



# 春日井市 自転車活用 推進計画

## 中間案

令和2年10月  
春日井市



©Kasugai City 2008  
書のまち春日井「道風くん」





# Contents

---

I	計画の目的と位置づけ	1
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
II	現状と課題の整理	11
1.	自転車を取り巻く社会状況	12
	(1) 全国的な社会情勢の変化	12
	(2) 本市のまちづくりからの視点	14
	(3) 自転車利用の状況	16
2.	自転車活用環境の個別課題の整理	18
	(1) 通行空間に関する課題	18
	(2) 交通教育に関する課題	21
	(3) 駐輪環境に関する課題	23
	(4) 活用推進に関する課題	25
3.	自転車活用推進に向けた課題のまとめ	27
III	計画目標と方針	29
1.	計画目標と方針	30
2.	計画の評価目標の設定	32
	(1) 計画評価のための指標の設定	32
	(2) 各指標の現状値と目標値	32
	「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	34
	「まもる」自転車固有の交通ルールを、みんなが理解し、遵守する意識をつくる	38
	「とめる」日常生活での行き先で、不自由なく便利に利用できる駐輪環境をつくる	40
	「いかす」日々の暮らしでも、余暇等でも、自転車を利用したくなる環境をつくる	43

## IV 自転車ネットワーク..... 47

1. 自転車ネットワークの考え方 .....48
  - (1) 自転車利用の集中が想定されるエリアの設定..... 49
  - (2) 人の集中が想定されるエリアの設定 ..... 52
  - (3) 自転車利用の安全確保のために優先する区間の設定..... 55
  - (4) 整備対象候補路線の設定..... 58
2. 自転車ネットワークの整備構造の検討 .....61
  - (1) 単路部の基本的な整備形態..... 61
  - (2) 交差点の基本的な整備形態..... 62
  - (3) 整備形態の選定の考え方..... 64
  - (4) 整備対象路線の整備形態の検討..... 64

## V 実現に向けて ..... 67

1. 計画推進体制 .....68
  - (1) P D C A サイクルによる進捗管理..... 68

# 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、環境負荷の低減、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（2018 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（2021 年度）から令和 12 年度（2030 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、国や愛知県の自転車活用推進計画や次に示す本市の各計画を踏まえて、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、個別の具体施策を検討します。
- 特に、上位計画となる本市の総合計画、関連計画である都市計画マスタープランや立地適正化計画等を踏まえて、本市の地理的条件に適した自転車活用のあり方を検討します。

法律

#### 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（2016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、自動車が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の。

#### ②自転車活用推進法（平成29年（2017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。

国土交通省 自転車活用推進計画（平成30年度（2018年度）～令和2年度（2020年度））  
愛知県自転車活用推進計画（令和元年度（2019年度）～令和8年度（2026年度））

#### ■春日井市の計画

上位計画

#### 第六次春日井市総合計画（計画期間：平成30年度（2018年度）～令和19年度（2037年度））

暮らしやすさと幸せをつなぐまちかすがい

関連計画

#### 春日井市都市計画マスタープラン

（計画期間：令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029年度））

心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う 春日井

#### 春日井市立地適正化計画

（計画期間：平成30年度（2018年度）～令和18年度（2036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

#### かすがい健康計画2023

（計画期間：平成26年度（2014年度）～令和5年度（2023年度））

わたしの健康 まちの健康 みんなで育む 元気なまち かすがい

#### 第10次 春日井市交通安全計画

（計画期間：平成28年度（2016年度）～令和2年度（2020年度））

#### 春日井市環境基本計画

（計画期間：平成4年度（1992年度）～令和3年度（2021年度））

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

#### 春日井市地球温暖化対策実行計画

（計画期間：令和元年度（2019年度）～令和12年度（2030年度））

### 春日井市自転車活用推進計画

（令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度））

#### 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（2017 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（2020 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（2018 年）～令和 2 年度（2020 年））

- 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 18 の自転車活用の推進施策例が示されています。
- 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。

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	⑦ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
	⑧ サイクル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（2020年度）～令和8年度（2026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つの計画目標に基づき、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り組みを推進することとしています。

### 【理念】元氣と暮らしやすさを育む 安全で快適な自転車利用の推進

計画目標	施策
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	① 自転車通行空間の計画的な整備の促進
	② 違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
	③ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
	④ 環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進
	⑤ シェアサイクル等の普及促進
	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
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」	⑦ サイクルスポーツ振興の推進
	⑧ 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
	⑨ 自転車通勤の促進
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	⑩ 国際的なサイクリング大会等の推進
	⑪ 世界に誇り、広く利用されるサイクリング環境の創出
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	⑫ 自転車の点検整備の促進等
	⑬ 自転車の安全利用の促進
	⑭ 学校における交通安全教育の推進
	⑮ 【再掲】自転車通行空間の計画的な整備の促進
	⑯ 災害時における自転車活用の推進

## 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（2018 年度）～令和 19 年度（2037 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

#### 【施策の概要】

政策分野	めざすまちの姿	施策
1 防災・生活安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 災害に対する備えができていないまち</li> <li>○ 犯罪や交通事故が少ないまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①<b>防災・減災対策の充実</b></li> <li>②防犯力の向上</li> <li>③交通安全対策の強化</li> </ul>
2 健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 健康を大切にするまち</li> <li>○ 福祉や医療が充実したまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①<b>健康づくりの推進と地域医療の確保、</b></li> <li>②高齢者福祉の充実</li> <li>③障がい者福祉の充実</li> <li>④地域での支え合いの推進</li> </ul>
3 子育て・教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 子どもの成長を応援するまち</li> <li>○ 子どもの可能性を広げるまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①子育て子育て支援の充実</li> <li>②良好な教育環境の整備</li> </ul>
4 市民活動・共生・文化・スポーツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 人を思いやり、ともに助け合うまち</li> <li>○ 誰もが尊重され、大切にされるまち</li> <li>○ 文化・スポーツに親しむまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①地域コミュニティの活性化と市民参加の促進</li> <li>②ダイバーシティ（多様性）の推進、</li> <li>③<b>文化・スポーツ・生涯学習の推進</b></li> </ul>
5 都市基盤・産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 快適な住環境が整ったまち</li> <li>○ 活力を生み、人が集い交流するまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①<b>都市基盤整備の推進と公共交通の整備</b></li> <li>②産業の振興と安心して働ける環境づくりの推進</li> </ul>
6 環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 環境にやさしいまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①<b>地球環境の保全と自然との共生</b></li> <li>②ごみ減量とまちの美化の推進</li> </ul>

### ③市の関連計画

#### 春日井市都市計画マスタープラン（計画期間：令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029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

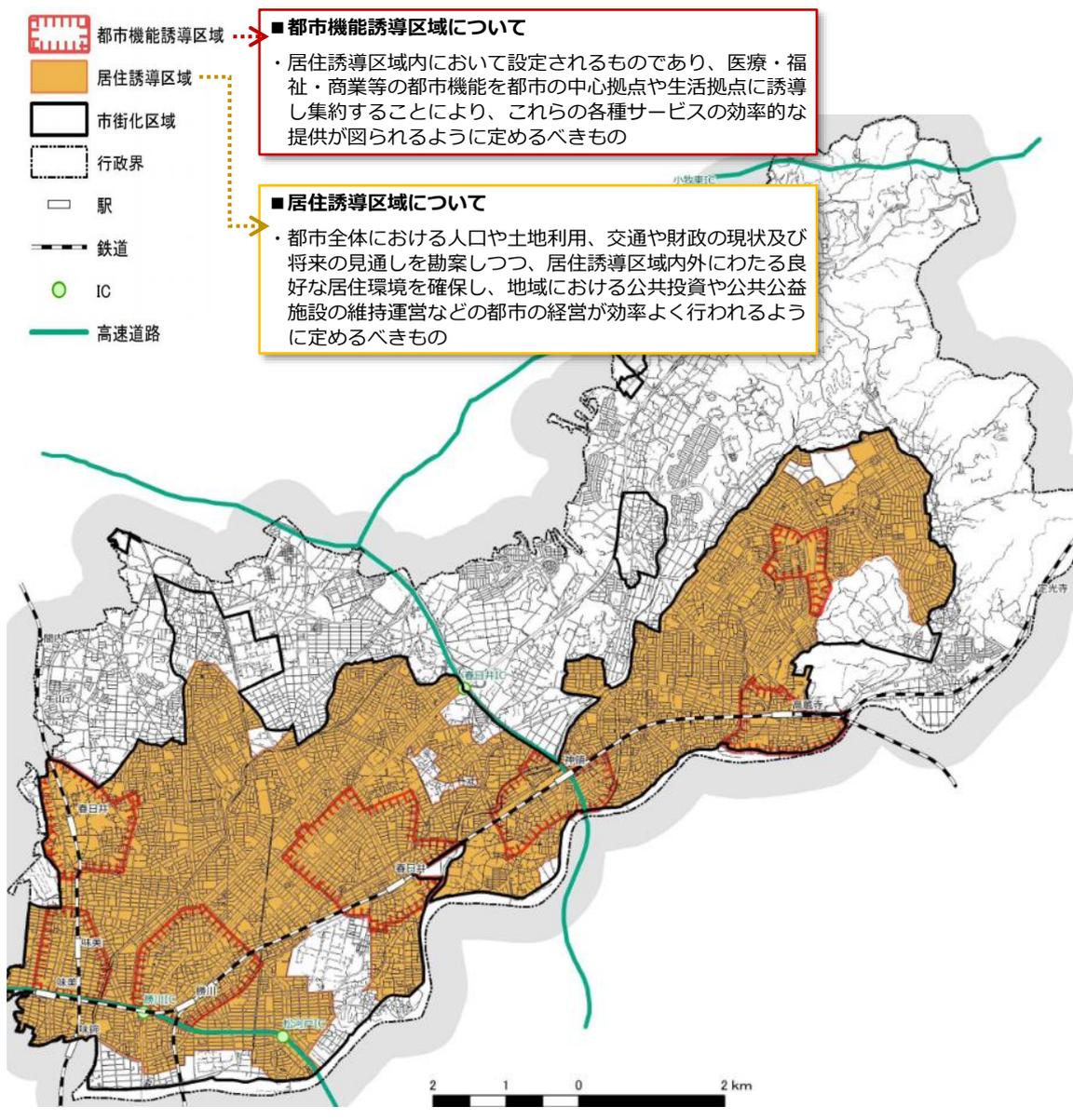
#### 【自転車活用推進に関する施策の抜粋】

		内容
道路	幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・春日井インターチェンジ周辺の渋滞緩和を図るため、一般国道155号のバイパス機能を有する主要幹線道路として北尾張中央道の整備を促進します。</li> <li>・まちの骨格となる幹線道路である河北線、一宮春日井線、鳥居松線、一宮小牧線、小牧春日井線及び犬山春日井線の整備を促進するとともに、鷹来線の整備を推進します。</li> </ul>
	自転車歩行者道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅周辺など自転車や歩行者が多く行き来する地域の幹線道路について、自動車交通状況を踏まえつつ、地域の回遊性と魅力の向上に向け道路空間の再配分を検討します。</li> <li>・環境にやさしく身近な交通手段である自転車と歩行者が共存できるように、カラー舗装の利用などによる歩道の整備を検討します。また、通学路安全対策プログラムに基づき通学路の歩行環境の向上を図ります。</li> <li>・尾張広域緑道やふれあい緑道などの緑道については、自転車や歩行者が安全で快適に移動することができるネットワークとして活用を図ります。</li> </ul>
交通	鉄道駅及び駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺整備については、すべての利用者が快適に安心して利用できるよう、交通事業者と協力しながら、バリアフリー化に向けた整備を推進します。</li> <li>・名鉄味美駅及び名鉄春日井駅については、関係機関と連携し、駅周辺の整備を推進します。</li> </ul>
	駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR高蔵寺駅や名鉄春日井駅などの鉄道駅周辺については、自転車の利用状況に応じた整備を推進します。</li> </ul>

**【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。



**かすがい健康計画 2023**（計画期間：平成 26 年度（2014 年度）～令和 5 年度（2023 年度））

**【理念】わたしの健康 まちの健康みんなで育む 元気なまち かすがい**

- 【基本方針】
- 1 自分の健康は自分でつくる
  - 2 健康を支える環境をつくる

【自転車活用推進に関する施策】

基本方針	施策	分野	内容
1 自分の健康は自分でつくる	健康的な生活習慣による疾病予防（一時予防）	(2)身体活動・運動	<p>【市民の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・放課後は外遊びなどで身体を動かす</li> <li>・通勤・通学方法を工夫し、身体を動かす</li> <li>・日常生活を通じた身体活動量の増加</li> <li>・意識的に身体を動かし介護予防に取り組むなど</li> </ul> <p>【市・団体の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活で行える運動の啓発</li> <li>・地域活動や運動ができる施設等の情報提供</li> <li>・ロコモティブシンドロームやサルコペニアについての周知</li> <li>・運動教室などの開催</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>

**第 10 次 春日井市交通安全計画**（計画期間：平成 28 年度（2016 年度）～令和 2 年度（2020 年度））

- 【方針】
- ①道路環境の整備
  - 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

【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、乗用車から自転車への転換を促進します。</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、徒歩等を買って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</b>を実施します。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（1992年度）～令和3年度（2021年度））

**【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	・ 鉄道駅周辺駐輪場などの確保の推進 等
(15) 自転車で走りやすいまちづくりの推進	・ 自転車道や歩行者道としての緑道の活用 ・ 駐輪場の確保の促進 ・ 都市型レンタサイクルによる自転車の利用の促進 ・ 自転車利用マナーの向上と放置自転車の活用の推進

**春日井市地球温暖化対策実行計画**（計画期間：令和元年度（2019年度）～令和12年度（2030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家庭部門への取り組みの重視
  - 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	・ 公共交通機関の利用促進（駅周辺の駐輪場・駐車場の整備） ・ 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） 等

**（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 移動手段は賢く選ぼう」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。

## Ⅱ 現状と課題の整理

---

# 1. 自転車活用を取り巻く社会状況

## (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。
- 令和2年（2020年）9月時点で、愛知県内54市町村のうち2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（令和2年9月時点）



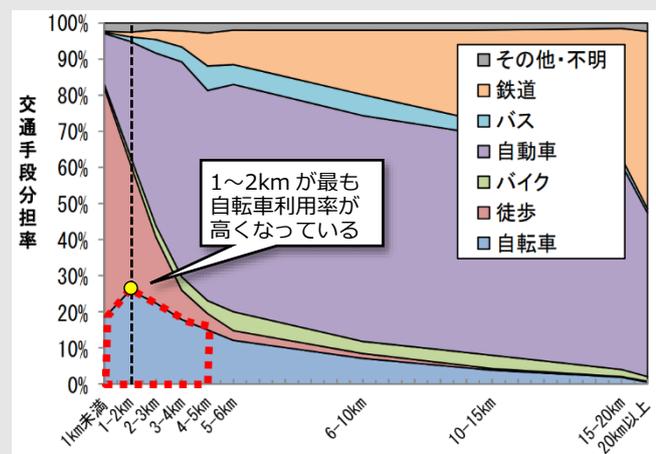
出典：自転車活用推進計画サイト（国土交通省）を元に作成

① 自転車活用推進法に基づき「自転車を活用」する動きが全国に広まりつつあります。

### 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

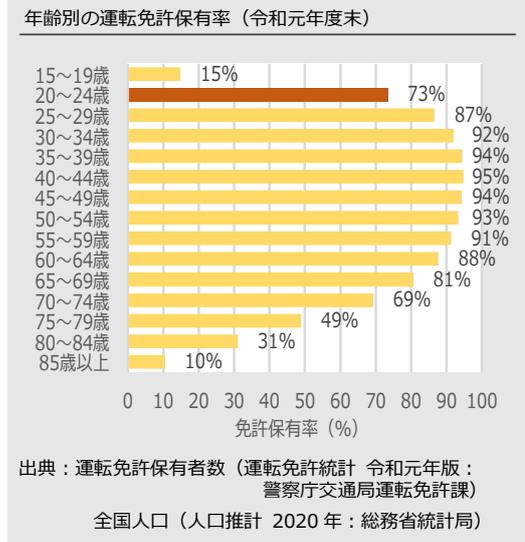


出典：平成22年全国都市交通特性調査（国土交通省）  
※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H27.7、国土交通省）

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。
- 高齢者の免許保有率は低い状況にあることから、今後、高齢者の外出頻度と生きがいの充足度を高めるために自転車や公共交通等の役割は大きいといえます。
- 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。



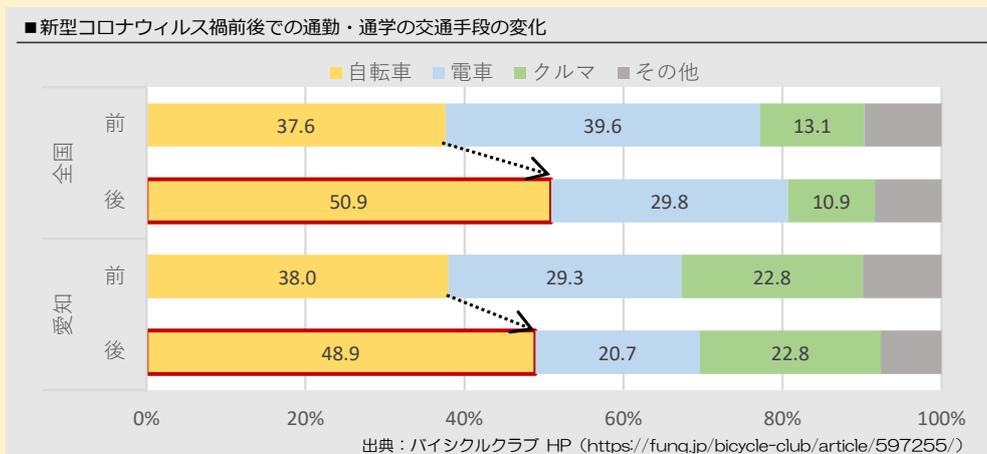
③自家用車に過度に依存しない、環境にやさしい生活様式への転換が始まっています。

### コラム：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。

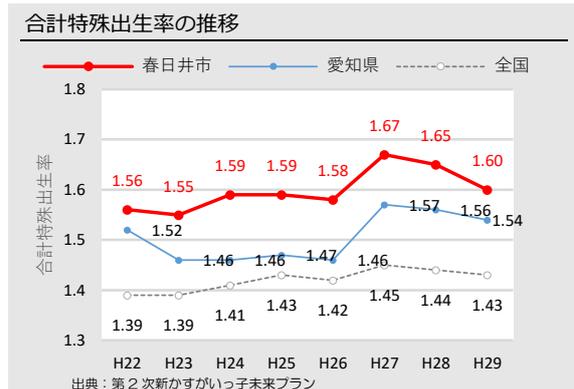
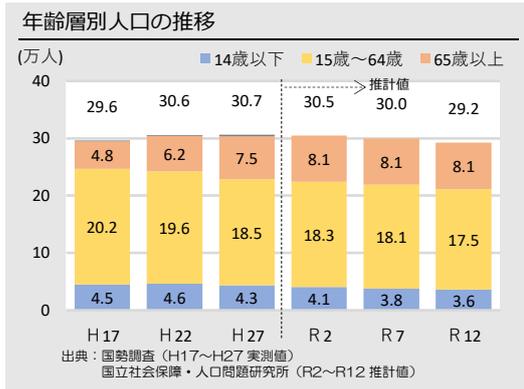


## (2) 本市のまちづくりからの視点

### ①人口の変化

- 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や生産年齢人口の減少が予測されています。
- 本市の合計特殊出生率※は、全国、愛知県の推移に比べて本市は高い状況にあります。

※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。

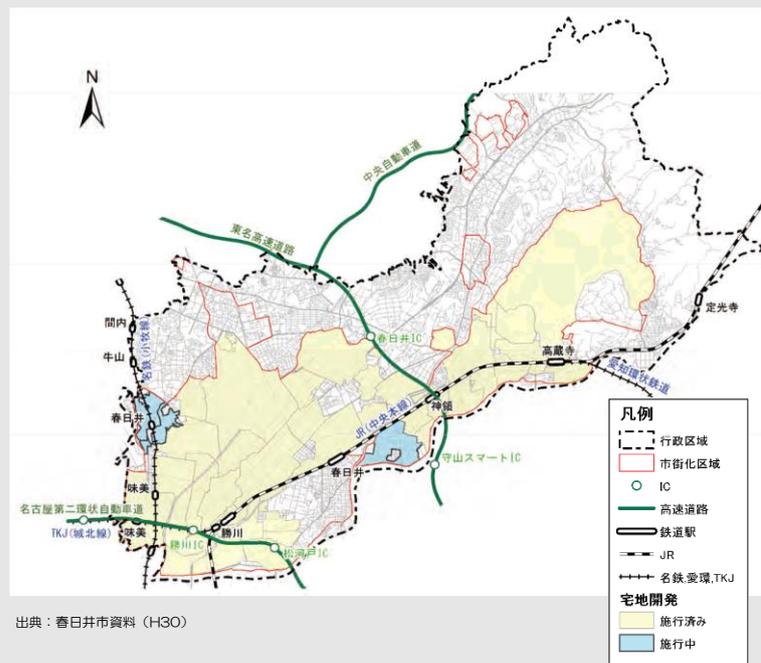


④ 将来的な人口の減少が予測されている中で、全国や県平均よりも出生率は高い状況にあります。

### ②基盤整備の充実

- 土地区画整理事業の状況は、現在3地区（178.9ha）が施行中であり、施行中の土地区画整理事業を含めると、市街化区域の77%が土地区画整理事業により整備されており、市街化区域内の整備が進んでいます。

土地区画整理事業の実施状況

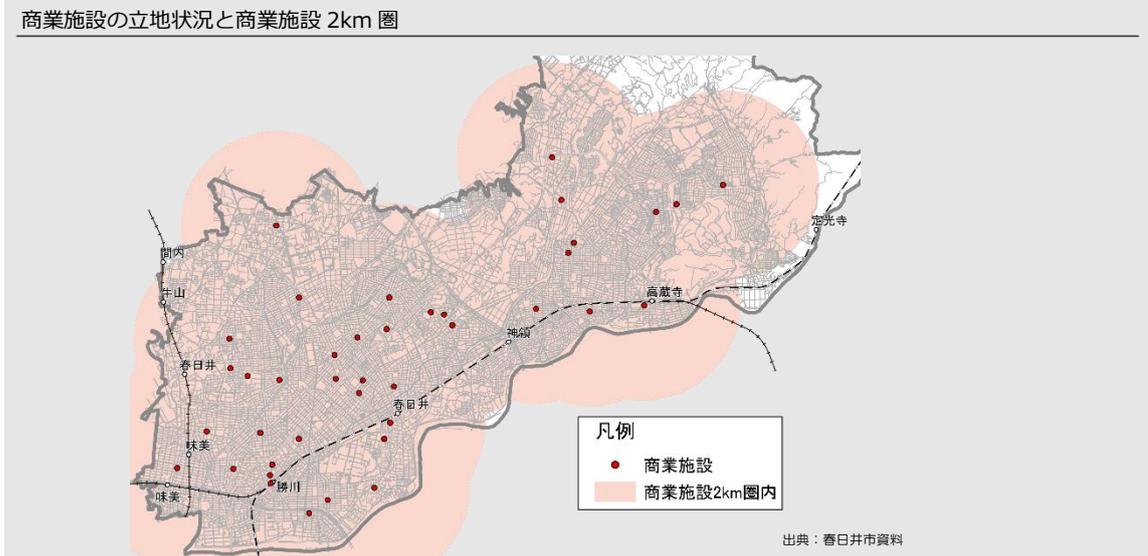


⑤ 土地区画整理事業により、市街化区域内の整備が進んでいます。

### ③ ライフタウンとしての環境の充実

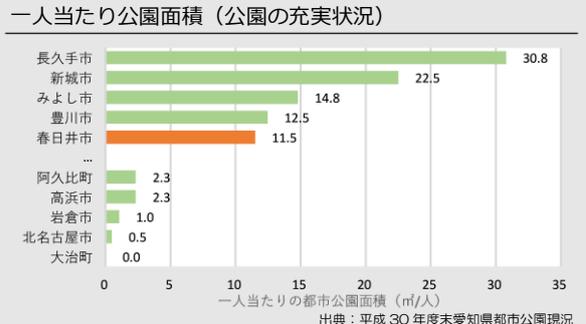
#### ■ 日常的な買物先の充実

- 市内には商業施設（食料品、日用品等）が多数立地しており、概ね 2km 圏内で買物ができる環境が整っています。



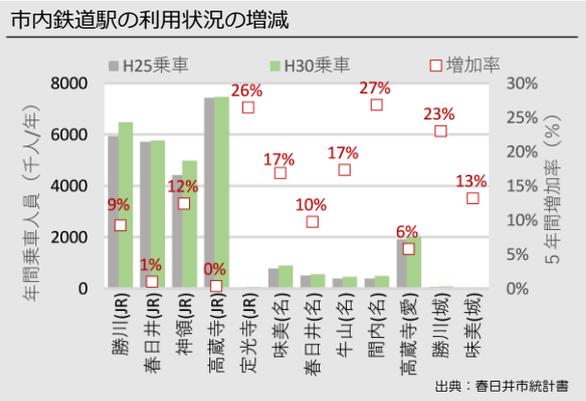
#### ■ 都市公園の充実

- 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。



#### ■ 主要鉄道網の充実

- 本市の東西方向に JR 中央本線、TKJ 城北線、南北方向に名鉄小牧線が整備され、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。



⑥暮らしに必要なものが身近にあるなど、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なっています。
- 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)

⑦ 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満足度

- 平成 28 年 (2016 年) 実施の市民意識調査では、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？

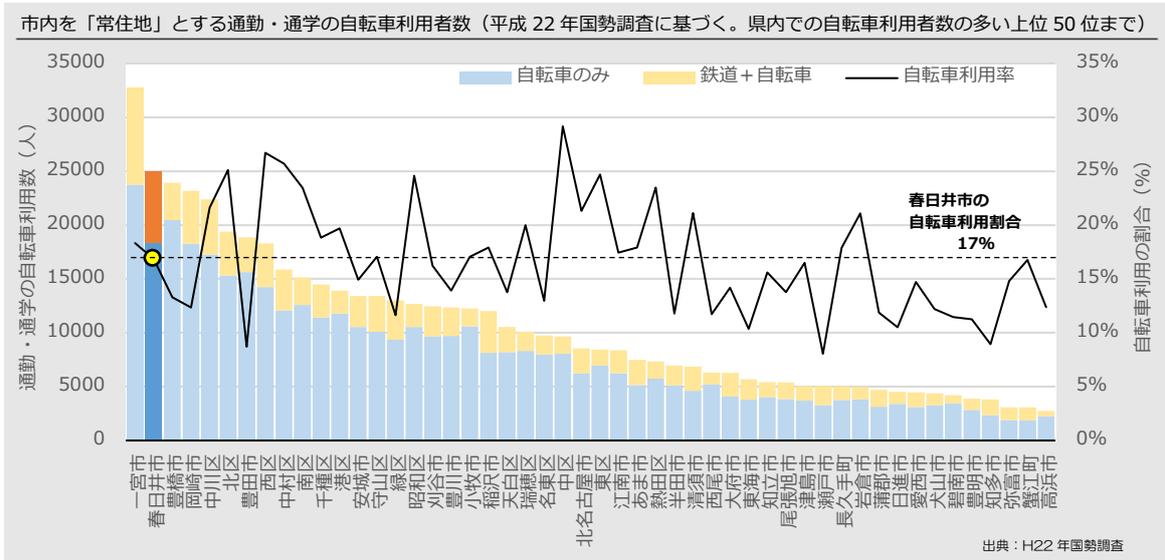
順位	春日井市の課題 (48 項目)	満足度
1	身近な場所で適切な医療を受けることができる	3.75
2	安心して上下水道を利用することができる	3.74
3	消防・救急体制が充実している	3.69
4	予防医療などが充実し、市民の健康が保たれている	3.54
5	清潔な環境が守られている	3.52
...	...	...
44	高蔵寺ニュータウンの再生が進んでいる	2.67
45	自転車や歩行者にとって生活に密着した道路が通行しやすい	2.66
46	特色ある観光資源が活用・創出されている	2.53
47	誰もが、不便を感じずに移動できる	2.53
48	地域の商店街が活性化している	2.43

出典：H28 年度市民意識調査

⑧ 市内の生活道路における自転車・歩行者の通行しやすさの評価は低い状況です。

### ③通勤・通学での自転車利用割合

- 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、県内市区町村の中でも 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。



⑨通勤・通学での自転車利用者数が県下 2 番目に多い状況です。

### ④駐輪場の過不足状況と放置対策

- 令和 2 年度（2020 年度）時点で、市内の各主要駅に約 1.8 万台の駐輪場（有料、無料含む）を設置しているものの有料駐輪場の定期券待ちが発生している駐輪場があります。また、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 673 台/年（令和元年（2019 年））となっています。

各鉄道駅の駐輪場の総収容台数

	総収容台数	駅の乗降客数	定期利用 待ち人数	
JR	高蔵寺駅	3,977	51,935	200件以上
	神領駅	3,110	26,672	なし
	春日井駅	4,392	31,666	
	勝川駅	4,883	35,202	
JR 以外	間内駅	135	2,748	無料駐輪場 のみ
	牛山駅	434	2,455	
	名鉄春日井駅	450	3,085	
	名鉄味美駅	677	4,973	
	T K J 味美駅	140	230	
市内合計	18,198	158,966		

※間内駅は隣接する小牧市側にも駐輪場があります。  
出典：春日井市資料

放置自転車撤去台数

	年度	撤去台数
春日井市	R 元	673 台/年
(参考) 全国平均	H30	1,653 台/年

出典：春日井市資料（R 元年）  
駅周辺における放置自転車等の実態調査（613 市町村）の集計結果（H30 年度）

⑩放置自転車の撤去台数は全国平均より少ないことから、市内の駐輪場の数は概ね充足している状況です。

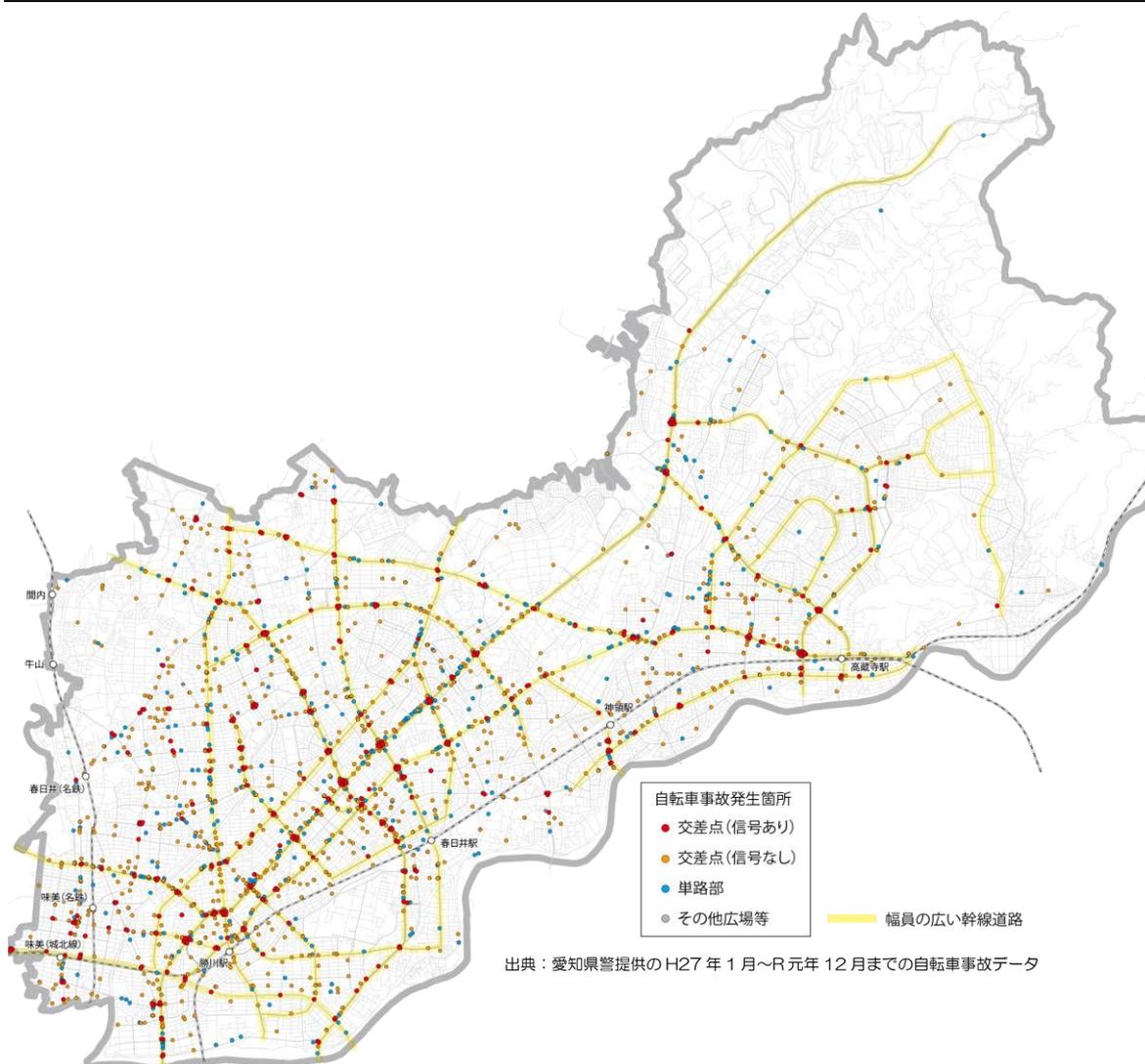
## 2. 自転車活用環境の個別課題の整理

### (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

- 平成27年(2015年)1月から令和元年(2019年)12月までに、市内では自転車事故が2,085件発生しており、道路幅員の広さにかかわらず、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)



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確保が必要

## ②自転車事故の特性

### ■市内自転車事故の実態

現況

市内での過去8年間の年齢層別の人口1万人あたり自転車事故発生件数をみると、全ての年齢層で、減少傾向にあるか、横ばいで推移している状況にあります。

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、「出合頭」の事故が最も多く、次いで「右左折時」が多くなっています。

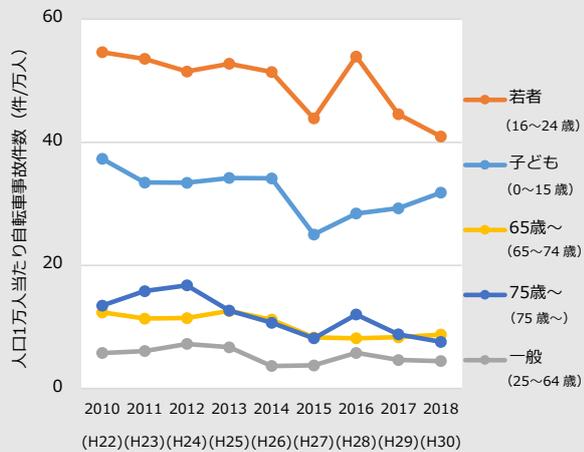
「出合頭」と「右左折時」の事故の多くが、交差点で発生しているものです。

課題

子ども(0~15歳)については、平成28年(2016年)以降、増加傾向にあります。

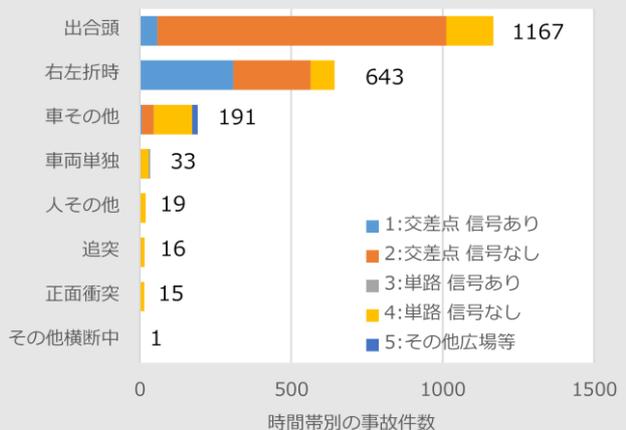
出合頭事故は、交差点で主に発生するものであり、一時停止無視、信号無視、前方不注意などの違反行為が考えられます。

年齢層別人口1万人あたり自転車事故件数の推移



出典：春日井警察署提供データ

自転車事故類型別の自転車事故件数  
(H27年1月~R元年12月合計)



出典：愛知県警のH27年1月~R元年12月までの自転車事故データ

市内での過去5年間の自転車事故発生件数

事故種別	事故件数
自転車事故	2,085件/5年
うち交差点部での事故	1,633件/5年
うち単路部での事故	431件/5年
うちその他広場等での事故	21件/5年

出典：愛知県警のH27年1月~R元年12月までの自転車事故データ

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

現況

通学路安全対策プログラムに基づき、小中学校等の関係機関が連携して安全対策を講じています。

課題

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

出典：春日井市通学路安全対策プログラム実施要領

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継続的な取り組みが必要

### ④自転車通行空間整備のための車道幅員の確保

現況

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とされる幅員が決まっています。

課題

自転車通行空間の整備にあたっては、車道用地の確保が必要な区間もあるため、道路の状況を把握したうえで、段階的に整備を行うなど整備手法を検討する必要があります。



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

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

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

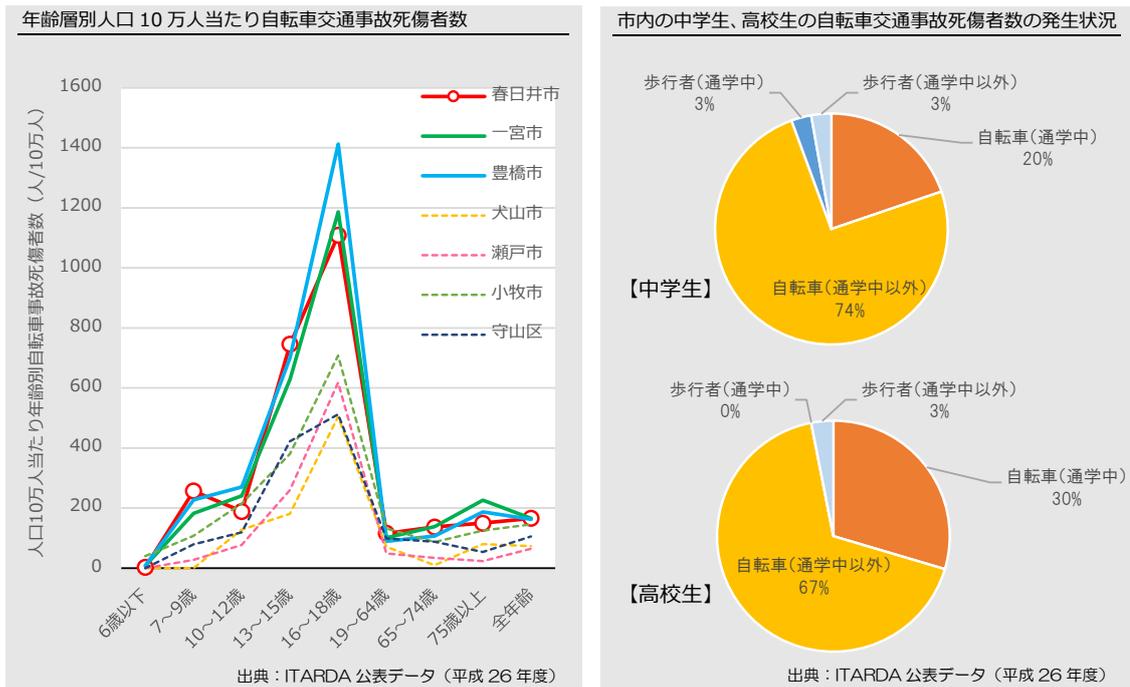
現況

年齢層別の人口 10 万人当たりの自転車事故死傷者数を見ると、本市は同規模自治体の中では、事故死傷者数が若干少ないものの、隣接自治体と比べると多い状況です。

特に 13～15 歳（中学生）、16～18 歳（高校生）の事故が多いという特徴があり、中学生、高校生の自転車交通事故が、通学中以外でも発生しています。

課題

自転車者事故、中でも特に多い中学生・高校生の自転車事故を減少させる必要があります。



**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）

現況

県内で発生した令和元年(2019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っています。

課題

高齢者の事故は死亡事故につながる可能性が高いため、高齢者の事故を減らすための対策が必要です。

【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)



**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

現況

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ます。

課題

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ります。

本市主催の交通安全教室の実施状況（令和元年）

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

出典：春日井市資料

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自転車損害賠償保険等の義務化

現況

本市では令和2年（2020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」において自転車損害賠償保険等の加入を10月1日から義務化しています。

課題

自転車事故により高額な賠償事例もあり、安心して自転車を利用するために、自転車損害賠償保険等の加入を促進する取り組みが必要です。

自転車事故による加害事故の高額賠償事例

判決容認額※	事故の概要
9,521万円	男子小学生（11歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった（神戸地方裁判所、平成25（2013）年7月4日判決）。
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った（東京地方裁判所、平成20（2008）年6月5日判決）。
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した（東京地方裁判所、平成15（2003）年9月30日判決）。

※ 判決容認額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（金額は概算額）。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。

出典：一般社団法人日本損害保険協会 HP より

➡ **課題⑧ 自転車を安心して利用するため、自転車損害賠償保険等の加入を促進させる取り組みが必要**

### (3) 駐輪環境に関する課題

#### ① 放置禁止区域・公営駐輪場

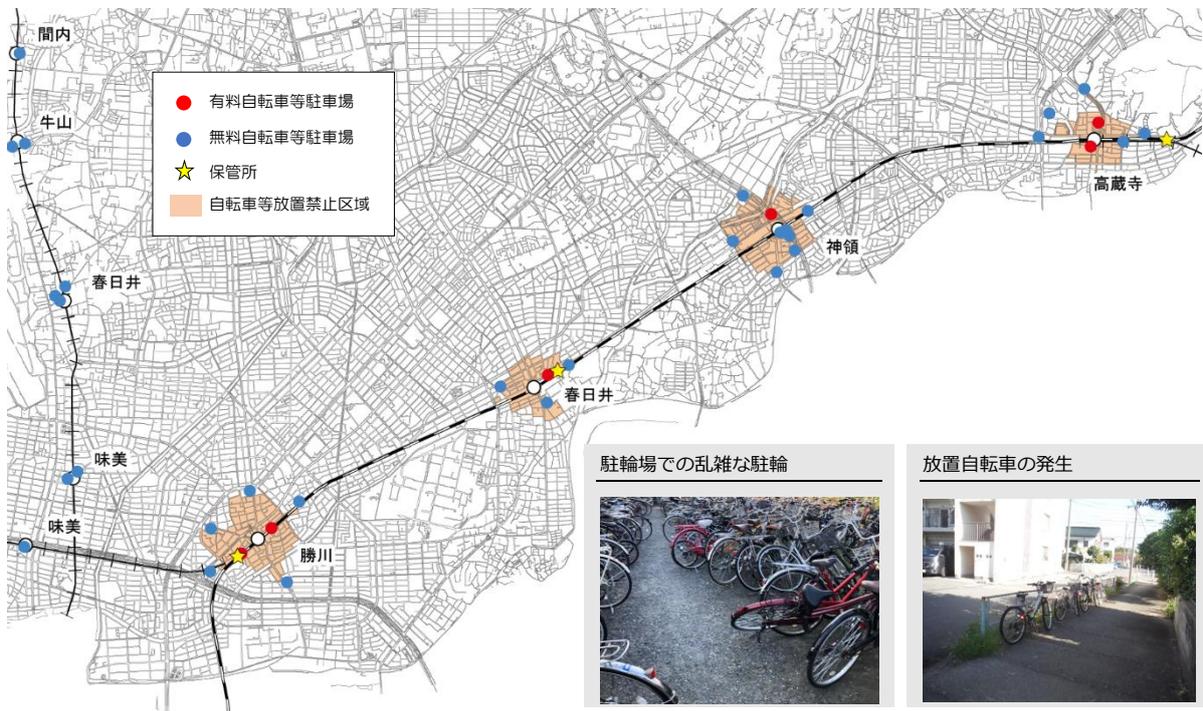
現況

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 圏内に自転車等放置禁止区域を指定し、放置自転車対策を行っています。

課題

令和元年度（2019 年度）においては、年間 673 台の放置自転車を撤去しており、今後も放置自転車の抑制対策を行うとともに、駐輪場の効果的な利用を図るため、乱雑な自転車駐輪をする人に対して、駐輪マナーの向上を図る取り組みが必要です。

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



駐輪場での乱雑な駐輪



放置自転車の発生



**課題⑨** 放置自転車及び乱雑な自転車駐輪をする人に対して、放置自転車の抑制対策及び駐輪マナーの向上を図る取り組みが必要

#### ② 施設の老朽化への対応

現況

公営の有料駐輪場のうち、高蔵寺駅北口、南口施設は、築 30 年以上が経過しています。

課題

経年による老朽化で地震等により被害が発生する恐れがあるので対策が必要です。

有料駐輪場の設置年と築年数（令和 2 年 4 月時点）

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。

出典：春日井市資料

**課題⑩** 駐輪施設の老朽化が進行しているため、安全で安心な施設への更新が必要

### ③民間施設での駐輪場の整備

現況

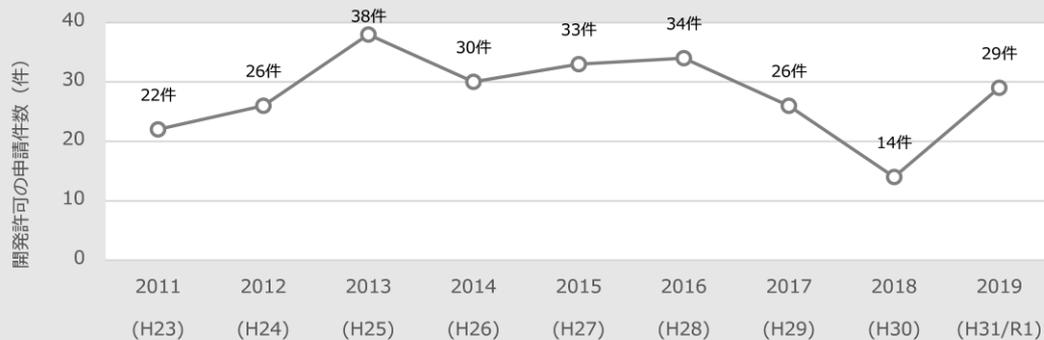
開発事業者への駐輪場の整備の指導によって、スーパーマーケットやマンションなどの民間施設の駐輪場整備が進められてきました。

令和元年（2019年）は29件の申請に対して、指導を行っています。

課題

開発事業者による駐輪場等の整備推進のため、引き続き、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すことが必要です。

民間施設の開発許可申請件数の推移



出典：春日井市資料

➡ **課題① 民間開発の申請があった場合には、開発事業者に対して適切な駐輪場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」への対応

現況

市立保育園の約半数が駐輪場の整備がされておらず、駐輪場があっても屋根が整備されていない園があり、雨天時に自転車利用が不便な保育園が存在しています。

課題

子育て世帯への自転車利用環境の向上を図る必要があります。



出典：神戸市ホームページ「KOBE 子育て応援団 ママフレエリア」

市立保育園の駐輪場整備状況（令和2年時点）

	保育園数
駐輪場のある市立保育園	13園
屋根あり駐輪場	7園
屋根なし駐輪場	6園
駐輪場のない市立保育園	16園
市立保育園合計	29園

出典：春日井市資料

課題⑫ 子育て世帯への自転車利用環境の向上を図ることが必要

### ② 災害時における対応

現況

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。

また、職員参集時においても利用が推進されています。

課題

災害後に鉄道やバス、マイカー等が利用できない状況においても、自転車のもつ機動性は損なわれにく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

『春日井市地域強靱化計画』では、災害時に自転車や徒歩で避難できるような避難路の整備が施策の1つとして掲げられています。

#### 施策分野ごとの施策の推進方針（個別分野施策）

##### ⑦ 交通・物流

（避難場所・避難路の確保、整備等）

- 被災した場合に避難路としての使用が見込まれる道路について、安全性の向上等、避難の円滑化に必要な整備を推進する。
- 避難場所に至る、通学路、自転車や歩行者空間を含めた避難路等の整備のほか、バリアフリー化方策について検討する。

出典：春日井市地域強靱化計画

課題⑬ 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健康づくりへの対応

現況

国土交通省が「自転車通勤制度」の導入を推進しており、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの推進を図っています。

また、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※への推進を図っています。

※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）

課題

自転車通勤や余暇での自転車活用等がしやすくなるため、企業を巻き込んだ環境整備に取り組む必要があります。

#### ■「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

国土交通省が自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度。「宣言企業」「優良企業」に認定されると「自転車活用推進官民連携協議会」のサイトで認定企業・団体の取り組みが紹介されるほか、認定ロゴマークが使用できるようになります。

【認定ロゴマーク】

宣言企業 優良企業



#### ■健康経営優良法人認定制度

経済産業省が優良な健康経営により組む企業を「見える化」し「社員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組んでいる企業」として顕彰する制度です。



課題⑭ 各省で進めている「自転車通勤推進企業」、「健康経営優良法人認定制度」の仕組みを活用し、企業単位の自転車利用を促すための取り組みが必要

### ④「観光振興」への対応

現況

県内の主要観光施設、イベントの観光客入込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28位、37位に上がります。

課題

イベント時の渋滞を軽減するため、自転車利用の促進を図る必要があります。

■春日井市民納涼まつり



市町村別観光客入込客数

順位	市町村	観光資源名	2019年	2018年	(単位：人) 前年比
1	名古屋市	ナゴヤドーム	5,179,563	4,382,529	118.2%
2	名古屋市	にっぽんど真ん中まつり	2,357,000	2,210,000	106.7%
3	豊田市	豊田スタジアム	1,767,523	1,666,882	106.0%
4	名古屋市	名古屋まつり	1,530,000	2,210,200	69.2%
5	名古屋市	瑞穂運動場	1,474,347	1,332,061	110.7%
6	安城市	安城七夕まつり	1,100,000	1,040,000	105.8%
7	一宮市	一宮七夕まつり	1,002,000	853,000	117.5%
8	豊橋市	豊橋まつり	680,000	670,000	101.5%
9	岡崎市	桜まつり	580,000	600,000	96.7%
10	常滑市	愛知県国際展示場	573,949	-	-
11	岡崎市	岡崎城下家康公夏まつり花火大会	480,000	480,000	100.0%
12	岡崎市	家康行列	450,000	400,000	112.5%
13	犬山市	犬山祭	410,000	430,000	95.3%
14	岡崎市	藤まつり	410,000	400,000	102.5%
15	岩倉市	岩倉桜まつり	400,000	280,000	142.9%
16	瀬戸市	せともの祭	390,000	280,000	139.3%
17	豊田市	豊田おいでんまつり	381,980	385,800	99.0%
18	津島市	尾張津島藤まつり	311,000	248,000	125.4%
19	江南市	こうなん藤まつり	300,000	245,000	122.4%
20	西尾市	西尾祇園祭	260,000	280,000	92.9%
21	稲沢市	そふえイチョウ黄葉まつり	259,450	271,750	95.5%
22	豊川市	豊川市民まつり	258,000	260,000	99.2%
23	東海市	東海秋まつり	251,000	237,000	105.9%
24	稲沢市	国府宮はだか祭	250,000	195,000	128.2%
25	犬山市	日本ライン夏まつり	240,000	210,000	114.3%
26	芝根村	芝根まつり	235,000	270,000	87.0%
27	半田市	春の山車まつり	204,000	177,700	114.8%
28	春日井市	春日井まつり	200,900	251,000	80.0%
29	清須市	尾張西枇杷島まつり	200,000	220,000	90.9%
30	蒲郡市	蒲郡まつり	200,000	187,000	107.0%
31	豊橋市	豊橋市 花しょうぶまつり(賀茂しょうぶ園)	190,000	180,000	105.6%
32	知多市	佐布里池梅まつり	174,000	167,000	104.2%
33	小牧市	小牧市民まつり	170,000	200,000	85.0%
34	一宮市	びさいまつり	160,000	160,000	100.0%
35	名古屋市	名古屋能楽堂	157,513	184,198	85.5%
36	刈谷市	刈谷わんさか祭り	152,000	157,500	96.5%
37	春日井市	春日井市民納涼まつり	150,000	181,000	82.9%
38	常滑市	常滑焼まつり	150,000	110,000	136.4%

出典：2019年愛知県観光レクリエーション利用者統計

課題⑮ 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. 自転車活用推進に向けた課題のまとめ

#### 市内の自転車活用の個別課題

#### 通行空間

- 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確保が必要
- 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
- 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継続的な取り組みが必要
- 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

#### 交通安全教育

- 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
- 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
- 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
- 課題⑧ 自転車を安心して利用するため、自転車損害賠償保険等の加入を促進させる取り組みが必要

#### 駐輪環境

- 課題⑨ 放置自転車及び乱雑な自転車駐輪をする人に対して、放置自転車の抑制対策及び駐輪マナーの向上を図る取り組みが必要
- 課題⑩ 駐輪施設の老朽化が進行しているため、安全で安心な施設への更新が必要
- 課題⑪ 民間開発の申請があった場合には、開発事業者に対して適切な駐輪場整備を促すことが必要

#### 活用推進

- 課題⑫ 子育て世帯への自転車利用環境の向上を図ることが必要
- 課題⑬ 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
- 課題⑭ 各省で進めている「自転車通勤推進企業」、「健康経営優良法人認定制度」の仕組みを活用し、企業単位の自転車利用を促すための取り組みが必要
- 課題⑮ 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

#### 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。

---

(調整頁)

## 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向上

【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整備すること
- ・サイクリングの自転車が止められる駐輪場を整備すること
- ・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

安全・快適な交通手段として機能する「自転車環境の整備」

## ～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通行環境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 の充実



### 基本方針④

#### いかす



### 日々の暮らしでも、余暇等でも、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 余暇等での 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、以下の目標値を設定します。

計画全体の成果指標（案）	主に関連する基本方針			
	はしる	まもる	とめる	いかす
案① 自転車ネットワークの整備延長	●			
案② 自転車事故件数の減少		●		
案③ 自転車に関する交通安全ルールの理解度の向上		●		
案④ 放置自転車台数の減少			●	
案⑤ 市民の自転車交通に対する満足度	●	●	●	●
案⑥ 健康増進、運動習慣等に関する指標				●

### (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令和12年（2030年）時点での達成を目指し、設定します。

#### 指標① 自転車ネットワークの整備延長

##### ■ 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、自転車利用環境の効率的な整備を目指します。

##### ■ 指標の考え方

- 3年間で自転車ネットワークの未整備区間の25%（21.8km）を整備する。
- その後、順次見直していく。

現状値 25.7km  
(令和2年) → 目標値 47.5km  
(令和5年)

#### 指標② 自転車事故件数の減少

##### ■ 指標のねらい

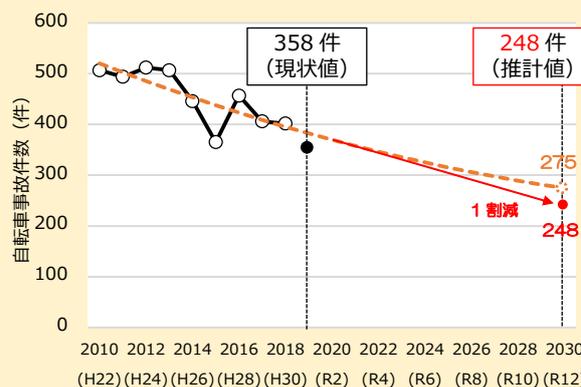
- 自転車通行空間の整備や安全教育の徹底等を通じ、自転車事故の減少を目指します。

##### ■ 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す。

現状値 358件  
(令和元年) → 目標値 248件  
(令和12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。

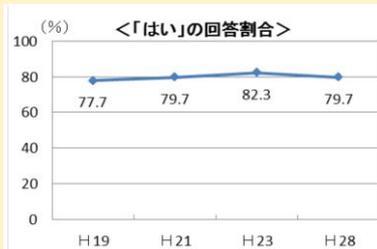
#### ■ 指標の考え方

- 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す。

現状値 79.7%  
(令和元年実績)

目標値 90%  
(令和 12 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（平成 28 年）

### 指標④ 放置自転車台数の減少

#### ■ 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。

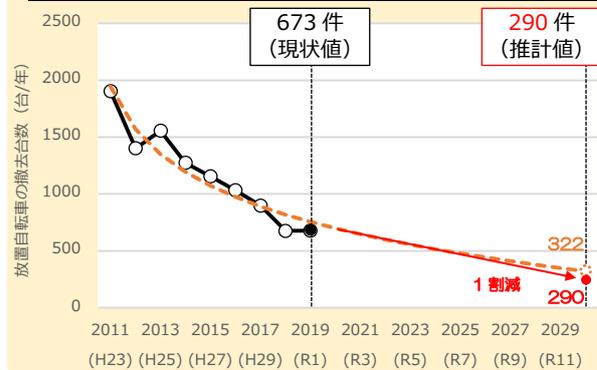
#### ■ 指標の考え方

- 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す。

現状値 673 台  
(令和元年)

目標値 290 台  
(令和 12 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

- 自転車の「はしる」「まもる」「とめる」の取り組みを通じ、市民生活の自転車環境を向上し

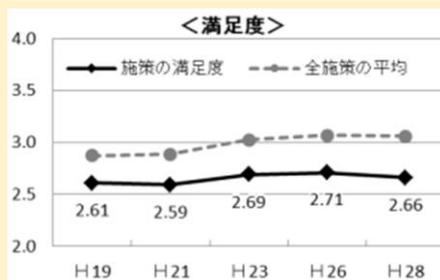
#### ■ 指標の考え方

- 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す

現状値 2.66  
(平成 28 年)

目標値 3.0  
(令和 12 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（平成 28 年）

### 指標⑥ 健康増進、運動習慣等に関する指標

#### ■ 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す。

現状値  
成人男性 72.5%  
成人女性 69.8%  
(平成 29 年)

目標値  
男性 80.0%以上  
女性 80.0%以上  
(令和 5 年)

令和 5 年（2023 年）以後は順次見直しを行う。

### (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の整備に向けて設定した自転車ネットワークに基づき、当該路線の改修計画を踏まえた自転車通行空間の整備を推進します。
- 自転車通行空間の整備にあたっては、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 自転車ネットワークに基づく通行空間の整備

自転車ネットワークの整備にあたっては、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在型の3つの自転車通行形態の中から交通環境等にあった整備を進めます。

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ネットワーク全体に展開していきます。

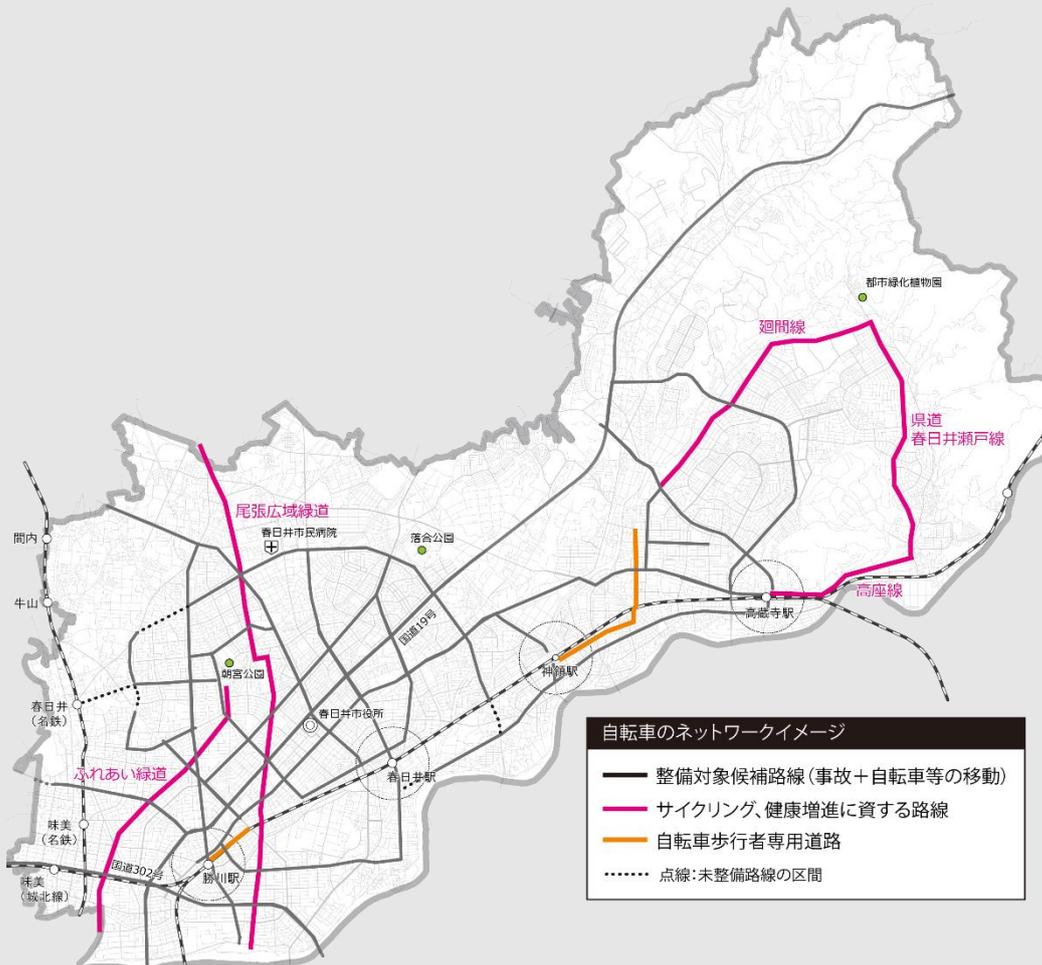
### ■主な取り組みの内容

- 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

※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

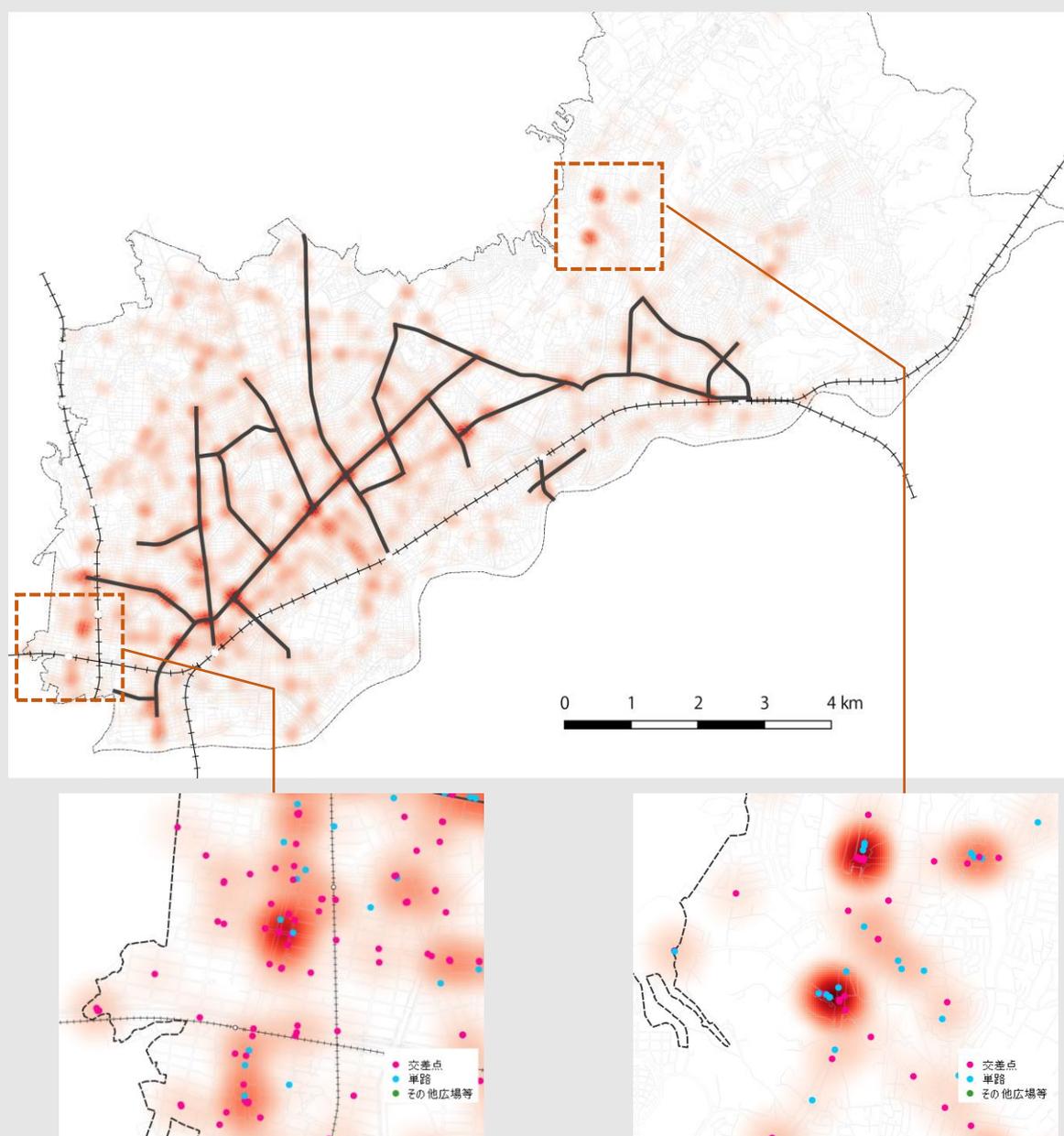
自転車ネットワーク以外の路線においては、過去に自転車による事故が発生している箇所などに、個別の交通安全対策を図ります。

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利用の促進

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ボラード（進入抑制の杭）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ボラードが設置されている。



神領駅付近（大留町三丁目）



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ます。
- 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し、交通ルールを遵守して、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

- 【自転車交通ルール・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、効率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

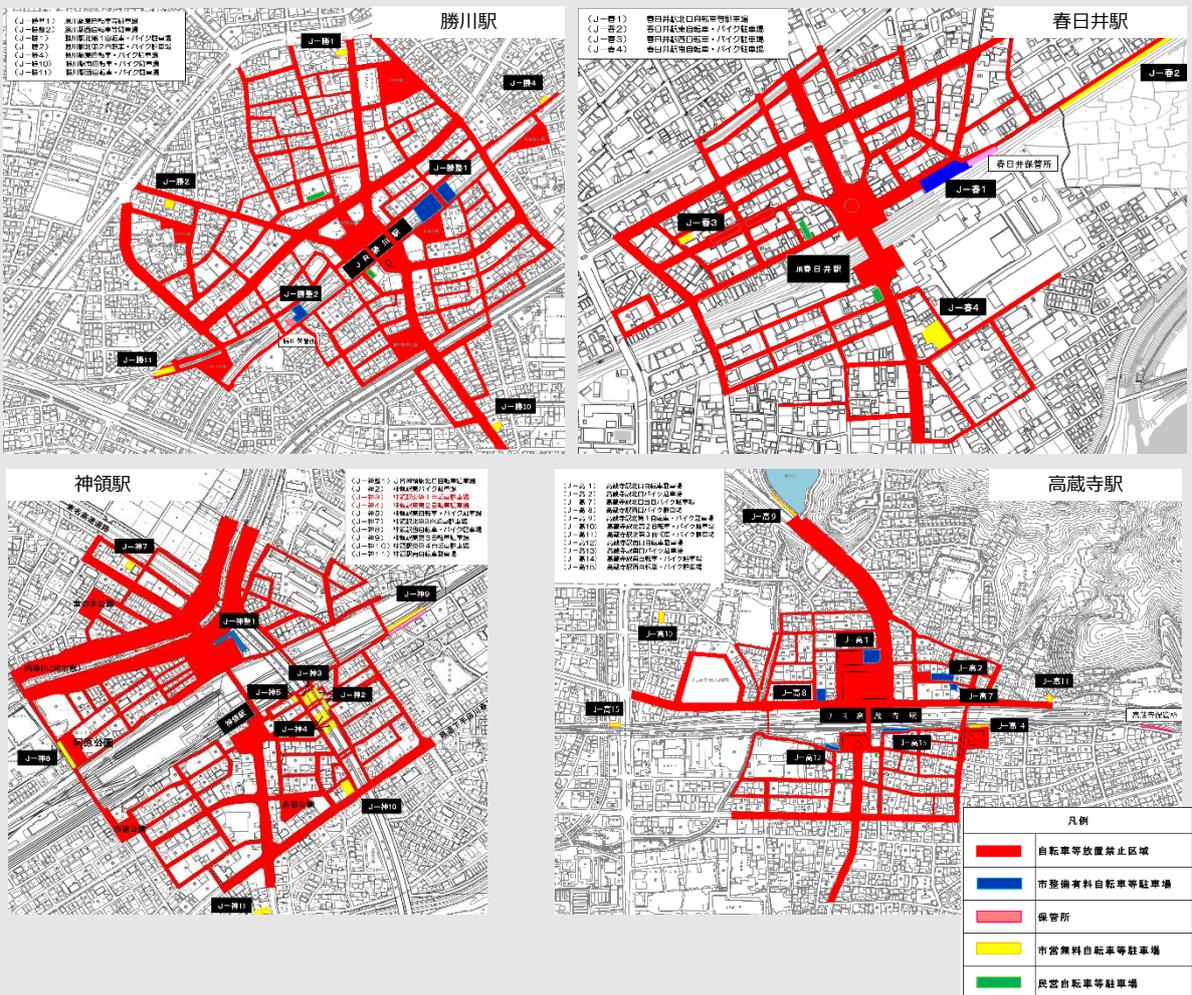
「春日井市自転車等放置防止条例」に基づき、JR高蔵寺駅・JR春日井駅北口・JR勝川駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、放置禁止区域内に放置してある自転車を放置自転車として、撤去等を行っています。

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交自転車交通ルール・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
- 自転車通行空間での適切な通行ルールの周知
- 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をすることの啓発

### ■ 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【放置自転車対策の充実】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、気軽に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パース



#### ■ 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正な「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への協力依頼

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、適正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、サイクリング等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
- サイクリング等での立ち寄り、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 放置自転車対策の充実

取組  
D

### 放置抑制対策の検討

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。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、災害時においても、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

- 【日々の暮らしでの自転車活用】及び【余暇等での活用推進】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。

## िकास① 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すよう、自転車利用のメリットの周知を図ります。

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
- 自転車シェアリングサービス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

#### ■愛知県内での都市型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。

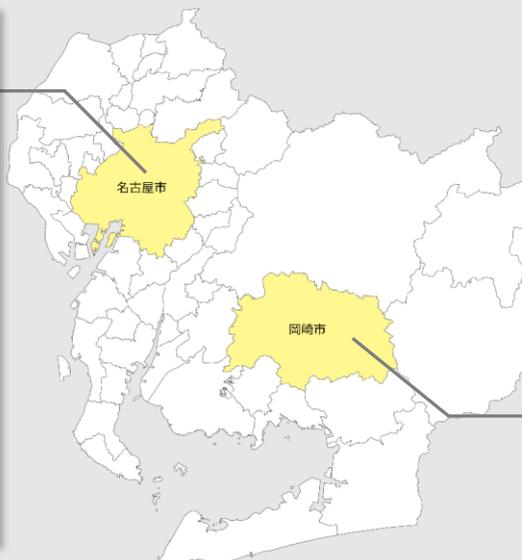
##### 名古屋市

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サービスが導入されている



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 余暇等での活用推進

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等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等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。

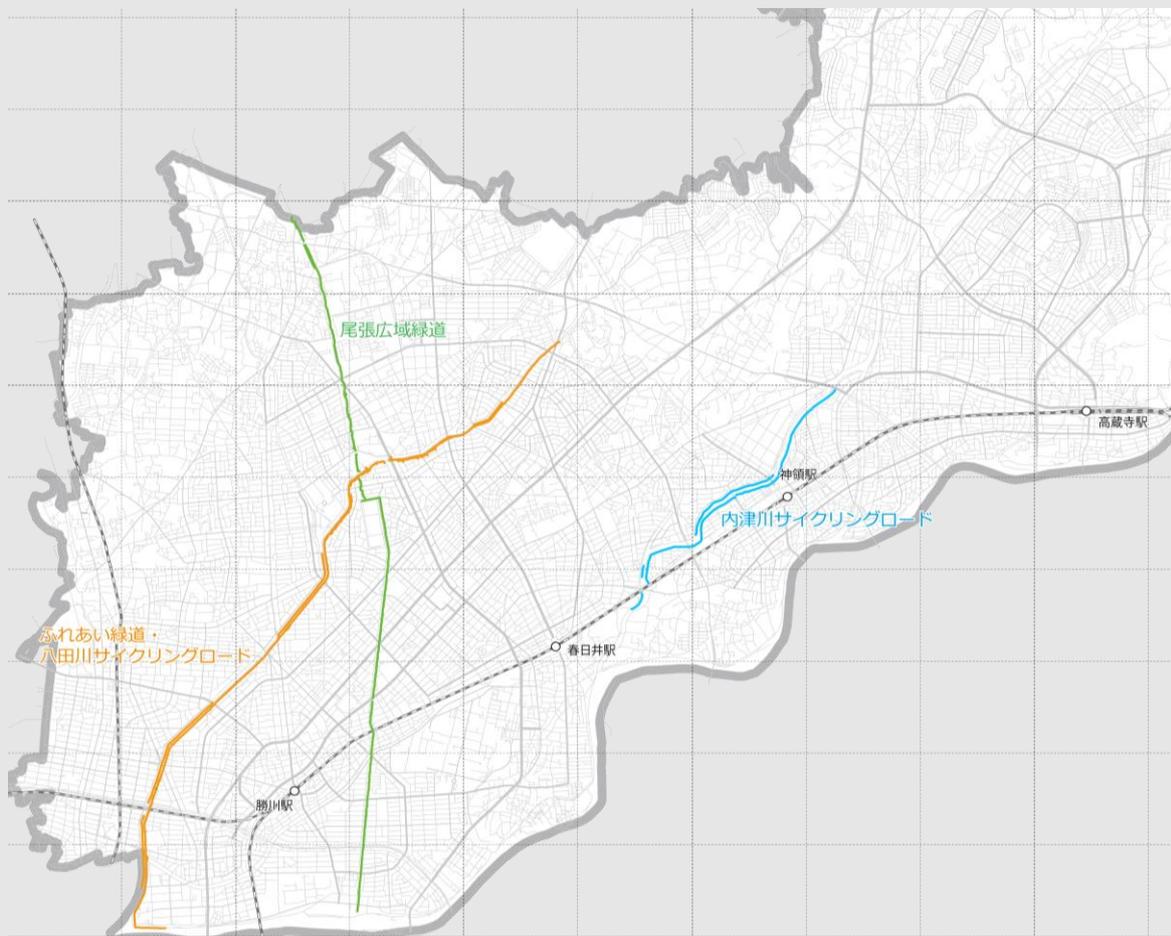
#### ■尾張広域緑道、ふれあい緑道



#### ■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）
- 「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

#### ■緑道、サイクリングコースの整備状況



---

(調整頁)

## IV 自転車ネットワーク

---

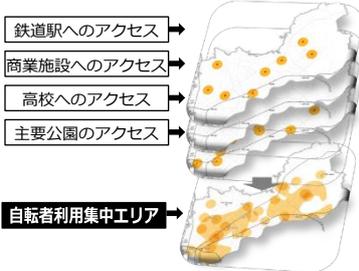
# 1. 自転車ネットワークの考え方

- 県内でも自転車事故が多く、幹線道路だけでなく狭い生活道路でも発生している状況や、自転車通学、鉄道駅アクセスなど市内各地から自転車利用が発生している状況を踏まえると、自転車ネットワークについては、自転車通行空間整備の可能性がある市内道路全体を対象に検討することが必要です。
- 一方で、計画期間内で市内の道路全てに自転車通行空間を整備することは現実的でなく、自転車の安全性や利便性の向上に資する区間での優先整備が必要です。
- そのため、【自転車利用の集中が想定されるエリア】、【人の集中が想定されるエリア】、【自転車利用の安全確保のために優先する区間】の視点で市内道路を評価し、整備対象路線を設定します。

## Step 1 自転車利用の集中が想定されるエリアの設定

- 鉄道駅利用や高等学校への自転車通学、日常的な買い物等を想定し、各施設への自転車アクセスの集中が想定されるエリアを設定
- 各施設で設定したエリアを重ね合わせることで、様々な視点での交通集中を可視化し、複数の利用が重なる範囲を「自転車が集中するエリア」と想定した。

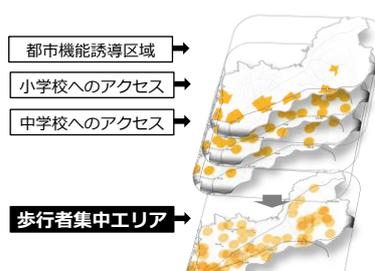
### ■整備対象路線の選定の基本的な考え方



## Step 2 人の集中が想定されるエリアの設定

- 駅や小学校などの自転車での移動に限らない人が集中する場所での歩行者の快適性・安全性の視点から重要な区間を設定。
- 将来的にも施設やインフラの整備が進むと想定される都市機能誘導区域と児童の通学が集中する小学校周辺が重なるエリアを「人が集中するエリア」と想定した。

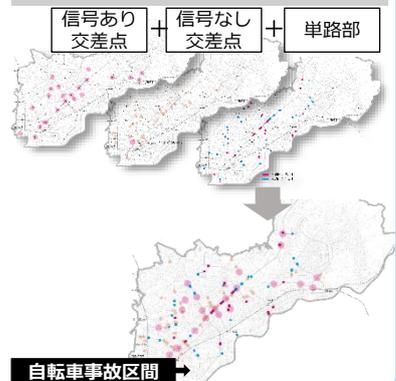
### ■整備対象路線の選定の基本的な考え方



## Step 3 自転車利用の安全確保のために重要な区間の設定

- 過去5年間の自転車事故データ（愛知県警察提供）に基づき、自転車利用の安全確保のために重要な区間を設定。
- 信号のある交差点、信号のない交差点、単路部（その他広場等含む）の3つの視点から自転車事故の多発区間を整理し、重ね合わせることで重要な区間を想定した。

### ■整備対象路線の選定の基本的な考え方



利用の集中が想定されるエリアと安全確保が必要な区間を重ね合わせて設定

## Step 4 整備対象路線の設定

- ① 上記の3視点それぞれで、重要なエリア・区間を抽出。
- ② ①で重要なエリアに接する区間、重要な区間を整備対象路線と設定。
- ③ ②で設定した区間を元にネットワークの連続性の視点から重要な区間を整備対象路線として追加設定。

※ ②の整備対象路線の設定において、近接し並行する区間がある場合は、ネットワークのつながりや道路幅員、整備の可能性等を考慮して1つの区間を抽出している。

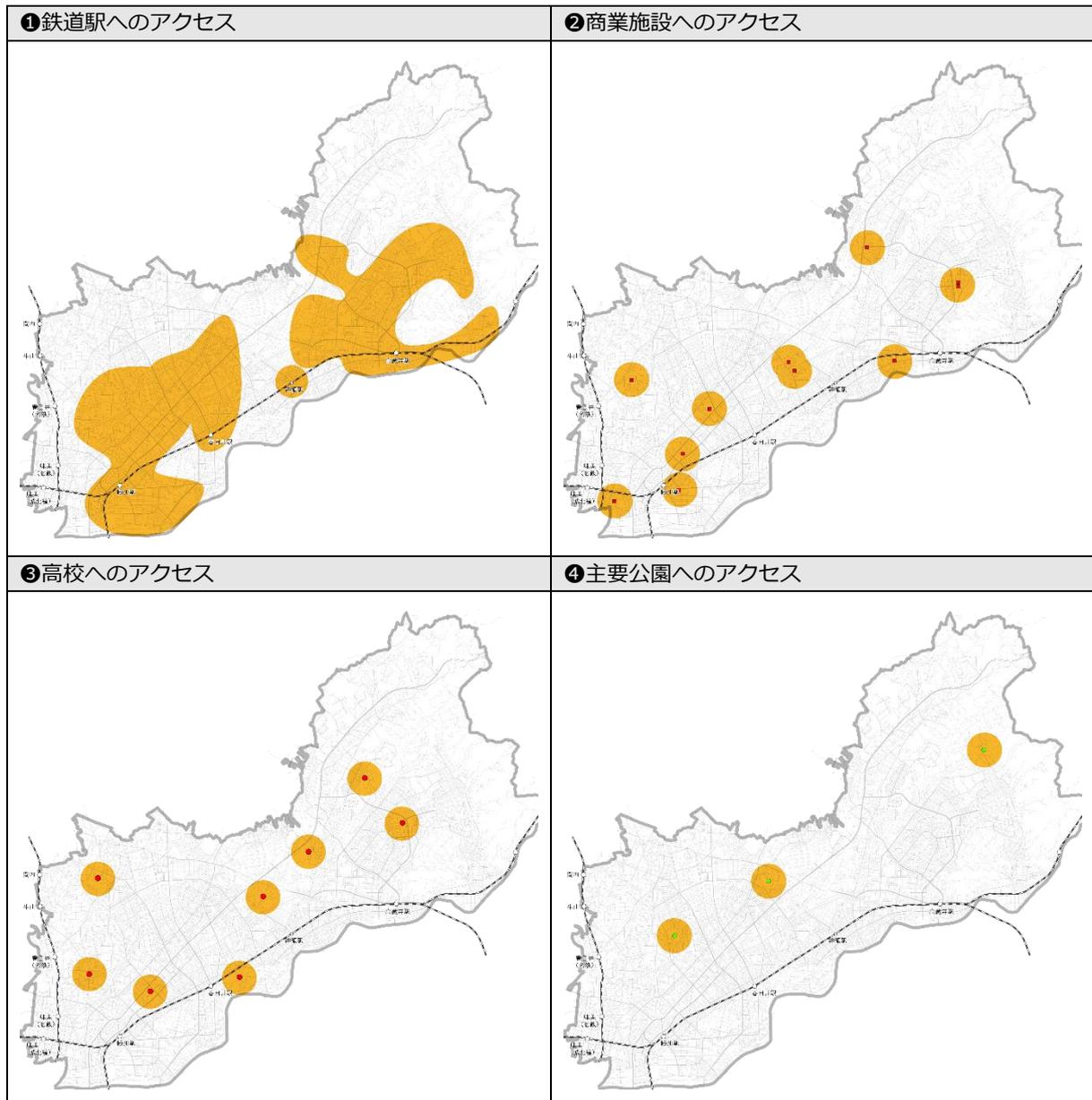
## (1) 自転車利用の集中が想定されるエリアの設定

- 自転車の集中が想定されるエリアは、次の視点から設定します。

自転車ネットワーク検討に反映すべき視点
<b>視点①：鉄道駅へのアクセス</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・市内の乗降客数が多い JR 主要 4 駅（勝川駅、春日井駅、神領駅、高蔵寺駅）周辺において整備している公営駐輪場は利用者が多いため検討項目とする。</li><li>・鉄道駅への路線は自転車、歩行者、自動車が多く存在する路線であるため検討項目とする。</li></ul>
<b>視点②：商業施設へのアクセス</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・日常生活で必要なものを販売する店舗の近隣では、買い物目的での自転車利用が発生すると考えられるため検討項目とする。</li></ul>
<b>視点③：高校へのアクセス</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・高校周辺では、自転車通学者が多く集まってくることから、歩道を利用する歩行者と自転車利用者とは適切に分離する必要があるため検討項目とする。</li></ul>
<b>視点④：主要公園へのアクセス</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・朝宮公園、落合公園、春日井市都市緑化植物園は、近隣住民の利用が多いことから、検討項目とする。</li></ul>

## ① 自転車利用の集中するエリアの設定

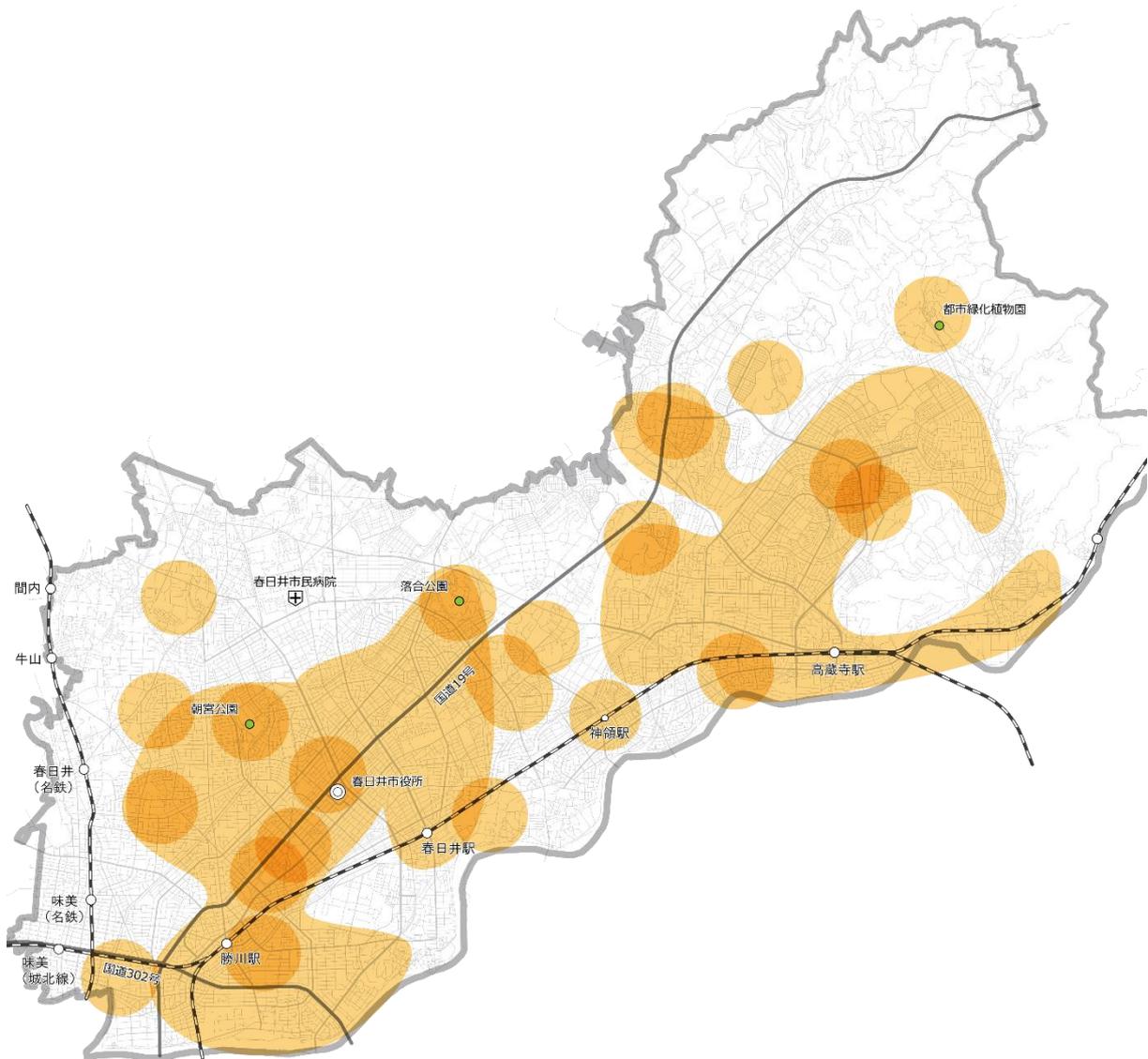
- 自転車による駅へのアクセスが発生するエリア、買い物、通学、公園へのアクセスそれぞれの自転車利用が集中するエリアの視点から、下記の範囲を設定しました。
- なお、買い物、通学、公園へのアクセスが集中するエリアは、様々な方面からの自転車利用者が集まってくることを想定し、各施設から半径 500m 圏内を設定しました。



## ②自転車利用が特に集中するエリアの設定

- 前述の鉄道駅、買い物、通学、公園の自転車集中エリアを重ね合わせると下図の通りです。市内のほぼ全域で自転車利用が発生すると想定されます。
- このうち、複数の自転車集中エリアが重なるエリアは、鉄道駅利用や買い物、通学等の利用が想定され、自転車の利用が特に集中するエリアと考えられます。

### ■自転車利用が集中するエリアの設定



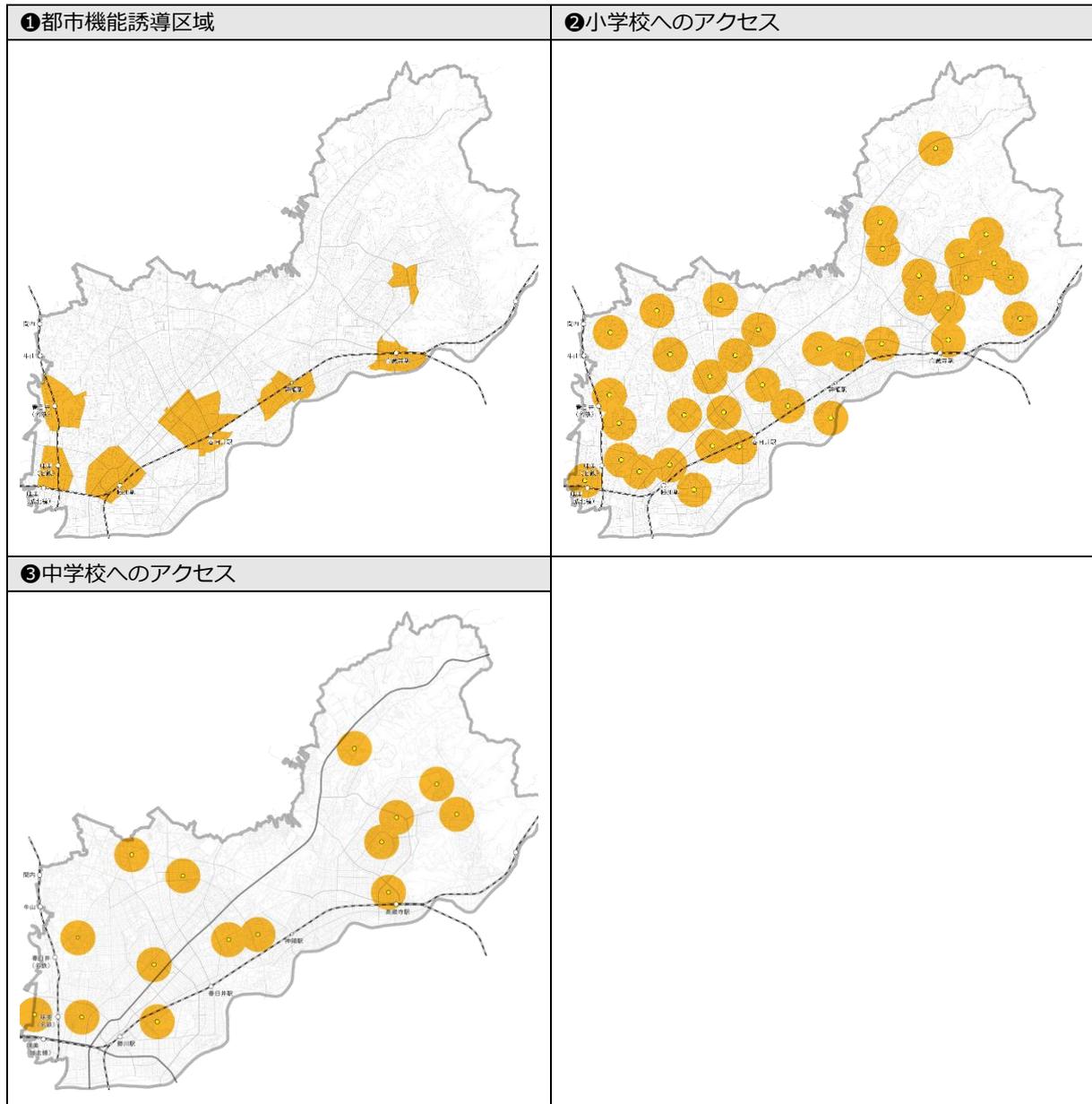
## (2) 人の集中が想定されるエリアの設定

- 人の集中が想定されるエリアは、次の視点から設定します。

自転車ネットワーク検討に反映すべき視点
<b>視点①：都市機能誘導区域</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・都市機能が集積する拠点であり、にぎわいを創出するエリアであることから、多くの自転車や歩行者が集まることが想定されるため、自転車通行環境のインフラ整備の検討項目とする。</li></ul>
<b>視点②：小学校へのアクセス</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・小学校周辺では通学時において歩行者が多く集まってくることから、歩道を利用する児童と自転車利用者とを適切に分離する必要があるため、検討項目とする。</li></ul>
<b>視点③：中学校へのアクセス</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・中学校周辺では、通学時において歩行者、自転車利用者が集まってくることから、歩道を利用する歩行者と自転車利用者とを適切に分離する必要があるため検討項目とする。</li></ul>

## ①人の集中するエリアの設定

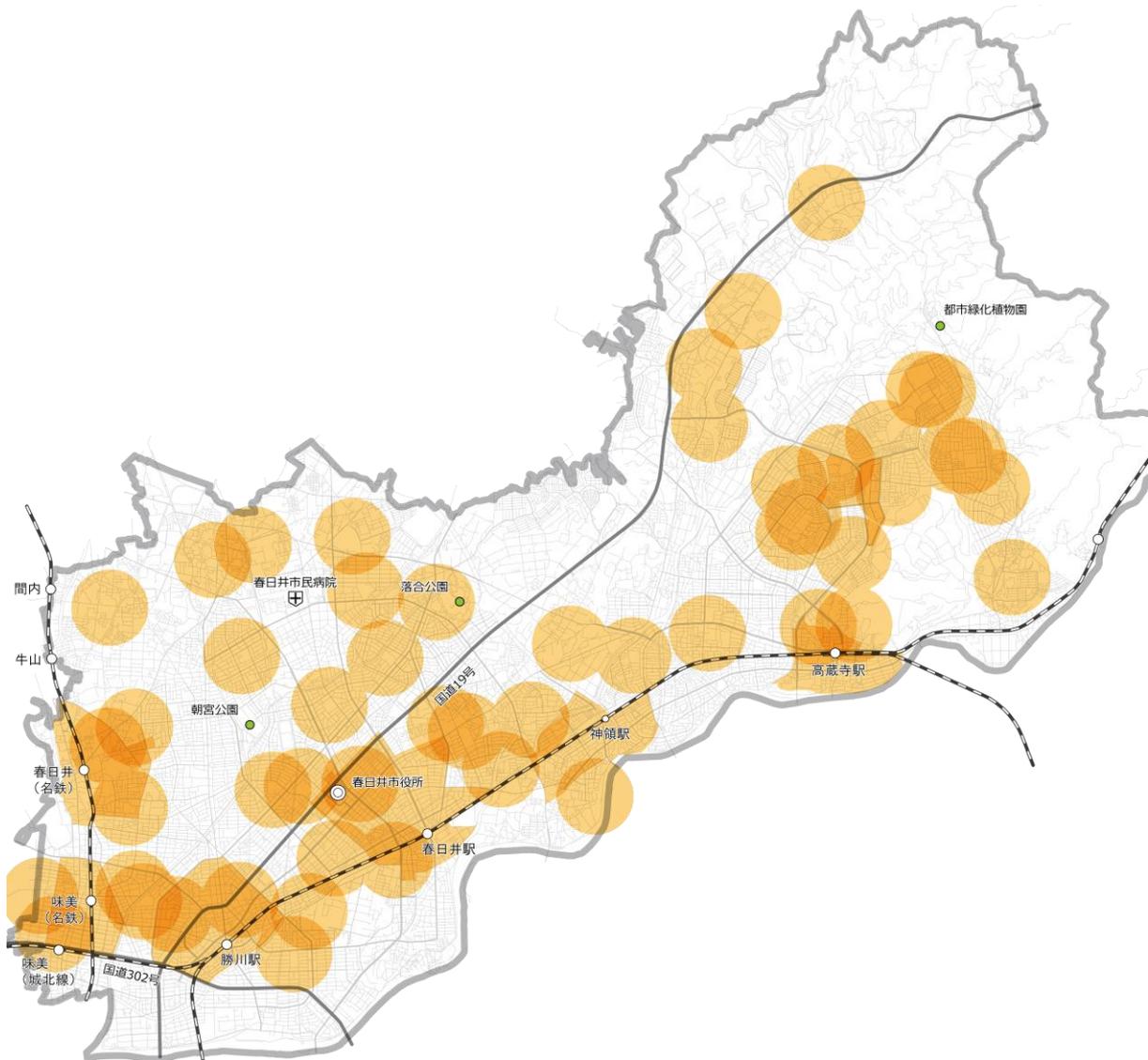
- 都市機能が集積するエリア及び小学生、中学生の通学が集中するエリアの視点から、下記の範囲を設定しました。
- 小学生等の通学が集中するエリアは、様々な方面からの自転車利用が収束することを想定し、各施設から半径 500m 圏内を設定しました。



## ②人が特に集中するエリアの設定

- 前述の居住誘導区域と小学校、中学校の通学路で人が集中するエリアを重ね合わせると下図の通りです。
- このうち、3つのエリアが重なるエリアは、自転車だけでなく徒歩等の交通が特に集中するエリアだと考えられます。

### ■人の集中が想定されるエリアの設定



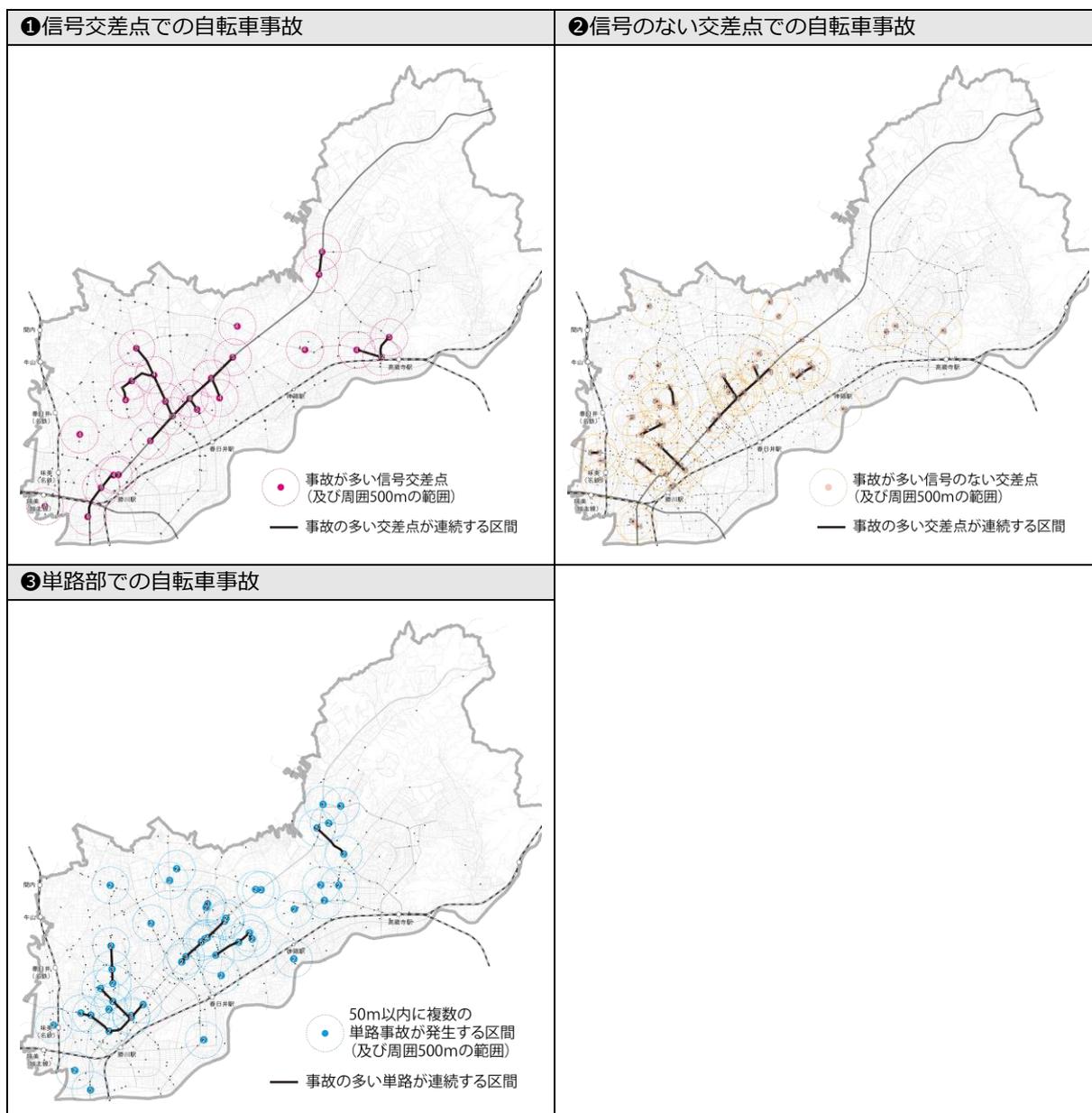
### (3) 自転車利用の安全確保のために重要な区間の設定

- 自転車利用の安全確保のために優先する区間は次の視点から設定します。

自転車ネットワーク検討に反映すべき視点
<p><b>視点①：信号交差点での自転車事故</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 信号交差点は、歩行者、自転車、自動車の右左折直進が混在し、交差点通行時に事故が発生しているため、検討項目とする。</li><li>・ 自転車は、車道通行時、歩道通行時で、自動車用信号と自転車用信号と確認する信号が変わることや、右左折方法等のルールが異なっていることがあまり知られておらず、事故が発生している状況となっているため、検討事項とする。</li></ul>
<p><b>視点②：信号のない交差点での自転車事故</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 信号のない交差点では、事故を抑制するための一時停止等の交通ルールがあるものの出合頭事故が多く発生している状況にあるため、検討項目とする。</li></ul>
<p><b>視点③：単路部での自転車事故</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 単路部では、駐車場から出入りする際の事故や、単路部での道路横断時の事故などが発生しているため検討項目とする</li></ul>

## ① 自転車事故の多発する区間の設定

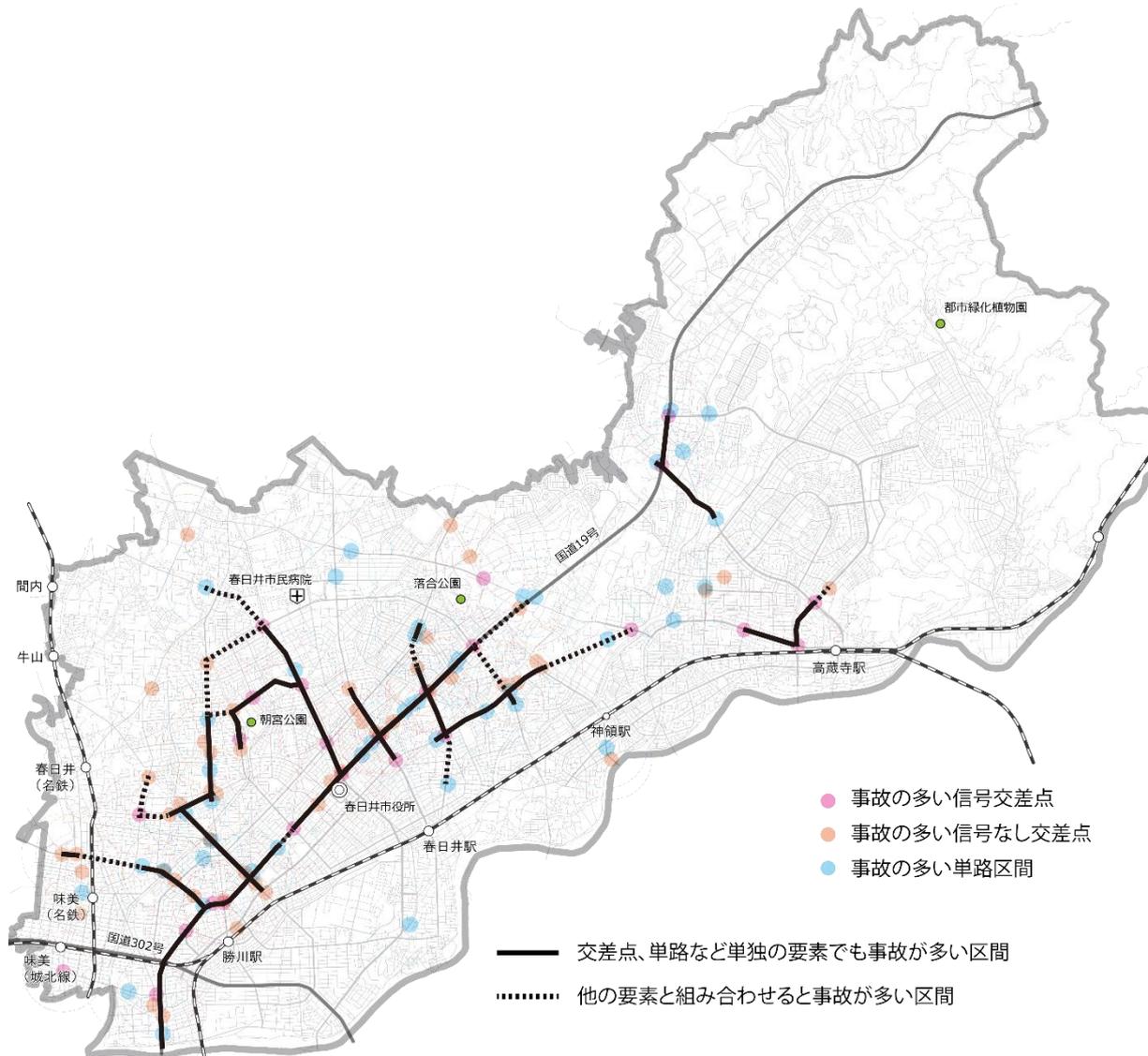
- 自転車事故の多発する区間について、①信号交差点、②信号のない交差点、③単路部での、過去5年間での自転車事故データをもとに、事故の集中する地点を整理すると以下の通りです。
- 事故が多い信号交差点区間の設定は、5年間で4件以上の事故が発生している箇所を対象とし、事故が多い交差点が連続する区間を設定しました。
- 事故が多い信号がない交差点区間の設定は、5年間で4件以上の事故が発生している箇所を対象とし、事故が多い交差点が連続する区間を設定しました。
- 事故が多い単路部の設定は、50m以内に5年で2件以上の複数の単路事故が発生している箇所を対象とし、事故の多い単路が連続する区間を設定しました。



## ②自転車事故が集中する区間の設定

- 前述の①～③の交差点及び単路部の事故の多発箇所を重ね合わせると以下の通りです。
- 国道19号、県道春日井一宮線、県道南外山勝川停車場線、県道春日井稲沢線や市道など、信号あり・なし、単路部の事故が連続して発生している区間では、自転車通行空間の連続的な整備により効果的な自転車の安全対策を図ることが可能となります。

### ■ 交差点及び単路部の自転車事故の重ね合わせと自転車事故が集中する区間



## (4) 整備対象候補路線の設定

### ① 日常的利用に関する整備対象候補路線の設定

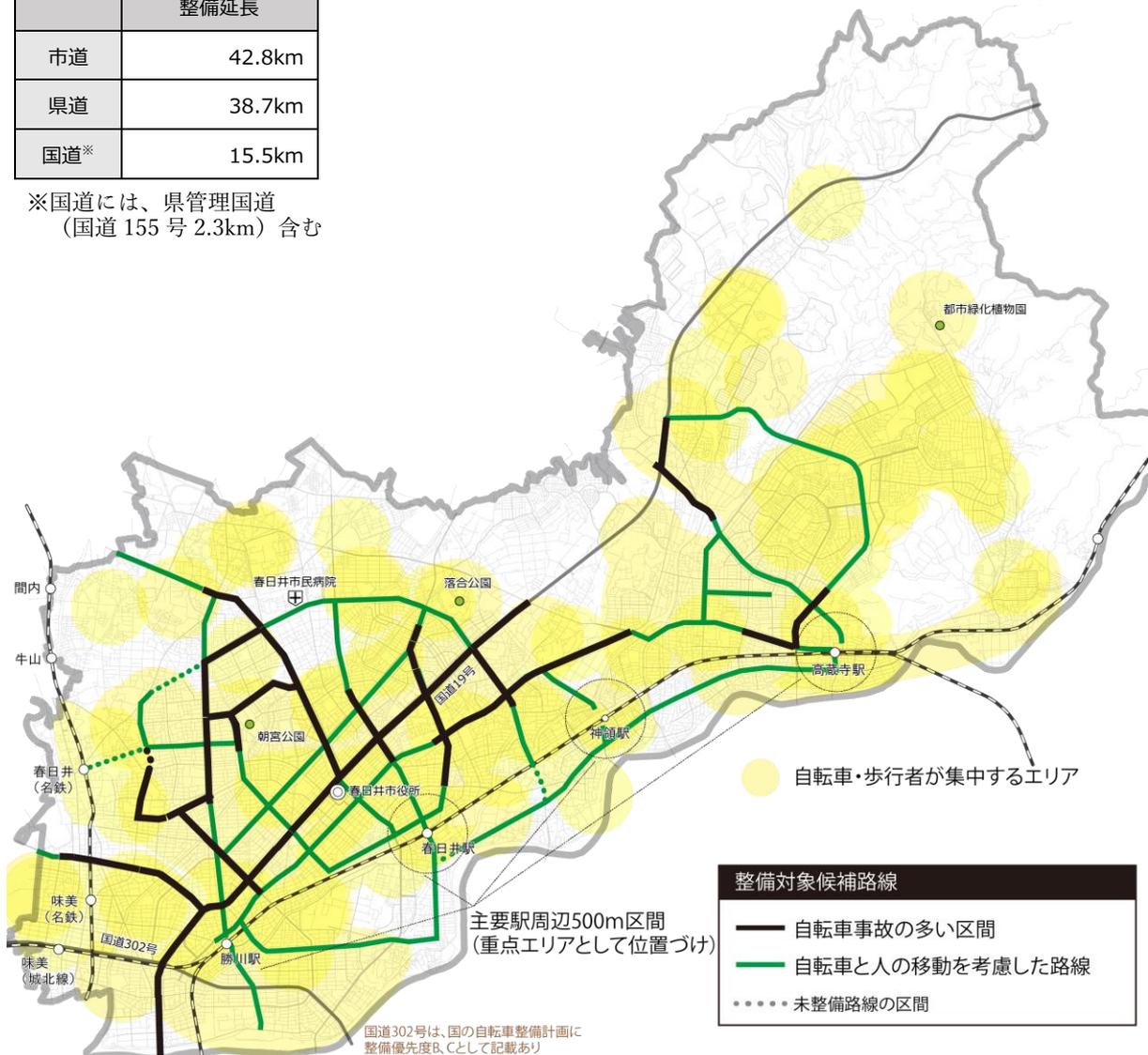
- 日常的な自転車利用の発生や、その際の安全性の確保の視点から、「自転車利用の集中が想定されるエリア」(P.51)、「人の集中が想定されるエリア」(P.54)を組み合わせ、「自転車と人の移動を考慮した区間」を整備対象候補路線として抽出します。
- 「自転車と人の移動を考慮した区間」と「自転車利用の安全確保のために重要な区間」とを組み合わせることで、整備対象候補路線を設定します。

#### ■ 自転車利用と自転車事故の両面からの整備対象路線の設定

##### 【整備延長】

	整備延長
市道	42.8km
県道	38.7km
国道*	15.5km

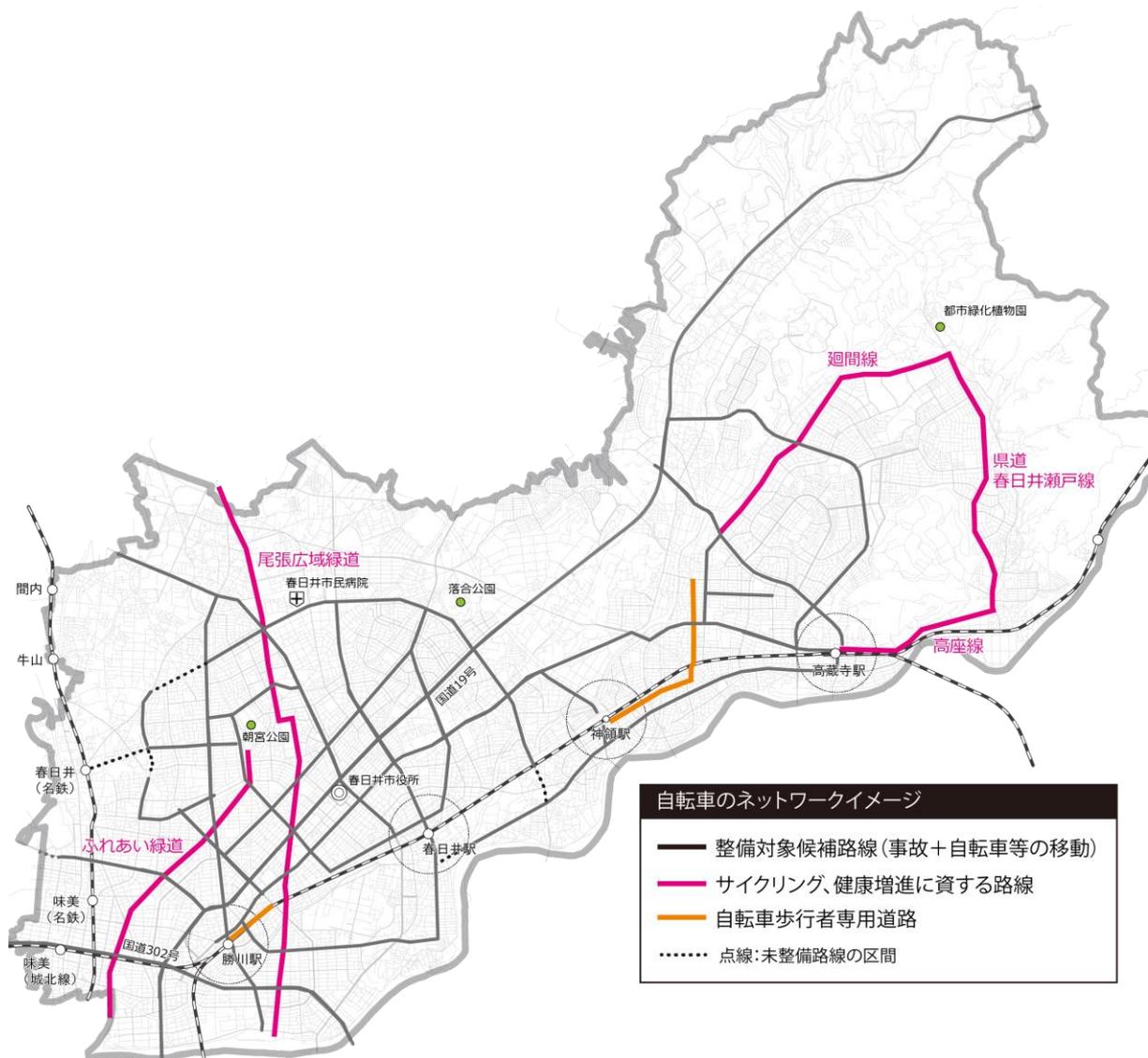
※国道には、県管理国道  
(国道155号2.3km)含む



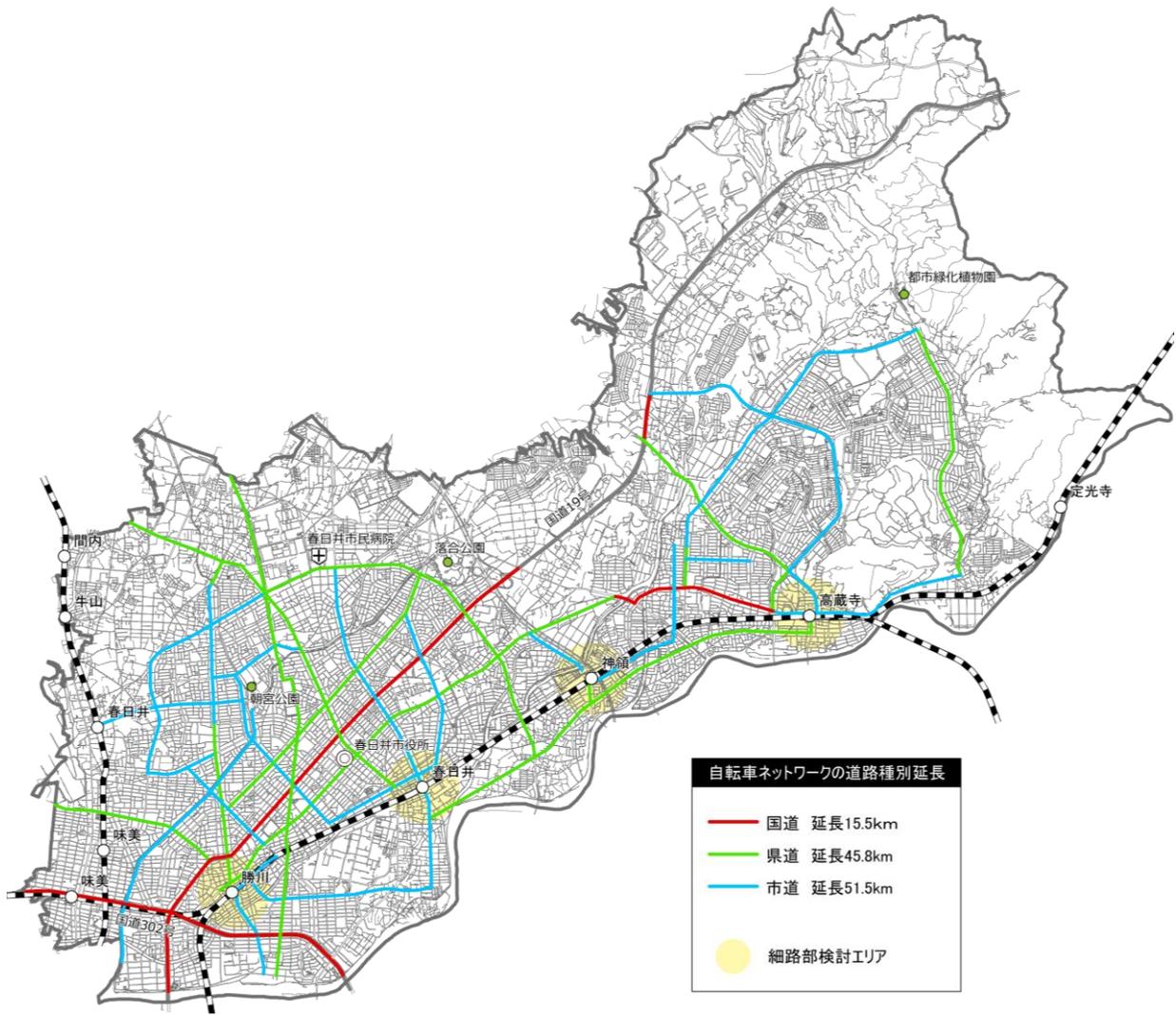
## ②新たな自転車活用に資する路線の設定

- 前述の日常的な利用を想定した自転車ネットワークの整備候補路線に対して、サイクリングや健康づくりなど、新たな自転車活用の視点からの路線を追加します。
- サイクリングや健康づくりでの活用が想定される既存の整備区間（自転車歩行者専用道路、尾張広域緑道）に加えて、勾配があるため、サイクリスト等に、より運動強度の高いサイクルスポーツ的な自転車の利用が行われている高蔵寺ニュータウン外縁の道路を指定します。
- これらの新たな自転車活用に資する路線の総延長は 112.8km(うち既存整備区間 25.7km) となります。

### ■新たな自転車活用の視点を加えた整備対象路線の設定



■自転車ネットワーク路線



※国道には、県管理国道（国道155号2.3km）含む。

※各道路の距離には、緑道、自転車歩行者専用道路を含む。

## 2. 自転車ネットワークの整備形態の考え方

### (1) 単路部の基本的な整備形態

- 国土交通省、警察庁が平成28年(2016年)に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車の「車道通行」の原則を踏まえ、車道での自転車通行空間の整備を基本とした以下の3つの整備形態が提示されています。
- 自転車道、自転車専用通行帯については、道路構造令、道路交通法に則り、整備に必要な幅員の規定及び、自転車の専用通行帯としての交通規制がかかります。
- 本市市道において今後進める自転車通行空間の整備は、車道通行の原則に則り以下の整備形態を基本とし、各道路の実状に応じて適切な整備形態を選択します。

#### ■自転車利用と自転車事故の両面からの整備対象路線の設定

	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
幅員			
幅員	2.0m以上 (やむを得ない場合 1.5m以上)	1.5m以上 (やむを得ない場合 1.0m以上)	とくに規定なし(なお、ガイドラインでは下記参考の仕様あり)
分離条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柵、縁石等による物理的に構造分離</li> <li>・自転車道は「自転車専用通行帯」の交通規制を設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・構造的な分離なし</li> <li>・自転車道は「自転車専用通行帯」の交通規制を設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・構造的な分離なし</li> <li>・交通規制なし(自転車が通行すべき場所と進行方向を示す法定外表示)</li> </ul>

※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から必要幅員の確保が困難な場合。

(参考) 車道混在型「矢羽根型路面表示」での仕様(案) ※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインより引用

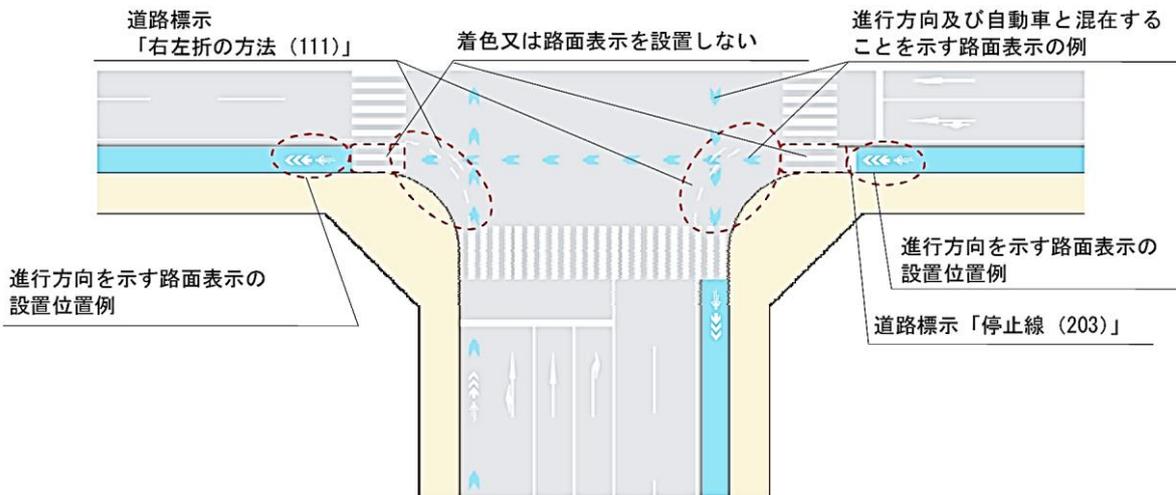
仕様(案)	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>		

## (2) 交差点の基本的な整備形態

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、各整備形態での交差点部での構造を以下のように設定しています。信号の有無にかかわらず、交差点内での自転車の通行場所と進行方向を示すため、矢羽根型路面表示を設置することが基本となります。

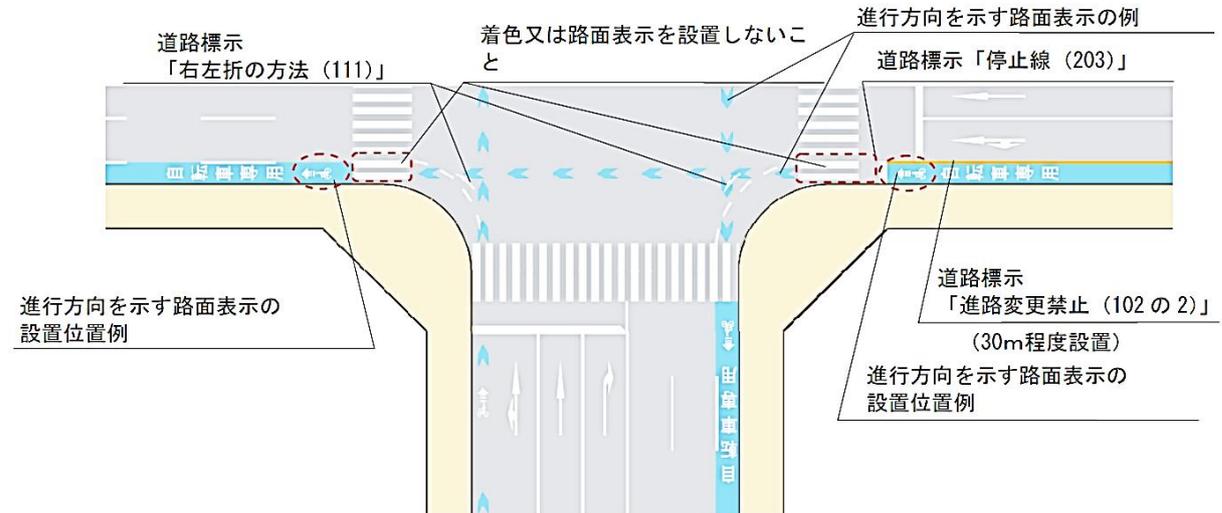
### ① 自転車道 (利用環境ガイドライン 2.3.2 自転車道)

- 交差点に自転車道が直結する場合、流入側の自転車道の端部から、流出側の自転車道に対して車道混在型（矢羽根型路面表示）を設置し、通行位置及び通行方法を明確化します。
- 自動車の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法」の規制を同時に実施します。自転車道に設置する道路標示「停止線」は、自転車の自動車からの視認性確保のため、前出しすることも検討します。



### ② 自転車専用通行帯 (利用環境ガイドライン 2.3.3 自転車専用通行帯)

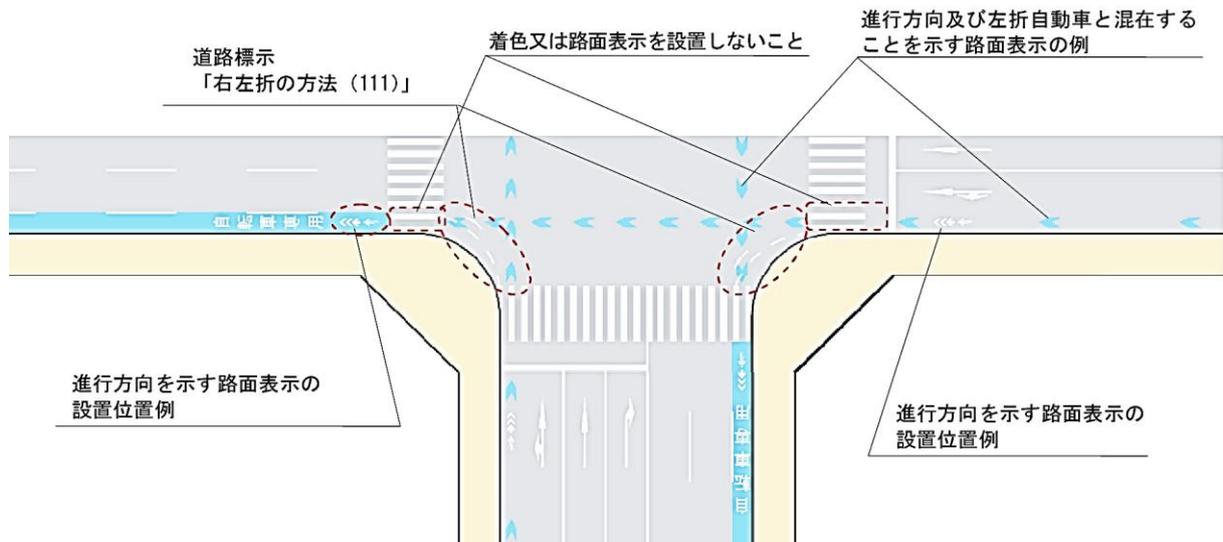
- 交差点に自転車専用通行帯が直結する場合、流入側の端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して車道混在型（矢羽根型路面表示）を設置し、通行位置及び通行方法を明確化します。



### ③ 車道混在型（矢羽根型路面表示）

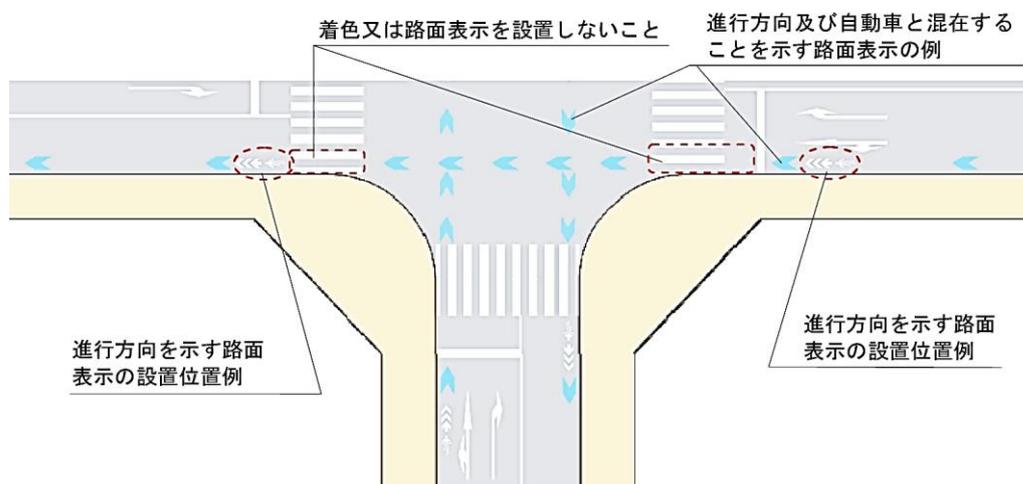
#### ■ 車道混在型（矢羽根型路面表示）と自転車専用通行帯の接続

- 車道混在型（矢羽根型路面表示）と自転車専用通行帯（自転車道も同じ）が接続する場合は、流入側の矢羽根型路面表示の端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化します。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法」の規制を同時に実施することを基本とします。



#### ■ 幅員の狭い道路での矢羽根型路面表示同士の接続

- 車道混在型の矢羽根型路面表示同士が接続する場合、流入側の矢羽根型路面表示の端部から、流出側の矢羽根型路面表示に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化します。
- 矢羽根型路面表示自体が法定外表示のため、交差点隅角部の道路標示「右左折の方法」は設置しないものとします。



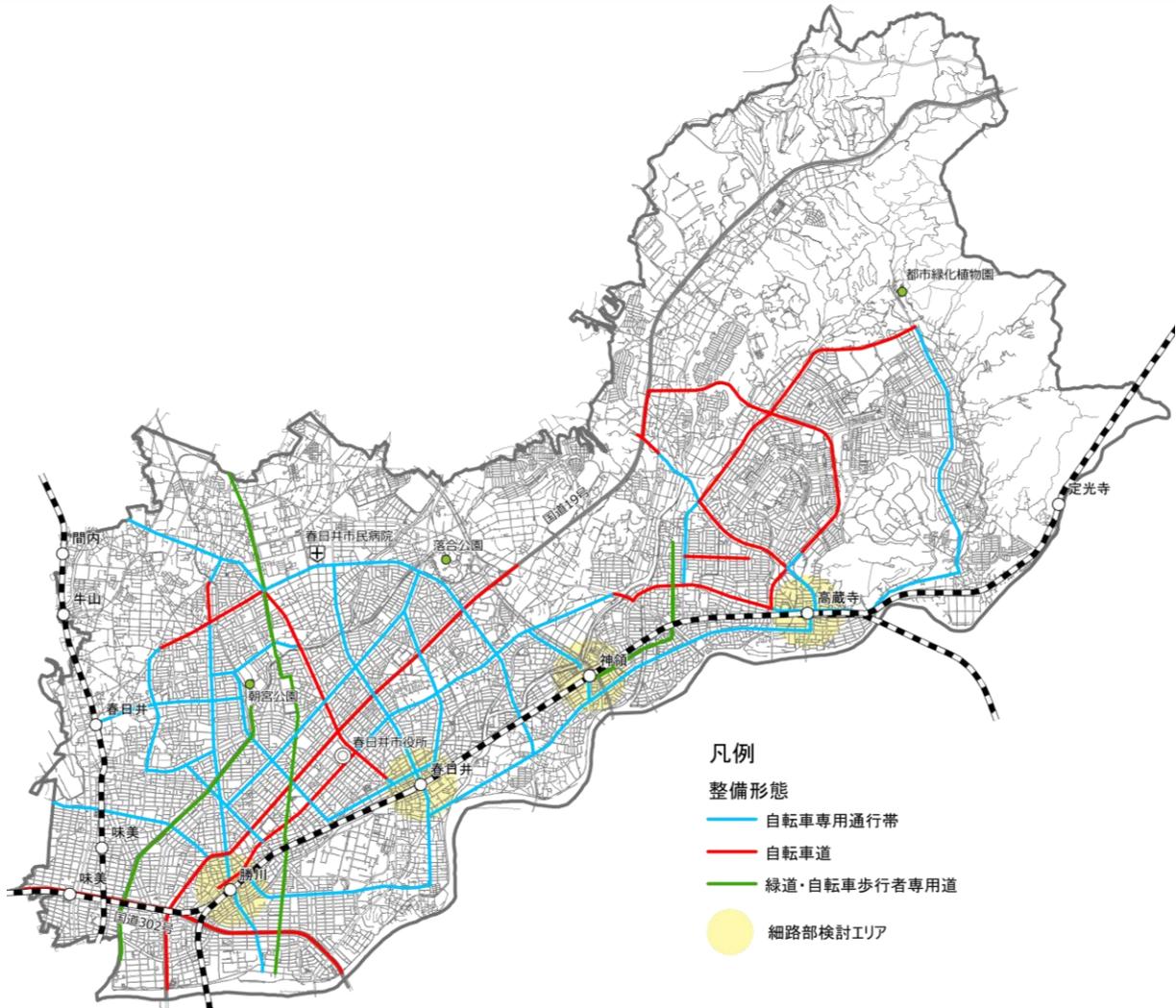
### (3) 整備形態の選定の考え方

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本として、自動車の速度と自動車交通量の観点から、整備形態を選定するフローが示されています。（参考資料（2）参照）
- 道路交通の状況に対して、自転車道 2.0m 以上、自転車専用通行帯 1.5m 以上の幅員確保を検討した上で、自動車の速度や交通量から本来期待される「完成形態」での整備が困難な場合においては、「暫定形態」での整備も視野に設定されています。
- 本市の整備形態は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基本として、望ましい「完成形態」の整備を目指すこととし、対象道路の現状から整備が困難な場合は「暫定形態」により整備することとします。

### (4) 自転車ネットワーク計画

- 自転車ネットワーク計画の考え方と整備形態の考え方を踏まえ、望ましい春日井市の「自転車ネットワーク」を以下の通り設定します。
- ネットワークの区間の整備形態について、国のガイドラインに基づく自動車交通量、法定速度の基準に基づき「完成形態」での整備形態を目指すものの、道路整備の現状から「完成形態」での整備では、道路空間の再配分などの大規模な整備が必要になることから、整備が困難な場合は、当面「暫定整備」により整備することとします。
- また、国道、県道の整備にあたっては、自転車ネットワークの連続性等から、各道路管理者と調整を図るとともに、各区間に応じた適切な整備を要請していきます。
- なお、自転車活用推進計画の4つの基本方針「はしる」「まもる」「とめる」「いかす」の各種施策の実施に合わせ、自転車ネットワーク計画の中から、モデル区間を設定し、先行整備することで、効果を検証し、効果的・効率的な自転車ネットワーク整備を推進していきます。

■ 計画上の整備形態別の路線図



※整備を進める上で本整備ではなく、暫定整備から行う場合がある。

---

(調整頁)

## V 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

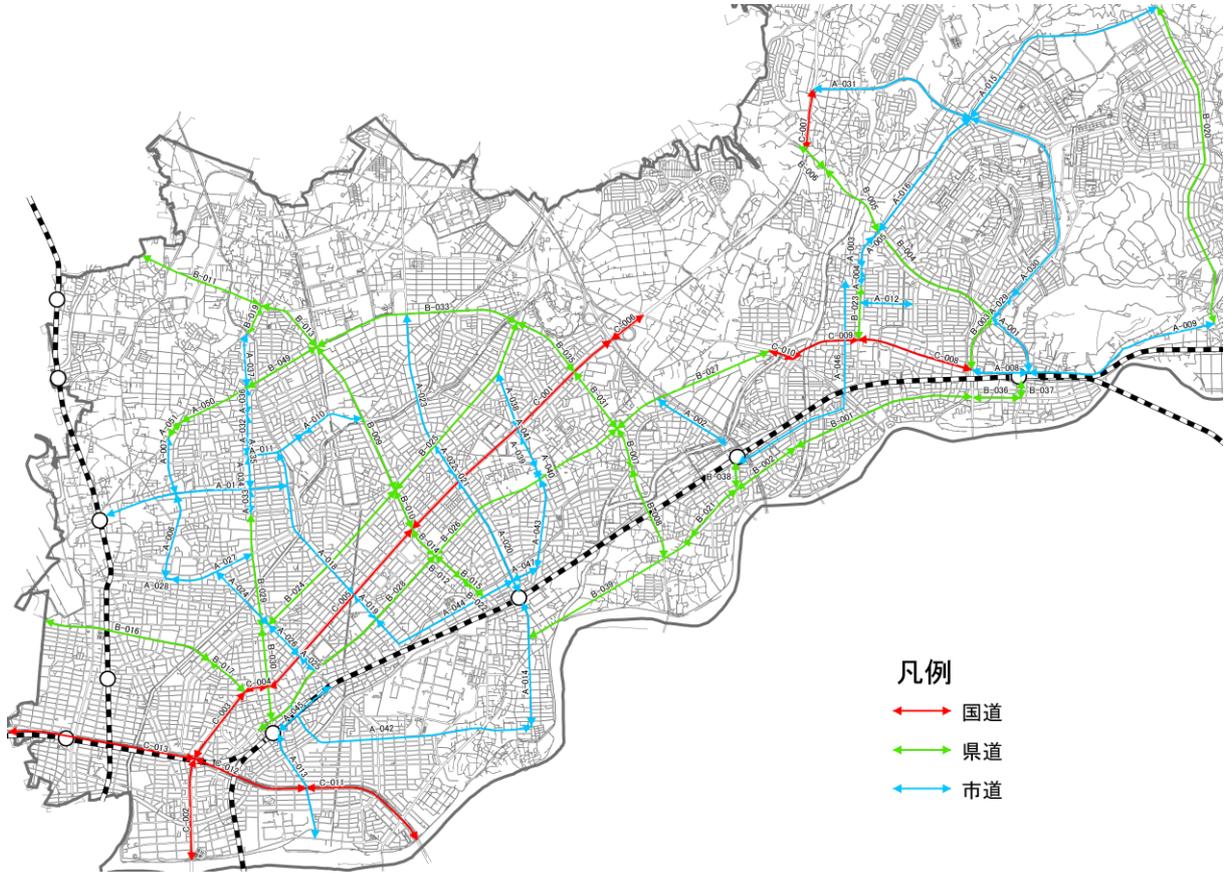
- 本計画の中間年で、必要に応じて計画全体の見直しを行うものとし、取組の実施効果の客観的評価を行うことで、PDCAサイクルにのっとった継続的改善を図ります。
- そのため、計画に基づき実行した取組を、評価、検証するための定量的な指標の設定を前述の形で設定し、適切に運用していきます。

■ 本計画のPDCAサイクル



(1) 自転車ネットワークの構造、交通量、整備形態

■市道での整備対象路線及び整備区間番号(次ページと整合)(仮)



※国道は、県管理国道(国道155号)含む。

## ■市道（45.3 km）

連番	道路名	区間延長	国ガイドラインに基づく完成形態			道路幅員				片側車線数	路肩幅員	暫定的な整備形態
			24h自動車交通量	法定速度	完成形態 (理想的な形態)	全幅	車道	歩道①	歩道②			
A-001	市道駅広線	0.7 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	20.0 m	12.5 m	3.3 m	3.3 m	2 車線	-	
A-002	市道下市場線	0.9 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	12.0 m	6.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-003	市道廻間線	0.4 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	6.5 m	3.3 m	3.3 m	1 車線	-	
A-004	市道廻間線	0.2 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	6.5 m	4.3 m	4.3 m	1 車線	-	
A-005	市道廻間線	0.1 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	20.0 m	12.5 m	3.3 m	3.3 m	2 車線	-	
A-006	市道犬山春日井線	0.9 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	12.0 m	6.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-007	市道犬山春日井線	0.6 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	9.3 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-008	市道高座線	0.6 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	13.0 m	7.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-009	市道高座線	2.1 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	7.3 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	-	
A-010	市道高山線	0.7 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.0 m	1.5 m	3.0 m	1 車線	-	
A-011	市道高山線	0.7 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	7.0 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	-	
A-012	市道小針線	0.9 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.0 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	-	
A-013	市道松新線	1.2 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	22.0 m	12.0 m	4.5 m	4.5 m	2 車線	-	
A-014	市道上条線	1.3 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	6.5 m	3.3 m	3.3 m	1 車線	-	
A-015	市道神屋廻間線	2.5 km	-	50 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.5 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-016	市道神屋廻間線	1.6 km	-	50 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	6.5 m	4.3 m	4.3 m	1 車線	-	
A-017	市道朝宮公園線	2.0 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	10.3 m	6.0 m	1.5 m	2.3 m	1 車線	-	
A-018	市道朝宮線	1.8 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	22.0 m	13.0 m	3.0 m	3.0 m	2 車線	-	
A-019	市道朝宮線	0.4 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	22.0 m	13.0 m	3.0 m	3.0 m	2 車線	-	
A-020	市道桃花台春日井線	1.2 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	6.5 m	4.3 m	4.3 m	0 車線	-	
A-021	市道桃花台春日井線	0.1 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	12.0 m	6.5 m	3.0 m	0.0 m	1 車線	-	
A-022	市道桃花台春日井線	0.4 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	13.0 m	11.8 m	3.5 m	3.5 m	2 車線	-	
A-023	市道桃花台春日井線	1.5 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	6.5 m	4.3 m	4.3 m	1 車線	-	
A-024	市道道風線	0.8 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	6.5 m	2.8 m	2.8 m	1 車線	-	
A-025	市道道風線	0.2 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	6.5 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	-	
A-026	市道道風線	0.5 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	22.0 m	13.0 m	3.0 m	3.0 m	2 車線	-	
A-027	市道如意申線	0.9 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	7.8 m	6.0 m	0.0 m	0.0 m	1 車線	-	
A-028	市道如意申線	0.1 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-029	市道白山線	0.3 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	7.0 m	6.0 m	0.0 m	0.0 m	1 車線	-	
A-030	市道白山線	2.6 km	-	50 km/h	自転車専用通行帯	7.0 m	5.8 m	0.0 m	0.0 m	1 車線	-	
A-031	市道白山線	1.8 km	-	50 km/h	自転車専用通行帯	12.3 m	6.0 m	2.3 m	3.0 m	1 車線	-	
A-032	市道八光線	0.3 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	22.0 m	11.5 m	4.5 m	4.5 m	2 車線	-	
A-033	市道八光線	0.3 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	20.5 m	12.0 m	3.5 m	3.5 m	2 車線	-	
A-034	市道八光線	0.4 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.5 m	7.0 m	4.3 m	2.5 m	1 車線	-	
A-035	市道八光線	0.1 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	20.0 m	12.5 m	3.3 m	3.3 m	2 車線	-	
A-036	市道八光線	0.3 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	14.0 m	7.0 m	3.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-037	市道八光線	0.6 km	-	50 km/h	自転車専用通行帯	9.0 m	2.0 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	-	
A-038	市道弥生線	0.6 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	11.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-039	市道弥生線	0.4 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.4 m	4.3 m	4.3 m	1 車線	-	
A-040	市道弥生線	0.1 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	11.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-041	市道弥生線	0.1 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	11.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-042	市道弥生線	2.8 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	12.0 m	7.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	-	
A-043	市道弥生線	1.0 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.4 m	4.3 m	4.3 m	1 車線	-	
A-044	市道弥生線	1.7 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	9.2 m	3.4 m	3.4 m	1 車線	-	
A-045	自転車歩行者専用道	0.7 km	-	40 km/h	自転車歩行者専用道	8.0 m	0.0 m	8.0 m	0.0 m	0 車線	-	
A-046	自転車歩行者専用道	3.8 km	-	40 km/h	自転車歩行者専用道	9.0 m	0.0 m	9.0 m	0.0 m	0 車線	-	
A-047	市道下原線	0.5 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	9.2 m	3.4 m	3.4 m	1 車線	-	
A-049	都市計画道路	0.9 km	-	50 km/h	自転車専用通行帯	7.0 m	6.0 m	0.0 m	0.0 m	1 車線	0.5 m	
A-050	都市計画道路	0.8 km	-	50 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	9.3 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	0.9 m	
A-051	都市計画道路	0.2 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	12.0 m	6.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	0.5 m	

出典：春日井市道路台帳を基に整理

参考：県道（40.7km）

連番	道路名	区間延長	国ガイドラインに基づく完成形態			道路幅員				片側車線数	路肩幅員
			24h自動車交通量	法定速度	完成形態 (理想的な形態)	全幅	車道	歩道①	歩道②		
B-001	県道下半田川春日井線	2.0 km	14,218 台	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	6.5 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	2.3 m
B-002	県道下半田長久手線	0.8 km	14,128 台	40 km/h	自転車専用通行帯	20.0 m	12.5 m	3.3 m	3.3 m	2 車線	0.5 m
B-003	県道高蔵寺小牧線	0.6 km	19,482 台	50 km/h	自転車道	18.0 m	6.5 m	4.3 m	4.3 m	0 車線	1.5 m
B-004	県道高蔵寺小牧線	1.6 km	19,482 台	50 km/h	自転車道	16.0 m	6.5 m	2.8 m	2.8 m	1 車線	0.5 m
B-005	県道高蔵寺小牧線	0.9 km	11,546 台	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	2.0 m
B-006	県道高蔵寺小牧線	0.4 km	19,482 台	50 km/h	自転車道	16.5 m	7.0 m	4.3 m	2.5 m	1 車線	1.0 m
B-007	県道篠木尾張旭線	0.5 km	14,825 台	40 km/h	自転車専用通行帯	22.0 m	11.5 m	4.5 m	4.5 m	2 車線	0.8 m
B-008	県道篠木尾張旭線	1.0 km	14,825 台	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	6.5 m	4.3 m	4.3 m	1 車線	1.5 m
B-009	県道春日井一宮線	1.8 km	21,949 台	50 km/h	自転車道	22.0 m	12.0 m	4.5 m	4.5 m	2 車線	0.5 m
B-010	県道春日井一宮線	0.5 km	21,949 台	50 km/h	自転車道	12.3 m	6.0 m	2.3 m	3.0 m	1 車線	0.5 m
B-011	県道春日井一宮線	1.4 km	18,246 台	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	7.0 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	2.0 m
B-012	県道春日井一宮線	0.4 km	14,896 台	50 km/h	自転車道	7.8 m	6.0 m	0.0 m	0.0 m	1 車線	0.9 m
B-013	県道春日井一宮線	0.8 km	18,246 台	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	6.5 m	3.3 m	3.3 m	1 車線	1.5 m
B-014	県道春日井一宮線	0.4 km	14,896 台	50 km/h	自転車道	22.0 m	13.0 m	3.0 m	3.0 m	2 車線	0.5 m
B-015	県道春日井一宮線	0.2 km	14,896 台	50 km/h	自転車道	18.0 m	6.5 m	4.3 m	4.3 m	1 車線	1.5 m
B-016	県道春日井稲沢線	1.8 km	14,420 台	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.0 m	1.5 m	3.0 m	1 車線	1.5 m
B-017	県道春日井稲沢線	0.5 km	14,420 台	40 km/h	自転車専用通行帯	10.3 m	6.0 m	1.5 m	2.3 m	1 車線	0.5 m
B-019	県道春日井各務原線	0.3 km	12,169 台	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.0 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	1.0 m
B-020	県道春日井瀬戸線	3.6 km	7,849 台	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	7.5 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	1.8 m
B-021	県道春日井長久手線	0.7 km	11,296 台	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	7.3 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	1.9 m
B-022	県道春日井停車場線	0.1 km	7,626 台	40 km/h	自転車専用通行帯	13.0 m	7.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	0.5 m
B-023	県道松本名古屋線	0.6 km	11,704 台	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	6.5 m	4.3 m	4.3 m	1 車線	1.5 m
B-024	県道神屋味美線	2.0 km	14,448 台	40 km/h	自転車専用通行帯	22.0 m	13.0 m	3.0 m	3.0 m	2 車線	1.5 m
B-025	県道神谷味美線	2.2 km	14,115 台	40 km/h	自転車専用通行帯	20.5 m	12.0 m	3.5 m	3.5 m	2 車線	1.3 m
B-026	県道内津勝川線	2.4 km	18,075 台	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	6.5 m	3.3 m	3.3 m	1 車線	1.5 m
B-027	県道内津勝川線	1.8 km	18,075 台	40 km/h	自転車専用通行帯	12.0 m	6.5 m	3.0 m	0.0 m	1 車線	1.0 m
B-028	県道内津勝川線	2.7 km	19,683 台	50 km/h	自転車道	7.0 m	5.8 m	0.0 m	0.0 m	1 車線	0.6 m
B-029	県道南外山勝川停車場線	1.2 km	9,256 台	40 km/h	自転車専用通行帯	20.0 m	12.5 m	3.3 m	3.3 m	2 車線	0.5 m
B-030	県道南外山勝川停車場線	1.0 km	9,256 台	40 km/h	自転車専用通行帯	13.0 m	11.8 m	3.5 m	3.5 m	2 車線	0.6 m
B-031	県道名古屋外環状線	0.8 km	17,048 台	40 km/h	自転車専用通行帯	20.0 m	12.5 m	3.3 m	3.3 m	2 車線	0.5 m
B-033	県道名古屋外環状線	2.2 km	14,136 台	40 km/h	自転車専用通行帯	12.0 m	6.0 m	2.5 m	2.5 m	1 車線	0.5 m
B-035	県道名古屋外環状線	0.8 km	14,229 台	40 km/h	自転車専用通行帯	22.0 m	13.0 m	3.0 m	3.0 m	2 車線	0.5 m
B-036	県道下半田春日井線	0.5 km	14,128 台	40 km/h	自転車専用通行帯	18.0 m	7.0 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	2.0 m
B-037	県道高蔵寺停車場線	0.2 km	7,574 台	30 km/h	自転車専用通行帯	23.0 m	6.5 m	6.8 m	6.8 m	1 車線	1.5 m
B-038	県道神領停車場線	0.3 km	10,858 台	30 km/h	自転車専用通行帯	20.0 m	6.0 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	1.5 m
B-039	都市計画道路	2.0 km	-	40 km/h	自転車専用通行帯	16.0 m	9.0 m	3.5 m	3.5 m	1 車線	-

出典：平成 27 年道路交通センサス

参考：国道（15.5km）

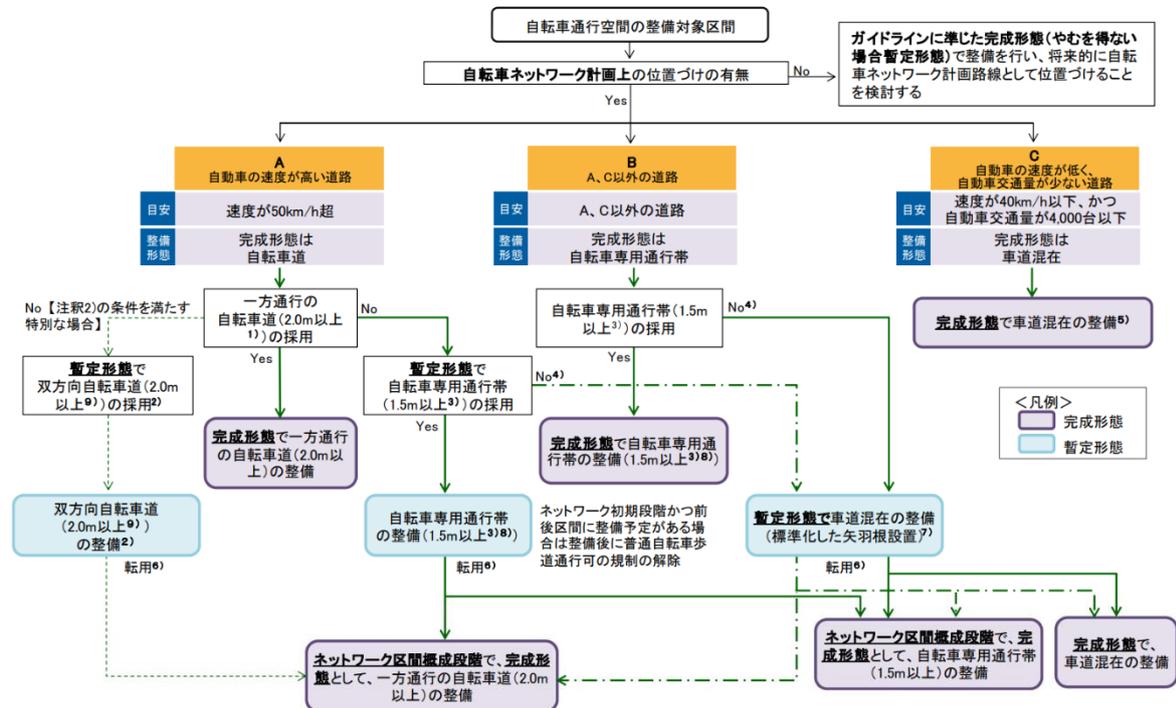
連番	道路名	区間延長	国ガイドラインに基づく完成形態			道路幅員				片側車線数	路肩幅員
			24h自動車交通量	法定速度	完成形態 (理想的な形態)	全幅	車道	歩道①	歩道②		
C-001	国道19号	2.9 km	50,243 台	60 km/h	自転車道	31.9 m	17.8 m	3.1 m	6.8 m	3 車線	1.1 m
C-002	国道19号	1.1 km	45,948 台	60 km/h	自転車道	36.0 m	19.5 m	5.4 m	5.4 m	3 車線	0.6 m
C-003	国道19号	0.9 km	58,432 台	60 km/h	自転車道	36.0 m	19.8 m	3.8 m	5.0 m	3 車線	2.5 m
C-004	国道19号	0.3 km	58,432 台	60 km/h	自転車道	35.7 m	21.2 m	3.7 m	3.3 m	3 車線	2.0 m
C-005	国道19号	2.3 km	58,432 台	60 km/h	自転車道	36.1 m	19.5 m	6.4 m	6.1 m	3 車線	0.5 m
C-006	国道19号	0.4 km	58,432 台	60 km/h	自転車道	35.8 m	19.5 m	6.4 m	6.3 m	3 車線	0.5 m
C-007	国道19号	0.7 km	50,243 台	60 km/h	自転車道	31.9 m	17.8 m	3.1 m	6.8 m	2 車線	2.2 m
C-008	国道155号	1.2 km	33,936 台	50 km/h	自転車道	20.0 m	12.8 m	2.5 m	2.5 m	2 車線	0.5 m
C-009	国道155号	0.8 km	33,936 台	50 km/h	自転車道	12.0 m	6.8 m	1.5 m	2.5 m	1 車線	0.6 m
C-010	国道155号	0.3 km	33,936 台	50 km/h	自転車道	21.5 m	7.0 m	0.0 m	2.3 m	1 車線	1.6 m
C-011	国道302号	1.4 km	23,612 台	60 km/h	自転車道	49.6 m	14.0 m	3.0 m	2.9 m	2 車線	3.3 m
C-012	国道302号	1.2 km	23,612 台	60 km/h	自転車道	63.9 m	14.0 m	3.0 m	2.0 m	2 車線	1.2 m
C-013	国道302号	2.0 km	28,317 台	60 km/h	自転車道	49.6 m	14.0 m	3.0 m	2.9 m	2 車線	3.3 m

出典：平成 27 年道路交通センサス

## (2) 自転車ネットワークの整備形態の選定の考え方

### ■ 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

(国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より引用)



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しにくいこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通ずる自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限定すること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。