ヘルメット購入費補助制度（令和3年度～5年度）」により、自転車を利用する児童生徒等及び高齢者のヘルメットの着用を促進します。

--- 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 ---

愛知県の交通事故死傷者数は年々減少しているものの、自転車に係る交通事故の割合は増加傾向にあり、自転車利用者が事故の加害者となる高額賠償事例も発生しています。

そこで、愛知県では、自転車に係る交通事故の防止を図り、事故の被害の軽減及び被害者の保護に資するため、県、県民、自転車利用者、事業者等の責務を明らかにし、自転車の安全で適正な利用に関する施策の基本となる事項を定めた「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が、令和3年3月に制定されました。

基本理念として、「自転車の安全で適正な利用の促進は、自転車が身近な交通手段で有用であるとともに、車両として法令遵守が図られ、歩行者、自転車及び自動車等が共に安全に安心して道路を通行することができるようにすることが重要であるとの認識の下、社会全体で取り組むこと」と定めています。

令和3年10月からは自転車の損害賠償責任保険等への加入義務と自転車乗車用ヘルメットの着用努力義務が加わり、本条例の具体的な運用が開始されています。

資料：「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（愛知県ホームページ）



--- T S マーク ---

T S マークとは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金（赤色T S マークのみ）が付いています。

資料：公益財団法人日本交通管理技術協会ホームページ



施策3-2 交通安全教育の推進

取組内容	関係機関と連携し交通安全教室等を開催し、安全教育の充実を図ります。
取組主体	市・警察・その他関係団体

1. 小学生、中学生を対象とした交通安全教室の開催

自転車の正しい乗り方や交通ルールを周知する機会として、市・警察及びその他関係団体が開催する交通安全教室を小中学校においては継続して実施するとともに、交通安全教育の円滑な実施のための情報提供を行います。



2. 高校生、成人及び高齢者に対する交通安全教育の推進

高校生、成人及び高齢者に対しては、機会をとらえて出前講座を開催し、自転車利用のルール・マナーに関する交通安全教育の充実を図ります。

---新たなモビリティの普及に伴う交通ルールの変化---

電動キックボードや立ち乗り電動スクーター等新たなタイプのモビリティが開発され、これらの新たなモビリティは移動の利便性や回遊性の向上が期待される移動手段です。

新たなモビリティの普及に伴い変化する交通ルールに対応して交通安全教育に取り組む必要があります。

電動キックボード



資料：国土交通省

4 計画の推進

1. 施策の進め方

本計画で取り組む各施策の実施スケジュールを下記に整理します。

施策	取組内容	取組主体	中間年次 (~R8)	計画年次 (~R12)	
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					
1 自転車通行空間の整備	自転車ネットワークの整備 (優先整備路線)	市道01-36号線	市	→	
		(主) 知立東浦線	県	→	
		市道2-220・217号線 (アクアモール)	市	→	
		市道2-191・215・200号線 (グリーンモールさくら)	市	→	
		市道01-30号線	市	→	
2 サイクリングロードの整備	サイクリングロード整備に向けての検討	市	→	継続実施	
3 自転車駐車場の整備	自転車駐車場の整備	東刈谷駅北口	市	→	
4 放置自転車の整理・撤去	放置自転車等の整理・撤去		市	→	継続実施
5 サイクル&バス・レールライドの推進	サイクル&バス・レールライドの推進		市	→	継続実施
基本方針2 健康増進や観光振興などを通じた自転車活用の促進					
1 自転車を活用した健康づくりの推進	自転車活用による健康づくりに関する広報啓発		市	→	継続実施
2 自転車を活用した観光の推進	レンタサイクル事業の推進		市 観光協会	→	継続実施
	自転車を活用した観光に関する広報		市 観光協会	→	継続実施
3 環境にやさしい自転車利用の推進	環境にやさしい自転車利用の啓発		市	→	継続実施
4 自転車の魅力・楽しさのPR	自転車の魅力・楽しさの広報啓発		市	→	継続実施
5 通勤における自転車利用の促進	近距離通勤における 自動車から自転車への転換促進へ向けての広報啓発		市	→	継続実施
6 災害時の自転車活用の推進	災害時の自転車活用の推進		市	→	継続実施
	災害時の避難手段としての自転車活用の検討		市	→	
基本方針3 自転車の安全利用の促進					
1 自転車の安全利用の啓発	自転車利用のルール・マナーの啓発		市 警察 関係機関	→	継続実施
	ヘルメット着用や保険加入の促進		市 警察 関係機関	→	継続実施
2 交通安全教育の推進	小学生・中学生を対象とした交通安全教室の開催		市 警察 関係機関	→	継続実施
	高校生・成人・高齢者に対する交通安全教育の推進		市 警察	→	継続実施

2. 計画の推進

本計画の計画目標を下記のとおり設定します。一定期間ごとに行う各施策の進捗管理により、効果や課題を把握し、計画内容の改善を図りながら、計画を推進します。

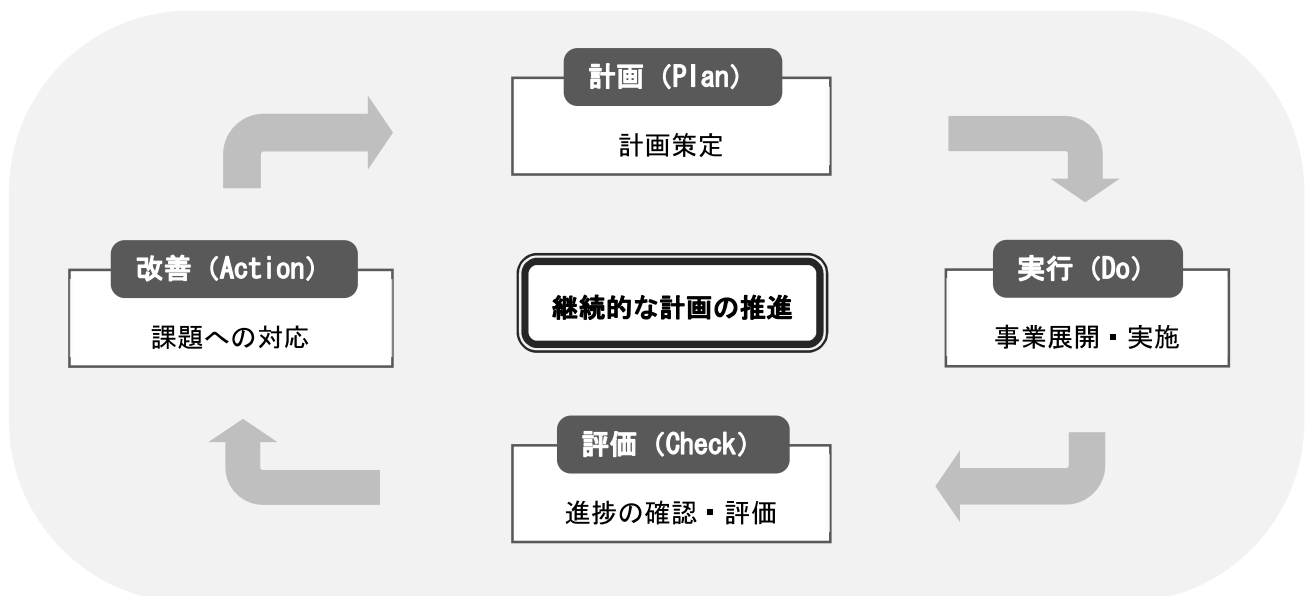
《計画目標》

項目	基準年次	基準値	目標年次	目標値	資料
刈谷市の道路は車や自転車、徒歩などで移動しやすいと思う市民の割合	2022年	67.4%	2030年	69.0%	市民意識調査
日常の移動手段として、自転車や公共交通機関の利用を心がけている市民の割合	2022年	36.1%	2030年	45.0%	市民意識調査
自転車通行空間の整備済み延長	2022年	1.2 km	2030年	4.2 km	

3. 計画の評価

本計画を推進する上では、取組の結果について検証し、目的が達成されるよう、修正や改善を行う必要があります。

検証には、下記のようなPDCAサイクルを導入し、刈谷市都市交通協議会（毎年度1回）において進捗状況を確認、計画の見直しを図りつつ、市民や交通事業者、国・県・市、警察といった行政機関が相互に連携・協力し、計画の継続的な推進に取り組めます。



資料編

1. 用語解説

あ行	
運動強度	運動時の負荷やきつさに相当し、運動強度の表し方には、「メッツ (METs)」、「心拍数」、「自覚的運動強度 (RPE)」、「%心拍予備量 (HRR)」等がある。
エコ事業所	事業所（事務所、工場、店舗、学校、病院など）のうち、電気やガソリンの使用量削減等の環境にやさしい活動に取り組むことを宣言する事業所のこと。
か行	
幹線自転車ネットワーク	自転車ネットワークのうち、都市拠点、地域拠点及び生活拠点を結び、市役所、学校などの主要な公共施設及び駅周辺に分布する企業などを連絡する放射状の主要動線のこと。
健康寿命	健康上の問題で日常生活が制限されることのない期間のこと。
交通結節点	異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的な施設として、鉄道駅やバスターミナル、駅前広場など。
さ行	
サイクル&バス・レールライド	最寄りのバス停、または駅まで自転車で行き (=サイクル)、バスや鉄道等の公共交通機関に乗り変えて (=ライド)、目的地まで行くこと。
サイクルツーリズム	自転車に乗ることを主な目的としたツーリングや旅行・レジャーを目的とした行程の中で自転車を利用すること。
サイクリングロード	主にサイクリングのために川沿いなどに独立して設置される自転車用の空間。
持続可能な開発目標 (SDGs)	国際社会全体がめざすべき 17 の開発目標を示したものであり、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に統合的に取り組むものとして、平成 27 (2015) 年 9 月の国連サミットにて全会一致で採択されたもの。
自転車専用通行帯	道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識等により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された通行帯。
自転車損害賠償保険	自転車の利用に係る交通事故により生じた他人の生命又は身体の被害に係る損害を填補することを約する保険または共済のこと。
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。

自転車等放置禁止区域	刈谷市自転車等の放置防止に関する条例に基づき、道路等の公共の場所へ自転車の放置を禁止することを指定された区域。富士松駅周辺、刈谷市駅周辺及び刈谷駅周辺が当区域として位置付けられている。
自転車道	道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分。
自転車ネットワーク	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選定された面的なネットワーク。
車道混在	自転車と自動車を混在通行とする空間のこと。
生活拠点	「第4次刈谷市都市計画マスタープラン」にて位置付けられている中学校区を基本に区分された地域において、地元住民の暮らしやコミュニティ活動を支える場として日常生活の中心的な役割を担う拠点。井ヶ谷地区、東境地区、一ツ木駅周辺、逢妻駅周辺、小垣江駅周辺が当拠点として位置付けられている。
た行	
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動した単位。
都市拠点	「第4次刈谷市都市計画マスタープラン」にて位置付けられている市民の日常の暮らしを支えることに加え、多くの人が行き交う、衣浦定住自立圏における都市活動の中心的な役割を担う拠点。刈谷駅及び刈谷市駅周辺が当拠点として位置付けられている。
地域拠点	「第4次刈谷市都市計画マスタープラン」にて位置付けられている北部・中部・南部の各地域において、地域住民の暮らしを支える場として、地域の中心的な役割を担う拠点。富士松駅周辺、野田新町駅・東刈谷駅周辺が当拠点として位置付けられている。
は行	
パーソントリップ調査	person(人)の trip(ある目的のため出発地から到着地まで移動すること)に関する調査のこと。 「どのような人が、いつ、どこからどこへ、どんな目的で、どのような交通手段を使って移動しているか」のデータを把握し、多様な交通手段の利用実態の定量的な把握、将来の交通量の予測、今後の都市交通施設の整備・運用方針の検討などの基礎資料として活用される。
分担率	全体のトリップに対するある交通手段を利用したトリップの割合のこと。

放置自転車	路上や公園、自転車駐車場内など公共の場所に持ち主が傍にいない状態で放置された自転車のこと。
ま行	
メタボリックシンドローム	内臓肥満や高血圧、高血糖、脂質代謝異常が組み合わされることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態。
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。
ら行	
レンタサイクル	自転車を有料（あるいは無料）で貸し出す事業のうち、長期にわたる賃貸借（リース）ではなく、数時間くらいの短期の賃貸借（レンタル）を指す。