



小牧市自転車ネットワーク計画 概要版

KOMAKI

第1章 計画の概要

計画の対象区域 小牧市全域

計画の期間 令和7年度～令和16年度の10年間

計画策定の背景と目的

自転車は、日常生活の様々な場面で利用される身近な交通手段であるほか、健康増進や観光振興、環境負荷の低減において有用な交通手段であり、自転車利用者の増加が期待されます。その一方で、自転車関連事故が依然として発生しており、安全で快適な自転車利用環境の創出が求められています。

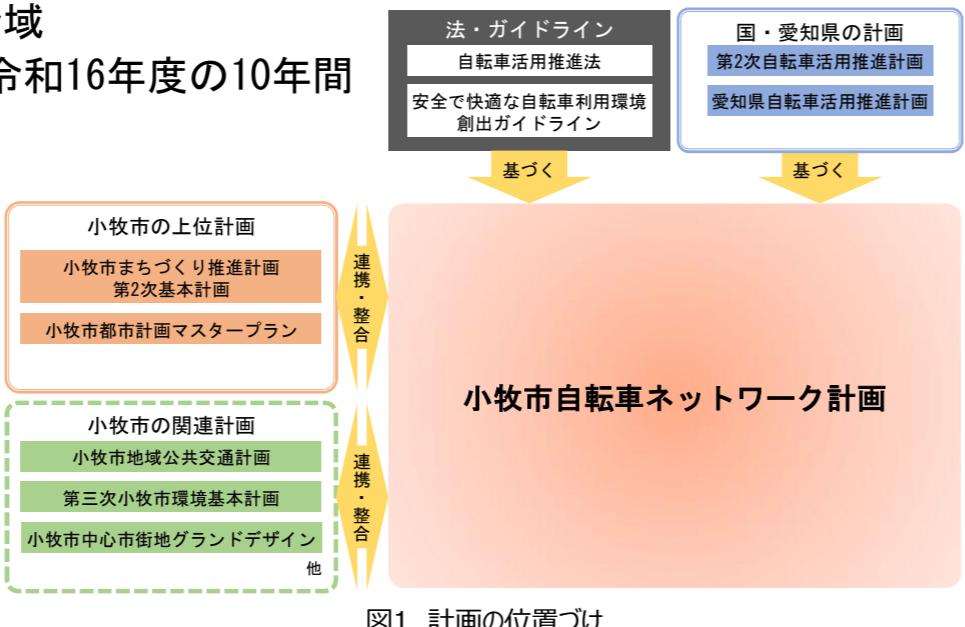


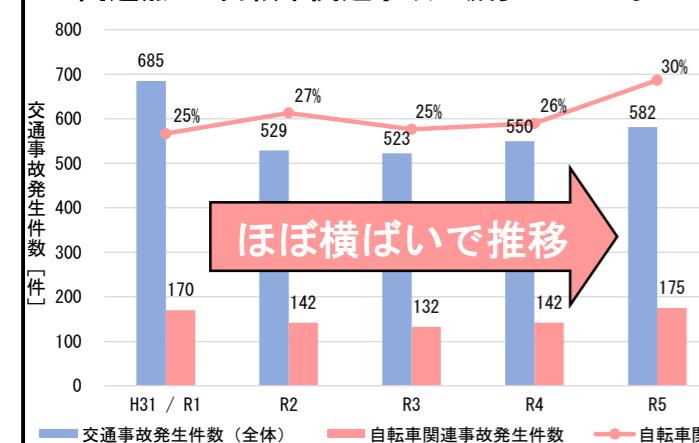
図1 計画の位置づけ

そこで、小牧市（以下、「本市」という。）の自転車に関する課題の解決を目的として「小牧市自転車ネットワーク計画」（以下、「本計画」という。）を策定し、今後の方針と施策を示します。

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

本市の自転車利用に関する現状分析に基づく問題点と課題を以下に示します。

問題点1. 自転車関連事故が減少していない



問題点2. 自転車利用環境に対する満足度が低い

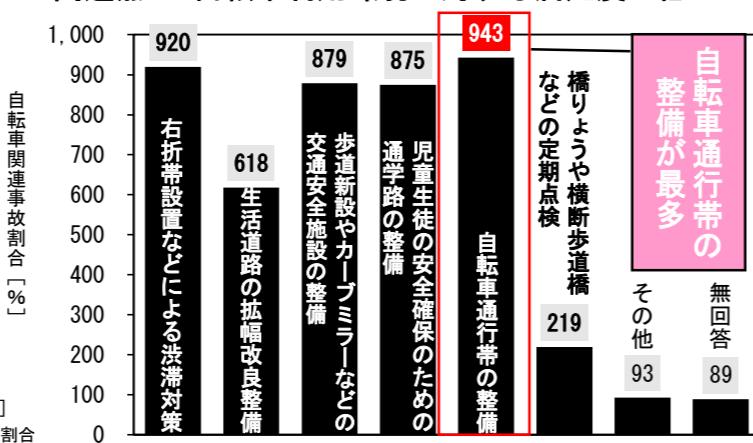


図2 交通事故発生状況の経年変化

出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」

問題点3. 自転車利用の需要に合った自転車通行空間が十分でない

本市では令和5年度末現在、尾張広域緑道や桃花台ニュータウン周辺、河川沿線に自転車通行空間が28.7km整備されていますが、自転車利用が多いと想定される路線での整備は遅れています。

課題1

自転車関連事故減少に向けた対応

課題2

自転車利用実態に対応したネットワークの構築

課題3

自転車の利用促進に向けた対応

第3章 基本理念・基本方針および目標

本計画では以下の基本理念と基本方針を設定し、本市の自転車に関する課題に取り組みます。

基本理念

安全性と利便性の高い自転車利用環境の創出

基本方針1 誰もが安全に移動できる自転車通行空間の整備

基本方針2 誰もが便利に移動できる自転車ネットワークの構築

基本方針3 誰もが利用したくなる自転車ネットワークの構築

本計画の基本理念および基本方針を実現するため、以下の4項目を目標に設定するとともに、その達成に向けた取組内容を示します。

目標1 自転車関連事故発生件数の減少

自転車関連事故が特に多い路線への通行空間整備

目標2 自転車利用者の交通ルールの遵守

自転車の走行位置と進行方向を明示する路面表示等の設置

目標3 自転車利用におけるアクセス性の向上

交通結節点や都市機能施設へのアクセス路線への通行空間整備

目標4 地域特性を活かした自転車利用促進

シェアサイクルの導入の検討

第4章 自転車ネットワークの構築

自転車ネットワーク路線の選定

自転車通行空間を効果的かつ効率的に整備するため、本市における地域の実情を踏まえた選定要件を満たす区間を抽出し、連続的な自転車ネットワーク路線を構築します。

本計画では「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」という。）に基づき、以下の11項目を自転車ネットワーク路線の選定要件に設定します。

表1 自転車ネットワーク路線の選定要件

1. 交通結節点へのアクセス区間
2. 都市機能施設へのアクセス区間
3. 自転車関連事故が多い区間
4. 歩行者と自転車の分離が望まれる区間
5. 自転車通学が見込まれる区間
6. 上位・関連計画において自転車通行空間の整備が検討されている区間
7. 既に自転車通行空間が整備されている区間
8. 道路整備に関連する区間
9. 隣接自治体の自転車ネットワークとの連続性を確保する区間
10. 要件1～9に該当する区間の連続性を確保する区間

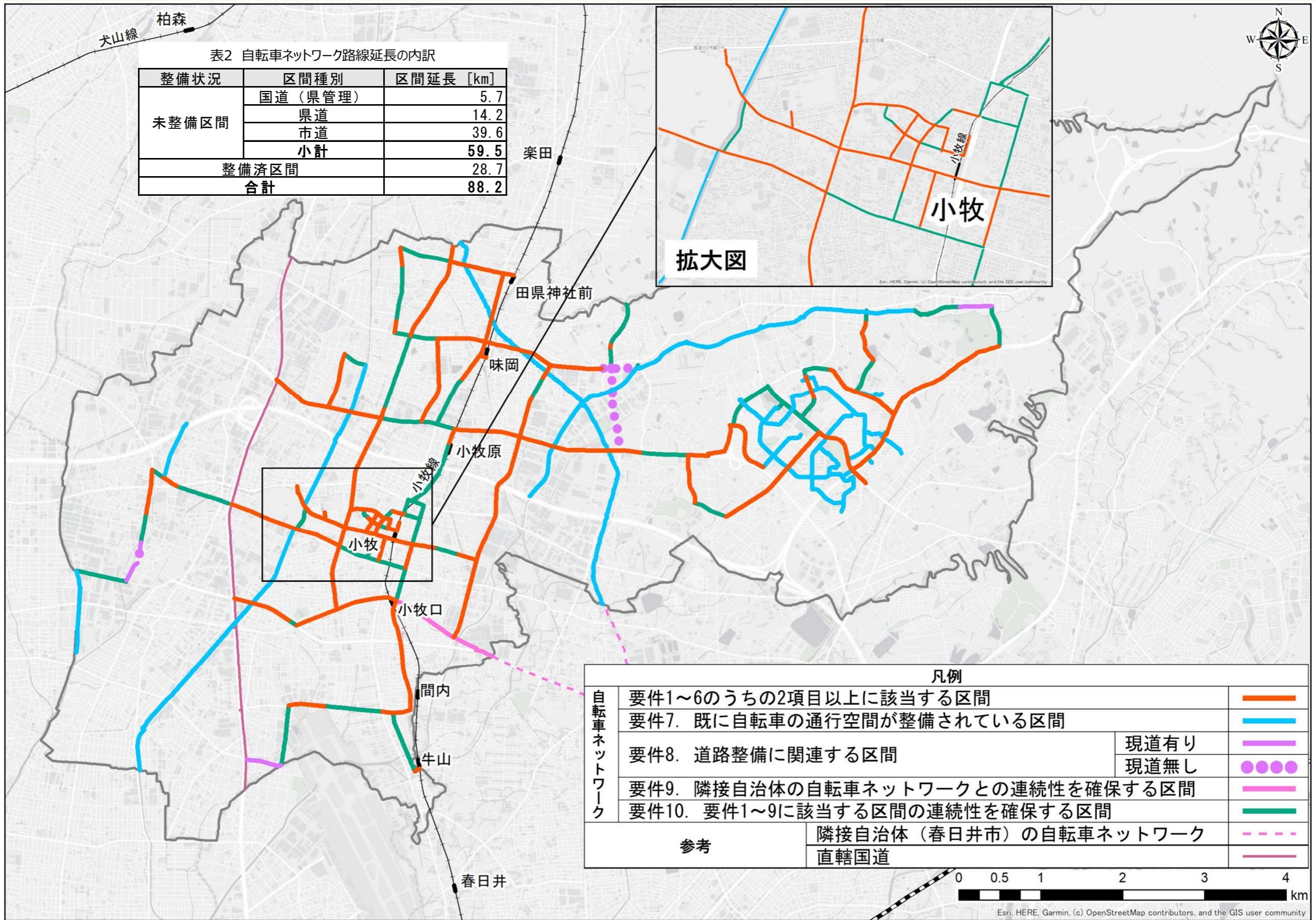
要件1～6については、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の安全性向上に寄与する役割を担い、それぞれを組み合わせることで自転車通行空間整備の効果が高まると考えられることから、いずれか2項目以上に該当する区間を自転車ネットワーク路線の対象とします。

要件7～10については、道路整備等の他の事業と併せて自転車通行空間を整備するため、いずれか1項目に該当する区間を自転車ネットワーク路線の対象とします。



小牧市自転車ネットワーク計画 概要版

KOMAKI



※今後の詳細な検討により、変更となる場合があります。

※本計画策定前から既に道路整備を進めている箇所も含まれるため、整備時期等は未定です。なお、今後10年で優先的に整備を推進する区間（市道）は、第5章で記載しております。



第5章 自転車通行空間整備の推進

自転車通行空間の整備形態

自転車ネットワーク路線の未整備区間における自転車通行空間整備にあたり、ガイドラインに基づき、路線ごとの現地状況に応じた整備形態を以下の3種類から選定します。

表3 自転車通行空間の整備形態

整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
自転車と自動車の分離 交通規制の有無	自転車と自動車を構造物により分離 有り	車道内で自転車と自動車の通行帯を分離 有り	混在通行 (矢羽根型路面表示等を設置) 無し
平面図			
模式図			
断面図			
整備事例			

整備形態の選定における基本的な考え方

本市が主体となって自転車通行空間整備を推進する路線における整備形態は、ガイドラインに基づき、以下の手順に沿って選定します。

路線ごとの交通状況と道路構造を基に、将来的に整備が可能な自転車通行空間の種類を整備形態として選定します。

※今後の詳細な検討により、変更となる場合があります。

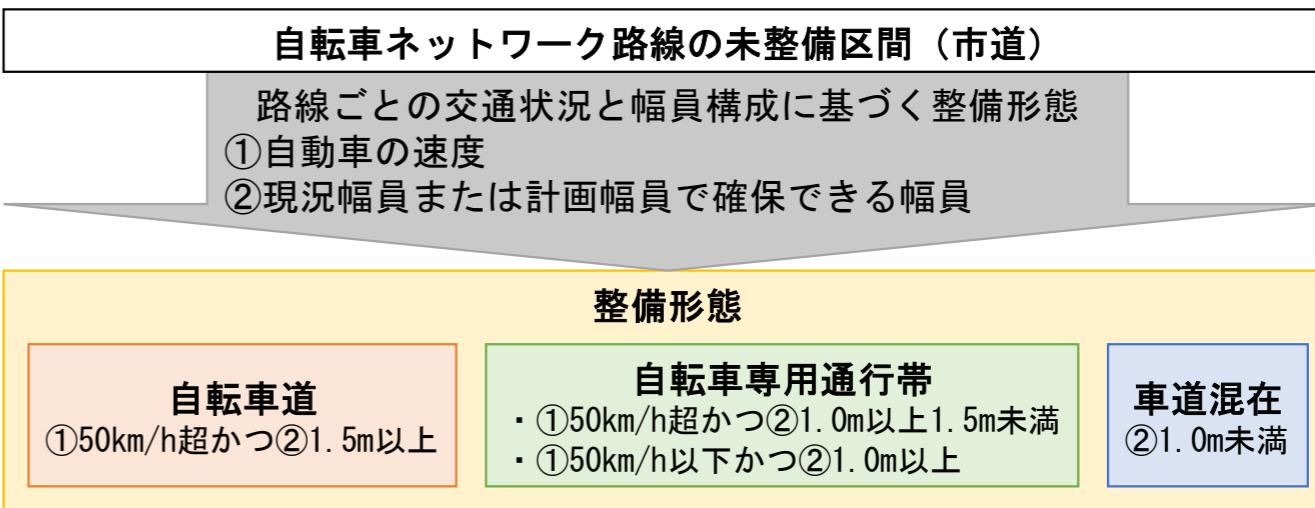


図5 整備形態の選定フロー

自転車利用環境創出に関する施策の推進

本市では自転車通行空間の整備と併せ、自転車利用者への交通ルールの周知と啓発を実施します。

本計画の目標に設定した自転車利用者の交通ルールの遵守に向け、自転車の走行位置と進行方向を明示する路面表示や、注意喚起のための案内表示の設置を推進します。また、自転車を利用する機会の創出や地域活性化に寄与する交通手段として、シェアサイクルの導入を検討します。



(愛知県名古屋市)

(東京都武蔵野市)

(東京都小平市)

写真1 自転車利用者の交通ルールの遵守を目的とした案内表示例



(愛知県名古屋市)



(東京都新宿区)

写真2 シェアサイクルの導入事例



第5章 自転車通行空間整備の推進

優先整備区間の選定

自転車ネットワーク路線のうち、本市で整備する未整備区間を対象として、本計画期間10年間ににおいて整備を推進する区間を抽出し、連続的な優先整備区間を選定します。区間ごとの具体的な整備時期については、調査・設計や関係機関協議、地域住民との調整を経て確定します。

本計画では安全性向上の観点から早期に整備が望まれる、もしくは、道路整備等の他の事業の観点から早期に整備が可能な区間を優先整備区間に位置づけ、以下の4項目を選定要件に設定します。

表4 優先整備区間の選定要件

優先整備区間の選定要件	該当区間（具体例）
<早期に整備が望まれる区間> I. 自転車の安全性向上が望まれる区間	収容能力500台以上の市営駐輪場 (田県神社前駅、小牧駅北)へのアクセス区間
<早期に整備が望まれる区間> II. 歩行者と自転車の分離が望まれる区間	単位延長あたりの 自転車関連事故発生件数 [件/km] (H31-R5)が、 自転車関連事故が発生した区間の上位3分の1に含まれ、 かつ通学路利用者が多いと想定される区間 (都)犬山公園小牧線の一部区間他)
<早期に整備が可能な区間> III. 本計画期間内に 道路整備を予定している区間	道路整備予定区間 (R7-R16) (都)犬山春日井線(小牧本庄土地区画整理区域内)、 (都)江南池之内線 (R3-R9)他)
<連続性を確保する区間> IV. 要件 I ~ IIIに該当する区間の 連続性を確保する区間	

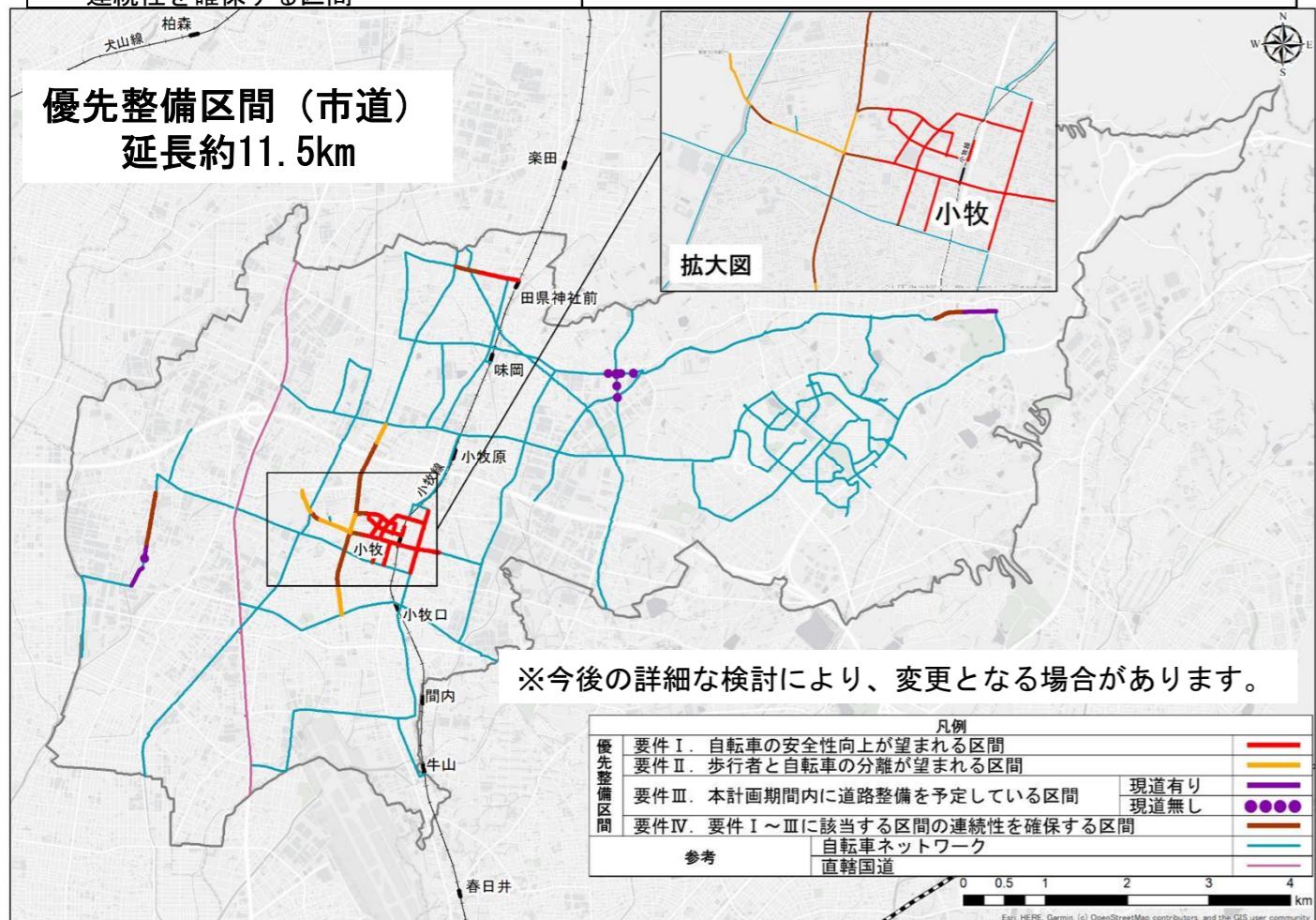


図6 優先整備区間の選定結果

第6章 計画の推進体制

計画の評価に関する方針

自転車通行空間整備等の推進にあたり、本計画で設定した目標の達成度を評価することで、各施策の効果を検証します。

本計画ではPDCAサイクルの考え方に基づき、各施策の着実な推進と計画内容の継続的かつ定期的な見直しを実施します。

施策の評価指標

自転車通行空間整備前後での変化を定量的に評価するため、本市において従前値がある以下の3項目を評価指標に設定します。

中間年次である令和12年度には、ガイドラインや上位・関連計画の改定、社会情勢や自転車利用状況の動向を把握しながら、計画の内容を見直します。目標年次である令和16年度には、各施策の効果を検証し、本計画期間満了後の方針の策定に役立てます。

表5 各評価指標の評価スケジュール

評価指標	評価スケジュール									
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
1. 自転車通行空間の整備延長	毎年度計測									中間評価
2. 自転車関連事故発生件数	毎年度集計									最終評価
3. 自転車利用環境に対する 「満足」「やや満足」の割合	中間評価までのアンケート実施									

計画の実施主体

本計画の推進にあたり、本市が中心となって多様な主体と連携しながら、各施策を一体的に実施していきます。

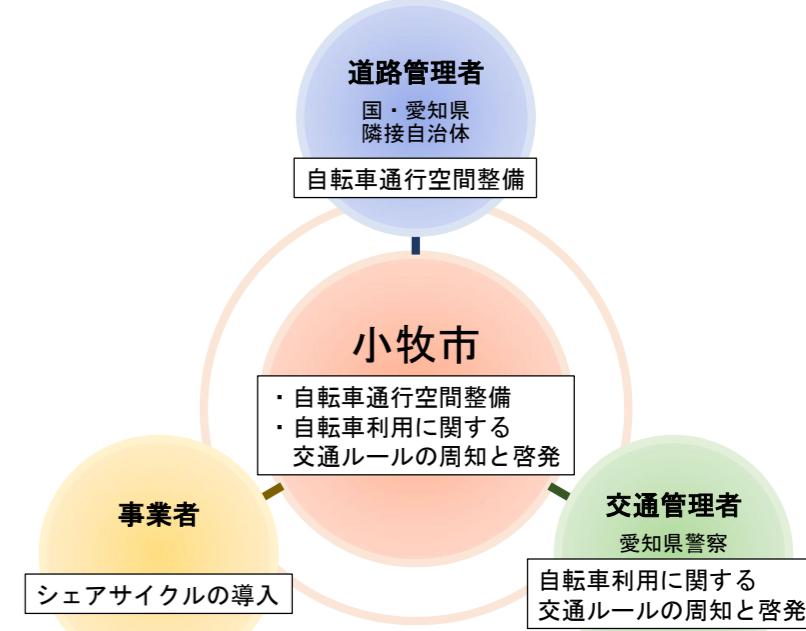


図8 計画の実施主体