

Ⅲ 計画目標と方針

1. 計画目標と方針

- 『安全・快適に自転車を活かせるまち～スマートで優しいライフタウン春日井へ～』を基本理念とし、新たな取り組みを進めていきます。

課題のまとめ

過去5年間で2,085件の自転車事故が発生しており、通学路の安全対策をはじめとして、適切な自転車通行空間を整備する必要があります。

中学生・高校生は自転車事故死傷者数が多いことや、高齢であるほど死亡率が高くなることから、幅広い年代に安全教育を実施する必要があります。

放置自転車の抑制のため、より使いやすい駐輪場の整備や、経年による老朽化した駐輪場の更新を図る必要があります。

健康の増進や子育て環境の向上を図るため、自転車利用環境を整備する必要があります。

基本理念

『安全・快適に自転車を活かせるまち』

目標1 安全安心な自転車通行環境の形成

【ハード面】では…

- ・自転車が安全に通行できる自転車通行空間をつくること
- ・交通ルールが一目でわかるよう案内サインを整備すること…など



【ソフト面】では…

- ・整備した自転車通行空間などの通行方法を理解し、遵守すること
- ・通行空間が機能するようにドライバーの理解を得ること…など



目標2 駐輪場環境の「質」の向上

【ハード面】では…

- ・老朽化した駐輪場を更新すること
- ・サイクリングの自転車が止められる駐輪環境を整備すること
- ・子育て環境に配慮した駐輪場を整備すること…など



【ソフト面】では…

- ・放置禁止区域での放置自転車を抑制すること
- ・シェアサイクル事業の促進をはかること…など



目標3 自転車の積極的な利用により、ライフタウンの魅力向上

～スマートで優しいライフタウン春日井へ～』

基本方針①

はしる



自転車や、歩行者、自動車が安全で快適に通行できる環境をつくる

自転車が安心してスムーズに通行できる空間を創出することで、歩行者も含めた安全な自転車通行空間の実現を目指します。

施策①
自転車
通行空間
の整備



施策②
ネットワーク
利用の促進



基本方針②

まもる



自転車の交通ルールを、みんなが理解し、遵守する意識をつくる

「車両」である自転車の交通ルールを周知し、遵守する意識を高めることで、社会全体の交通安全に配慮した交通環境の実現を目指します。

施策①
自転車交通
ルール・マナー
の教育



基本方針③

とめる



目的地において便利に利用できる駐輪環境をつくる

買い物や習い事、鉄道駅利用など、自転車で外出した際に適切に駐輪できる環境をつくることで、放置自転車のない快適な環境を実現します。

施策①
駐輪場の
整備・充実



施策②
放置自転車
対策の推進



基本方針④

いかす



日々の暮らしでも、余暇でも、自転車を利用したくなる環境をつくる

自転車のもつメリットを最大限に活かし、日々の暮らしでも余暇活動等でも適切に自転車が利用できる環境を実現します。

施策①
日々の
暮らしでの
利用推進



施策②
余暇での
利用推進



2. 計画の評価目標の設定

(1) 計画評価のための指標の設定

- 本計画での「はしる」「まもる」「とめる」「いかす」の施策を実施することで、計画目標である自転車活用を推進することを目指します。
- 4つの基本方針での主な施策の進捗管理を行うため、以下の成果指標を設定します。

計画全体の成果指標	主に関連する基本方針			
	はしる	まもる	とめる	いかす
① 自転車通行空間の整備延長	●			
② 自転車事故件数の減少		●		
③ 自転車に関する交通安全ルールへの理解度の向上		●		
④ 放置自転車撤去台数の減少			●	
⑤ 市民の自転車交通に対する満足度	●	●	●	●
⑥ 健康増進、運動習慣等に関する割合				●

(2) 各指標の現状値と目標値

- 各指標のねらいや評価目標等の考え方を整理します。
- これらの指標は、本計画の計画期間終了時の2030年（令和12年）時点での達成を目指し、設定します。
- 指標のうち、指標①は早期に安全な自転車通行空間を整備するために当面3年間で整備を推進していく道路延長を設定したものであり、3年後以降は、当初に整備した路線をもとに、課題・問題点を検証したうえで、次の目標値を設定していきます。

指標① 自転車通行空間の整備延長

■ 指標のねらい

- 自転車通行空間の整備の進捗状況を把握し、安全で快適な自転車利用環境の整備を目指します。

■ 指標の考え方

- 自転車通行空間の未整備区間について、3年間で25%（21.8km）を整備する。
- その後、順次見直していく。

現状値 32.1km (2020年) → 目標値 53.9km (2023年)

指標② 自転車事故件数の減少

■ 指標のねらい

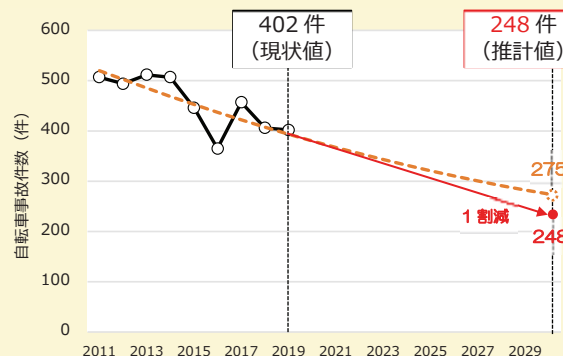
- 自転車通行空間の整備や安全教育の徹底等を通じ、自転車事故の減少を目指します。

■ 指標の考え方

- 市内で発生した自転車事故件数はこれまでの取り組みで年々減少していることから、引き続き現在の取り組みを継続していくことで期待できる事故の減少件数から、さらに1割減少させることを目指します。

現状値 402件 (2019年) → 目標値 248件 (2030年)

参考：自転車事故件数の推移と予測値



指標③ 自転車に関する交通安全ルール の理解度の向上

■ 指標のねらい

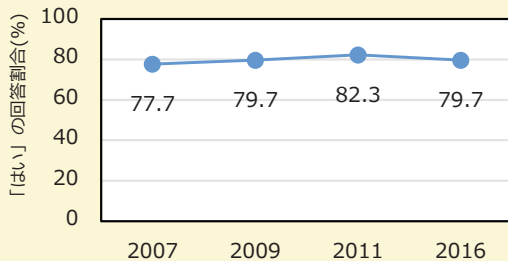
- 交通安全教室の実施やチラシの配布、ホームページや広報を活用した啓発活動を通じて、自転車利用者の交通ルールの理解度の向上を目指します。

■ 指標の考え方

- 総合計画に関する市民意識調査の「自転車の運転ルールを守っていますか？」の設問に対する「はい」と答える割合を向上させることを目指します。

現状値 79.7% (2019年) → 目標値 90% (2030年)

参考：「自転車の運転ルールを守っていますか？」の設問に対する「はい」と答えた割合の推移



出典：市民意識調査(2016年(平成28年))

指標④ 放置自転車撤去台数の減少

■ 指標のねらい

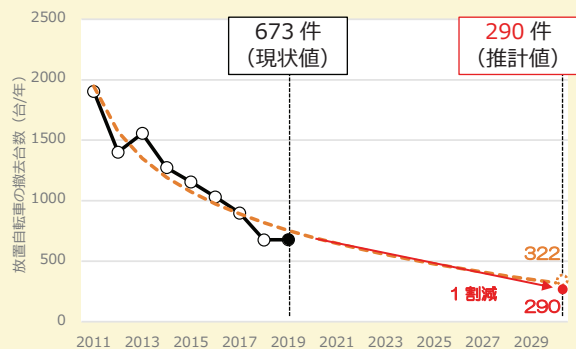
- 駐輪場の整備や駐輪のルール・マナーの教育を通じ、放置自転車の減少を目指します。

■ 指標の考え方

- 減少傾向にある年間の放置自転車撤去台数を、引き続き現在の取り組みを継続していくことで期待できる将来放置台数から、さらに1割減少させることを目指します。

現状値 673台 (2019年) → 目標値 290台 (2030年)

参考：放置自転車の年間撤去台数の推移と予測値



指標⑤ 市民の自転車交通に対する満足度

■ 指標のねらい

- 「はしる」「まもる」「とめる」の取り組みを通じ、市民生活での自転車利用環境を向上します。

■ 指標の考え方

- 総合計画に関する市民意識調査から「自転車や歩行者にとって生活に密着した道路が通行しやすい」ことの満足度を向上させることを目指します。

現状値 2.66 (2016年) → 目標値 3.0 (2030年)

参考：「自転車や歩行者にとって生活に密着した道路が通行しやすい」ことの満足度の推移



出典：市民意識調査(2016年(平成28年))

指標⑥ 健康増進、運動習慣等に関する割合

■ 指標のねらい

- 健康づくり等での自転車利用のメリットを伝え、意識的な自転車利用者を増やします。

■ 指標の考え方

- 「かすがい健康計画 2023」の目標である「意識的に運動している者の割合」を向上させることを目指します。2023年度(令和5年度)には、かすがい健康計画2023が終了するため、その後の目標値については、改めて設定します。

現状値
成人男性 72.5%
成人女性 69.8%
(2017年)

目標値
男性 80.0%以上
女性 80.0%以上
(2023年)

(1) 施策の方向性

- 自転車や、歩行者、自動車が、安全で快適に通行できる環境をつくるため、自転車通行空間の面的な整備を進め、市民生活の中で自転車が利用しやすい「自転車ネットワーク」の形成を推進します。
- 自転車通行空間の整備に当たっては、当該路線の改修計画を踏まえて整備を推進します。
- また、自転車通行空間が整備された路線については、路上駐停車等による自転車通行阻害が発生しないように留意します。

(2) 個別の施策

- 【自転車通行空間の整備】及び【ネットワーク利用の促進】に向けて、「はしる」の目標達成に向けた具体的な施策内容を次に示します。

はしる① 自転車通行空間の整備

取組
A

自転車通行空間の整備

面的な自転車ネットワークの形成に向けて、当該路線の自転車通行空間を着実に整備するため、交通環境等に合わせて「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき整備を進めます。

国道、県道、市道の、各道路管理者の整備に合わせて、国、愛知県、本市が連携して、面的な自転車ネットワークとしての整備を実施していきます。

なお、整備に当たってはモデル区間を設定し、整備効果を検証しながら、実効性の高い自転車通行空間の効率的な整備に展開していきます。

■主な取り組みの内容

- 自転車通行空間の整備の実施（都市計画道路整備等と合わせた整備の実施）
- 国、県、市が連携した整備促進
- モデル整備の実施及び効果検証を通じた水平展開の実施

■自転車ネットワーク（自転車通行空間の整備対象候補路線）

※詳細は第IV章

- 自転車ネットワークは、通学や買物などの日常での自転車利用を想定した「交通の集中が想定されるエリア」と、過去5年間での「自転車事故の多発する区間」等を重ね合わせて設定。（詳細は第IV章）
- 整備は「車道通行」の推進を基本に、各道路の特性に応じて自転車道、自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽根型路面表示等）での整備を行なう。（既存整備区間は除く）



個別の事故対策

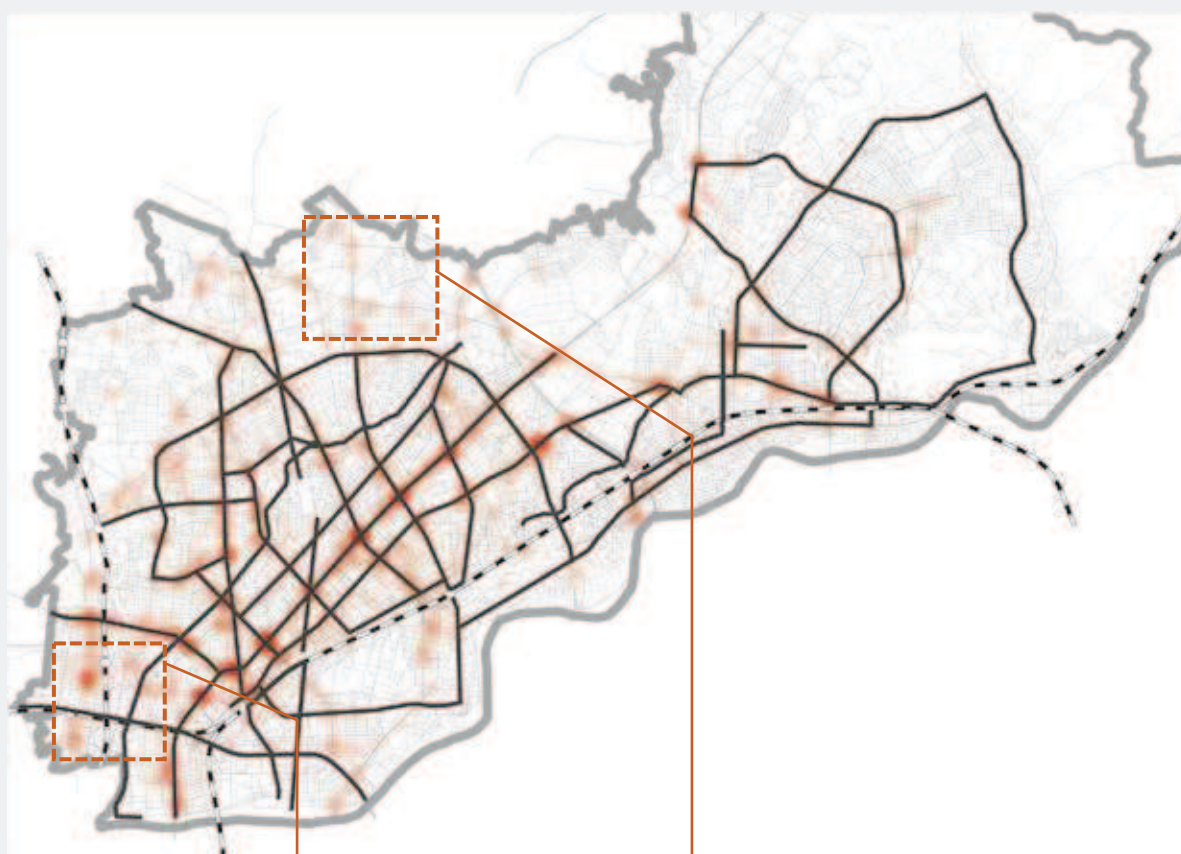
自転車ネットワークに基づく自転車通行空間の整備が予定されない道路においては、過去に自転車による事故が発生している箇所などに、個別の交通安全対策を図ります。

通学路での安全点検で通学者に自転車による危険性が判断された場合や、地元からの要望等により、有効な対策方法を検討し、関係機関と連携を図りながら対策を実施します。

■ 主な取り組みの内容

- 個別の安全対策としての「自転車通行空間」の整備
- 通学路安全対策プログラムでの対策手法としての矢羽根型路面標示設置等の位置づけ

■ 自転車ネットワーク以外の自転車事故の発生状況



はしる② ネットワーク利用の促進

取組
C

案内サイン等による自転車通行空間の利用促進

自転車通行空間を整備した後、自転車利用者がその空間をスムーズに走行できるように案内サイン等を設置します。

また、歩道での自転車歩行者道の交通規制が併用される自転車通行空間の整備区間では、歩道を選択する自転車利用者に対して、歩道内の通行ルール（歩行者優先で徐行等）の徹底を周知します。このことにより、ゆっくり歩道を通行する、スムーズに車道を走行することを選択できる環境を整備します。

■ 歩道と車道の使い分けのイメージ



■ 主な取り組みの内容

- 自転車通行空間の整備路線での案内サインの設置
- 自転車歩行者道の歩道との併用区間での適正利用のための周知

■ 自転車の車道通行誘導のための案内サイン



出典：警視庁 HP

■ 市内の緑道

歩行者と自転車が通行できる緑道であり、道路ではない。

自動車が進入できないように出入口には進入抑制のための杭が設置されている。



尾張広域緑道



ふれあい緑道

■ 市内の自転車歩行者専用道路

自転車歩行者専用道路の交通規制がかけられた、歩行者と自転車のみが通行できる道路。

自動車が進入できないように出入口には進入抑制のための杭が設置されている。



神領駅付近（大留町二丁目）



勝川駅付近（松新町）

(1) 施策の方向性

- 自転車は車両として、「車道の左側」を通行することが原則です。しかしながら、遵守できていないことが現状です。
- その一方で、自転車が走行できる自転車歩行者道では、自転車が「車道寄りを徐行して通行する」というルールを守らず、周りの歩行者の安全・安心な通行を阻害する状況も見受けられるため、啓発活動が必要です。
- 自転車利用者、歩行者、自動車運転者のお互いが自転車の交通ルールを理解するとともに遵守することで、互いに配慮し合いながら通行することが求められます。
- 自転車の交通ルールを、幼児から高齢者まで、それぞれのライフスタイルにあわせて段階的に教育するなど、総合的な自転車のルールとマナーの周知を図ります。

(2) 個別の施策

- 【自転車に関するルール・マナーの教育】に向けて、「まもる」の目標達成に向けた具体的な施策内容を次に示します。

まもる① 自転車に関するルール・マナーの教育

取組
A

自転車の交通安全教育等の実施

幼児から高齢者まで、段階的、効果的な安全教育を実施します。

自転車利用者、歩行者、自動車運転者のそれぞれに対して自転車の交通ルールに関する周知を行います。

■ 放置禁止区域における放置自転車の取組

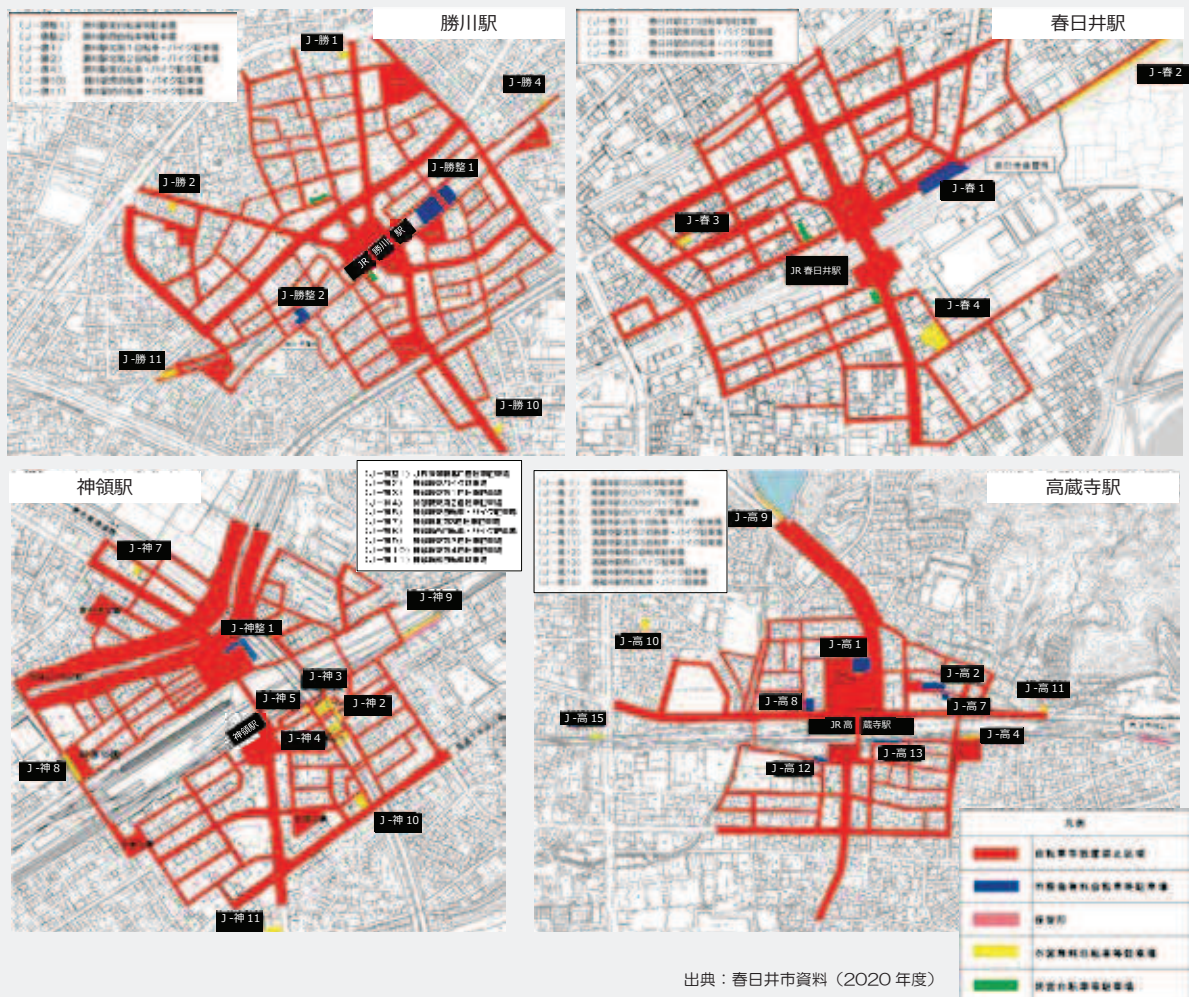
「春日井市自転車等放置防止条例」に基づき、JR 高蔵寺駅・JR 神領駅・JR 春日井駅・JR 勝川駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、放置禁止区域内に放置してある自転車を放置自転車として、撤去等を行っています。

撤去自転車の保管期間は2か月で、返還には1,000円の手数料の支払いが必要。

■ 主な取り組みの内容

- 交通安全計画に基づく自転車交通ルール・マナーを含めた総合的な教育の実施
- 中学生・高校生・高齢者を対象とした段階的、効果的な自転車ルール等の周知
- 自転車損害賠償保険等に参加することの啓発
- 駐輪場整理員による駐輪時におけるルール・マナーに関する指導の実施
- 駐輪時に自転車のツーロック施錠することの啓発
- 自転車利用時にヘルメットを着用することの啓発

■ 放置禁止区域の指定状況



(1) 施策の方向性

- 自転車利用は主に鉄道駅に向かう利用と、通勤、通学、買い物など目的地に向かう利用があります。
- 本市では、鉄道駅利用に対しては、公営駐輪場を整備することで、大量の駐輪需要に対応しています。今後、生産年齢人口の減少や少子化に伴う通勤・通学者の減少等が想定される中で、子育て支援や駐輪ニーズに合わせたサービスを展開していきます。
- 目的地に向かう利用では、店舗や工場に対しては、店舗等の開発に合わせて併設する駐輪場整備の指導等を行っており、今後も継続的に指導等を行うとともに、公園や健康づくりなどレクリエーションに関連する施設での駐輪場確保や休憩施設環境の向上を行うなど、放置自転車対策とともに駐輪環境の整備を推進していきます。

(2) 個別の施策

- 【駐輪場の整備・充実】及び【放置自転車対策の推進】に向けて、「とめる」の目標達成に向けた具体的な施策内容を整理します。

とめる① 駐輪場の整備・充実

取組
A

公営駐輪場での駐輪サービスの向上

生産年齢人口の減少や少子化が進む中で、通勤、通学を中心とした自転車利用も減少する可能性があります。

今後、自転車利用の推移について、駐輪場の利用実績や定期契約数等から駐輪の需要量、供給量を判断しながら、安心して駐輪できる環境整備を進めます。

■ JR 高蔵寺駅南口駐輪場のイメージバス



■ 主な取り組みの内容

- 各駐輪場の施設改良等に伴う駐輪場の適切な「量」の確保
- 子ども乗せ電動アシスト付き自転車、スポーツ自転車など自転車の多様化に対応した駐輪空間の確保

取組
B

店舗・工場に併設する駐輪場の適正量確保の推進

本市では商業施設や病院など、自転車利用を誘発する施設開発に合わせて、適切な駐輪場の量を確保するよう、要請しており、今後もこの施策を継続するとともに、自転車需要の増加など必要に応じて基準の見直しを行い、適正量が確保されるよう取り組みます。

■ 主な取り組みの内容

- 必要台数の整備に向けた整備要請の継続
- 新たな自転車活用による駐輪需要の変化に伴う基準の見直し

取組
C

レクリエーション施設での駐輪場確保の推進

朝宮公園や落合公園など多くの自転車が集まるレクリエーション施設において、適切な駐輪場の確保を推進します。

また、サイクリングでの立ち寄りや休憩施設等について、余暇活動での自転車の受け入れを想定した利用環境の充実を図ります。

■ 朝宮公園の新設駐輪場



■ 主な取り組みの内容

- 公園、公共施設など自転車の集まる公共施設等での駐輪場の整備
- サイクリングでの立ち寄り、休憩施設での駐輪環境の充実
- イベント時における適切な駐輪環境の確保

とめる② 放置自転車対策の推進

取組
D

放置抑制対策の推進

本市の放置自転車は、全国的にみると、比較的少ない状況にありますが、より効率的な放置自転車対策を検討していきます。

■ トリックアートによる放置自転車の削減

豊中市では2020年（令和2年）にトリックアートで千里中央の放置自転車を防止する「きれいでも可愛いトリックアート社会実験」を実施しました。

放置自転車が集中する箇所で、近づくると立体的な花壇が浮かび上がって見えるトリックアートを設置した結果、放置自転車が2割程度削減されました。



出典：豊中市公式広報

■ 取り組みの内容

- 放置自転車の継続的な取り締まりと撤去の推進
- まちづくりと合わせた放置禁止区域の見直し
- 放置自転車の削減に向けた取り組み

(1) 施策の方向性

- 自転車は健康的で環境にやさしく、災害時においても一定の機動力を有する移動手段であり、新型コロナウイルス感染症対策による新たな生活様式の行動の中でも、感染の回避につながる移動手段のひとつとして期待されています。
- 「はしる」「まもる」「とめる」の環境整備を進めるとともに、自転車のメリットを活かしながら、日々の暮らしや、健康づくり、レクリエーションなどの余暇においても、自転車を利用したくなる環境をつくれます。

(2) 個別の施策

- 【日々の暮らしでの活用推進】及び【余暇での活用推進】に向けて、「いかす」の目標達成に向けた具体的な施策内容を整理します。

いかす① 日々の暮らしでの活用推進

取組
A

新しい生活様式に合わせた自転車利用の推進

健康的で環境にやさしく、経済的な自転車のメリットを周知・啓発し、日々の暮らしにおける積極的な自転車活用を促進します。

公共交通を補完するシェアサイクルの導入など、日常生活で自転車を気軽に利用できる環境づくりや、新型コロナウイルス感染症対策の一つとして自転車通勤への転換といった新しい生活様式への対応など、日々の暮らしの中での自転車活用を推進します。

雨天時における保育施設の自転車利用環境の向上を推進します。

■主な取り組みの内容

- 自転車利用のメリットに関する周知
- シェアサイクルや新しい生活様式への自転車の活用推進
- 保育施設での屋根付き駐輪場の整備促進
- 「自転車通勤推進企業」及び「健康経営優良法人認定制度」の普及・啓発

■愛知県内でのシェアサイクル導入事例

- 愛知県内では名古屋市と岡崎市でシェアサイクルが導入されています。

名古屋市

市内で3つの事業者によるシェアサイクルが導入されている。

- ① でらチャリ
- ② カリテコバイク
- ③ チャリチャリ



出典：名古屋市HP



岡崎市

ハローサイクリングのシェアサイクルが導入されている



出典：hellocycling HP

コラム：自転車通勤の健康面でのメリット

自転車による通勤の運動強度は、安静時の1.8倍であるとされています。

3か月間自転車通勤を行った結果、体重が7%（約6kg）減少し、体脂肪率が4%減少したという調査結果もあります



出典：株式会社シマノ

いかす② 余暇での活用推進

取組
B

健康づくりやレクリエーションとしてサイクリングを楽しめる環境の形成

健康づくりやサイクリングなど、余暇での自転車活用のニーズは全国的に高まっています。

本市では、尾張広域緑道やふれあい緑道など、サイクリングを気軽に楽しめる環境が整備されている状況にあります。

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高めていくため、休憩施設等へのスポーツ自転車の駐輪ラックの設置など、新しい自転車利用を支える環境づくりを推進します。

■尾張広域緑道、ふれあい緑道



■主な取り組みの内容

- ふれあい緑道などサイクリングに適した区間の環境整備の推進
- サイクリスト受け入れ環境の整備（簡易駐輪ラック等）

■緑道、サイクリングコースの整備状況

