



# 春日井市 自転車活用 推進計画

(素案)

令和2年9月  
春日井市



©Kasugai City 2008  
書のまち春日井「道風くん」



# Contents

<b>I 計画の目的と位置づけ</b> .....	<b>1</b>
1. 計画の目的 .....	2
2. 計画の期間 .....	2
3. 計画の対象区域 .....	2
4. 計画の位置づけ .....	3
(1) 計画の枠組み .....	3
(2) 上位関連計画との連動 .....	4
<b>II 現状と課題の整理</b> .....	<b>9</b>
1. 自転車活用を取り巻く社会現況 .....	10
(1) 全国的な社会情勢の現況 .....	10
(2) 本市のまちづくりからの視点 .....	12
(3) 自転車利用の問題点 .....	14
2. 自転車活用環境の個別課題の整理 .....	16
(1) 通行空間に関する課題 .....	16
(2) 交通教育に関する課題 .....	19
(3) 駐輪環境に関する課題 .....	21
(4) 活用推進に関する課題 .....	23
3. 自転車活用推進に向けた課題のまとめ .....	26

前回委員会での報告・協議事項（計画書として体裁を整理）

## III 計画目標と方針

1. 計画の数値目標の設定
2. 自転車ネットワーク
3. 施策の枠組み
  - (1) 基本方針「はしる」
  - (2) 基本方針「まもる」
  - (3) 基本方針「とめる」
  - (4) 基本方針「いかす」

今回、新たに提案する事項

## IV 実現に向けて

1. 計画推進体制
  - (1) PDCAサイクルによる進捗管理
  - (2) 計画推進の役割分担
  - (3) 各施策の推進スケジュール

次回以降に検討する事項

# I 計画の目的と位置づけ

---

## 1. 計画の目的

- 自転車活用推進計画は自転車道の整備はもとより、健康増進や災害時などにおける課題に対応するため、平成 30 年に国が策定し、その後、愛知県においても策定がなされました。
- 本市においても、良好な自転車通行環境の形成、健康長寿社会の実現、自転車事故の軽減、良好な駐輪環境の整備などを検討し、自転車がより活用できる環境を目指す必要があります。
- 本計画は全国的な社会状況を踏まえ、本市の実状に応じた安全で快適に移動できる自転車利用環境を創出することを目的とします。

## 2. 計画の期間

- 本計画の期間は、令和 3 年度から令和 12 年度までの 10 年間とします。

## 3. 計画の対象区域

- 本計画の対象区域は市内全域とします。

## 4. 計画の位置づけ

### (1) 計画の枠組み

- 春日井市自転車活用推進計画は、法定計画として位置づけ、自転車活用に資する自転車ネットワークの整備などを進める計画となります。
- 計画の策定にあたっては、国の自転車活用推進計画や、愛知県自転車活用推進計画や以下に示す本市の上位関連計画や関連計画を踏まえて、自転車活用の推進に資する計画と、本市の自転車活用に関する目標や、個別の具体施策を提案するものです。
- 特に、上位計画となる本市の総合計画や都市計画マスタープラン、関連計画である立地適正化計画等での、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、本市の地理的条件に適した自転車活用のあり方を検討するものです。

**①安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年策定）**

「自転車は『車両』であり車道通行が大前提」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方について提示したものです。

⇒ 自治体は「自転車ネットワーク等」を策定する際に検討しなければならない。

**②自転車活用推進法（平成29年策定）**

自転車活用による環境負荷の低減、災害時の交通の機能の維持、健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車活用推進の基本理念、施策の基本となる事項を定めるもの。

⇒ 自治体は「自転車活用推進計画」の策定に努めなければならない。

本計画をもって上記2法令等に基づくものとします。

#### ■春日井市の計画

**上位計画**

<b>第六次春日井市総合計画</b> (計画期間：H30～R19年度) 暮らしやすさと幸せをつなぐまちがすがい	<b>春日井市都市計画マスタープラン</b> (計画期間：R2～R11年度) 心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う 春日井
---	---

**関連計画**

<b>春日井市立地適正化計画</b> (計画期間：H30～R18年度) ライフタウンとして暮らしやすい春日井市を目指す	<b>第10次 春日井市交通安全計画</b> (計画期間：H28～R2年度) ※目標像等はなし
<b>春日井市環境基本計画</b> (計画期間：R2～R11年度) みろくの森から道風の里まで 蛙の合唱消えぬ道 暮らしと出合いを大切にすまち	<b>春日井市地球温暖化対策実行計画</b> (計画期間：R1～R12年度) ※目標像等はなし

### 春日井市自転車活用推進計画（令和3年度～令和12年度）

#### (参考) 春日井市自転車の安全な利用の推進に関する条例（令和2年4月施行、主な内容は以下の通り）

- 市、市民、自転車利用者等のそれぞれの立場における、**自転車利用に係る責務**を明らかにしています。
- 安全で安心した自転車利用を推進するため、**盗難防止対策**や、**自転車の整備**に努めることを定めています。
- 万が一の事故に備え、**自転車損害賠償保険等の加入義務**を明記し、被害者救済はもとより、加害者の経済的負担の軽減を図ります。

## (2) 上位関連計画との連動

### ① 国・県の自転車活用推進計画

- 国では平成 29 年の自転車活用推進法の施行に伴い、国の自転車活用推進計画を策定しました。これを受けて愛知県では令和 2 年 2 月に愛知県自転車活用推進計画を策定しました。

#### 国土交通省 自転車活用推進計画（計画期間：平成 30 年度～令和 2 年度）

- 自転車活用推進法の理念を踏まえ、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画です。下表に示される 4 つの目標と 16 の自転車活用の推進施策が示されています。
- 都道府県・市区町村はこの計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならないとされています。

4 つの目標	自転車活用推進の施策（例）
【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 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進 ③ シェアサイクルの普及促進 ④ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 ⑤ 自転車の IoT 化の促進 ⑥ まちづくりと連携した総合的な取組の実施
【健康】サイクリス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 サイクリススポーツ振興の推進 ⑨ 自転車を活用した健康づくりの推進 ⑩ 自転車通勤等の促進
【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 国際的なサイクリング大会等の誘致 ⑫ 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 安全性の高い自転車普及の促進 ⑭ 自転車の点検整備の促進 ⑮ 自転車の安全利用の促進 ⑯ 学校における交通安全教育の推進 ⑰ 自転車通行空間の計画的な整備推進（施策 1 と同様） ⑱ 災害時における自転車活用の推進

#### 愛知県 自転車活用推進計画（計画期間：令和 2 年度～令和 4 年度）

- 国の自転車活用推進計画の内容を踏まえて、愛知県が策定した自転車活用推進計画です。
- 下記の理念と 4 つの目標に基づき、通行空間整備、自転車駐車場整備、自転車安全利用の促進等の取組みを推進することとします。

#### 【理念】元気で暮らしやすさを育む 安全で快適な自転車利用の推進

- 【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
  - 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」
  - 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
  - ④ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

## ②市の上位計画

- 本市のまちづくりの方向性を示す総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画を踏まえ、総合計画に示される「暮らしやすさと幸せをつなぐまち かすがい」の実現に資する自転車活用のあり方を検討します。

### 第六次 春日井市総合計画（計画期間：平成 30 年度～令和 19 年度）

#### 【理念】暮らしやすさと幸せをつなぐまちかすがい

- 【目標】
- ①安全・安心なまち
  - ②子どもの笑顔があふれるまち
  - ③思いやりと生きがいがあるまち
  - ④活力とやすらぎのあるまち

政策分野	施策
1 防災・生活安全	①防災・減災対策の充実、②防犯力の向上、③交通安全対策の強化
2 健康・福祉	①健康づくりの推進と地域医療の確保、②高齢者福祉の充実、③障がい者福祉の充実、④地域での支え合いの推進
3 子育て・教育	①子育て・子育て支援の充実、②良好な教育環境の整備
4 市民活動・共生・文化・スポーツ	①地域コミュニティの活性化と市民参加の促進、②ダイバーシティ（多様性）の推進、③文化・スポーツ・生涯学習の推進
5 都市基盤・産業	①都市基盤整備の推進と公共交通の整備、②産業の振興と安心して働ける環境づくりの推進
6 環境	①地球環境の保全と自然との共生、②ごみ減量とまちの美化の推進

#### ■配慮すべき主なキーワード（個別施策より）

- ①防災対策の充実、交通安全対策の強化
- ②子育て・子育て支援の充実
- ③文化・スポーツ・生涯学習の推進
- ④地球環境の保全と自然との共生

#### ③交通安全対策の強化の概要

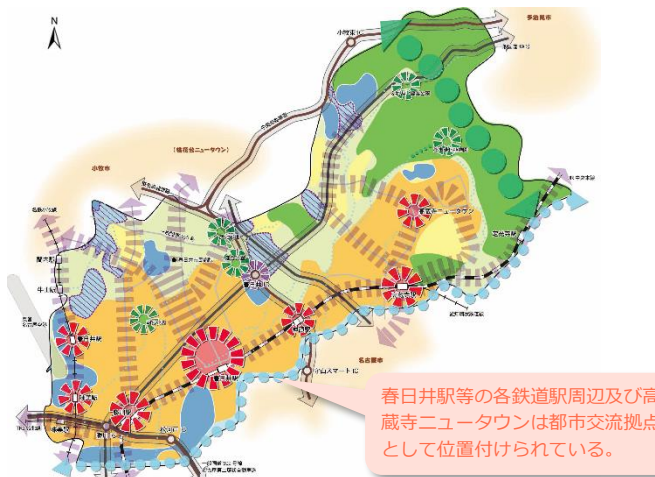
- 1 交通事故を減らすため、地域や学校における交通安全教育の実施や警察などの関係機関との連携を強化し、交通安全意識と交通安全マナーの向上を図ります。
- 2 交通安全施設の整備や交通事故防止対策など生活道路の安全確保を図るとともに、歩行者や自転車利用者の安全対策を行い、事故が発生しにくい環境づくりを推進します。

### 春日井市都市計画マスタープラン（計画期間：令和 2 年度～令和 11 年度）

#### 【理念】心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う 春日井

～ 20 年後も誇れる春日井であり続けるために～

- 【目標】
- ①暮らしやすく居心地のよい住環境づくり
  - ②誰もが便利で利用しやすい交通環境づくり
  - ③元気で安定的な産業基盤づくり
  - ④思わず立ち寄りたくなるまちなかづくり
  - ⑤災害に強いまちづくり



#### ■整備方針の概要

- ①駅周辺などの幹線道路などでの道路空間再配分
- ②鉄道駅・バス停周辺での駐輪場の整備 等

#### ■配慮すべき主なキーワード

- ①暮らしやすく居心地の良い住環境づくり
- ②誰もが場便利で利用しやすい交通環境づくり
- ③思わず立ち寄りたくなるまちなかづくり

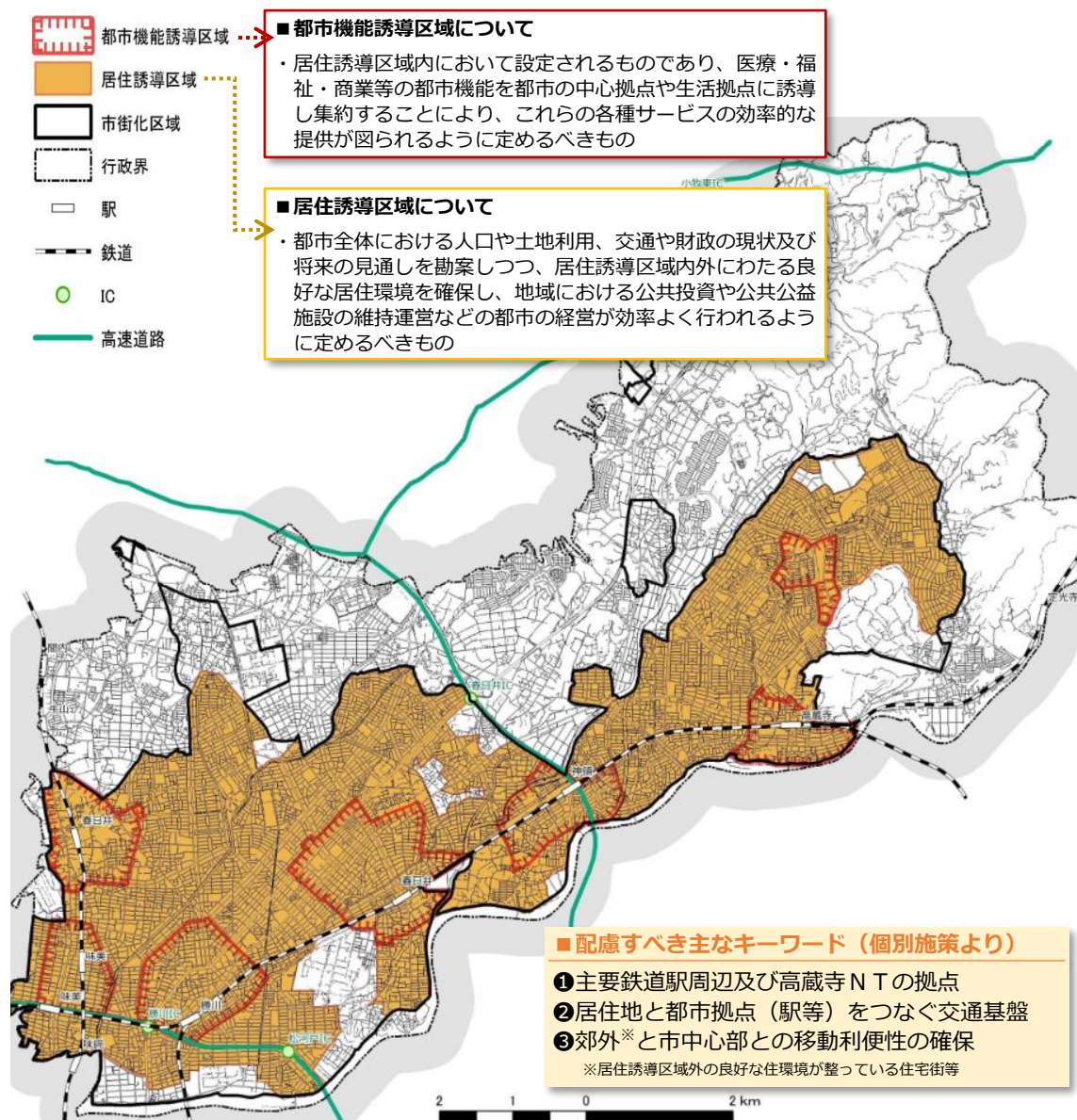
### ③市の関連計画

#### 春日井市立地適正化計画（計画期間：平成30年度～令和18年度）

#### 【理念】ライフタウンとして暮らしやすい春日井市を目指す

##### 【まちづくりの方向性】

- ①「都市の機能が集約したまちづくり」を実現  
⇒将来を見据え、集約型の都市構造の構築に向けた取り組みが必要です。
- ②春日井市の特性を踏まえた集約型の都市構造の構築  
⇒利便性の高い鉄道駅を中心に拠点形成するとともに、拠点の位置づけに応じた都市機能を誘導します。  
⇒若い世代に定住先として選ばれる、子育てしやすい居住環境をつくります。  
⇒充実した都市基盤や主要駅からの交通利便性が高い暮らしやすい区域への居住を推進します。





## 第 10 次 春日井市交通安全計画（計画期間：平成 28 年度～令和 2 年度）

- 【方針】
- ①道路交通環境の整備
  - ②交通安全思想の普及徹底
  - ③救助・救急活動の充実
  - ④被害者支援の充実と推進

### ■ 配慮すべき主なキーワード（個別施策より）

- ①乗用車から自転車への転換の促進（施策 1-4）
- ②自転車走行空間ネットワークの整備（施策 1-4）
- ③エコモビリティライフへの転換（施策 1-5）
- ④幼児～高齢者までの体験・実践型交通安全教室の実施（施策 2-1）

### 【自転車活用推進に関する施策】

施策	内容
施策項目 1-4 自転車利用環境の総合的整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の役割と位置付けを明確にし、<b>乗用車から自転車への転換を促進</b>します。</li> <li>・国、県、警察等の関係機関と連携し、自転車道や自転車専用通行帯等の<b>自転車走行空間ネットワークの整備</b>について調査研究し、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。</li> <li>・レンタサイクル事業を実施します。</li> <li>・ルール・マナーの啓発活動を推進します。</li> </ul>
施策項目 1-5 交通需要マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地球環境にやさしい行動を積極的に行う日「エコライフ DAY」を啓発し、<b>自家用車と公共交通機関、自転車、徒歩等を賢く使い分けるライフスタイル(エコモビリティライフ)への転換</b>を図ります。</li> </ul>
施策項目 2-1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幼児から高齢者まで、<b>それぞれの発達段階やライフスタイルに合わせた体験・実践型の交通安全教室を実施</b>します。また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進します。</li> </ul>
施策項目 2-2 効果的な交通安全教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車シミュレータ等の体験型の教育機材を用いた、より実践的な交通安全教室を実施します。</li> </ul>
施策項目 2-3 交通安全に関する普及・啓発活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の正しい乗り方に関する普及啓発を強化します。</li> <li>・自転車の損害賠償責任保険等への加入を促進します。</li> </ul>

## 春日井市環境基本計画（計画期間：平成 4 年度～令和 3 年度、平成 26 年度第 3 期見直し）

【理念】 **みろくの森から道風の里まで 蛙の合唱消えぬ道 暮らしと出会いを大切にすまち**

- 【目標】
- ①住みたい、楽しく美しい、歩きたくなるまち
  - ②豊かな自然と人が共存し、歴史・文化を育むまち
  - ③美しい地球を守る、地域のしくみがいきづくまち
  - ④ネットワークを活用し、環境市民が育つまち

### 【自転車活用推進に関する施策】

基本的施策	内容
(5) 公共交通機関の利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>鉄道駅周辺駐輪場などの確保</b>の推進等</li> </ul>
(15) 自転車で走りやすいまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>自転車道や歩行者道としての緑道の活用</b></li> <li>・<b>駐輪場の確保</b>の促進</li> <li>・<b>都市型レンタサイクル</b>による自転車の利用の促進</li> <li>・<b>自転車利用マナーの向上</b>と放置自転車の活用の推進</li> </ul>

### ■ 配慮すべき主なキーワード（個別施策より）

- ①自転車で走りやすいまちづくりの推進
- ②自転車道・歩行者道としての緑道の活用
- ③駐輪場の確保の促進
- ④都市型レンタサイクルの促進
- ⑤自転車利用マナーの向上

## 春日井市地球温暖化対策実行計画（計画期間：令和元年度～令和12年度）

【目標】2030年度における温室効果ガス排出量を2013年度から26%削減します。

- 【方針】
- ①家庭部門への取組みの重視
  - ②国・愛知県との協調・連携の促進
  - ③緩和策と適応策の推進

・温室効果ガスを減らす「緩和策」 ・気候変動の影響に備える「適応策」

### 【自転車活用推進に関する施策】

基本的施策	内容
Ⅲ-1 低炭素まちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関の利用促進（駅周辺の駐輪場・駐車場の整備）</li> <li>・自転車の利用促進（レンタサイクルの利用促進、自転車レーン・歩道の整備）</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

#### （参考）「家庭でできる温暖化対策」での自転車記載

- ①省エネ・低炭素製品の導入
- ②低炭素サービスの選択
- ③低炭素なライフスタイルへの転換

#### 「ア 移動手段は賢く選ぶ」での記載

乗り物を利用するときは、自家用車から鉄道やバスなどの公共交通機関に変更すると二酸化炭素排出量を削減することができます。  
二酸化炭素排出量がゼロである賢い移動手段は「徒歩」や「自転車」です。徒歩や自転車は温暖化対策になるだけでなく、健康面にも効果的です。

#### ■配慮すべき主なキーワード（個別施策より）

- ①駅周辺の駐輪場の整備
- ②レンタサイクルの利用促進
- ③自転車レーン・歩道の整備
- ④温暖化対策、健康面にも効果的であることの周知

## Ⅱ 現状と課題の整理

---

# 1. 自転車活用を取り巻く社会現況

## (1) 全国的な社会情勢の現況

### ① 全国的な自転車活用推進の動き

- 自転車活用推進法の施行により、全国的に自転車活用に関する機運が高まっています。
- 国の計画を踏まえ、健康や環境、観光、防災、まちづくりなど、地域の特性を踏まえた様々な視点で地方版自転車活用推進計画の計画づくりが進められています。
- 愛知県内では、54 市町村のうち 3 市で計画が策定されており、現在、他市町村でも計画策定が進められています。

自治体での自転車活用推進計画の策定状況

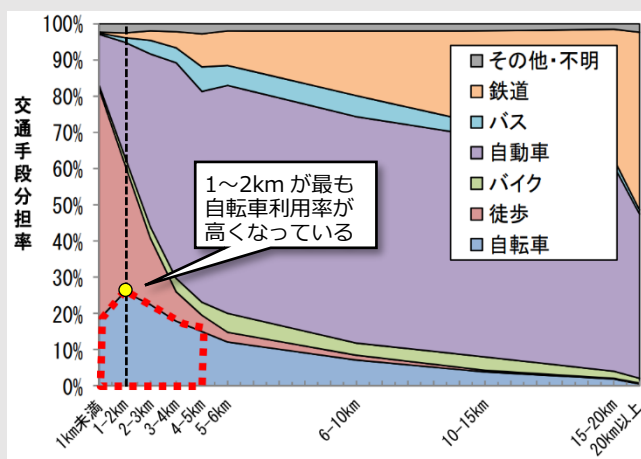


① 自転車活用推進法に基づき「自転車を活用」する動きが全国化しています。

### ② 移動距離別の交通手段分担率

- 自転車の移動距離について、距離帯別の交通手段分担率を見ると、移動距離が 1~2km のときに、自転車の分担率が最も高くなっています。
- また、移動距離が 5km までの範囲では、概ね 20% 程度の利用が発生しています。

移動距離帯別の交通手段別利用割合

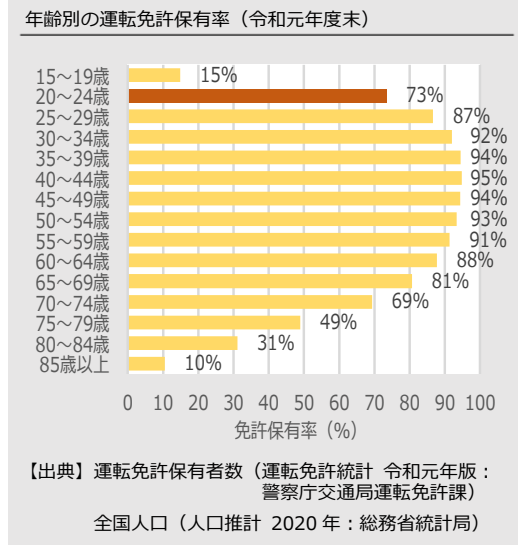


【出典】平成 22 年全国都市交通特性調査（国土交通省）  
※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H27.7、国土交通省）

② 自転車がよく利用される距離は 1~2km、移動圏域は概ね 5km 程度です。

### ③ 自転車活用推進の動向

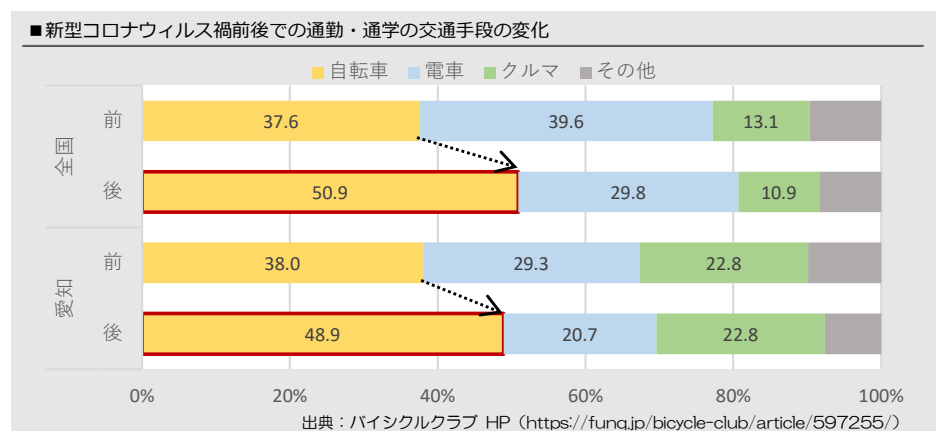
- 全国的に若い世代の運転免許保有率は減少しており、令和元年度末の年齢別免許保有率では、20～24歳の免許保有率が30歳代、40歳代に比べて低くなっています。また、高齢者についても免許保有率は低い状況です。
- 全国的には、都市型レンタサイクル「シェアサイクル」のサービスが開始され、公共交通の一つとして浸透し始めています。



③ 自家用車に過度に依存しない、環境にやさしい生活様式への転換が始まっています。

### ④ 新型コロナウイルス感染症対策を踏まえた自転車活用

- 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、新型コロナ禍前後で通勤・通学の交通手段における自転車分担率が増加したとされています。
- 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。



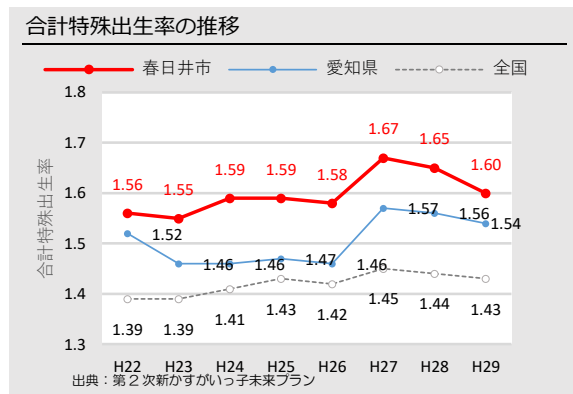
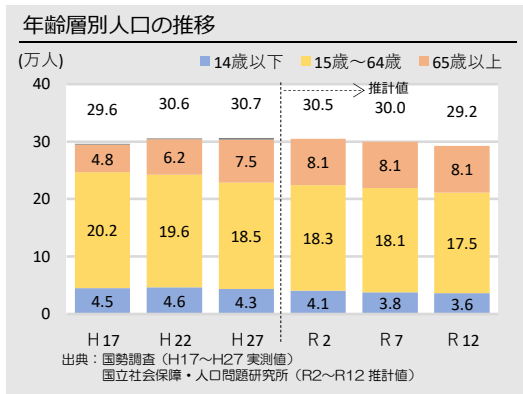
④ 新たな生活様式にあった自転車活用の推進が期待されます。

## (2) 本市のまちづくりからの視点

### ①人口の変化（人口減少と高齢化の進行）

- 本市の人口は年々増加していましたが、全国的な傾向と同様に将来的に減少に転じることが予測されており、特に生産年齢人口の減少と、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、全国、愛知県の推移に比べて本市は高い状況にあり、子育て環境の向上等の取り組みを通じて、若い年齢での結婚・出産の希望が実現できる環境の整備や、結婚・妊娠・出産・子育ての各段階に応じた切れ目のない取り組みが必要です。

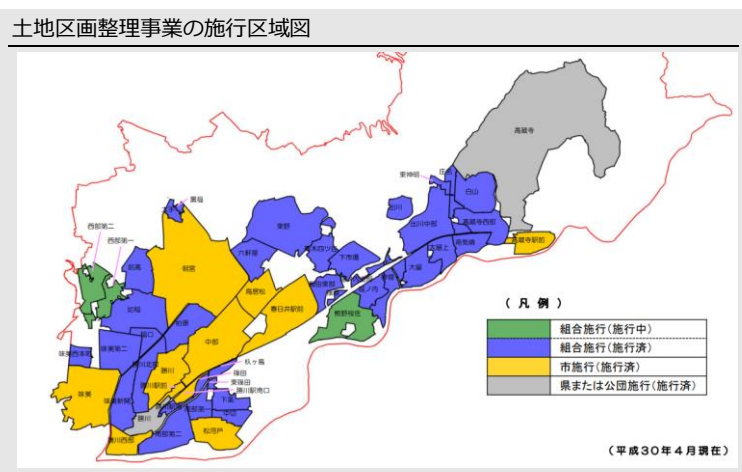
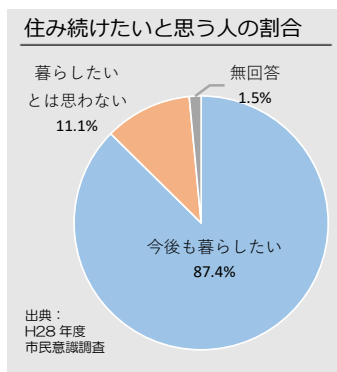
※合計特殊出生率：「15～49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもの」で、一人の女性がその年齢別出生率で一生の間に産むとしたときの子どもの数に相当する。



⑤子育て環境の向上等の取り組みにより子育て世代が集まり、子育て世代にも適した自転車利用環境が求められています。

### ②市民の定住意向

- 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。

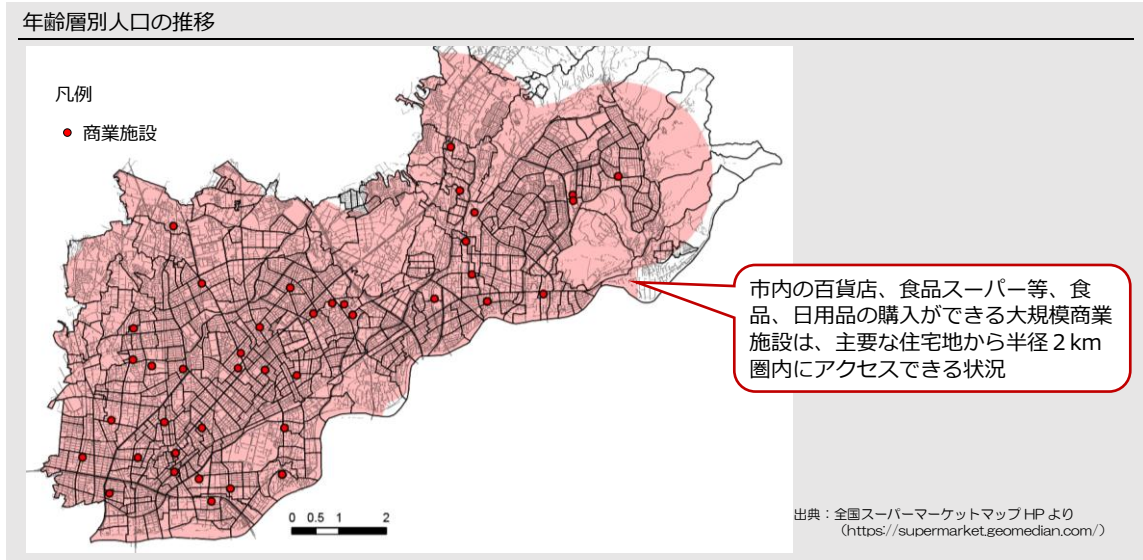


⑥市民アンケートでは多くの市民の方が住み続けたいと回答しています。

### ③ ライフタウンとしての環境の充実

#### ■ 日常的な買物先の充実

- 市内には商業施設（食料品、日用品等）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。



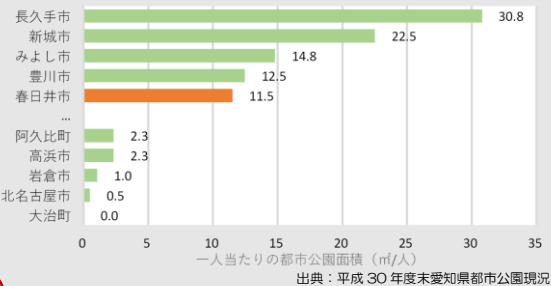
#### ■ 都市公園の充実

- 県下でも有数の都市公園が充実した市です。また、朝宮公園は、現在スポーツや健康づくりの機能を充実させた魅力的な公園となるよう施設整備が進められています。



朝宮公園は、多目的総合運動広場として整備を進めています。

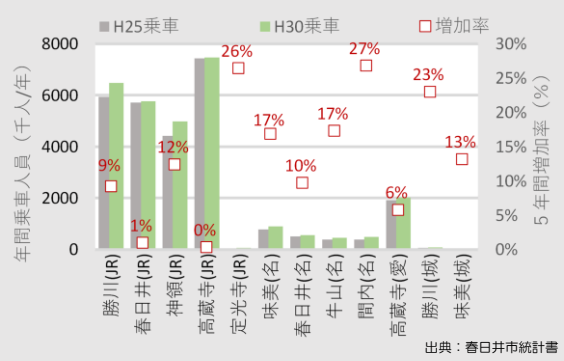
一人当たり公園面積（公園の充実状況）



#### ■ 主要鉄道網の充実

- JR 中央本線、TKJ 城北線、本市の南部に、名鉄小牧線が本市の西部に整備され、市内や隣接自治体の交通拠点として機能しています。
- 各駅の利用者は増加傾向にあります。

市内鉄道駅の利用状況の増減



⑦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。

### (3) 自転車利用の状況

#### ① 自転車事故の状況

- 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、約2割が自転車乗車中の事故です。
- 市内での全交通事故死傷者数の約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 人以上の自治体

管轄署	事故死傷者数 (件)		自転車の割合	人口	自転車事故 (件/万人)
	自転車事故	全交通事故			
1位 一宮	447	1,895	23.6%	379,714	11.8
2位 豊橋	440	2,469	17.8%	373,785	11.8
3位 春日井	402	1,760	22.8%	306,746	13.1
4位 岡崎	314	1,881	16.7%	386,955	8.1
5位 豊田	280	1,800	15.6%	425,697	6.6
6位 中村区	265	1,104	24.0%	134,989	19.6
7位 中区	248	1,040	23.8%	91,264	27.2
8位 西区	247	854	28.9%	150,417	16.4
9位 中川区	243	1,082	22.5%	220,890	11.0
10位 安城	213	1,173	18.2%	188,764	11.3
11位 江南	212	776	27.3%	97,919	21.7
12位 愛知	206	1,141	18.1%	267,338	7.7

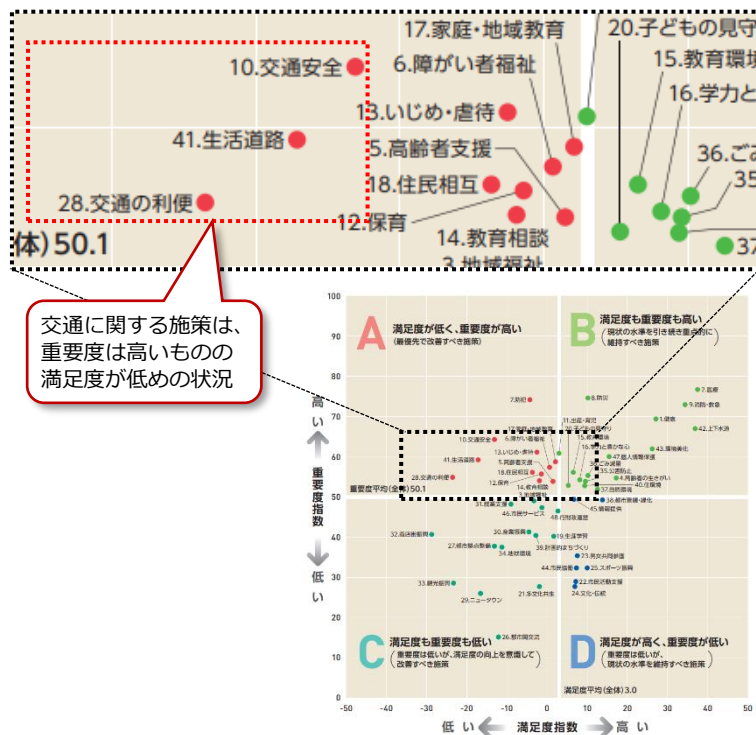
出典：愛知県の交通事故発生状況 (令和元年中)

⑧ 自転車事故は、県下でも多い状況です。

#### ② 自転車・歩行者の通行空間に対する重要度と満足度

- 第六次春日井市総合計画の策定時に実施した市民意識調査 (H28) では、全 48 項目の課題に対する満足度・不満足度を調査しています。
- 「交通安全」や「生活道路」、「交通の利便」に関する項目は、A：満足度が低く、重要度が高い (最優先で改善すべき施策) と位置付けられます。

満足度指数と重要度指数による散布図 (上位 5 位 / 下位 5 位)



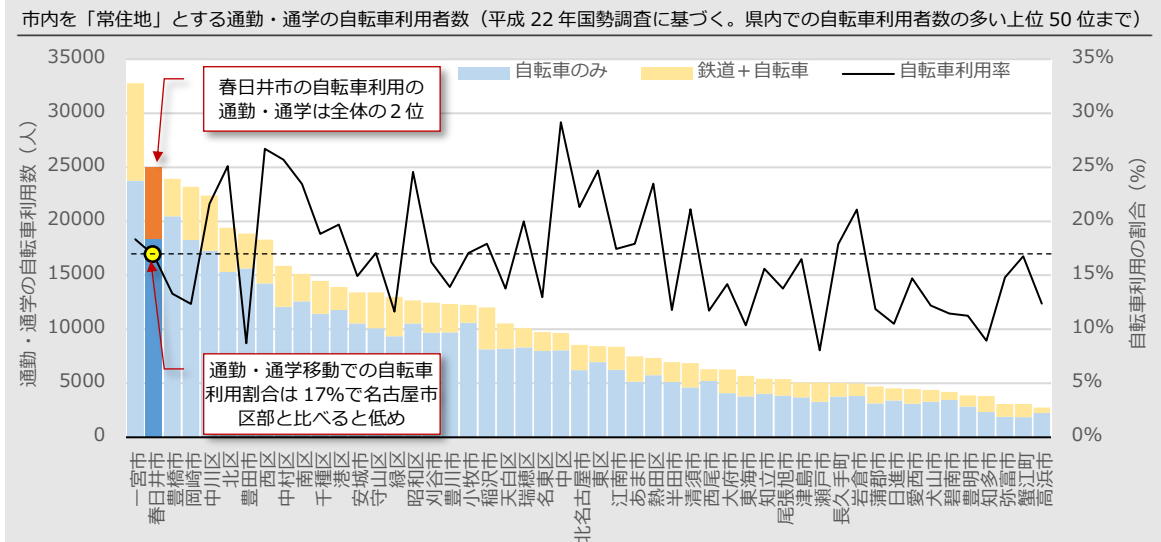
⑨ 生活道路、交通安全などの「交通」に関する施策の優先度が高い状況。



国勢調査では10年毎の大規模調査時のみ交通手段を含めた調査を実施。そのためH27データは存在しない。

### ③通勤・通学での自転車利用割合（H22 国勢調査より）

- 平成 22 年国勢調査での「従業地・通学地による利用交通手段別自宅外就業者・通学者数」より、通勤・通学での自転車利用者数と、全移動に対する自転車利用割合を整理します。
- 市内の自転車利用者数は、全市区町村の中でも2番目に多く、とくに「鉄道+自転車」が多くなっています。自転車利用割合は17%（県平均16%）となっています。



⑩通勤・通学での自転車利用が県下2番目に多い状況。

### ④駐輪場の過不足状況と放置対策

- 市内の各主要駅に約1.8万台の駐輪場（有料、無料含む。R2時点）を設置しており、駅前の放置禁止区域における放置自転車の年間撤去台数（下図）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、より効率的な駐輪場の運用が求められます。

各鉄道駅の駐輪場の総収容台数

		総収容台数	うち有料	うち無料
JR	高蔵寺駅	3,977	3,200	777
	神領駅	3,110	410	2,700
	JR春日井駅	4,392	2,654	1,738
	勝川駅	4,883	3,523	1,360
JR以外	間内駅	135	-	135
	牛山駅	434	-	434
	名鉄春日井駅	450	-	450
	名鉄味美駅	677	-	677
T K J 味美駅		140	-	140
市内合計		18,198	9,787	8,411

出典：春日井市資料

平成30年度の放置自転車撤去台数

撤去台数 673台/年  
※1日平均約4台

⑪現状では放置自転車、駐輪場の不足等の問題は一部を除いて少ない状況。

## 2. 自転車活用環境の個別課題の整理

### (1) 通行空間に関する課題

#### ① 自転車事故の発生箇所と道路特性との関係性

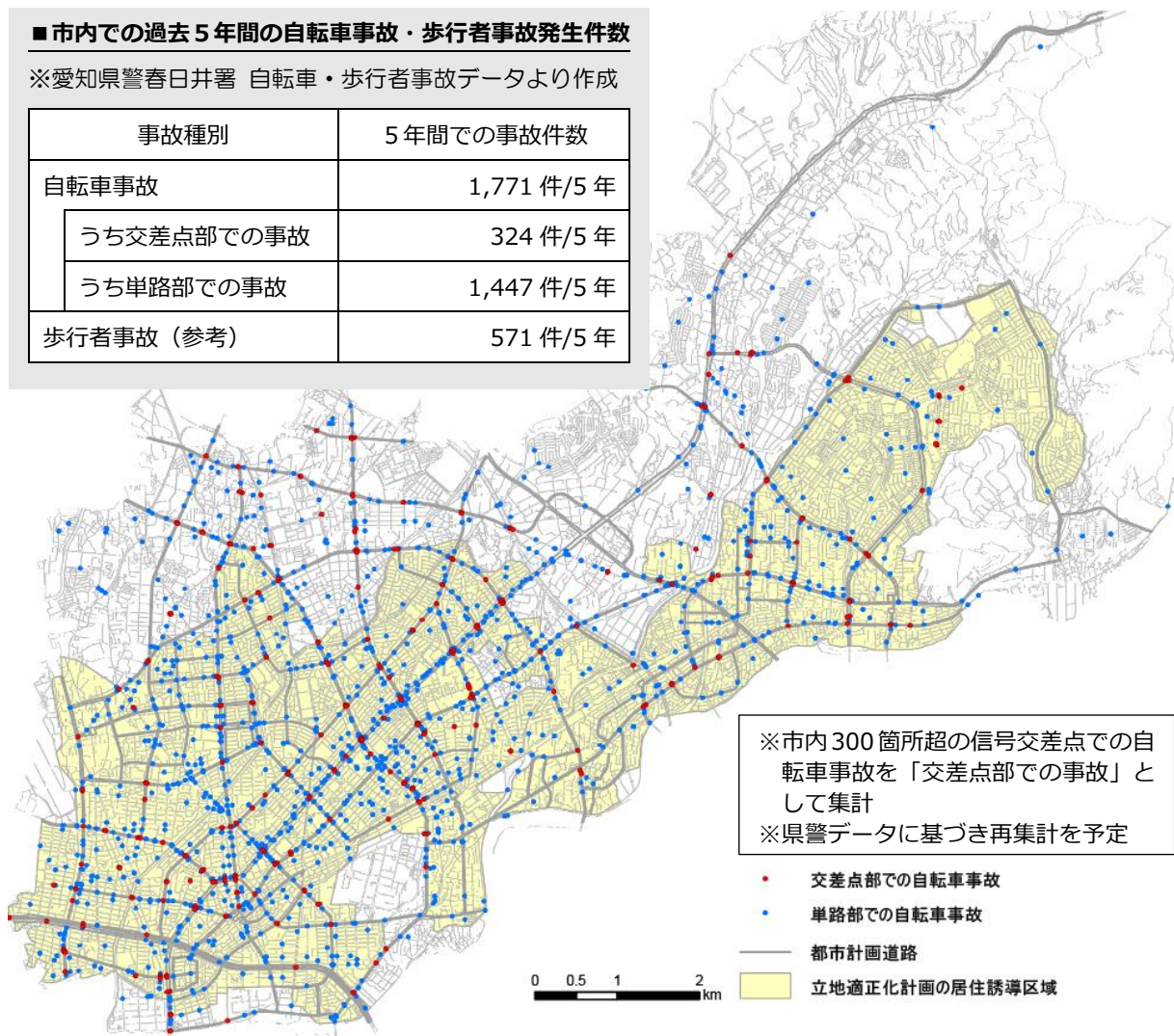
- 過去5年間で市内の自転車事故発生箇所のうち、1,771件中、1,036件が都市計画道路上で起きています。また、幹線道路、生活道路双方で自転車事故が発生している状況です。
- 将来の持続可能なまちづくりにおいて居住誘導を図る区域を中心に自転車事故の軽減を図る自転車ネットワーク整備については、各道路特性や沿道施設の立地状況を踏まえて進めていく必要があります。

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）

##### ■ 市内での過去5年間の自転車事故・歩行者事故発生件数

※愛知県警春日井署 自転車・歩行者事故データより作成

事故種別	5年間での事故件数
自転車事故	1,771件/5年
うち交差点部での事故	324件/5年
うち単路部での事故	1,447件/5年
歩行者事故（参考）	571件/5年

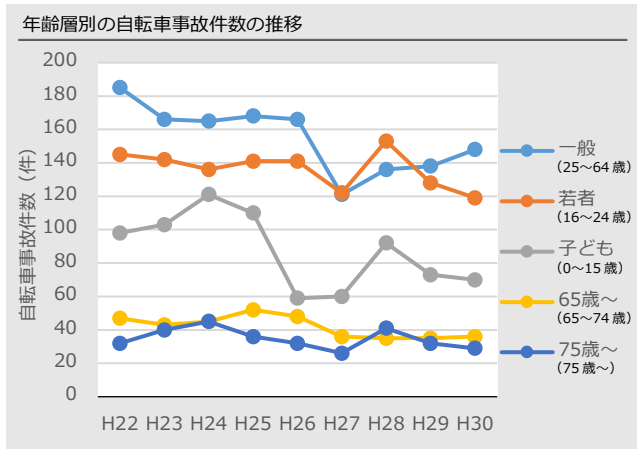


課題① 幹線道路、生活道路を問わず自転車事故が発生しているため、車道幅員の広い狭いに関わらず自転車通行空間の整備が必要

## ② 自転車事故の特性

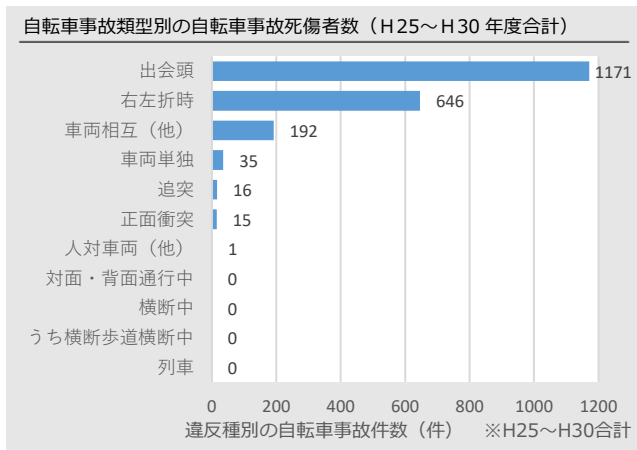
### ■ 年齢別の自転車事故の推移

- 市内での過去8年間の自転車事故の発生件数をみると、全体的にはどの年齢層でも微減の傾向にありますが、平成28年以降一般層、65歳以上の高齢者層で微増の傾向にあります。
- 人口が減少傾向にある一般層で事故件数が増加している状況です。



### ■ 自転車事故類型別の自転車死傷者数

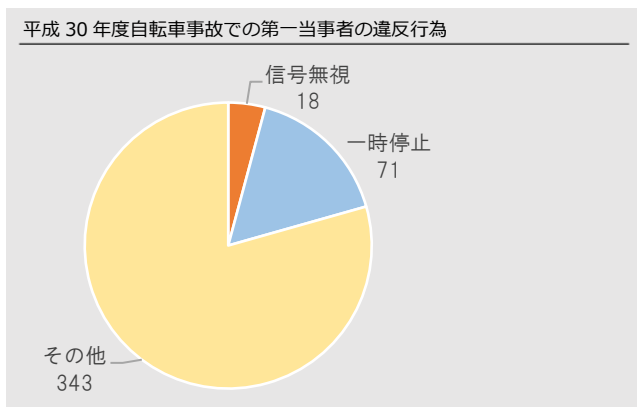
- 自転車事故類型別に過去5年間の自転車事故の死傷者数（合計）をみると、「出会い頭」の事故が最も多く、次いで交差点の「右左折時」が多くなっています。
- 出会い頭事故は、交差点で発生するものであり、一時停止無視、信号無視、前方不注意などの違反行為が考えられます。



### ■ 法令違反の自転車件数（第一当事者）

- 第一当事者が自転車のケースでの自転車側の違反行為については、一時停止違反、信号無視が多くなっています。

※交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。



➡ **課題② 自転車事故は出会い頭事故や右左折時事故が多く発生しているため、事故特性に応じた対応が必要**

### 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事が無いように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
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③ 通学中の児童・生徒の安全確保が求められているため、通学路の安全対策に係る整備が必要**

### ④自転車通行空間整備のための道路幅員の確保

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



自転車道

【必要幅員】 2.0m以上  
※物理的に分離する



自転車専用通行帯

【必要幅員】 1.5m以上  
※交通規制で分離する



矢羽根型路面表示

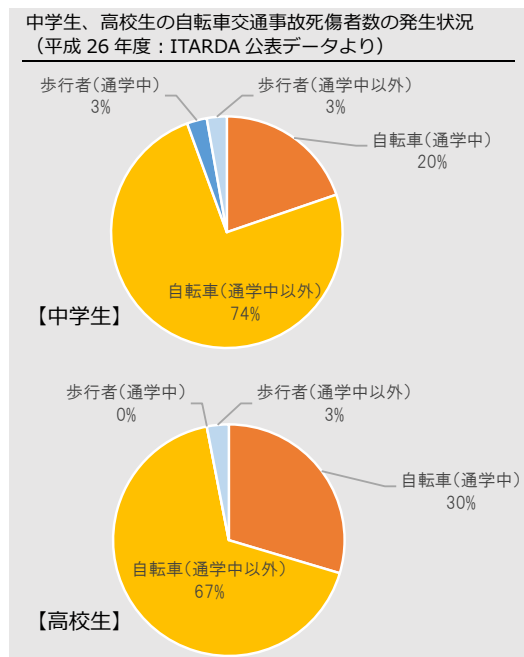
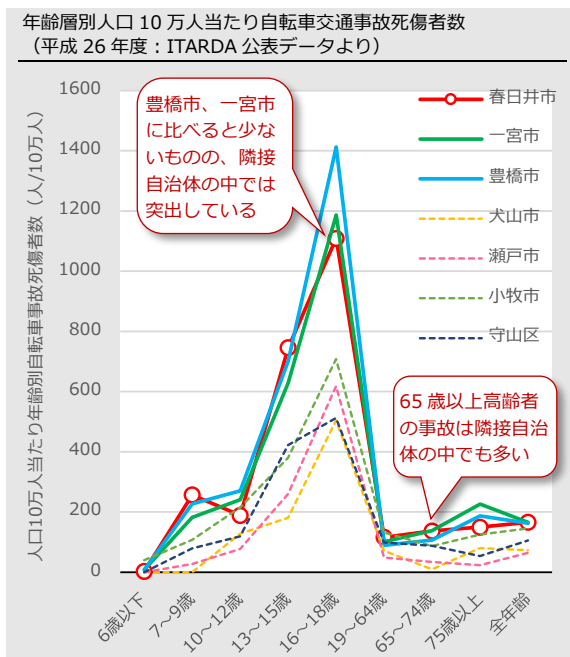
【必要幅員】 規定なし  
※法定外表示

➡ **課題④ 適切な通行空間を整備するには、将来的に車道用地を確保する必要もあるため、段階的な整備を検討することも必要**

## (2) 交通教育に関する課題

### ① 他都市と比較した自転車事故の特性

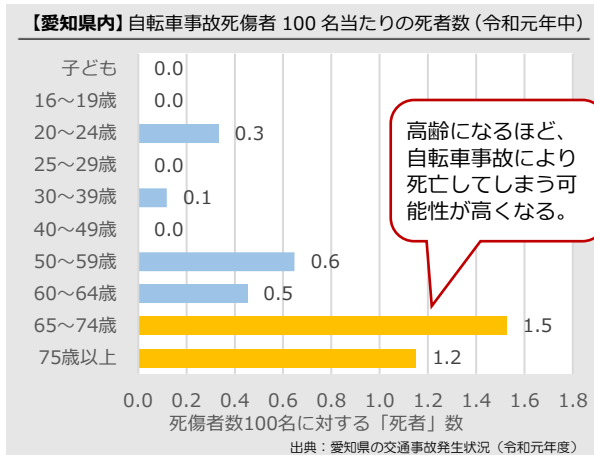
- 公益財団法人交通事故総合分析センターITARDA が公表する市区町村別交通事故分析データ (H26) を用いて、年齢層別の人口 10 万人当たりの自転車事故死傷者数を整理します。
- 本市 (図中赤太線) の年齢層別の自転車事故は、13~15 歳 (中学生)、16~18 歳 (高校生) が特に多く、隣接自治体と比べて多くなっています。
- 中学生、高校生の自転車交通事故は、通学中以外でも発生しています。



課題⑤ 中学生、高校生の事故が通学中以外にも多く発生しており、対策を講じることが必要

### ② 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 名当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わかります。



課題⑥ 高齢者の自転車事故は死亡事故になる可能性が高いため、身を守る安全教育が必要

### ③年齢層別の交通安全教育の実施状況（令和元年の市の取り組み）

- 本市主催の交通安全教育は下表のとおり実施されている。
- 市内の保育園・幼稚園等、小学校、高齢者、地域への交通安全教育と幅広く実施している。
- 自転車事故を発生させている、中学生、高校生、成人、高齢者と自転車を活用する幅広い年代に今後も交通安全教育を行っていく必要がある。

#### 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。



#### ■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。



春日井市主催の交通安全教室の実施状況

項目	回数
小学校交通安全教室	17回
幼児交通安全教室（保育園、幼稚園等）	29回
高齢者交通安全教室	22回
地域等における交通安全教育	27回

➡ **課題⑦ 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、幅広い世代に受講してもらえるようにしていくことが必要**

### ④自転車保険の加入状況（令和2年10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。
- 本市では令和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」において自転車保険の加入を10月1日から義務化しています。
- 自転車保険の加入を促進する枠組みの検討が必要です。

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）

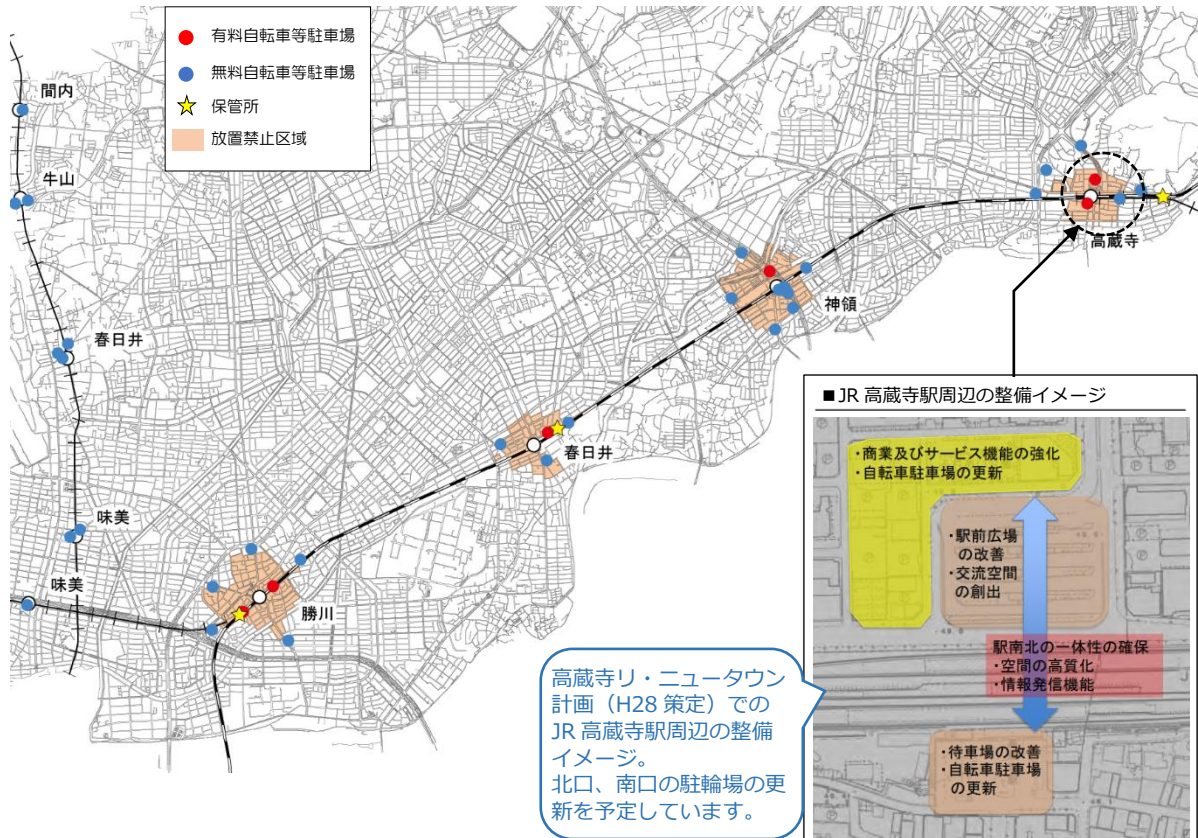
➡ **課題⑧ 自転車を安心して利用するため、自転車保険の加入を促進させる検討が必要**

### (3) 駐輪環境に関する課題

#### ① 放置禁止区域エリア・公営駐輪場・撤去自転車保管施設

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

市内の公営駐輪場及び保管施設、放置禁止区域の整備状況



課題⑨ 放置自転車の抑制及び多様な種類の自転車駐輪に対応するため、より使いやすい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。

有料駐輪場の設置年と築年数 (令和 2 年時点)

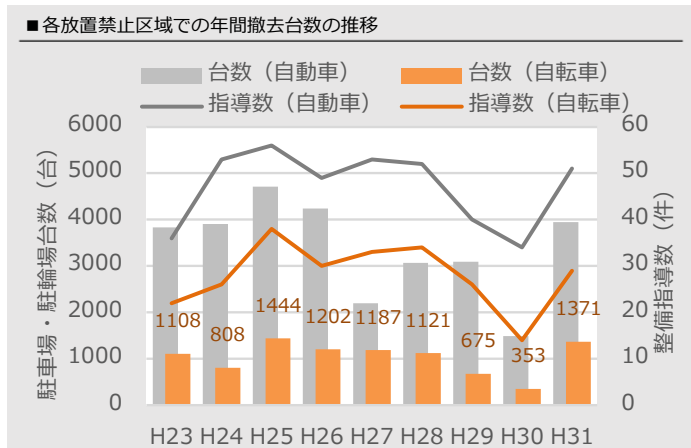
有料駐輪場	駐輪場構造	設置年 (築年数)
高蔵寺駅北口	立体自走式 (3 階建)	S56 (築 39 年)
高蔵寺駅北口新館	立体自走式 (3 階建)	H6 (築 26 年)
高蔵寺駅南口	立体自走式 (3 階建)	S59 (築 36 年)
JR 神領駅北口	平面式 (屋根付き)	H29 (築 3 年)
JR 春日井駅北口	立体自走式 (3 階建)	H13 (築 19 年)
JR 勝川駅東	平面式 (屋根付き)	H22 (築 10 年)
JR 勝川駅西	平面式 (屋根付き)	H22 (築 10 年)

※自転車駐車場のみ。

課題⑩ 駐輪施設の老朽化が進行しているため、安全で安心な施設の改良が必要

### ③ 民間施設での駐輪場の整備

- 開発者による駐輪場等の整備推進のため、春日井市開発行為等に関する指導要綱に準じて整備を促していきます。



➡ **課題①** 民間開発に伴う適切な駐輪場整備が必要なため、開発事業者に対して整備を促すことが必要



## (4) 活用推進に関する課題

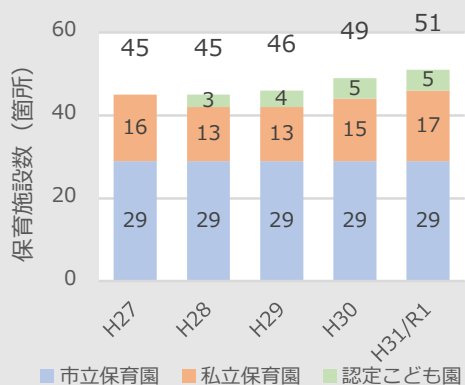
### ①市内の「子育て世帯」の増加への対応

- 本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。
- 現在の保育施設は車での送迎もみられる一方で、勝川駅周辺等では自転車による送迎も見られます。

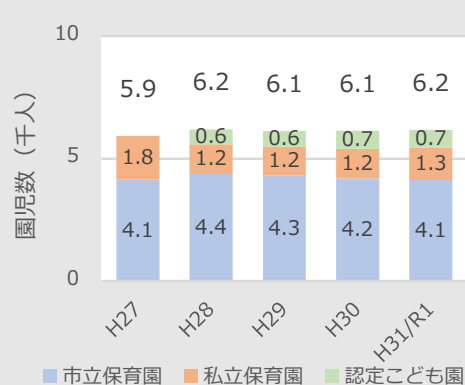


#### ■ 保育施設の施設数、入園者数の推移

##### ■ 保育施設数



##### ■ 園児数



【出典】令和元年度 春日井市統計書（14-12 保育施設の概況）

➡ **課題⑫ 駅周辺の保育施設の増加が見込まれる中で、機動力の高い自転車利用の促進が必要**

## ②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。

※春日井まつりは市役所周辺、納涼まつりは落合公園で開催。

■春日井市民納涼まつり



### ■県資料による市町村別観光客入り込み客数

カ 行祭事・イベント(上位50カ所)

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	1,666,882	1,675,008	99.5%
5	名古屋市	瑞穂運動場	1,332,061	1,449,293	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%
12	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	せともの祭	280,000	390,000	71.8%
15	岩倉市	岩倉桜まつり	280,000	305,000	91.8%
15	西尾市	西尾祇園祭	280,000	290,000	96.6%
18	稲沢市	そぶえいチョウ黄葉まつり	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	280,000	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	濃尾大花火	190,000	190,000	100.0%
30	蒲郡市	蒲郡まつり	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	名古屋能楽堂	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(賀茂しょうぶ園)	180,000	200,000	90.0%
35	平田町	赤の山車まつり	177,000	166,000	94.9%

課題⑬ 自転車は渋滞の影響を受けにくく、渋滞の緩和につながるため、適切に通行し、駐輪できるよう観光面での配慮が必要

## ③健康づくりに対する自転車利用の効果

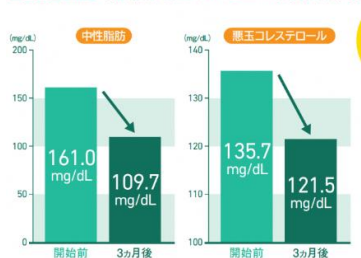
- 自転車は身近にできる健康づくり・スポーツとして、大手自転車メーカー等では様々なデータを公表しています。ダイエットや成人病予防等だけでなく、自転車通勤によるメンタル面での変化にも着目されています。
- 経済産業省が「健康経営優良法人認定制度」を設け、全国的に健康経営<sup>※</sup>への期待が高まる中で、自転車通勤や余暇での自転車活用等がしやすい環境整備が期待されます。



※健康経営：従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に実践すること（経済産業省ホームページ）

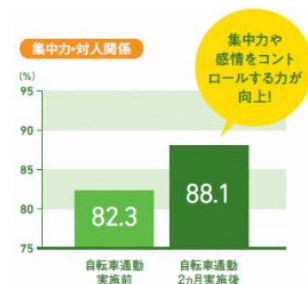
■3か月間の自転車通勤によるメタボ関連指標の変化

0510 M-05 中性脂肪/悪玉コレステロールの変化(6名平均)



出典：株式会社シマノ ホームページ「Health Data File」

■メンタル面での変化



課題⑭ 全国的に健康経営の期待が高まる中で、健康経営等の仕組みを活用し、企業単位の自転車活用の促進支援が必要

## ④ 災害時の対応策としての自転車活用

- 本市では、災害時に備え各拠点に利用できる自転車を配備しています。災害後に鉄道やバス、マイカー等が利用できない状況下においても、自転車のもつ機動性は損なわれないメリットを活かし、発災後の移動手段の一つとして自転車の活用を図る必要があります。

### ■ 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。

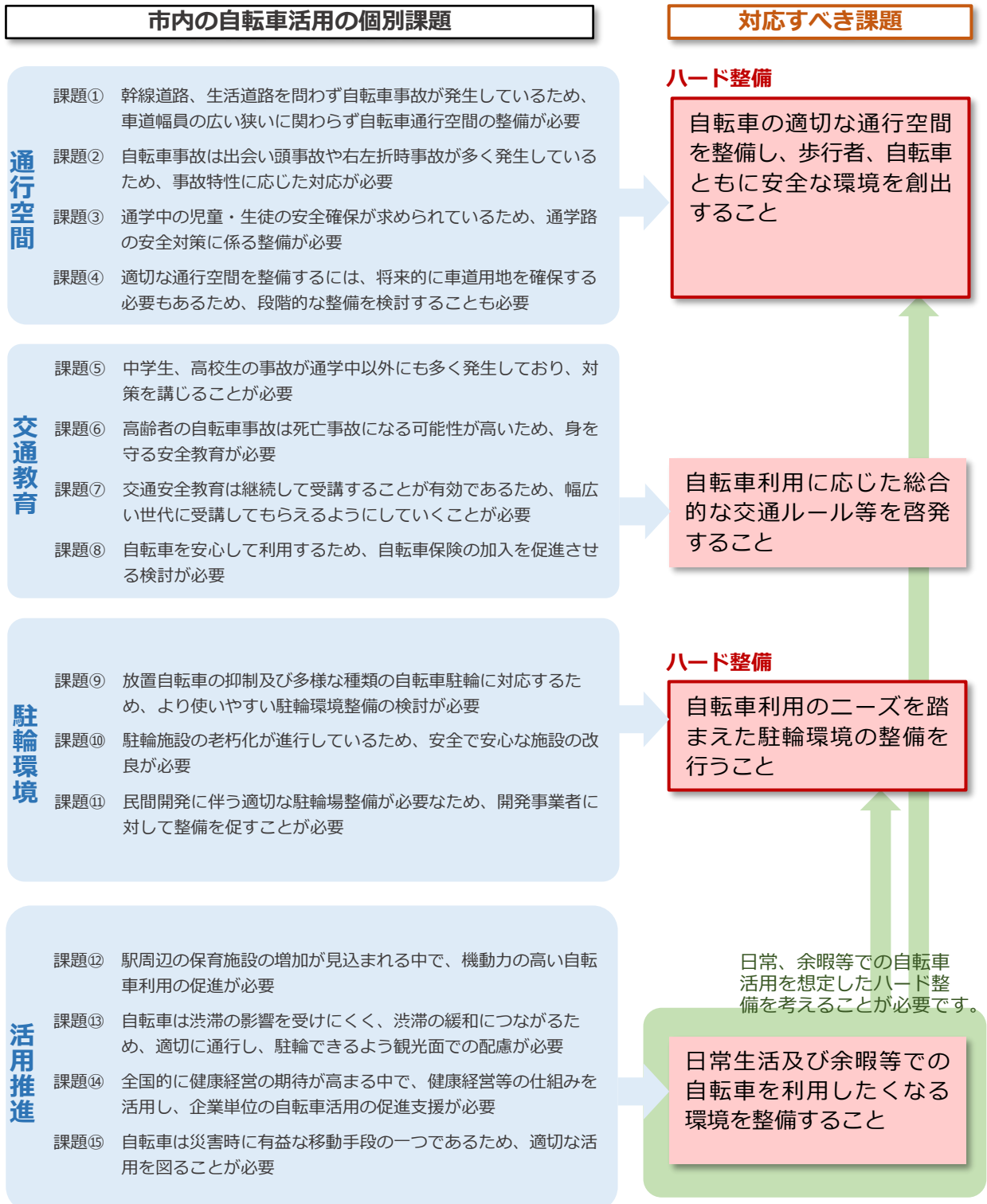
#### 国土強靱化基本計画（H30.12.14）抜粋

- ・ 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。

➡ **課題⑮ 自転車は災害時に有益な移動手段の一つであるため、適切な活用を図ることが必要**

### 3. 自転車活用推進に向けた課題のまとめ

- 自転車活用推進法の施行に伴い、全国的に自転車の活用による健康づくりや観光など地域に適した自転車の様々なニーズへの対応が期待されています。
- 本市では、自転車事故死傷者数が県下でも多く、歩行者や自転車、自動車が安全に通行できる自転車空間の整備が必要と考えます。
- 今後においても、新しい生活様式による感染症対策や、本市の自転車利用、交通事故などの現況を踏まえ、次のように課題を整理しました。



■ 自転車活用推進に向けた目標

自転車事故を減少させるための  
安全利用環境づくり

【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



はしる

【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
- 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



まもる

駐輪場の活用に繋がる  
「質」の向上

【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



とめる

【ソフト面】では…

- 放置禁止区域での放置抑制
- サイクリング等にも使いやすい自転車活用環境の充実 …など



まもる

いかす

いかす

■ 基本方針

【はしる】  
通行空間の充実

【まもる】  
交通教育の充実

【とめる】  
駐輪環境の充実

【いかす】  
自転車活用の推進

安全・快適な交通手段として機能する「自転車環境の整備」

自転車環境を整えた上で…

国の方針：メリットを最大限に活かした積極的な「活用」  
まちづくり：「ライフタウン」の魅力を高める