

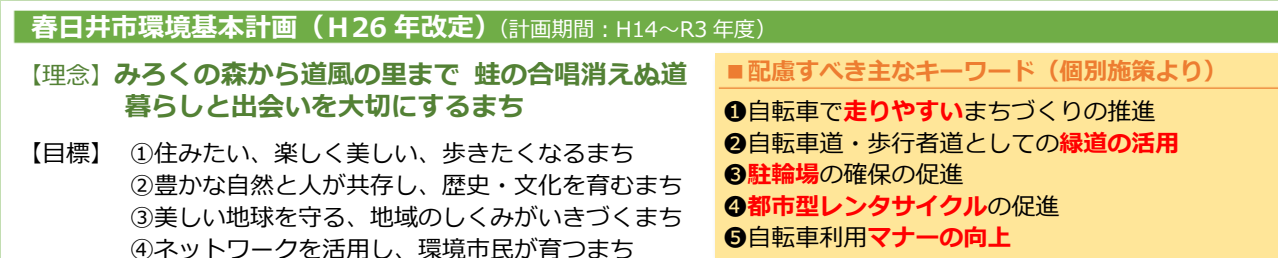
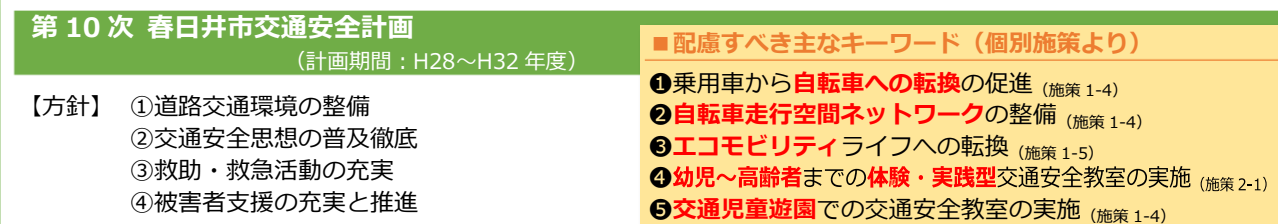
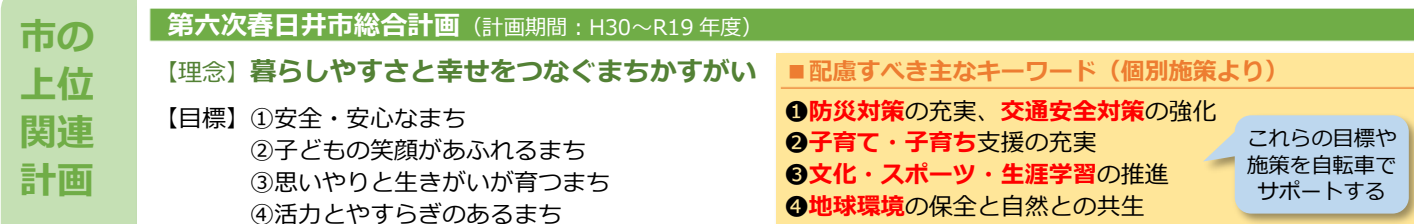
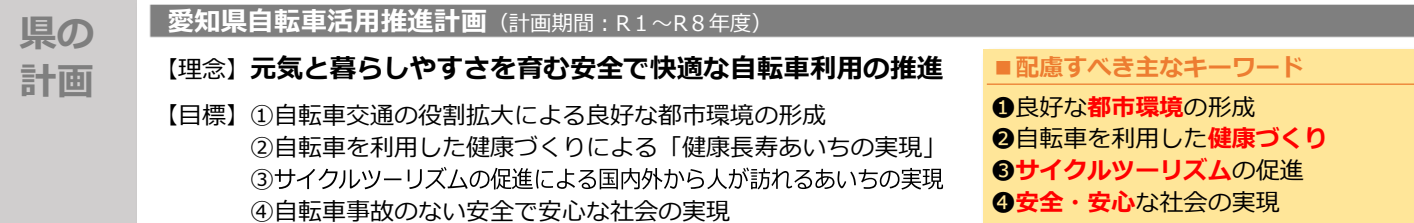
## 春日井市自転車活用推進計画（令和3年度～令和12年度）の策定に向けて

## 1. 計画の目的と位置づけ

- 春日井市自転車活用推進計画は、国の2つの法に基づく法定計画として、また県や市の上位関連計画の実現に資する計画として、本市の自転車活用に関する目標や、個別具体的な施策を提案するものです。
- そのため本計画は、本市の総合計画やまちづくり等の計画での、安全・安心、子育て、健康、環境保全等のキーワードを踏まえて、コンパクトなまちづくりに適した自転車活用のあり方を検討していきます。

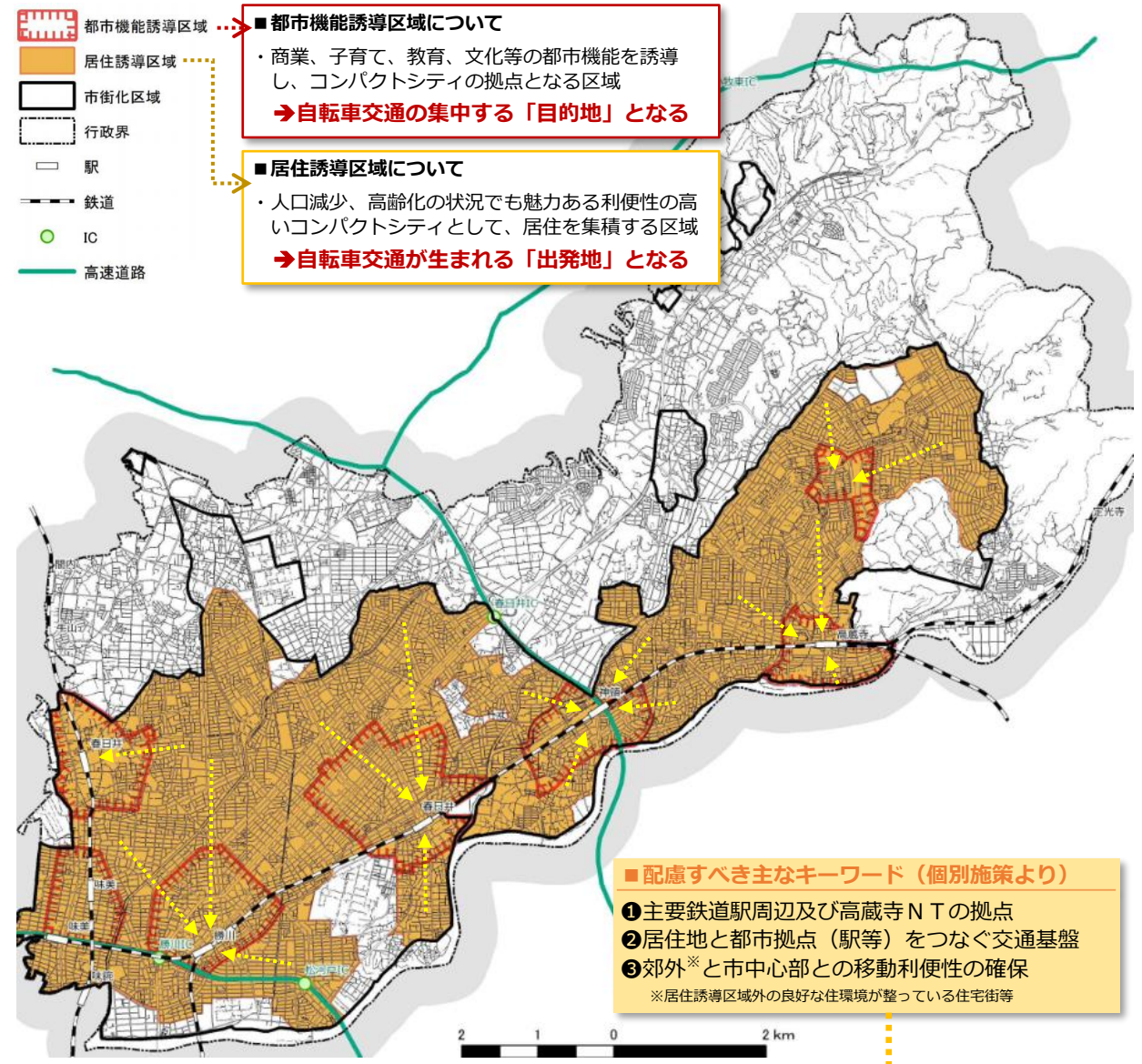
## ■春日井市自転車活用推進計画の位置づけ

各自治体は、法に基づく計画の策定が求められます。  
(自転車活用推進計画/自転車等の駐車対策に関する総合計画)



※国の自転車活用の視点に含まれる「スポーツ」「観光」「産業振興」「防災」等の計画については、現状で自転車との連携に資するキーワードは見られません。

【参考】立地適正化計画での【都市機能】と【居住地】の誘導について



## 春日井市自転車活用推進計画（令和3年度～令和12年度）

○国や県の自転車活用推進の方針や、市の子育てや健康づくり等のキーワードを踏まえ、日々の暮らしや余暇の健康づくり等での、コンパクトなまちの形に適した自転車活用の推進を図ることに必要な、自転車通行空間の整備等を図ることを目標とします。

計画検討に向け「自転車を取り巻く社会情勢」と「本市での課題」を整理します。

## 2. 自転車を取り巻く社会情勢の変化

- 国の法制度や自転車利用の多様化など、全国的に自転車の積極的な活用ニーズが高まっています。

### ① 社会全体や本市のまちづくりの視点

#### 全国的な社会情勢の変化

##### ① 自転車活用推進法に基づき「自転車活用」の動きが全国化しています。

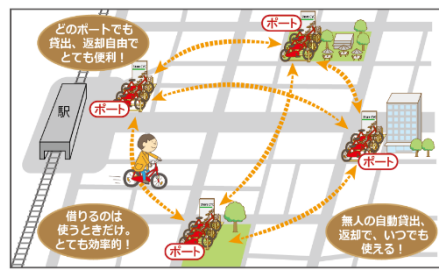
- 平成 29 年 5 月に施行された「自転車活用推進法」及び同法に基づく「自転車活用推進計画」では、自転車の持つ特性を最大限に活かし【都市】【健康】【観光】【安全】の視点から、さらに自転車を活用する方向性が示されました。
- 同法では、地方自治体は右表に示す国の 18 施策を踏まえながら、各自治体の実状に合わせた「地方版自転車活用推進計画」を策定することが求められています。
- 愛知県は国の 18 施策に合わせて、ほぼ同様の枠組みでの県自転車活用推進計画を平成 31 年 2 月に策定しています。

##### ■ 国の示す「地方版自転車活用推進計画」の 18 施策

【都市】 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	① 自転車通行空間の計画的な整備の促進 ② 路外駐車場の整備や違法駐車取締り推進等による自転車通行空間の確保 ③ コミュニティサイクルの普及促進 ④ 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進 ⑤ 自転車のIoT化の促進 ⑥ 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
【健康】 サイクリングスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	⑦ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 ⑧ 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 ⑨ 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 ⑩ 自転車通勤の促進
【観光】 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	⑪ 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 ⑫ 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【安全】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	⑬ 高い安全性を備えた自転車の普及促進 ⑭ 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 ⑮ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 ⑯ 学校における交通安全教室の開催等の推進 ⑰ 自転車通行空間の計画的な整備の促進（①再掲） ⑱ 災害時における自転車の活用の推進

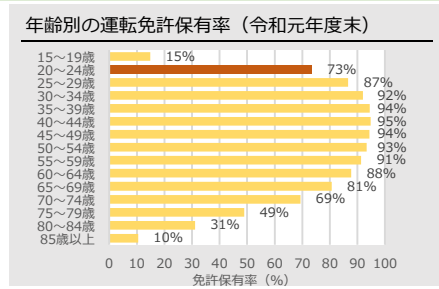
##### ② 自転車の車両や使い方など、自転車活用の多様化が進んでいます。

- 電動アシスト付き自転車が普及し、これまで地形的、体力的に自転車利用が困難な場所や目的でも、自転車が利用されるようになってきました。
- また、サイクリングやサイクルスポーツ参加者の増加など、スポーツ自転車の普及とともに、余暇での自転車利用を楽しむ層も増えています。
- 全国的には、都市型レンタサイクル「シェアサイクル」(右図)のサービスが開始され、公共交通の一つとして浸透し始めています。



##### ③ 自動車に過度に依存しない、環境にやさしい生活様式が広まっています。

- 全国的に若い世代の運転免許保有率は減少しており、令和元年度末の年齢別免許保有率では、20～24歳の免許保有率は30歳代、40歳代に比べて低くなっています。また、高齢者についても免許保有率は低い状況です。
- さらに近年は、カーシェアリングの普及等を背景に、全国的に世帯当たりの自動車保有台数も減少傾向にあります。
- 自動車に過度に依存しない生活様式への転換期にあり、その近距離移動の代替としての自転車の活用が期待が高まっています。

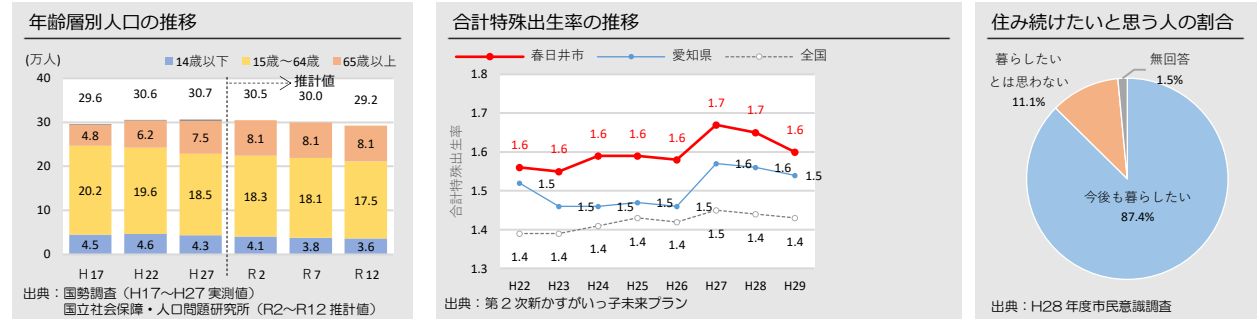


自転車のメリットを最大限生かした、積極的な「活用」が求められます

#### 本市のまちづくり ライフタウンの実現

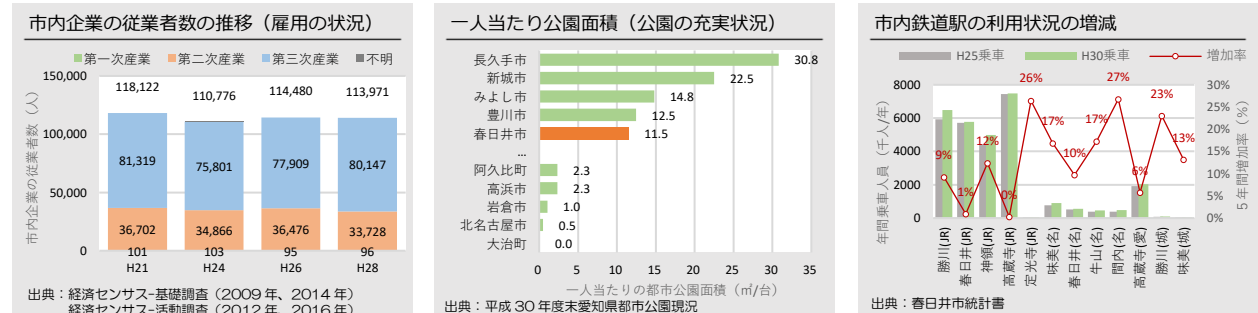
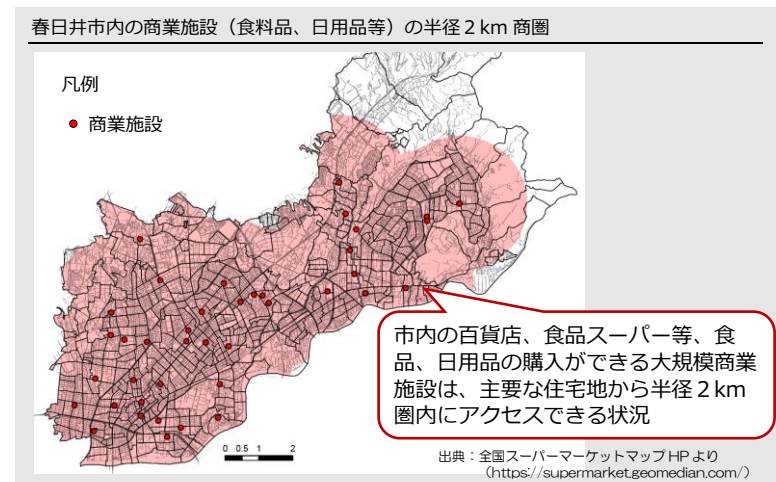
##### ① 人口減少期に入りつつある一方で、子育てや定住の意向が高い状況です。

- 本市の人口は年々増加を続けてきましたが、全国的な傾向とともに将来的に減少に転じることが予想されていますとくに、生産年齢人口(15-64歳)の減少と、高齢者の増加が目立っています。
- 一方で、合計特殊出生率は増加傾向にあることから、子育て環境の向上等取り組みを通じて子育て世帯の集まるまちとしての価値が高まりつつあります。加えて、市民アンケートでは約8割が「住み続けたい」と回答しており、暮らしの場としての市の魅力を高めていくことがまちづくりの視点でも重要となると考えます。



##### ② 暮らしに必要なものが一通りそろう、暮らしやすいまちです。

- 市内には商業施設が多数立地しており、主要な住宅地からは2km圏内で買物ができる環境が整っています。
- また市内企業の雇用を従業員数から見ると、第二産業、第三産業で雇用が生まれていると考えます。
- 県下でも都市公園が充実しており、また利便性が高く利用者が増え続けている公共交通網があることも含めて、本市は職住近接の「暮らしの場」としての魅力が高い状況と考えます。



市の目指す「ライフタウン」の魅力を高める自転車活用が求められます。

## ②本市の自転車利用の状況

### 自転車利用に関する課題

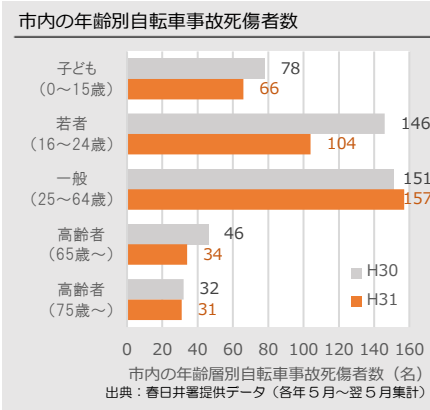
#### ①自転車事故が、県下でもワースト上位の状況

- 本市は県下でも自転車事故が多く、令和元年の愛知県警統計では、所轄 46 署のうち一宮、豊橋に次いで 3 番目に自転車事故による死傷者数が多くなっています。市内での自転車事故死傷者数の約 2 割が自転車乗車中の事故です。

令和元年度の自転車事故の死傷者数 200 人以上

管轄署	自転車事故 死傷者数	全交通事故 死傷者数	自転車の 割合
1 位 一宮	447 人	1,895	23.6
2 位 豊橋	440 人	2,469	17.8
3 位 春日井	402 人	1,760	22.8
4 位 岡崎	314 人	1,881	16.7
5 位 豊田	280 人	1,800	15.6
6 位 中村	265 人	1,104	24.0
7 位 中	248 人	1,040	23.8
8 位 西	247 人	854	28.9
9 位 中川	243 人	1,082	22.5
10 位 安城	213 人	1,173	18.2
11 位 江南	212 人	776	27.3
12 位 愛知	206 人	1,141	18.1

出典：愛知県の交通事故発生状況（令和元年中）



#### ②自転車や歩行者の「生活道路の通行しやすさ」の満足度が著しく低い状況

- 平成 28 年実施の市民意識調査では、本市 48 項目の課題に対する満足度を調査しています。
- このうち、「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」ことの満足度は 5 点満点中 2.66 点、全 48 施策中 45 位と、通行しやすさの満足度は低い状況です。

満足度の順位（上位 5 位/下位 5 位）

質問：春日井市の「課題」に対する、現在のあなたの「満足度」は？

順位	春日井市の課題 (48 項目)	満足度
1	身近な場所で適切な医療を受けることができる	3.75
2	安心して上下水道を利用することができる	3.74
3	消防・救急体制が充実している	3.69
4	予防医療などが充実し、市民の健康が保たれている	3.54
5	清潔な環境が守られている	3.52
...	...	...
45	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	2.66
46	特色ある観光資源が活用・創出されている	2.53
47	誰もが、不便を感じずに移動できる	2.53
48	地域の商店街が活性化している	2.43

出典：H28 年度市民意識調査

市内道路の幅員別の延長

道路幅員	道路延長 (km)
5.5m未満	745.8
改良済み	
5.5~13.0m	335.5
13.0~19.5m	8.6
19.5m以上	4.5
未改良	
3.5m未満	161
3.5~5.5m	3.2
5.5m以上	0.4
一般国道	32.8
主要地方道	37.1
一般県道	59.4

出典：春日井市統計年鑑（令和元年度）

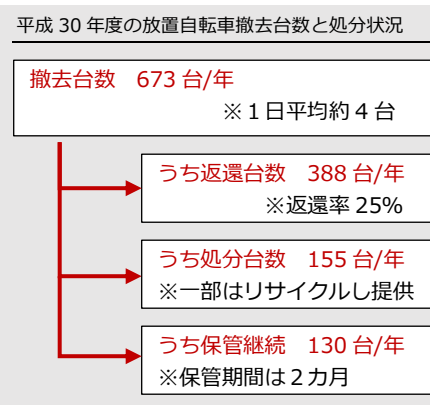
#### ③人口減少に転じる中で、乗換え環境に合った駐輪場整備

- 市内の各主要駅に約 1.7 万台の公営駐輪場（有料、無料含む）を設置しています。
- 放置自転車の年間撤去台数（右図）は 673 台/年（H30）です。
- 駐輪場の利用状況や、放置自転車の減少等を踏まえ、今後予想される人口減少の中で、より効果的な駐輪場の運用が求められると考えます。

各鉄道駅の駐輪場の総収容台数

駅	総収容台数	うち有料	うち無料
JR 高蔵寺駅	3,235	2,515	720
JR 神領駅	2,554	410	2,144
JR 春日井駅	4,085	2,320	1,765
勝川駅	4,873	3,477	1,396
JR 以外 閨内駅	131	-	131
牛山駅	429	-	429
名鉄春日井駅	554	-	554
名鉄味美駅	926	-	926
T K J 味美駅	139	-	139
市内合計	16,926	8,722	8,204

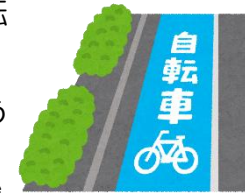
出典：令和元年自転車駐車状況調査



### 自転車事故ワーストから脱却するための安全利用環境づくりが求められます。

【ハード面】では…

- 自転車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の通行方法を理解し、遵守すること
- 自転車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
- 歩行者優先での自転車利用意識を啓発すること …など



### 駐輪場の活用に繋がる「質」の向上が求められます。

【ハード面】では…

- 施設での適正な収容台数の設定と施設の改善
- 車種に応じて対応可能な駐輪場の整備 …など



【ソフト面】では…

- 空きスペースを活用した子ども乗せ自転車への対応
- 地元地域等と連携した放置自転車対策の展開 …など



安全教育の充実

通行環境の充実

駐輪環境の充実

安全・快適な交通手段として機能する「自転車環境の整備」

自転車活用の推進

自転車環境を整えた上で…

自転車環境の整備、活用の推進に関する個別課題を次頁より整理します。

国の方針：メリットを最大限に活かした積極的な「活用」が求められます。  
まちづくり：「ライフタウン」の魅力を高める自転車活用が求められます。

### 3. 自転車活用環境の個別課題の整理

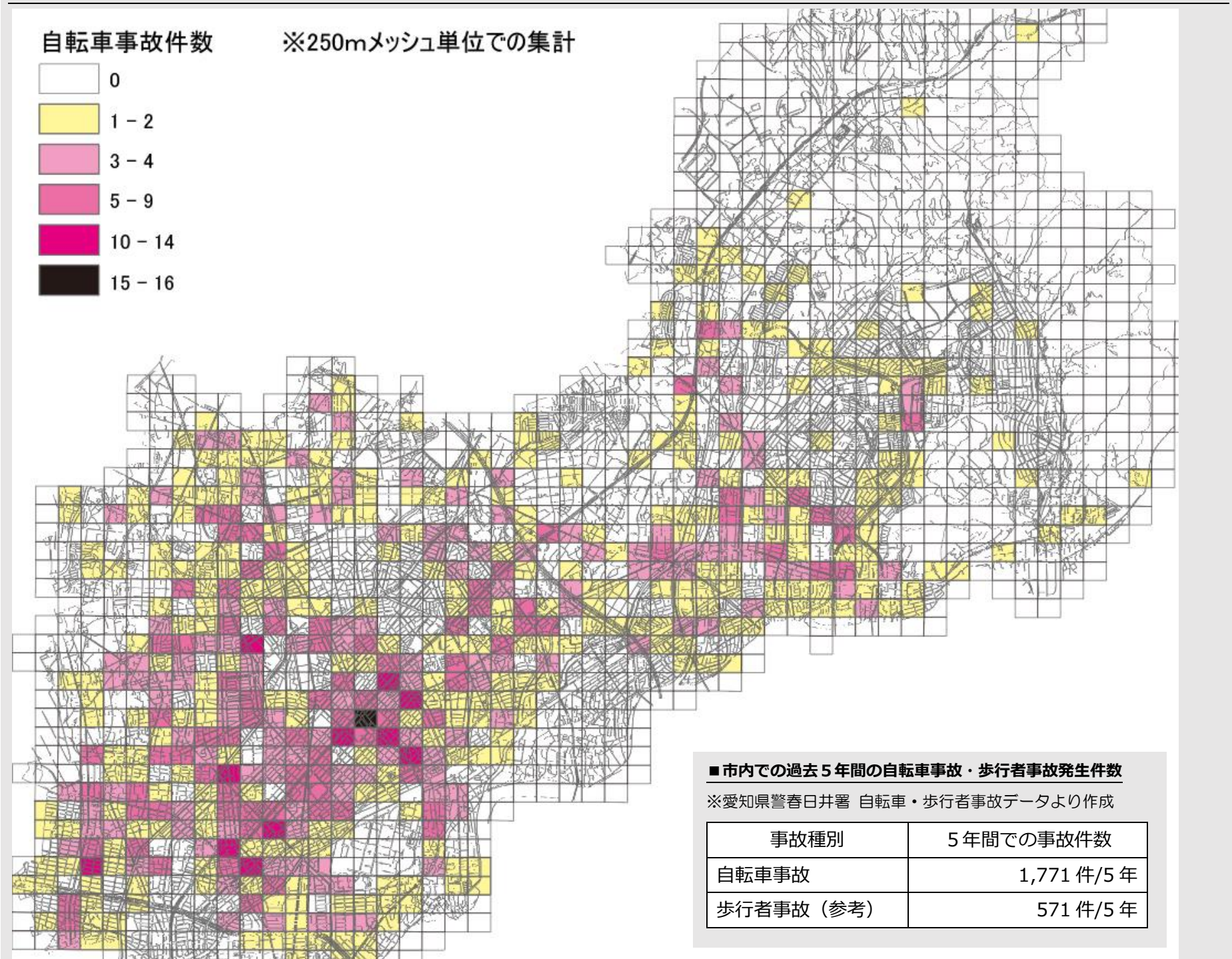
#### 【安全教育】の充実に向けて

- 本市は自転車事故が県下ワースト上位にあり、駅周辺の地区だけでなく住宅地等でも自転車事故が発生しています。自転車活用の推進のためにも、自転車事故の軽減を進め安全な自転車活用環境を創ることが求められます。

#### ① 自転車事故の発生状況（平成27年～令和元年までの集計）

- 市内の平成27年～令和元年の5年間の自転車事故（春日井警察署の自転車事故個所図より事務局作成）を、250m間隔でのメッシュに分割し集計した結果は以下の通りです。勝川駅、春日井駅等の自転車が集中する地区だけでなく、自転車、自動車の交通量の集まる幹線道路、住宅地など西側を中心に集中しています。

年齢層別の自転車事故死傷者数の推移



**課題① 自転車事故は市内各地で発生しており、自転車を使う側の遵守意識の啓発も事故軽減には必要**

#### ② 年齢別の自転車事故死傷者数・死者数（県単位）

- 県内で発生した令和元年中の自転車事故の死傷者数では、若い世代の市死傷者が多くなっています。
- 死傷者数を各年齢層の人口で割り戻した死傷者割合をみると、高校生・大学生を含む16～19歳の死傷者数が出ています。
- 市内に立地するほぼ全ての学校では、通学者の8～9割が自転車通学をしており、県と同様の状況にあると考えます。

【愛知県内】年齢層別の自転車事故死傷者数・死者数（令和元年中）

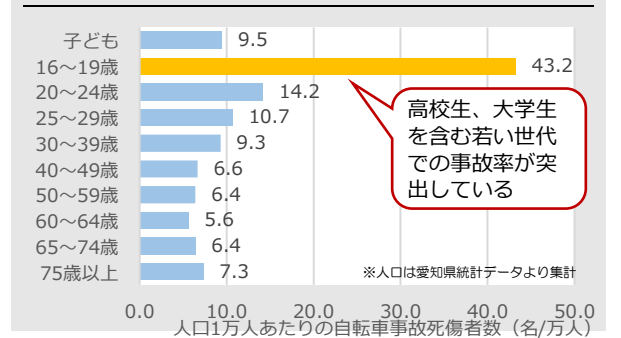
年齢層	死傷者数（名）	死者数（名）
子ども	1,003	0
16～19歳	1,286	0
20～24歳	599	2
25～29歳	441	0
30～39歳	840	1
40～49歳	763	0
50～59歳	618	4
60～64歳	221	1
65～74歳	590	9
75歳以上	695	8
全体計	7,056	25

自転車事故死傷者数は子ども、16～19歳で多い

死者数は高齢者になると増える傾向

出典：愛知県の交通事故発生状況（令和元年度）

人口1万人当たりの年齢別事故死傷者数



高校生、大学生を含む若い世代での事故率が高まっている

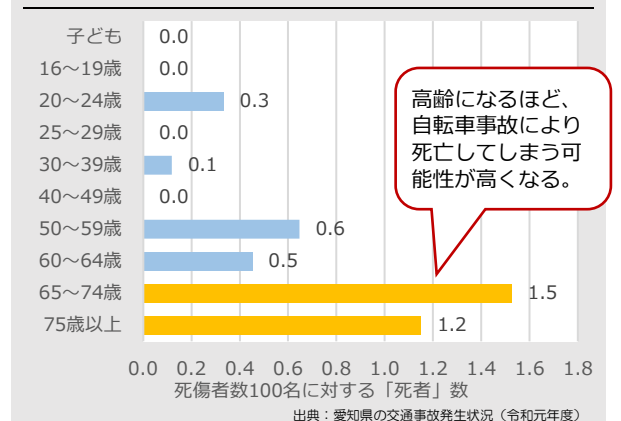
※人口は愛知県統計データより集計

**課題② 自転車事故は高校生等若い世代での発生確率が高く、重点的な教育が必要**

#### ③ 年齢別の自転車事故による死亡確率（県単位）

- 県内で発生した令和元年中の自転車事故による死傷者100名あたりの死者数を見ると、65歳以上の高齢者の場合に死亡事故につながる状況が多くなることが分かります。

【愛知県内】自転車事故死傷者100名当たりの死者数（令和元年中）



高齢になるほど、自転車事故により死亡してしまう可能性が高くなる。

出典：愛知県の交通事故発生状況（令和元年度）

**課題③ 高齢者の自転車事故は死亡事故になる可能性が高く、身を守る安全教育が必要**

※【安全教育】の充実に向けて（つづき）

- 自転車事故は高校生等の若い世代が目立つ状況にありますが、安全教育は幼稚園・保育園、小学校での全園・全校を対象とした交通安全教室と、高齢者の集まりでの安全教室が中心で、高校生等を含むその他の年齢層の安全教育の継続的な安全教育が必要です。
- これらの年齢層に対しては、学校や自動車学校、公共施設等のスペースを活用した、地域全体の安全教室で対応していますが、参加者が希望制のため安全意識の低い人に対する周知が難しい状況も考えられます。

④年齢層別に見た自転車事故の違反行為の状況（全国）

- 自転車事故のうち、自転車側の違反行為の有無により分析した全国データでは、自転車事故全体の違反率より、中学生、高校生の違反率が高く成っています。

【全国】自転車事故における違反の割合（平成28年）

全自転車事故		合計
中学生	違反	1958件
	全体	2720件
	違反率	72.00%
高校生	違反	6575件
	全体	9545件
	違反率	68.90%
全体	違反	73382件
	全体	112134件
	違反率	65.40%

中学生、高校生では全体の7割が違反している状況。

課題④ 自転車側の違反行為は「若い世代」に多く、遵守意識の徹底に資する教育が必要

⑤年齢層別の安全教育の実施状況（令和元年の市の取り組み）

- 本市主催での自転車安全教室は、市内の全園・小学校での園児、児童と、老人クラブ等に所属する高齢者に対する周知を集中的に実施しています。
- 一方で、自転車が交通手段の中心となる中学生、高校生を始めとする世代については、個別の対応が難しく、地域全体への安全教育に取り組んでいます。
- 自動車学校や交通児童遊園など、安全教育の環境が整っている場を活用した取り組みも個別に進めています。

春日井市主催の交通安全教室の実施状況（対象年齢層別）

対象種別	令和元年の交通安全教室（実施数、参加者数は雨天中止除く）		
	主な取り組み	実施数	参加者数
園児	★幼稚園・保育園での交通安全教育	29件	4,144人
小学生	★小学校での自転車安全教育	17件	7,407人
中学生	中学生以上は個別の取り組みでなく「地域全体」の交通安全教育で対応 【実施数】27回 【参加者数】2,579人		
高校生			
大学生			
社会人			
子育て世帯 専業主婦・主夫			
高齢者	★高齢者集会での交通安全教育	22件	913人
外国人			
在勤・在学者			
全体合計		95件	15,043人

■小学校での安全教育

- 自転車を使った体験型教室として実施。
- このほか、シートベルト教室も合わせて開催。



■参考 交通児童遊園の活用

- 春日井駅近くの交通児童遊園は、標識や横断歩道等が設置しており、安全に自転車の練習ができる場所。



課題⑤ 安全教育は子どもが中心であり、中学～成人を含め成長段階に合わせた教育も必要

⑥自転車側の違反行為

- 市内自転車事故では、出会頭での事故（上表）や、右左折時の事故が多くなっています。
- 一方で、過去2年間では人対自転車の事故は発生していません。
- 自転車事故は減少していますが、自転車が第一当事者\*となった事故は増えており（下表）、信号無視、一時停止とともに増加しています。

春日井市内の自転車事故の発生状況（平成30年→令和元年）

	平成30年	令和元年	増減数
対面・背面通行中	0	0	0
横断中	0	0	0
うち横断歩道横断中	0	0	0
人対車両（その他）	0	0	0
正面衝突	4	5	1
追突	2	3	1
出会頭	261	225	-36
右左折時	145	112	-33
車両相互（その他）	36	46	10
車両単独	5	1	-4
列車	0	0	0

春日井市内の第一当事者の違反行為内容（平成30年→令和元年）

	平成30年	令和元年	増減数
信号無視	0	4	4
一時停止	10	16	6
その他	30	75	45

\*交通事故に関与した人の中で最も過失が大きい人を第一当事者とします。

課題⑥ 自転車の違反行為を減らすため、「車両を運転している」意識を高める啓発が必要

⑦自転車保険の加入状況（令和2年4月1日より義務化）

- 民間保険会社が実施した自転車保険の加入率の調査では、全国47都道府県のうち愛知県は62.3%で8位となっています。
- 春日井市では、令和2年4月施行の「春日井市自転車の安全な利用の推進に関する条例」では自転車保険の加入を義務化しています。
- 条例では、事業者等に従業員等に対する自転車保険の加入推進を図ることが求めています。令和2年に実施した事業者等へのアンケートでは、積極的な取り組みを進める事業者等は少なく、推進に向けた取り組みが必要です。

各都道府県の自転車保険の加入状況

順位	都道府県	義務化	加入率
1	兵庫県	●	71.5%
2	京都府	●	69.8%
3	滋賀県	●	69.6%
4	大阪府	●	67.8%
5	埼玉県	●	66.9%
6	石川県	●	66.4%
7	大分県	●	65.2%
8	愛知県	●	62.3%
45	沖縄県		36.5%
46	富山県		34.5%
47	島根県		34.4%
	全国平均		56.0%

出典：au損害保険株式会社 公表ホームページ（調査は平成30年にWEB調査形式で実施）

課題⑦ 自転車保険の加入促進に向けて、事業者等の連携・協力をさらに図ることが必要

⑧警察、バス事業者から見た自転車事故の課題

- 警察、バス事業者ヒアリングでは、とくに自転車通学者の多い「高校生」の事故、危険運転等について意見が聞かれました。
- 今後の安全教育に対しての連携強化も含めた取り組みが必要です。

【警察】春日井署ヒアリング

- 春日井署管内では、自転車事故が他地域に比べても多い。
- 高校生の自転車利用が多いほか、高齢者の重大事故が見られる。
- 幹線道路だけでなく、住宅地内の細街路でも事故は発生している。
- 自転車同士の事故、自転車対自動車の事故が中心で、歩行者との事故は少ない。
- 事故多発交差点等で重点的な対策を講じるなど取り組んでいる。

【バス事業者】名鉄バスヒアリング

- 市内は高校生の自転車通学が多く、自転車との事故も発生している。
- 歩道から車道へ飛び出てきて車両側方にぶつかるなど、運転士が回避できない状況もある。
- 自転車事故を含めて社内での研修に際して発生した事故映像等を周知徹底している。
- 自転車事故は事業者としても配慮しており、接近しないことを基本に未然の対策を図っている。

課題⑧ 自転車利用の多い高校通学に対して、関係者と連携した効果的啓発手法の検討が必要

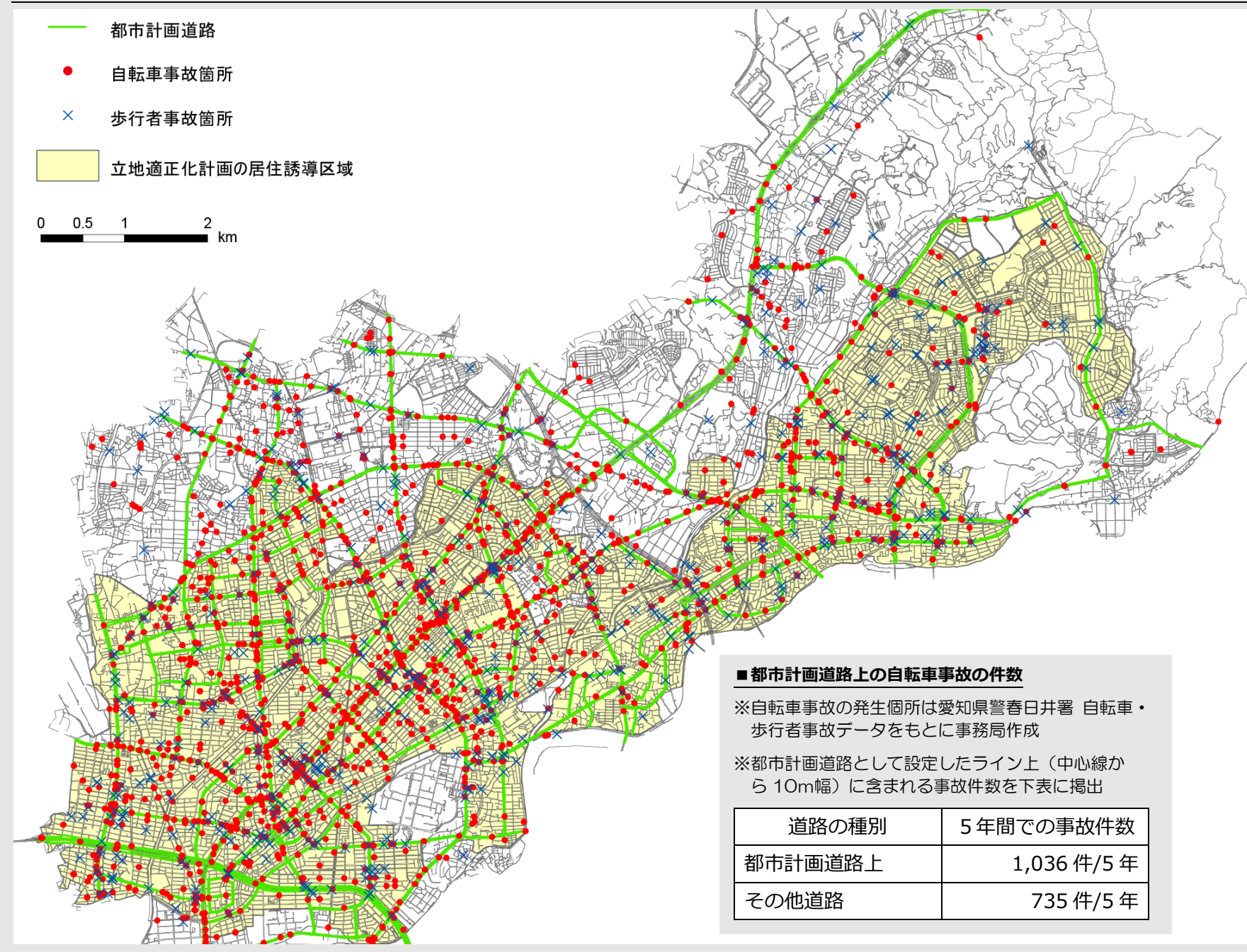
## 【通行環境】の充実に向けて

- 国では「自転車は車両」の原則に則り、平成 24 年に策定、平成 28 年改定の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、車道での自転車走行環境整備を基本とした自転車ネットワークの構築を各自治体においても進める方向性が示されました。自転車事故の多い本市において、自動車やバスとのすみ分けと、歩行者の安全確保の両立を目指した適切な通行環境整備が求められます。

### ① 自転車事故の発生箇所と道路特性との関係性

- 過去 5 年間の自転車事故 1,771 件の発生場所（春日井警察署提供の紙面地図より事務局作成）を、都市計画道路と重ねると市内での自転車事故の発生箇所のうち 1,036 件がカバーされます。
- 将来のコンパクトなまちづくりにおいて居住誘導を図る区域を中心に、自転車事故の軽減をはかるための自転車ネットワーク整備を確実に進めるため、各道路の特性や沿道施設の立地状況などを踏まえて優先順位を見定めることが期待されます。

市内の自転車事故の発生箇所と幹線道路との関係性（過去 5 年間の自転車事故発生実態）



課題⑨ 自転車通行空間の整備状況は限定的であり、構造的な整備可能性も考慮した具体性のある整備計画が必要

### ② バス路線と自転車ネットワークの関係の整理

- 市内の移動を支える路線バスは、一般に自転車の車道左側通行と走行空間を共有します。
- そのため、自転車、バス双方の安全性・走行性の確保のための専用レーンについて、全国では様々な検討が進められています。



自転車専用通行帯と、バス専用通行帯を併用する例。バス停の処理が難しい。

バス専用通行帯内に、自転車が通行する場所と進行方向を示したものの、混在を許容する方法。

課題⑩ 自転車とバスは通行場所が競合するため、双方が安全に通行できる空間の整備が必要

### ③ 小中学校の通学路での安全対策としての整備の必要性

- 小中学校等と連携し、通学路交通安全プログラムの取り組みを実施し、個別の安全対策を講じています。
- 通学中の児童、生徒が、自転車との事故に不安を感じることが無いよう、個別対策が必要です。

通学路交通安全プログラムの年間スケジュール

時期	項目	実施主体
～5月	・安全点検の実施 ・危険箇所の抽出	小中学校
6月	・担当機関への割り振り	教育委員会
6～8月	・担当機関への調査 ・早急対応（必要に応じて）	担当機関
9月	・対応方針の決定	通学路安全対策会議 担当機関
9～3月	・対策の実施	担当機関
3月	・進捗状況の確認 ・効果の把握	通学路安全対策会議

※春日井市通学路安全対策プログラム実施要領より

課題⑪ 通学児童・生徒の安全確保のための、自転車の車道誘導に資するネットワークが必要

### ④ 自転車通行空間整備のための道路幅員確保の限界

- 国のガイドラインでは、大きく 3 種の自転車通行空間整備の形態が示されていますが、うち自転車道、自転車専用通行帯は必要幅員の確保が必須です。



【必要幅員】2.0m 以上 ※物理的に分離する

【必要幅員】1.5m 以上 ※交通規制で分離する

【必要幅員】規定なし ※法定外表示

※【必要幅員】は、地形の状況やその他特別な理由によりやむを得ない場合において、自転車道の場合 1.5m まで、自転車専用通行帯の場合 1.0m まで縮小することができる。

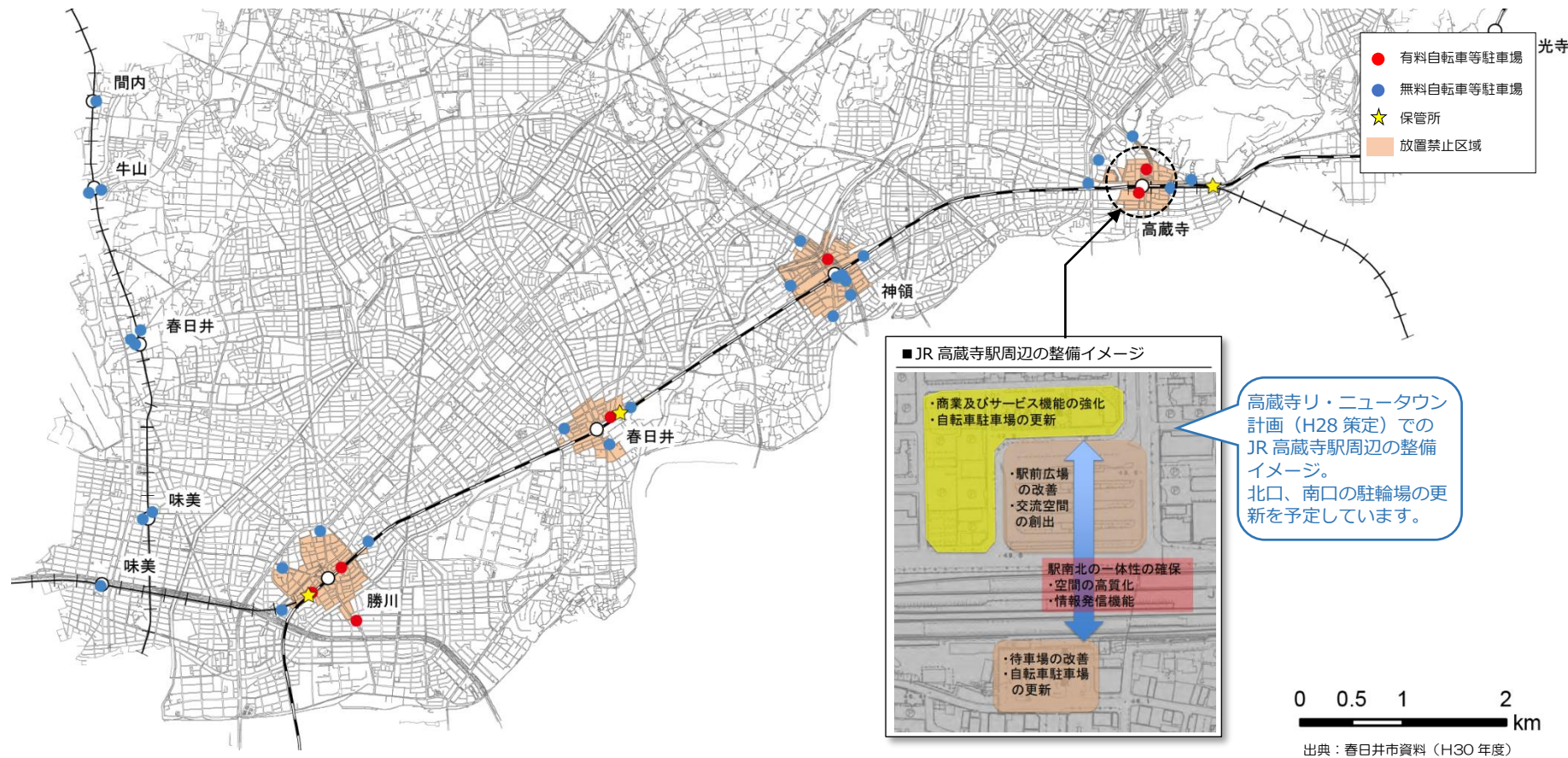
課題⑫ 将来を見据えた、実現可能な整備形態の選定が必要

## 【駐輪環境】の充実に向けて

- 市では鉄道駅に集まる駐輪需要に対して、公営駐輪場（有料／無料含む）を整備し、放置自転車発生等の駐輪問題の抑制に努めてきました。その結果、放置自転車の撤去台数は年間で 1,500 台程度と少なく、また駐輪場も一部の人気施設を除くと、駅全体で見れば余裕が見られる状況です。
- 一方で、今後の人口減少や少子高齢化、感染症対策としての新たな生活様式など、駐輪需要の低下につながる状況も想定される中で、老朽施設の改築に合わせた適切な駐輪場の供給量の見極めが必要です。

### ① 放置禁止区域エリア・公営駐輪場・撤去自転車保管施設

- 鉄道各駅の駐輪需要に対応するため、以下の各箇所に有料・無料の駐輪場を整備しています。また、JR 駅周辺 300～500m 圏内に放置禁止区域を指定し、放置撤去を行っています。今後、高蔵寺駅の有料駐輪場等の更新を予定しています。



課題⑬ 駅周辺の有料・無料駐輪場の更新等に合わせて、使いやすさの「質」を高める駐輪環境整備の検討が必要

### ② 施設の老朽化への対応

- 公営の有料駐輪場のうち、高蔵寺駅北口、南口施設は、築 30 年以上の施設であり、老朽化も目立つ状況にあります。

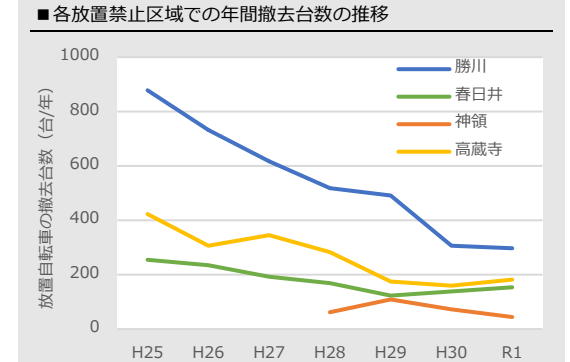
有料駐輪場	駐輪場構造	設置年 (築年数)
高蔵寺駅北口	立体自走式 (3 階建)	S56 (築 39 年)
高蔵寺駅南口	立体自走式 (3 階建)	S59 (築 36 年)
JR 神領駅北口	平面式 (屋根付き)	H29 (築 3 年)
JR 春日井駅北口	立体自走式 (3 階建)	H13 (築 19 年)
JR 勝川駅東	平面式 (屋根付き)	H22 (築 10 年)
JR 勝川駅西	平面式 (屋根付き)	H22 (築 10 年)
勝川駅南口 (バイク含む)	平面式 (屋根付き)	H14 (築 18 年)

※自転車駐車のみのみ。(勝川駅南口のみ、自転車+バイク併用)

課題⑭ 老朽施設の改良等に合わせて、収容台数や場内環境などの改善が必要

### ③ 放置自転車対策の取り組み実績 (撤去、啓発活動の頻度)

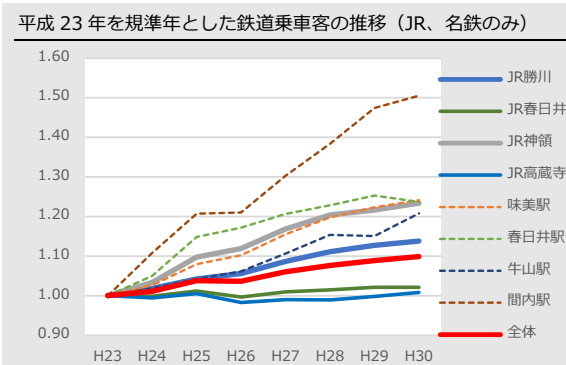
- 市内 4 か所の放置禁止区域の放置自転車撤去台数の推移をみると、全体的に減少傾向にあります。
- ただし、春日井駅、高蔵寺駅は近年微増傾向も見られます。



課題⑮ 放置自転車の効率的な抑制対策を展開し、費用の抑制にむけた検討が必要

### ④ 鉄道駅の利用者の増加状況

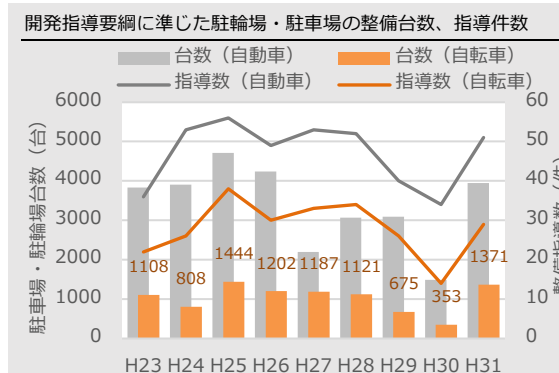
- 鉄道駅の利用者は、JR 主要駅、名鉄各駅ともに増加傾向にあり、とくに名鉄各駅や神領駅では、10 年前に比べて 2 割増となっています。
- 周辺開発や人口動向等を踏まえながら今後の動向に注目する必要があります。



課題⑯ 駅利用者の増加が駐輪場利用の増加につながるため、適切な駐輪場の整備が必要

### ⑤ 民間施設の開発時における駐輪場整備の指導実績

- 開発者による駐輪場等の整備推進のため、開発指導要綱に準じて整備を促しています。



課題⑰ 民間開発に伴う駐輪場整備では適切な「量」の確保への誘導が必要

### ⑥ 商業施設、病院、保育施設、学校での駐輪場整備の考え方

- 一般に自転車利用が想定される施設では、総合スーパー、中学校、高校を除き、駐輪場の利用率は低い状況です。
- 通勤、買物、通院、子どもの送迎を含め、マイカー中心の状況都なっています。

主な施設	駐輪場の状況
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 総合スーパー等大規模店舗では 100 台以上の駐輪場を整備し、利用も発生。</li> <li>● 食品スーパー、ホームセンター等では数十台の駐輪場を整備するも利用率は低め</li> </ul>
保育施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 子どもの送迎は、8～9 割がマイカーであり、自転車通園は少ない</li> </ul>
高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学者の 9～10 割が自転車通学で大規模駐輪場を整備している</li> </ul>

課題⑱ 「クルマの受け入れ」を優先した交通環境の実状に対し、自転車活用の方針の明確化が必要

## 【活用推進】の充実に向けて

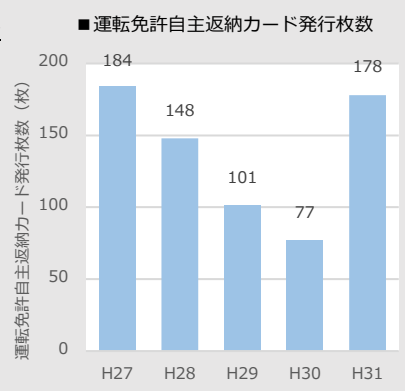
- 国の自転車活用推進法の策定を受け、日々の暮らしでの自転車活用に加えて、観光や健康づくり、防災など様々な視点での自転車活用を検討することが求められます。

### ① 高齢者の運転免許返納に対する実績

- 高齢化が進行する中で、高齢者の自動車事故の問題が目立つようになり、運転免許返納者も増えています。
- 春日井市では、運転免許返納者の移動サポートのため、「自主返納カード」を提供し、かすがいシティバスの料金割引を行なうなど、対策を講じています。
- 他都市では、運転免許返納後に自転車（電動アシスト付き自転車含む）を選択するケースもあり、購入補助制度を設ける事例もあります。

#### ■ 運転免許自主返納者への本市の対応

■ 運転免許自主返納カード（中央の緑色）  
運転免許自主返納者に対して、シティバスの運賃割引（200円→100円）となる「運転者自主返納者カード（下図中央 緑色）」を発行しています。



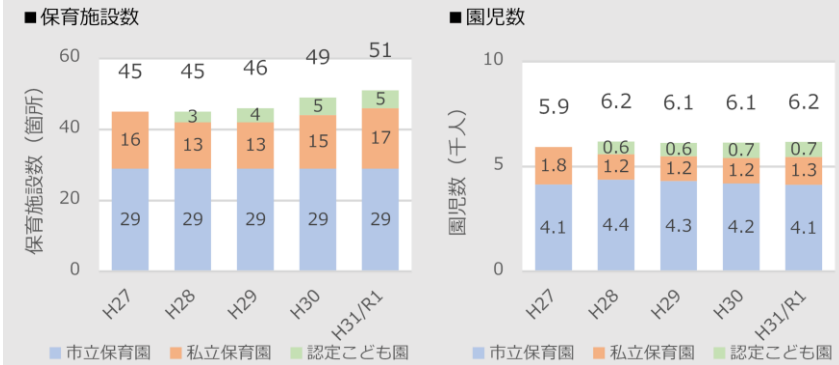
課題⑱ 高齢者の自転車利用の増加可能性も想定し安全利用を促す取り組みの検討が必要

### ② 市内の「子育て世帯」の増加への対応

- 春日井市では保育施設数は年々増加し、また園児数も微増しています。現在の保育施設は大規模な駐車スペースを敷地内に有する施設も多い一方で、勝川駅周辺等では自転車送迎も見られます。
- 他都市では、駐輪場内に大型自転車専用の駐輪スペースを設ける取り組み（写真）等も始まっています。



#### ■ 保育施設の施設数、入園者数の推移



課題⑳ 市街地での保育施設の増加も見据えた子育て自転車対策の検討が必要

### ③ 市内の「観光振興」に対するニーズへの対応

- 県内の主要観光施設、イベントの観光客入り込み客数のランキングでは、春日井まつり、市民納涼まつりが、行祭事・イベント部門の21位、33位に上がります。

#### ■ 県資料による市町村別観光客入り込み客数

順位	市町村	観光資源名	30年	29年	前年比
1	名古屋市	ナゴヤドーム	4,382,529	3,954,618	110.8%
2	名古屋市	名古屋まつり	2,210,200	243,800	906.6%
3	名古屋市	にっぽんど真ん中まつり	2,210,000	2,250,000	98.2%
4	豊田市	豊田スタジアム	1,668,882	1,675,008	99.5%
5	名古屋市	瑞穂運動場	1,332,061	1,448,283	91.9%
6	安城市	安城七夕まつり	1,040,000	1,120,000	92.9%
7	一宮市	一宮七夕まつり	853,000	1,178,000	72.4%
8	豊橋市	豊橋まつり	670,000	162,000	413.6%
9	岡崎市	桜まつり	600,000	668,000	89.8%
10	岡崎市	岡崎城下家康公夏まつり花火大会	480,000	470,000	102.1%
11	犬山市	犬山祭	430,000	480,000	89.6%
12	岡崎市	藤まつり	400,000	400,000	100.0%
13	岡崎市	家康行列	400,000	400,000	100.0%
14	豊田市	豊田おいでんまつり	385,800	497,600	77.5%
15	瀬戸市	せとの祭	280,000	390,000	71.8%
16	岩倉市	岩倉桜まつり	280,000	305,000	91.8%
17	西尾市	西尾風物祭	280,000	290,000	96.6%
18	稲沢市	そふえいチョウ舞まつり	271,750	215,000	126.4%
19	豊根村	芝桜まつり	270,000	277,000	97.5%
20	豊川市	豊川市民まつり	260,000	261,000	99.6%
21	春日井市	春日井まつり	251,000	100,900	248.8%
22	津島市	尾張津島藤まつり	248,000	300,000	82.7%
23	江南市	江南藤まつり	245,000	471,000	52.0%
24	東海市	東海秋まつり	237,000	298,000	79.5%
25	清須市	尾張西枇杷島まつり	220,000	210,000	104.8%
26	犬山市	日本ライン夏まつり	210,000	230,000	91.3%
27	小牧市	小牧市民まつり	200,000	32,000	625.0%
28	稲沢市	国府宮はだか祭	195,000	150,000	130.0%
29	一宮市	尾尾大花火	190,000	190,000	100.0%
30	瀬戸市	瀬戸まつり	187,000	220,000	85.0%
31	田原市	菜の花まつり	186,000	174,407	106.6%
32	名古屋市長	名古屋花火大会	184,198	174,756	105.4%
33	春日井市	春日井市民納涼まつり	181,000	178,000	101.7%
34	豊橋市	豊橋市「花しょうぶまつり(寛政しょうぶ園)」	180,000	200,000	90.0%
35	稲田町	稲田町まつり	177,000	166,000	94.9%

#### ■ 春日井市民納涼まつり



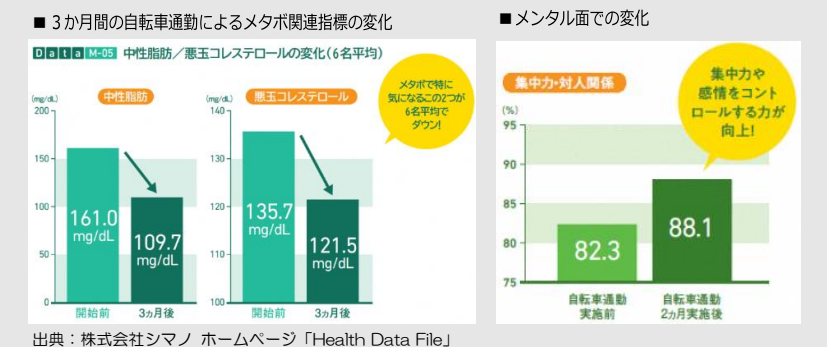
課題㉑ 日常利用での通行環境、駐輪環境の充実に際し、観光面での利用にも配慮が必要

### (参考) 健康づくりに対する自転車利用の効果

- 自転車は身近にできる健康づくり・スポーツとして、大手自転車メーカー等では様々なデータを公表しています。ダイエットや成人病予防だけでなく、自転車通勤によるメンタル面での変化にも着目されています。
- 経産省が「健康経営優良法人認定制度」を設け、全国的に健康経営への期待が高まる中で、自転車通勤や余暇での自転車活用等がしやすい環境整備が期待されます。



#### ■ (株)シマノ社による健康効果の検証

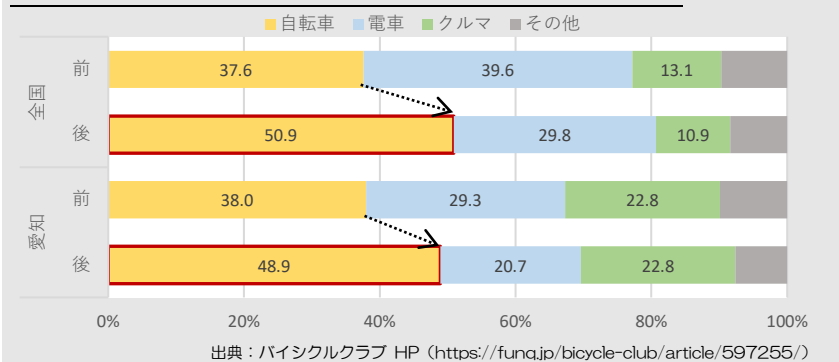


課題㉒ 健康経営等の全国的な仕組みを活用し、組織単位の自転車活用の促進支援が必要

### (参考) アフターコロナでの自転車活用

- 新型コロナウイルス感染症により、テレワークやWEB会議、3密回避のための買物行動の変化など、日常生活での移動に大きな変化が現れました。
- 民間の自転車雑誌社が行ったWEBアンケート調査では、新型コロナウイルス禍前後で、通勤・通学の交通手段の自転車分担率が増加したとしています。
- アフターコロナでの「新しい生活様式」により、従前の交通状況に戻らない可能性も示唆されており、これに対応した環境整備が期待されます。

#### ■ 新型コロナウイルス禍前後での通勤・通学の交通手段の変化



課題㉓ アフターコロナでの新たな生活様式に配慮した、自転車環境整備の検討が必要

### (参考) 災害時の対応策としての自転車活用

- 災害後に鉄道やバス、マイカーが利用できない状況下でも、自転車の持つ機動性は損なわれないことから、災害復旧時等の移動手段としての自転車活用が期待されます。一方で適正に利用しなければ、駐輪場不足等の問題もあります。
- 他都市では、災害時の救助活動に自転車を活用したり、被災時の行政職員の見守りや情報伝達のための備えとして自転車を備蓄する等の取り組みもあります。

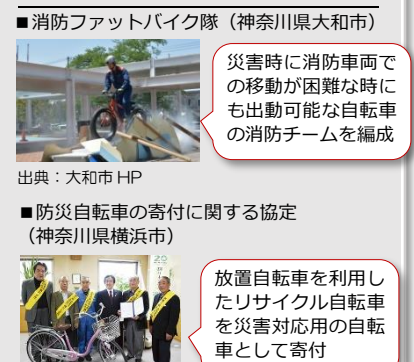
#### ■ 災害時の自転車の適正利用

国の『国土強靱化基本計画』において災害時の自転車活用が位置づけられています。

**国土強靱化基本計画 (H30.12.14) 抜粋**

- ・避難に自動車を用いることができる者についてあらかじめ合意形成を図るとともに、それ以外の者は、夜間停電を考慮しつつ徒歩や自転車で避難することを前提に、避難経路・避難方法を検討し、実行できる環境を整える。
- ・道路の通行可否情報を効率的に収集するため、交通監視カメラや道路管理用カメラ等の活用に加え、自転車の活用したパトロール等を検討し、配備・訓練する。

#### ■ 他都市での災害時自転車活用例



課題㉔ 災害等の緊急時にも自転車が確実に活用できる環境を、普段から備えることが必要



## 4. 自転車活用の課題を踏まえた計画体系図（案）

- 県下でも自転車事故が多い本市では、自転車の安全な通行環境をつくり、交通ルールを遵守した利用を促すことが重要であり、観光や健康づくりなどの新たな自転車活用に先んじて、暮らしでの環境を整えることが必要です。
- 本市のまちづくりの最上位計画である「第六次春日井市総合計画」が目指す【暮らしやすさと幸せをつなぐまち かすがい】を、自転車の観点からサポートする計画として【まもる（交通安全教育）】【はしる（通行環境整備）】【とめる（駐輪環境）】【いかす（自転車活用）】の4つの柱での取り組みを提案します。



# 【参考】自転車利用の発生する市内各種施設へのアンケート調査の概要

- 春日井市における自転車利用の実態や駐輪や自転車交通安全の問題等を把握するために、商業、医療、教育等々の施設に対してのアンケート調査を実施しました。

## 1 各種施設へのアンケート調査の概要

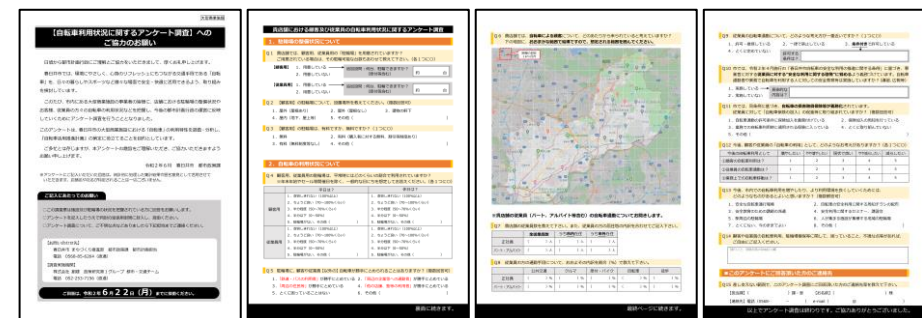
- 実施期間：令和2年6月12日～6月22日
- 調査対象施設別配布数・回収数

施設種別	調査対象の抽出方法	配布数	回収数	回収率
店舗	市所有の大型小売店舗データより	55	18	33%
病院	春日井市医師会 HP より	12	8	67%
市立保育園	市 HP より	29	25	86%
中学校	市 HP より	15	14	93%
高校	市 HP より	8	7	88%
大学・専門学校	ナビタイム検索より	7	2	29%
自転車店	公益財団法人日本交通管理技術協会HPより	17	5	29%

### ●主な質問内容

	店舗	病院	保育園	中学校	高校	大学・専門学校	自転車店
自転車駐車場の整備状況	○	○	○	○	○	○	○
主な駐輪場所			○				
自転車駐車場の駐輪実態	○	○	○	○	○	○	○
施設の利用者・通学者・通園者・従業員数	○	○	○	○	○	○	○
施設利用者・従業員の交通手段	○	○	○	○	○	○	○
施設利用者・従業員の自転車利用の許可の有無	○	○	○	○	○	○	○
安全教育の実施状況	○	○	○	○	○	○	○
自転車保険加入促進の取組状況	○	○	○	○	○	○	○
今後の自転車の利用意向	○	○					
自転車活用に必要なこと	○	○	○	○	○	○	○
自転車による事故・トラブルの発生状況			○	○	○	○	○
電動アシスト自転車の利用状況			○				
通学路の指定状況				○			
ヘルメットの着用義務の有無				○	○		
自転車関連の部活動・クラブの有無					○	○	
自転車の販売状況							○

### ●配布物（例：店舗向けアンケート、送り状+3ページの調査票）

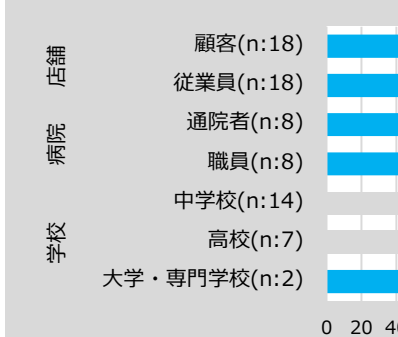


## 2 各種施設へのアンケート調査の主な結果

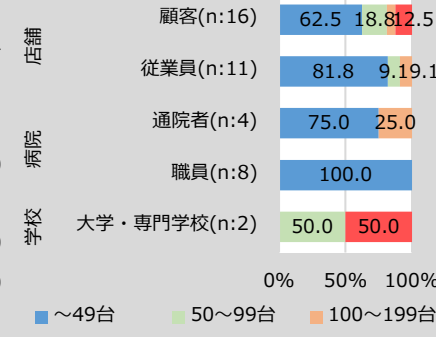
### 【自転車駐車場の整備状況】

多くの施設で自転車駐車場が整備されています。

#### ■自転車駐車場の有る施設割合（%）

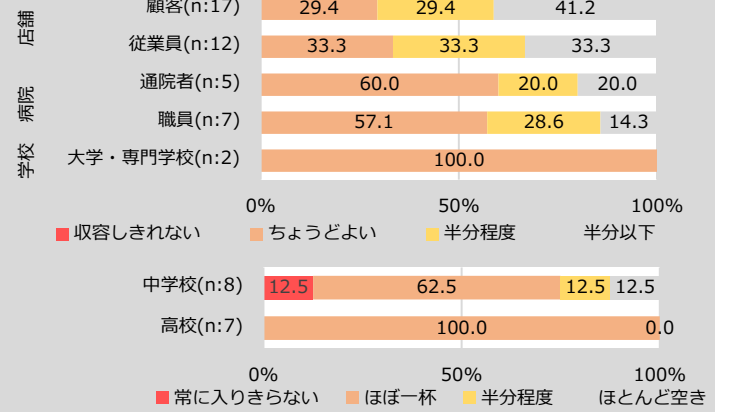


#### ■収容可能台数別割合（%）



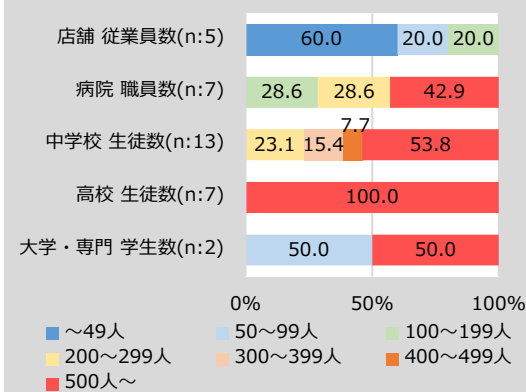
### 【自転車駐車場の駐輪実態】

多くの施設で、まだ収容台数に余裕がある状態です。



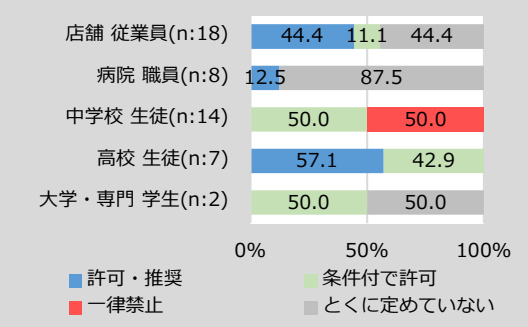
多くの施設に共通する質問項目の集計結果を整理

### 【通勤者・通学者・通園者数】



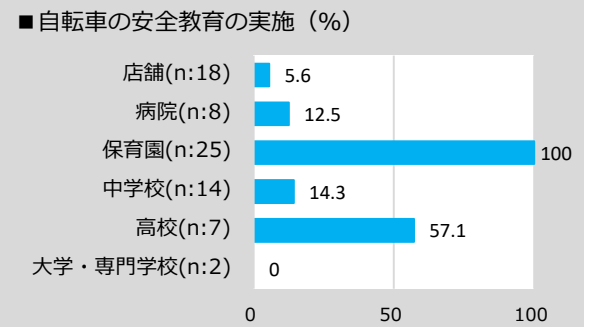
### 【通勤・通学での自転車利用の許可状況】

自転車利用を許可している施設が多いです。



### 【従業員・通学者・園児への安全教育】

保育園を除き安全教育はあまり行われていません。



### 【保険加入の取組状況】

中学・高校以外は、あまり保険加入の促進は行っていません。

#### ■店舗・病院における保険加入の取組み（%）

施設種別	通勤条件として義務付	加入の周知	業務利用時の保険に加入	特にな	その他
店舗(n:18)	27.8	33.3	0.0	33.3	0.0
病院(n:8)	0.0	12.5	12.5	75.0	0.0

#### ■中学・高校・大学・専門学校における保険加入の取組み（%）

施設種別	教職員の通勤条件として義務付	加入の周知	保護者への生徒・学生の加入の呼びかけ	特にな	その他
中学(n:14)	14.3	50.0	28.6	28.6	0.0
高校(n:7)	0.0	42.9	71.4	28.6	0.0
大学・専門学校(n:2)	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0

### 【自転車活用に必要なこと】

施設によらず「安全な自転車通行環境」をもとめる意見が多いです。駐輪環境の整備や安全教育をもとめる意見もみられます。

#### ■各施設の今後の自転車活用に必要なこと（%）

	店舗 (n:18)	病院 (n:8)	保育園 (n:25)	中学 (n:14)	高校 (n:7)	大学・専門 (n:2)	自転車店 (n:5)
安全な自転車通行環境	88.9	87.5	92.0	85.7	85.7	100.0	40.0
安全利用関連のチラシ配布	22.2	25.0	24.0	14.3	14.3	50.0	0.0
安全教育の講師の派遣	5.6	0.0	8.0	14.3	42.9	50.0	0.0
安全利用のセミナー等	5.6	12.5	8.0	7.1	14.3	50.0	20.0
駅周辺の駐輪場	27.8	25.0	52.0	50.0	57.1	100.0	40.0
人が集まる地域の駐輪場	16.7	0.0	24.0	14.3	57.1	100.0	0.0
とくにない	0.0	12.5	4.0	7.1	0.0	0.0	0.0
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0

多くの施設で自転車駐車場が整備されているほか、一部の店舗や中学校・高校では自転車の活用の意向はあるものの、安全教育の実施や安全な自転車利用環境に関して課題があると考えます。