

西尾市自転車ネットワーク計画（案）

令和6年11月

西 尾 市

目 次

1. 自転車を取り巻く動向の整理	1
(1) 上位・関連計画の整理	1
(2) 自転車に関する社会情勢	9
2. 自転車・歩行者交通の特性	13
(1) 西尾市の概況	13
(2) 自転車関連の交通事故発生状況	19
(3) 自転車関連施設の整備状況	21
3. 市民アンケート調査	25
(1) 調査概要	25
(2) 調査結果	25
4. 西尾市の自転車利用の課題	29
(1) 西尾市の自転車利用環境の現状と課題	29
(2) 西尾市の自転車利用に関する課題	30
5. 計画目標及び基本方針	35
(1) 計画目標	35
(2) 基本方針	35

6. 自転車ネットワーク路線の選定	36
(1) 対象エリア	36
(2) 自転車ネットワーク路線の選定	38
 7. 自転車通行空間の整備	 45
(1) 自転車通行空間の整備形態の選定	45
(2) 整備スケジュール	52
 8. 自転車の安全な利用に向けた取組み	 53
 9. 計画の推進に向けて	 57

1. 自転車を取り巻く動向の整理

(1) 上位・関連計画の整理

① にしお未来創造ビジョン（第8次西尾市総合計画）

にしお未来創造ビジョンでは、未来に向かって「ワクワク」でき、夢や希望を持てる躍動感に満ちたまちづくりを目指すため、将来都市像を「もっとワクワクするまち にしお」と定めています。

自転車関連としては、安全で利便性の高い交通・交通ネットワークが構築されたまちを目指す姿として、幹線道路や生活道路においては、自転車や歩行者の安全確保に資する歩道整備などを進めるものとしています。

図 施策体系（にしおワクワク戦略と分野別基本計画）

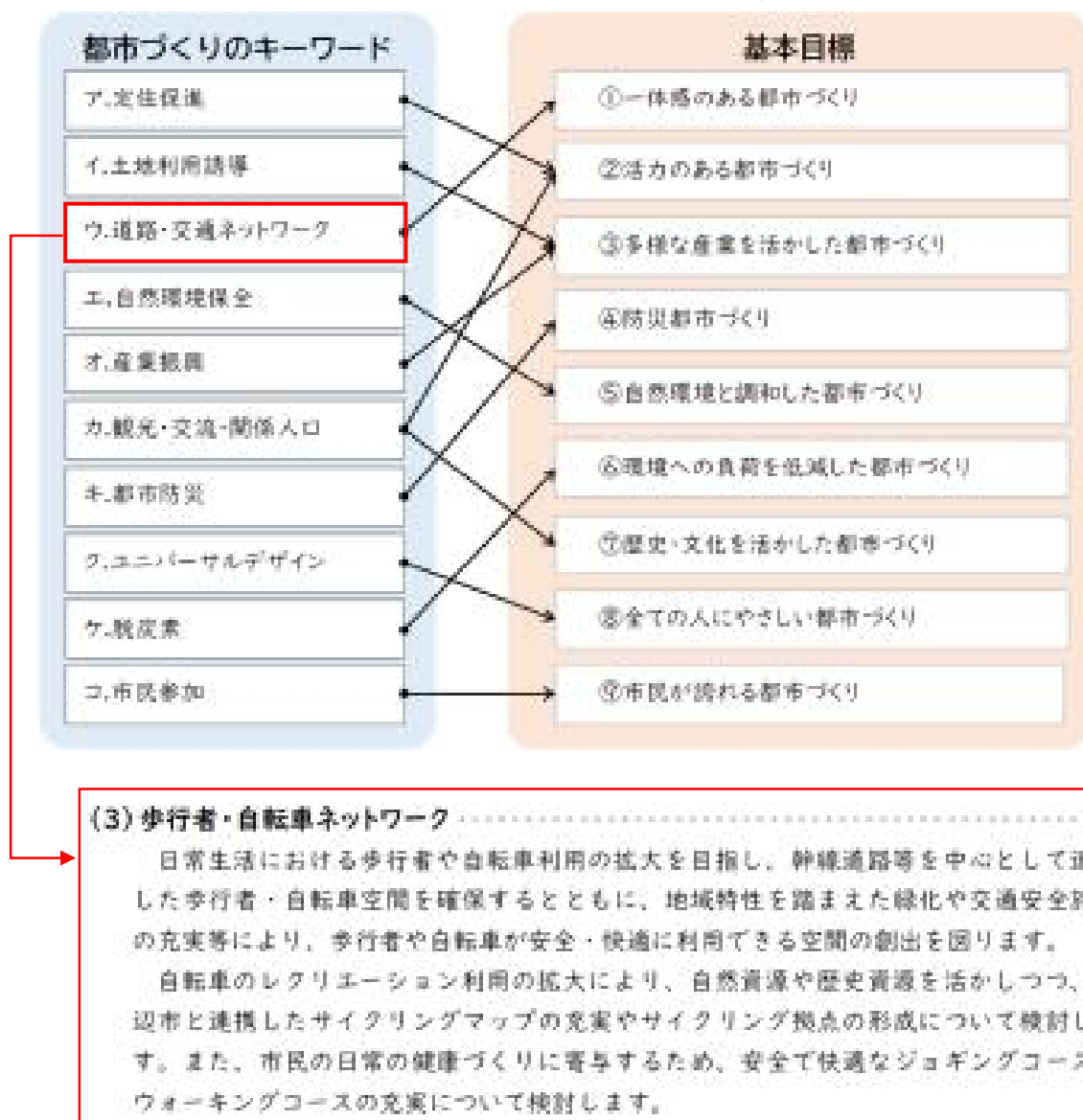


② 西尾市都市計画マスタープラン

西尾市都市計画マスタープランでは、将来都市像を「住みたいまち 訪れたいまち ワクワクするまち にしお ー多様性を活かした安全で魅力あふれる都市づくりー」と定めています。

自転車関連としては、道路・交通ネットワークの整備方針のうち、幹線道路に関する施策で、歩行者・自転車ネットワークとして、自転車が安全・快適に利用できる空間の創出やサイクリングマップの充実やサイクリング拠点の形成の検討が位置づけられています。

図 都市づくりのキーワードと基本目標



③ 西尾市立地適正化計画

西尾市立地適正化計画では、基本的な方針を「だれもが便利に安心して暮らし続けられるまち西尾」と定めています。

居住誘導に関する施策の一つが歩行者・自転車ネットワークの形成であり、幹線道路を中心とした連続した歩行者・自転車空間の確保とともに、周辺自治体と連携したサイクリングマップの充実やサイクル拠点の形成検討が位置づけられています。

図 基本方針

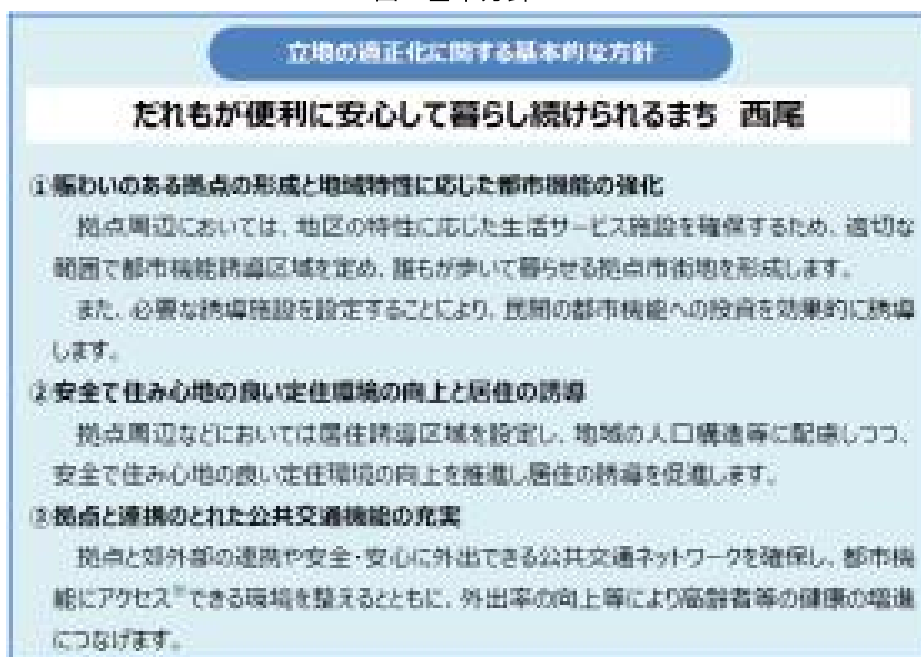


図 居住誘導に関する施策

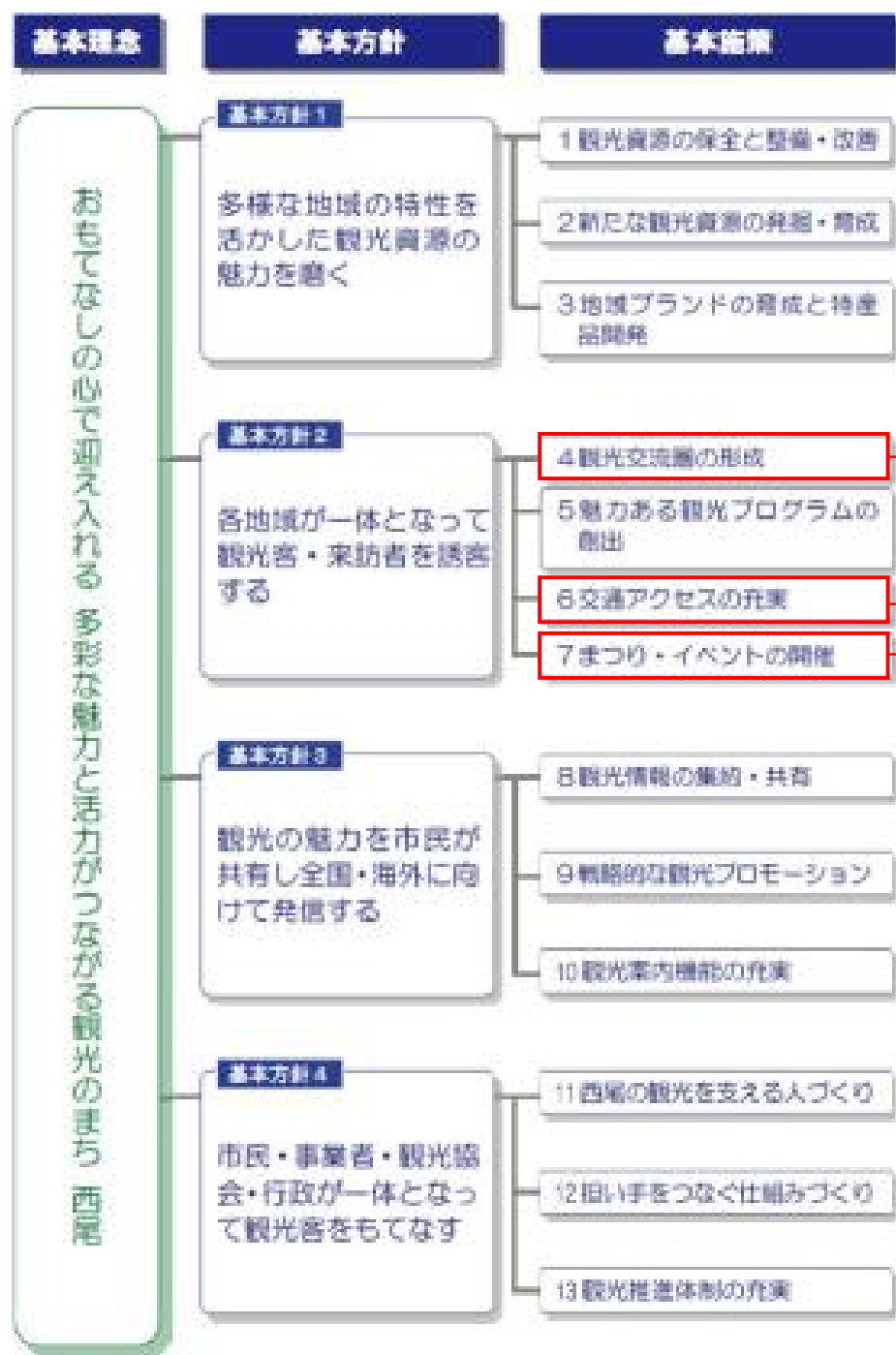
まちづくり施策	道路交通の整備	・都市計画道路等の整備促進 ・有折等々の整備 ・市道国道上矢田線等の生活道路の拡張・整備
	歩行者・自転車ネットワークの形成	・幹線道路を中心に連続した歩行者・自転車空間の確保と、周辺自治体と連携したサイクリングマップの充実やサイクル拠点の形成検討 ・ジョギングコースやウォーキングコースの充実検討
	公園整備と緑化の推進	・公園に対するニーズの多様化を見据えながら、地域との共創による公園管理のあり方の検討 ・国庫公園の整備 ・幹線道路等における街路樹整備の推進 ・公共公益施設や民間施設の緑化の促進と県事業と連携した生垣整備や駐車場緑化、原上や壁面等の緑化等の促進
	住環境の向上	・上飯沼駅周辺における土地区画整理事業による新たな住宅地整備と市街化区域の拡大 ・平近寺津周辺において、上矢田北部地区、支神前地区、寺小南地区での土地区画整理事業による良好な住宅市街地の形成 ・持ち家住宅や賃貸住宅におけるバリアフリー化や耐震化・不燃化の促進と環境負荷低減対策などのスマート化の推進 ・空き家相談や空き家バンクの活用 ・市営住宅における計画的な長寿命化の推進と、公営住宅の需要予測に基づく適正な管理戸数の確保 ・公共サービスの確保に配慮した公共施設の最適化
	防災対策の推進	・大地震や気候変動を想定した防災・減災対策の推進と、緊急時対策や復興対策の実施

④ 西尾市観光基本計画

西尾市観光基本計画では、基本理念を「おもてなしの心で迎え入れる 多彩な魅力と活力が
つながる観光のまち 西尾」と定め、年間観光入込客数 450 万人を目標としています。

自転車関連施策は、「観光交流圏の形成」「交通アクセスの充実」「まつり・イベントの開催」に
おいて、市内を回遊・周遊する観光ルートの構築や自転車の利用促進、新たなまつり・イベント
の考案が位置づけられています。

図 施策体系



推進施策	取り組み	概要
①市内を四番・周遊する観光ルート構築	観光ルートの設定等観光施設の連携強化	歴史的建造物や住居の体験型施設など市内を巡ることができる観光ルートを開発
	歩いて回れる観光ルートの拡充	<u>岡田市町とも連携し、観光施設を回るウォーキングマップやサイクリングマップを作成</u>
②広域的な観光ルートの形成	岡田市町と連携したテーマ別の観光ルートづくり	GOGO三河協議会 [※] 、竜の子街道広域観光推進協議会 [※] といった広域連携で周遊プランの造成などで観光をPR
③観光開発区域の有効活用	観光開発区域の有効活用の検討	指定されている観光開発区域を観光振興のために有効活用することを検討

推進施策	取り組み	概要
①公共交通ネットワークの充実	公共交通の利用促進	観光地へのアクセスの向上を図る
	タクシー等を活用した誘客促進	来訪者が市内を移動しやすくなるように、タクシーやレンタカーなどを活用した誘客促進を図る
②定年鉄道尾瀬・湯都瀬の利用促進	駅を活用したイベントの開催	駅を拠点としたウォーキングイベントやフリーマーケットなど各種イベントを民間と連携して開催
③自転車の利便性確保	レンタサイクルの充実	<u>西沢駅や結城駅、古口駅、西結駅で実施されているレンタサイクルの拡充・有効活用、他の主要駅への拡大を検討</u>
	サイクリングルートの活用	竜の子街道広域観光推進協議会にて作成したサイクリングルートのPRを進めるとともに新コースを検討

推進施策	取り組み	概要
①伝統行事・恒例行事の創設・展開	伝統行事の開催支援	地域に根差した伝統行事について、引き続き開催できるように支援
	恒例行事の魅力向上方策の検討	恒例となっている行事について、同日開催や合同開催など、相乗効果による魅力向上方策を検討
②新たなまつり・イベントの考案	体験型イベントへの参加	オンパレードを活用したイベントへの参加を継続
	スポーツイベントの支援	<u>ブルマラソンや自転車など本県の魅力を顕微鏡できたり、グランピングなど金銭的負担が軽減できるスポーツイベントの開催を支援</u>

⑤ 第2次西尾市環境基本計画

第2次西尾市環境基本計画では、めざす環境像を「海・川・山 豊かな自然と暮らしがつながり とけあう 潤いに満ちたまちを未来へ」と定め、環境目標と施策目標を設定しています。

自転車関連施策として、公共交通機関や自転車などを賢く使い分けるエコモビリティライフの推進が位置づけられています。

図 施策体系

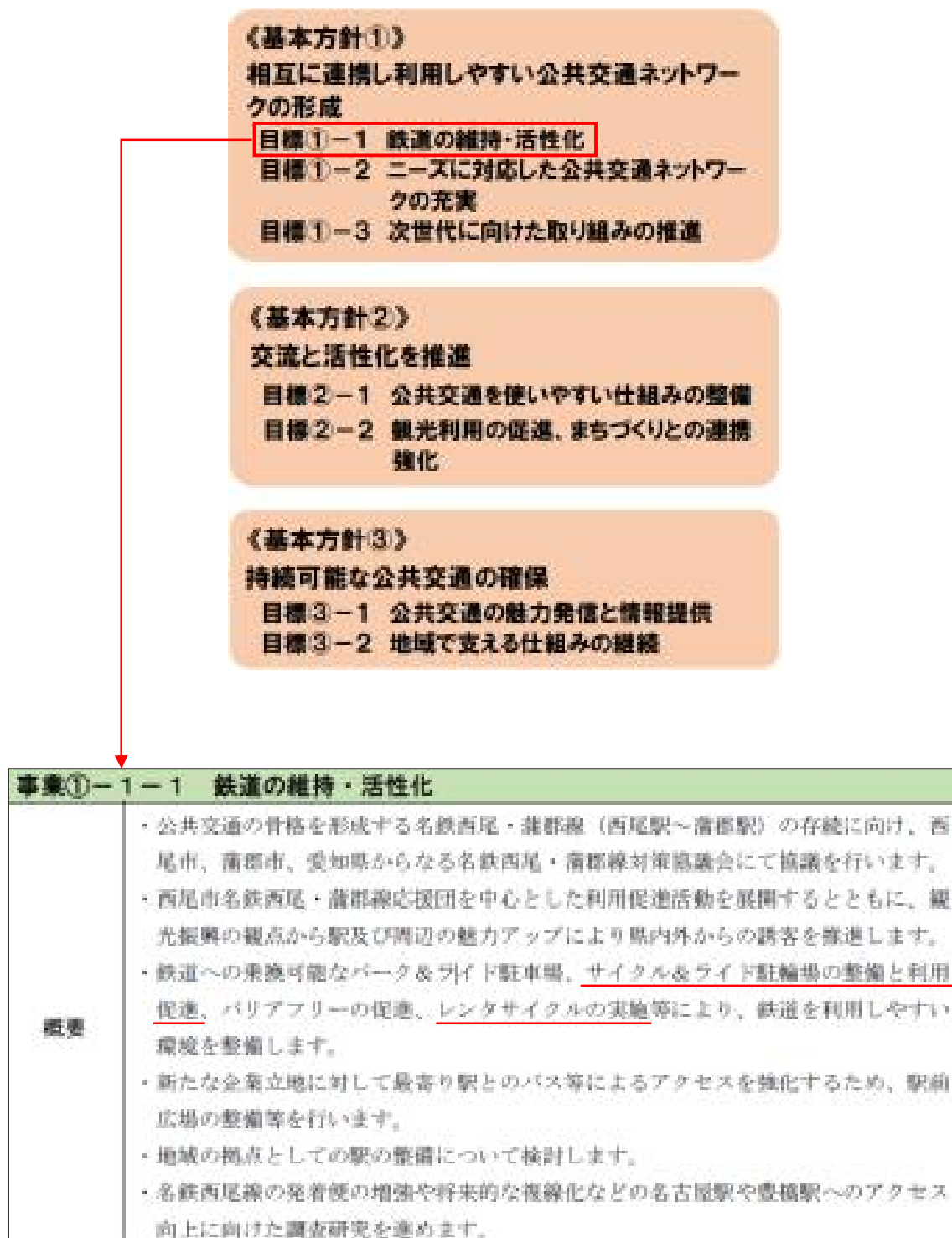


⑥ 西尾市地域公共交通計画

西尾市地域公共交通計画では、地域公共交通体系の将来像を「公共交通が市民の暮らしと交流を支えるまち」と定め、3つの基本方針を設定しています。

自転車関連施策として、鉄道の維持・活性化を目的としたサイクル&ライド駐輪場の整備と利用促進、レンタサイクルの実施が位置づけられています。

図 基本方針と目標



⑦ にしお SDGs アクションプラン

にしお SDGs アクションプランでは、2030 年のあるべき姿を『「豊かな自然」「生きがい」「健康」「学び」「働きがい」につなぐ社会の構築』と定めています。

自転車関連としては、「気候変動に具体的な対策を」の中で、環境負荷の少ない公共交通や徒歩、自転車への移動手段の転換が求められています。

図 自転車関連施策



⑧ 西尾市地域防災計画

西尾市地域防災計画では、津波防災体制の充実として、愛知県自転車活用推進計画を基に、避難手段として自転車の活用も検討することとしている。

(2) 自転車に関する社会情勢

① 自転車に関する法制度等の変遷

交通事故件数が減少する中、自転車に関する事故割合が増加していることや、自転車利用のニーズの高まりを背景として、道路上での自転車通行空間の整備や駐輪場に関する法制度の改正や各種取組みが進んでいます。

表 自転車に関する法制度等の変遷

平成 19 年 7 月	■新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 ～これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて～
平成 19 年 10 月	■自転車利用環境整備ガイドブックの策定
平成 20 年 1 月	■自転車通行環境整備モデル地区指定（全国 98 か所）
平成 20 年 6 月	■道路交通法の改正 普通自転車の歩道通行要件の見直し等
平成 24 年 4 月	■安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会提言 みんなにやさしい自転車環境 ～安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言～
平成 24 年 11 月	■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定
平成 28 年 3 月	■安全で快適な自転車利用環境の創出の促進に関する検討委員会提言 自転車ネットワーク計画策定の早期進展と安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言
平成 28 年 7 月	■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改正
平成 28 年 12 月	■自転車活用推進法成立
平成 30 年 6 月	■自転車活用推進計画策定
平成 31 年 4 月	■道路構造令改正 道路交通法に基づく自転車専用通行帯を「自転車通行帯」として道路構造令に位置付け
令和 2 年 2 月	■愛知県自転車活用推進計画策定
令和 3 年 3 月	■愛知県「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」制定
令和 3 年 5 月	■第 2 次自転車活用推進計画策定
令和 5 年 2 月	■安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定に向けた検討
令和 5 年 3 月	■愛知県自転車活用推進計画改訂 国計画の改訂を踏まえて施策を充実し、評価指標を設定
令和 5 年 4 月	■道路交通法改正 自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化

2012 年（平成 24 年）、国土交通省道路局と警察庁交通局は、安全で快適な自転車利用環境の創出に向け、各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、実務的な検討事項等を取りまとめた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。

2023 年（令和 5 年）2 月より、自転車活用の社会的需要の更なる高まり等を踏まえた改定に向けた検討を開始しています。

[illegible]

- 10 -

③ SDGs（持続可能な開発目標）の推進

2015 年(平成 27 年)9 月に国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ（2030 アジェンダ）」が採択されました。2030 アジェンダの中には、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の 17 のゴール（目標）と 169 のターゲットが掲げられました。

日本では、2016 年(平成 28 年)12 月に、日本の取組みの指針となる「SDGs 実施指針」が決定され、令和 2 年（2020 年）12 月に 2021 年（令和 3 年）の SDGs 推進のための具体施策をとりまとめた『SDGs アクションプラン 2021』が決定されました。

自転車はガソリンや電気を消費せず環境に負荷をかけない移動手段であり、SDGs への貢献という面でも利用促進が進められています。

図 SDGs の 17 のゴール



④ Society5.0 を実現する DX の進展

「Society5.0」は、AI や IoT 等の技術革新を様々な産業や社会に取り入れることで、経済発展と社会的課題の解決を両立する社会として 2016 年（平成 28 年）に提唱された未来社会のコンセプトです。Society5.0 の実現のため、近年 DX（デジタルトランスフォーメーション）が進展しています。

交通分野では、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、MaaS（Mobility as a Service）、AI を活用したデマンド交通、シェアサイクルなど新たな技術を活用した取組みが進められています。

図 シェアサイクル



（資料：国土交通省）

⑤ カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年（平成27年）にパリ協定が採択され、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。日本では、2020年（令和2年）10月、政府が2050年（令和32年）までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

身近なところでは、通勤・通学や買い物等、日常的な移動における移動手段について、自家用車でなく公共交通、自転車、徒歩へ転換する取組みが推進されています。

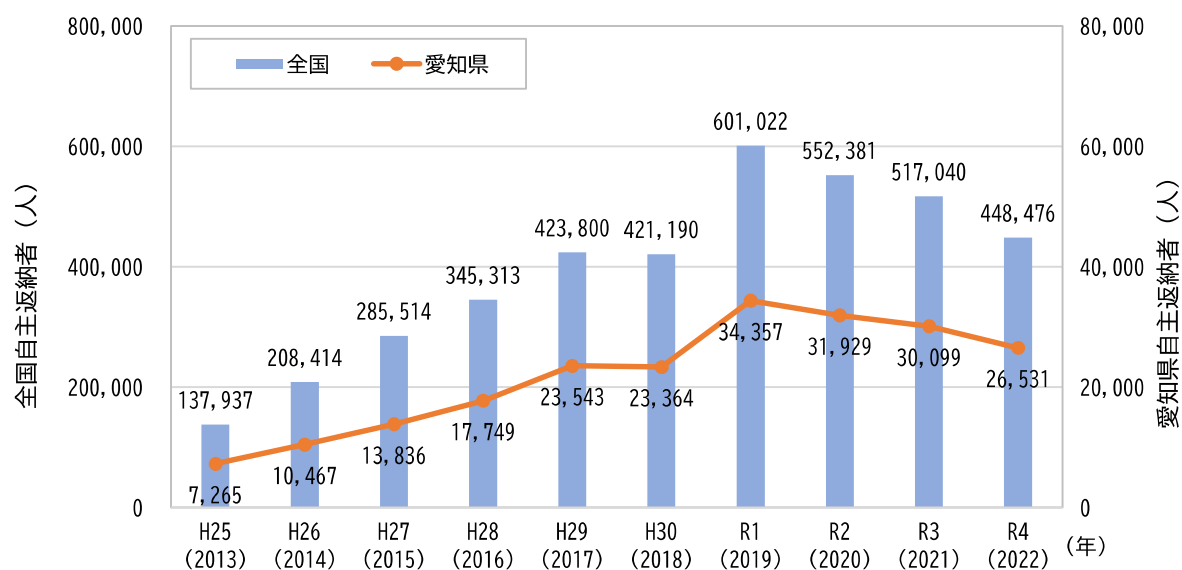
⑥ 新型コロナウイルス感染症の流行

2020年（令和2年）1月に新型コロナウイルスの感染者が日本で初めて報告され、愛知県でも度々緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されました。宣言及び重点措置による行動制限や感染リスクへの不安から、公共交通から自転車への移動手段の転換が見られました。

⑦ 免許返納高齢者の増加

高齢者を中心とした免許返納は年々増加してきましたが、2020年（令和2年）以降は減少しています。新型コロナウイルスの影響により、自家用車が密を避けた移動手段として需要が高まったことが要因の一つと考えられます。2022年（令和4年）は全国で44万人を超える人が免許の自主返納を行っており、愛知県では約2.7万人となっています。

図 運転免許自主返納件数の推移



（資料：運転免許統計）

2. 自転車・歩行者交通の特性

(1) 西尾市の概況

①人口・世帯

2020年（令和2年）の西尾市の人口は169,046人、世帯数は62,024世帯となっており、増加傾向となっていますが、世帯当たり人員は2.73人／世帯で、減少傾向となっています。

図 人口・世帯・世帯当たり人員推移



（資料：国勢調査）

②年齢3区分別人口

64歳以下の年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にあり、65歳以上の老年人口は増加傾向にあります。

図 年齢3区分別人口推移



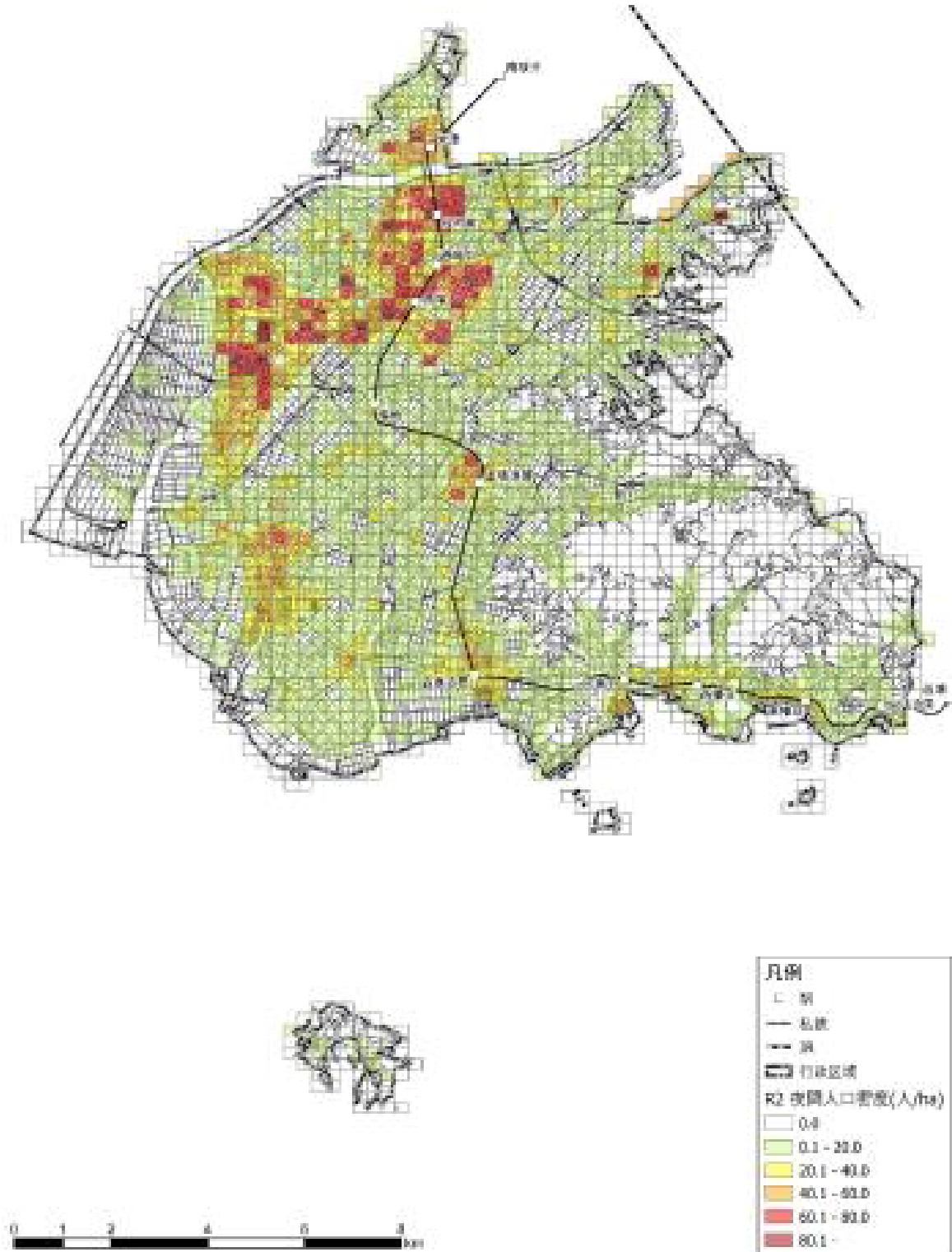
※総人口には年齢不詳を含むため、3区分別人口の合計と一致しない。構成比は3区分別人口の合計に対する割合。

（資料：国勢調査）

③人口分布

人口は市北部に集中しており、米津駅～西尾駅の鉄道沿線や西尾幸田線以北の地域で人口密度が高くなっています。

図 人口分布

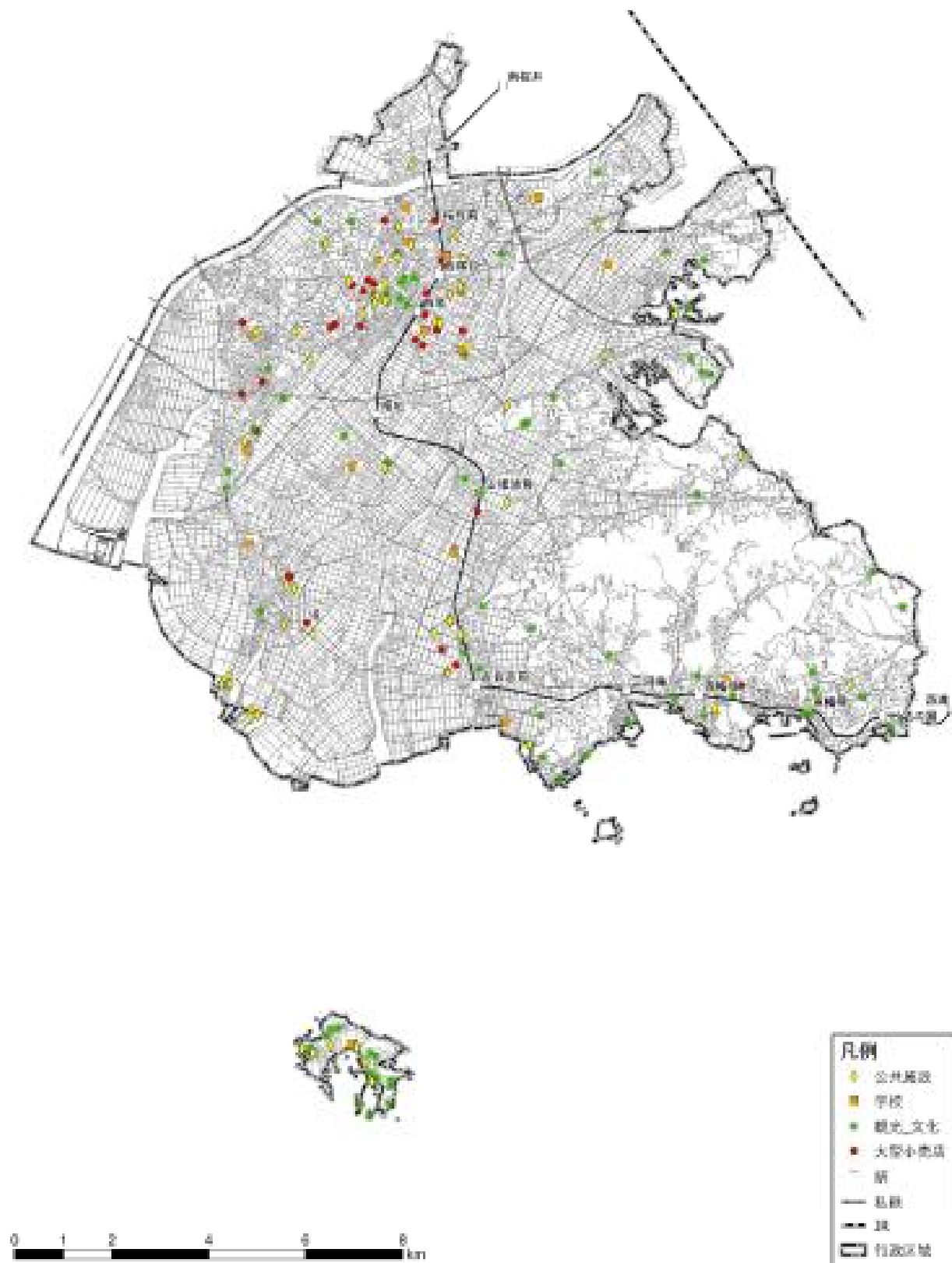


(資料:令和2年度国勢調査)

④施設の立地状況

各種施設は人口密度の高い地域を中心に立地しており、市北部に多く分布しています。

図 施設の分布状況



⑤中学生の自転車通学状況

西尾市内の中学校での自転車通学者の割合は全体の約 80%と高い割合となっています。

表 西尾市内の中学校の自転車通学生徒数

		1 年	2 年	3 年	計
西尾中学校	生徒数	219	266	262	747
	自転車通学者数	219	266	262	747
	自転車通学率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
鶴城中学校	生徒数	333	363	326	1,022
	自転車通学者数	232	256	235	723
	自転車通学率	69.7%	70.5%	72.1%	70.7%
平坂中学校	生徒数	312	312	285	909
	自転車通学者数	67	83	78	228
	自転車通学率	21.5%	26.6%	27.4%	25.1%
寺津中学校	生徒数	66	79	71	216
	自転車通学者数	55	62	58	175
	自転車通学率	83.3%	78.5%	81.7%	81.0%
福地中学校	生徒数	91	98	106	295
	自転車通学者数	91	98	106	295
	自転車通学率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
東部中学校	生徒数	117	102	110	329
	自転車通学者数	117	102	110	329
	自転車通学率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
一色中学校	生徒数	231	221	235	687
	自転車通学者数	231	221	235	687
	自転車通学率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
吉良中学校	生徒数	223	207	223	653
	自転車通学者数	223	207	223	653
	自転車通学率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
幡豆中学校	生徒数	98	98	91	287
	自転車通学者数	98	98	91	287
	自転車通学率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
合計	生徒数	1,690	1,746	1,709	5,145
	自転車通学者数	1,333	1,393	1,398	4,124
	自転車通学率	78.9%	79.8%	81.8%	80.2%

(資料:令和6年度西尾市)

⑤高校生の自転車通学状況

西尾市内の高校に通う高校生は一定数が自転車で通学しており、割合は全体の約 75%となっています。特に鶴城丘高校はほぼ全員が自転車で通学しています。

表 西尾市内の高校の自転車通学生徒数

		1 年	2 年	3 年	4 年	計
西尾高校	生徒数	361	357	357	—	1,075
	自転車通学者数	212	211	225	—	648
	自転車通学率	58.7%	59.1%	63.0%		60.3%
西尾東高校	生徒数	319	310	305	—	934
	自転車通学者数	296	293	301	—	890
	自転車通学率	92.8%	94.5%	98.7%		95.3%
鶴城丘高校	生徒数	234	232	230	—	696
	自転車通学者数	234	231	230	—	695
	自転車通学率	100.0%	99.6%	100.0%		99.9%
一色高校	生徒数	135	141	115	—	391
	自転車通学者数	85	91	74	—	250
	自転車通学率	63.0%	64.5%	64.3%		63.9%
一色高校 (定時制)	生徒数	31	36	23	18	108
	自転車通学者数	12	17	10	12	51
	自転車通学率	38.7%	47.2%	43.5%	66.7%	47.2%
吉良高校	生徒数	184	171	181	—	536
	自転車通学者数	91	96	109	—	296
	自転車通学率	49.5%	56.1%	60.2%		55.2%
白百合学園 西尾高等 家政専門学校	生徒数	19	10	26	—	55
	自転車通学者数	8	4	6	—	18
	自転車通学率	42.1%	40.0%	23.1%		32.7%
合計	生徒数	1,283	1,257	1,237	18	3,795
	自転車通学者数	938	943	955	12	2,848
	自転車通学率	73.1%	75.0%	77.2%	66.7%	75.0%

(資料:令和 5 年度西尾市)

⑥主要渋滞箇所

西尾市内では、豊田一色線や交通量の多い交差点が主要渋滞箇所として選定されています。

図 西尾市の主要渋滞箇所



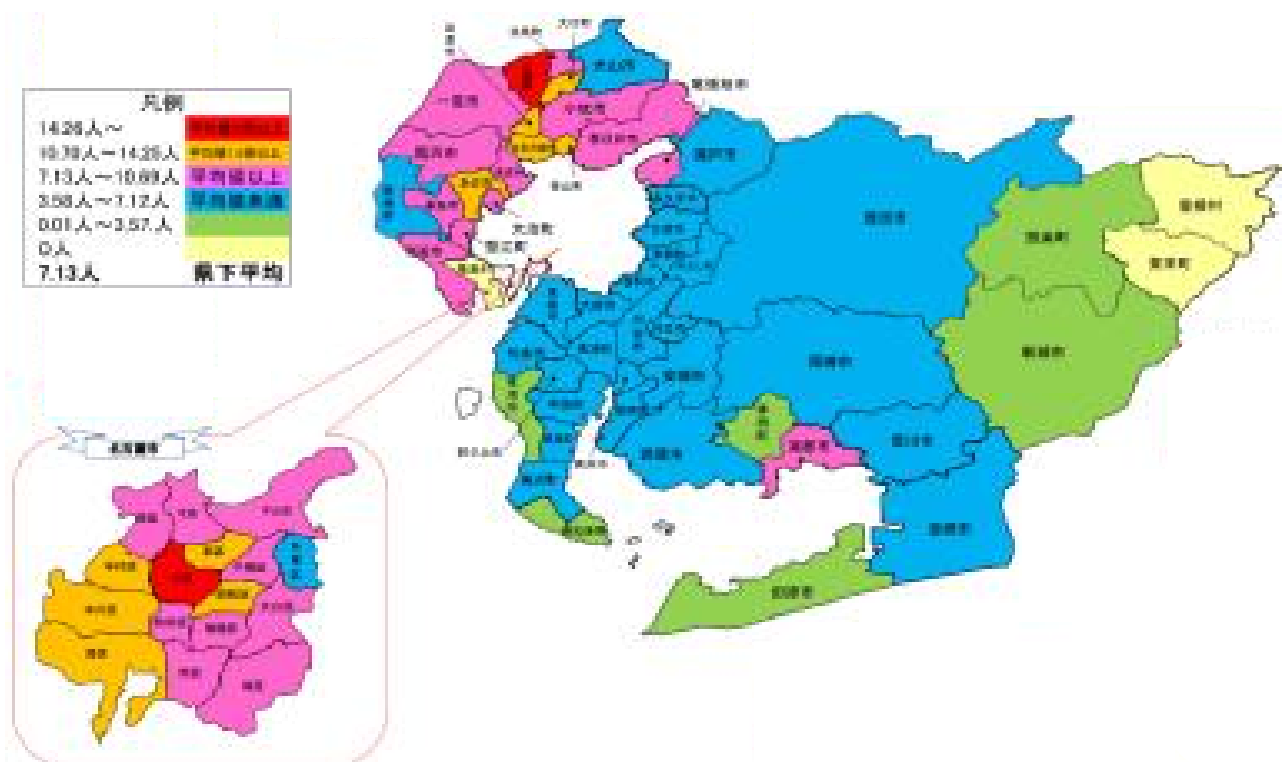
(資料:平成 25 年度国土交通省中部地方整備局)

(2) 自転車関連の交通事故発生状況

①交通事故死傷者数

2022 年（令和 4 年）の自転車乗車中の交通事故の死傷者数を、事故が発生した場所の自治体の人口 1 万人あたりに算出した数値を見ると、西尾市は愛知県全体の平均である 7.13 人よりも低く、4.46 人となっています。

図 自転車利用者が第一原因となった交通事故発生件数

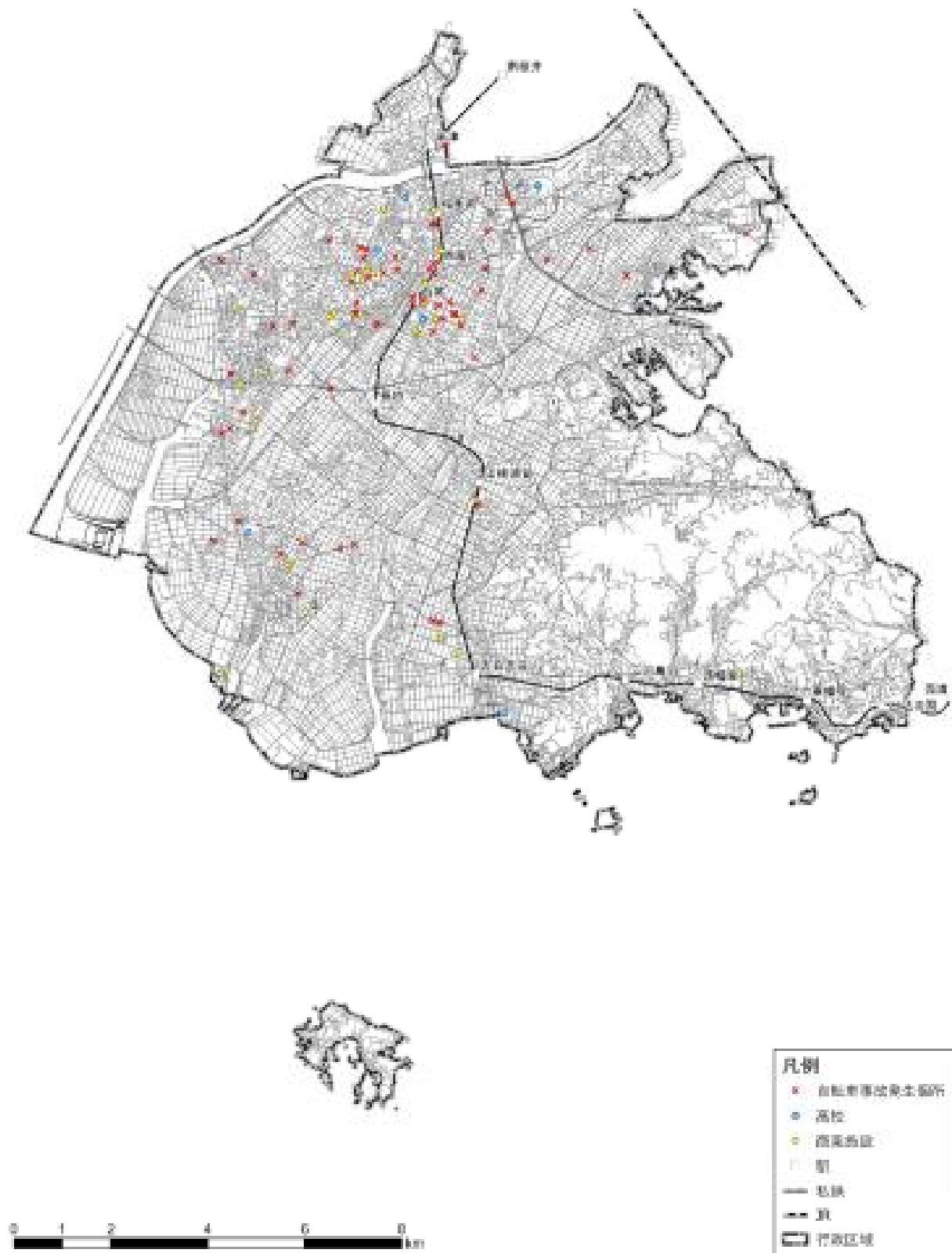


(資料: 令和4年中愛知県警察)

②自転車関連の交通事故発生状況

令和4年の1年間に西尾市内で自転車関連の交通事故が発生した地点を見ると、人口が集中している北部の地域で多くなっていることがわかります。

図 自転車関連交通事故発生個所



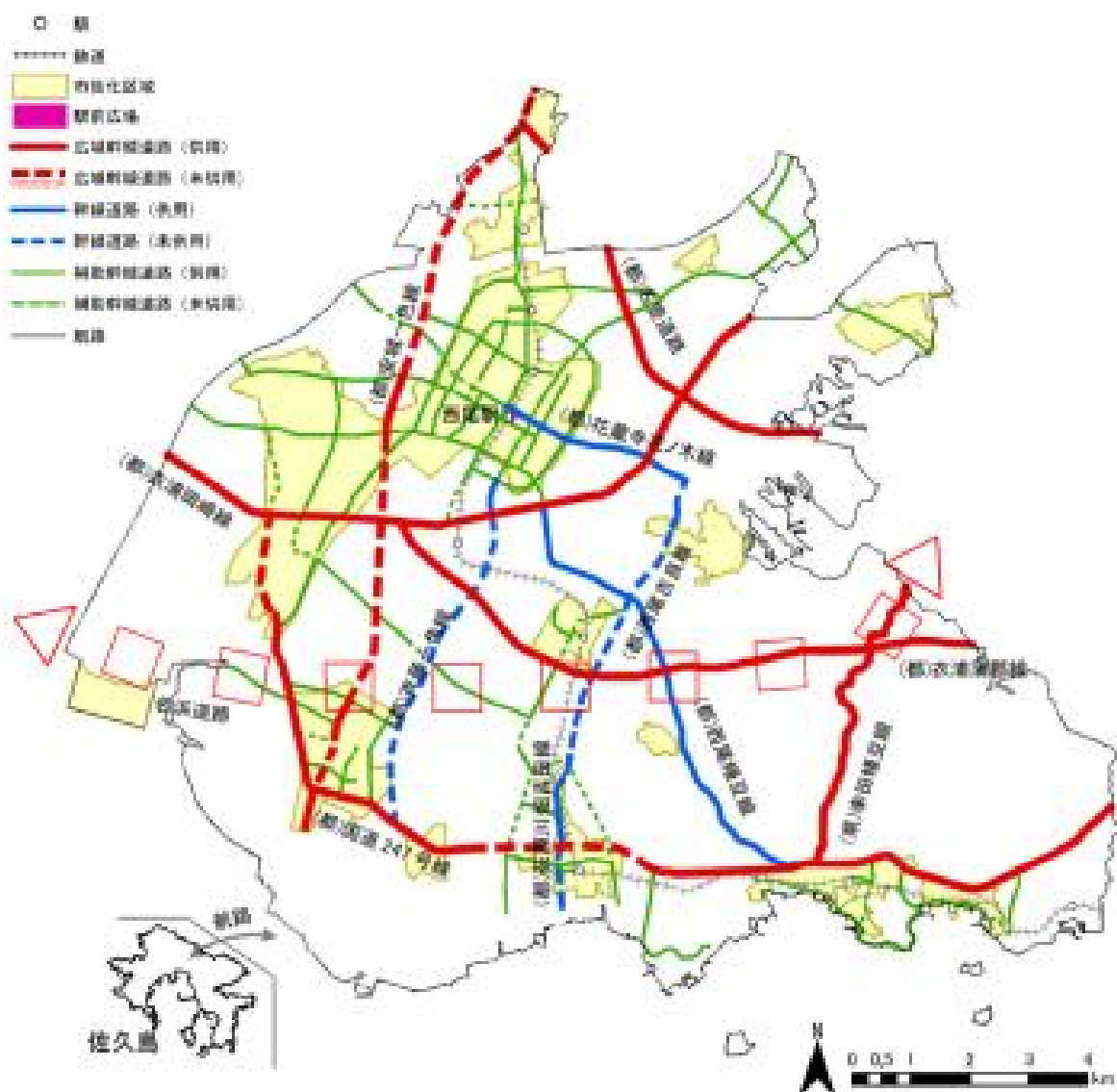
(資料: 令和4年度西尾警察署)

(3) 自転車関連施設の整備状況

① 都市計画道路

西尾市の都市計画道路の指定状況は、2022年（令和4年）4月1日現在56路線、市内延長189.1kmとなっています。その内整備済延長は約136.8kmで、整備率は約72.3%となっています。

図 都市計画道路の整備状況



（資料：令和4年度西尾市）

②自転車駐車場

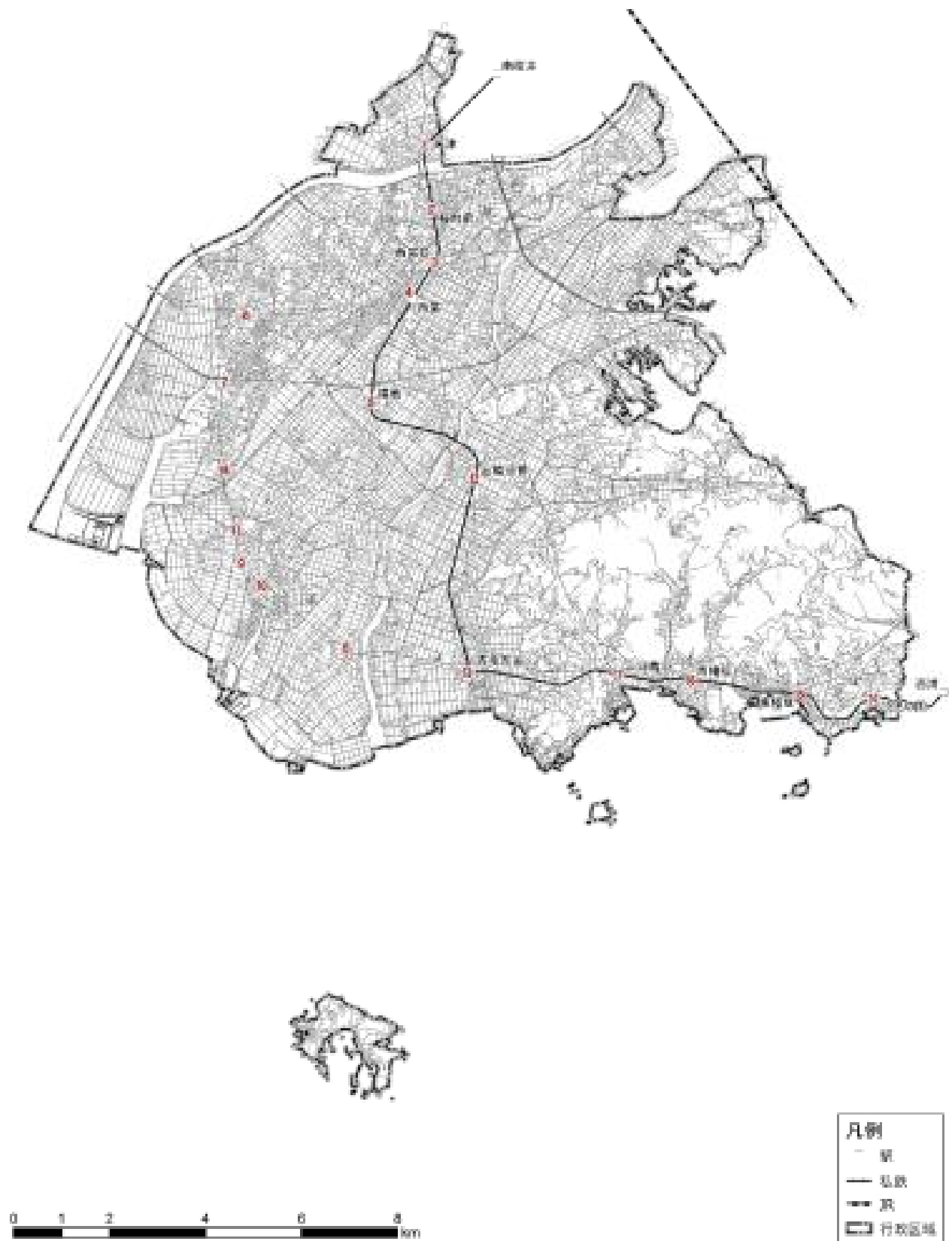
鉄道各駅や主要バス停等には自転車駐車場が整備されており、鉄道駅のうち最も利用者数が多い西尾駅には6か所整備されています。

表 自転車駐車場一覧

No	駐車場名	収容能力（台）		料金
		自転車	原付	
①	米津駅（西）	275	10	無料
	米津駅（東）	35	5	無料
②	桜町前駅前	461	7	無料
③	西尾口駅	140	5	無料
④	西尾駅東①	505	10	無料
	西尾駅東②	181	1	無料
	西尾駅東③	255	20	無料
	西尾駅東歩行者通路下	313	10	無料
	西尾駅北	170	5	無料
	西尾駅西	135	12	無料
⑤	福地駅	199	11	無料
⑥	平坂小南	45	5	無料
⑦	寺津二ツ家	30	5	無料
⑧	松木島	35	2	無料
⑨	味浜西	13	2	無料
⑩	大宝橋	75	5	無料
⑪	一色高校西	35	5	無料
⑫	上横須賀駅	145	5	無料
⑬	吉良吉田駅	40	0	有料
	吉良吉田駅南	380	20	無料
⑭	こどもの国駅	23	2	無料
⑮	東幡豆駅	131	5	無料
⑯	西幡豆駅①	91	5	無料
	西幡豆駅②	45	5	無料
⑰	三河鳥羽駅	61	5	無料
⑱	刈宿	9	1	無料

（資料：令和3年度西尾市）

図 自転車駐車場分布

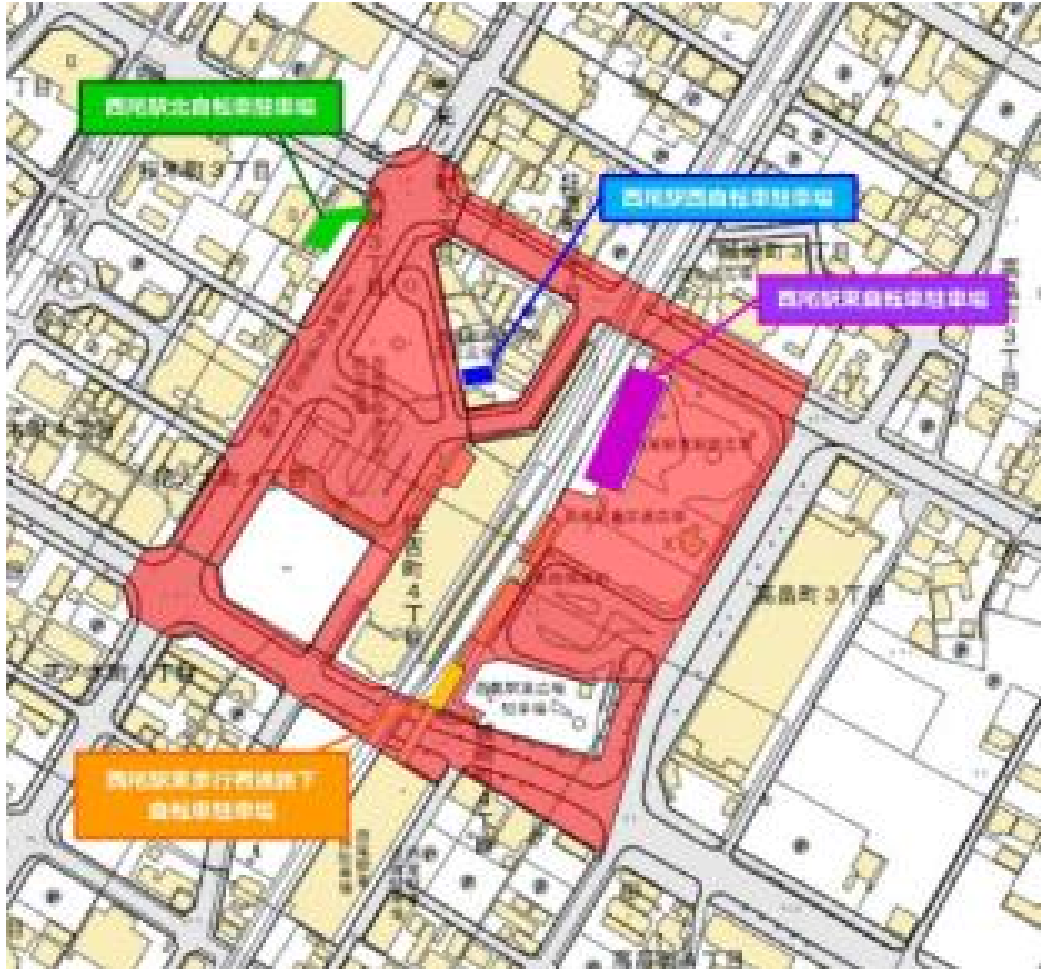


(資料: 令和 3 年度西尾市)

③自転車等放置禁止区域

西尾駅周辺は「西尾市自転車等の放置の防止に関する条例」に規定する自転車等放置禁止区域に指定されています。

図 自転車等放置禁止区域



(資料:令和3年度西尾市)

3. 市民アンケート調査

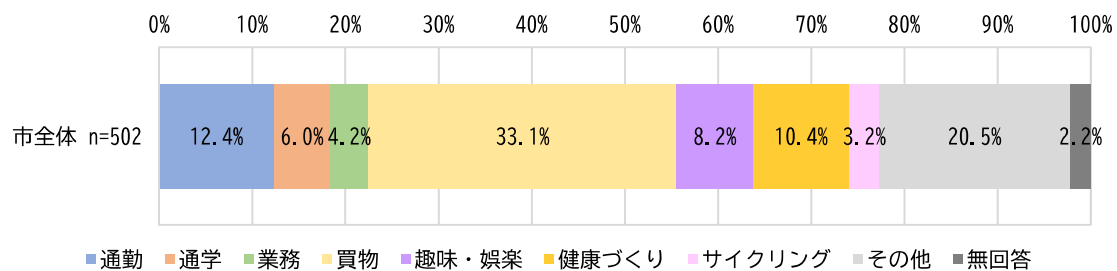
(1) 調査概要

調査実施期間	2023 年（令和 5 年）9 月 21 日発送、10 月 2 日締切
対象者	西尾市在住の 15～80 歳の市民から無作為抽出した 3,000 人
調査方法	郵送配布、郵送回収
配布数	3,000 通
回収数	1,212 通
回収率	40.4%

(2) 調査結果

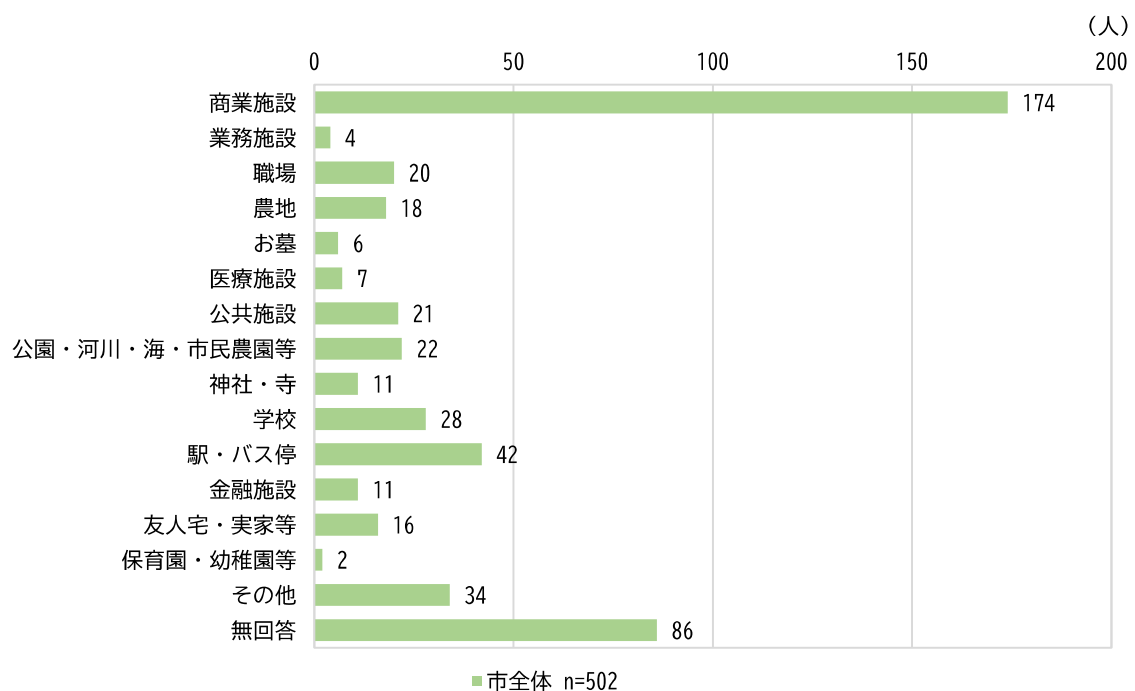
① 自転車を利用するときの主な目的

「買物」の割合が最も高く、全体の 3 分の 1 を占めています。



② 自転車で日頃よく行く目的地

「商業施設」が最も多く、次いで「駅・バス停」となっています。

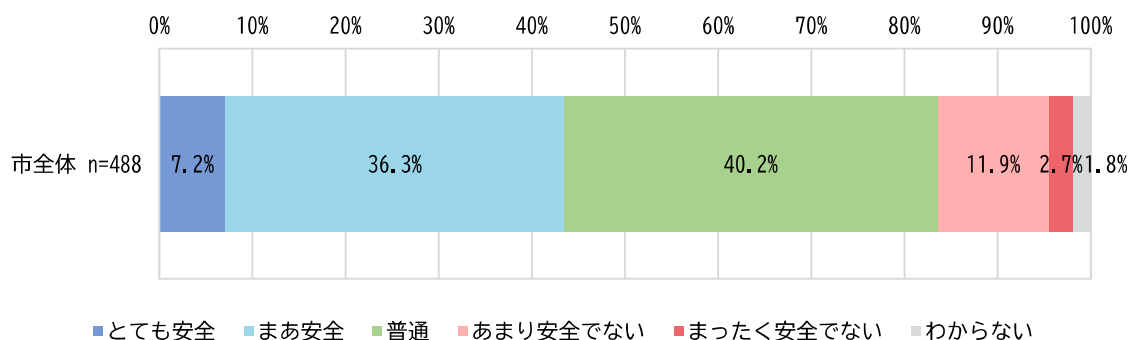


③ 日頃自転車で通行するルート安全性・快適性

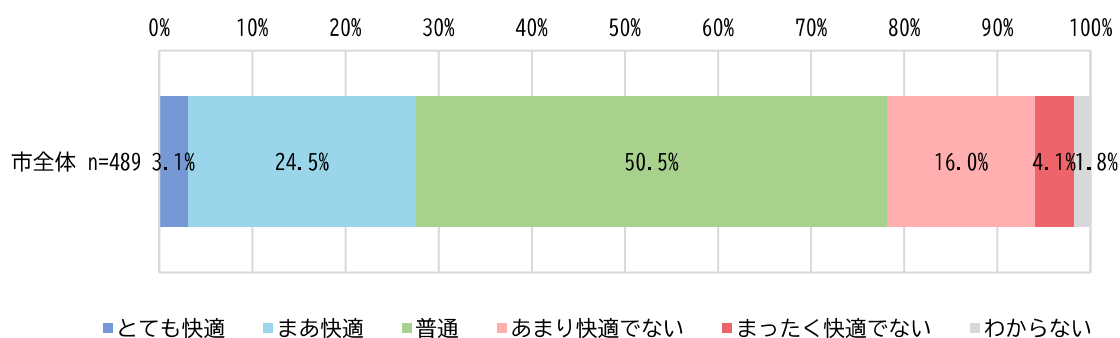
安全性では、「とても安全」+「まあ安全」が「あまり安全でない」+「まったく安全でない」を上回っています。

快適性では、「とても快適」+「まあ快適」が「あまり快適でない」+「まったく快適でない」を上回っています。

<安全性>

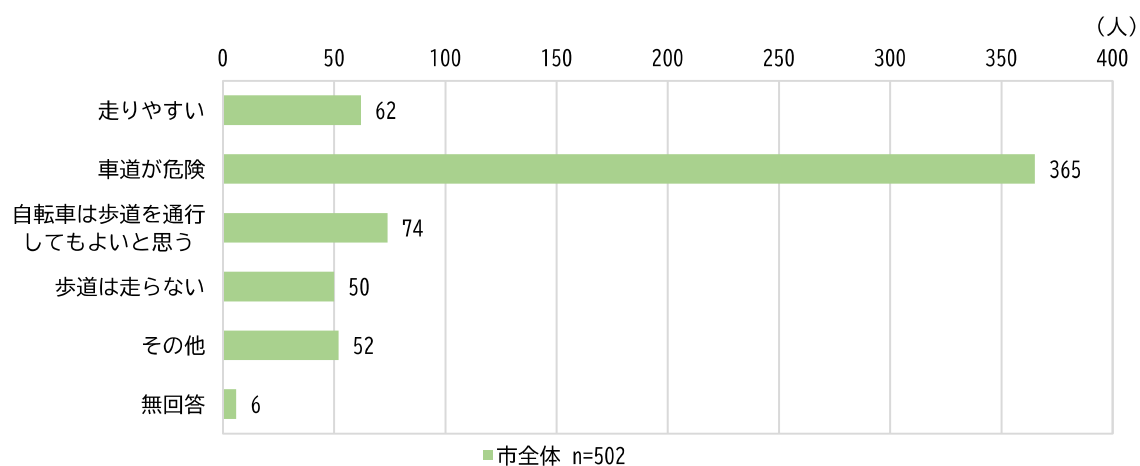


<快適性>



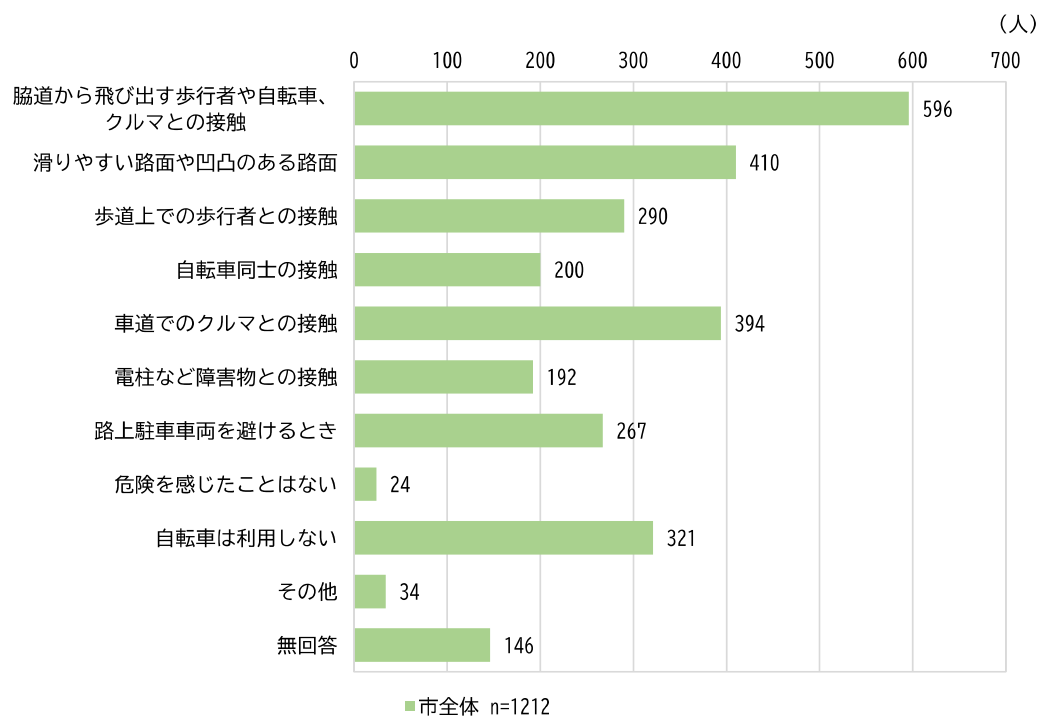
④ 車道と歩道が分かれている道路を自転車を通る際、歩道を走行する理由

「車道が危険」の回答数が群を抜いて高くなっています。



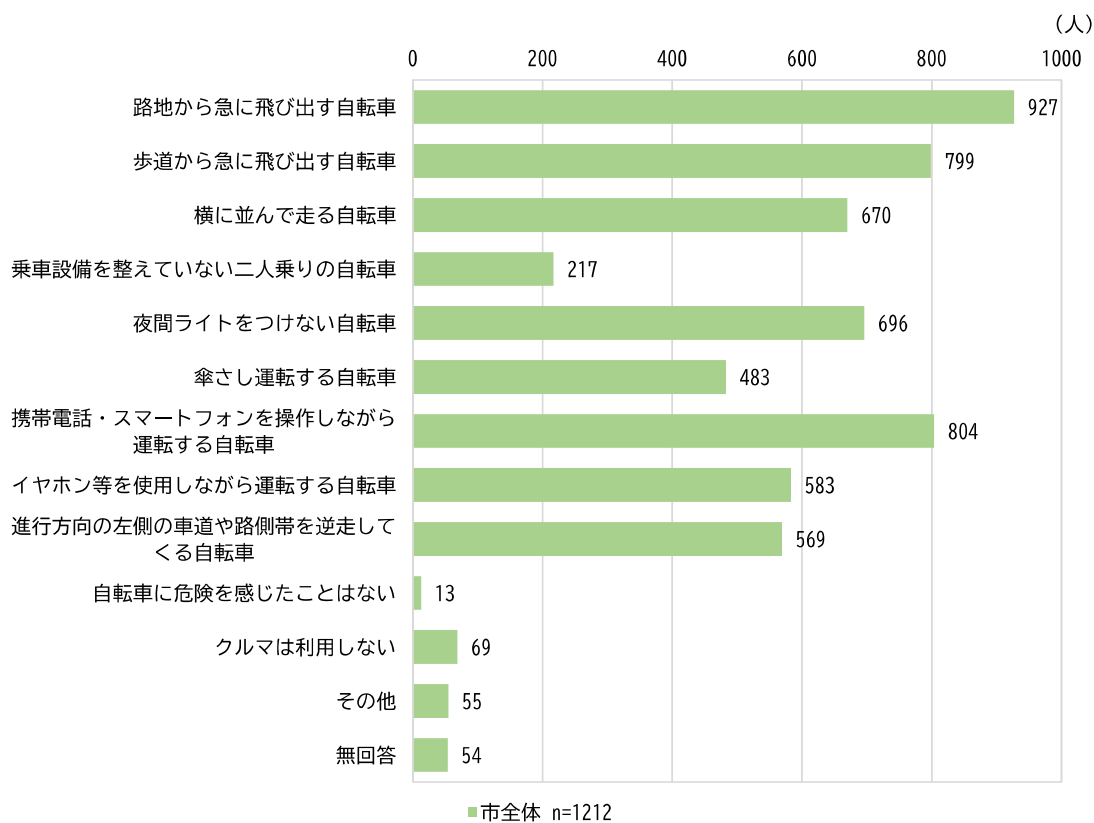
⑤ 自転車運転中に危険を感じる時

「脇道から飛び出す歩行者や自転車、クルマとの接触」が最も多く、次いで「滑りやすい路面や凹凸のある路面」の回答数が多くなっています。



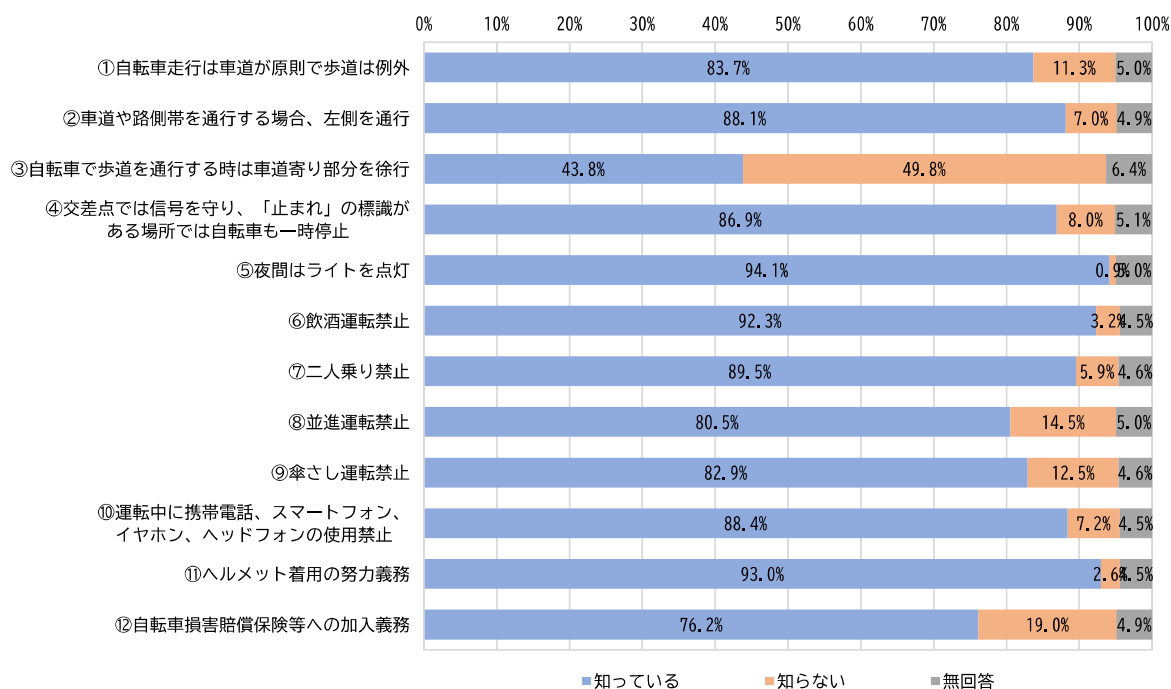
⑥ クルマを運転中に自転車に対して危険を感じる時

「路地から急に飛び出す自転車」が最も多く、次いで「携帯電話・スマートフォンを操作しながら運転する自転車」の回答数が多くなっています。



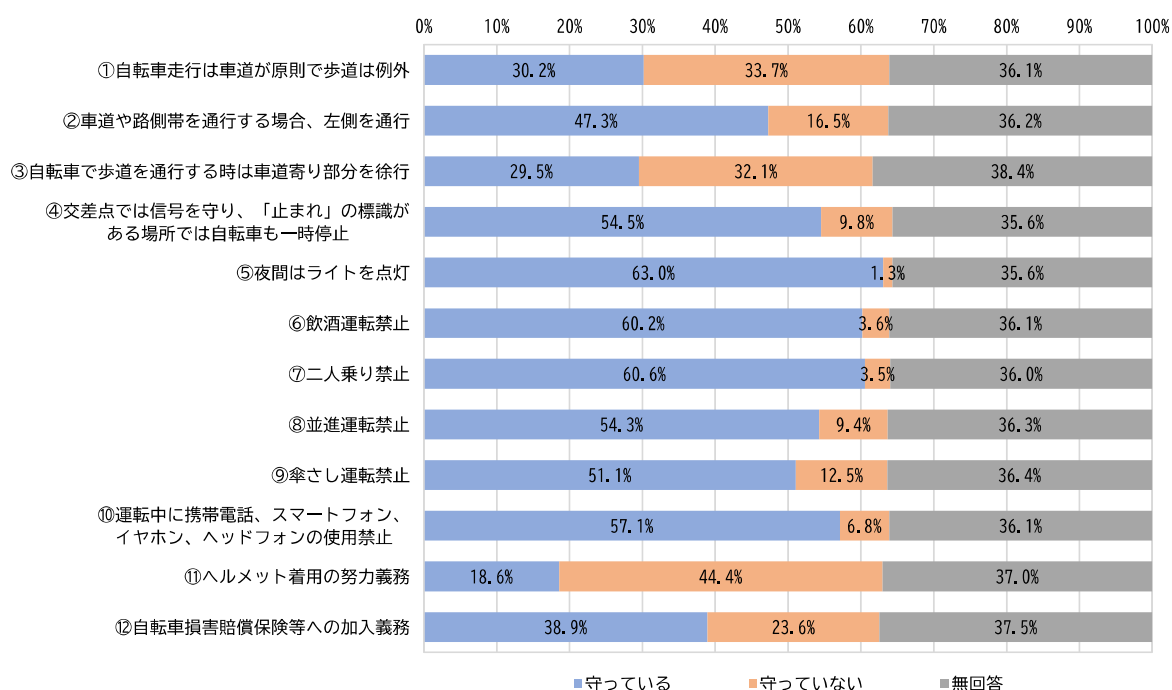
⑦ 自転車の利用ルールの認知度

概ね8割以上が各ルールを「知っている」と回答していますが、「③自転車で歩道を走行する場合は車道よりを徐行」は「知っている」が4割程度と認知度が低くなっています。



⑧ 自転車の利用ルールの遵守度

「①自転車走行中は車道が原則で歩道は例外」「③自転車で歩道を走行する場合は車道よりを徐行」「⑪ヘルメット着用の努力義務」の3つの遵守度が低く、特に⑪は2割以下となっています。



4. 西尾市の自転車利用の課題

(1) 西尾市の自転車利用環境の現状と課題

西尾市の自転車利用環境の現状

自転車を取り巻く動向

<上位・関連計画>

- ・自転車の安全・快適な利用空間創出
- ・市内の回遊・周遊観光ルート構築、サイクリングマップ充実、サイクリング拠点形成
- ・駐輪場の整備と利用促進
- ・レンタサイクル実施の推進

<社会情勢>

- ・道路上での自転車通行空間の整備や駐輪場に関する法制度の改正や各種取組みが進展
- ・SDGs の意識向上、カーボンニュートラルの実現に向け、徒歩や自転車の利用促進

自転車交通の特性

<西尾市の概況>

- ・人口は北部地域に集中
- ・市内の学校に通う中学生、高校生の多くが自転車通学
- ・豊田一色線や交通量の多い交差点が主要渋滞箇所を選定

<自転車関連の交通事故>

- ・自治体の人口1万人当たりの自転車交通事故の死傷者数は愛知県平均以下の4.46人
- ・自転車関連の交通事故は北部地域で多く発生

<自転車関連施設>

- ・都市計画道路の整備率は約72.3%
- ・鉄道各駅、主要バス停には自転車駐車が整備
- ・西尾駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定

市民アンケート

- ・自転車は通学、通勤など幅広い目的で利用されているが、買物目的の利用が最も多い
- ・日頃通行するルートの快適性は安全性よりも低い評価
- ・歩道が整備されている道路では、車道が危険であるため歩道を走行する人が多い
- ・「自転車で歩道を通行する場合は車道寄り部分を徐行」は認知度が低く、「ヘルメット着用の努力義務」は遵守度が低い

課題

課題① 自転車通学する中学生・高校生の安全性の確保

課題② 商業施設周辺の自転車通行空間の整備

課題③ 安全・快適な自転車利用に関するルール・マナーの周知・徹底

(2) 西尾市の自転車利用に関する課題

課題① 自転車通学する中学生・高校生の安全性の確保

西尾市内の学校に通う中学生の約 80%、高校生の約 75%が自転車通学をしているため、朝夕の通勤通学の時間帯には、通学の自転車と通勤の自動車が集中していると考えられます。

自転車関連事故は市の北部地域を中心に広く発生していますが、中学校・高校周辺では、特に自転車通学をする生徒の安全性の確保が必要です。

表 西尾市内の中学校の自転車通学生徒数

	生徒数	自転車通学者数	自転車通学率
西尾中学校	747	747	100.0%
鶴城中学校	1,022	723	70.7%
平坂中学校	909	228	25.1%
寺津中学校	216	175	81.0%
福地中学校	295	295	100.0%
東部中学校	329	329	100.0%
一色中学校	687	687	100.0%
吉良中学校	653	653	100.0%
幡豆中学校	287	287	100.0%
中学校合計	5,145	4,124	80.2%

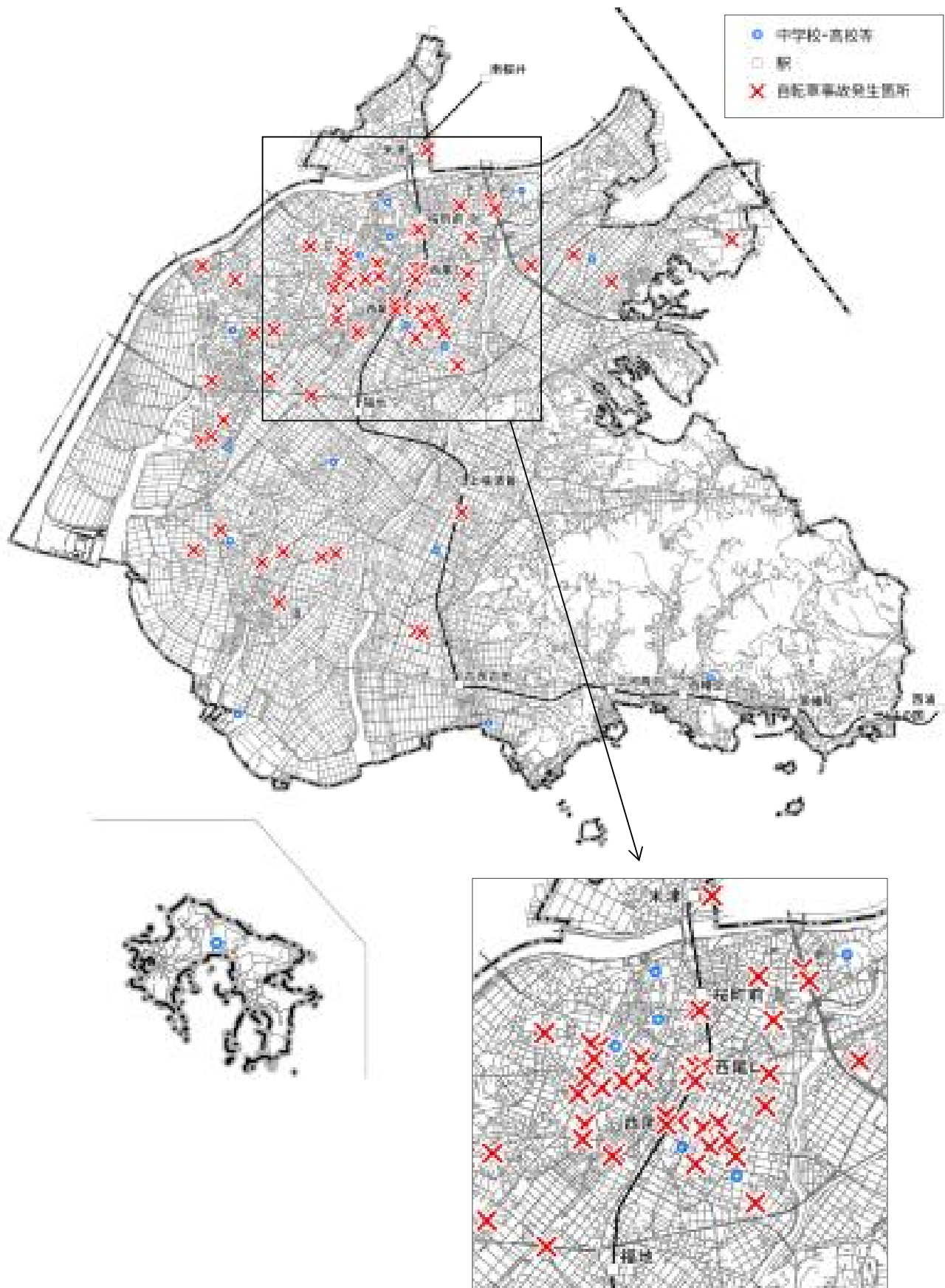
(資料: 令和6年度西尾市)

表 西尾市内の高校の自転車通学生徒数

	生徒数	自転車通学者数	自転車通学率
西尾高校	1,075	648	60.3%
西尾東高校	934	890	95.3%
鶴城丘高校	696	695	99.9%
一色高校	391	250	63.9%
一色高校(定時制)	108	51	47.2%
吉良高校	536	296	55.2%
白百合学園西尾高等 家政専門学校	55	18	32.7%
合計	3,795	2,848	75.0%

(資料: 令和5年度西尾市)

図 中学校・高校と自転車関連交通事故発生箇所

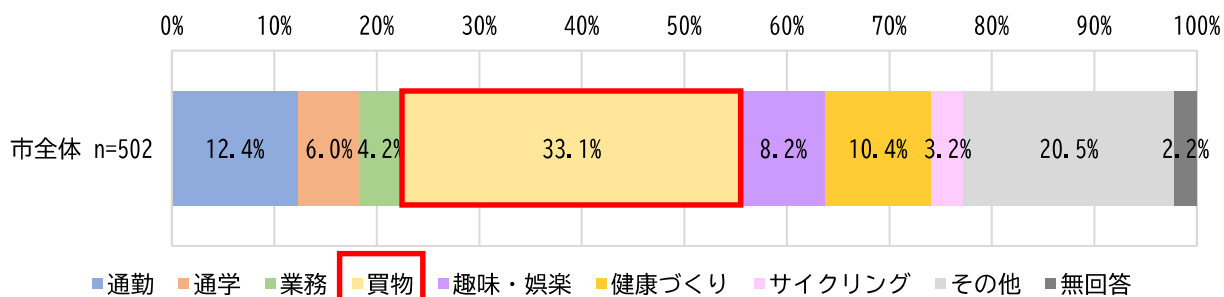


(資料: 令和4年度西尾警察署)

課題② 商業施設周辺の自転車通行空間の整備

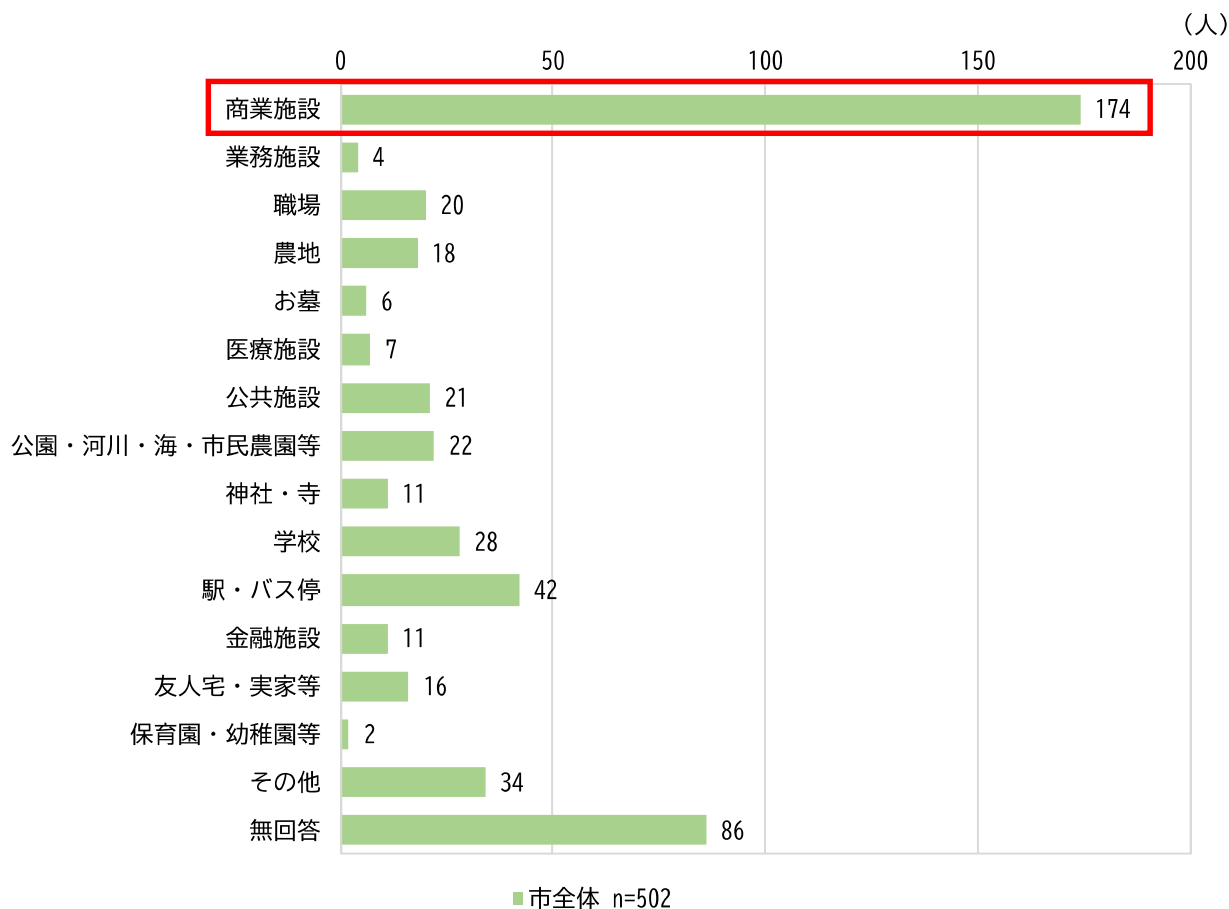
市民アンケート調査結果から、自転車は通勤や通学を始めとした幅広い目的で利用されており、特に買物で商業施設を目的地とした移動が多いことがわかりました。また、日頃自転車で通行するルートについては、安全性よりも快適性の評価が低くなっていることから、商業施設周辺の自転車利用が多い地域では、自転車通行空間における通行しやすい幅員の確保、ネットワークの連続性、通行の妨げとなる段差解消など、快適性に配慮した環境整備が必要です。

図 自転車を利用するときの主な目的



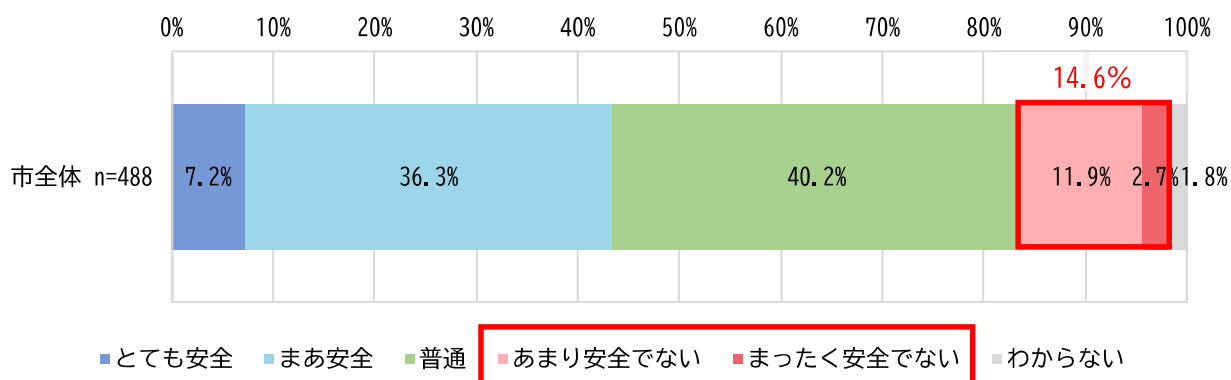
(資料: R5 年度西尾市自転車に関するアンケート調査)

図 自転車で日頃よく行く目的地



(資料: 令和5年度西尾市自転車に関するアンケート調査)

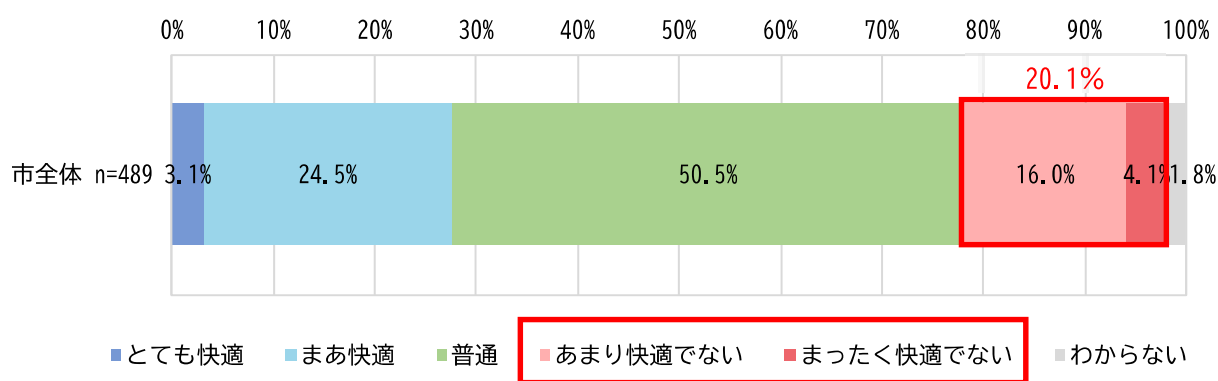
図 日頃自転車で行くルートへの安全性



※無回答除く

(資料: 令和5年度西尾市自転車に関するアンケート調査)

図 日頃自転車で行くルートへの快適性



※無回答除く

(資料: 令和5年度西尾市自転車に関するアンケート調査)

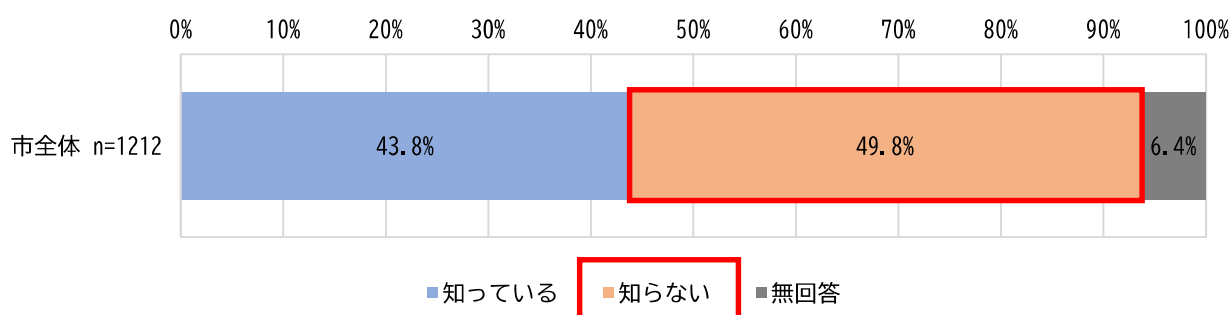
課題③ 安全・快適な自転車利用に関するルール・マナーの周知・徹底

西尾市では、自転車が安全・快適に利用できる空間の創出やサイクリングマップの充実、サイクリング拠点の形成による自転車の利用促進を都市計画マスタープランや各種計画において位置付けています。そうしたハード整備とともに、自転車利用に係るルールやマナーを周知することで、歩行者、自転車、自動車のそれぞれの立場から見た自転車への理解が深まり、安全・快適な自転車利用につながります。

市民アンケート調査結果では、認知度については「自転車で歩道を通行する場合は車道寄り部分を徐行」が最も低く、遵守度は「ヘルメット着用の努力義務」が最も低くなっており、こうしたルールやマナーの周知・徹底が必要です。

図 自転車の利用ルールの認知度

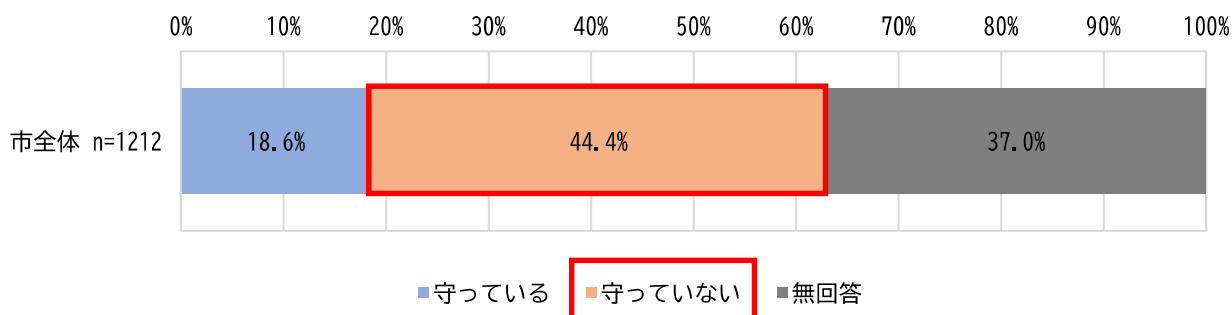
自転車で歩道を通行する時は車道寄り部分を徐行



(資料: 令和5年度西尾市自転車に関するアンケート調査)

図 自転車の利用ルールの遵守度

ヘルメット着用の努力義務



(資料: 令和5年度西尾市自転車に関するアンケート調査)

5. 計画目標及び基本方針

(1) 計画目標

これまでに整理した西尾市の自転車利用環境の現状や課題を踏まえて、西尾市自転車ネットワーク計画の計画目標を「安全・安心・快適な自転車利用環境の創出」と定めます。

(2) 基本方針

これまでに整理した課題を踏まえると、西尾市では、市内の中学校・高校の自転車通学割合が高く、自転車通学する中学生・高校生の安全性の確保が必要となります。また、様々な目的で自転車が利用されている中でも、買物を目的とした利用が最も多いことから、利用者が集中する商業施設周辺の自転車通行空間の整備も必要です。さらに、自転車利用環境の向上には自転車ルール・マナーを守ることが重要となります。これらから、西尾市自転車ネットワーク計画の基本方針を以下のように定めます。

基本方針① 安全な自転車通学環境の確保

ターゲット 自転車通学の中学生・高校生

西尾市内の学校に通う中学生・高校生は、自転車通学の割合が高く、各学校周辺では通勤通学時間帯の自転車・自動車交通の集中による交通事故リスクの増大が懸念されることから、各学校周辺において、自転車通学する中学生・高校生が安全に通行できる環境を整備します。

基本方針② 商業施設周辺の快適な自転車通行空間の整備

ターゲット 買物目的の自転車利用者

自転車利用者の中でも、買物目的で商業施設への移動に自転車を利用する人が多いことから、商業施設周辺において、自転車の通行に必要な幅員の確保、ネットワークの連続性、通行の妨げとなる段差解消など、より快適な自転車通行空間を整備します。

基本方針③ 自転車のルール・マナーの周知 PR

ターゲット 自転車利用者・自動車運転者・歩行者

基本方針①、②のようなハード整備の推進とともに、自転車利用に係るルールやマナーを周知PRします。自転車利用者だけではなく、歩行者や自動車運転者も自転車のルール・マナーを把握することで、自転車・歩行者・自動車がお互いに安全・安心・快適に通行できる環境をつくりまします。

6. 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 対象エリア

本計画の対象エリアは西尾市全域としますが、整備効果を早期に発現させるため、対象エリアの中でも優先的に計画を策定するエリアを選定します。

前章の基本方針に基づいて、学校及び大型商業施設周辺を検討対象エリアとすると、桜町前駅～西尾駅周辺においてエリアの重複が見られ、自転車関連の事故の発生箇所を見てもこの地域に集中していることから、桜町前駅～西尾駅周辺地域を優先的計画策定エリアに設定します。

図 検討対象エリアと自転車関連事故

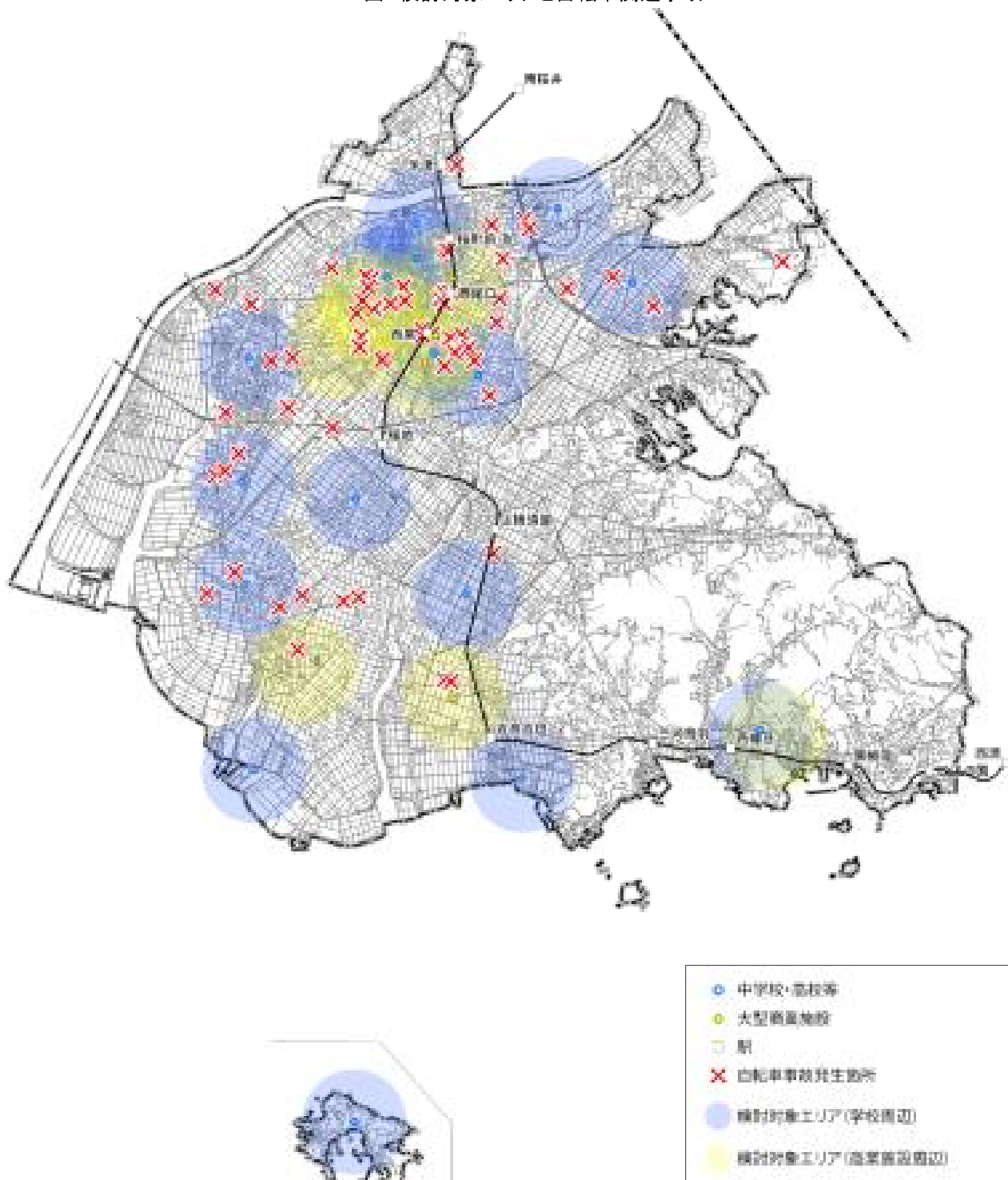
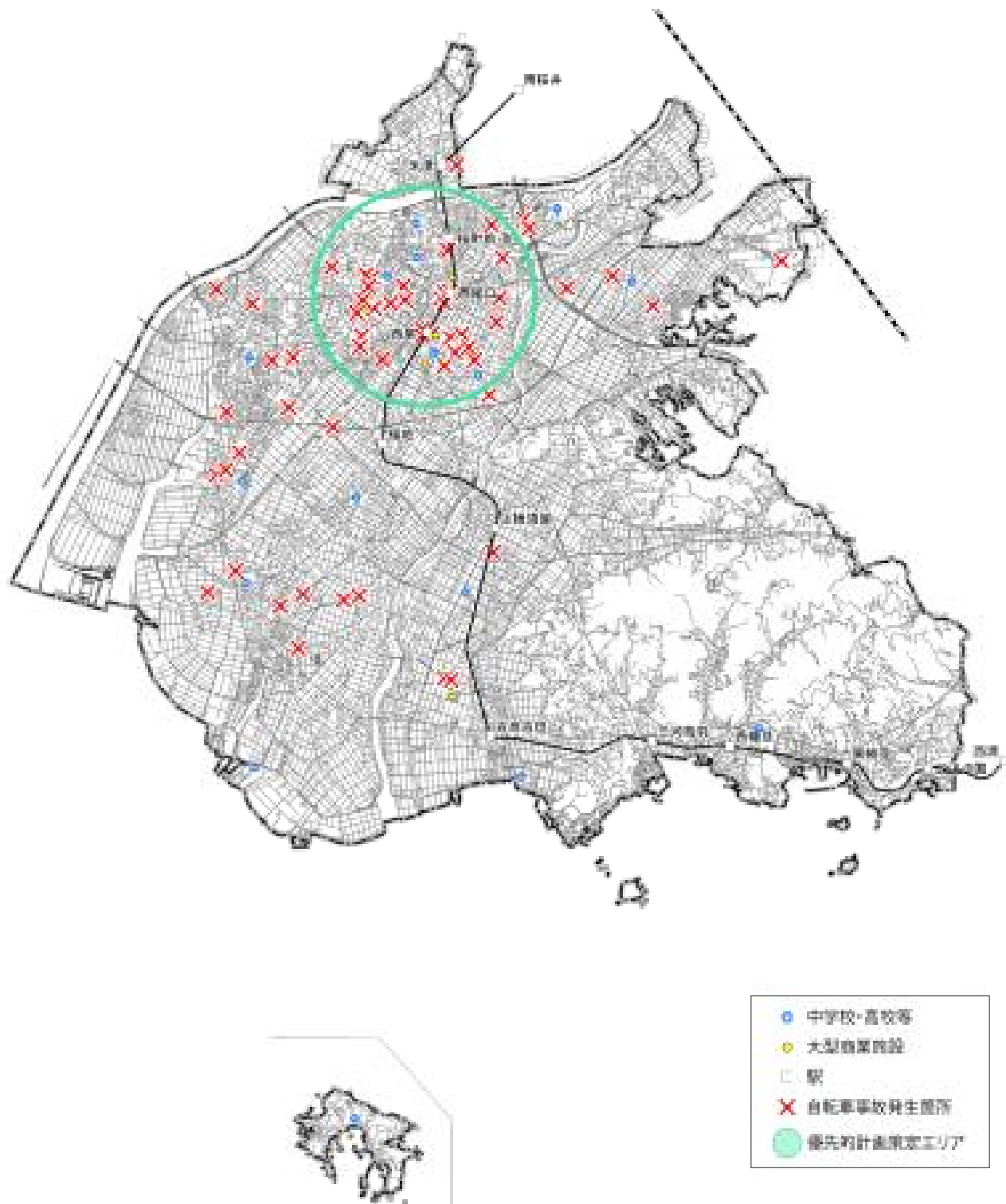


図 優先的計画策定エリア



(2) 自転車ネットワーク路線の選定

① 路線選定の考え方

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、国のガイドラインを踏まえて以下の4つの選定基準を設定し、西尾市の自転車利用環境の現状や道路状況を踏まえて路線を抽出します。

A. 自転車通学に利用される路線

- ・ 自転車通学する中学生・高校生が集中する、中学校・高校周辺の路線

B. 自転車利用者が多い路線

- ・ 利用目的の中で最も多い買物目的の自転車利用者が集中する、商業施設周辺の路線

C. 安全性の向上が必要な路線

- ・ 自転車関連の事故が多く発生している路線

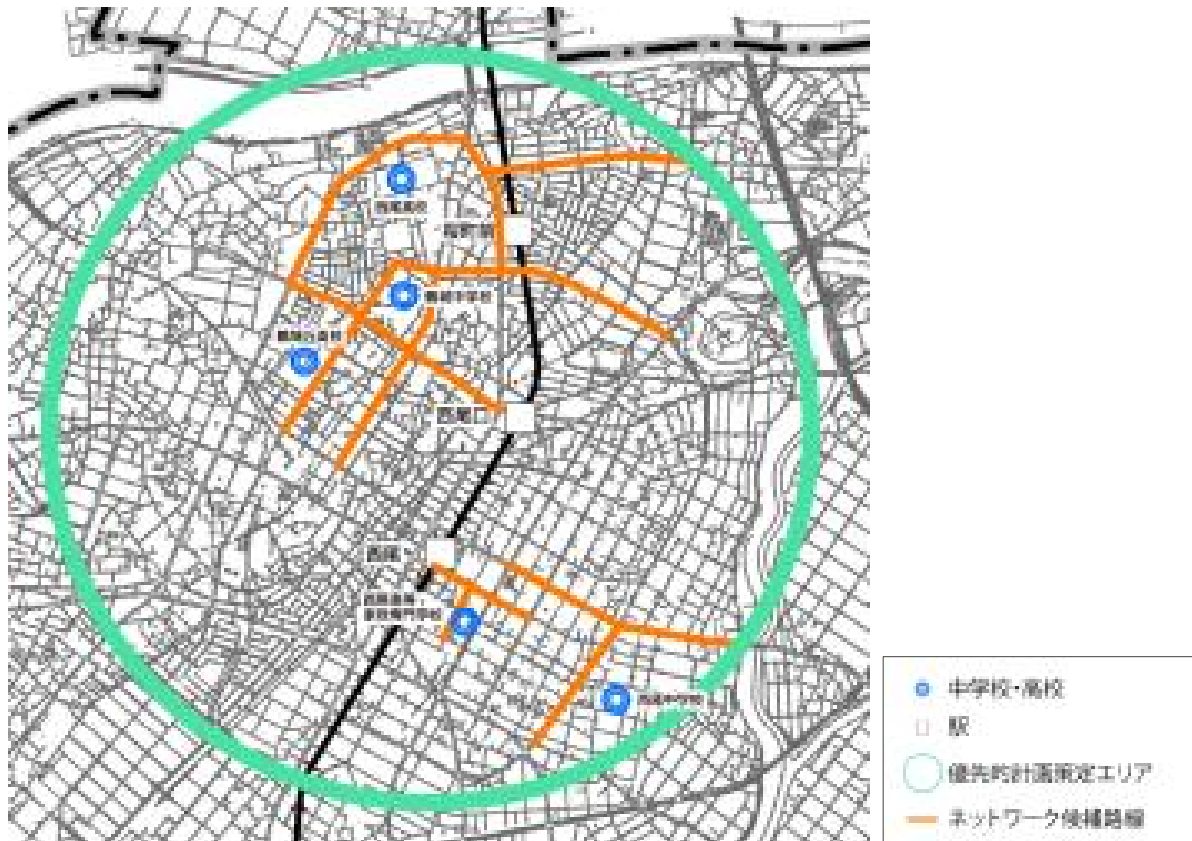
D. 既に整備されている・整備が予定されている路線

- ・ 愛知県により自転車通行空間が整備された区間を含む路線
- ・ 整備が予定されている区間を含む路線

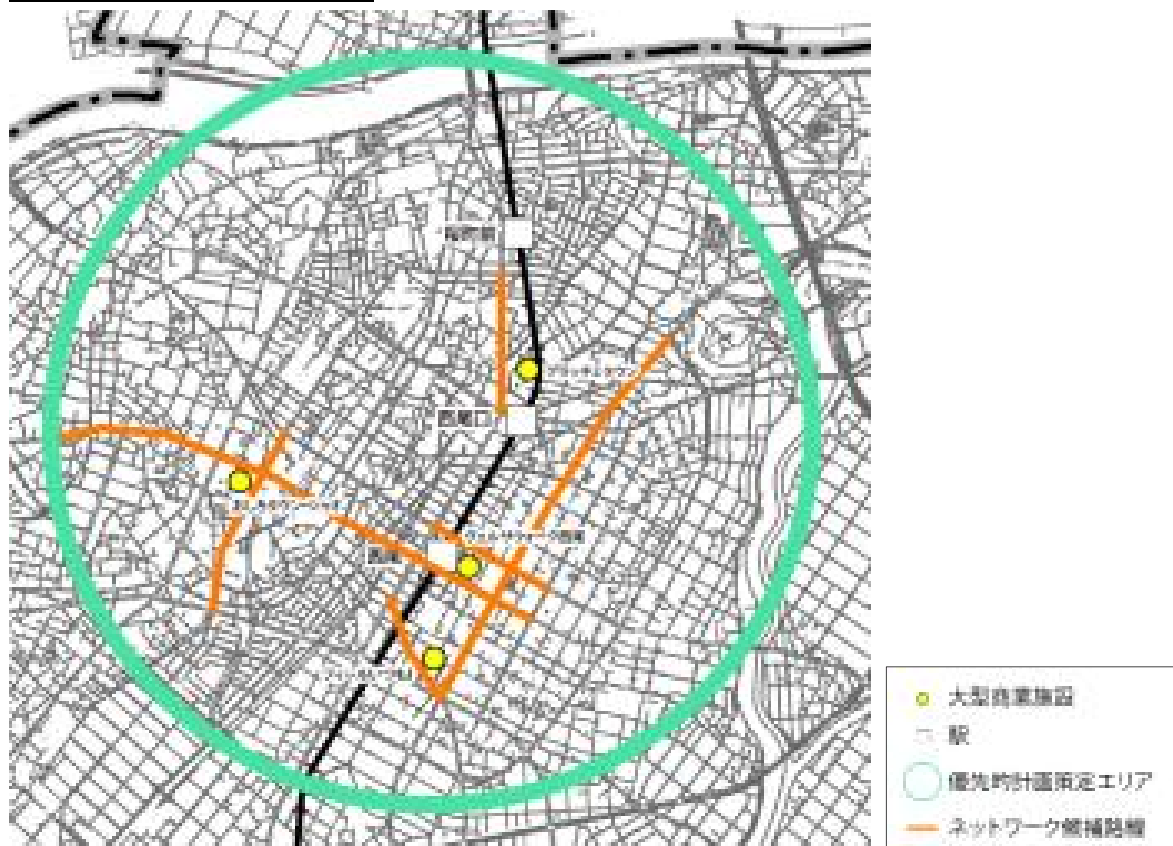
E. 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

- ・ 上記A～Dのネットワーク路線の連続性を確保するために必要な路線

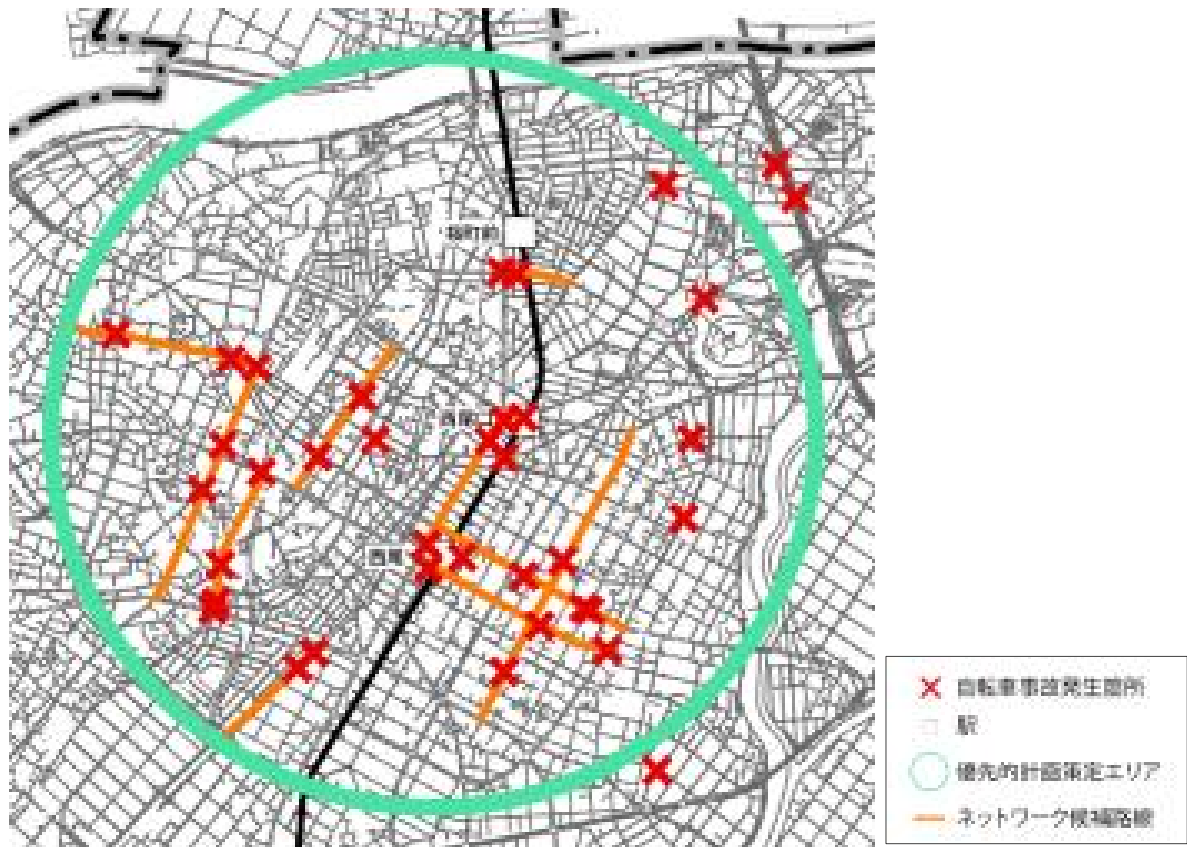
A. 自転車通学に利用される路線



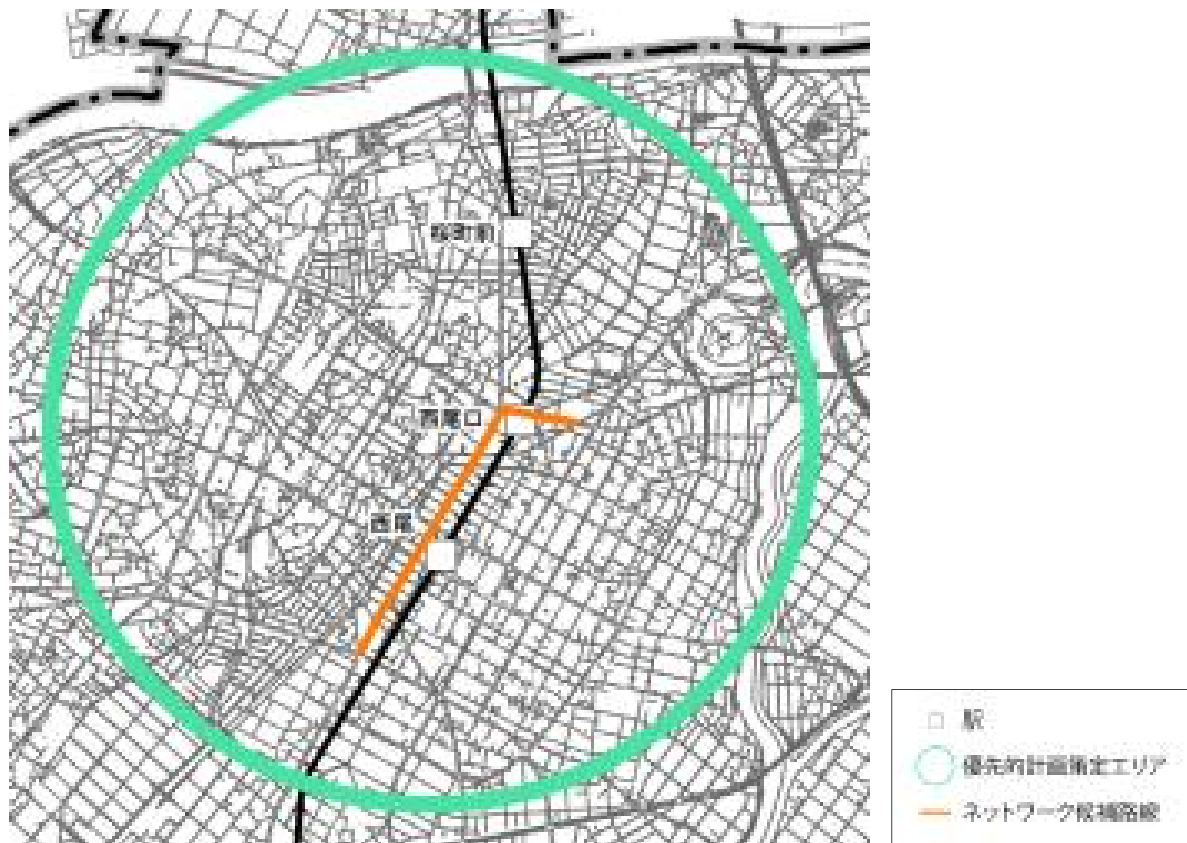
B. 自転車利用者が多い路線



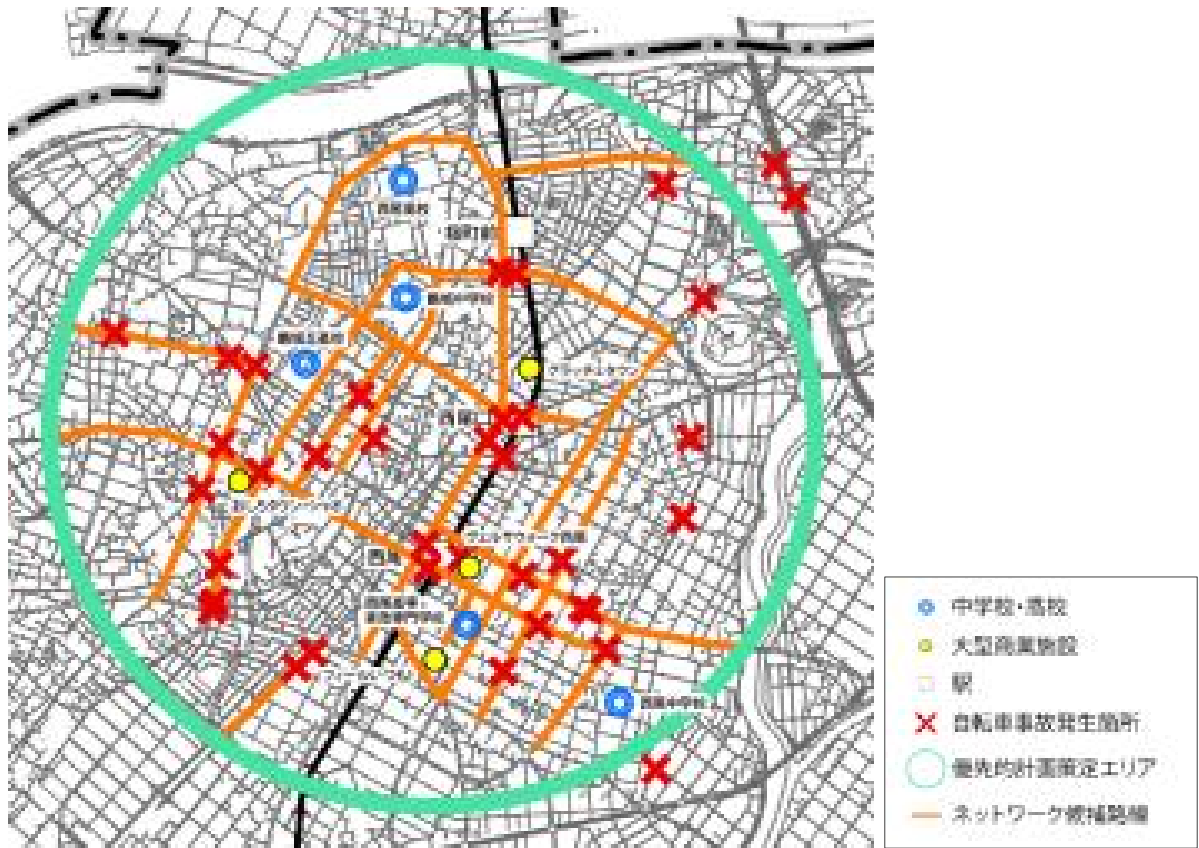
C. 安全性の向上が必要な路線



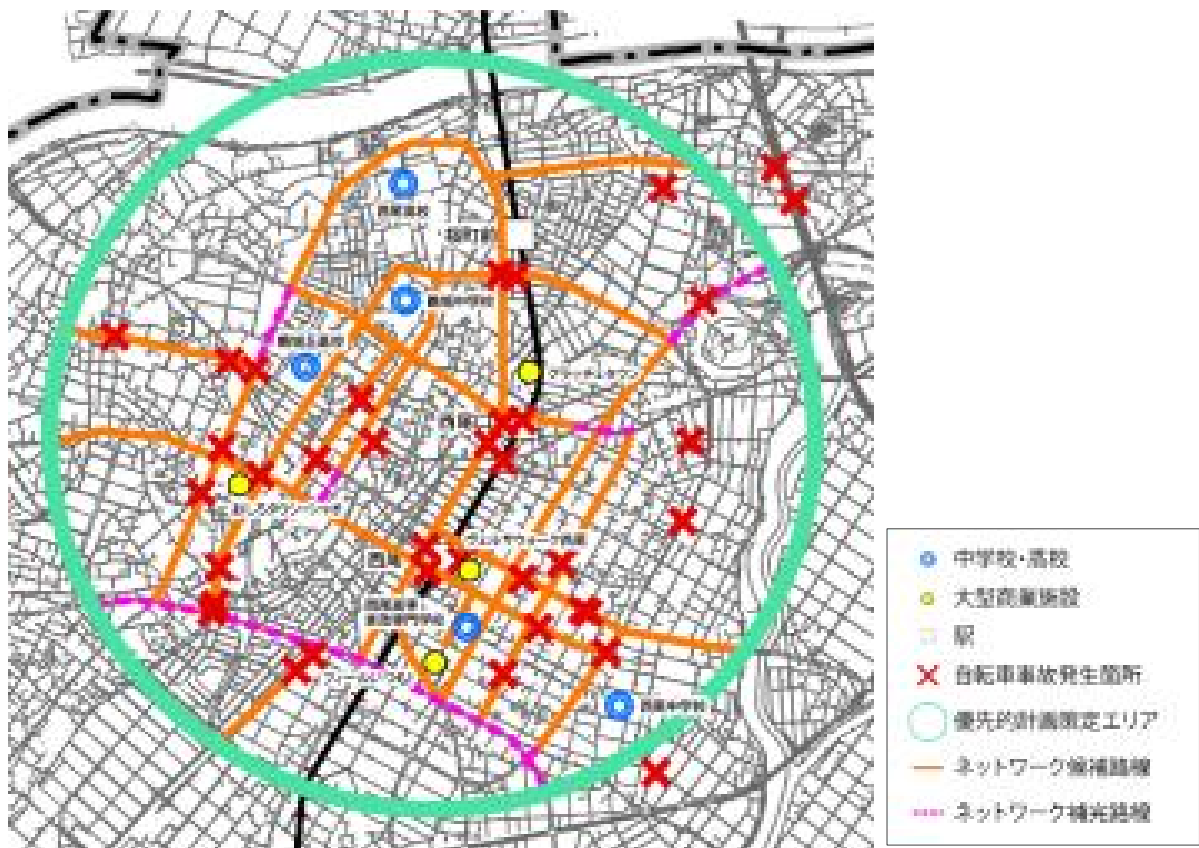
D. 既に整備されている・整備が予定されている路線



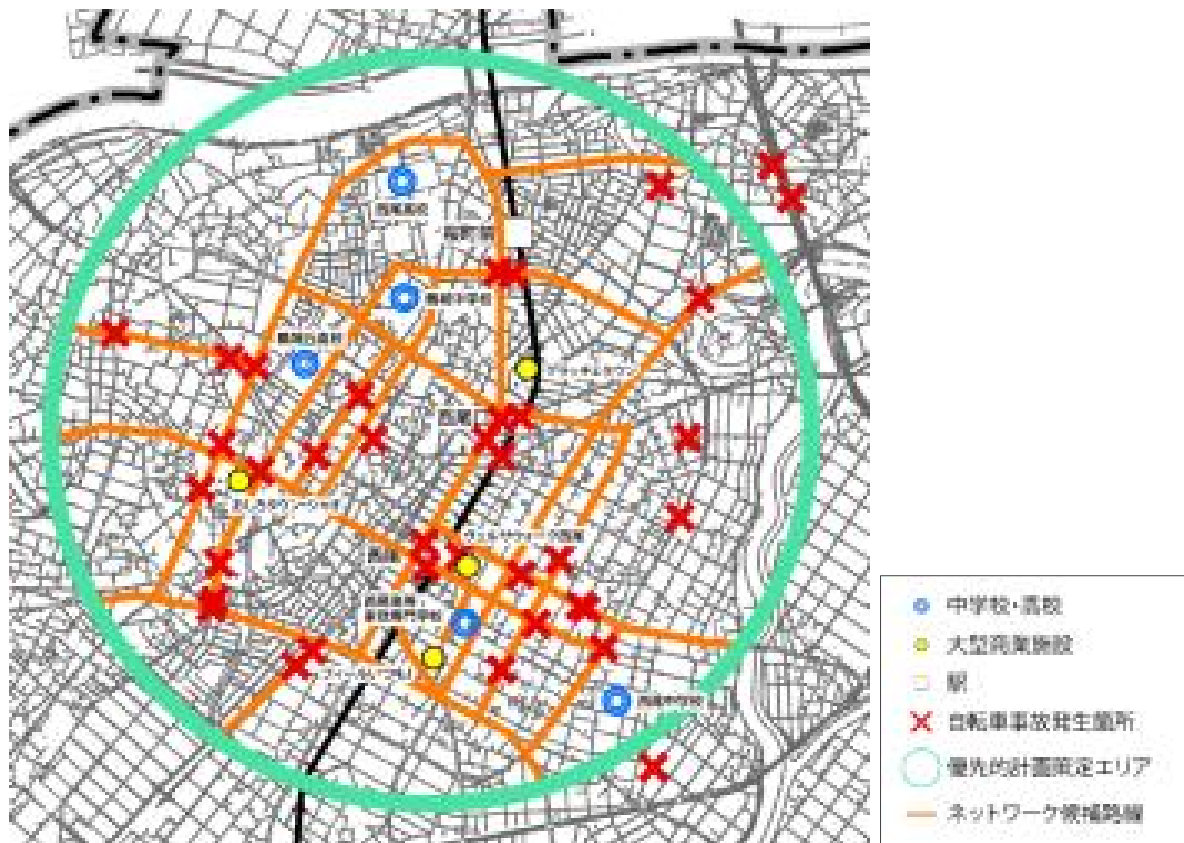
A～Dを重ね合わせた路線



E. 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

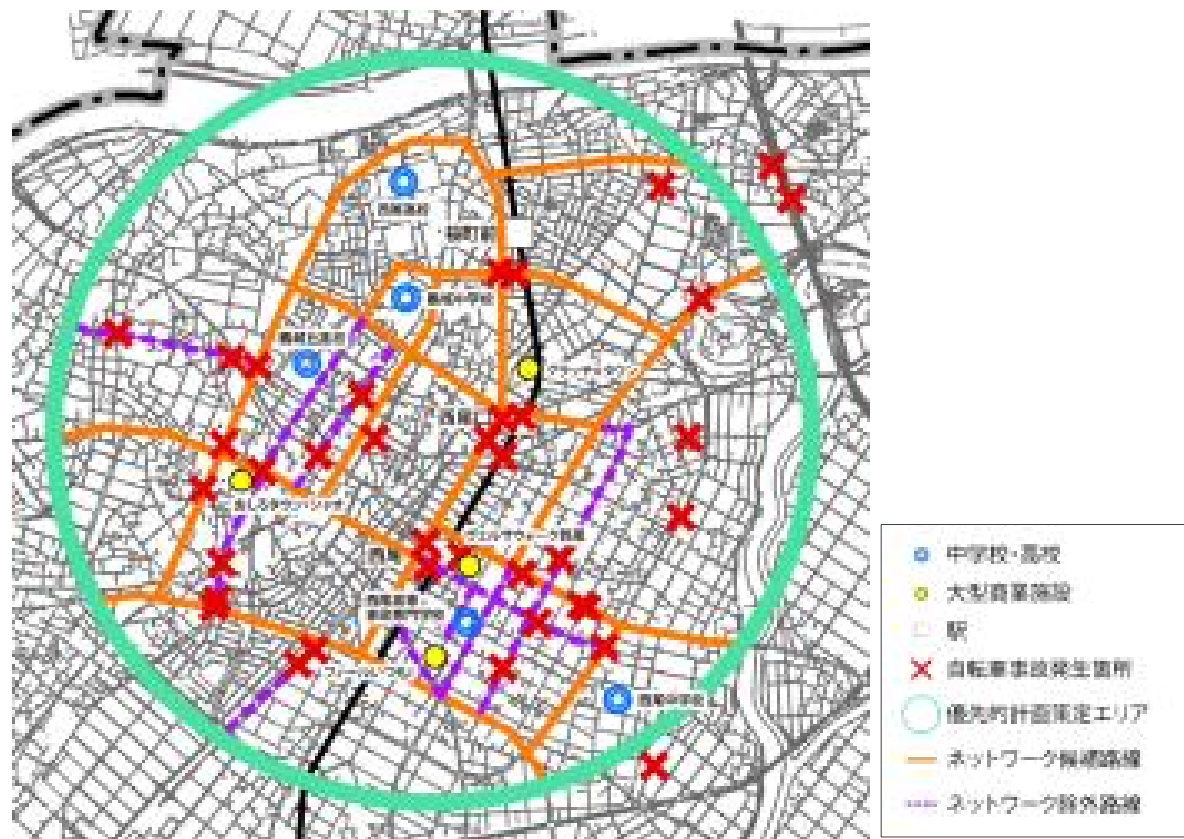


A～Eを重ね合わせた路線



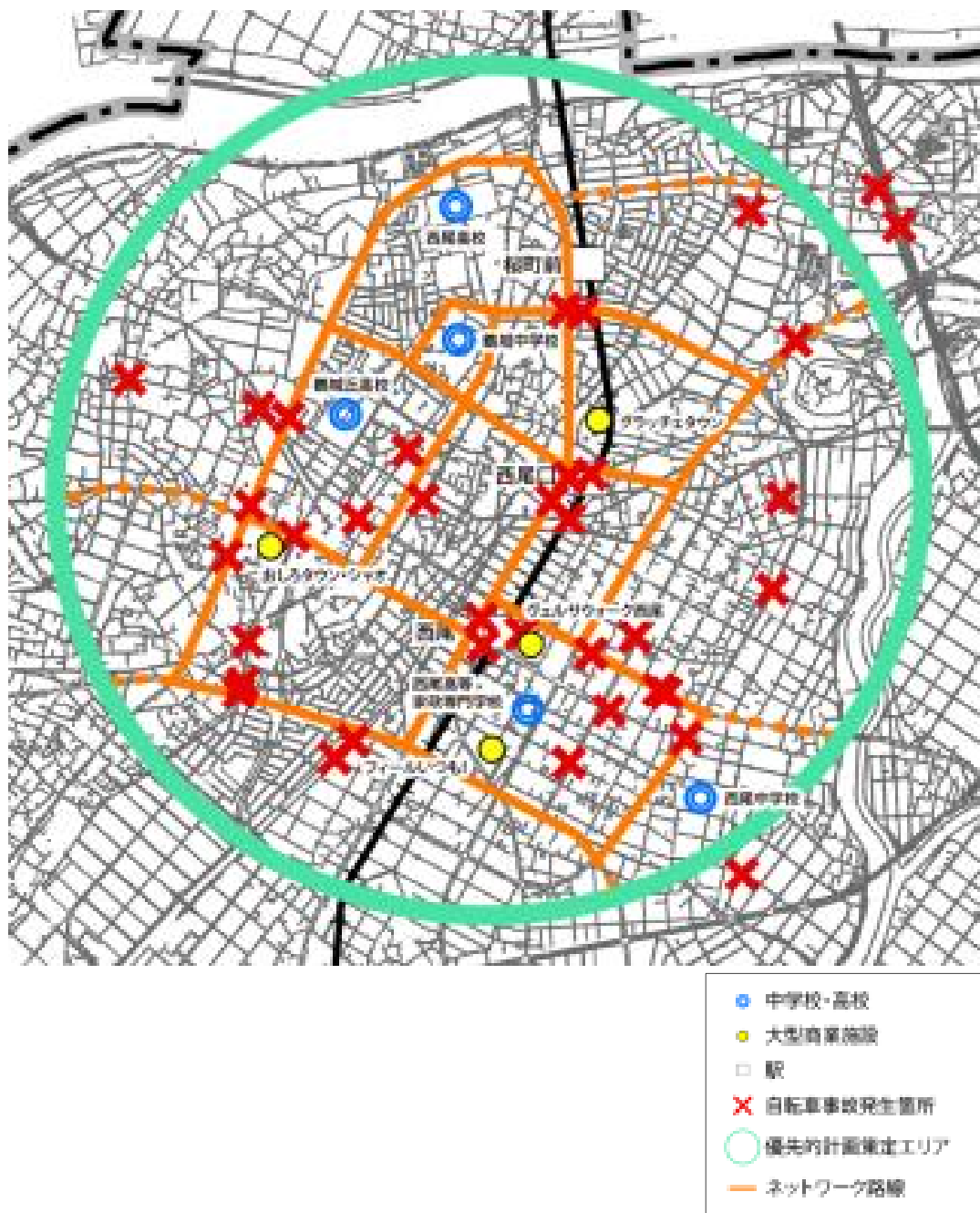
A～Eを重ね合わせた路線からの絞り込み

選定した候補路線には並行する路線が多くあるため、整備期間や幅員等、整備の実現可能性やネットワークの連続性を踏まえて、候補路線の絞り込みを行います。

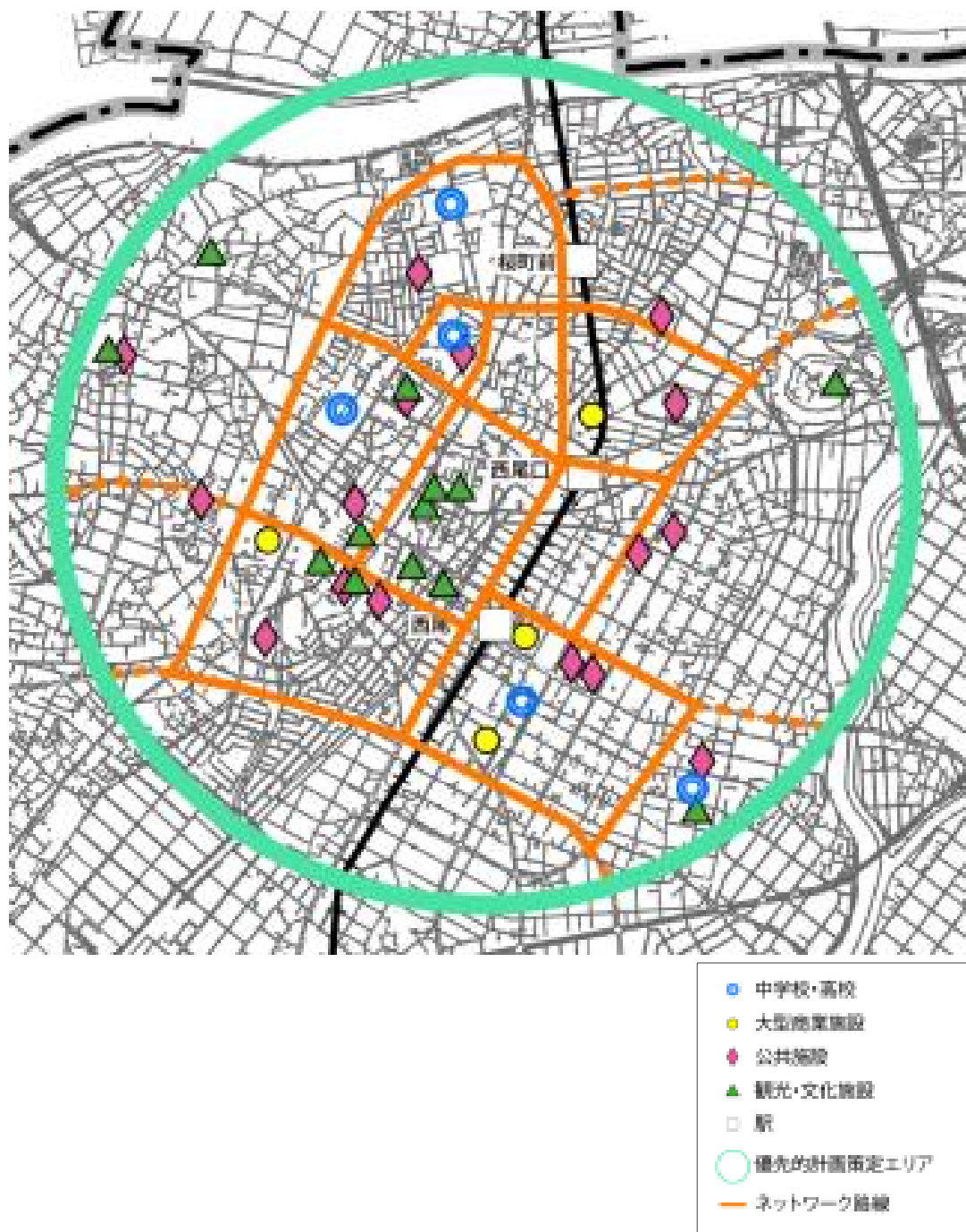


② 自転車ネットワーク路線

前項までの検討から、西尾市の自転車ネットワーク路線を下記のように設定します。なお、優先的計画策定エリアの外へつながる路線については、エリア内の整備が完了し、より広いエリアの整備を進める際に整備を検討する路線として、破線で示しています。



自転車ネットワーク路線に公共施設、観光・文化施設を重ね合わせると下記のようになり、各施設は概ねネットワーク路線によってアクセス可能となっていることがわかります。



7. 自転車通行空間の整備

(1) 自転車通行空間の整備形態の選定

選定した自転車ネットワーク路線について、「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を車道で混在」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を、国のガイドラインやこれまでに整理した西尾市の自転車利用環境の現状や課題を踏まえて選定します。また、本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合は暫定形態をとることとします。

図 自転車ネットワーク路線の整備イメージ

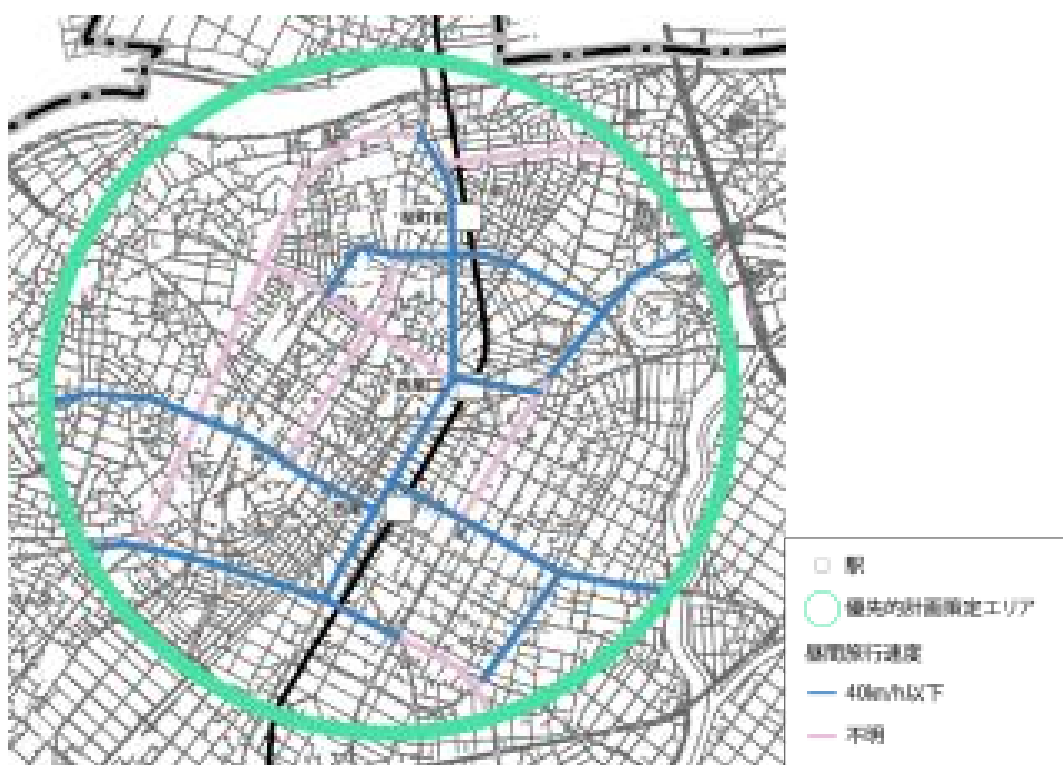
整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合 歩道 自転車道 (自動車用の車道) 着色あり 着色なし
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合 歩道 自転車専用通行帯 車の通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	C. 車道混在とする場合 歩道 車道 矢羽根型路面表示等を設置 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路

図 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A, C 以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分離		混在
整備形態	自転車道（構造物による）	自転車専用通行帯	車道混在（矢羽根型路面標示で注意喚起）
目安	速度 50 km/h 超	A, C 以外	速度 40 km/h 以下 自動車交通量 4,000 台以下

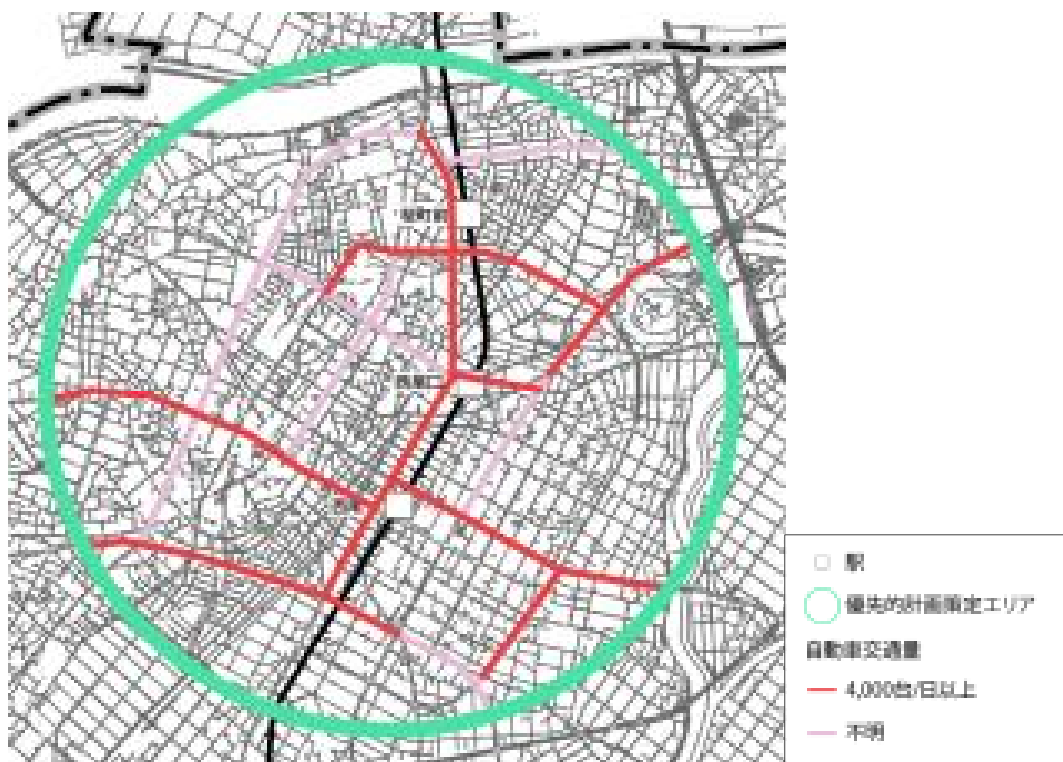
ガイドラインにおいて、整備形態選定の目安となっている自動車の速度及び交通量を以下に示します。

図 自転車ネットワーク路線の自動車旅行速度



(資料: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査)

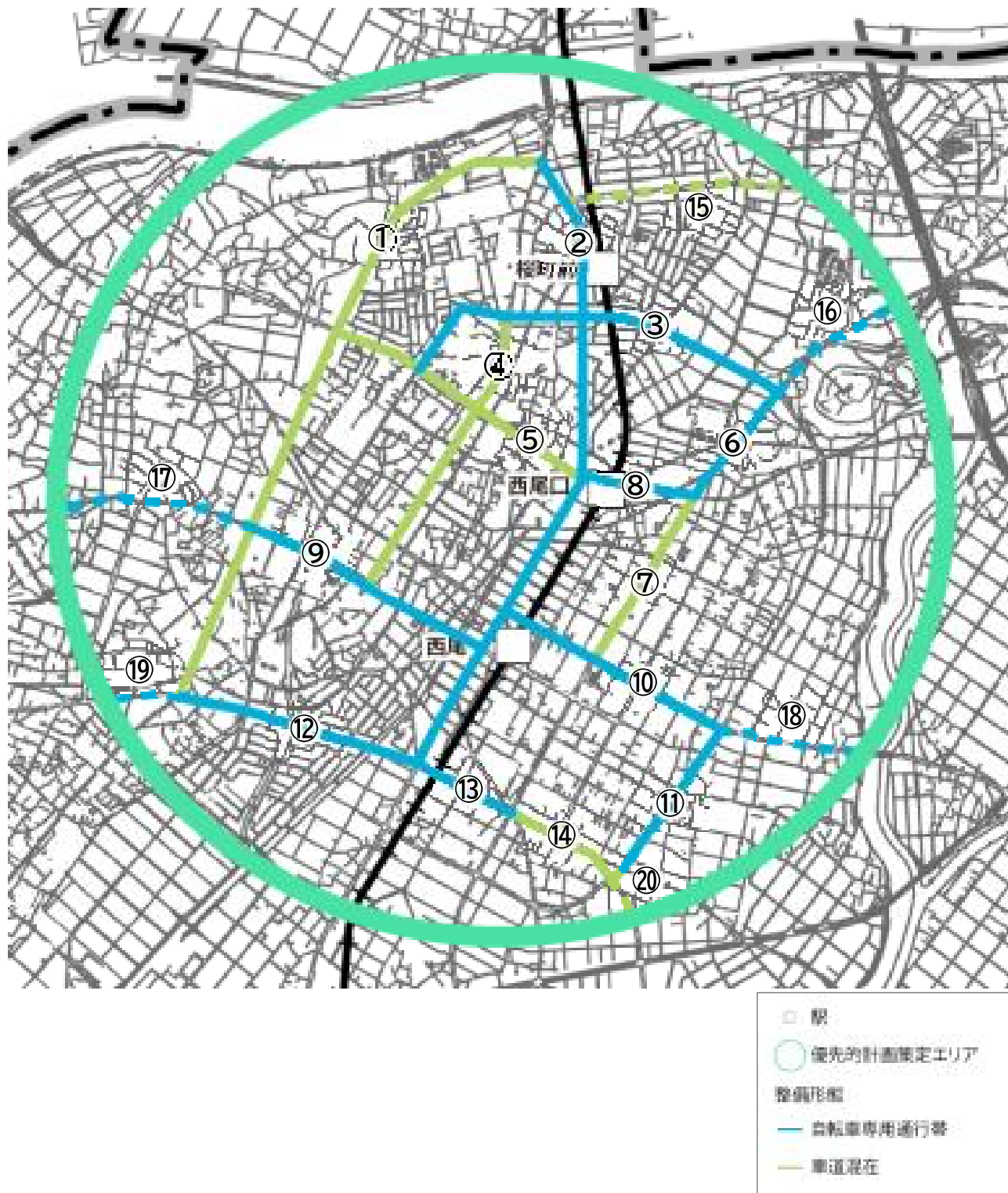
図 自転車ネットワーク路線の自動車交通量



(資料: 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査)

ガイドラインの整備形態の選定の考え方によって整備形態を選定した結果を以下に示します。
 なお、自動車の速度及び交通量が不明な路線については、現況道路の状況を勘案して整備形態を検討しました。

図 自転車ネットワーク路線の整備形態(ガイドラインの考え方)



選定した自転車ネットワーク路線は概ね整備済みの道路であり、ガイドラインの考え方によって選定された整備形態での再整備は時間と費用を要するため、現況の道路幅員内での整備という視点より以下のように整備形態を設定します。

図 自転車ネットワーク路線の整備形態

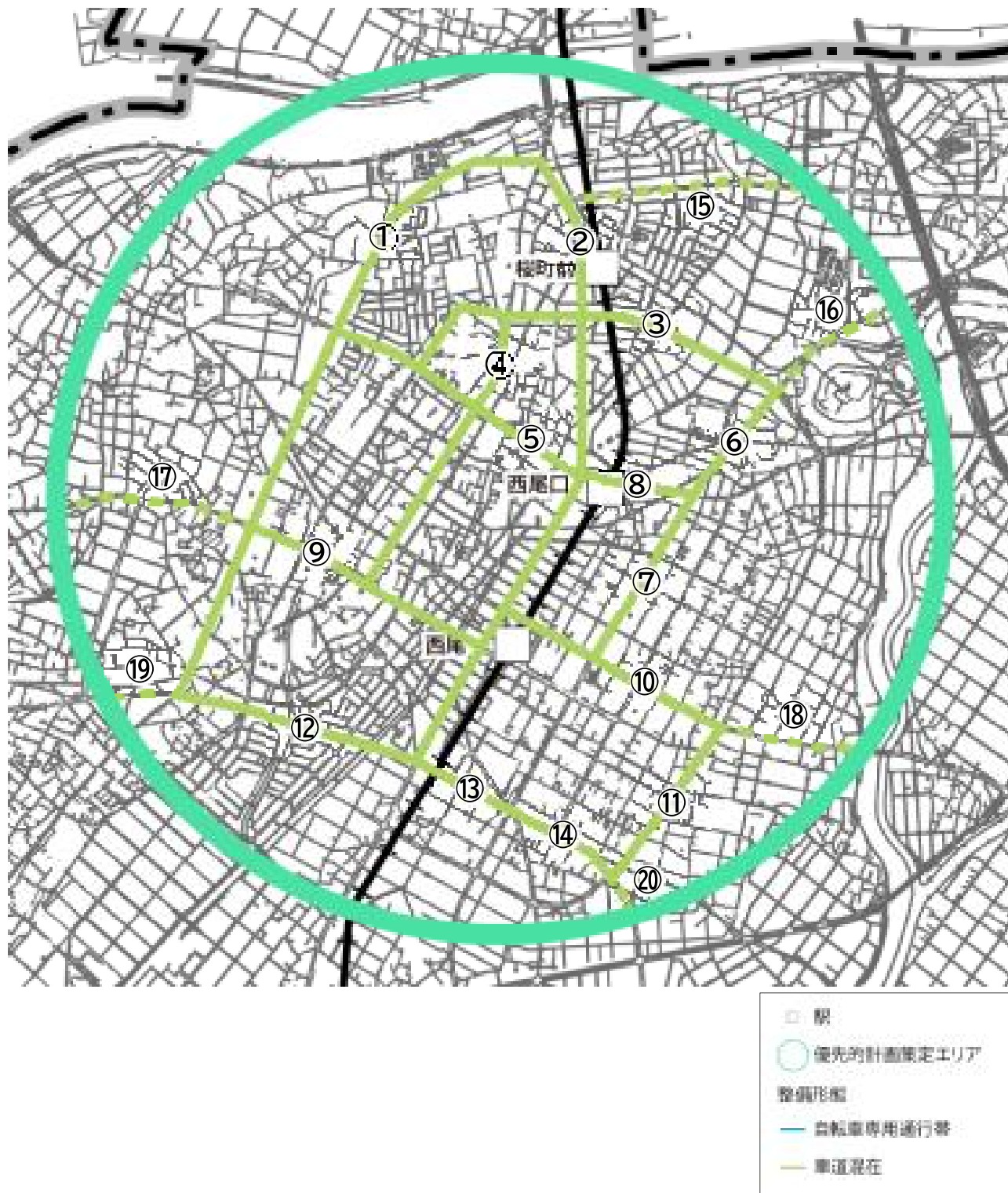


表 西尾市自転車ネットワーク路線一覧

No	路線名	管理者	延長 (km)
①	新渡場住崎線（新渡場～住崎南）	市	3.3
②	主要地方道 豊田一色線（新渡場～矢曾根町）	県	3.1
③	県道 西尾環状線（亀沢町～ハッ面西）	県	2.0
④	緑町錦城線（鶴中北～西尾小前）	市	1.5
⑤	上町道光寺線（米津刈宿線との交点～道光寺南）	市	1.4
⑥	県道 熊味岡崎線（ハッ面西～熊味町）	県	0.6
⑦	市道 熊味今川1号線（熊味町～市役所前）	市	0.9
⑧	主要地方道 岡崎碧南線（道光寺南～熊味町）	県	0.5
⑨	県道 蒲郡碧南線（下町～花ノ木町4丁目）	県	1.2
⑩	県道 花蔵寺花ノ木線（花ノ木町3丁目～丁田）	県	1.2
⑪	県道 西尾環状線（丁田～今川町池端）	県	0.9
⑫	主要地方道 岡崎碧南線（住崎南～矢曾根町）	県	1.2
⑬	県道 西尾幡豆線（矢曾根町～今川町）	県	0.5
⑭	県道 西尾幡豆線（今川町～今川町池端）	県	0.6

※優先的計画策定エリアの外へつながる路線

No	路線名	管理者	延長 (km)
⑮	戸ヶ崎線（桜町2丁目～優先的計画策定エリア界）	市	1.3
⑯	県道 熊味岡崎線（ハッ面西～優先的計画策定エリア界）	県	0.8
⑰	県道 蒲郡碧南線（優先的計画策定エリア界～下町）	県	1.0
⑱	県道 花蔵寺花ノ木線（丁田～優先的計画策定エリア界）	県	0.7
⑲	主要地方道 岡崎碧南線（優先的計画策定エリア界～住崎南）	県	0.3
⑳	県道 西尾幡豆線（今川町池端～優先的計画策定エリア界）	県	0.3

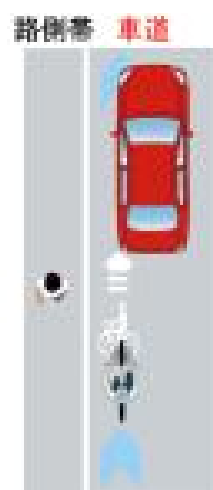
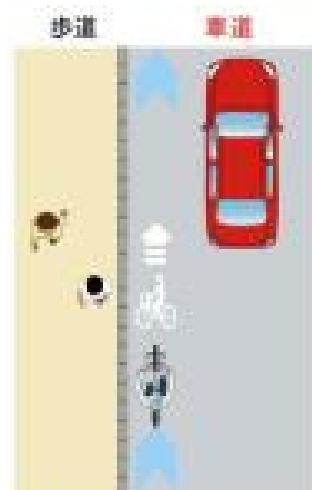
図 車道混在の整備形態イメージ



図 自転車専用通行帯の路面標示イメージ

<歩道のある道路>

<歩道のない道路>



【バス停の設置について】

車道混在におけるバス停部の整備は、自転車専用通行帯を参考に設計することとなっており、以下に自転車専用通行帯の整備イメージを示します。

図 自転車専用通行帯においてストレート型バス停を設置する際の整備イメージ



- ・バス交通が多くない路線では、自転車専用通行帯上にバスを停車させるストレート型のバス停とすることができる。
- ・バス停部では、バスを歩道に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。
- ・自転車とバスの交錯の防止を図るため、路面表示等により、バス停の位置を明確化し自転車利用者に注意喚起を行うものとする。

図 自転車専用通行帯においてバスベイ型バス停を設置する際の整備イメージ



- ・道路空間に十分な余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所において、バス停車時も自転車の通行を可能とする場合には、バスベイ型としてバス停を整備するものとする。

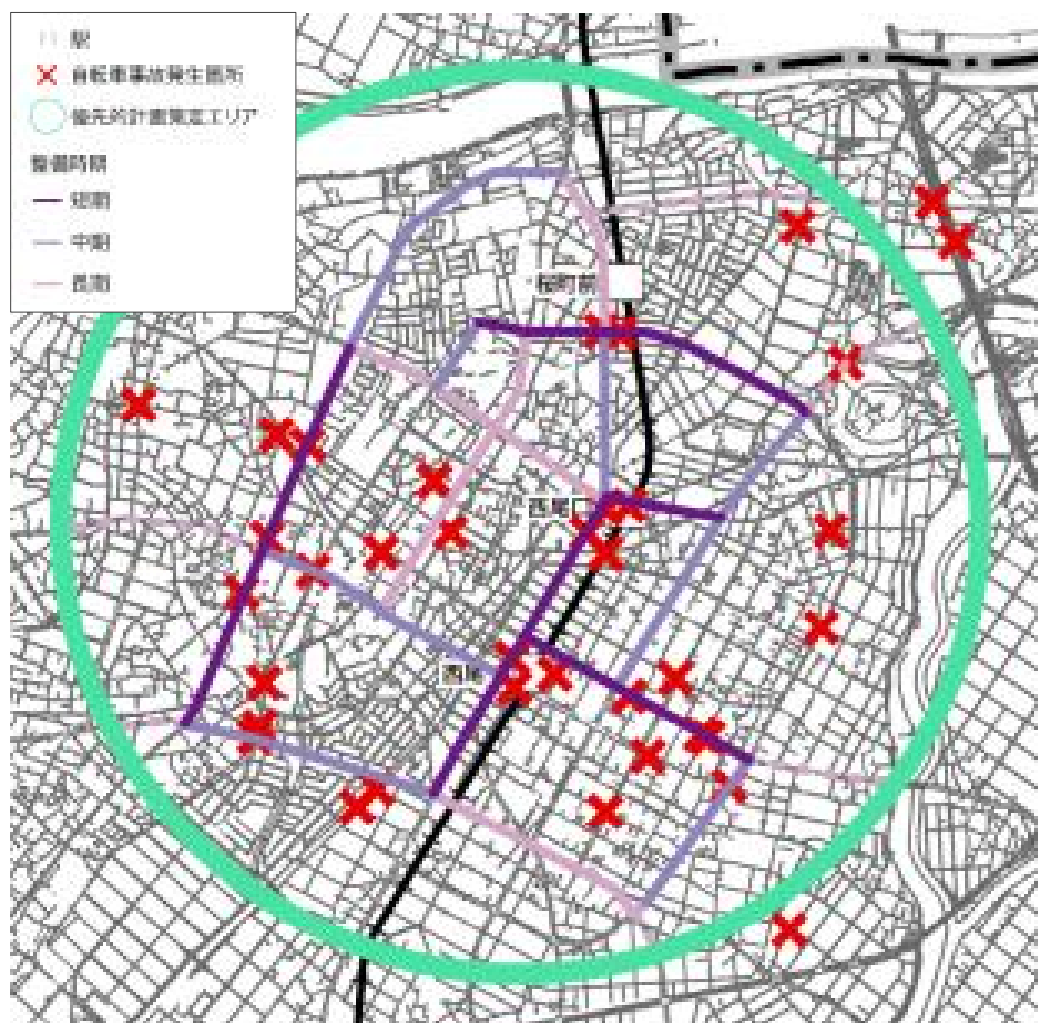
(2) 整備スケジュール

選定した自転車ネットワーク路線について、整備の優先度を踏まえて整備スケジュールを検討します。

整備の優先度については、自転車利用者の安全確保のため、ネットワーク路線の中でも特に交通事故が多く発生している路線を優先的に整備していくこととし、すでに整備が進んでいる路線や、ネットワークの連続性を考慮して短期・中期・長期に区分します。なお、無電柱化事業など他の事業との調整によって効率的に整備することができる場合には、優先順位を柔軟に変更することとします。

整備にあたっては、道路管理者及び公安委員会との協議、調整を踏まえて整備を行うものとします。

図 自転車ネットワーク路線の整備時期



整備時期	整備延長 (km)	県管理 (km)	市管理 (km)
短期（事故2件以上発生区間）	6.7	4.8	1.9
中期（事故1件発生区間）	7.4	5.1	2.3
長期（事故件発生なし区間）	4.8	1.9	2.9
優先的計画策定エリアの外へつながる路線	4.4	3.1	1.3

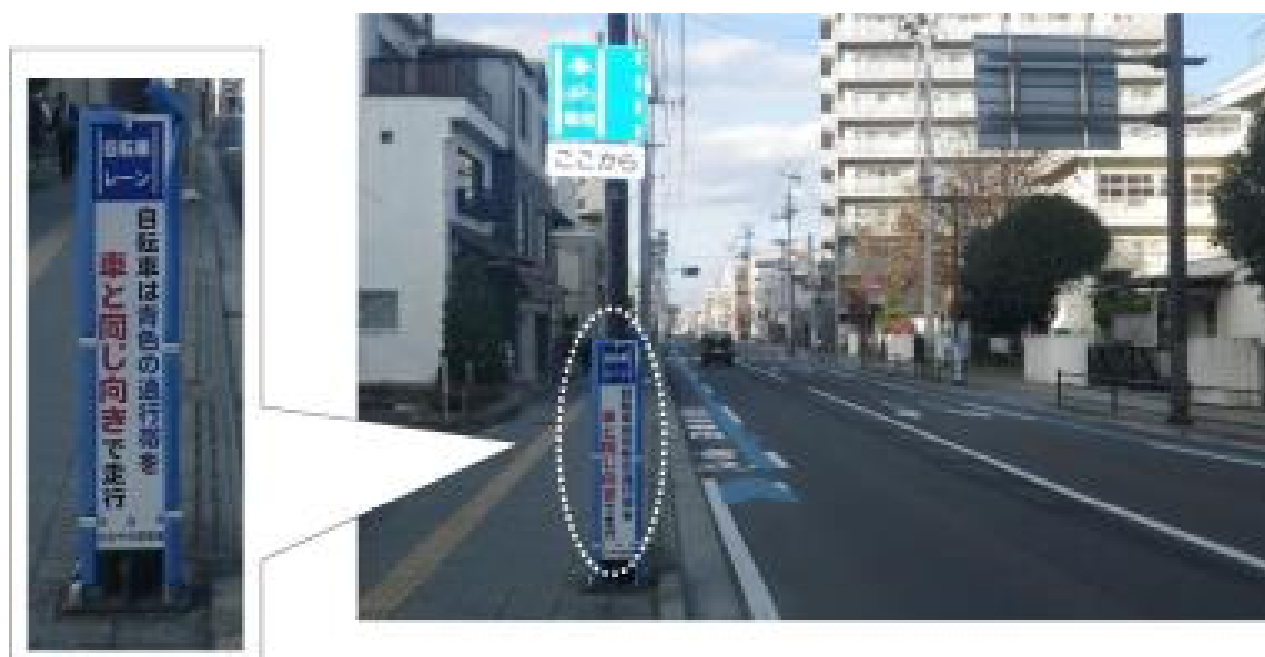
8. 自転車の安全な利用に向けた取組み

自転車の安全な利用には、前章までに検討した自転車ネットワークの整備に加えて、自転車の利用ルールの周知などのソフト施策が必要となります。西尾市では、以下に整理する取組を実施し、ハードとソフト両面から、安全な自転車利用環境の創出を目指します。

① わかりやすい路面標示・案内看板

自転車の通行方向や通行位置等の自転車ルールを示す路面標示や看板は、色彩やデザインを統一し、自転車利用者だけでなく自動車運転者に対してもわかりやすく情報を伝えられる大きさ、設置位置とします。

図 通行ルールを示す看板



(資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン)

② 「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の周知

愛知県では、自転車関連事故を防止するため、令和3年3月に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、交通ルールの遵守や定期的な点検、ヘルメットの着用が求められているほか、自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化されました。自転車利用者に対してこの条例を周知することで、安全な利用を促進します。

図 自転車利用者向け啓発チラシ

The image displays three brochures related to bicycle safety regulations in Aichi Prefecture. The first brochure on the left, '愛知県内で自転車を利用する皆様へ', outlines the '条例' (Ordinance) for safe and proper use, emphasizing traffic rule adherence, regular maintenance, and helmet use. The middle brochure, '自転車損害賠償責任保険等への加入', provides a flowchart detailing the mandatory requirements for joining bicycle damage liability insurance. The third brochure on the right, '自転車乗車ヘルメットの購入場所制度', lists designated locations for purchasing helmets. All brochures include contact information for the Aichi Prefectural Police and the Aichi Prefectural Department of Health and Welfare.

(資料：愛知県)

③ 交通安全教育

西尾市では、小中学校、保育園、幼稚園などからの依頼をもとに交通安全教室を行っており、交通安全の講話や自転車のルールの説明や実践などを通して、交通安全の大切さを指導しています。また、高齢者の人口割合の増加にともない、高齢者の交通事故が増えていることから、宅老所等に交通安全教室の実施を依頼し、高齢者の交通安全の推進を図っています。こうした取組を継続し、子どもや高齢者の自転車ルールの認知度向上を図ります。

図 交通安全教室



(資料：西尾市)

④ ヘルメット購入補助

改正道路交通法の施行により、令和5年4月から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。自転車乗車中の事故で亡くなる方の約半数が、頭部に致命傷を負っており、交通事故の被害の軽減に向けヘルメットはとても重要となります。

西尾市では、市内在住の児童生徒等および高齢者が使用するために購入した自転車乗車用ヘルメットについて、購入費用の2分の1を補助しています。なお、補助金は愛知県との協調補助で実施しています。

図 ヘルメット購入補助チラシ

自転車乗車用ヘルメットの購入を補助します！

① 実施期間

2025年度までを予定。(期間内に一人一回まで)

受付期間：毎年度4月1日から3月10日まで

② 対 象

- ・申請年度末に、満7歳以上満18歳以下である児童等生徒等
- ・申請年度末に、満65歳以上である高齢者

が使用するために西尾市内の店舗で購入した。

新品の、安全性の認証を受けた、自転車乗車用ヘルメットの購入費

③ 補 助 額

購入費の2分の1 (上限2,000円 10円未満切捨て)

④ 添付書類

ヘルメットを**購入した日から30日以内**に(ただし、30日以内であっても**3月10日まで**)に、次の書類①～③をすべてそろえて危機管理課にご提出ください。(窓口または郵送)

記入するもの(様式は市のウェブサイトからダウンロードまたは危機管理課窓口で配布)

- ① 西尾市自転車乗車用ヘルメット着用促進事業費補助金交付申請書等申請後添付書(様式第1号)
- ② 自転車乗車用ヘルメット(様式第2号)
- ③ 西尾市自転車乗車用ヘルメット着用促進事業費補助金交付請求書(様式第5号)

コピーしたもの(写し)を提出するもの(原則にまとめてコピー可)

- ④ ヘルメット使用者の**本人確認書類**の写し(マイナンバーカード、健康保険証、運転免許証など)
- ⑤ **店舗名**の写し(補助金受取先とする店舗の内容が分かるもの) ※メモは不可
- ⑥ **領収書**の写し(領し書き等でヘルメットの購入額と分かるもの) 店名が無いものは不可

→ 領収書に対象のヘルメット単体の全額の記載がない場合、領収書の写しに加え、対象のヘルメット単体の購入額が分かる**領據書(レシート等)**の写しも必要

安全性の認証マークを確認できるもの

- ⑦ ヘルメット本体、保証書等の仕様の分かる書類の写し、ヘルメット本体の**認証マーク等**写真など ※領據等は窓口で確認。郵送の場合は書類の写しや写真等を印刷して添付

安全性の認証について

ヘルメットの購入時に、次の安全認証マークが付けられていることを確認してください。

- ・SGマーク ・JOFマーク
- ・CEマーク ・GSマーク
- ・CPSCマーク

※CEマークは自転車乗車用の規格であるCE EN1078に準拠します。

申込・問合せ先 西尾市 危機管理課 交通・防犯担当 0563-65-2196

(資料：西尾市)

9. 計画の推進に向けて

(1) 計画の推進

本計画で定めた自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、西尾市の関係各課、道路管理者、警察等の関係者で相互に連携・協力しながら、具体的な整備に向けた検討を進めていきます。

(2) 計画の進捗管理

本計画の進捗管理は、毎年度 PDCA サイクルによって実施し、整備の進捗状況を確認します。なお、自転車に関する国の施策や道路交通法の改正など、自転車を取り巻く社会情勢の変化があった場合には、必要に応じて計画の見直しを行います。

