犬山市
自転車活用推進計画
概要版



計画策定の目的と位置づけ

本市では、自転車の活用による環境負荷の低減、市民の健康づくり、観光施策との連携等の促進に加え、誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境の構築を目指して「犬山市自転車活用推進計画」を策定します。

また、本計画は自転車活用推進法（平成２８年法律第１１３号）」（以下「法」という。）の趣旨に基づき、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。）を踏まえるとともに、国・愛知県の自転車活用推進計画を勘案して定めるものであることから、法第１１条における「市町村自転車活用推進計画」として位置づけます。

計画期間　2027年度～2036年度【10年間】
※2031年度に中間見直し

現状の課題

都市環境
- 移動手段に“自転車を選択”したくなる基盤整備等の推進
- 自転車の受け入れ体制の構築
- 快適な駐輪環境と盗難防止方針の推進
- 歩行者、自転車、車両が共存する自転車通行空間の整備の推進

健康
- 自転車利用による健康効果のPR
- 市内の企業や商業施設等と連携した自転車利用の促進

観光・イベント
- 豊富な地域資源を活かした自転車での市内周遊の促進
- サイクリングイベントの充実

安全
- 自転車事故の減少に向けた自転車通行空間整備とネットワークの構築
- 交通ルール等の理解促進
- 災害時の自転車活用方法の検討
- ドライバーの交通ルール遵守率向上と安全意識の定着

基本理念

『 自転車で広がる、いぬやまの楽しみ方 暮らしの選択肢 』

自転車は、環境にやさしく健康的で、まちと自然の魅力を再発見し、
暮らしの幅を広げる身近なモビリティです。
犬山市は、自転車をまちに点在する“地域資源”と“ヒト”をつなげる
“もうひとつの移動手段”として位置づけ、通勤・通学、買い物や観光など、
さまざまなシーンで利用できる環境づくりを進め、ルールやマナー啓発、
地域との連携を通じて、“ちょうどいい まち 犬山”の暮らし方や
楽しみ方の選択肢の一つとして根づくことを目指します。

図1 基本理念

計画目標

都市環境
目標①
自転車交通の役割拡大を見据えた
良好な都市環境の形成と利用促進
安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を行い、自転車ネットワークを構築するとともに、駐輪環境等の向上により、良好な自転車利用を推進します。

健康
目標②
自転車を活用した
健康づくりへの意識向上の促進
自転車利用による健康的なメリットを啓発し、“単なる移動手段に留まらない”利用を推進します。

観光・イベント
目標③
自転車で観光地や
自然資源をめぐる市内周遊の促進
地域の魅力に気づき、市内周遊を促進するための、環境整備やサイクルイベントを推進します。

安全
目標④
歩行者・自転車・自動車が
安全に通行できる周知・啓発の促進
誰しもが自転車利用のマナーやモラルを守れるよう周知・啓発を行い、安全な自転車利用を推進します。

図2 計画目標

都市環境

方針１　自転車ネットワークの構築
①－１　自転車通行空間の整備
①－２　自転車事故危険箇所の解消に向けた整備

方針２　駐輪環境の整備推進
②－１　需要に応じた自転車等駐車場の整備
②－２　自転車の盗難予防の周知・啓発
②－３　自転車等駐車場の屋根とサイクルラックの整備
②－４　放置自転車の整理・撤去

方針３　シェアサイクルの普及の推進
③　シェアサイクルポート拡充・誘致の検討

方針４　周知・啓発等による自転車利用の促進
④　エコ通勤の周知・啓発



図3 自転車盗難防止キャンペーンの様子
（出典：名古屋市東区）

観光・イベント

方針７　サイクルツーリズムの推進
⑦　サイクルルートの整備及び発信

方針８　官民が連携したイベント等の開催を推進
⑧　官民が連携したサイクリング・ポタリングイベントの実施

方針９　自転車を使った市内の周遊促進
⑨－１　観光地等におけるサイクルラックの整備
⑨－２　観光情報と自転車の交通ルールの発行



図5 ツール・ド・KISOGAWA 2025
（出典：ツール・ド・KISOGAWA2025）

健康

方針５　自転車を活用した健康づくりの推進
⑤　自転車利用による健康効果の周知・啓発

方針６　自転車通勤の推進
⑥　自転車通勤の周知・啓発



図4 自転車通勤導入に関する手引き
（出典：国土交通省 自転車通勤導入に関する手引き（令和6年7月））

安全

方針１０　交通安全活動等の推進
⑩－１　地域や関係機関と連携した自転車の利用ルールの周知・啓発
⑩－２　ライフステージに応じた自転車安全教室・講習会の開催
⑩－３　ヘルメット着用の周知・啓発
⑩－４　自転車保険加入の促進
⑩－５　警察と連携した路上駐車の防止

方針１１　安全な自転車利用のための支援・補助の推進
⑪　交通安全用品の補助

方針１２　災害時の自転車活用の推進
⑫　災害時の自転車活用の検討




図6 交通安全用品の補助（出典：犬山市）

区分	目標指標（根拠資料）	現状値	目標値 中間（～５年目）	目標値 最終（～10年目）
都市環境	歩行者や自転車が安全に移動できる交通安全対策に関する市民満足度（犬山市総合計画に関する市民意識調査）	約30％	約40％（10％増）	約50％（20％増）
健康	健康づくりに自転車を活用する人の割合（自転車に関する市民アンケート）	約10％	約30％（20％増）	約50％（40％増）
観光・イベント	観光・レジャー目的で自転車を活用する人の割合（自転車に関する市民アンケート）	約5％	約25％（20％増）	約50％（45％増）
安全	自転車の利用ルールの遵守率向上（自転車に関する市民アンケート）	約30％	約40％（10％増）	約50％（20％増）

目標指標

表1 目標指標

ー路線選定の考え方ー

自転車ネットワーク路線は、次に示すとおり「**木曽川中流域サイクルツーリズムにおけるメインルート**」や、「**需要**」及び「**安全性**」の視点から路線を抽出した上で、これらをつなぐ「**連続性**」等を考慮して選定します。

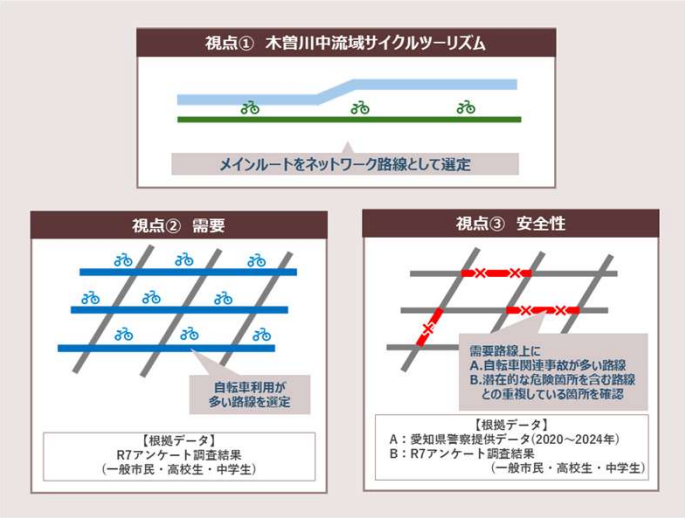


図7 自転車ネットワーク路線の選定の視点

ー整備形態の考え方ー

ガイドラインを踏まえ、自転車ネットワーク路線の**整備形態**（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）**は、規制速度や自動車交通量をもとに設定します。**

整備形態	整備イメージ
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する
車道混在	車道内に自転車の通行位置を示す

自転車専用通行帯

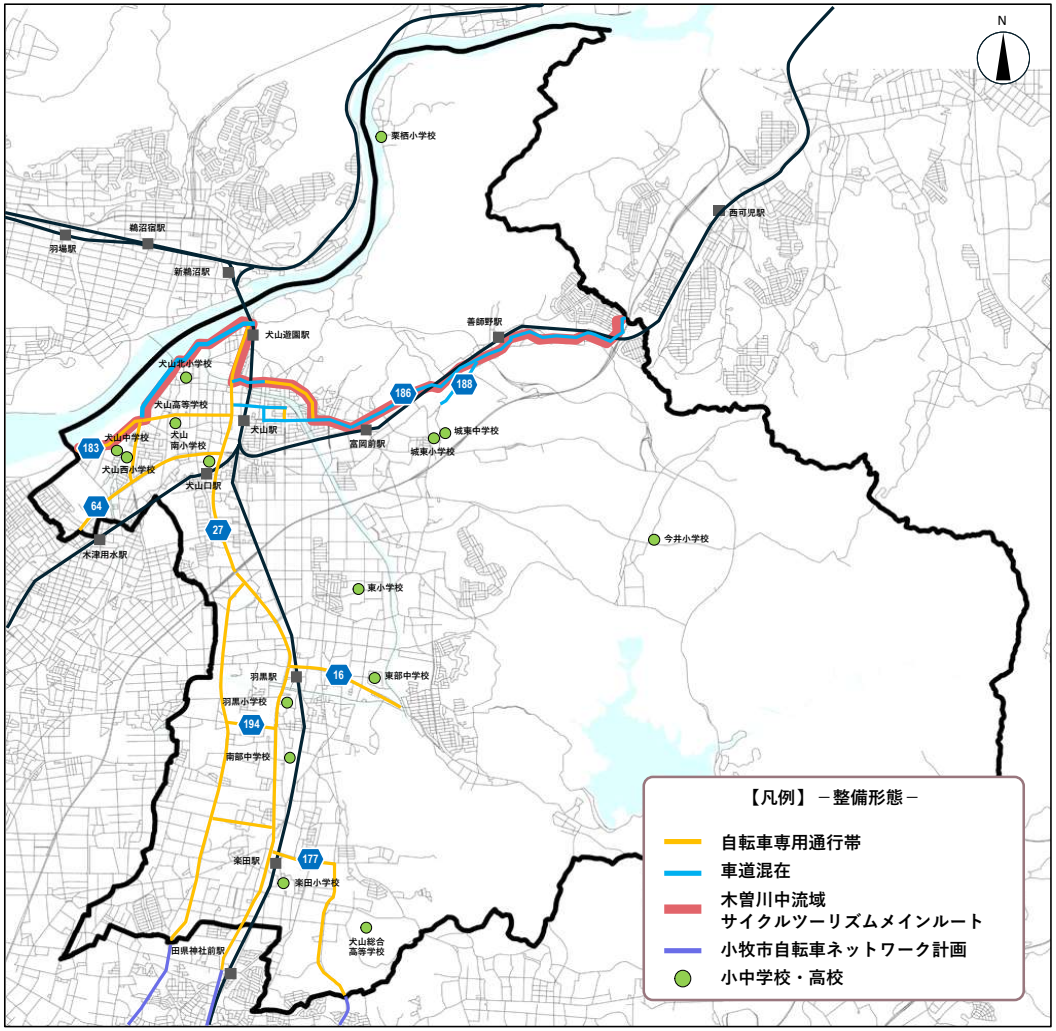


車道混在



図8 整備形態と整備イメージ
出典：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

ガイドラインを踏まえ、下図のとおり**基本的な整備形態を設定します。**
本ネットワーク計画に基づき、**自転車通行空間と自転車ネットワークの構築について、計画的に推進します。**



自転車専用通行帯	車道混在	総延長
全長：約24.7km （県道：約15.6km） （市道：約 9.1km） （木曽川中流域サイクルツーリズム メインルート：約2.6km）	全長：約8.8km （県道：約6.2km） （市道：約2.6km） （木曽川中流域サイクルツーリズム メインルート：約6.8km）	全長：約33.5km （県道：約21.8km） （市道：約11.7km） （木曽川中流域サイクルツーリズム メインルート：約9.4km）

図9 自転車ネットワーク計画図（整備形態区分）