

春日井市 自転車活用 推進計画

自転車ネットワークの
設定について

令和2年9月
春日井市

1. 自転車ネットワークの考え方

1-1 【自転車利用の集中が想定されるエリア】の設定

- 市内の全道路に対して、鉄道駅や店舗、学校など、自転車利用を誘発する施設へのアクセス性の視点から、利用ニーズを整理。

Output

自転車が集まるエリアを抽出（駅利用、目的施設利用などで整理）



1-2 【自転車事故の多い区間】の設定

- 市内での自転車事故の発生状況から、自転車ネットワークの整備により安全性の向上が期待される箇所を検討

Output

事故の多い区間を抽出（交差点部、単路部別に整理）

2つの条件を重ね合わせることで、
ニーズがあり、安全確保につながる自転車ネットワークをつくる

2. 自転車利用の集中エリアの選定条件

- 3m以上道路の全区間での整備は現実的でないため、以下の条件で整備の必要性を定めます。

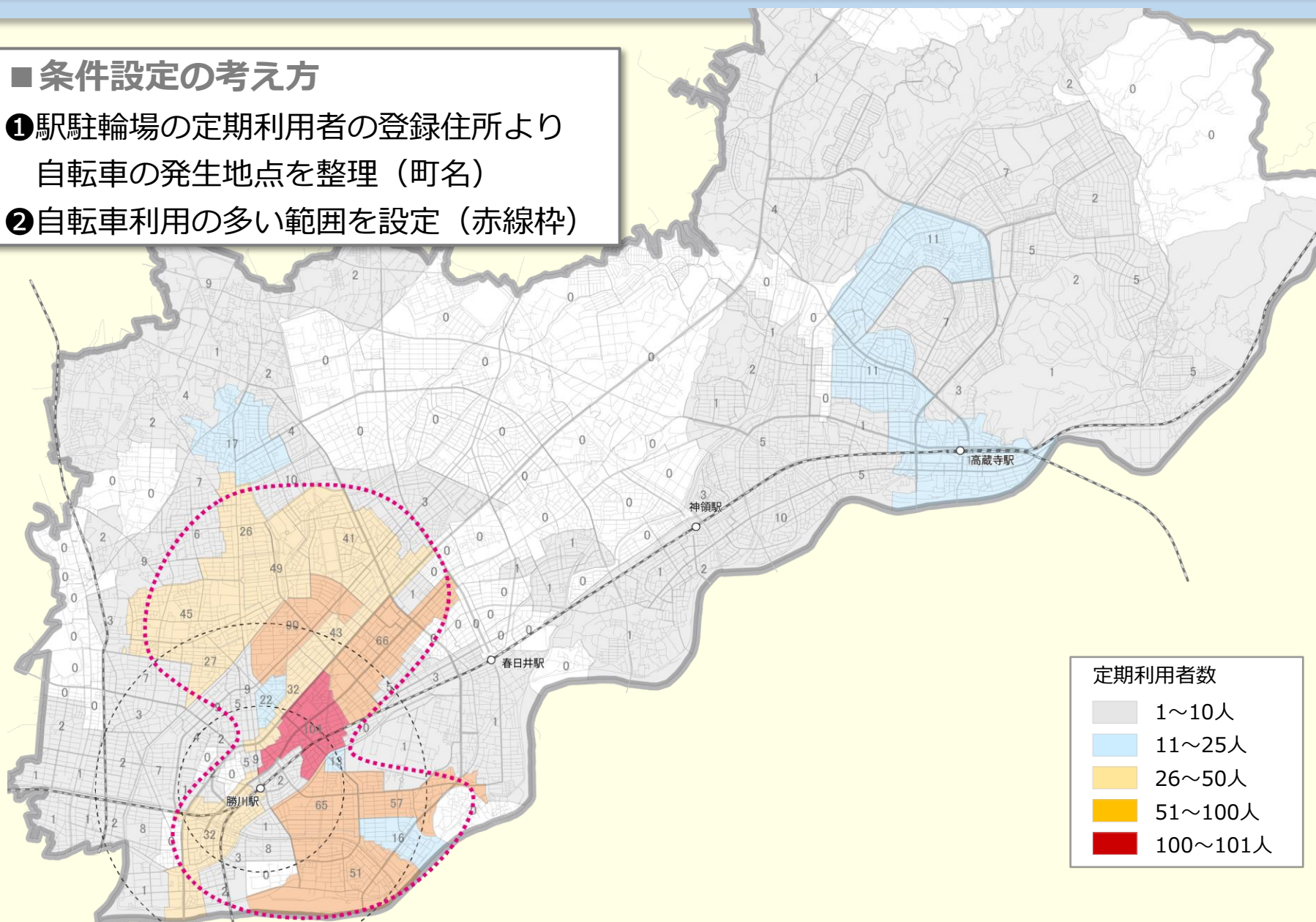
	評価項目	選定理由
日常利用	① 鉄道駅アクセス (JR主要4駅)	○自転車での駅アクセスの経路に合わせた整備を実施。 (勝川、春日井、神領、高蔵寺の定期駐輪場登録者の住所に基づき設定)
	② 買い物	○日常の自転車利用の中心的な「買い物」の安全・快適を確保。
	③ 中学校の 通学路	○中学校の通学路の安全確保のための整備を実施。 ※自転車通行場所を歩道から車道へ促し、通学路の安全確保を図る。
	④ 高校の 自転車通学	○ほぼ全校生徒が自転車通学である「高校」通学の安全・快適を確保。
レジャー	⑤ 公園アクセス	○サイクリング等のレジャーでの安全・安心な自転車活用を図る。 ○主要な公園のアクセス路や緑道での安全対策を想定。
まちづくり	⑥ 都市機能誘導 区域	○将来的な都市機能の集積により各地区の拠点となるため、自転車通行環境の インフラ整備を図る。 ○自転車の車道への誘導により、歩道の安全性の向上にも寄与する。

※日常利用のうち「通園」「通院」は、施設アンケートでの自転車利用ニーズが低かったため対象外とした。

評価①a 勝川駅へのアクセス経路

■ 条件設定の考え方

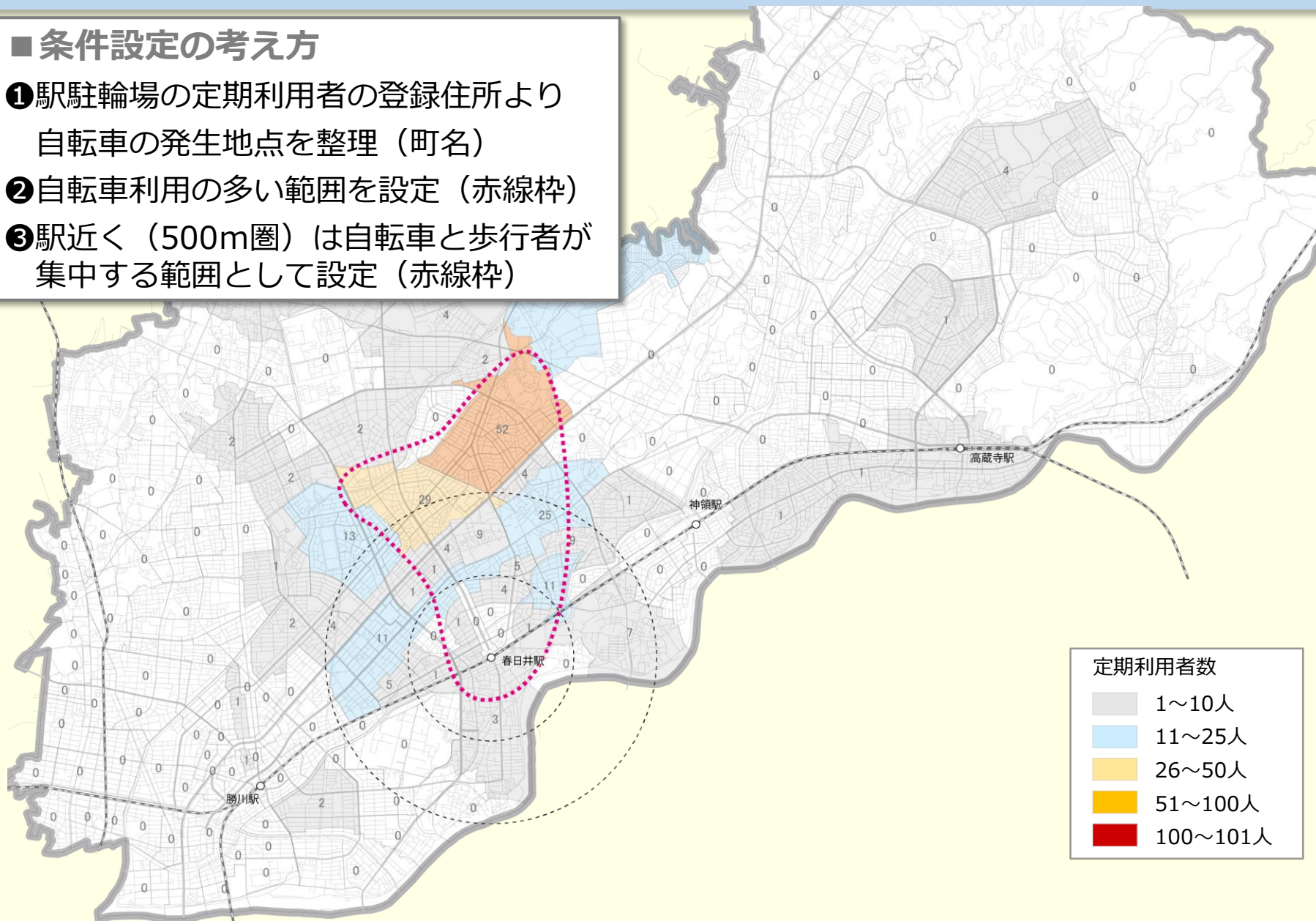
- ① 駅駐輪場の定期利用者の登録住所より自転車の発生地点を整理（町名）
- ② 自転車利用の多い範囲を設定（赤線枠）



評価①b 春日井駅へのアクセス経路

■ 条件設定の考え方

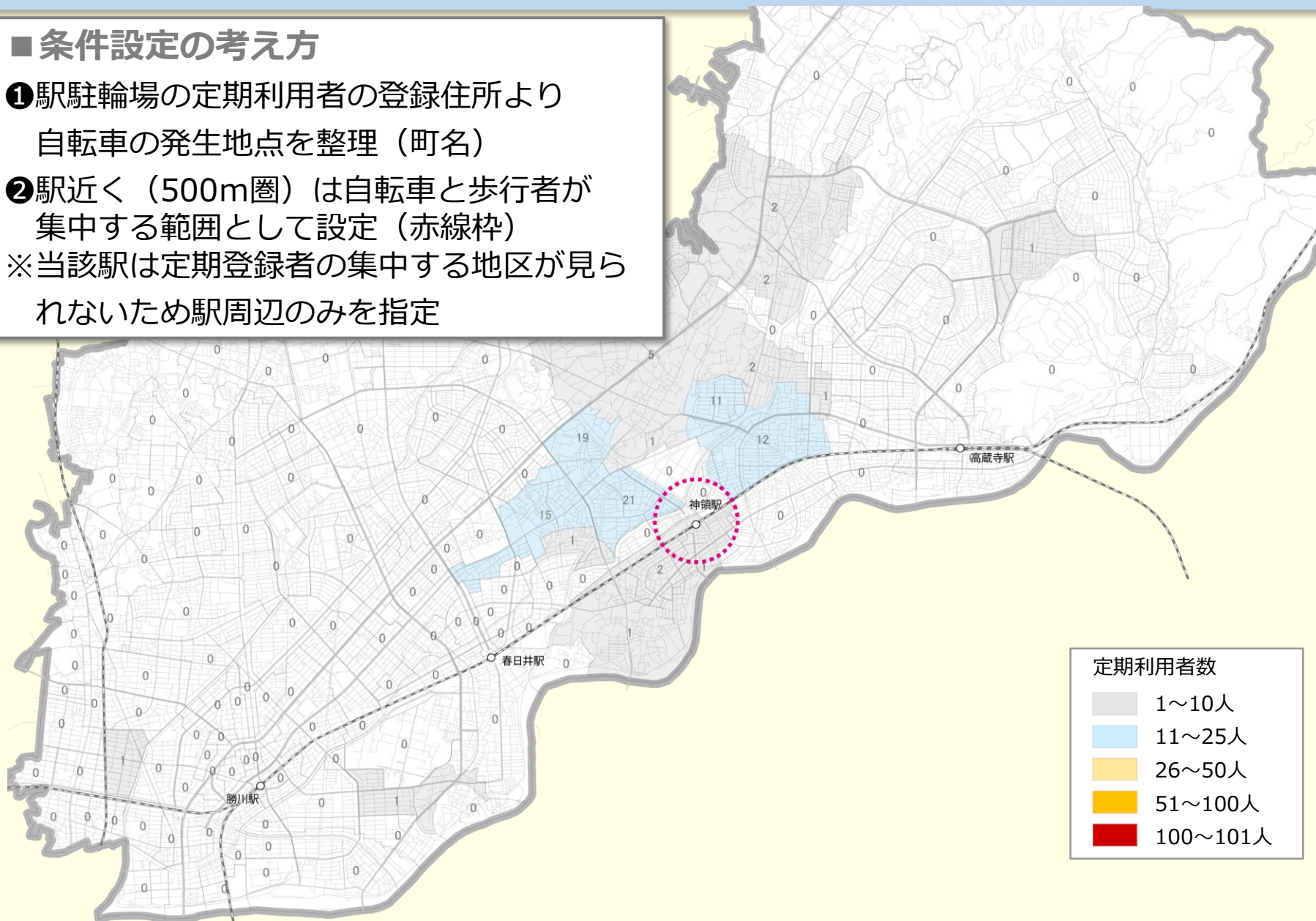
- ① 駅駐輪場の定期利用者の登録住所より自転車の発生地点を整理（町名）
- ② 自転車利用の多い範囲を設定（赤線枠）
- ③ 駅近く（500m圏）は自転車と歩行者が集中する範囲として設定（赤線枠）



評価①c 神領駅へのアクセス経路

■ 条件設定の考え方

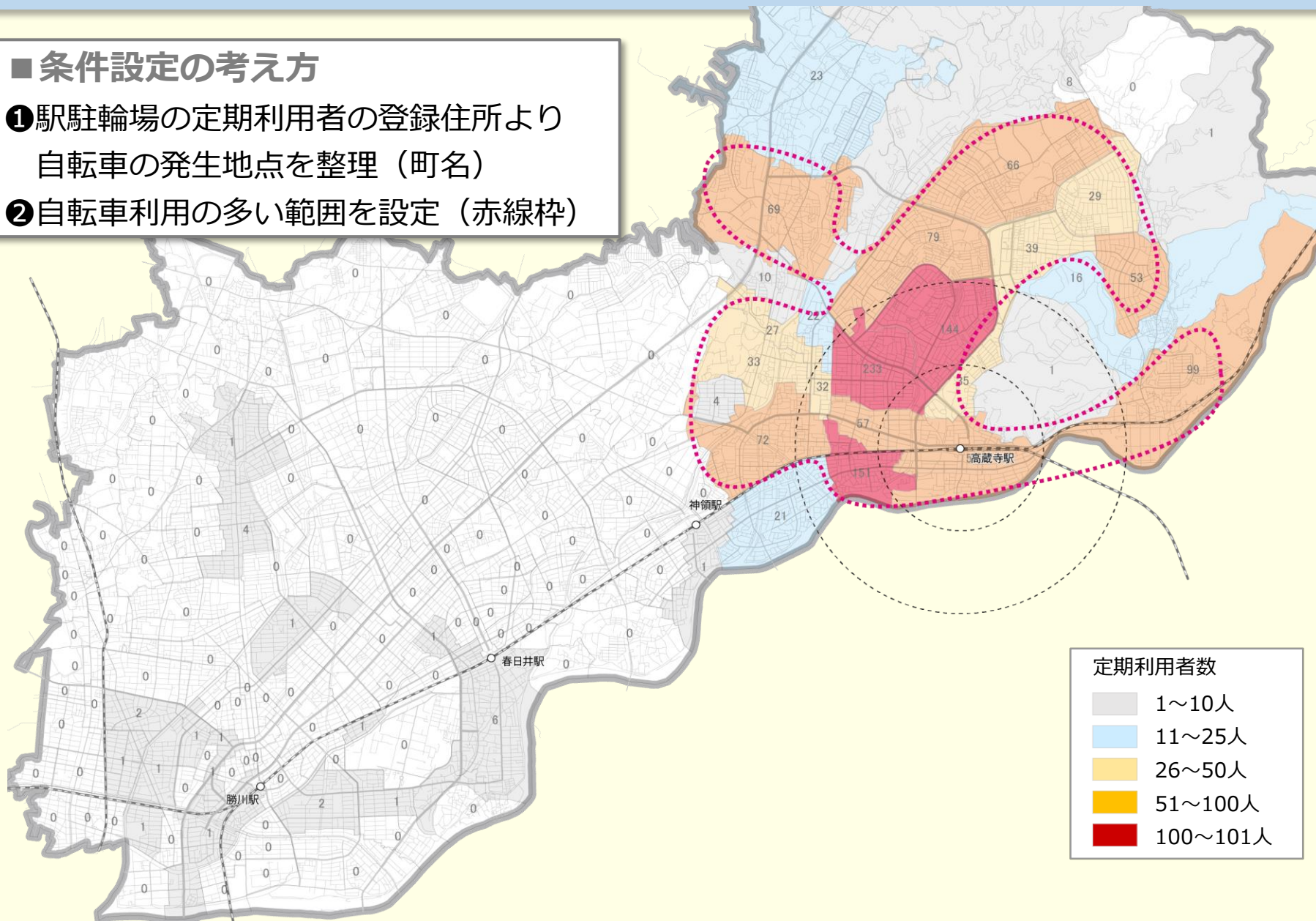
- ① 駅駐輪場の定期利用者の登録住所より自転車の発生地点を整理（町名）
 - ② 駅近く（500m圏）は自転車と歩行者が集中する範囲として設定（赤線枠）
- ※当該駅は定期登録者の集中する地区が見られないため駅周辺のみを指定



評価①d 高蔵寺駅へのアクセス経路

■ 条件設定の考え方

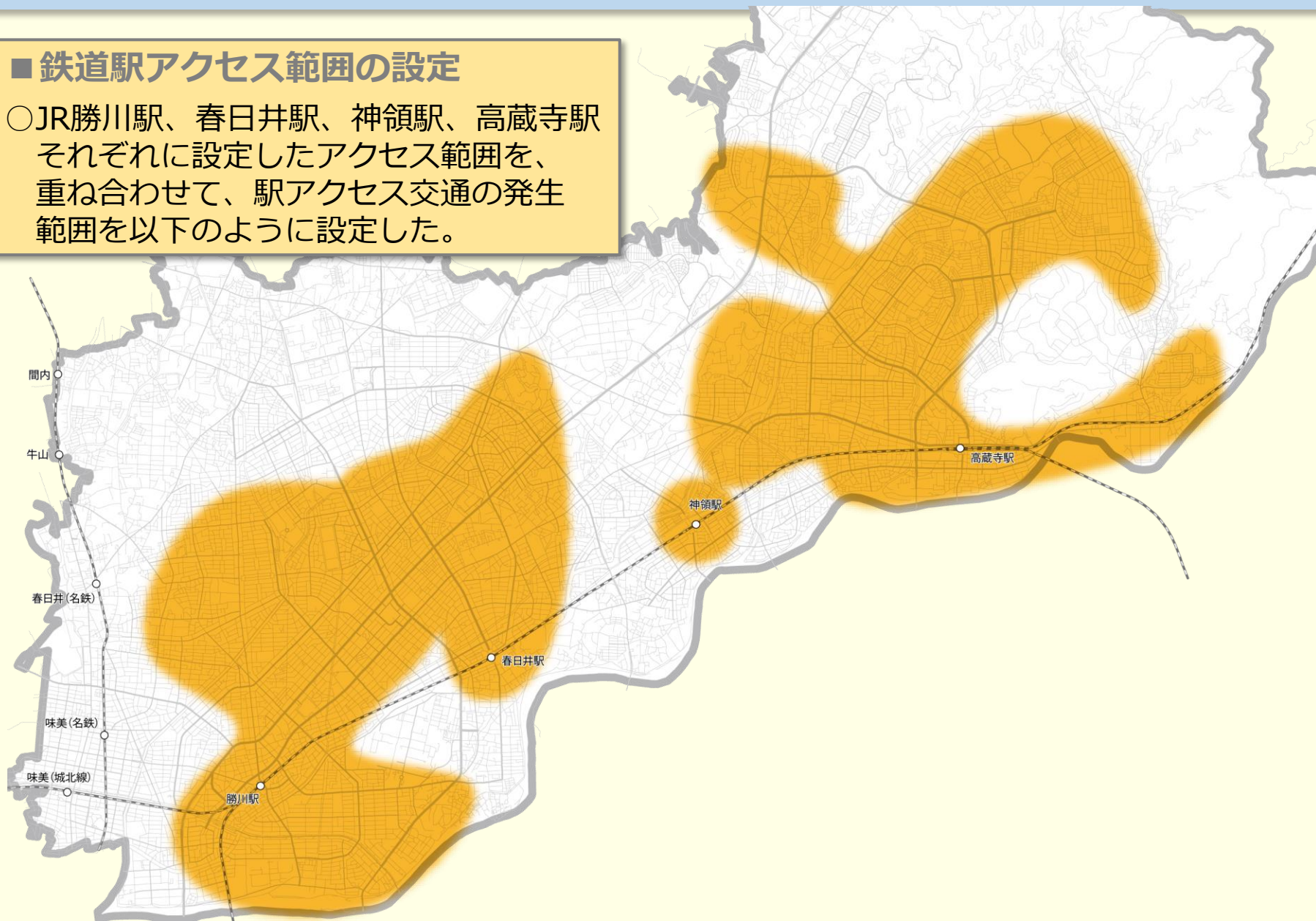
- ① 駅駐輪場の定期利用者の登録住所より自転車の発生地点を整理（町名）
- ② 自転車利用の多い範囲を設定（赤線枠）



評価① 鉄道駅アクセスのまとめ

■ 鉄道駅アクセス範囲の設定

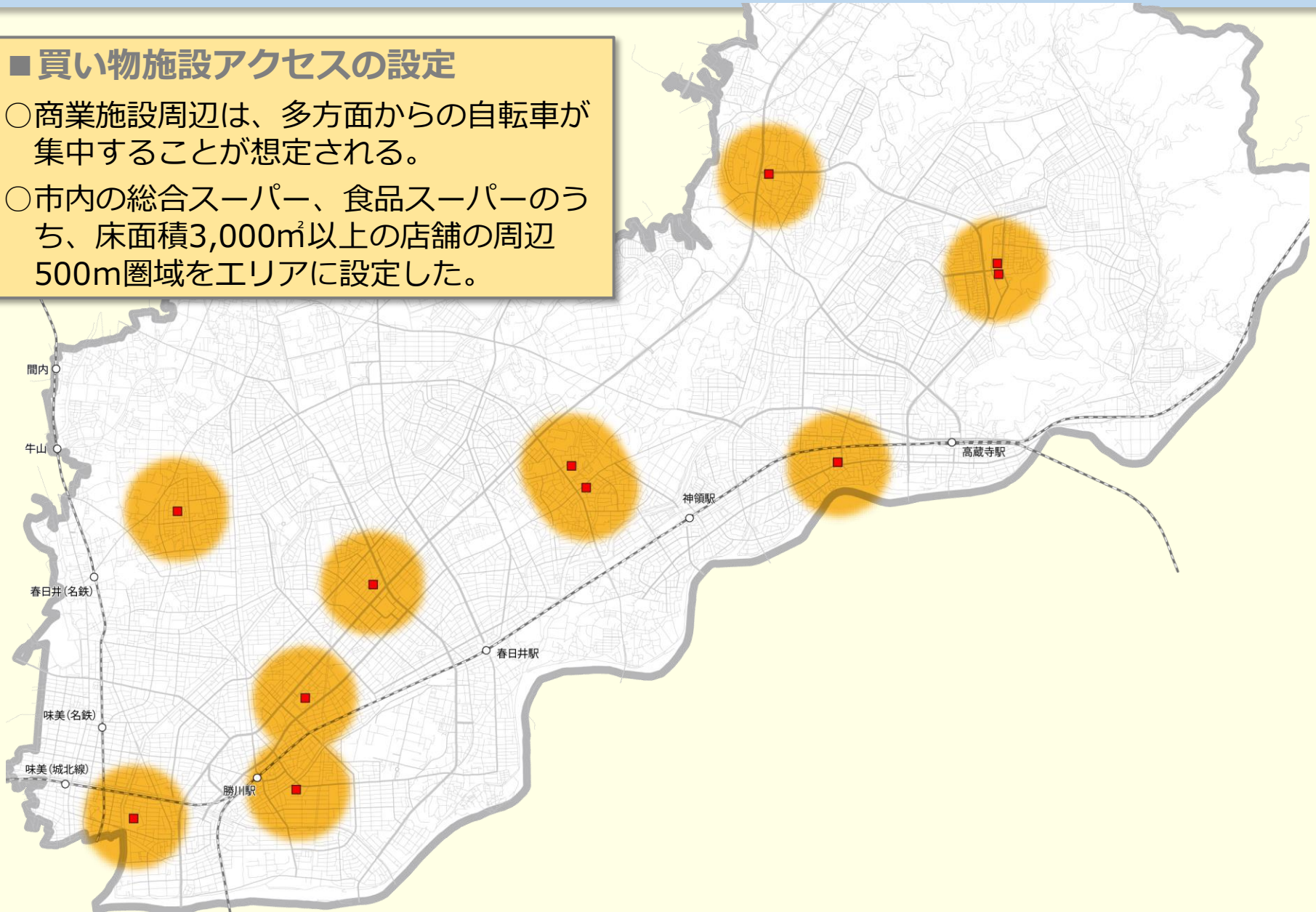
- JR勝川駅、春日井駅、神領駅、高蔵寺駅
それぞれに設定したアクセス範囲を、
重ね合わせて、駅アクセス交通の発生
範囲を以下のように設定した。



評価② 買い物施設へのアクセス

■ 買い物施設アクセスの設定

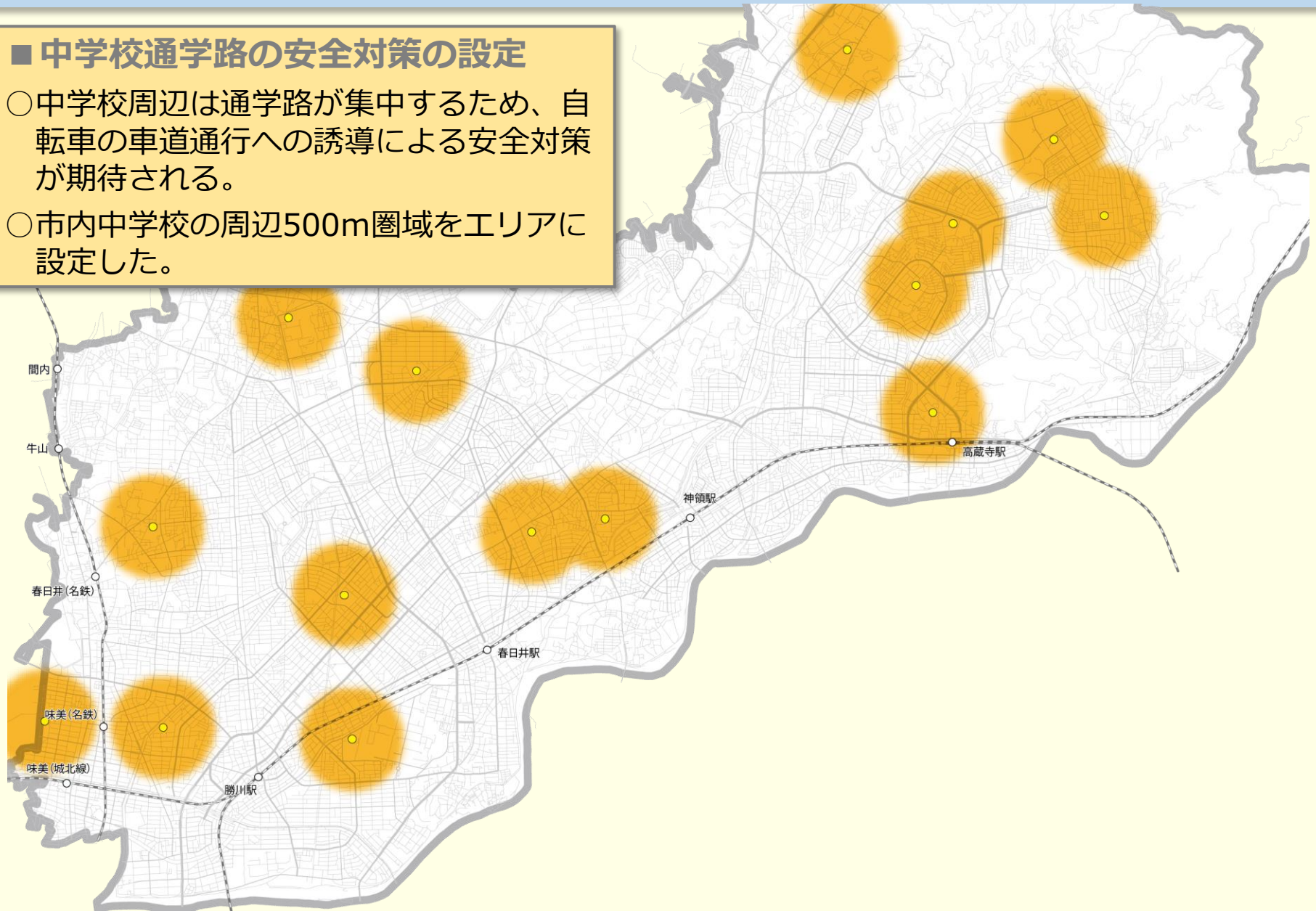
- 商業施設周辺は、多方面からの自転車が集中することが想定される。
- 市内の総合スーパー、食品スーパーのうち、床面積3,000㎡以上の店舗の周辺500m圏域をエリアに設定した。



評価③ 中学校の通学路安全対策への対応 10

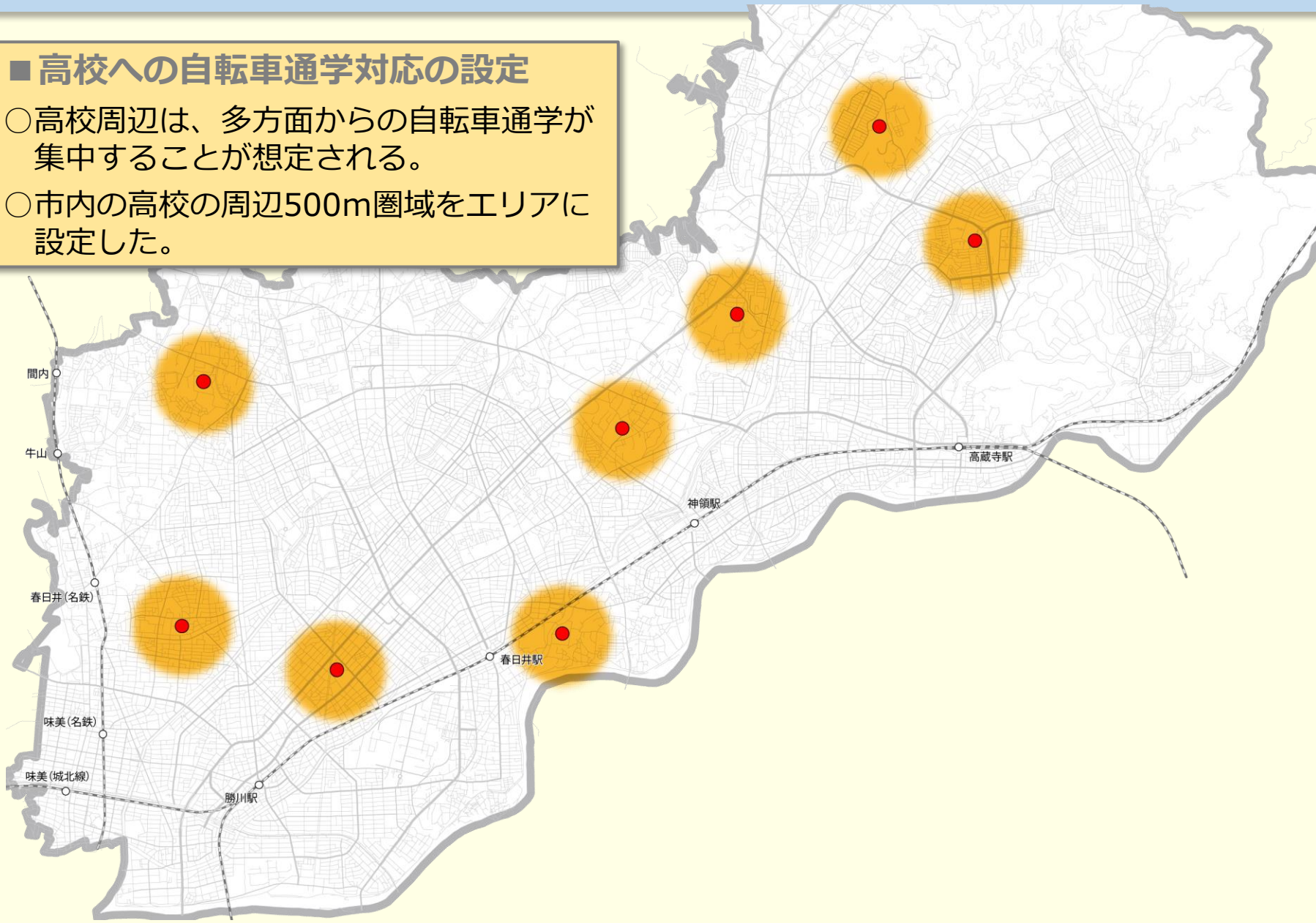
■ 中学校通学路の安全対策の設定

- 中学校周辺は通学路が集中するため、自転車の車道通行への誘導による安全対策が期待される。
- 市内中学校の周辺500m圏域をエリアに設定した。



■ 高校への自転車通学対応の設定

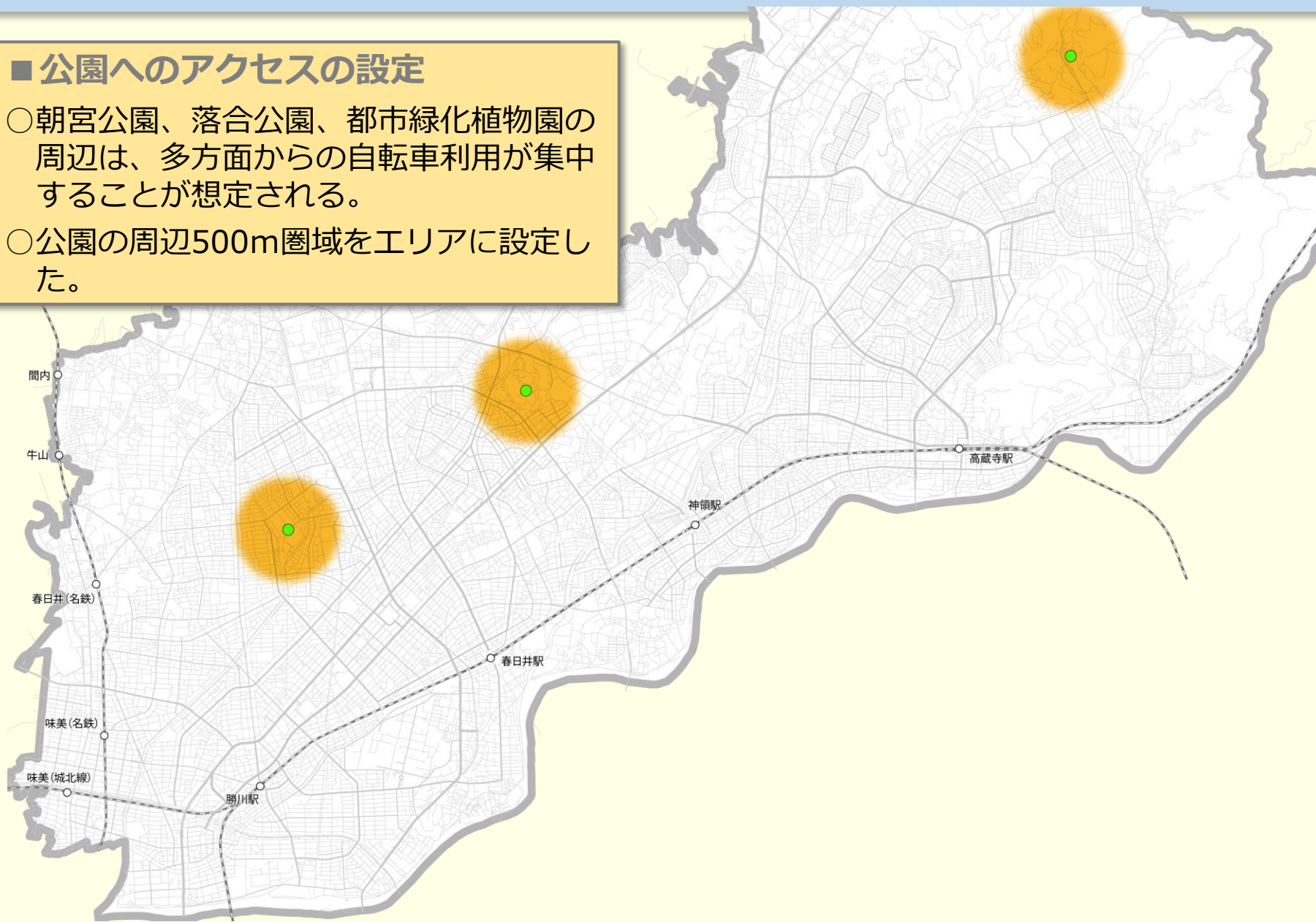
- 高校周辺は、多方面からの自転車通学が集中することが想定される。
- 市内の高校の周辺500m圏域をエリアに設定した。



評価⑤ 公園アクセス

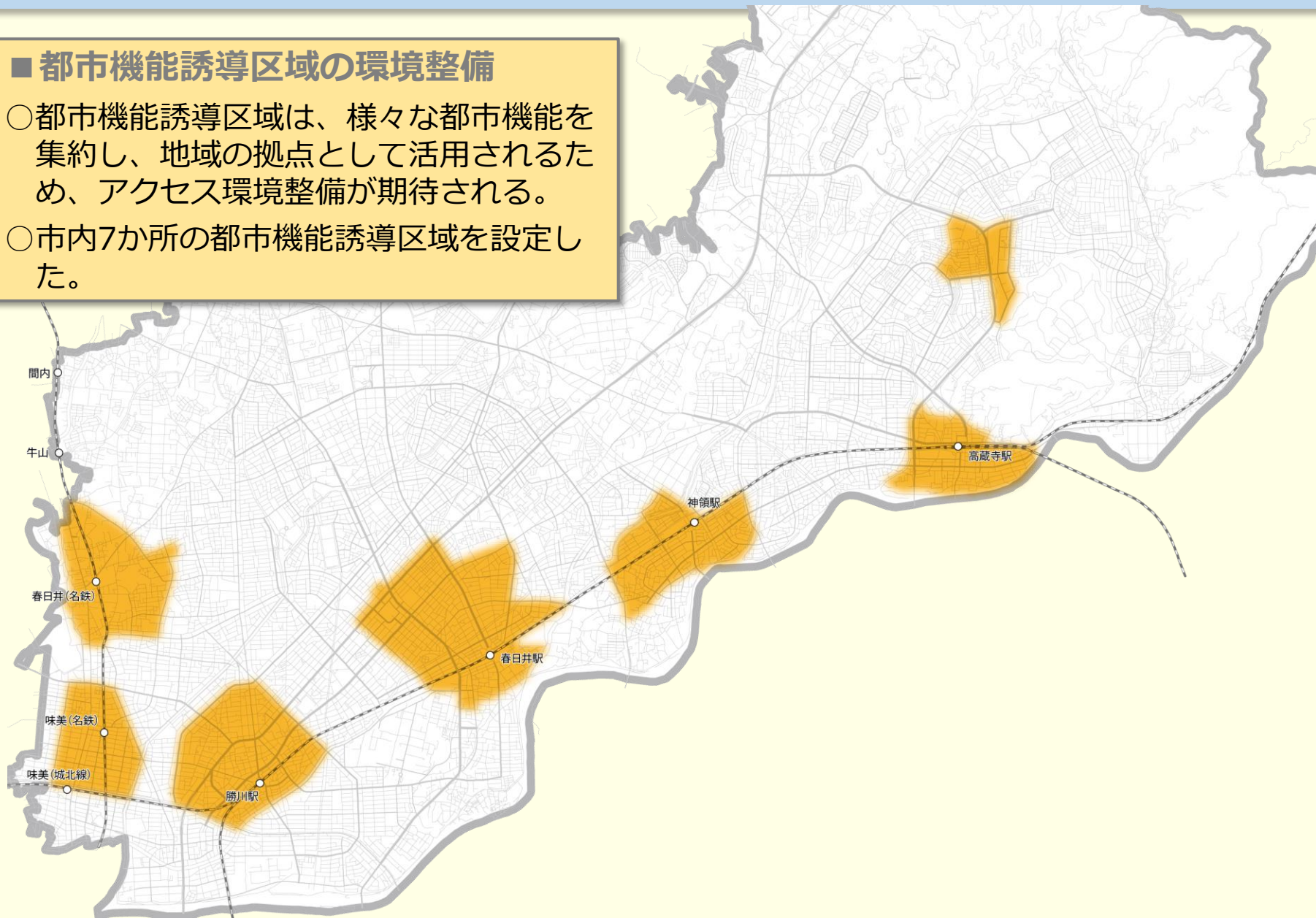
■公園へのアクセスの設定

- 朝宮公園、落合公園、都市緑化植物園の周辺は、多方面からの自転車利用が集中することが想定される。
- 公園の周辺500m圏域をエリアに設定した。



■ 都市機能誘導区域の環境整備

- 都市機能誘導区域は、様々な都市機能を集約し、地域の拠点として活用されるため、アクセス環境整備が期待される。
- 市内7か所の都市機能誘導区域を設定した。



自転車利用の集中が想定されるエリア

■ 複数のエリアが重なる範囲

- 以上の評価①～⑥のエリアを重ね合わせると下図の通り。
- このうち、複数の評価エリアが重なる場所は、下図赤枠の範囲であり、優先的な整備が期待される。

※駅や学校など時間帯によって集中が想定されるエリアについては、別途考慮する必要がある。

【名鉄春日井駅東エリア】

通学と勝川駅
アクセスの集中

【高蔵寺地域拠点】

買い物、高校通学、
通勤等が集中

【高蔵寺駅エリア】

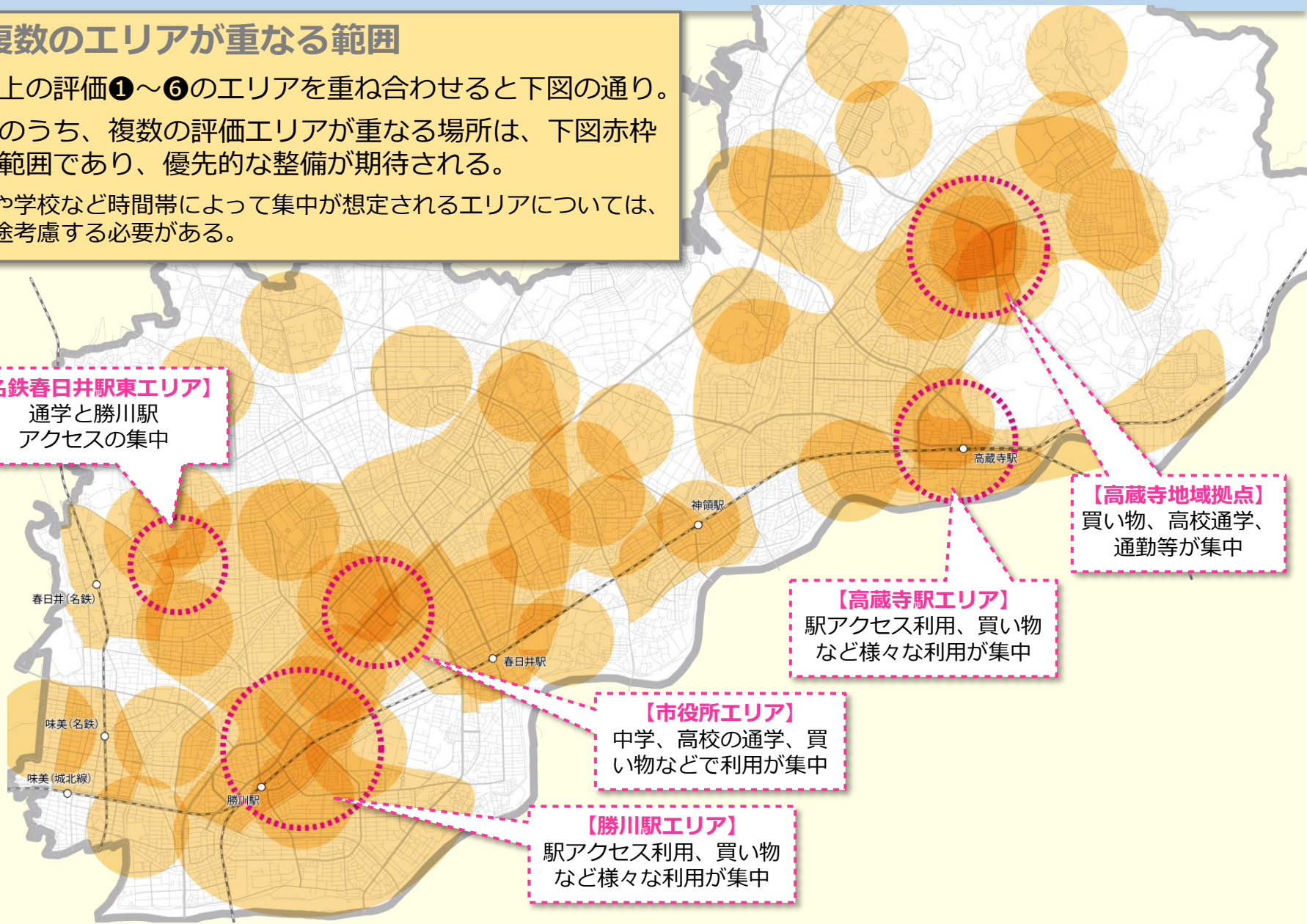
駅アクセス利用、買い物
など様々な利用が集中

【市役所エリア】

中学、高校の通学、買
い物などで利用が集中

【勝川駅エリア】

駅アクセス利用、買い物
など様々な利用が集中



3. 自転車事故の検証

- 安全性の視点から、自転車事故の評価を行なうために、以下の視点での整理を行います。

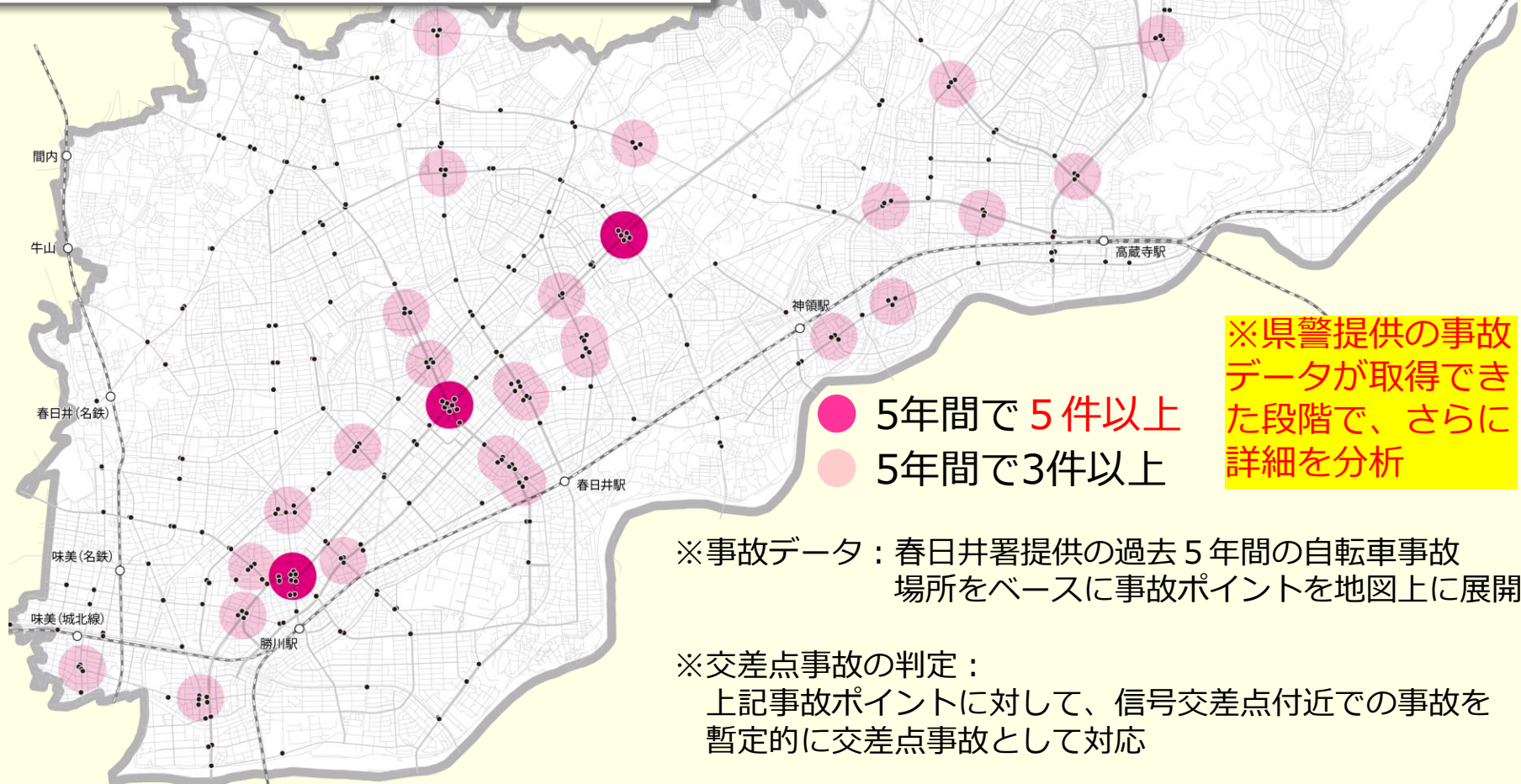
評価項目		選定理由
事故の軽減	①交差点部の自転車事故	<ul style="list-style-type: none"> ○交差点部での事故が多い箇所の改善を目指す。 ○事故多発区間の優先整備による安全な通行空間の確保で重要。
	②単路部の自転車事故	<ul style="list-style-type: none"> ○単路部での事故が多い箇所の改善を目指す。 ○事故多発区間の優先整備による安全な通行空間の確保で重要。

※県警提供の事故データが取得できた段階で、さらに詳細を分析

評価① 交差点の自転車事故の発生件数

■ 条件設定の考え方

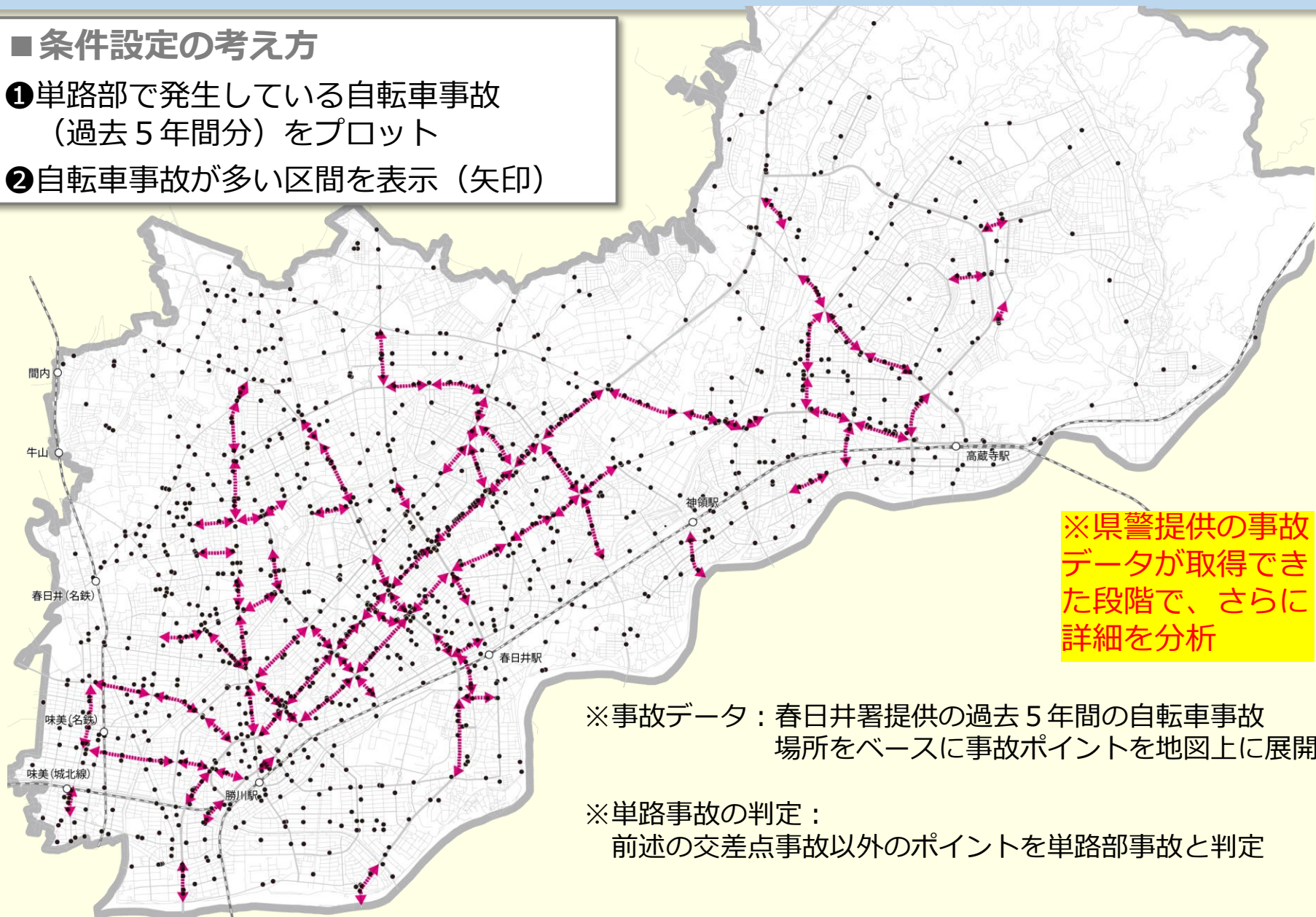
- ① 交差点部で発生している自転車事故（過去5年間分）をプロット
- ② 発生件数が5年間3件以上の交差点部を表示（うち5件以上は強調表示）



評価② 単路部の自転車事故の発生件数

■ 条件設定の考え方

- ① 単路部で発生している自転車事故
(過去5年間分) をプロット
- ② 自転車事故が多い区間を表示 (矢印)



※県警提供の事故データが取得できた段階で、さらに詳細を分析

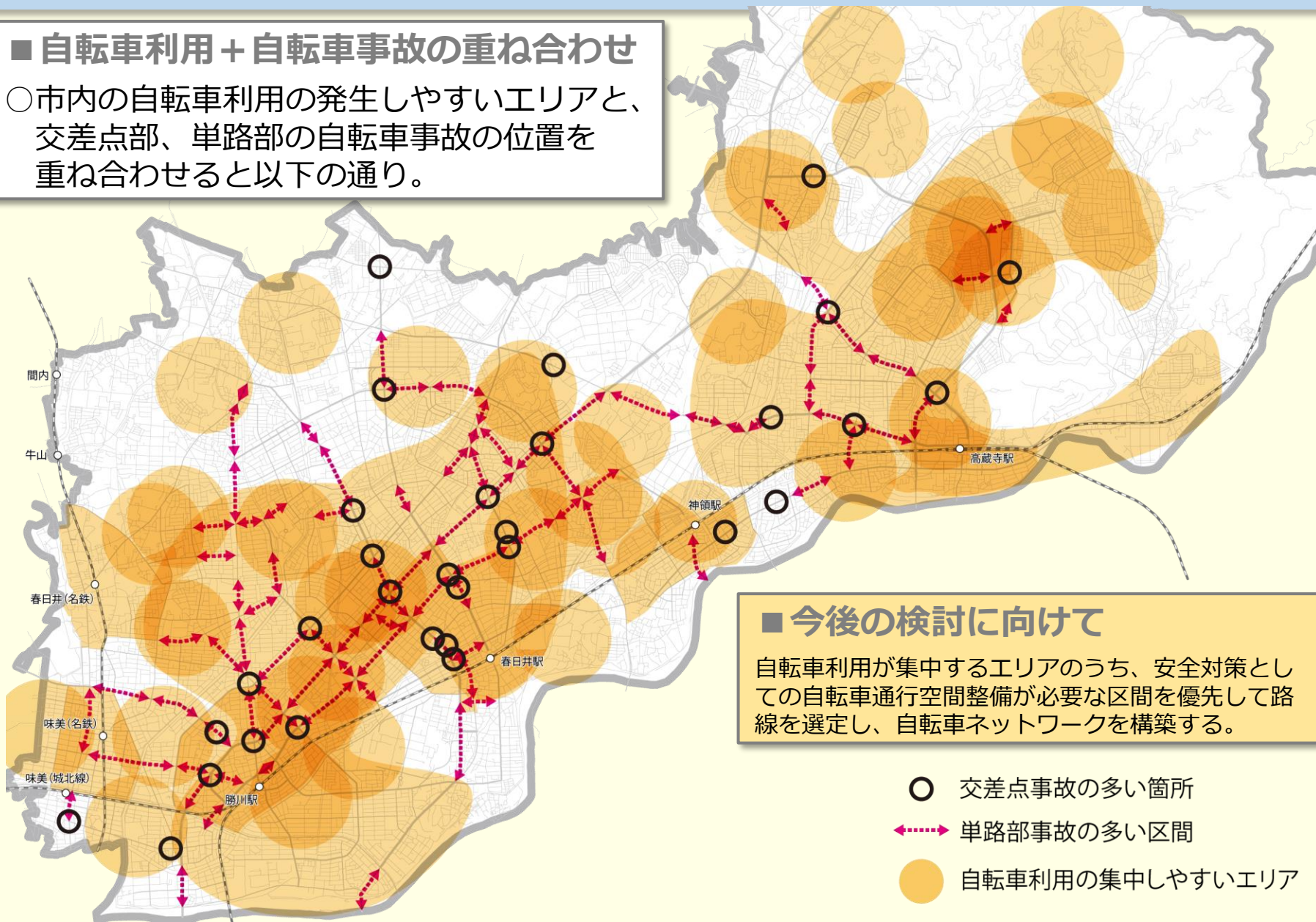
※事故データ：春日井署提供の過去5年間の自転車事故場所をベースに事故ポイントを地図上に展開

※単路事故の判定：
前述の交差点事故以外のポイントを単路部事故と判定

■ 自転車利用エリアと事故の重ね合わせ

■ 自転車利用 + 自転車事故の重ね合わせ

○市内の自転車利用の発生しやすいエリアと、交差点部、単路部の自転車事故の位置を重ね合わせると以下の通り。



■ 今後の検討に向けて

自転車利用が集中するエリアのうち、安全対策としての自転車通行空間整備が必要な区間を優先して路線を選定し、自転車ネットワークを構築する。

○ 交差点事故の多い箇所

←---→ 単路部事故の多い区間

● 自転車利用の集中しやすいエリア

(参考) 整備対象候補路線の抽出イメージ 19

■ 設定方法

○自転車利用の集中しやすいエリアと、交差点部、単路部の自転車事故が多い地点、区間を重ね合わせて設定

