

小牧市自転車ネットワーク計画

令和8年1月

小牧市

目 次

第1章 計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画の位置づけ	1
1-3. 計画の対象区域	2
1-4. 計画の期間	2
第2章 自転車を取り巻く現状と課題	3
2-1. 自転車に関する動向	3
2-2. 上位・関連計画における自転車の位置づけ	4
2-3. 小牧市の地域特性	6
2-4. 小牧市における自転車に関する問題点および課題と解決の方向性	22
第3章 基本理念・基本方針および目標	26
3-1. 基本理念と基本方針	26
3-2. 目標と取組内容	27
第4章 自転車ネットワークの構築	28
4-1. 自転車ネットワーク路線の選定	28
4-2. 自転車ネットワーク路線の選定結果	29
第5章 自転車通行空間整備の推進	31
5-1. 整備形態の選定	31
5-2. 優先整備区間の選定	33
5-3. 整備スケジュール	34
5-4. 自転車利用環境創出に関する施策の推進	35
第6章 計画の推進体制	37
6-1. 計画の評価に関する方針	37
6-2. 施策の評価指標	38
6-3. 計画の実施主体	39

第1章 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の人々にとって身近な交通手段として、通勤・通学や買い物などといった日常生活の様々な場面で利用されます。また、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ることから、今後より一層自転車の利用促進が求められます。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課題となっています。

小牧市（以下、「本市」という。）では自転車や徒歩、公共交通を重視したまちづくりを目標のひとつに掲げていますが、このうちのひとつである自転車においては安全に通行できる空間が少ないため、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を目指しています。

そこで、本市における自転車を取り巻く現状と課題を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の創出に係る施策を示す、「小牧市自転車ネットワーク計画」（以下、「本計画」という。）を策定します。

1-2. 計画の位置づけ

本計画の策定にあたり、「自転車活用推進法」および「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月 国土交通省道路局・警察庁交通局）」（以下、「ガイドライン」という。）、国・愛知県の計画に基づくとともに、「小牧市まちづくり推進計画第2次基本計画」「小牧市都市計画マスタープラン」等、本市のまちづくりに関する指針を定めた上位・関連計画との連携・整合を図りながら、各施策を推進します。

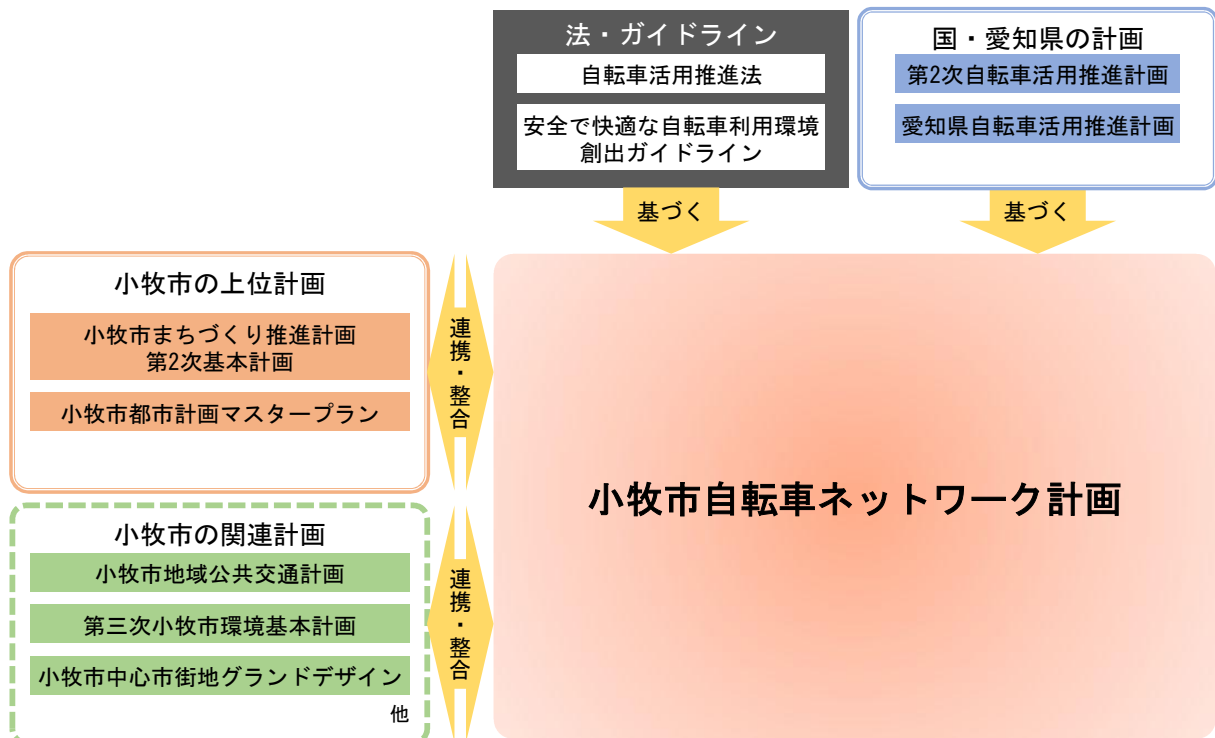


図 1-1 計画の位置づけ

1－3．計画の対象区域

本計画の対象区域は、本市の道路利用者全体の安全性向上を図る観点から、市全域とします。



図 1-2 計画の対象区域

1－4．計画の期間

本計画の計画期間は、令和 7 年度から令和 16 年度までの 10 年間とし、主に優先整備区間の自転車通行空間整備を推進します。また、中間年次である令和 12 年度には、施策の進捗状況进行评估するとともに、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の内容を見直すこととします。

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

2-1. 自転車に関する動向

自転車は、通勤・通学、買い物などの日常的な移動手段であるほか、健康増進や観光振興、環境負荷の低減などにも寄与する移動手段として、近年、利用者が増加してきています。一方で、自転車に関係する重大事故の発生や、交通ルールの遵守に対しての利用者意識の低下が課題となっており、自転車に関する様々な取組内容の充実や、法制度の整備が進められています。

平成29年5月に「自転車活用推進法」が制定され、国や地方公共団体においては、自転車の活用推進に関する施策を計画的に策定、実施することが求められています。国における「自転車活用推進計画（平成30年6月）」では「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」を目標のひとつに掲げ、具体的な施策等が示されています。「第2次自転車活用推進計画（令和3年5月）」では、「損害賠償責任保険等への加入促進」が施策として新たに追加されるなど、より一層安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた取組内容が示されています。

道路交通法においても、自転車の乗車用ヘルメット着用の努力義務の適用範囲が13歳未満から全年齢層へと拡大されるとともに、自転車の違反に対する罰則の強化なども図られています。

また、従来の原動機付自転車の一類型として「特定小型原動機付自転車」（電動キックボード等）が新たに規定されました。これらは自転車と通行位置を共有することが想定され、このような新たなモビリティも含めた通行空間整備が必要となっています。

表 2-1 自転車に係る近年の主な道路交通法改正内容

発効	内容
令和2年6月30日施行	【妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則の創設】 他の車両を妨害する目的で執拗にベルを鳴らす、不必要な急ブレーキをかけるなど、自転車の「あおり運転」を危険な違反行為と規定し、3年間に2回違反した14歳以上の者に「自転車運転者講習」の受講が義務づけられた。
令和5年4月1日施行	【自転車の乗車用ヘルメットに関する規定の整備】 ○自転車の運転者は、乗車用のヘルメットをかぶるよう努めなければならない。 ○自転車の運転者は、他人を当該自転車に乗車させるときは、当該他人に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。 ○児童または幼児を保護する責任のある者は、児童または幼児が自転車を運転するときは、当該児童または幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。
令和5年7月1日施行	【新たな交通主体の交通方法等に関する規定の整備】 ○最高速度や車体の大きさが一定の基準に該当する車両を「特定小型原動機付自転車」とする。 ○特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととし（ただし、16歳未満の運転は禁止）、ヘルメット着用を努力義務とする。 ○特定小型原動機付自転車は、車道通行を原則とする。 ○特定小型原動機付自転車のうち、一定の速度以下に最高速度が制限されており、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に歩道（自転車通行可の歩道に限る。）等を通行することができることとする。 ○交通反則通告制度及び放置違反金制度の対象とする。また、危険な違反行為を繰り返す者には講習の受講を命ずることとする。

出典：警察庁「法律」・（一財）全日本交通安全協会「道路交通法の改正ポイント」

2-2. 上位・関連計画における自転車の位置づけ

本計画の策定にあたり、連携・整合を図る自転車に関する施策や取組を位置づけている上位・関連計画を示します。

表 2-2 上位計画における自転車関連施策

計画と目標	内容 ※抜粋												
愛知県自転車活用推進計画 (2020年2月策定、2023年3月改定)	施策1 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定促進 県内市町村における自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定と、計画に基づく施策の着実な実施を促進する。												
【基本理念】 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	＜措置＞ ①県内市町村に対し、本計画の周知や必要な調整、定期的な説明会等を実施し、市町村自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を積極的に技術支援することで、連続的な自転車通行空間の形成に取り組む。												
【目標】※抜粋 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 目標4 自転車事故のない 安全で安心な社会の実現	※ ②既往の整備事例における効果の分析や課題の抽出を行い、自転車通行空間の安全性・快適性の改善策を検討し、県内市町村に情報提供する。 ※自転車ネットワークの形成や自転車通行空間の整備にあたっては、将来的なネットワークを踏まえ、歩行者の優先を原則とし、自転車通学の安全性向上を重視するとともに、自転車通勤や主要渋滞箇所など、需要を踏まえた検討を行うものとする。												
小牧市まちづくり推進計画 第2次基本計画 (令和6年3月策定)	基本施策2 交通安全・防犯 ◆現況と課題 ○幼児期からの交通安全教育を実施するとともに、事故に遭いやすい高齢者の交通安全意識の向上と交通ルールを遵守するよう啓発することが必要です。また、自転車による交通事故の増加が危惧されることから、被害者にも加害者にもならないための交通ルール遵守と、ヘルメット着用を促進する必要があります。 ◆基本施策の目的及び状態指標 【基本施策の目的：目指すまちの姿】 交通事故（中略）の被害者や加害者になることがないよう、すべての市民が安全・安心に暮らせるまちにします。 ◆展開方向1：交通安全意識と交通マナーを高めます 【目標】 ○自動車運転者、自転車利用者及び歩行者の交通安全意識と交通マナーを高めます。 【手段】 ○自転車利用の多い高校生を中心に、警察や学校と協力して自転車利用に関する交通マナーを啓発する活動や、交通ルールへの理解を深める自転車交通安全教室を開催します。												
【都市ヴィジョン】 1 こども夢・チャレンジNo.1都市 2 健康・支え合い循環都市 3 魅力・活力創造都市	基本施策25 道路・橋りょう ◆現況と課題 ○生活道路や通学路では、近年の自転車利用者の増加、狭い歩道、一部区間の通学路に歩道がないことなどにより、自転車利用者や歩行者に対する危険性が高まっているため、すべての人が安全に通行・移動できる道路空間を確保していく必要があります。 ◆基本施策の目的及び状態指標 【基本施策の目的：目指すまちの姿】 (前略)交通事故がなく円滑・安全・快適に移動できる道路交通環境が整ったまちにします。 【まちの状態を表す指標】 <table><tr><th>指標名</th><th>基準値</th><th>目指す方向</th></tr><tr><td>歩行者、自転車の交通事故件数</td><td>150件</td><td>↓</td></tr></table> ◆展開方向2：歩行者や自転車が安全に通行できる道路環境を整備します 【目標】 ○通学路の安全性を高めるとともに、歩行者や自転車の安全を確保するための整備を進めます。 【手段】 ○自転車ネットワーク計画を策定し、同計画に基づき自転車が安全に通行できる空間整備を推進します。 【展開方向の進捗状況を測定するための指標】 <table><tr><th>指標名</th><th>基準値</th><th>目指す方向</th></tr><tr><td>自転車通行帯の整備率</td><td>0%</td><td>↑</td></tr></table>	指標名	基準値	目指す方向	歩行者、自転車の交通事故件数	150件	↓	指標名	基準値	目指す方向	自転車通行帯の整備率	0%	↑
指標名	基準値	目指す方向											
歩行者、自転車の交通事故件数	150件	↓											
指標名	基準値	目指す方向											
自転車通行帯の整備率	0%	↑											

表 2-3 上位計画における自転車関連施策

計画と目標	内容 ※抜粋
<p>小牧市都市計画マスタープラン (令和7年3月改定)</p> <p>【将来都市像】 魅力・活力創造都市 ～交流や元気を育み安全・安心に 暮らし続けられるまち～</p> <p>【都市づくりの目標】※抜粋 ◎自転車や徒歩、 公共交通を重視した、 車に過度に頼らなくても 安全・安心に暮らせる生活圏づくり ◎中心拠点や地域拠点、 名鉄小牧線沿線を中心に 居住や都市機能が集積した 集約型都市づくり ◎小牧の自然や歴史を大切に、 誇りの持てる都市環境・景観づくり</p>	<p><小牧市の道路機能（配置の基本的考え方）> ■地区幹線道路 地区の骨格を形成するとともに、鉄道駅へのアクセス利便性や沿道の土地 利用との整合性に留意しつつ、地区内の主要な交通の集散機能を担うととも に安全・快適な歩行者・自転車空間を確保できるよう配置します。 ■補助幹線道路 幹線道路と地区内における沿道宅地などへのサービス機能を担う区画（生 活）道路とを連絡し、これらの道路の交通を集散させる機能を踏まえ、自動 車交通の円滑な処理のみならず、地区内における主たる歩行者や自転車動線 の確保を図ることができるよう配置します。</p> <p><道路整備の方針> ■歩行者・自転車空間の整備 自動車に過度に頼らなくても安全・安心に暮らせる市街地の形成を目指 し、日常的な生活圏において歩行者や自転車による安全で快適な移動空間の 確保に努めます。このため、「小牧市自転車ネットワーク計画」で選定した 路線において、自転車通行空間の整備を進めるとともに、尾張広域緑道を軸 とし、市内を流れる大山川や合瀬川、境川、入鹿用水路敷等を活用した歩行 者・自転車ネットワークの形成を図ります。 さらに、自転車は環境負荷が低く、気軽に利用できる交通手段であること ともに、観光や健康づくりといった観点などからも重要であることから、安全 で快適な自転車利用環境の創出に向けた施策を検討します。</p>

表 2-4 関連計画における自転車関連施策

計画と目標	内容 ※抜粋						
小牧市地域公共交通計画 （令和7年3月策定） 【小牧市の地域公共交通が 目指す姿（基本的な方針）】 地域の活力と交流を育み、 安心・便利な暮らしを支える 持続可能な公共交通	目標3 公共交通ネットワークの構築による 集約型市街地形成（都市構造の集約化）支援 事業3 交通拠点における交通機能の確保 鉄道駅や主要バス停における乗り継ぎ利便性を向上するため、交通結節機能の維持・ 強化に努めます。 【事業概要】自転車等駐車場の維持・確保 【実施主体】市、交通事業者 目標4 観光客を含む来訪者との交流の促進 事業4－② 二次交通の充実 中心市街地における駅から観光スポットへの利便性向上に資するサービスの導入に向 けた検討を実施します。 【事業概要】シェアサイクルの導入検討 【実施主体】市						
第三次小牧市環境基本計画【改定版】 （令和7年3月改定） 【望ましい環境像】 尾張野の 四季の恵みが 実感できるまち ～環境都市こまき～ 【基本目標】※抜粋 Ⅰ 脱炭素社会の実現 ～脱炭素なくらしを営むまち～	●脱炭素社会の実現に関する課題 ③脱炭素型まちづくりの推進 小牧市では、インフラ整備や公共交通の事業改善は進んでいるものの、交通対策にお ける市民の満足度は低い状況にあり、施策のさらなる展開が求められています。 また、温室効果ガスの排出が少ない都市構造への転換とあわせて（中略）公共交通の 利用促進、歩行環境や自転車利用の利便性向上など移動における脱炭素化を進めていく ことが必要です。 【個別テーマ3】脱炭素型まちづくりの推進 3-1 コンパクトシティの推進による脱炭素化の促進 効率の良いエネルギー利用と温室効果ガスの排出が少ないまちづくりを進めます。 鉄道やバスなどの公共交通機関や徒歩、自転車により快適に移動ができる利便性の高 いまちづくりを推進します。 ●市民の取組 ・徒歩や自転車、公共交通機関を利用し、環境に負荷のかからない移動を心がけます。 ●小牧市の取組 【目標達成に向けた施策】 ⑥歩行者や自転車が通行しやすい道路整備を促進します。 【取組方針】 特色のある店舗等が集積し、新たな発見や出会いがありチャレンジを応援するまちづく り						
小牧市中心市街地グランドデザイン （令和4年3月策定） 【まちの将来像】 小牧山や中心市街地の魅力を活かし 歩いて楽しめる活気あるまち ～歴史・文化を感じながら、 にぎわいと交流が生まれるまちへ～ 【目指す姿】※抜粋 活力があるまち	施策3-3 利便性の高い公共交通ネットワークの充実 【取組内容】 ①公共交通によるアクセスがしやすいまちなかを目指します。 ・シェアサイクルの導入 小牧駅や小牧山周辺など複数個所に拠点を設置し、誰でも利用できるシェアサイクル を導入 <table><tr><th>指標</th><th>基準値</th><th>目指す方向</th></tr><tr><td>中心市街地の歩行者・自転車通行量</td><td>令和3年度実績値</td><td>↑</td></tr></table>	指標	基準値	目指す方向	中心市街地の歩行者・自転車通行量	令和3年度実績値	↑
指標	基準値	目指す方向					
中心市街地の歩行者・自転車通行量	令和3年度実績値	↑					

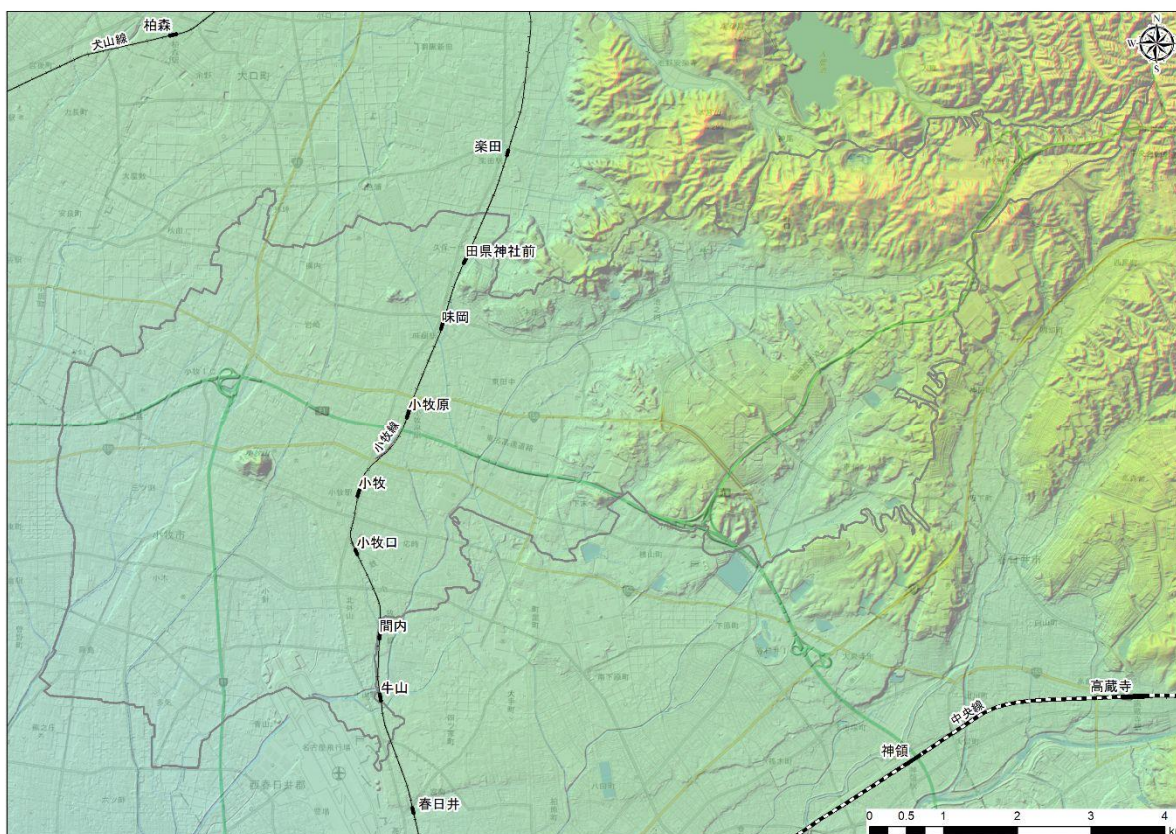
2-3. 小牧市の地域特性

2-3-1. 地理的条件

(1) 地勢

本市は愛知県北西部（名古屋市の北方約12km）、濃尾平野のほぼ中心に位置しています。東西約15km、南北約9kmと東西方向に細長い面積62.81km²の市域は、7市町（春日井市、豊山町、北名古屋市、岩倉市、江南市、大口町、犬山市）と隣接しています。

本市は市域北東部の山地から市域東部の丘陵地を経て、市域西部の平坦地にかけて段階的に低くなる東高西低の地形をなしています。春日井市との市境付近には桃花台ニュータウンを擁する愛岐丘陵が広範囲にわたって分布するほか、名鉄小牧駅の西側には本市のシンボルである小牧山がありますが、中心拠点周辺やその他の人口集積エリアを形成する道路網においては大きな傾斜も少ないことから、自転車利用に適した地形となっています。

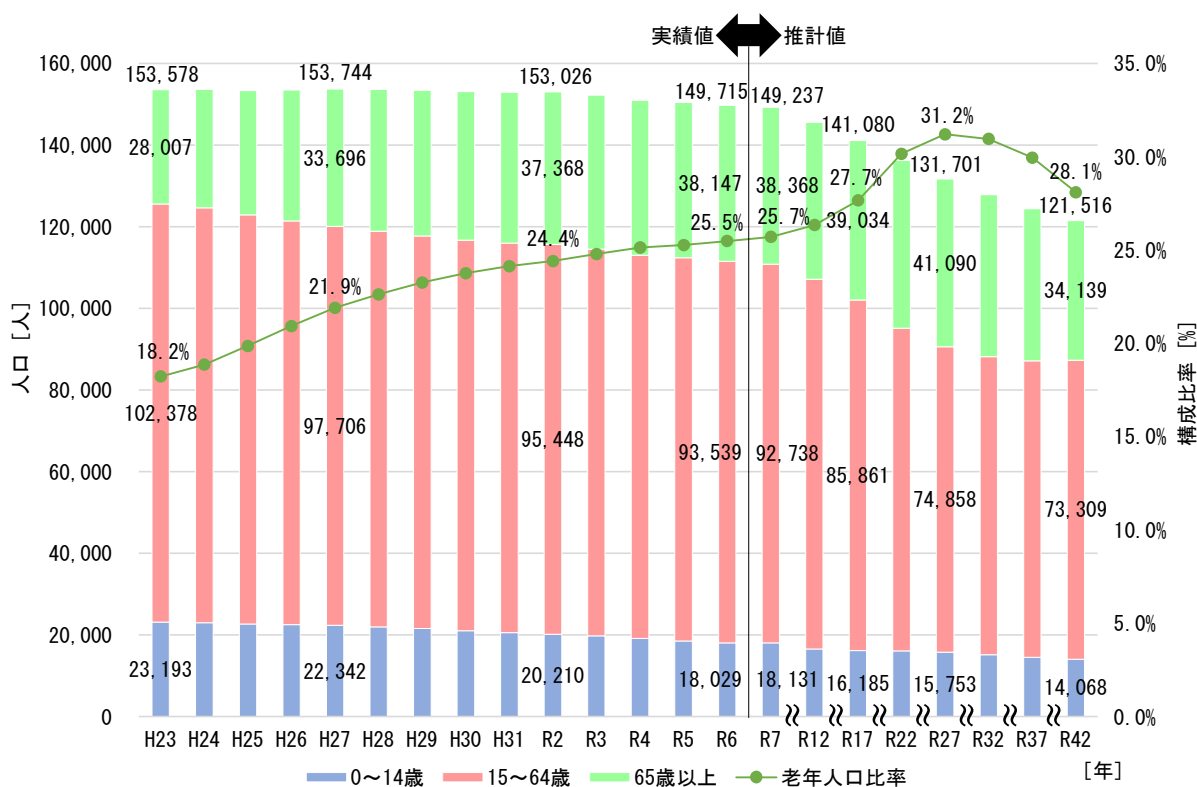


出典：国土交通省国土地理院「基盤地図情報数値標高モデル」
図 2-1 地形図

(2) 人口動態

本市では人口減少と少子高齢化が進展しており、今後さらなる深刻化が懸念されます。

本市の総人口は平成 27 年を境に減少傾向に転じており、令和 5 年始時点で 150,434 人となっています。年齢 3 区分別では、年少人口（0～14 歳）および生産年齢人口（15～64 歳）が減少傾向にある一方で、老年人口（65 歳以上）は増加しており、老年人口比率は令和 6 年始時点で 25.5%となっています。また、令和 4 年始時点の住民基本台帳人口に基づく将来人口推計によると、令和 27 年には総人口が 131,701 人まで減少し、老年人口比率が 31.2%となると見込まれています。



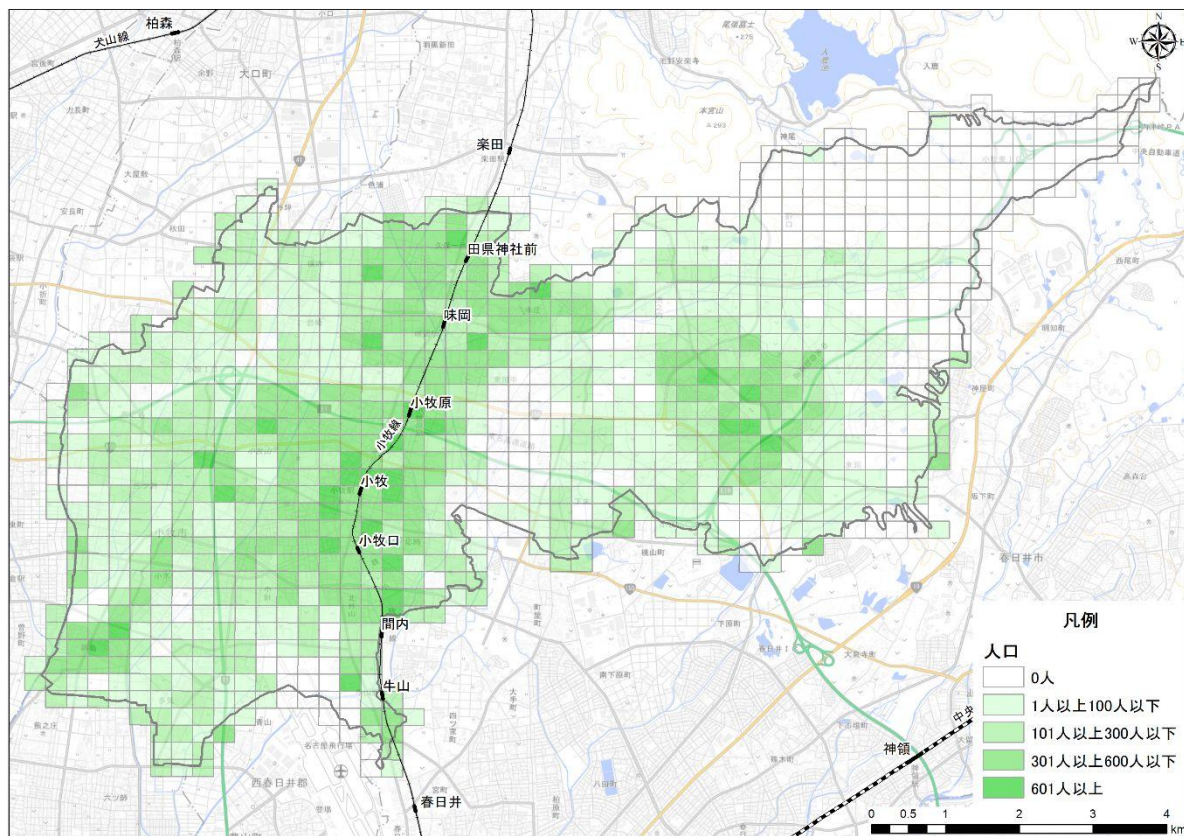
出典：小牧市「年齢別人口統計表」（実績値）

小牧市「小牧市まちづくり推進計画第 2 次基本計画」（推計値）

図 2-2 年齢 3 区分別人口の推移

(3) 人口分布

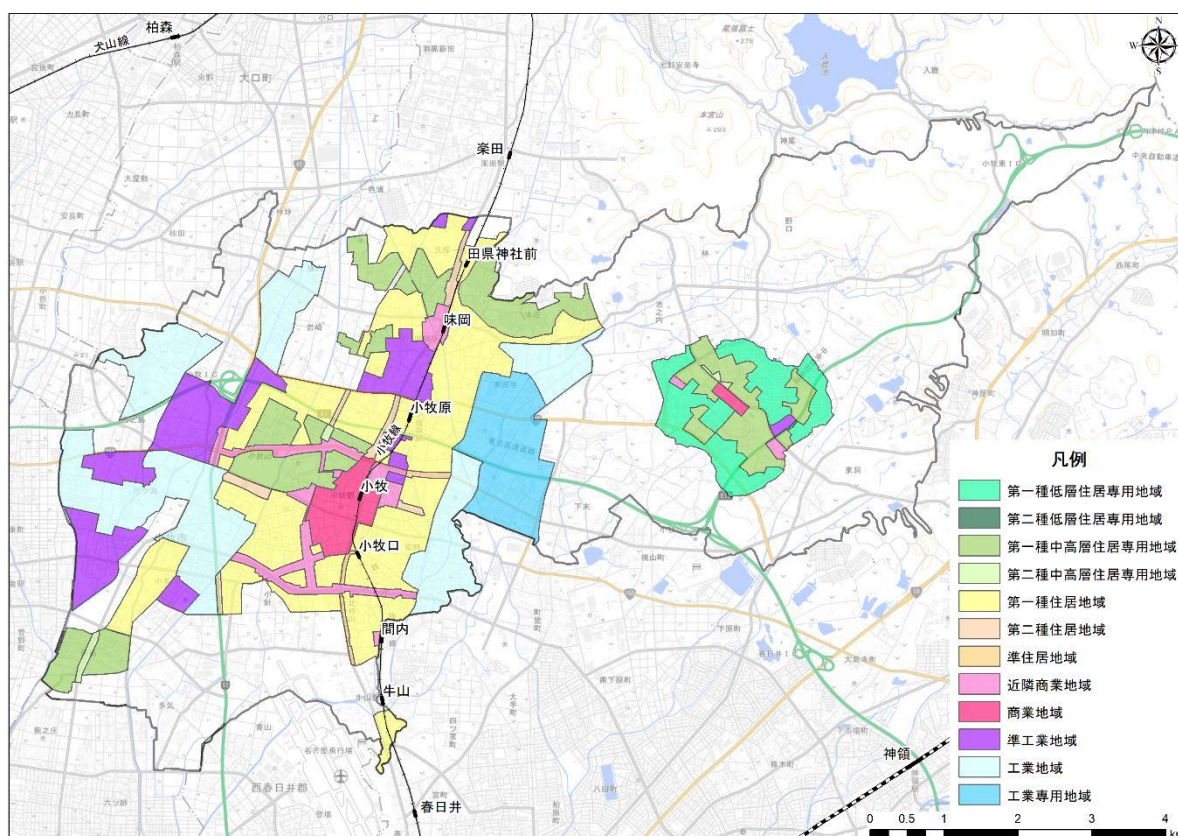
本市の人口分布は、市域中央部を南北方向に縦断する名鉄小牧線沿線や、市域東部に位置する桃花台ニュータウン周辺に集中しています。



出典：総務省統計局「令和2年国勢調査 5次メッシュ（250mメッシュ）統計データ」
図 2-3 人口分布図

2-3-2. 土地利用状況

本市は市全域 62.81km² が尾張都市計画区域に指定されており、このうちの 45.2%に相当する 28.42km² (令和3年度末時点) が市街化区域に指定されています。また、市街化区域全体の 53.8%に相当する 15.29km² が住居系用途地域、7.6%に相当する 2.16km² が商業系用途地域、38.6%に相当する 10.96km² が工業系用途地域となっており、本市は主に住宅地として土地利用が形成されています。



出典：愛知県「マップあいち 都市計画総括図（令和3年度版）」
図 2-4 用途地域図

2-3-3. 自転車利用が想定される施設立地状況

自転車利用が想定される都市機能施設（公共施設、幼稚園・保育園・児童館、中学校、高等学校・大学等、公園・スポーツ施設、観光施設、商業施設、駐輪場）は、市の中心拠点周辺やその他の人口集積エリアを中心に、市全域に点在しています。

本市の駐輪場は、公共交通施設に隣接する形で合計 11 箇所整備されています。その内訳は、鉄道駅周辺で 7 箇所、主要なバス停留所周辺で 4 箇所となっており、収容能力はバス停留所駐輪場よりも鉄道駅駐輪場の方が大きい傾向にあります。

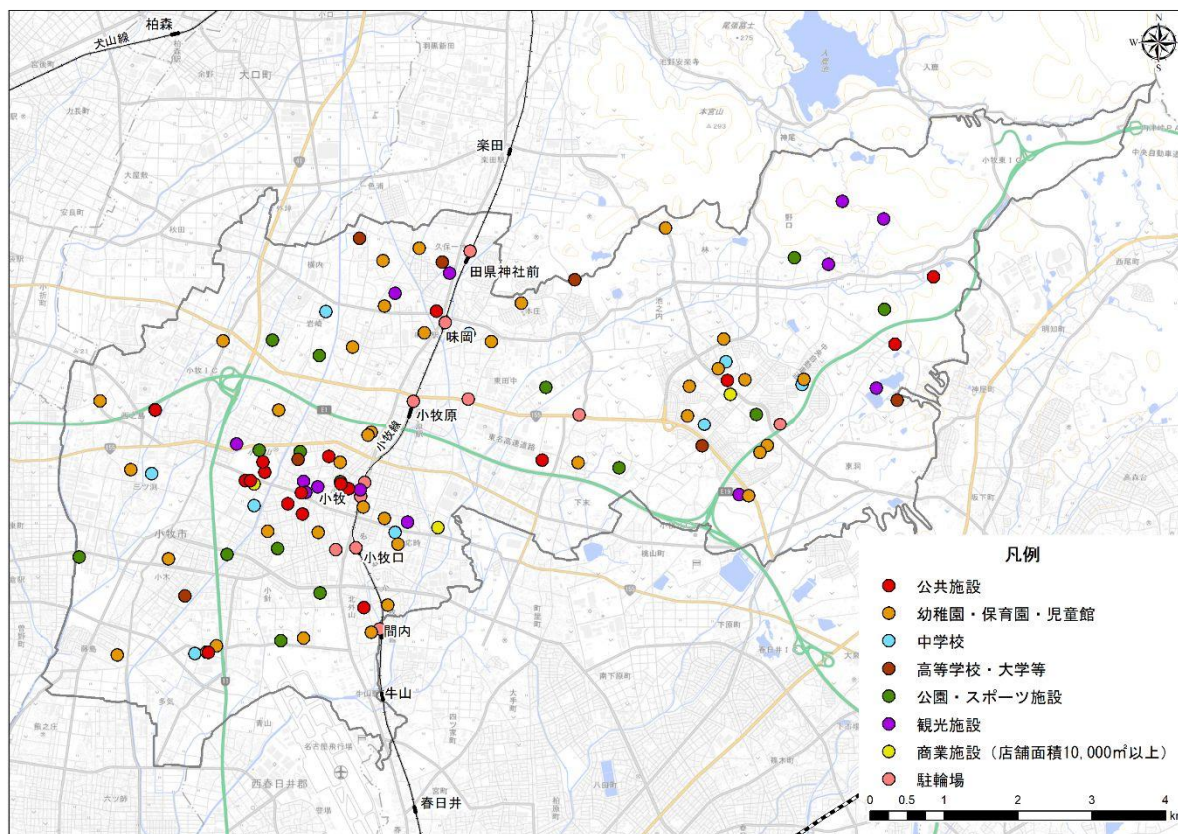


図 2-5 自転車利用が想定される施設分布図

表 2-5 自転車利用が想定される施設

種別	具体例
公共施設	市役所、公民館、図書館、コミュニティ施設、医療施設等
幼稚園・保育園・児童館	幼稚園（認定こども園を含む。）、保育園、児童館
中学校	市立中学校
高等学校・大学等	高等学校、大学、特別支援学校、専修学校
公園・スポーツ施設	球技場、運動広場、体育館、スポーツセンター等
観光施設	「見どころ」「観光名所」として紹介されている施設
商業施設	店舗面積10,000㎡以上の商業施設
駐輪場	鉄道駅とバス停留所周辺の市営自転車等駐車場

表 2-6 市營自轉車等駐車場一覽表

NO	名称	收容能力〔台〕	敷地面積〔m2〕
1	小牧駅北自転車等駐車場	500	1,519
2	小牧駅南自転車等駐車場	450	1,155
3	小牧口駅自転車等駐車場	386	563
4	小牧原駅自転車等駐車場	290	618
5	田県神社前駅自転車等駐車場	540	1,079
6	味岡駅自転車等駐車場	449	660
7	間内駅自転車等駐車場	290	291
8	桜井バス停自転車等駐車場	42	90
9	東田中自転車等駐車場	90	156
10	上末自転車等駐車場	110	395
11	中央道桃花台バス停自転車等駐車場	25	22.04

出典：小牧市「市の管理する駅・バス停駐輪場一覧」

(1) 道路網

大山崎 柏森

桑田

田県神社前

味岡

小牧原

小牧

小牧口

間内

牛山

春日井

神領

中津崎

0 0.5 1 2 3 4 km

凡例

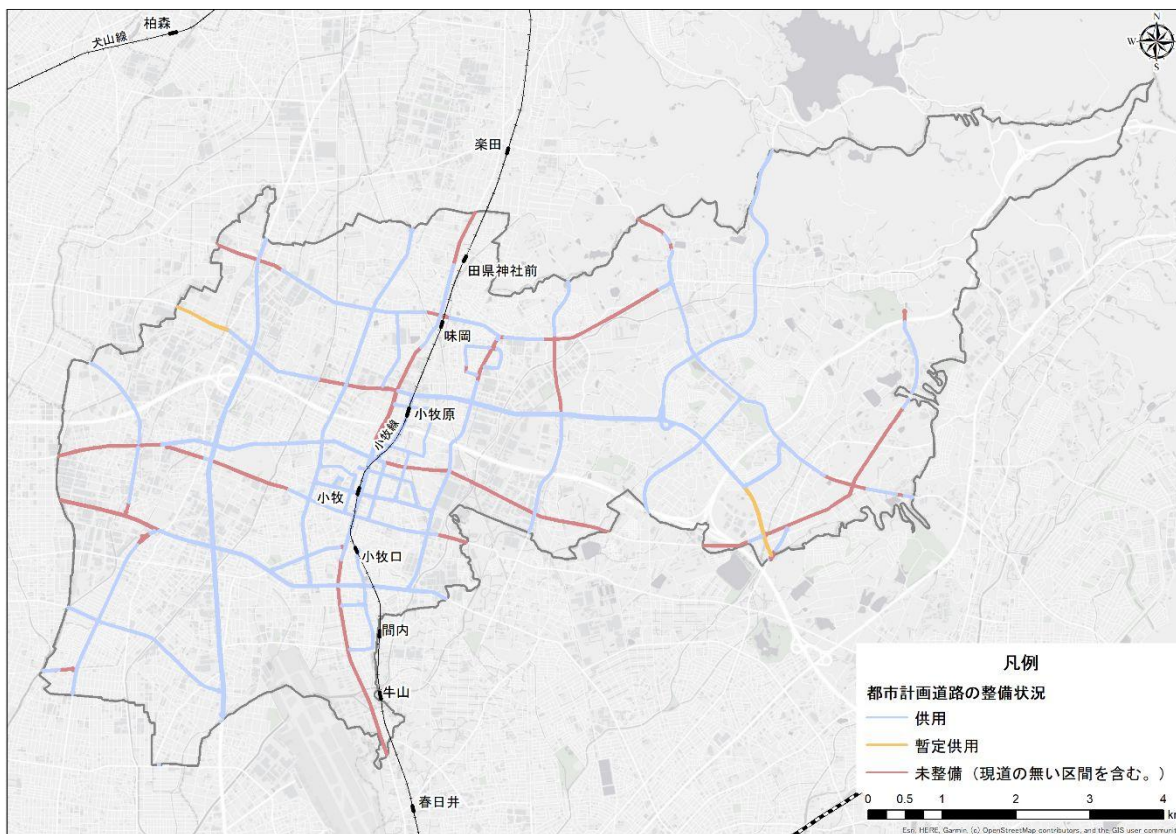
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道

Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community

図 2-6 主要道路網図

(2) 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は、都市計画決定延長 116.18km に対して整備済延長 92.27km であり、整備率は 79.42%となっています。

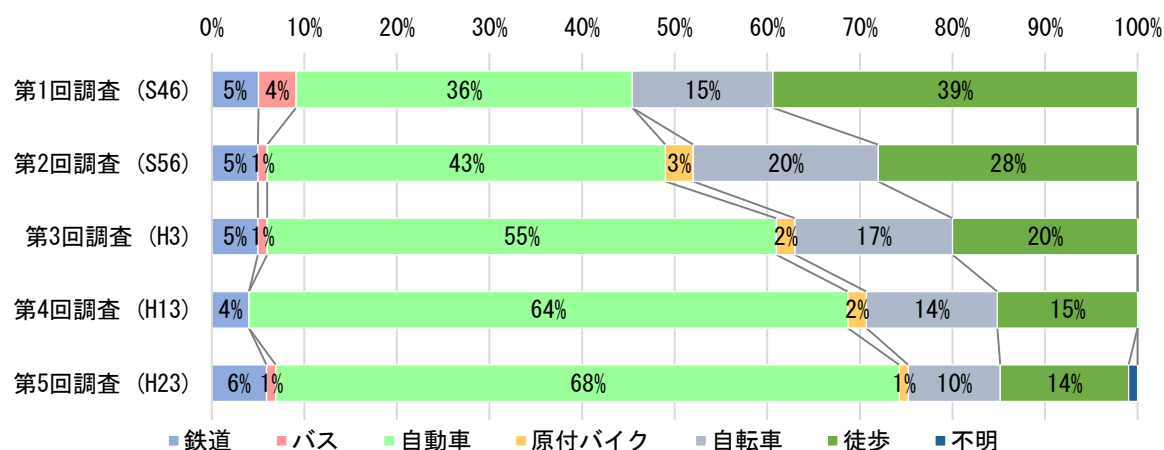


出典：小牧市資料

図 2-7 都市計画道路網図

2-3-5. 市内の移動実態

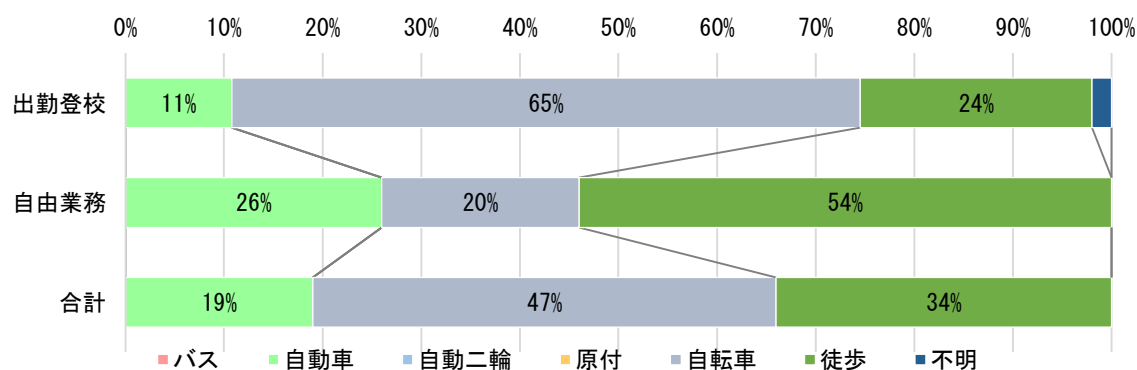
本市における代表交通手段の推移は、自動車分担率が増加傾向にある一方で、自転車分担率は減少傾向にあり、平成23年には約1割まで減少しています。



出典：中京都市圏パーソントリップ調査

図 2-8 代表交通手段別利用率の推移

本市の鉄道駅利用者の目的別代表交通手段に着目すると、5 鉄道駅（味岡駅、小牧駅、小牧口駅、間内駅、牛山駅）で通勤・通学時の自転車分担率が約4～7割を占めています。



出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年調査）

図 2-9 味岡駅へのアクセス目的別交通手段

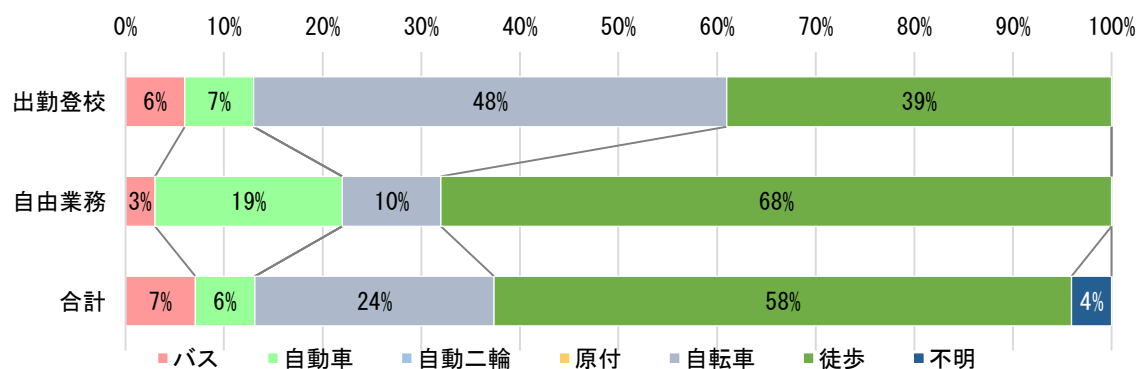
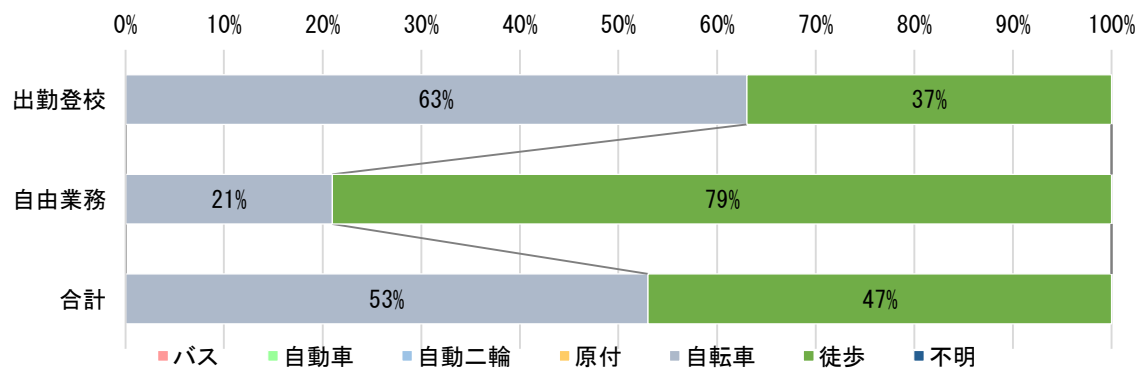


図 2-10 小牧駅へのアクセス目的別交通手段



出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年調査）

図 2-11 小牧口駅へのアクセス目的別交通手段

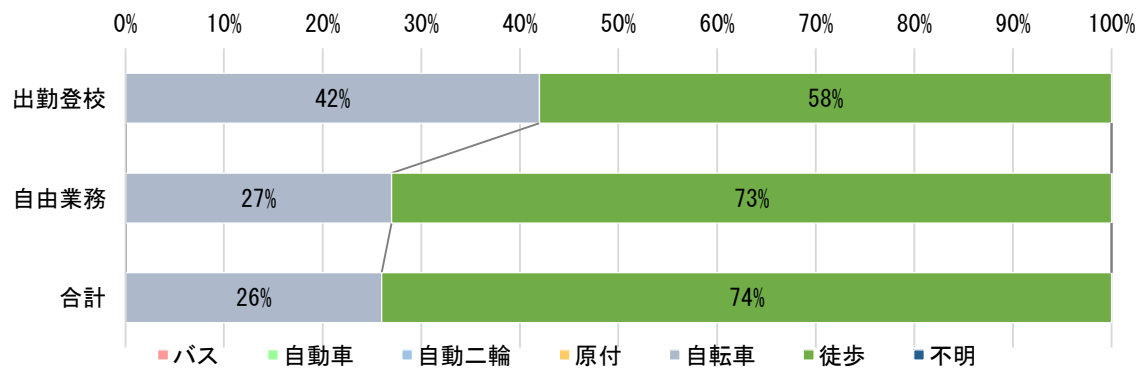


図 2-12 間内駅へのアクセス目的別交通手段

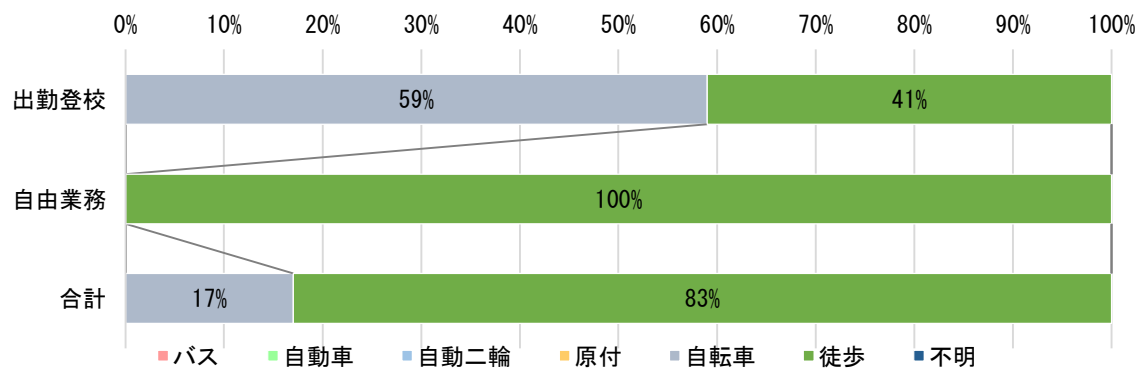
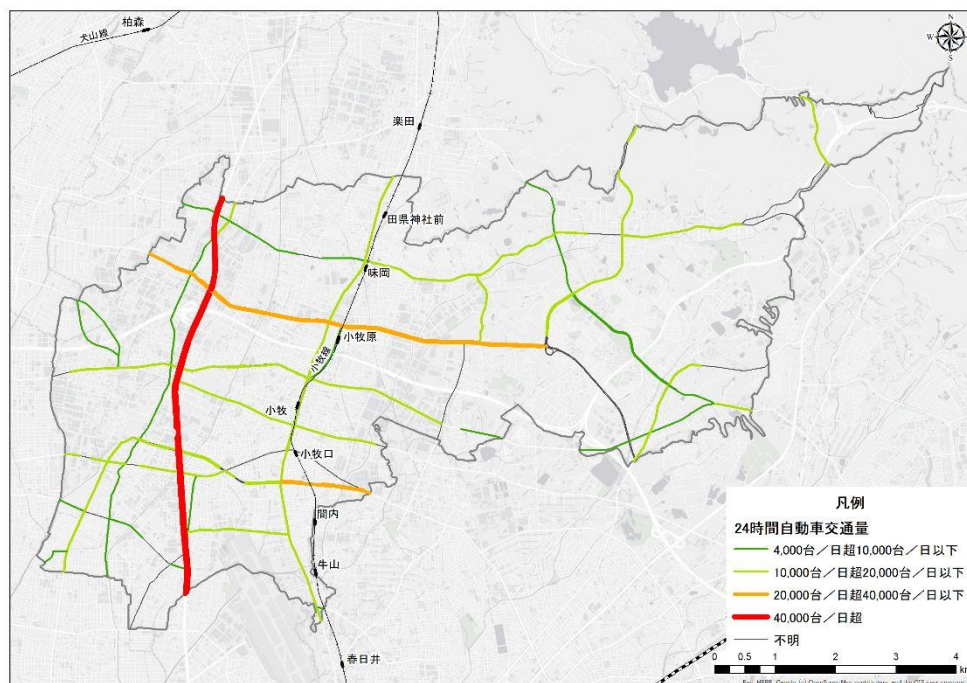


図 2-13 牛山駅へのアクセス目的別交通手段

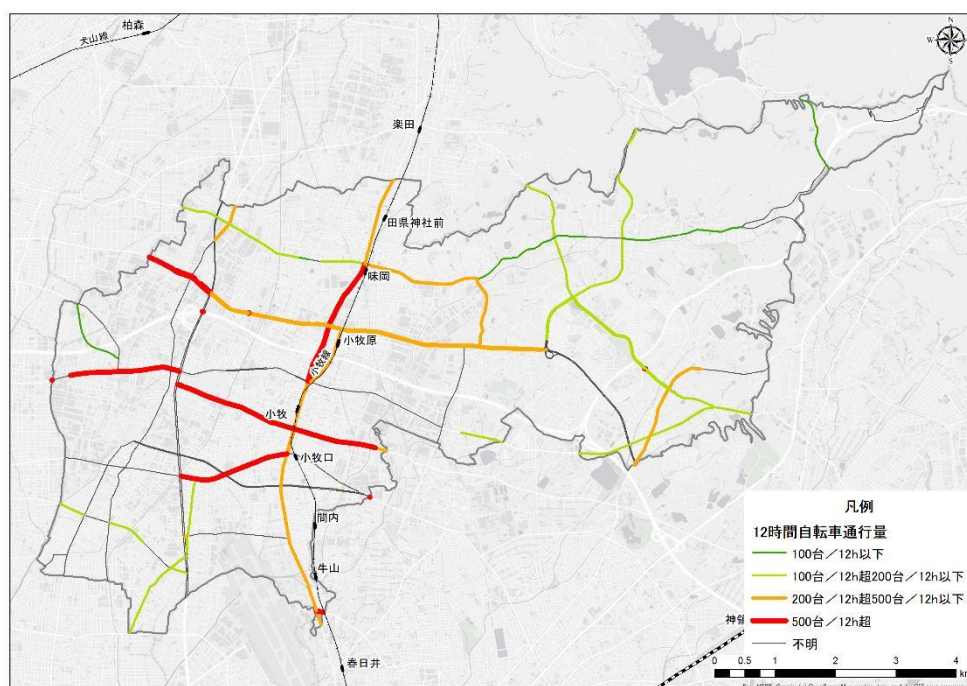
2-3-6. 交通量

自動車交通量については、本市における全ての国道・県道で4,000台／日を上回っています。また、都市の骨格を形成する主要幹線道路に位置づけられる一般国道41号および一般国道155号（北尾張中央道）では、自動車交通量が特に多い傾向にあります。



出典：国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 箇所別基本表」
図 2-14 自動車交通量調査結果（国道・県道）

自転車通行量については、国道・県道の一部区間で500台／12hを上回っています。

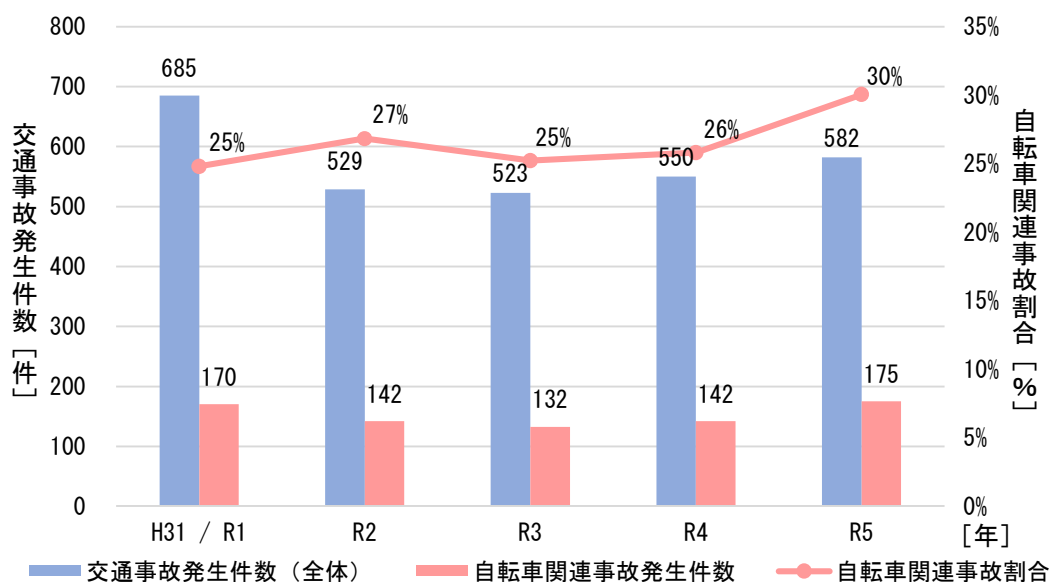


出典：愛知県「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 交通量調査表」
図 2-15 自転車通行量調査結果（国道・県道）

2-3-7. 自転車利用に関する現状

(1) 自転車関連事故発生状況

本市内において平成 31 年から令和 5 年までの 5 年間に発生した交通事故発生件数は合計 2,869 件、このうち自転車が第 1 当事者または第 2 当事者となった事故は 5 年間の平均で約 26%を占めています。自転車関連事故の発生状況はほぼ横ばいで推移しています。



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」

図 2-16 交通事故発生状況の経年変化

自転車関連事故の当事者種別に着目すると、自転車が第 2 当事者となった合計 730 件について、第 1 当事者はほぼ全て自動車となっています。

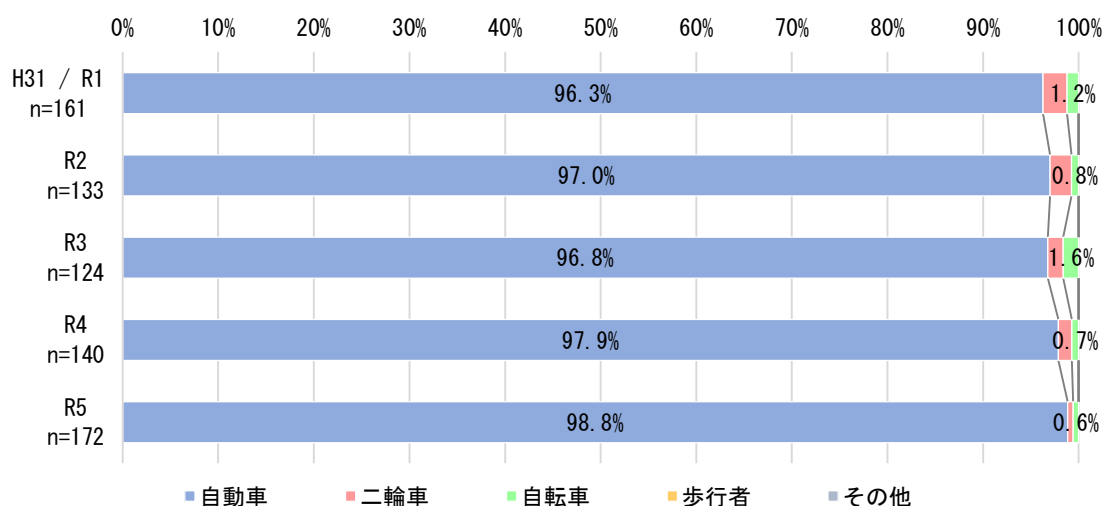
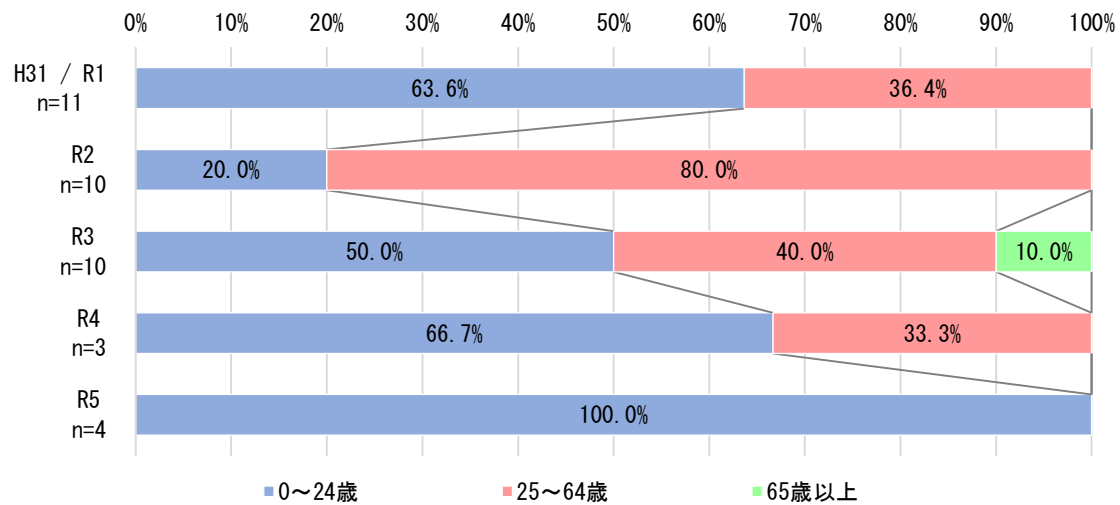


図 2-17 自転車関連事故の第 1 当事者種別構成比率（自転車が第 2 当事者）

自転車関連事故当事者の年齢層に着目すると、年少人口（0～14 歳）を含む 24 歳以下が、第 1 当事者と第 2 当事者のいずれにおいてもほぼ 4 年間を通して半数近くを占めています。



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」

図 2-18 自転車関連事故当事者の年齢層別構成比率（自転車が第 1 当事者）

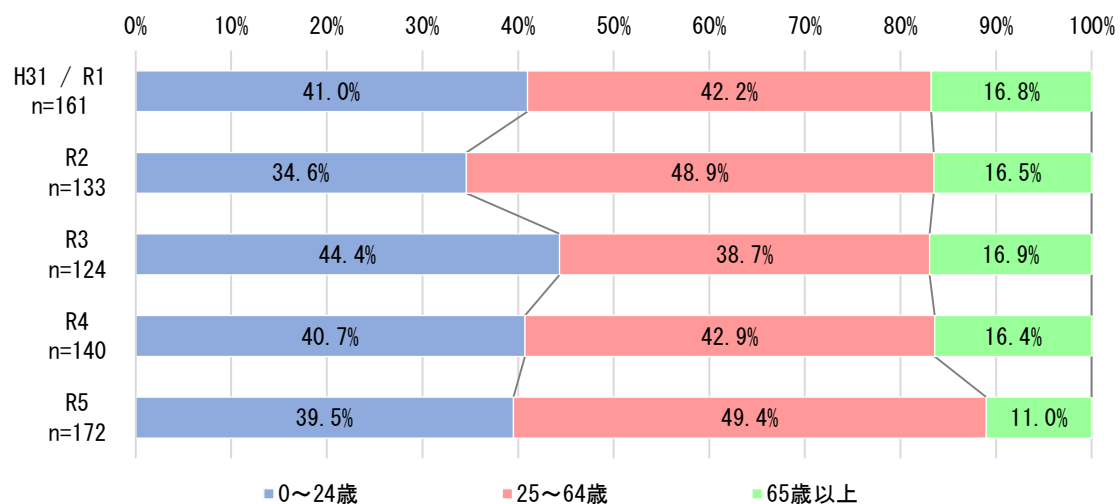
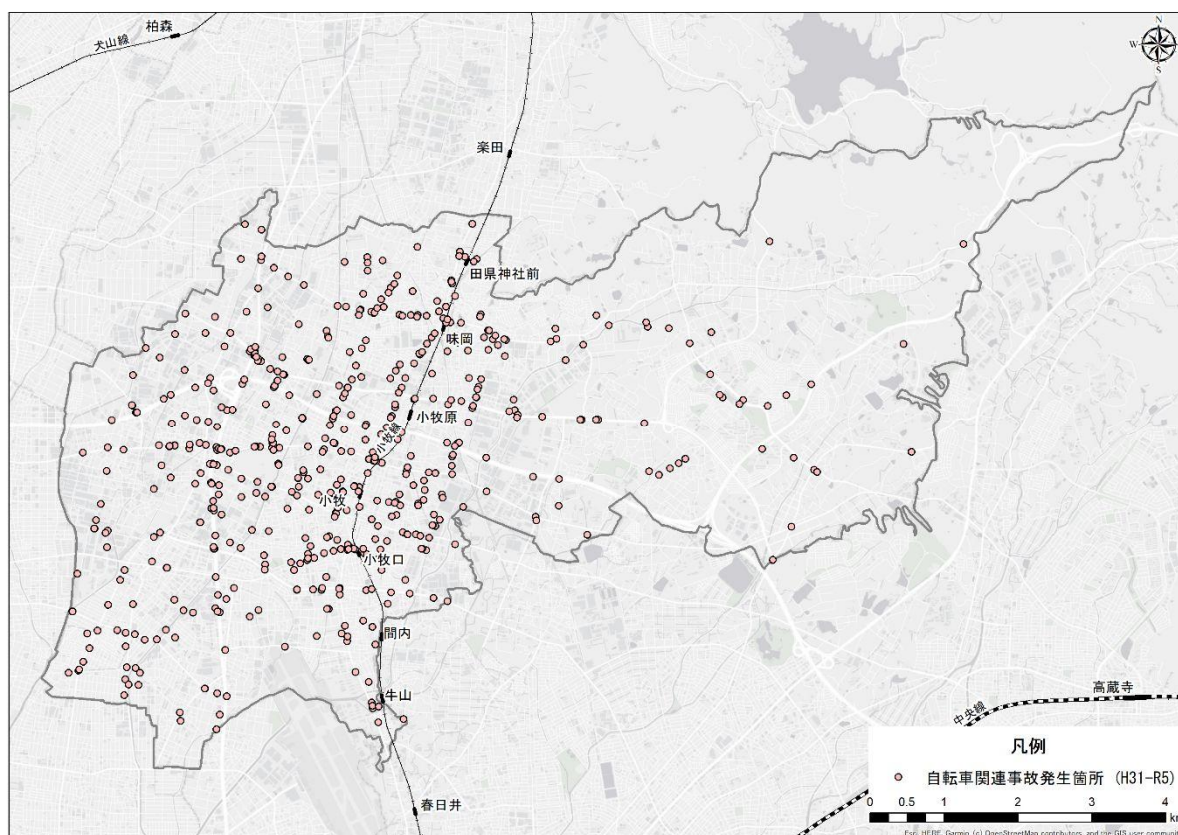


図 2-19 自転車関連事故当事者の年齢層別構成比率（自転車が第 2 当事者）

自転車関連事故発生箇所は以下の通り、市域西部において事故が多い状況です。



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」

図 2-20 自転車関連事故発生箇所

自転車関連事故の約 7～8 割は、交差点部で発生しています。

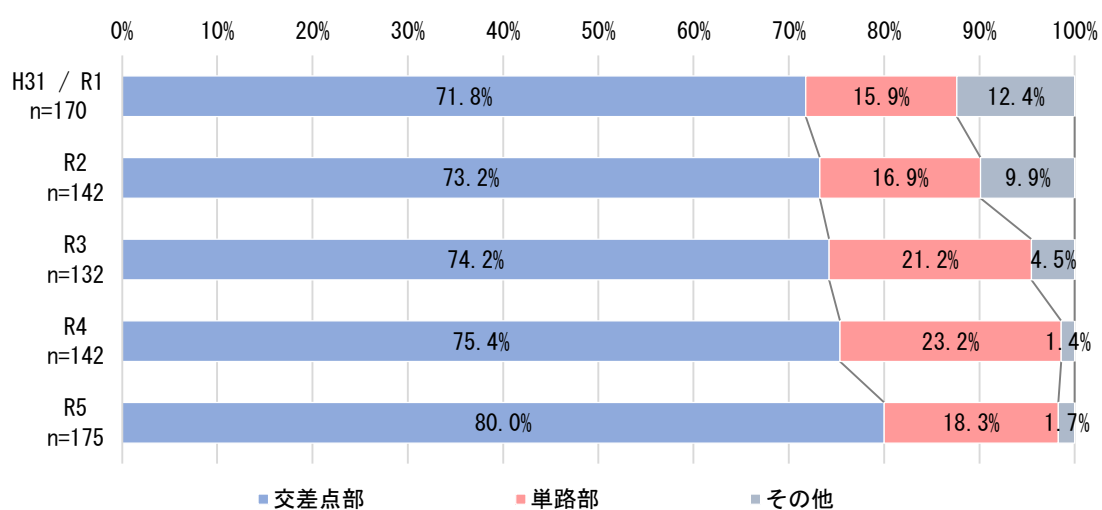


図 2-21 自転車関連事故発生箇所の道路形状

(2) 自転車利用環境に関するアンケート調査結果

これまでに本市で実施したアンケート調査において、自転車利用環境に関連する内容を以下に示します。

①今後のまちづくりに向けた市民意向調査

【概要】

満 18 歳以上の市民 6,000 人(うち有効回答数 2,639 件)を対象とした市民アンケート調査
(令和 4 年 10 月 14 日(金)～11 月 7 日(月))

Q.「道路・橋りょう」について、今後、より充実を図るべき取組は、次のどれにあたりますか。

【結果】

A.「自転車通行帯の整備」について、今後より充実を図るべき取組と認識している回答数が 943 件と最も多くなっています。

出典：小牧市「今後のまちづくりに向けた市民意向調査報告書」

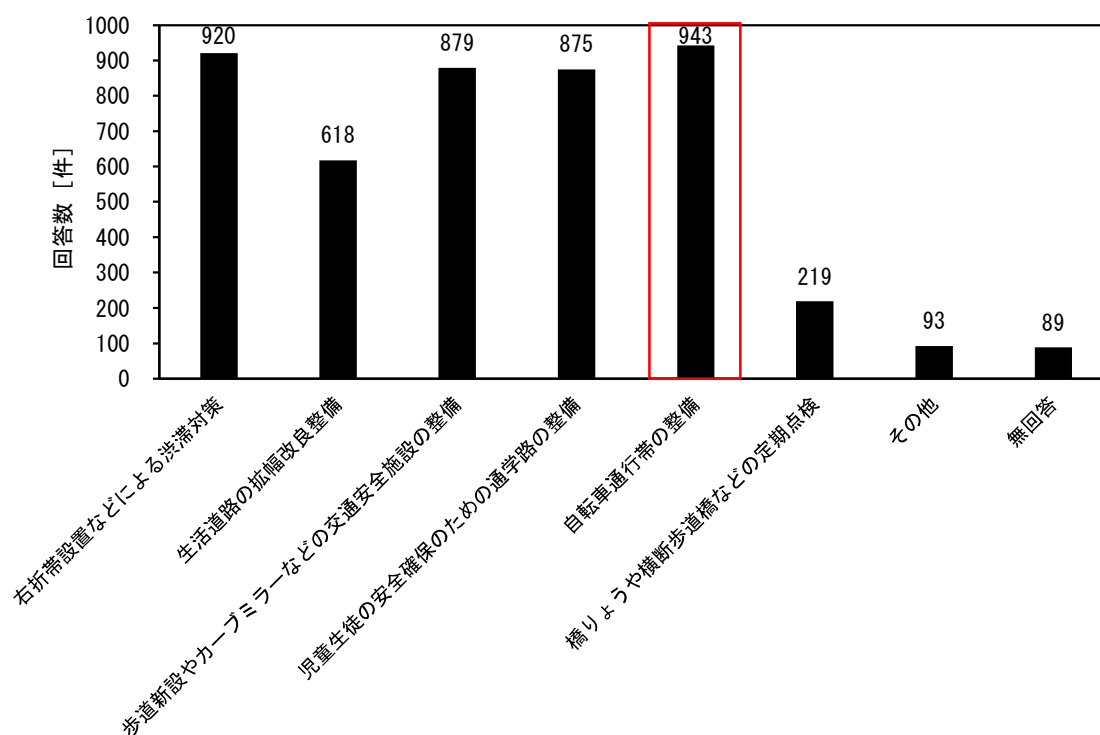


図 2-22 今後より充実を図るべき取組の回答数

②第三次小牧市環境基本計画策定におけるアンケート調査

【概要】

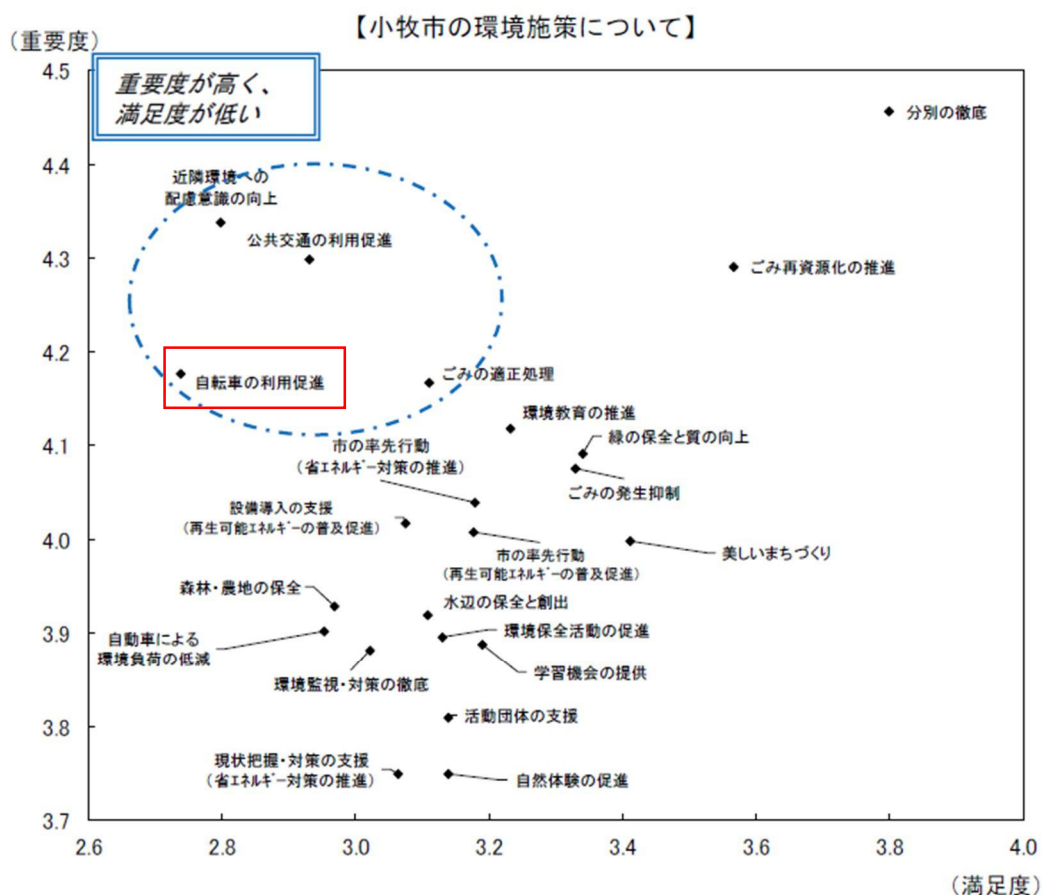
満 18 歳以上の市民 1,500 人(うち有効回答数 518 件)を対象とした市民アンケート調査
(平成 30 年 12 月)

Q. 小牧市の環境施策に対する満足度と重要度

【結果】

A.「自転車の利用促進」の重要度が高い一方で、満足度は最も低くなっています。

出典:小牧市「第三次小牧市環境基本計画」



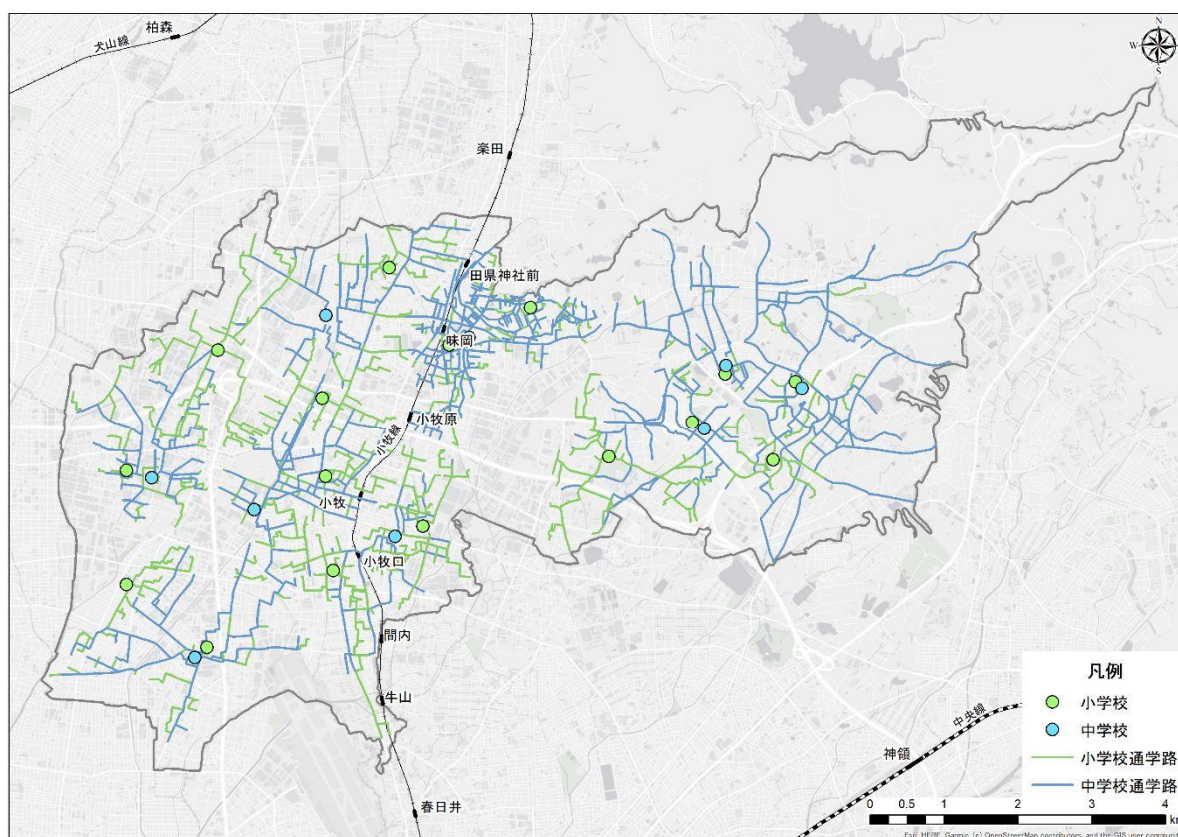
満足度・重要度=[(「満足・重要」の回答数)×5点+(「やや満足・やや重要」の回答数)×4点
+(「どちらともいえない」の回答数)×3点+(「やや不満・さほど重要ではない」の回答数)×2点
+(「不満・重要ではない」の回答数)×1点]÷(回収数-不明数)

図 2-23 環境施策に対する満足度と重要度

(3) 通学路の指定状況

本市では、小学校 16 校および中学校 9 校において通学路が指定されています。

通学は徒歩通学が基本となっていますが、一部の中学校校区では自転車通学が許可されている範囲があります。



出典：小牧市資料

図 2-24 小中学校通学路網図

2-4. 小牧市における自転車に関する問題点および課題と解決の方向性

上位・関連計画における方針や本市の自転車利用に関する現状等を基に、本市の自転車利用環境に関する課題を整理します。

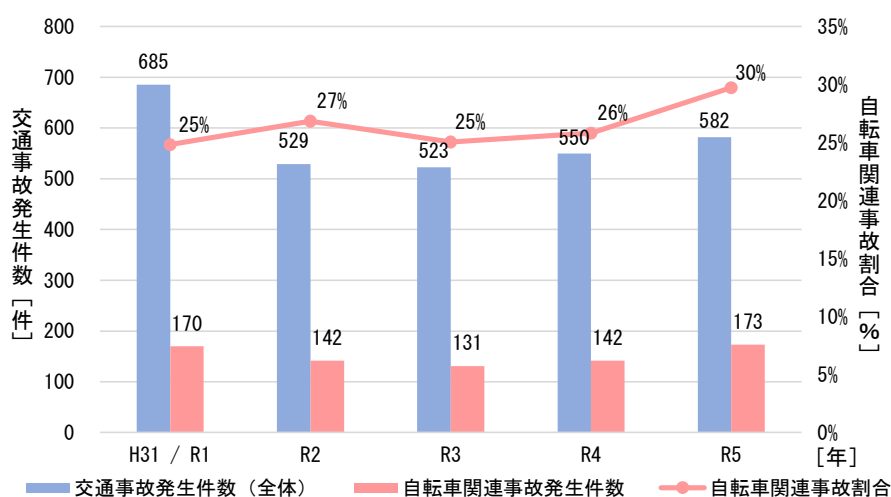
課題 1

自転車関連事故減少に向けた対応

本市における自転車関連事故の発生状況はほぼ横ばいで推移しており、減少傾向にありません。

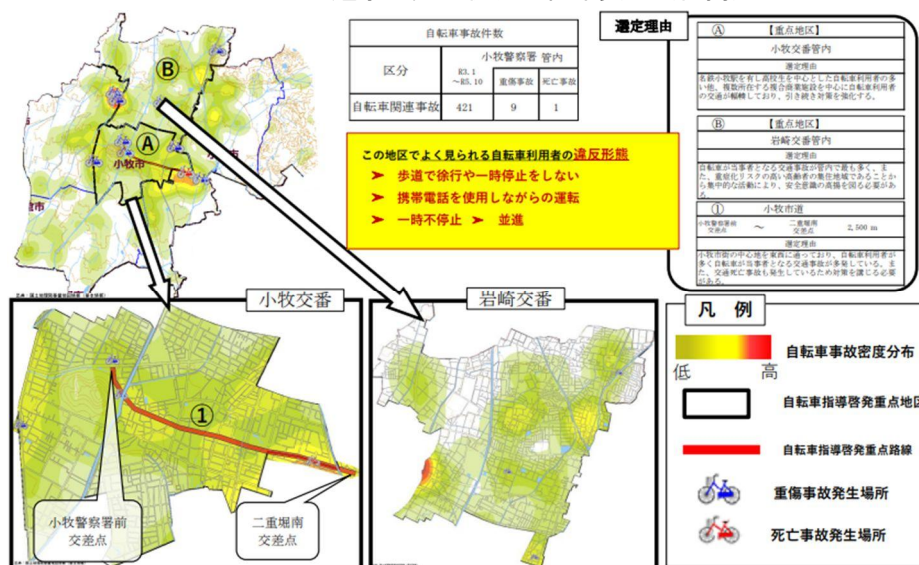
さらに、自転車利用者の法令違反も指摘されています。愛知県警察が「自転車指導啓発重点地区及び路線」に指定したエリアでは、自転車利用者の一時不停止や並進等の違反が見られ、重傷事故や死亡事故も発生しています。

自転車利用者のみならず、歩行者や自動車利用者にとっても安全・安心に道路を通行できるような空間づくりが必要です。また、自転車利用者に対しては、交通ルールの遵守を働きかける必要があります。



出典：警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ」

図 2-25 交通事故発生状況の経年変化（再掲）



出典：愛知県警察「令和6年自転車指導啓発重点地区及び路線」

図 2-26 自転車指導啓発重点地区及び路線

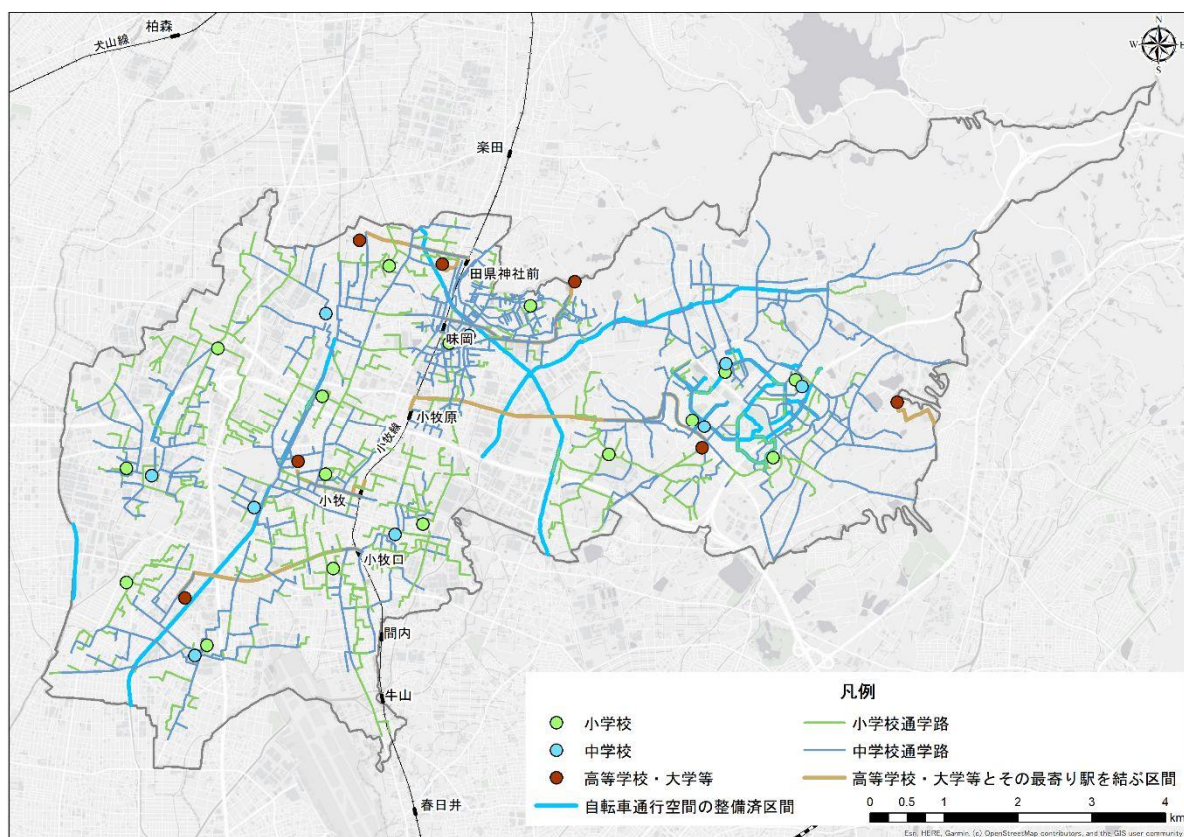
課題 2

自転車利用実態に対応したネットワークの構築

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地域、本市を流域とする河川沿線（大山川、合瀬川、境川、巾下川、矢戸川）を中心に、自転車通行空間が 28.7km 整備されています。

本市における自転車利用実態は、主に通学を目的とした利用が多い状況です。しかし、特に通学等で利用されると考えられる路線における自転車通行空間整備は遅れている状況です。

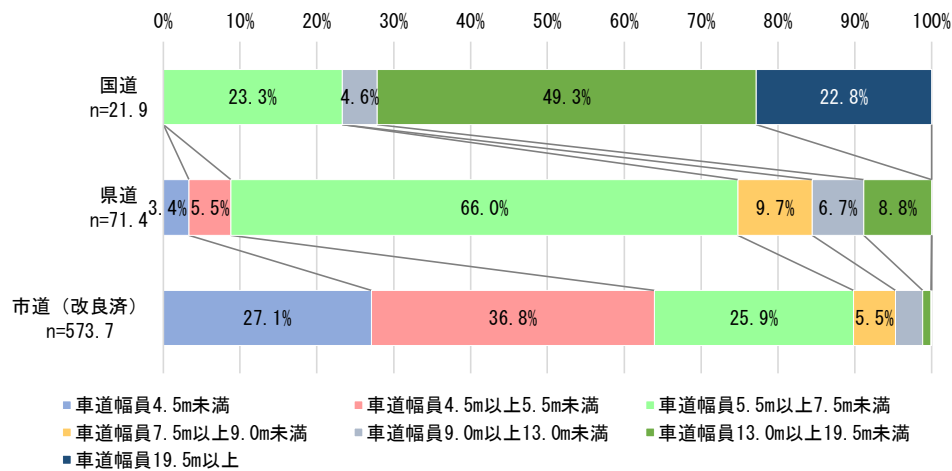
自転車利用が想定される施設をつなぐ路線など、自転車利用の需要が高いと考えられる路線で自転車通行空間を整備していく必要があります。



出典：小牧市資料

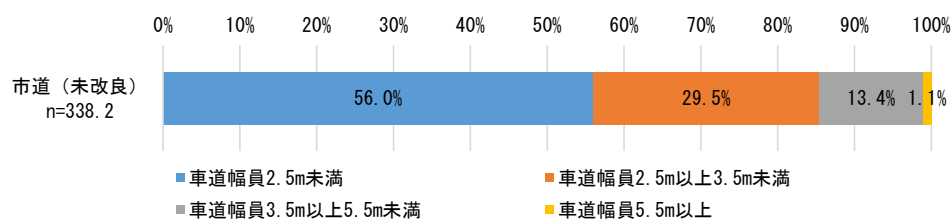
図 2-27 自転車通行空間の整備状況（令和 5 年度末現在）

通学路を含む市道の約 3 割が歩道幅員 2.0m 未満であり、自転車と歩行者の錯綜が懸念されます。また、市道の約 8 割が車道幅員 5.5m 未満であり、自転車通行空間の確保が難しい路線が多い状況です。



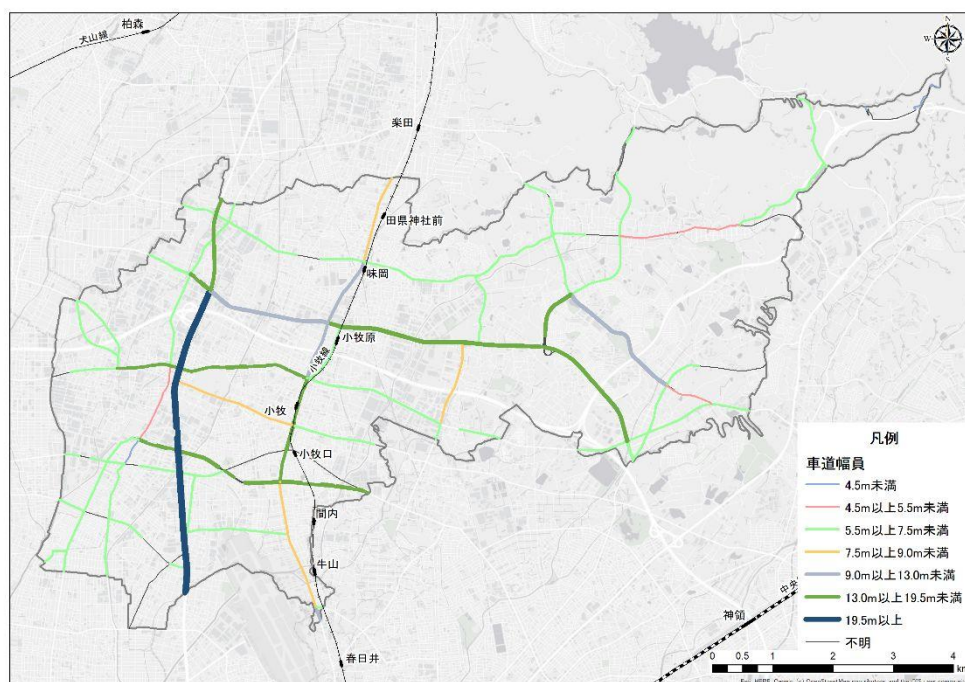
出典：国土交通省「令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 箇所別基本表」（国道・県道）
小牧市「道路現況調書（総括）」（市道）

図 2-28 車道幅員別道路延長の内訳（国道・県道・市道（改良済））



出典：小牧市「道路現況調書（総括）」

図 2-29 車道幅員別道路延長の内訳（市道（未改良））



出典：国土交通省「令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査 箇所別基本表」

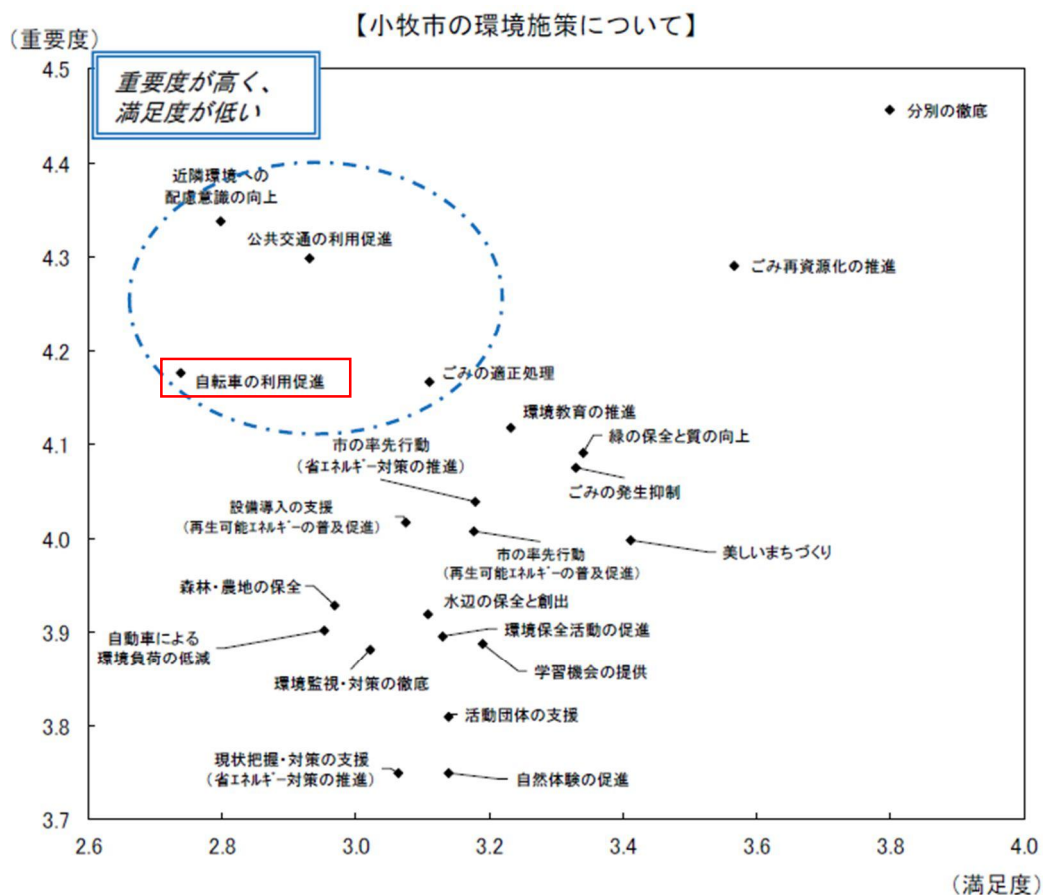
図 2-30 車道幅員別道路整備状況（国道・県道）

課題 3

自転車の利用促進に向けた対応

本市では、自動車分担率が増加傾向にある一方で、自転車分担率が年々減少しています。自転車が観光振興や健康増進、環境負荷の低減を図る上で有用な交通手段であることを踏まえ、歩行者や自転車を中心とするまちづくりを目指す必要があります。

また、市民のニーズとしても「自転車の利用促進」を重視する声が多く上がっており、自転車の利用環境向上と併せて自転車利用を促進することも求められています。



満足度・重要度 = [(「満足・重要」の回答数) × 5 点 + (「やや満足・やや重要」の回答数) × 4 点
+ (「どちらともいえない」の回答数) × 3 点 + (「やや不満・さほど重要ではない」の回答数) × 2 点
+ (「不満・重要ではない」の回答数) × 1 点] ÷ (回収数 - 不明数)

出典：小牧市「第三次小牧市環境基本計画」

図 2-31 環境施策に対する満足度と重要度（再掲）

第3章 基本理念・基本方針および目標

3-1. 基本理念と基本方針

上位・関連計画における方針および本市における自転車に関する課題を踏まえ、本市で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の向上と併せ、自転車利用に適した環境づくりを行っていきます。

本計画では、以下の基本理念と3つの基本方針に基づき、安全性と利便性の高い自転車利用環境の創出を目指します。

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

自転車関連事故が多い路線などを中心に自転車が安全に通行できる空間を整備することで、道路利用者全体の安全性の向上を実現します。

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

年齢層や利用目的によって異なるニーズに応じた自転車ネットワークを構築することで、自転車利用者の利便性の向上を実現します。

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

公共交通をはじめとする他の交通手段との連携強化を図るなど、移動における利用環境を向上することで、自転車のさらなる利用促進を実現します。

3-2. 目標と取組内容

本計画の基本理念および基本方針を実現するために、以下の4項目を目標に設定します。目標達成に向けた具体的な取組内容を以下に示します。

目標 1

自転車関連事故発生件数の減少

自転車関連事故の減少に向けて、自転車関連事故が特に多い路線に自転車通行空間を整備します。

目標 2

自転車利用者の交通ルールの遵守

自転車通行空間の整備にあたり、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を設置します。

目標 3

自転車利用におけるアクセス性の向上

より多くの人々が便利に移動できる自転車利用環境の創出に向けて、自転車利用が多いと想定される交通結節点や都市機能施設へのアクセス路線に自転車通行空間を整備します。

目標 4

地域特性を活かした自転車利用促進

移動の利便性向上や、誰もが気軽に自転車を利用できる環境の構築に向けて、シェアサイクルの導入を検討します。

第4章 自転車ネットワークの構築

4-1. 自転車ネットワーク路線の選定

4-1-1. 自転車ネットワーク路線の選定における基本的な考え方

本計画では、「安全性と利便性の高い自転車利用環境の創出」の実現に向け、自転車通行空間を効果的かつ効率的に整備することを目指します。本市の道路網のうち、自転車通行空間を構成する路線を「自転車ネットワーク路線」として選定します。

自転車ネットワーク路線の選定にあたり、ガイドラインを基に、地域の実情を踏まえた「選定要件」を検討しました。各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を形成します。なお、道路構造等の現地状況の都合上、自転車通行空間の整備が困難であると想定される場合、必要に応じてその代替路線を選定します。今後の詳細な検討や関係機関協議により、変更となる場合があります。

4-1-2. 自転車ネットワーク路線の選定要件

本計画における自転車ネットワーク路線の選定要件は、ガイドラインを基に以下の11項目を設定しました。

表 4-1 自転車ネットワーク路線の選定要件と該当区間の具体例

選定要件	該当区間（具体例）
要件1. 交通結節点へのアクセス区間	鉄道駅（田県神社前、味岡、小牧原、小牧、小牧口、間内、牛山）および駐輪場のあるバス停留所（桜井、東田中、上末、中央道桃花台）から幹線道路またはその他国道・県道との交差点までの区間
要件2. 都市機能施設へのアクセス区間	公共施設（市役所・公民館・図書館等）、幼稚園・保育園・児童館、公園・スポーツ施設、観光施設、商業施設（店舗面積10,000㎡以上）から幹線道路またはその他国道・県道との交差点までの区間
要件3. 自転車関連事故が多い区間	<国道・県道> 自転車死傷事故率〔件／億台km〕（H24-R3）が、 自転車関連事故が発生した区間の上位2分の1に含まれる区間 <市道> 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2分の1に含まれる区間
要件4. 歩行者と自転車の分離が望まれる区間	通学路利用者が多いと想定される区間
要件5. 自転車通学が見込まれる区間	中学校通学路のうち自転車通学が許可されている範囲を通過する主な路線 高等学校・大学等とその最寄り駅を結ぶ区間
要件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	歩行者・自転車動線の確保を図る区間（地区幹線道路、補助幹線道路）
要件7. 既に自転車の通行空間が整備されている区間	自転車通行空間の整備済区間 （尾張広域緑道、桃花台ニュータウン周辺（緑道他）、 河川沿線（大山川、合瀬川、境川、矢戸川））
要件8. 道路整備に関連する区間	自転車通行空間の整備予定区間 （（都）大山春日井線、（都）江南池之内線の一部区間） その他道路整備予定区間（（都）一宮丹津線の一部区間他）
要件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	隣接自治体（春日井市）の自転車ネットワークと 要件1～9に該当する区間を結ぶ区間
要件10. 要件1～9に該当する区間の連続性を確保する区間	

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要件1～6については、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くな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。

4-2. 自転車ネットワーク路線の選定結果

前項で定めた選定要件に該当する区間を抽出した結果、本市の自転車ネットワーク路線延長は88.2kmであり、その選定結果を以下に示します。

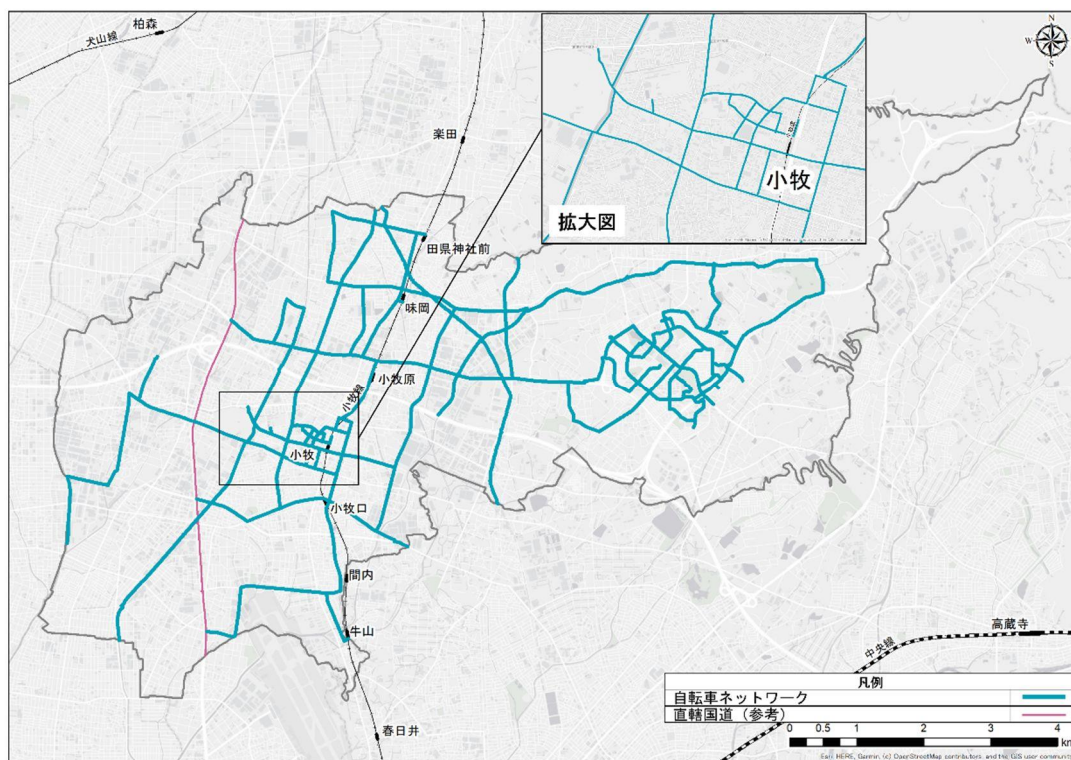


図 4-1 自転車ネットワーク路線の選定結果

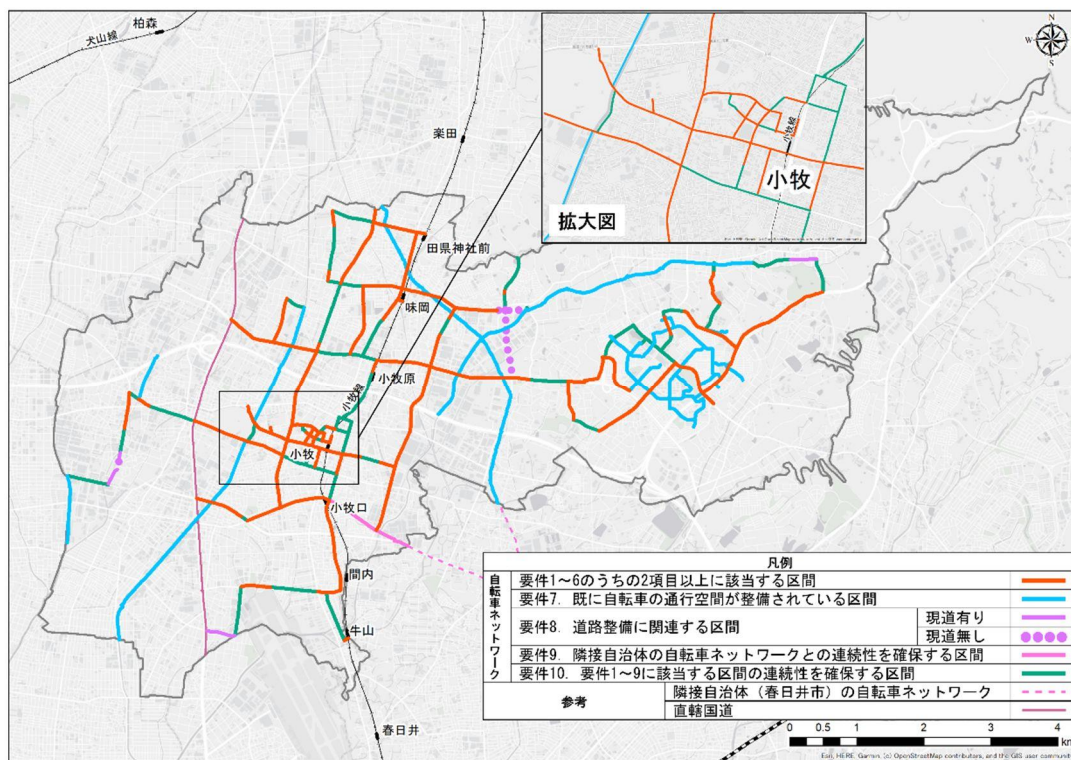


図 4-2 自転車ネットワーク路線の選定結果（選定要件別）

自転車ネットワーク路線の未整備区間延長 59.5km のうち、市道の区間延長は 39.6km となっています。

表 4-2 自転車ネットワーク路線延長の内訳

整備状況	区間種別	区間延長 [km]
未整備区間	国道（県管理）	5.7
	県道	14.2
	市道	39.6
	小計	59.5
整備済区間		28.7
合計		88.2

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、次章に記載します。

第5章 自転車通行空間整備の推進

5-1. 整備形態の選定

5-1-1. 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（市道）の自転車通行空間整備にあたり、路線ごとの現地状況に応じた整備形態を選定します。整備形態はガイドラインに準拠し、以下の3種類を基本とします。

表 5-1 自転車通行空間の整備形態

整備形態 自転車と 自動車の分離 交通規制の有無	自転車道 自転車と自動車を 構造物により分離 有り	自転車専用通行帯 車道内で自転車と自動車の 通行帯を分離 有り	車道混在 混在通行 (矢羽根型路面表示等を設置) 無し
平面図		<p>自転車専用通行帯は、道路中心線寄りの部分を青色により着色することを基本とする。 出典：愛知県建設部「道路構造の手引き」</p>	
断面図		<p>路肩の設置を基本としますが、省略・縮小する場合の排水施設の構造に留意します。</p>	<p>排水施設の端から1.0m確保します。</p>
整備事例	<p>(愛知県名古屋市)</p>	<p>(東京都文京区)</p>	<p>(宮城県塩竈市)</p>

出典：国土交通省道路局・警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基に作成

5-1-2. 整備形態の選定における基本的な考え方

整備形態はガイドラインに準拠し、以下の手順に沿って選定します。今後の詳細な検討や関係機関協議により、変更となる場合があります。

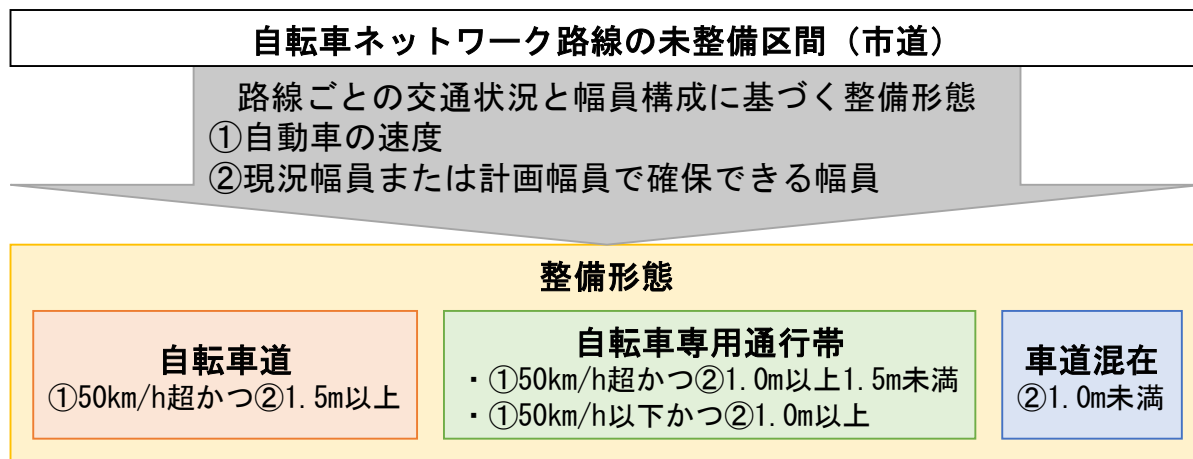


図 5-1 整備形態の選定フロー

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「完成形態」として選定します。自動車の速度については、規制速度を参照します。また、将来、道路整備計画等の予定が無い路線については、現況幅員の中で整備が可能な形態を設定します。

5-2. 優先整備区間の選定

5-2-1. 優先整備区間の選定における基本的な考え方

前章で抽出した自転車ネットワーク路線の未整備区間（市道）のうち、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」として選定し、本計画期間 10 年間に於いて整備を推進するものとします。

5-2-2. 優先整備区間の選定要件

早期に整備が望まれる区間、早期に整備が可能な区間に位置づけた優先整備区間の選定要件は、以下の 4 項目とします。

表 5-2 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	

5-2-3. 優先整備区間の選定結果

前項で定めた選定要件に該当する区間を抽出した結果、本市の自転車ネットワーク路線における優先整備区間延長は 11.5km であり、その選定結果を以下に示します。

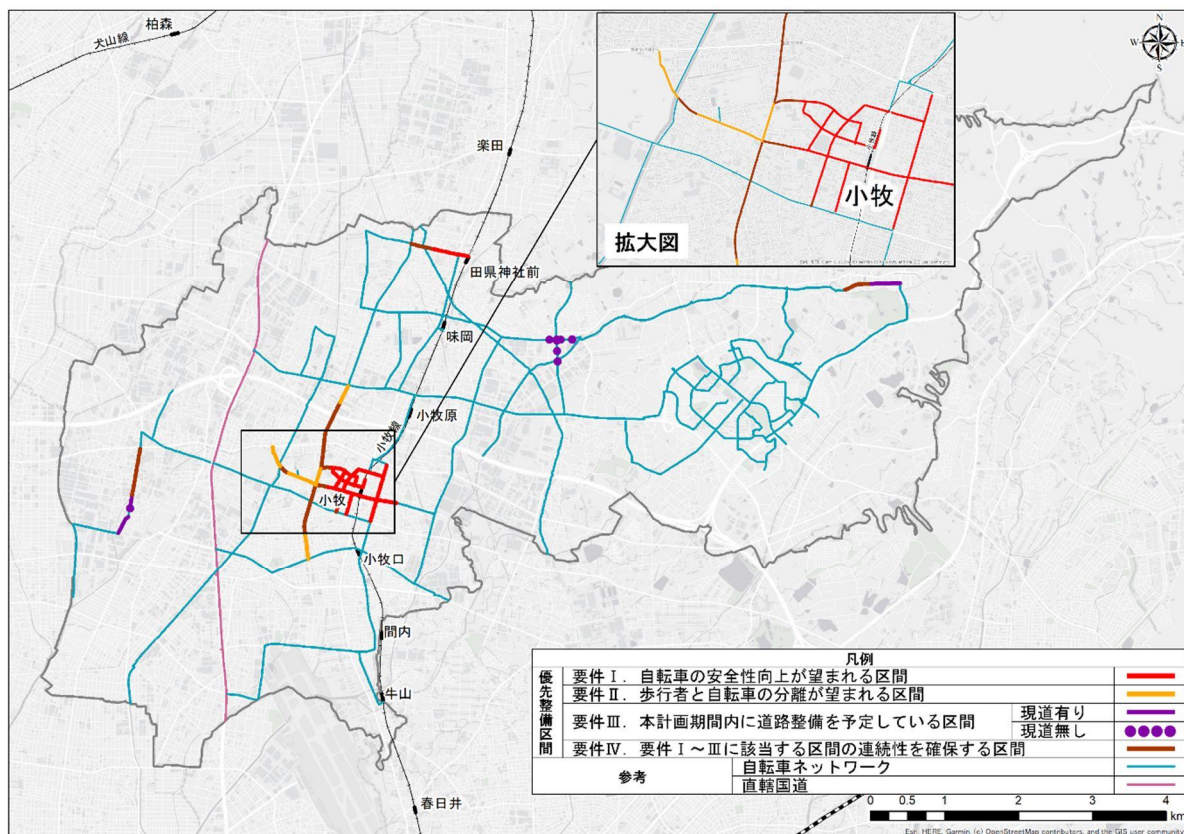


図 5-2 優先整備区間の選定結果

5-3. 整備スケジュール

本計画期間である令和 7 年度から令和 16 年度までの 10 年間においては、優先整備区間 11.5km の自転車通行空間整備を計画的に実施します。

優先整備区間における自転車通行空間整備にあたり、可能な限り連続的に整備するものとし、その進捗状況を継続的にモニタリングします。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。

また、都市計画道路等の整備・改築が予定されている路線については、その整備に合わせて効率的に自転車通行空間を整備します。

5-4. 自転車利用環境創出に関する施策の推進

本計画で掲げた目標の達成に向けた取組内容について、自転車通行空間の整備と併せて以下の取組を実施します。

5-4-1. 自転車利用者への交通ルールの周知と啓発

本市では、自転車関連事故が減少傾向になく、自転車利用者の法令違反も見られています。自転車利用者の交通ルールの遵守を啓発するため、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。



写真 5-1 自転車の走行位置と進行方向を明示する案内表示例（愛知県名古屋市）



写真 5-2 自転車利用者の交通ルールに関する注意喚起の案内表示例
（左：東京都武蔵野市、右：東京都小平市）

5－4－2．自転車の利用促進に向けた取組

本市では、歩行者や自転車を中心とするまちづくりを目指しており、健康増進や観光振興、環境負荷の低減を図る上で有用な交通手段として、自転車の利用促進に取り組みます。

「小牧市地域公共交通計画（令和 7 年 3 月）」等の関連計画における自転車関連施策の一環として、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のひとつであるシェアサイクルの導入を検討します。



写真 5-3 シェアサイクルの導入事例
(左：愛知県名古屋市、右：東京都新宿区)

第6章 計画の推進体制

6-1. 計画の評価に関する方針

自転車通行空間整備をはじめとする取組内容の推進にあたり、本計画で掲げ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。今後、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、継続的かつ定期的に計画を見直します。

本計画では、PDCA サイクルを用いて進捗管理を運用し、各施策を着実に推進するとともに、計画内容についても見直し・更新を行います。

なお、本計画における自転車ネットワーク路線または優先整備区間として選定されなかった路線についても、必要に応じて自転車通行空間整備の推進を検討します。

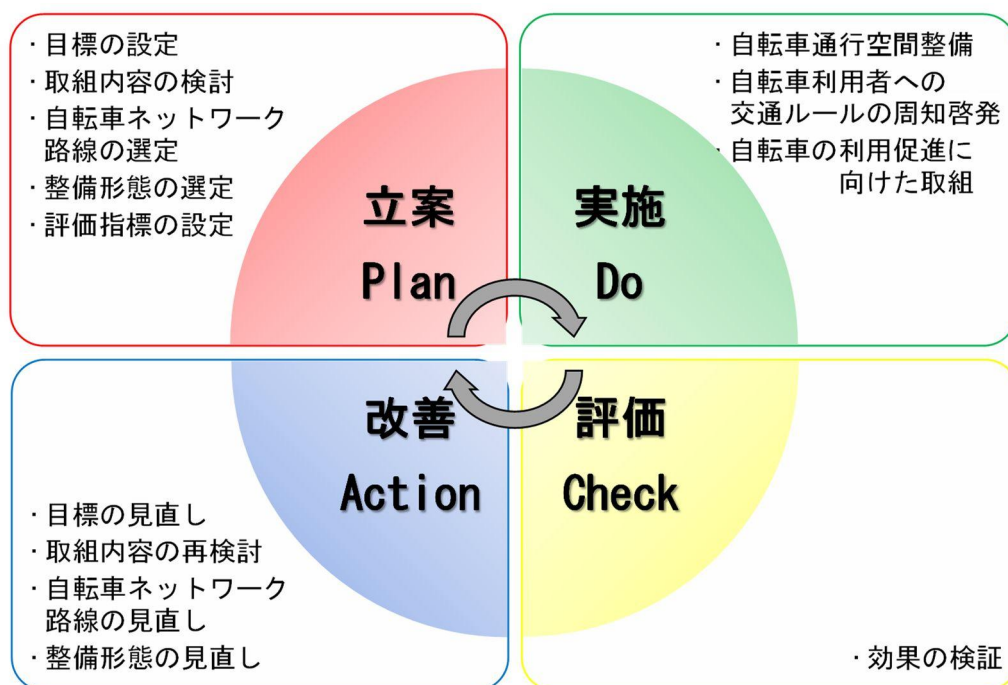


図 6-1 PDCA サイクルに基づく計画の展開イメージ

6-2. 施策の評価指標

目標の達成を目指す上で、取組内容として掲げた施策それぞれに対して評価指標を設定し、各施策の効果を検証します。その際、本市において従前値があり、自転車通行空間整備の前後での変化を定量的に評価できる以下の3項目を設定します。

表 6-1 各評価指標の数値目標

目標				評価指標	数値目標		評価手法
1	2	3	4		従前値	目標値	
●	●	●	●	1. 自転車通行空間の整備延長	28.7km (R5)	40.2km (+11.5km)	優先整備区間における整備状況を毎年度計測
●				2. 自転車関連事故発生件数	175件 (R5)	113件 (-35%)	警察庁のオープンデータを基に毎年度集計
		●	●	3. 自転車利用環境に対する「満足」「やや満足」の割合	19.6% (H28)	40.0% (×2)	市民アンケート調査の実施により集計

中間年次である令和12年度には、社会情勢や現地状況を基に計画の内容を見直します。また、目標年次である令和16年度には、評価指標の到達度を基に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 6-2 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					最終評価
2. 自転車関連事故発生件数	毎年度集計										
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										

6－3．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。

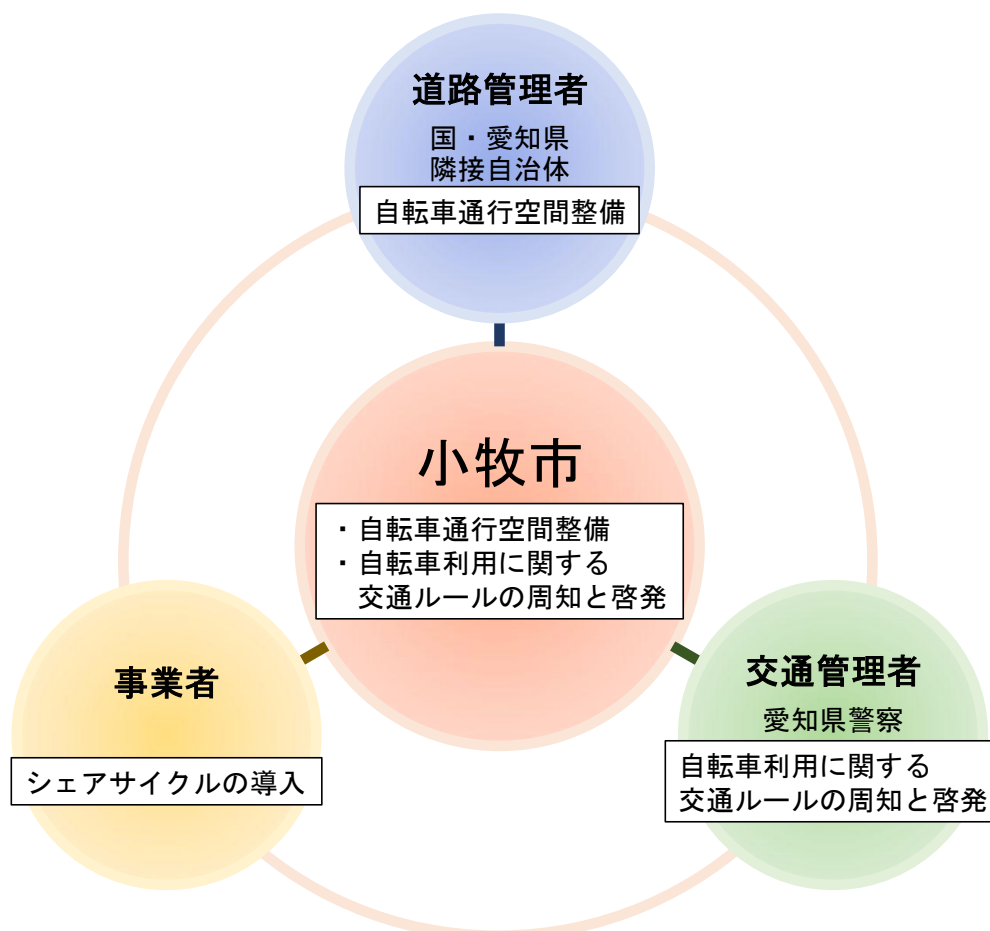


図 6-2 計画の実施主体