

## 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。
- 愛知県においても、自転車活用推進計画を策定する自治体が増えてきています。

自治体での自転車活用推進計画の策定状況（2020年9月時点）



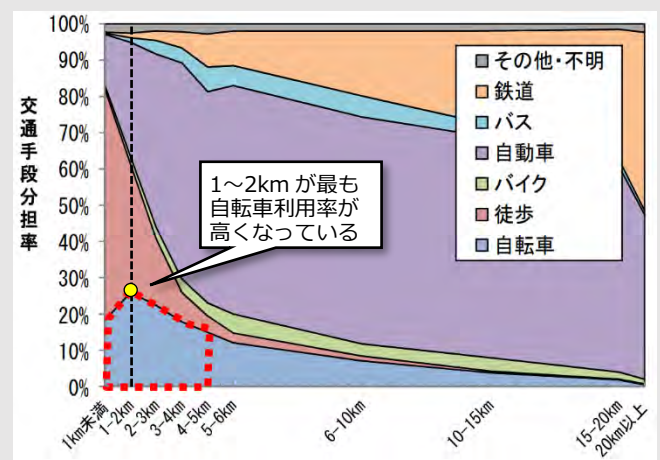
出典：自転車活用推進計画サイト（国土交通省）を元に作成

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

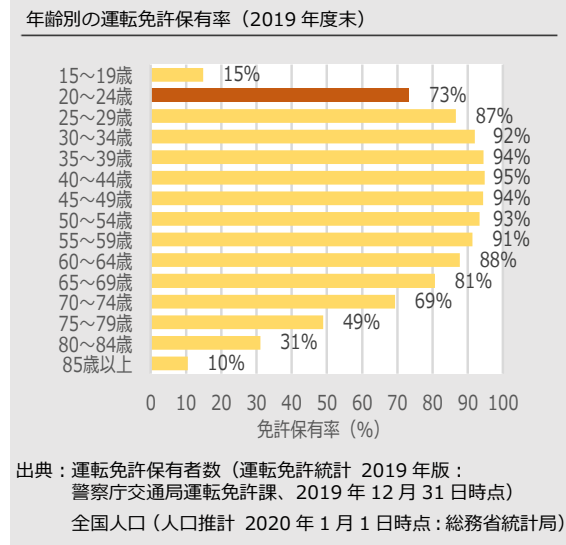


出典：2010年（平成22）年全国都市交通特性調査（国土交通省）  
※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2016年7月、国土交通省）

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、2019年度（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。



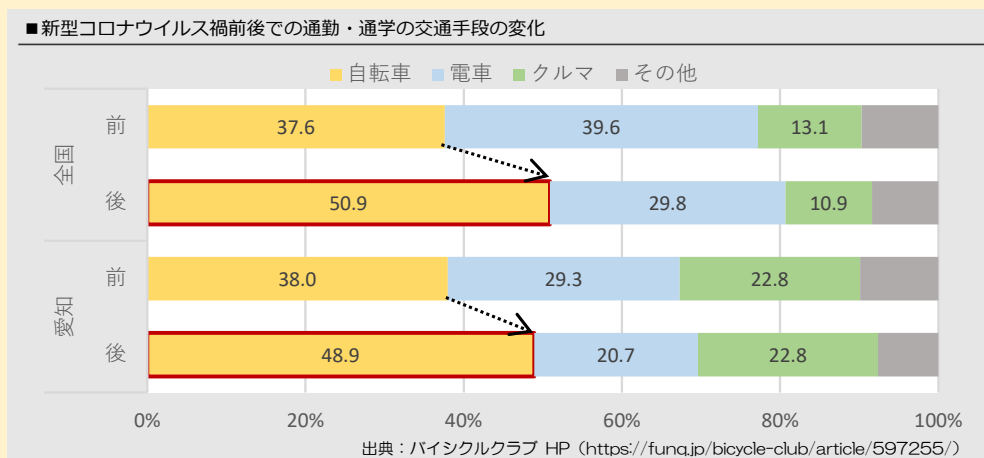
③自家用車に過度に依存しない、環境にやさしい生活様式への転換が始まっています。

### 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。

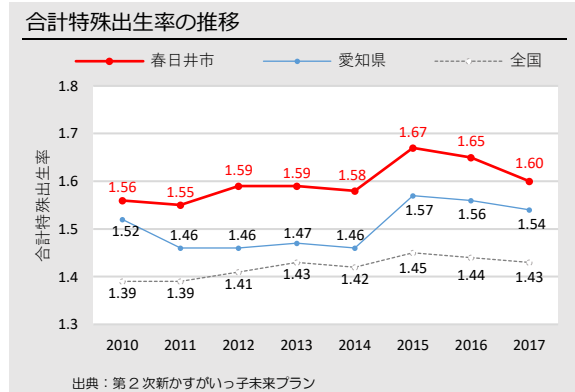
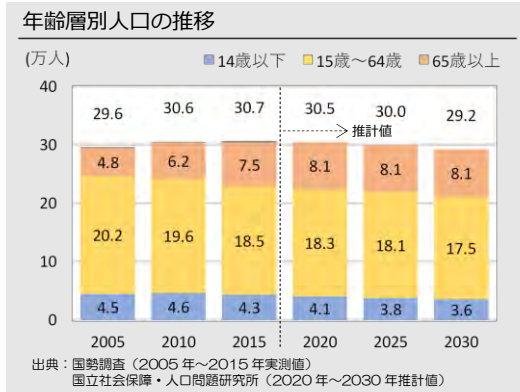


## (2) 本市のまちづくりからの視点

### 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。

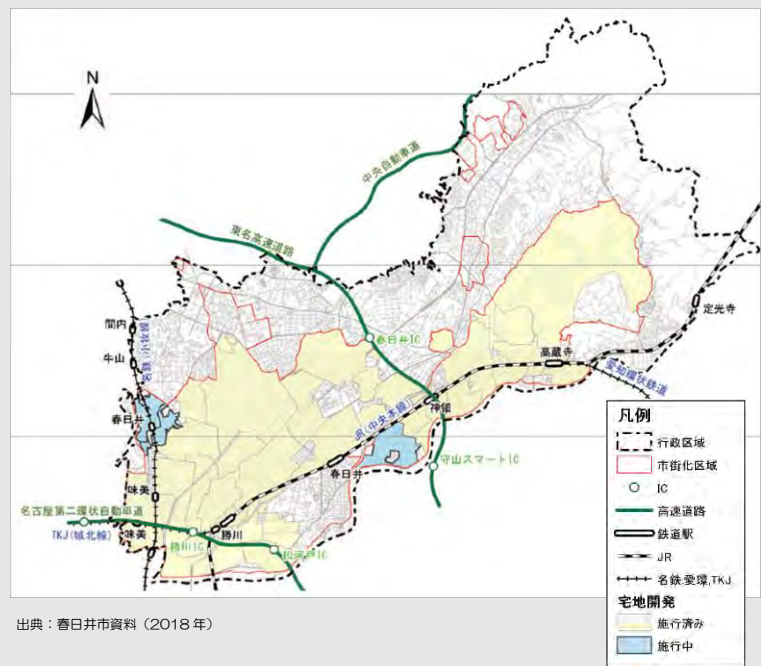


④ 将来的な人口の減少が予測されている中で、全国や県平均よりも出生率は高い状況にあります。

### 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

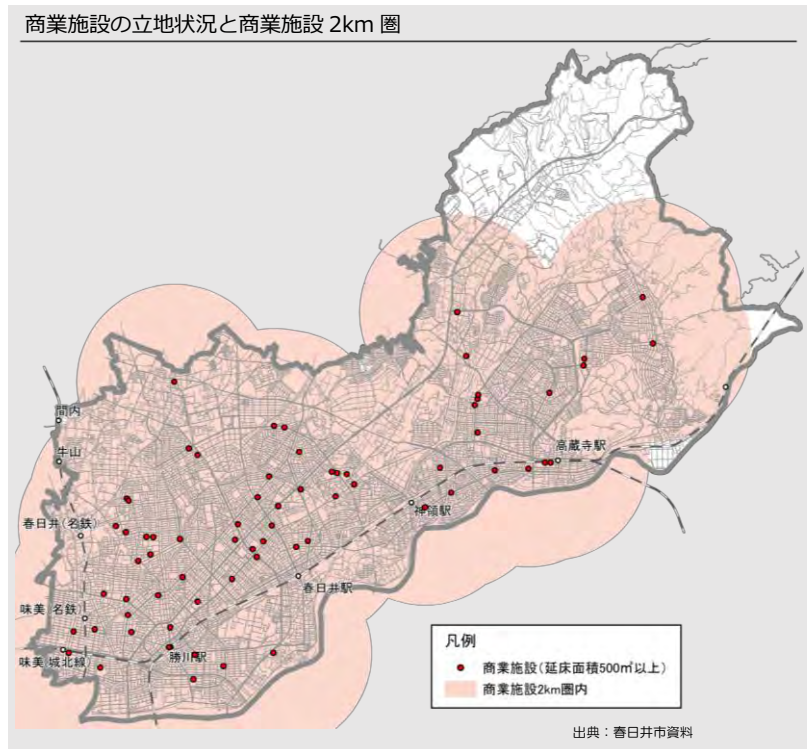


⑤ 土地区画整理事業により、市街化区域内の整備が進んでいます。

### 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。

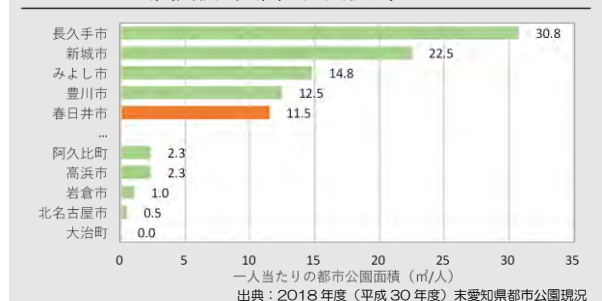


#### ■ 都市公園の充実

- 県内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。



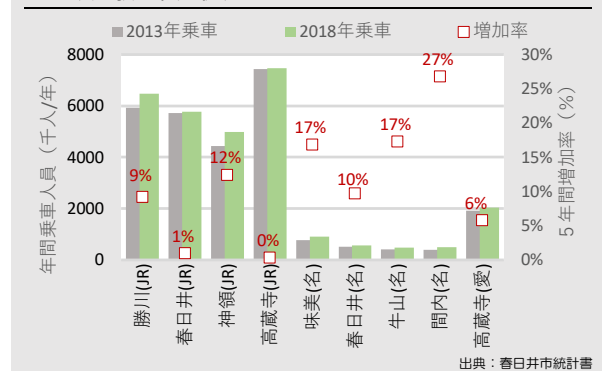
一人当たり公園面積（公園の充実状況）



#### ■ 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。

主な鉄道駅の利用状況の増減



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

- 本市は県内でも、自転車事故が多く、2019年（令和元年）の愛知県警察の交通統計では、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。

2019年度（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（2019年中）

⑦ 自転車事故は、県内でも多い状況です。

#### ② 自転車・歩行者の通行空間に対する満足度

- 2016年（平成28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課題中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？

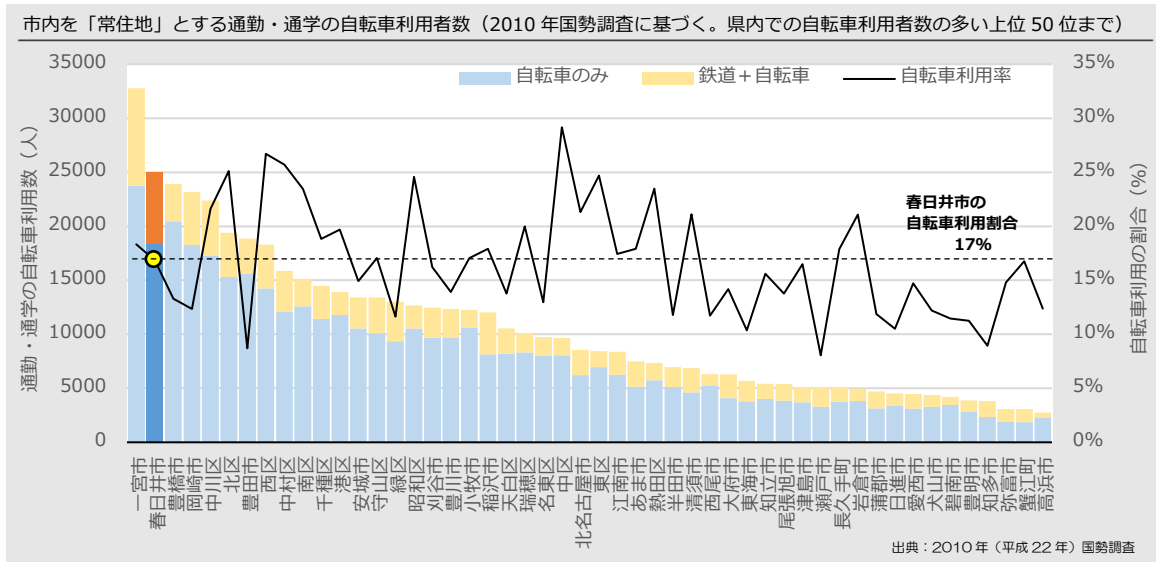
順位	春日井市の課題（48項目）	満足度
1	身近な場所で適切な医療を受けることができる	3.75
2	安心して上下水道を利用することができる	3.74
3	消防・救急体制が充実している	3.69
4	予防医療などが充実し、市民の健康が保たれている	3.54
5	清潔な環境が守られている	3.52
...	...	...
44	高蔵寺ニュータウンの再生が進んでいる	2.67
45	自転車や歩行者にとって生活に密着した道路が通行しやすい	2.66
46	特色ある観光資源が活用・創出されている	2.53
47	誰もが、不便を感じずに移動できる	2.53
48	地域の商店街が活性化している	2.43

出典：2016年度（平成28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

- 2010年（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内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

- 2020年度（令和2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（2019年（令和元年））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	2019	673台/年

出典：春日井市資料（2019年）

⑩有料駐輪場の定期券待ちや放置禁止区域における放置自転車が発生している状況です。

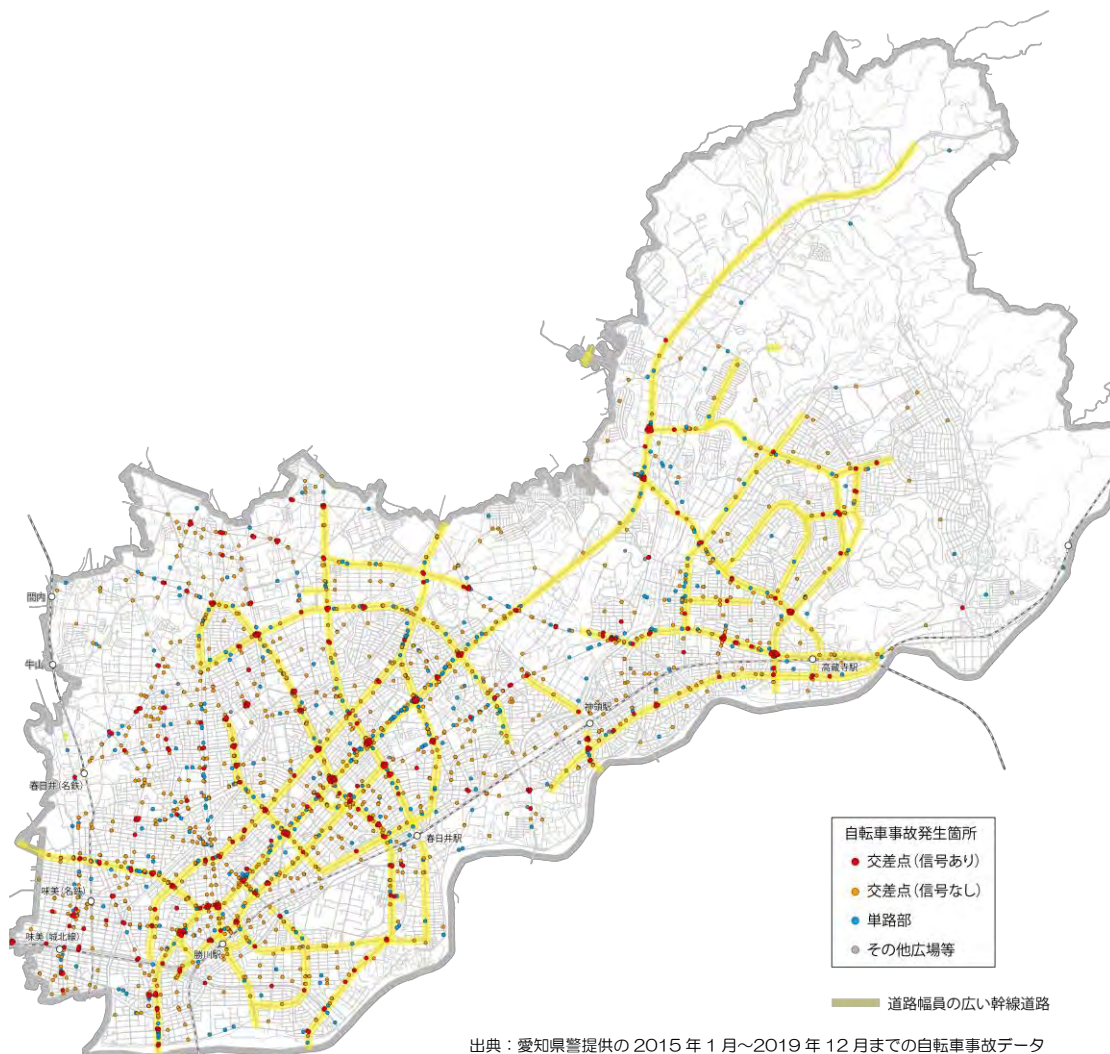
## 2. 自転車利用環境の個別課題の整理

### (1) 自転車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

- 2015年（平成27年）1月から2019年（令和元年）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の設定については、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）



※幅員の広い幹線道路

（幅員：車道幅員13.0m以上の区間を示す。幅員データは、「地理院地図 Vector（仮称）提供実験」（国土地理院）（<https://github.com/gsi-cyberjapan/gsimaps-vector-experiment>）をもとに「コンサベーション GIS コンソーシアムジャパン」（<http://cgisj.jp>）が作成したデータを使用）

**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。

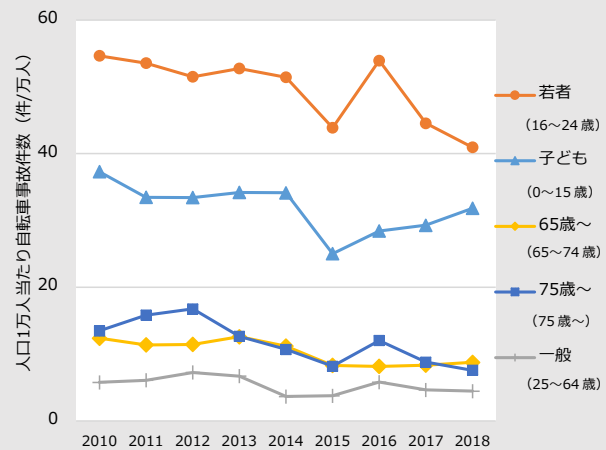
自転車事故類型別に過去5年間の自転車事故の死傷者数(合計)をみると、「出合頭」の事故が最も多く、次いで「右左折時」が多くなっています。「出合頭」と「右左折時」の事故の多くが、交差点で発生しているものです。

課題

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

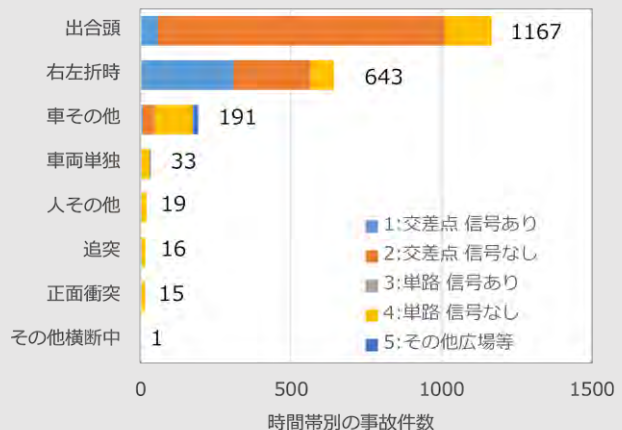
出合頭事故は、交差点で主に発生するものであり、一時停止無視、信号無視、前方不注視などの違反行為が考えられます。

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 (2015年1月~2019年12月合計)



出典：愛知県警察の2015年1月~2019年12月までの自転車事故データ

自転車事故類型別の自転車事故件数 (2015年1月~2019年12月合計)

事故の種類		交差点	単路部
対車両	出合頭	1,012	155
	右左折時	564	79
	その他	45	128
	追突	4	12
	正面衝突	2	13
対人	横断中	0	1
	その他	2	17
車両単独		4	26
5年間合計		1,633	431

※車両その他：追突、追抜追越時、すれ違い時等含む

出典：愛知県警察の2015年1月~2019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：愛知県警察の2015年1月~2019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通学路安全対策プログラムでカバーできていない部分について、個別対策が必要です。

通学路安全対策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「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」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、自転車専用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

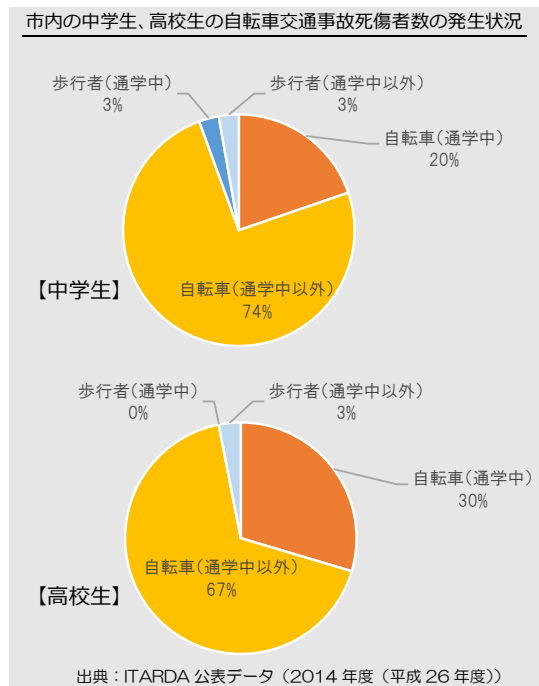
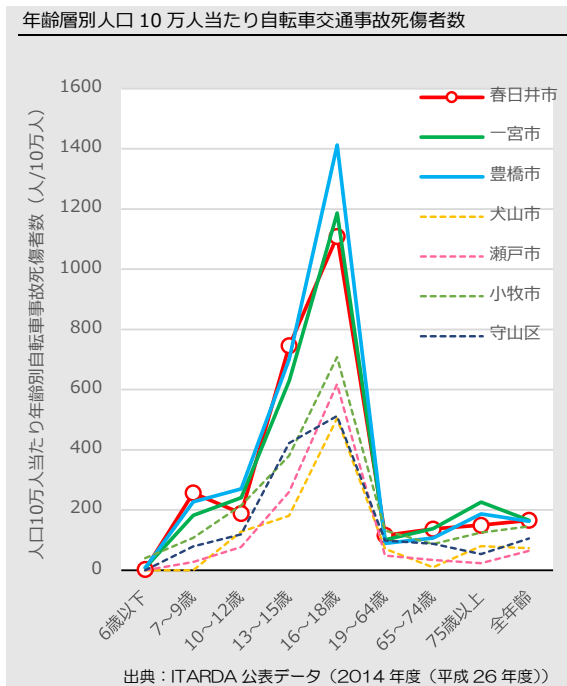
現況

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）

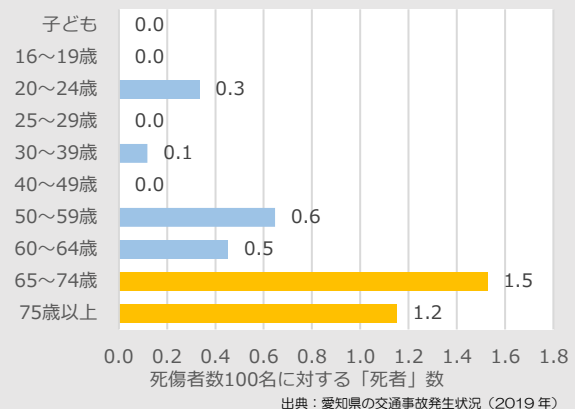
現況

県内で発生した 2019 年（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（2019 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（2019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

・JR 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2020年（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、2013（平成25）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、2008（平成20）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、2003（平成15）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

➡ **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

2019 年度（令和元年度）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



**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（2020 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）	1981 年（築 39 年）
高蔵寺駅北口新館	立体自走式（3 階建）	1994 年（築 26 年）
高蔵寺駅南口	立体自走式（3 階建）	1984 年（築 36 年）
JR 神領駅北口	平面式（屋根付き）	2017 年（築 3 年）
JR 春日井駅北口	立体自走式（3 階建）	2001 年（築 19 年）
JR 勝川駅東	平面式（屋根付き）	2010 年（築 10 年）
JR 勝川駅西	平面式（屋根付き）	2010 年（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

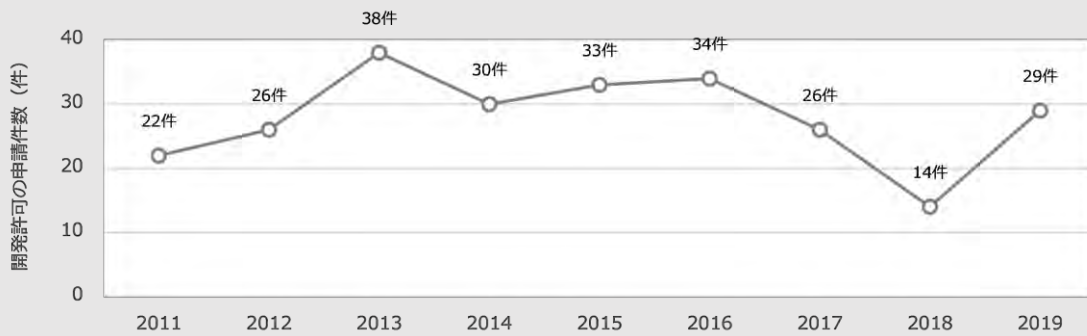
開発事業者への駐輪場の整備の指導によって、スーパーマーケットやマンションなどの民間施設の駐輪場整備が進められてきました。

2019年（令和元年）は29件の開発行為の申請に対して、駐輪場の設置台数について、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**

## (4) 活用推進に関する課題

### ① 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（2020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で利用できる職員用の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、市民等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（個別施策分野）

##### 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。

課題

自転車通勤や余暇での自転車活用等をしやすくするため、企業と連携しながら、自転車利用環境の改善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取り組む企業を「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	381,960	385,300	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	豊根村	芝桜まつり	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	尾張菩提樹島まつり	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、適切な自転車通行空間を整備する必要があります。

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

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

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