犬山市
自転車活用推進計画

― 自転車で広がる、いぬやまの楽しみ方　暮らしの選択肢 ―



2026年（令和8年）9月

犬山市

自転車が、「ちょうどいい犬山」



わたしは、犬山を一言で表すなら何だろうと考えました。
そこでたどり着いた言葉が「ちょうどいい」です。

犬山は決して大きなまちではありません。でも、だからこその暮らしやすさがあります。まちと自然が近く、歴史や文化も身近にある。名古屋や岐阜にもアクセスしやすい。都会すぎず、田舎すぎない。暮らすにも、訪れるにも、いろいろなものの距離が「ちょうどいい」。そこに犬山の大きな魅力があります。

その「ちょうどいい犬山」と、とても相性がいいのが自転車です。

犬山には、車で通り過ぎるだけでは気づかない風景があります。
木曽川の流れ、犬山城や城下町のたたずまい、里山や田園の風景など。いつもの道も、自転車で走ってみると、季節の移り変わりや地域の魅力をこれまでとは少し違った角度から感じることができます。

犬山は、目的地だけでなく、そこに向かう途中にも魅力があるまちです。

自転車なら、気になる風景を見つけた時に、立ち止まることができます。少し寄り道をしたり、いつもとは違う道を走ったりすることで、これまで知らなかった犬山に出会えるかもしれません。そんな時間も犬山で暮らす楽しさの一つだと思っています。
自転車は、通勤や通学、買い物など日々の暮らしを支える身近な乗り物であるとともに、健康づくりや観光、余暇を楽しむ手段にもなります。だから、自転車が犬山での暮らしを豊かにする「選択肢の一つ」になればと思っています。

一方で、そのために何より大切なのは、安全です。
今回の計画策定にあたり実施したアンケートでは、多くの市民みなさんからも、「安全に自転車で走ることができる道路や空間を整えて欲しい。」という声が最も多く寄せられました。また、ルールやマナー、安全運転への意識を高める声もあります。

この声をしっかり受け止めていきます。

自転車を利用する人だけが走りやすいまちではなく、歩く人も、車を運転する人も、子どもも高齢者も、みなさんが安心して道路を使えること。その環境があって初めて、「今日は自転車で行ってみようかな」という選択が生まれます。
この計画は、単に自転車の利用を増やすためのだけの計画ではなく、安全をつくる。健康につなげる。地域の魅力を再発見する。そして、犬山での暮らしの選択肢を増やしていく。
いつもの移動を、少しだけ自転車に変えてみる。いつもの道を、少しゆっくり走ってみる。その途中で、また知らなかった犬山に出会う。
そんな暮らし方が自然にできることも、「ちょうどいい犬山」の魅力の一つにしていきたいと思います。

最後に、アツい想いで本計画の策定にあたってくださった犬山市自転車活用推進計画策定委員のみなさん、パブリックコメントやアンケートなどにご協力いただきました市民のみなさんに心から感謝申し上げます。ありがとうございました。

2026年（令和8年）9月

犬山市長　原　　欣伸

目次

第１章　計画概要

１－１　計画策定の背景と目的 …… 1
１－２　計画区域 …… 1
１－３　計画期間 …… 2
１－４　計画の位置づけ …… 2
１－５　計画の構成 …… 3

第２章　自転車利用環境を取り巻く動向

２－１　国の動向 …… 4
２－２　愛知県の動向 …… 5

第３章　犬山市の自転車利用環境の現状

３－１　アンケート調査の概要 …… 6
３－２　犬山市の自転車利用環境の整備ニーズ …… 7
３－３　自転車の利用状況 …… 8
３－４　駐輪環境と放置自転車の状況 …… 11
３－５　健康づくりにおける自転車利用 …… 12
３－６　観光・イベントにおける自転車利用 …… 14
３－７　自転車事故の発生状況 …… 16
３－８　自転車の利用意識 …… 18

第４章　基本理念と計画目標

４－１　現状と主な課題 …… 23
４－２　基本理念 …… 24
４－３　計画目標 …… 24

第５章　方針と実施スケジュール

５－１　推進する方針 …… 25
５－２　具体的な施策 …… 26
５－３　実施スケジュール …… 60

第６章　計画の推進体制およびフォローアップ方法

６－１　推進体制 …… 61
６－２　フォローアップ方法 …… 62
６－３　評価軸の設定 …… 63

参考資料編

参考資料１　犬山市自転車活用推進計画策定委員会 概要 …… 67
参考資料２　パブリックコメント実施概要 …… 70
参考資料３　アンケート調査の概要と調査結果（一般市民・高校生・中学生） …… 71
参考資料４　市内の中学校・高等学校へ提供したポスター …… 89

第１章　計画概要

１－１　計画策定の背景と目的

・国は、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することにより、公共の利益の増進に資することなどを基本理念とした「**自転車活用推進法**（平成２８年法律第１１３号）」（以下「法」という。）を２０１７年（平成２９年）５月に施行しました。
　法第１０条及び１１条においては、都道府県・市町村は、国の推進計画を勘案して地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めるものとされています。

・愛知県は『①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成』『②自転車を利用した健康づくりによる「健康長寿あいちの実現」』『③サイクルツーリズムの促進による国内外から人が訪れるあいちの実現』『④自転車事故のない安全で安心な社会の実現』という４つの目標を定めた「**愛知県自転車活用推進計画**」を２０２０年（令和２年）２月に策定し、近年の社会情勢の変化等を踏まえて２０２３年（令和５年）３月に同計画を改定しました。なお、２０２６年（令和８年）３月時点において、愛知県内では１０の市※において自転車活用推進計画が策定・公表されています。

※豊橋市、岡崎市、一宮市、田原市、豊田市、安城市、春日井市、刈谷市、名古屋市、岩倉市
（出典：国土交通省 自転車活用推進計画）

・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。

１－２　計画区域

・本計画の計画区域は、“犬山市全域”とします。

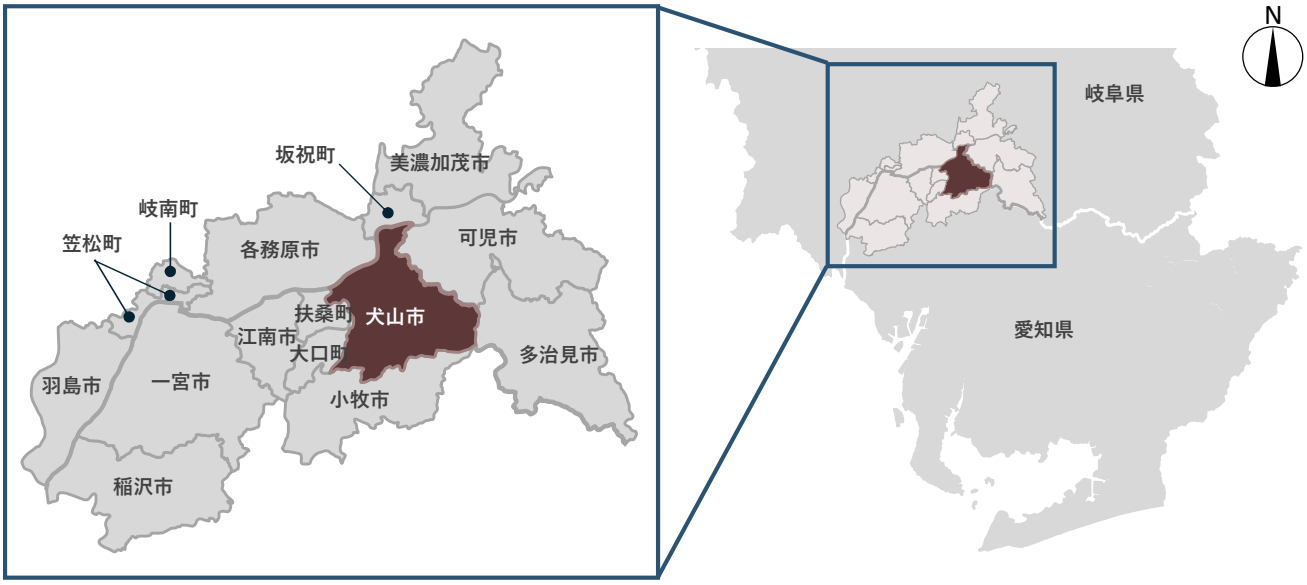


図 1-1 計画区域

１－３　計画期間

・本計画の計画期間は２０２７年度（令和９年度）から２０３６年度（令和１８年度）までの１０年間とします。

表 1-1 計画期間

年度	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
国 自転車活用推進計画		第１次				第２次					第３次										
愛知県 自転車活用推進計画			策定			改定				再改定											
犬山市 自転車活用推進計画														第１次							

１－４　計画の位置づけ

・本計画は法の趣旨に基づき、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。

・また、本市の**自転車に関する施策を取りまとめた最上位の計画**として位置づけます。

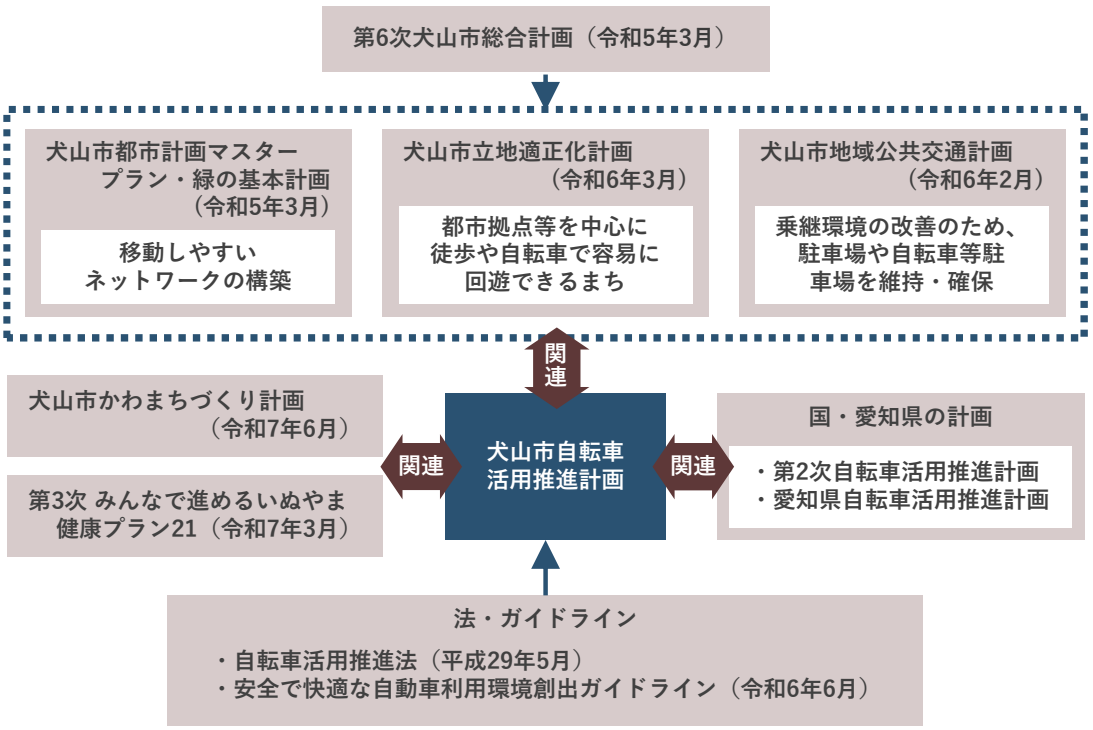


図 1-2 計画の位置付け

１－５　計画の構成

・本計画は下記の第１章～第６章により構成します。

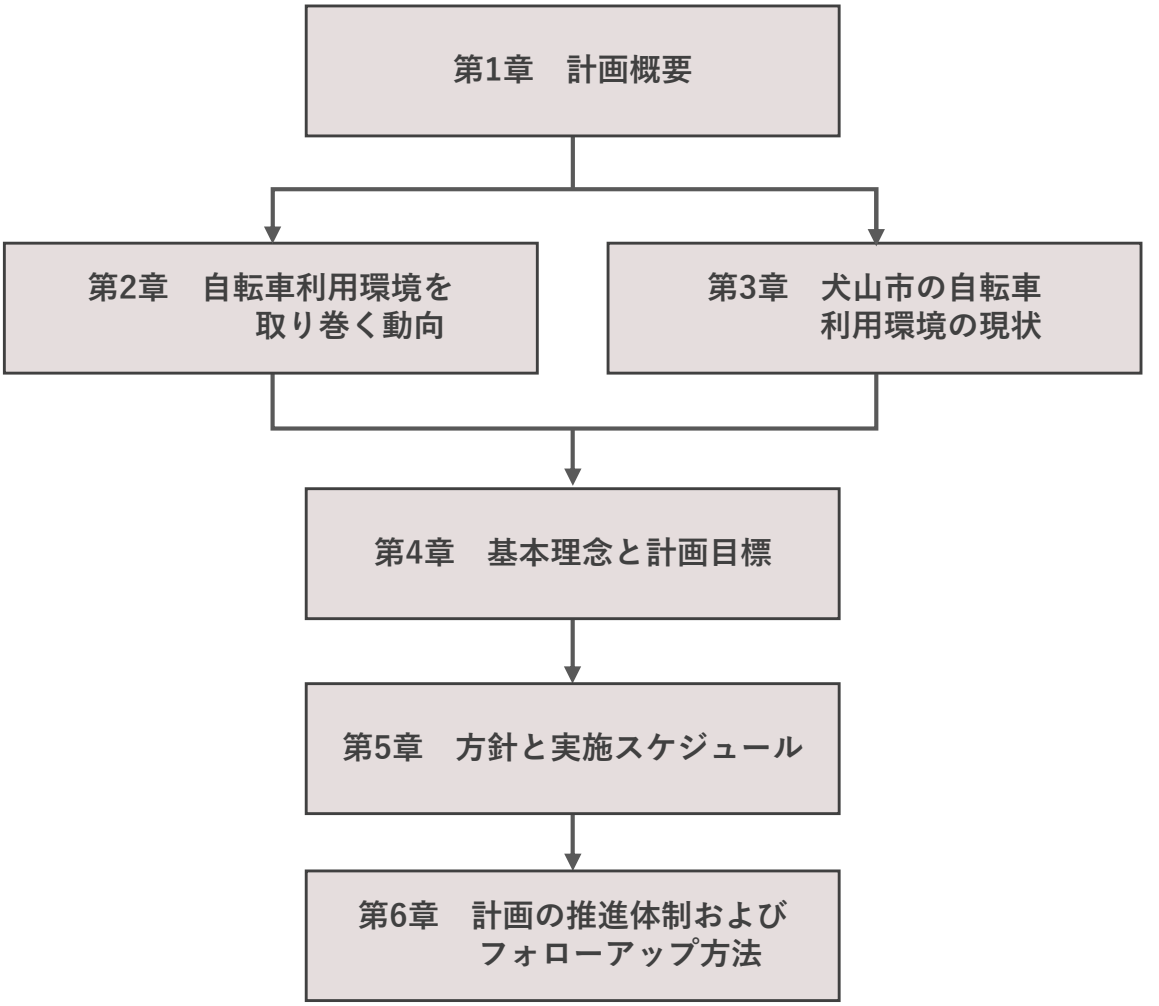


図 1-3 計画の構成

第２章　自転車利用環境を取り巻く動向

２－１　国の動向

・２０１７年（平成２９年）５月に施行された「**自転車活用推進法**」では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどの新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資することなどを基本理念としています。

・法第９条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「**第１次自転車活用推進計画**」が、２０１８年（平成３０年）６月に閣議決定され、その後、近年の社会情勢の変化等を踏まえて、２０２１年（令和３年）５月に「**第２次自転車活用推進計画**」が閣議決定されました。

・また、地方公共団体における計画策定の参考となる「**地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）**」が２０１８年（平成３０年）８月に公表され、地方公共団体における計画策定の考え方や進め方が整理されたことに伴い、各地において計画策定の取組みが進められています。

・さらに、近年の「**道路交通法**」の改正により、自転車の安全利用に関するルールの強化が進められており、２０２４年（令和６年）及び２０２６年（令和８年）には、自転車の交通違反に対する罰則の強化等が実施されています。

表 2-1 国の自転車に関する主な動向

時期	主な内容
2017年 (平成29年) 5月	「**自転車活用推進法**」の施行
2018年 (平成30年) 6月	「**第1次自転車活用推進計画**」の閣議決定
2018年 (平成30年) 8月	「**地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）**」の公表
2021年 (令和3年) 5月	「**第２次自転車活用推進計画**」の閣議決定
2023年 (令和5年) 4月	「**道路交通法**」の改正 →全ての自転車利用者に対して**ヘルメットの着用が努力義務化**
2023年 (令和5年) 7月	「**道路交通法**」の改正 →**特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の利用・通行ルールの指定**（例：16歳未満の運転禁止、車道通行の原則など）
2024年 (令和6年) 11月	「**道路交通法**」の改正 →「**運転中のながらスマホ**」「**酒気帯び運転**」が罰則の対象
2026年 (令和8年) 4月	「**道路交通法**」の改正 →自転車の交通違反に対する**罰則の強化等**

２－２　愛知県の動向

・愛知県は「**愛知県自転車活用推進計画**」を２０２０年（令和２年）２月に策定しました。同計画では『①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成』『②自転車を利用した健康づくりによる「健康長寿あいちの実現」』『③サイクルツーリズムの促進による国内外から人が訪れるあいちの実現』『④自転車事故のない安全で安心な社会の実現』 という４つの目標を定めて、これらの目標達成に向けて取組んでいます。

・その後、国の「第２次自転車活用推進計画」が２０２１年（令和３年）５月に閣議決定されたことを踏まえて、愛知県は２０２３年（令和５年）３月に「**愛知県自転車活用推進計画**」を改定しました。

表2-2 愛知県の自転車に関する主な動向

時期	主な内容
2020年 (令和2年) 2月	「**愛知県自転車活用推進計画**」の策定
2021年 (令和3年) 10月	「**自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例**」の一部施行 →自転車利用者の**ヘルメット着用を努力義務**とする →**自転車損害賠償責任保険等への加入を義務**とする
2023年 (令和5年) 3月	「**愛知県自転車活用推進計画**」の改定

TOPIC：木曽川中流域サイクルツーリズムの概要【国・県・市の取組み】

・木曽川中流域では、木曽三川の雄大な河川空間を活かした**レクリエーションや健康づくりに向け、サイクリングコースのネットワーク整備や利活用**を進めています。さらに、多様な自然環境・河川景観や文化、歴史的遺産等を活かした**水辺の拠点整備・活用や、サイクリングコースによる広域的なネットワーク形成に向けた取組みを推進**しています。

□犬山市の位置付け

犬山市は、木曽川中流域沿川に位置する１２市町の１つとして、木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルートの一部を構成しています。

サイクルルートの構築によって、広域サイクリングルートと市街地・観光拠点を結び、地域内外の回遊性向上が期待されています。



図2-1 木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり計画

出典：木曽川上流河川事務所
（https://www.cbr.mlit.go.jp/kisojyo/cms/press/pdf/kisya05_071111.pdf）

『木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり計画』の登録　令和7年8月

第３章　犬山市の自転車利用環境の現状

３－１　アンケート調査の概要

・本計画の策定にあたり、自転車利用の“ニーズ”や“課題”、“交通ルール等への意識”を把握するため、一般市民・高校生・中学生を対象にアンケート調査（２０２５年（令和７年））を行い、利用実態や傾向等を把握しました。

表 3-1 アンケート調査概要

	一般市民	高校生	中学生
調査方法	郵送アンケート方式 ※Webアンケート併用	Webアンケート方式	
調査対象	19歳以上の犬山市在住者 （1,000名）	市内高等学校生徒 ・愛知県立犬山高等学校 ・愛知県立犬山総合高等学校 （298名）	市内中学校生徒 ・犬山市立犬山中学校（564名） ・犬山市立城東中学校（420名） ・犬山市立南部中学校（312名） ・犬山市立東部中学校（267名） ・その他（9名）
回収数	506	298	1,572

※（）は対象者数

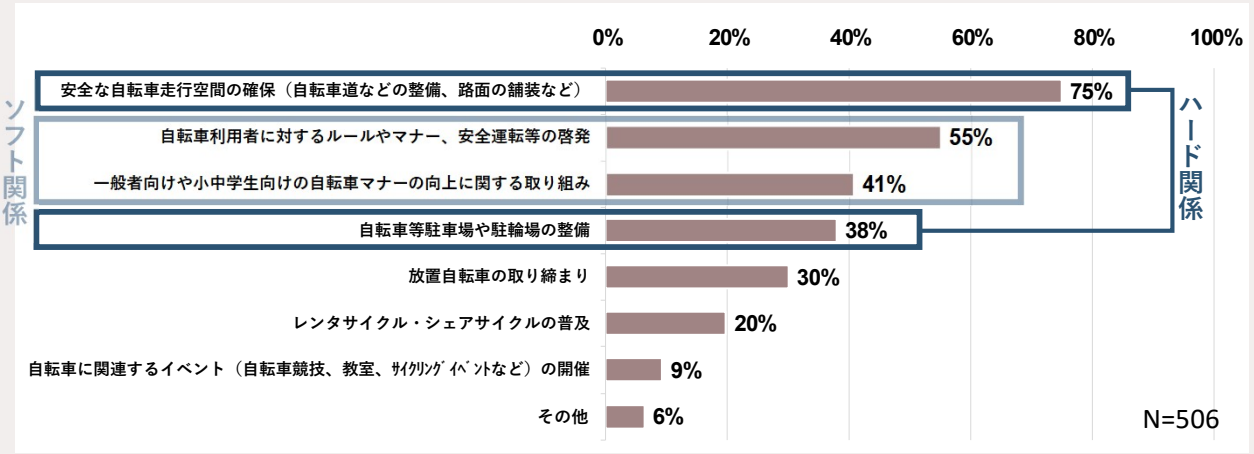
３－２　犬山市の自転車利用環境の整備ニーズ

アンケート

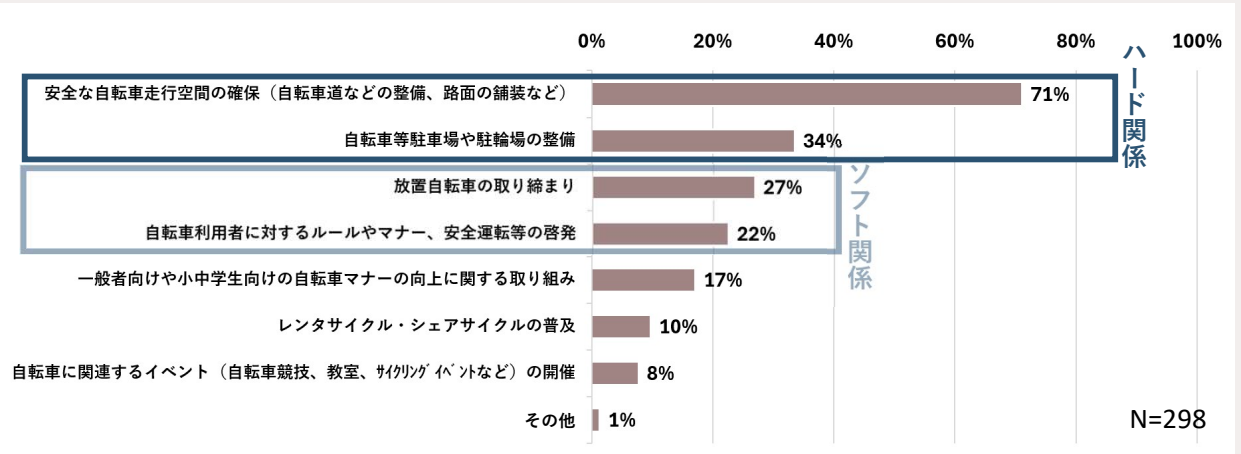
・市民が求める自転車利用環境に関する意見では、ハード整備では『**安全な自転車走行空間**』や『**駐輪場の整備**』、ソフト関係では『**ルールやマナー※等の啓発**』や『**放置自転車の取り締まり**』といった対策に関するニーズが高い傾向にあります。

※本計画におけるマナーとは道路交通法上のルールとして明文化されてはいないものの、歩行者・自転車・自動車が安全に共存するために必要な配慮（歩行者のそばを通行する際の減速、夜間の早めの点灯など）を指しています。

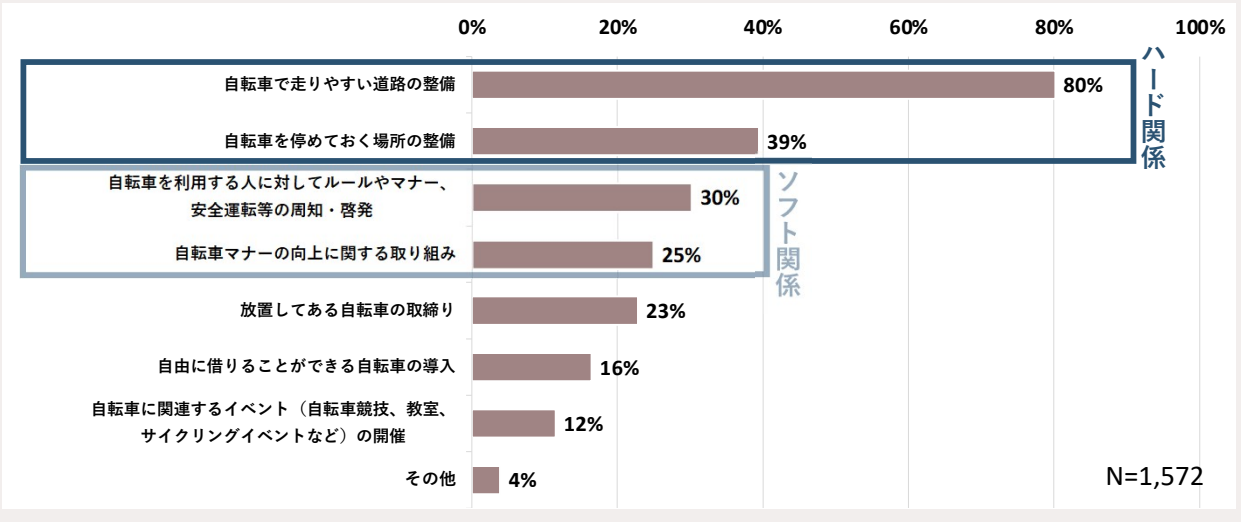
一般市民



高校生



中学生



３－３　自転車の利用状況

（１）　自転車分担率

・中京都市圏内（愛知県・岐阜県南部・三重県北勢地域）の市町村の自転車分担率を比較すると、**犬山市は第５５位（約７％）に位置しており、中京都市圏全体の平均自転車分担率の約１０％を下回ります。**

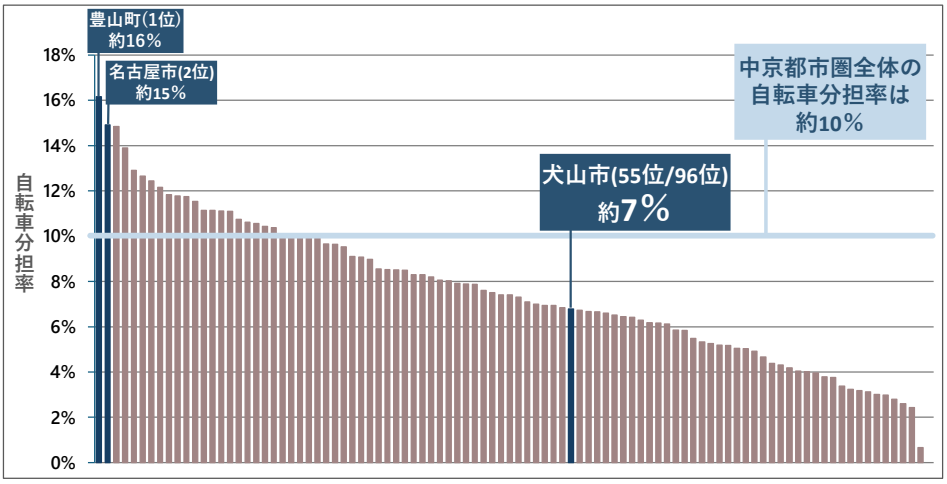
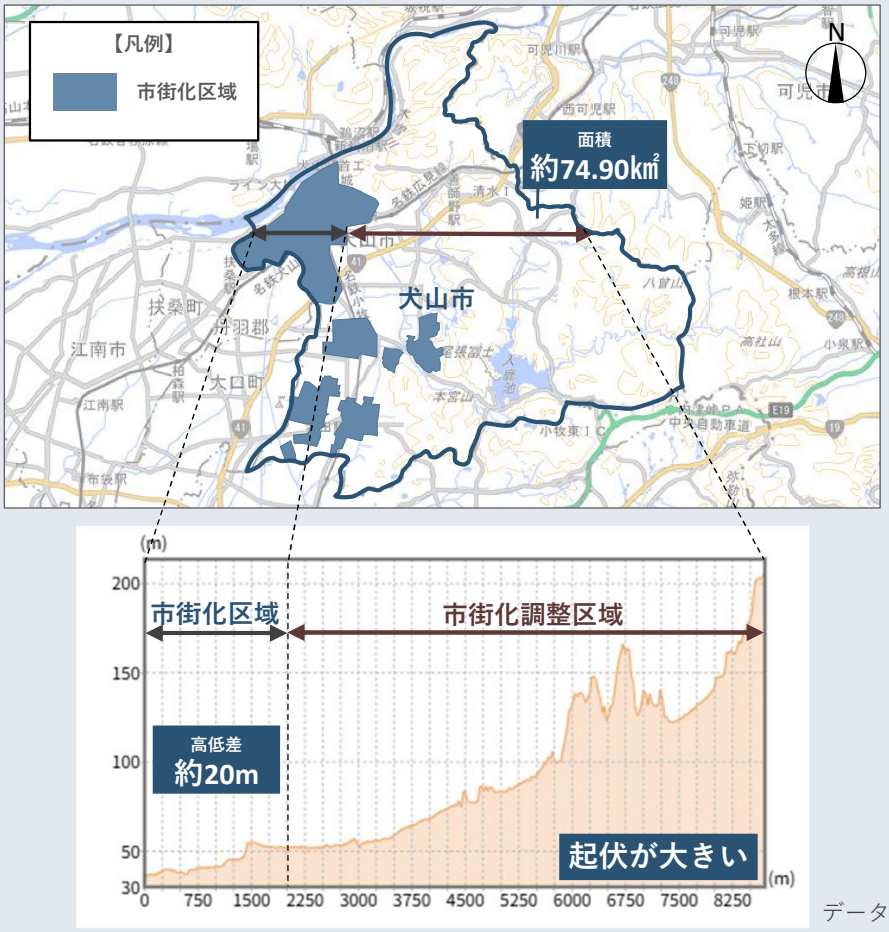


図 3-1 自転車分担率

出典：国土交通省中部地方整備局 第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）
（ https://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/persontrip/p01.html ）

TOPIC：犬山市の地形

・犬山市では、市街化区域は比較的平坦である一方、周辺部では起伏の大きい地形が広がっています。



データ：国土地理院

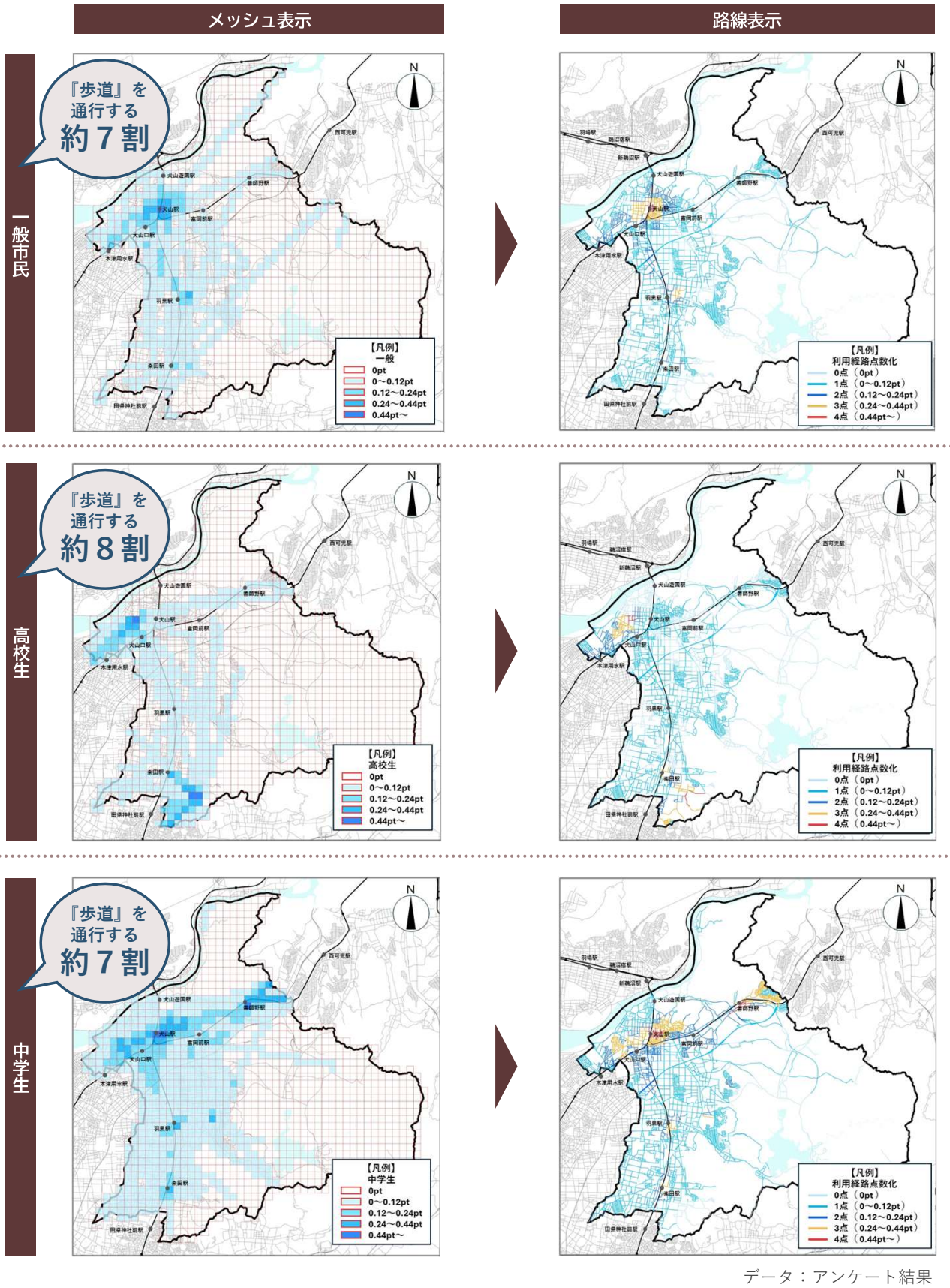
図 3-2 犬山市の地形

（２） 利用経路と走行位置

アンケート

・アンケート結果から、自転車での走行頻度が高いと考えられる経路を整理※しました。
・自転車の通行位置は、『車道』ではなく『歩道』を走行する方が多い傾向にあります。

※各回答を「回答数÷全回答数(一般市民・高校生・中学生)」で算出したPtに換算し、集計・分析



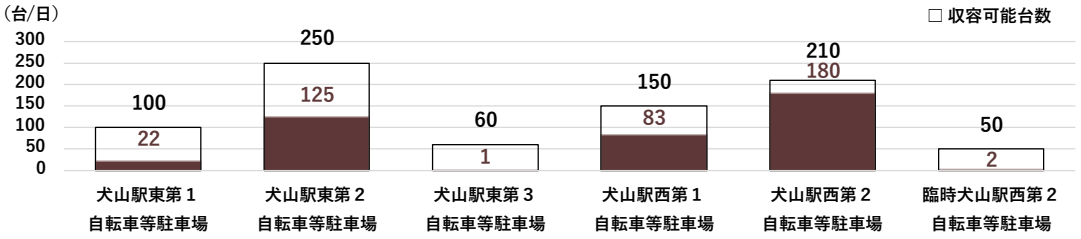
データ：アンケート結果

図 3-3 利用経路（一般市民・高校生・中学生）

（３）自転車等駐車場の利用状況

・鉄道駅周辺に公共自転車等駐車場が設置されており、特に**犬山駅・善師野駅・楽田駅・羽黒駅**周辺で利用が集中しています。また、**善師野駅・楽田駅**では時間帯によって、**収容台数を超える可能性**があります。

①犬山駅周辺



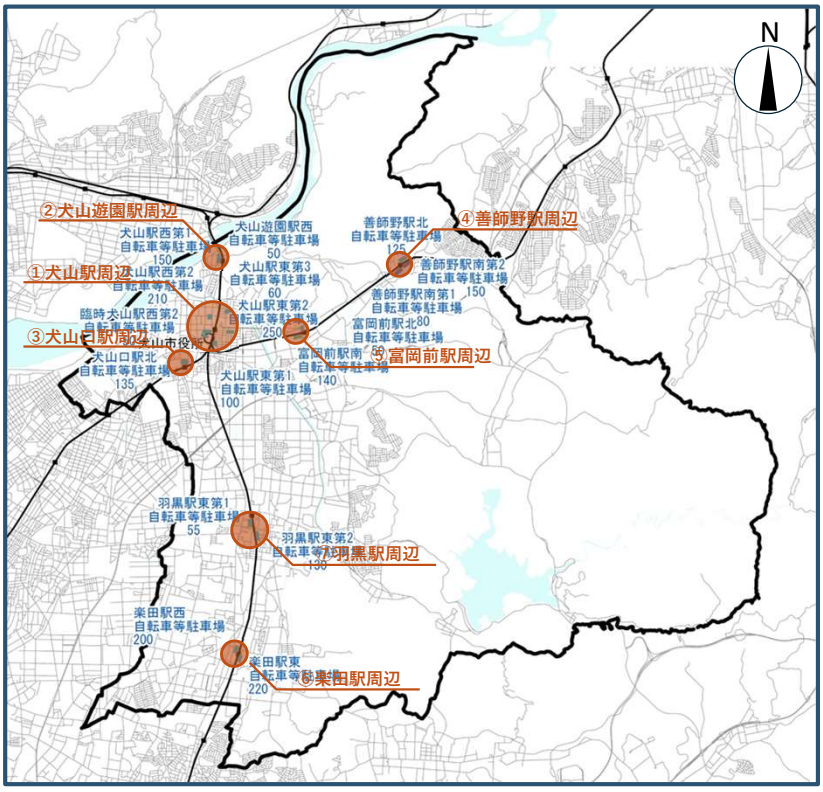
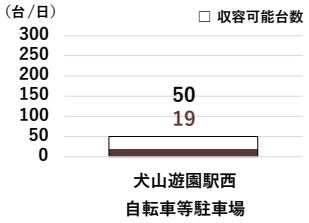
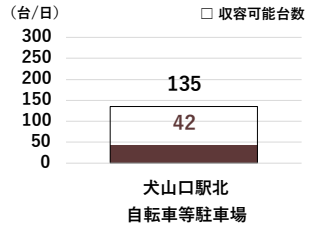


図 3-4 自転車等駐車場 位置図

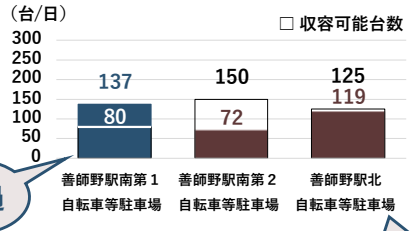
②犬山遊園駅周辺



③犬山口駅周辺



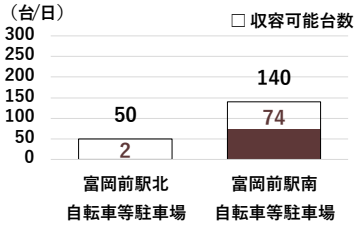
④善師野駅周辺



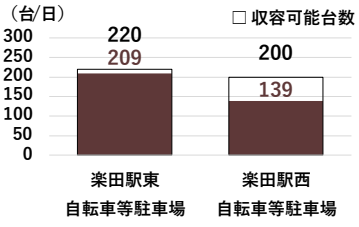
超過

超過の可能性有

⑤富岡前駅周辺

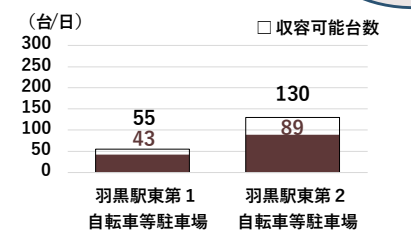


⑥楽田駅周辺



超過の可能性有

⑦羽黒駅周辺



３－４　駐輪環境と放置自転車の状況

・愛知県の放置自転車台数の前年度比が大きく減少しているのに対し、**犬山市はほぼ横ばいに推移**しています。

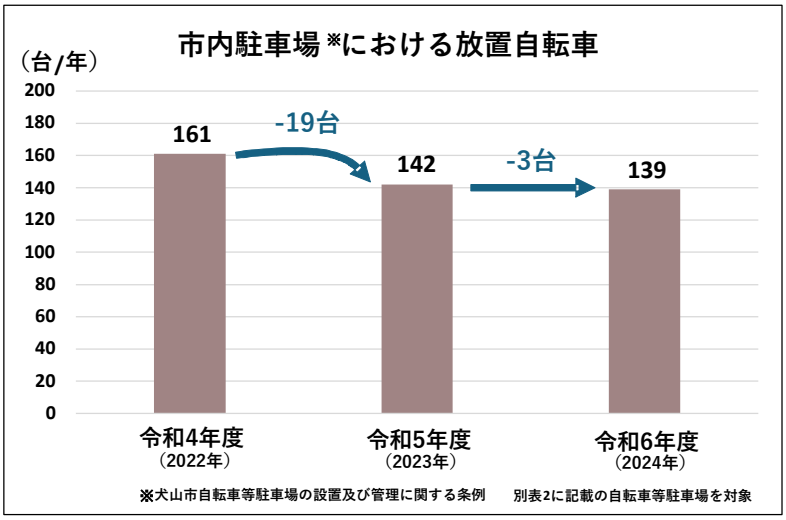


図 3-5 放置自転車の推移（犬山市）

出典：犬山市

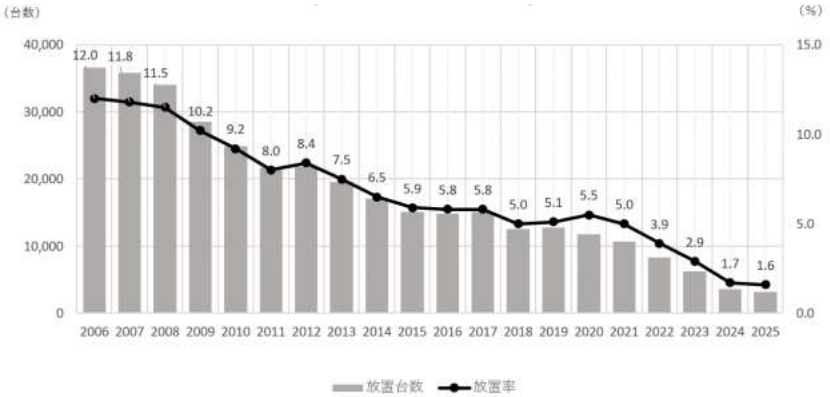

放置自転車（善師野駅）



放置自転車（善師野駅）

TOPIC：愛知県における放置自転車の推移

・愛知県における、２０２５年度の放置自転車台数調査では、自転車等放置台数は前年度から３５８台もの台数が減少（－１０.０％）しています。



	2025年度	2024年度	対前年度増減数	前年度比
自転車等総駐車台数(A=B+C)	199,777台	205,590台	△5,813台	△2.8%
自転車等駐車場利用台数(B)	196,570台	202,025台	△5,455台	△2.7%
自転車等放置台数(C)	3,207台	3,565台	△358台	△10.0%
放置率(C/A)	1.6%	1.7%	－	△0.1ポイント

放置台数 10%減

図 3-6 放置自転車の推移（愛知県）

出典：愛知県HP　2025年度自転車駐車等に関する実態調査結果について
(https://www.pref.aichi.jp/press-release/jitensha-jittaichousa2025.html)

３－５　健康づくりにおける自転車利用

（１）　健康習慣

・メタボリックシンドローム“該当者”及び“予備軍”の割合をみると、犬山市は**やや増加傾向**にあります。

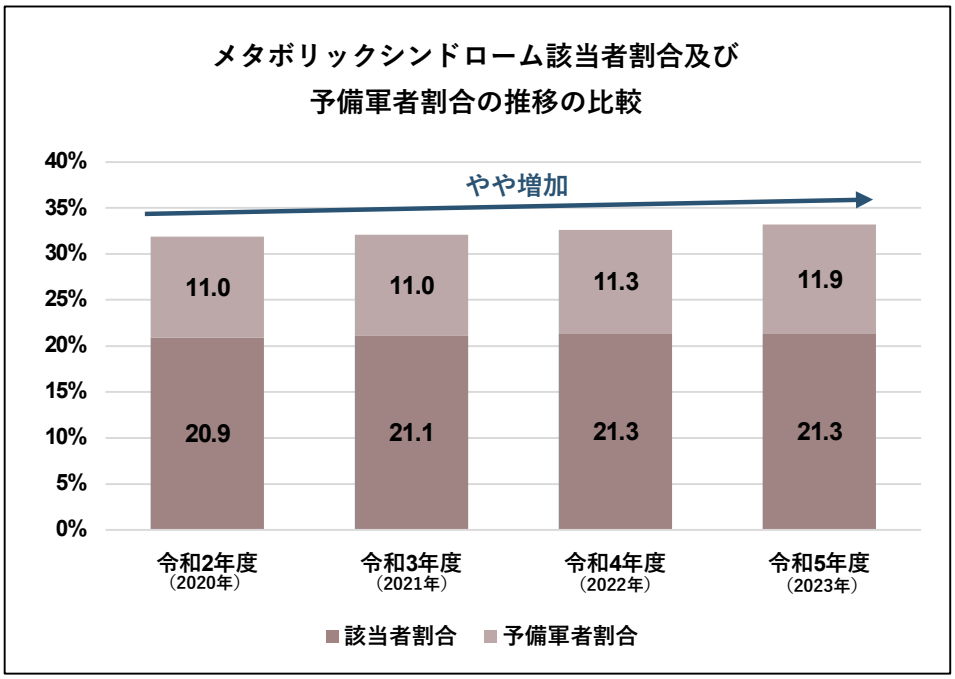


図 3-7 メタボリックシンドローム割合の推移（犬山市）

出典：犬山市 第3次みんなで進めるいぬやま健康プラン21
（ https://www.city.inuyama.aichi.jp/kurashi/1000224/1000276/1000277.html ）

TOPIC：健康と自転車利用に関する研究事例

・自動車や電車での通勤よりも、**自転車を利用した方がメタボに起因する心疾患の発症リスクが減少**している研究結果があります。

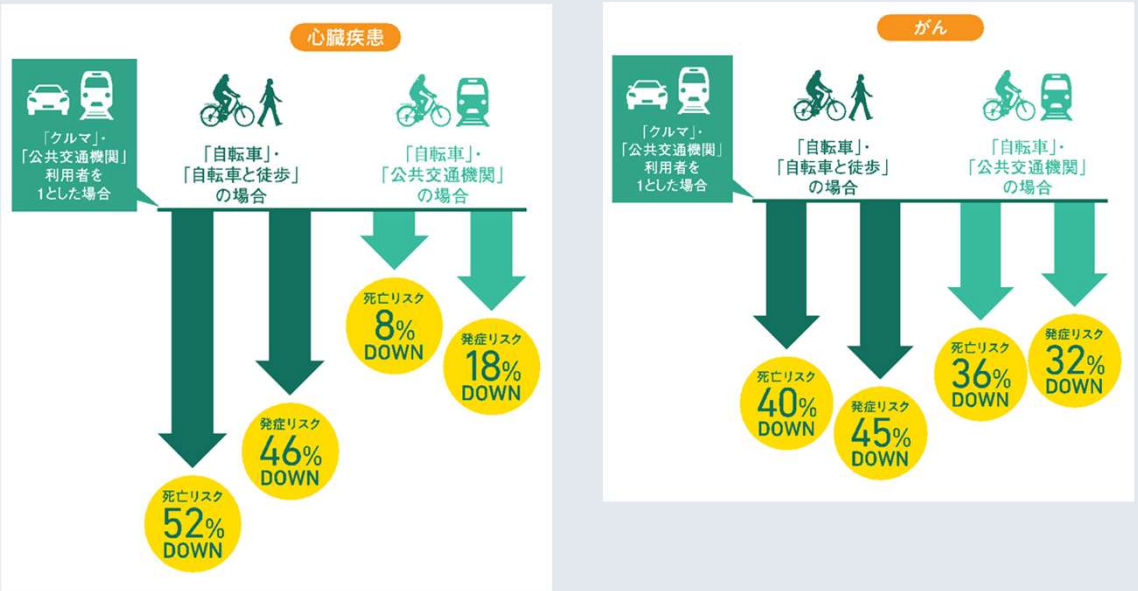


図 3-8 健康と自転車利用に関する研究事例

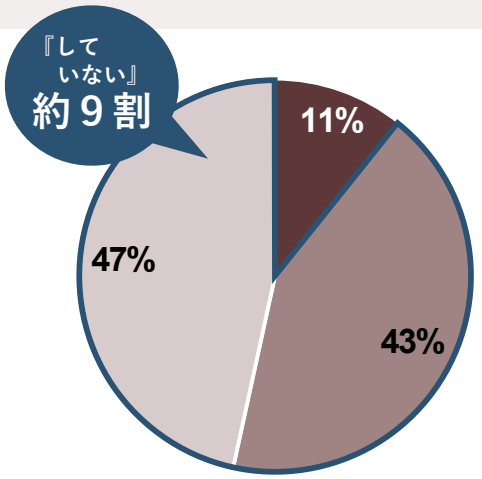
出典：　「Health Data File by cyclingood」/株式会社シマノ
（ https://www.shimanosquare.com/themes/shimanosquare/assets/pdf/document/health_data_file/HDF_METABO_02.pdf ）

（２） 運動習慣

アンケート

・アンケートでは、『自転車を利用した健康づくりや余暇活動』をしていない方が大半を占める結果となりました。

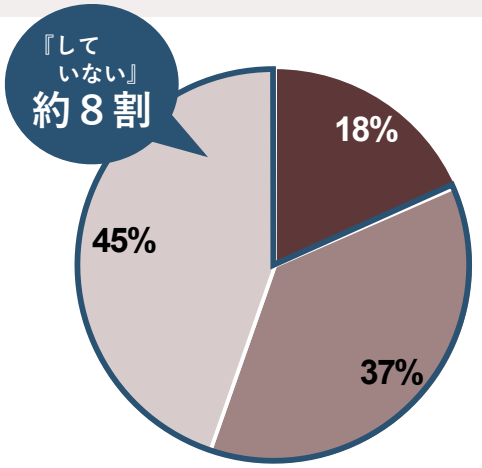
一般市民



■ 自転車を利用して健康づくりや余暇活動をしている
■ 興味はあるが、自転車を活用した健康づくりや余暇活動はしていない
■ 興味がないので、自転車活用もしていない

N=481

高校生



■ 自転車を利用して健康づくりや余暇活動をしている
■ 興味はあるが、自転車を活用した健康づくりや余暇活動はしていない
■ 興味がないので、自転車活用もしていない

N=298

３－６　観光・イベントにおける自転車利用

（１）　犬山市の主な観光資源

・犬山市内には、国宝犬山城をはじめとする、「**歴史・文化に関連する観光施設**」や、日本モンキーパーク等の「**レジャー施設**」、また、木曽川鵜飼や入鹿池等の「**自然を楽しめる観光地**」が市内に点在しています。

国宝犬山城



出典：一般社団法人犬山市観光協会（https://inuyama.gr.jp/photo/）

・室町時代に築城されたといわれる城で、現存する天守は日本最古のものです。
・濃尾平野の扇の要に位置し、周辺には犬山城下町の古い町並みや明治村等の観光施設があります。

野外民族博物館リトルワールド



出典：一般社団法人犬山市観光協会（https://inuyama.gr.jp/photo/）

・世界各国の民族資料を展示した本館展示室と家屋が立ち並ぶ野外展示場で構成された野外博物館です。
・世界のグルメの食べ歩きや民族衣装などを体験できます。

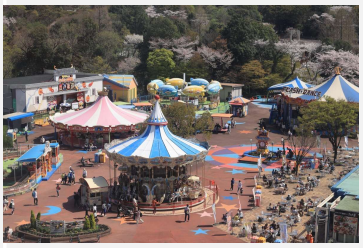
博物館明治村



出典：一般社団法人犬山市観光協会（https://inuyama.gr.jp/photo/）

・明治時代を中心とする歴史的建造物を移築・保存する野外博物館です。
・重要文化財11件を含む60を超える建造物をはじめ、様々な体験やグルメを楽しむことができます。

日本モンキーパーク



出典：一般社団法人犬山市観光協会（https://inuyama.gr.jp/photo/）

・30種類以上のアトラクションが揃う、ファミリー向けの遊園地です。
・季節ごとのイベントや、キャラクターショーの他、夏期限定でオープンする屋外レジャープールが人気です。

木曽川鵜飼



出典：一般社団法人犬山市観光協会（https://inuyama.gr.jp/photo/）

・1300年もの歴史がある伝統的な漁法で、10羽の鵜を操り鮎などの川魚を捕まえます。
・ライトアップされた国宝犬山城を背景に、幻想的な歴史絵巻が目の前で繰り広げられます。

入鹿池



出典：一般社団法人犬山市観光協会（https://inuyama.gr.jp/photo/）

・周辺約18Kmの広大なエリアを持ち、貯水量においても日本有数の人工池として知られています。
・ワカサギ釣りやブラックバス釣りのスポットとして高い人気があり、全国から多くの人が訪れます。

TOPIC：シェアサイクルの利用状況



写真：名鉄協商パーキング犬山駅前のシェアサイクル

利用回数
GW期間（令和7年4月28日～5月5日）の間で、
16回の利用がありました。



図 3-9 シェアサイクルの利用経路

データ：カリテコ提供データを基に作成

（２） イベントの開催状況

ツール・ド・KISOGAWA【2024,2025年に実施】

・木曽川中流域※で、流域の自然や食、歴史文化を体感するサイクリングイベントや犬山市内の観光地を自転車で巡るポタリングイベントを実施しています。

※羽島市、美濃加茂市、各務原市、可児市、岐南町、笠松町、坂祝町、犬山市、江南市、一宮市、稲沢市、扶桑町





参加者意見
・木曽川を眺めながらの大変走りやすいルートだった。
・今後も継続して開催して欲しい。
・ルート案内看板も設置されておりスムーズに走行できたが、分かりづらい箇所もあった。

図 3-10 ツール・ド・KISOGAWA 2025

出典：ツール・ド・KISOGAWA2025
(https://block47.jp/kisogawa2025/)

自転車散歩 in いぬやま【2024年に実施】

・犬山市内で、犬山ポタリングクラブ主催の観光地を自転車で巡るポタリングイベントを実施しています。



図 3-11 第11回　自転車散歩 in いぬやま

出典：犬山ポタリングクラブ提供

３－７　自転車事故の発生状況

（１）　事故発生状況

・２０２１（令和３年）年以降、自転車事故は増加傾向にあります。
・２０２４（令和６年）年における事故類型は“車両相互”の事故が大半を占め、その中でも「出会い頭」が最も多くなっています。事故発生場所は市道が最も多く約６割を占め、次いで県道春日井各務原線が多くなっています。

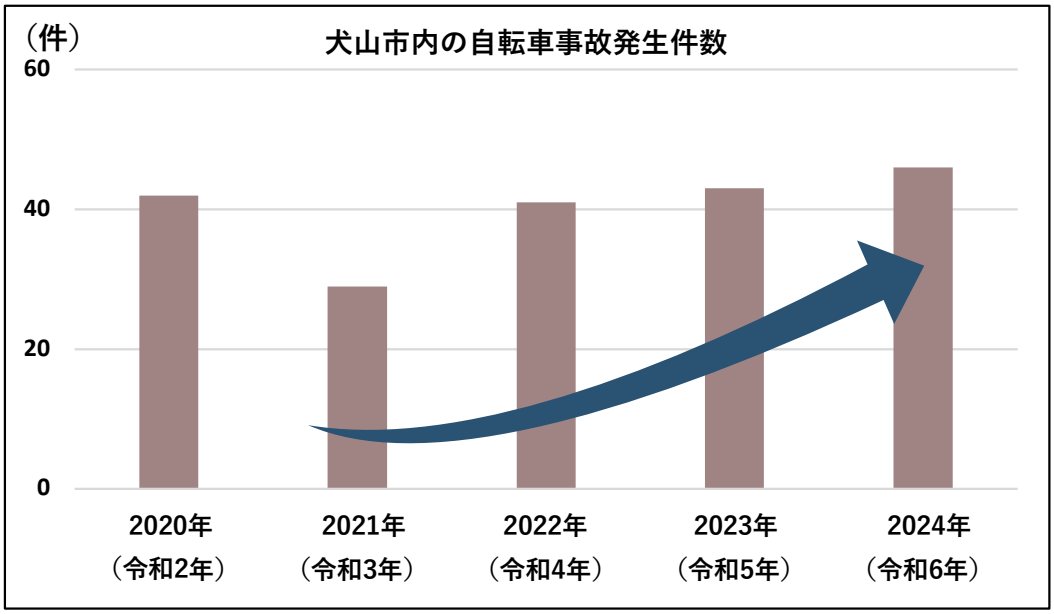
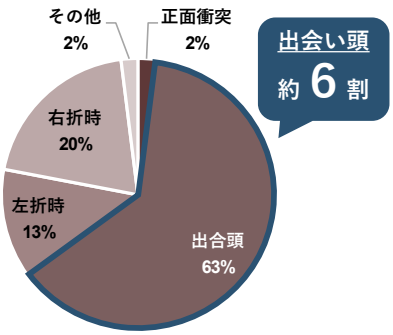


図 3-12 犬山市内の自転車事故発生件数推移

出典：愛知県警察提供データ

TOPIC：2024年における犬山市の自転車事故の内訳

自転車事故類型（車両相互の内訳）



自転車事故発生場所

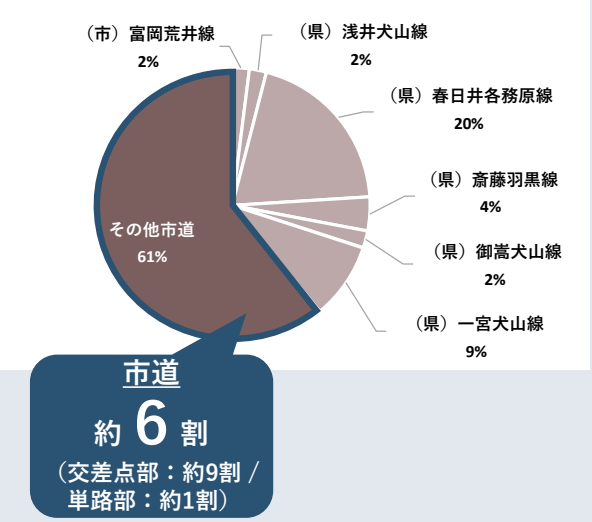


図 3-13 2024年における犬山市の自転車事故の内訳

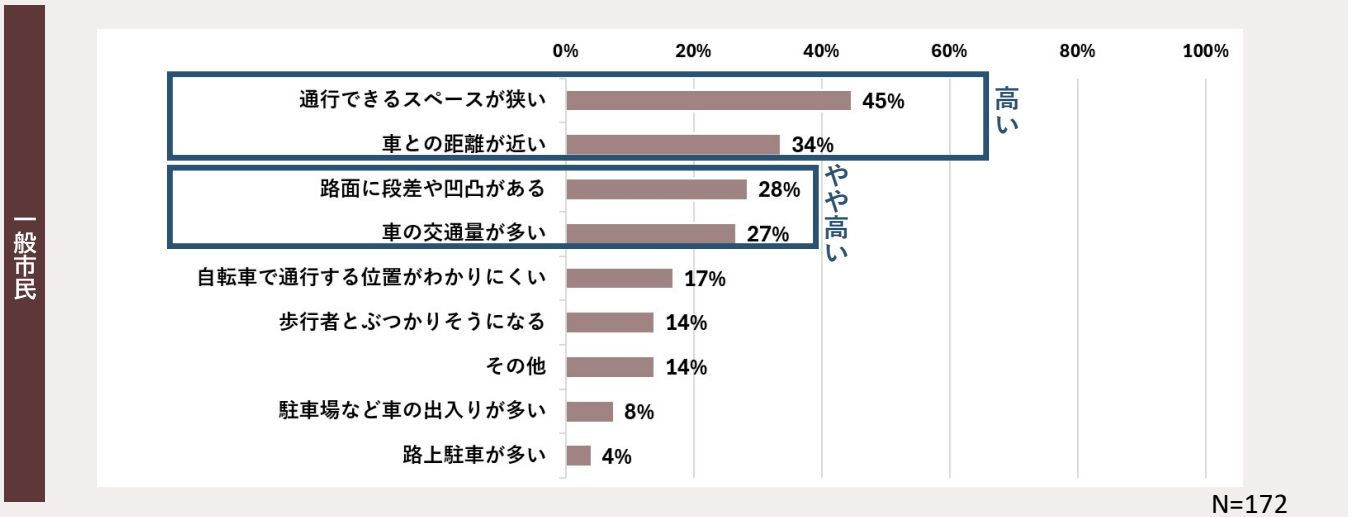
出典：愛知県警察提供データ（2024年）

（2）　ヒヤリハット

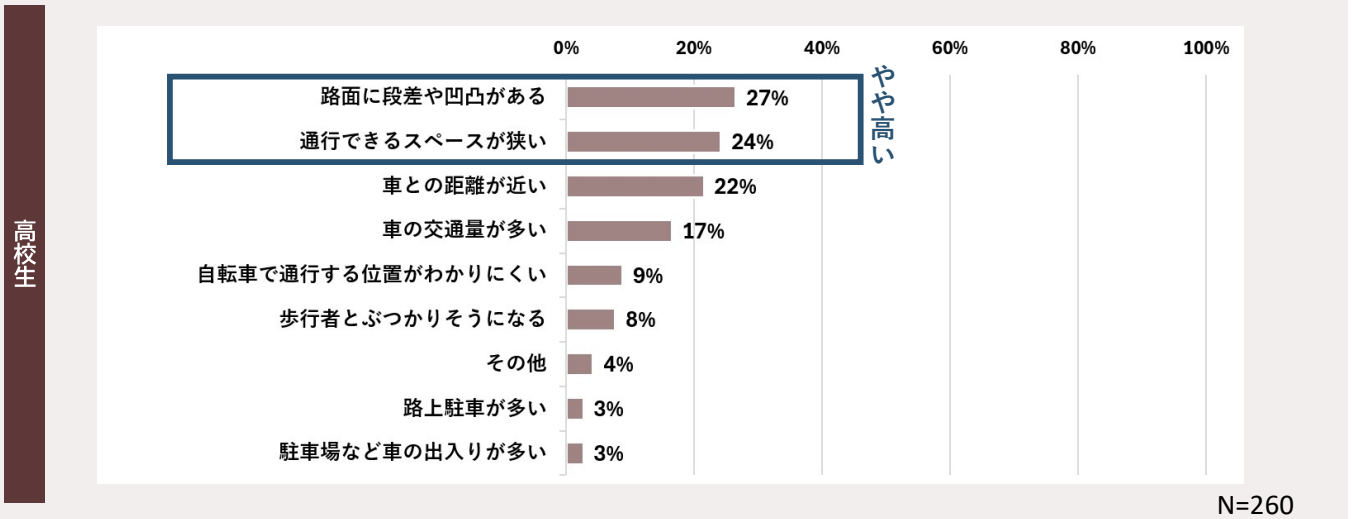
アンケート

・アンケートでは、『**通行できるスペースが狭い**』『**路面に段差や凹凸がある**』といった、**道路状況に関するヒヤリハット**を感じる方が多い傾向にあります。
・また、『**車との距離が近い**』『**車の交通量が多い**』といった、**車道通行時の安全性**に関する回答も比較的多い傾向にあります。

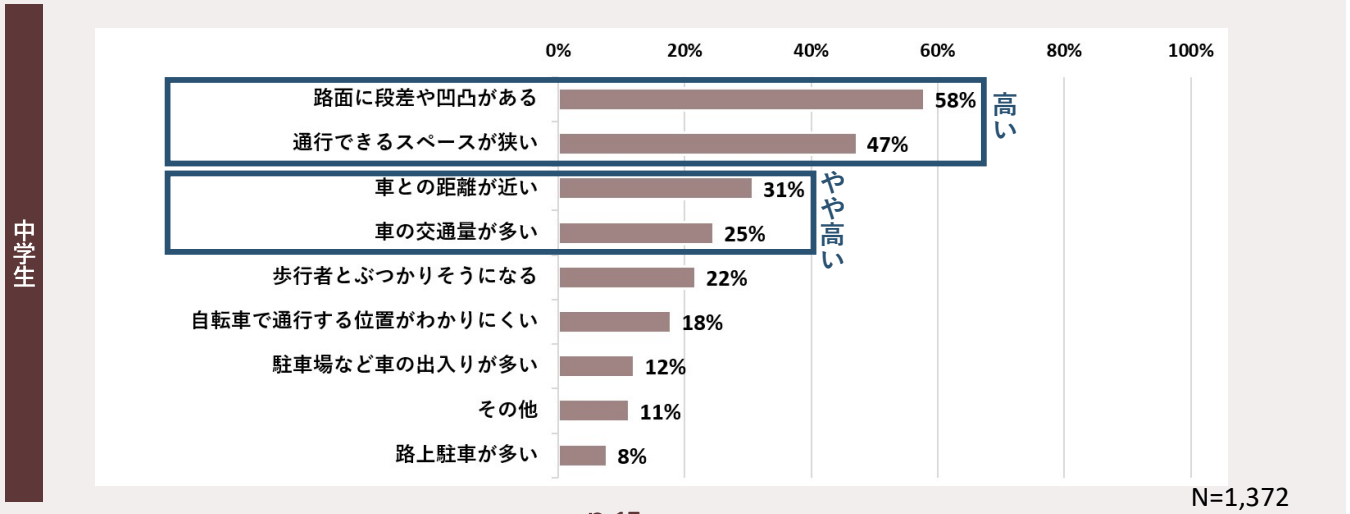
Q.危ない、走りにくいと感じることがあれば教えてください。



N=172



N=260



N=1,372

３－８　自転車の利用意識

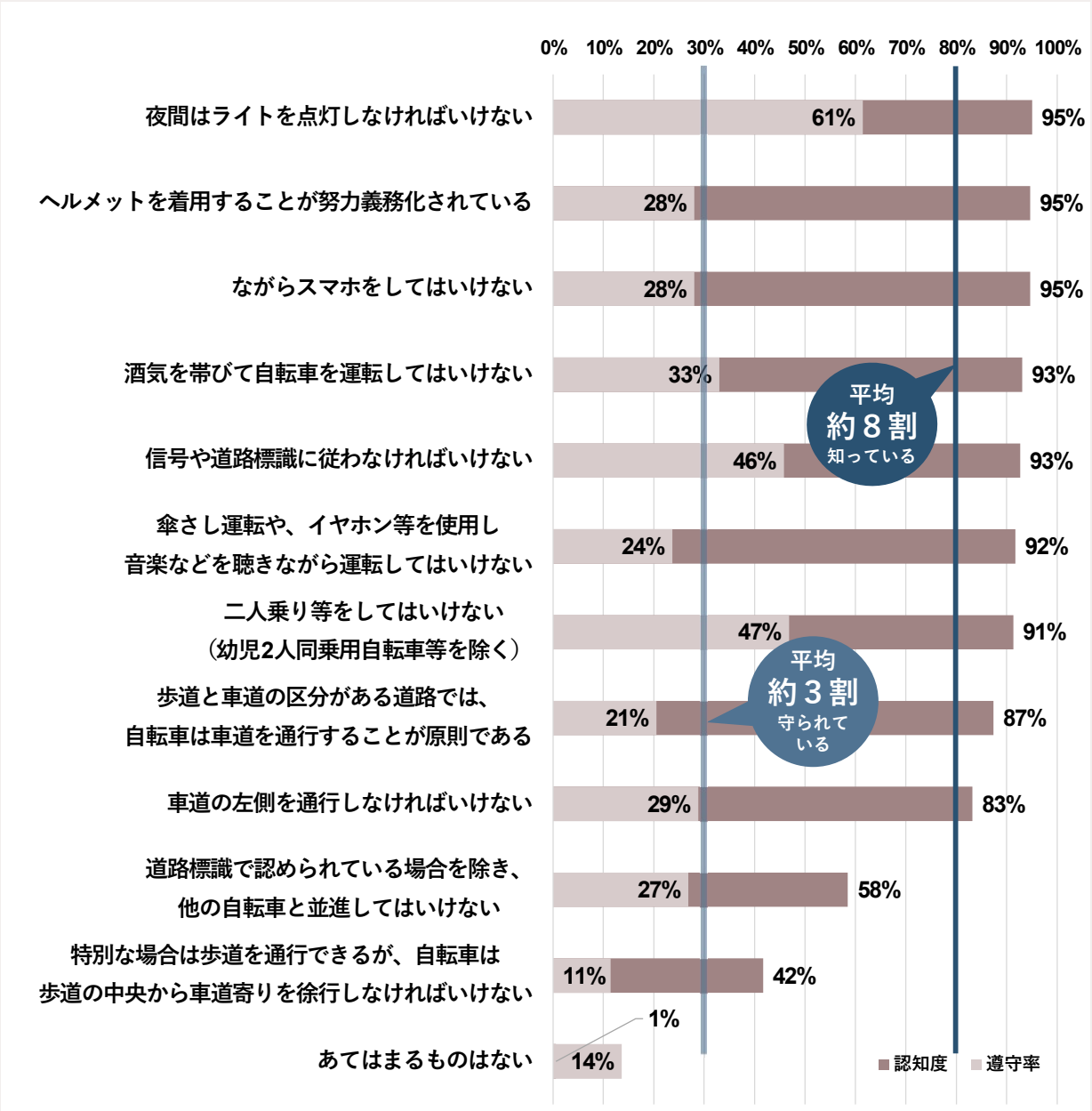
（１）　自転車の利用ルールの認知度と遵守率

アンケート

・アンケート（一般市民）では、自転車の利用ルールの認知度は、ほとんどの項目で８割以上ですが『走行位置』や『並走禁止』のルールの認知度は６割以下と低い傾向にあります。
・また、遵守率は平均で約３割であり、認知度と比較して、全体的に低い傾向にあります。

一般市民

Q. あなたがご存じの自転車の利用ルールを選んでください。
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。



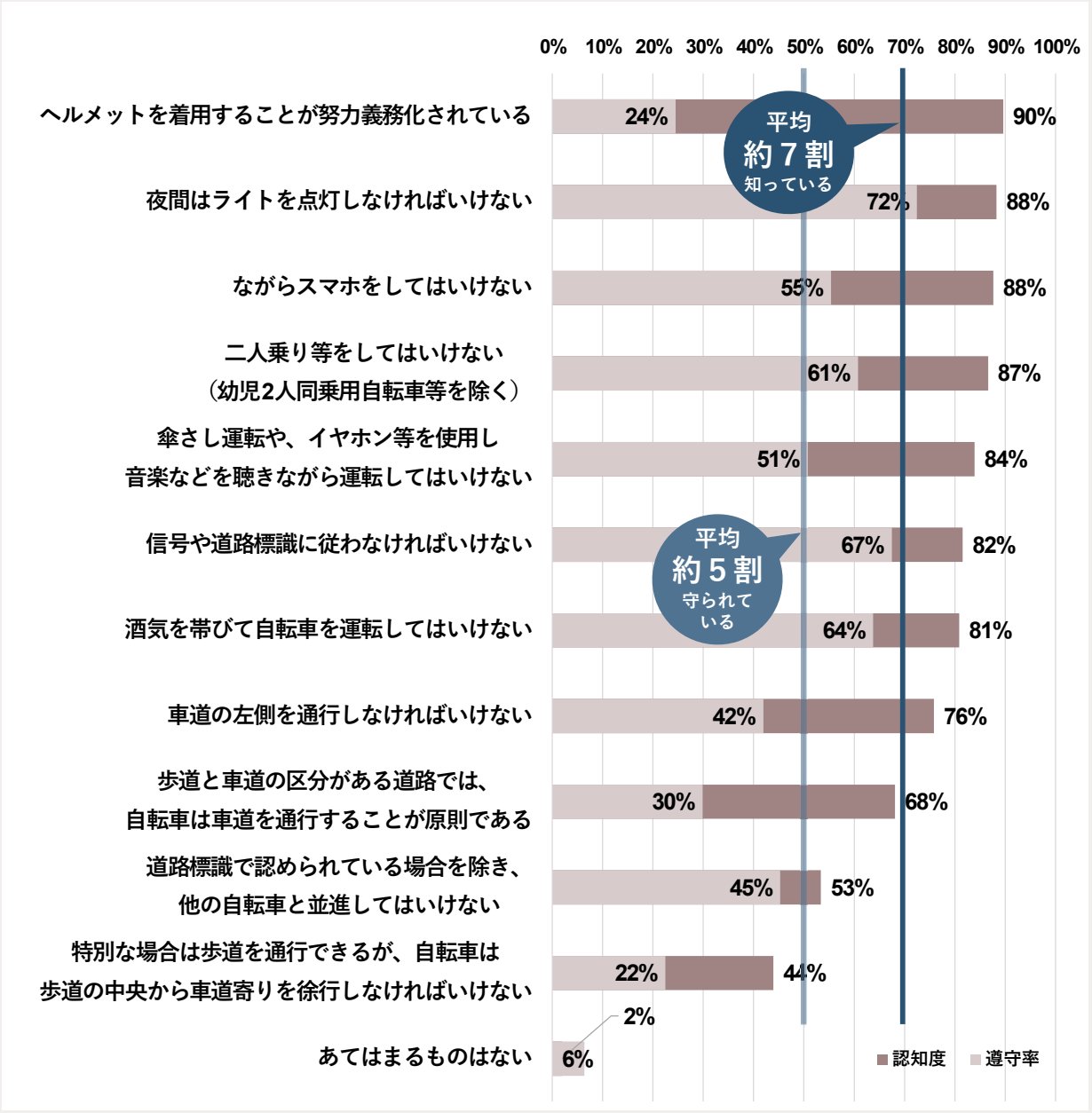
N=506

アンケート

・アンケート（高校生）では、自転車の利用ルールの認知度は、『通行位置』や『並走禁止』のルールの認知度は６割以下と低い傾向にあります。
・また、遵守率は平均で約５割であり、認知度と比較して、全体的に低い傾向にあります。

高校生

Q. あなたがご存じの自転車の利用ルールを選んでください。
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。



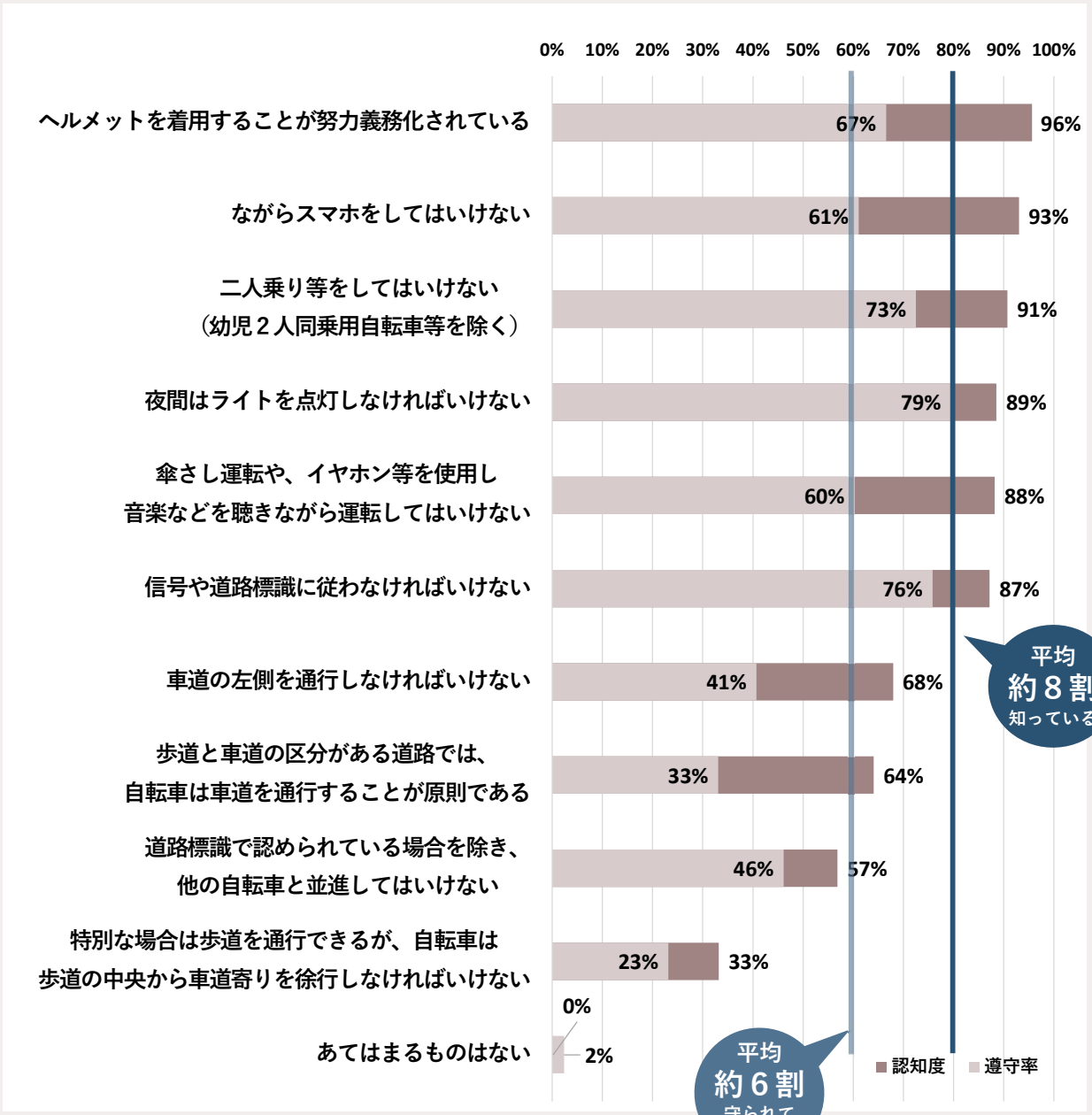
N=298

アンケート

・アンケート（中学生）では、自転車の利用ルールの認知度は『**通行位置**』や『**並走禁止**』のルールの認知度が**低い傾向**にあります。
・また、一般市民や高校生と比べて、『**基本的に車道を通行しなければいけない**』『**車道の左側を通行しなければいけない**』といったルールの認知率が低い傾向にあります。
・また、遵守率は平均で約６割であり、**認知度と比較して、全体的に低い傾向**にあります。

中学生

Q. あなたがご存じの自転車の利用ルールを選んでください。
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。



N=1,572

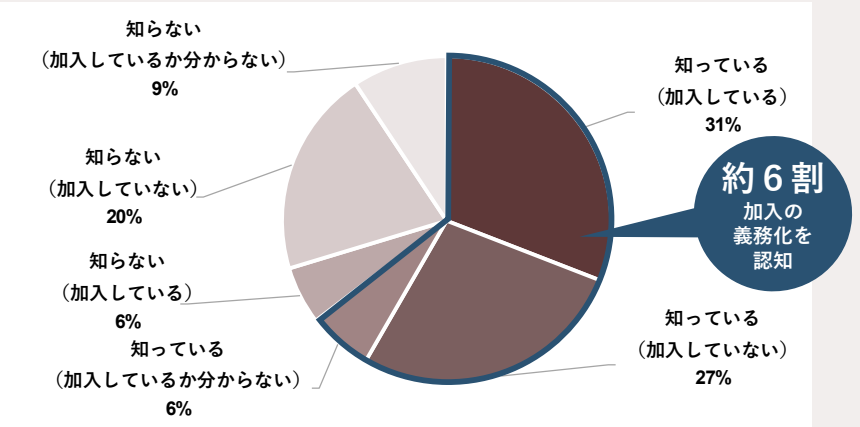
（２）　自転車損害賠償責任保険等

アンケート

・自転車賠償責任保険等の加入義務は、一般市民の回答者の**約６割が認知**しており、**約４割が加入**しています。
・高校生の回答者では、**約５割が認知**しており、**約３割が加入**している結果となりました。

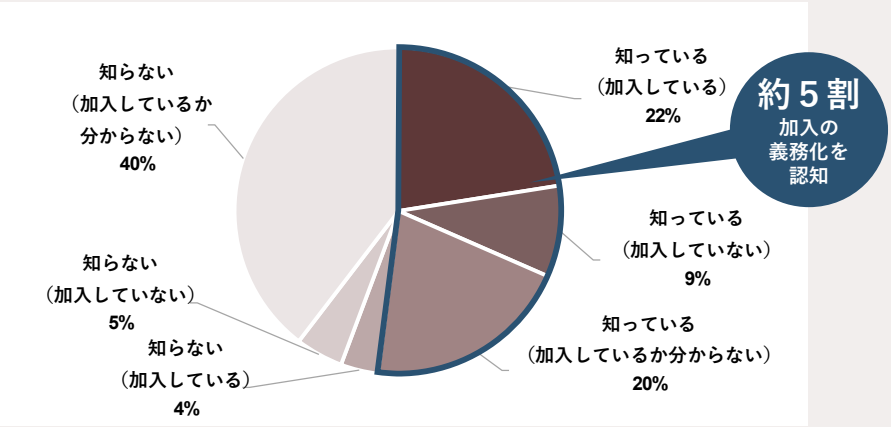
Q.令和3年10月1日から愛知県条例により自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されたことをご存じですか。また、加入していますか。

一般市民



N=492

高校生



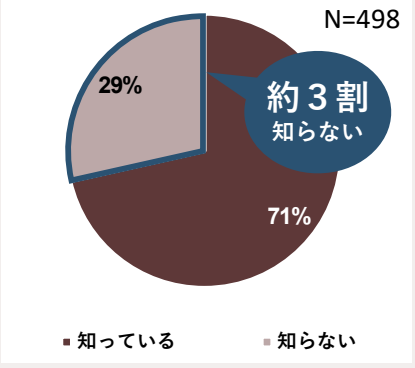
N=298

（３）　罰則規定（交通反則通告制度導入）の認知度

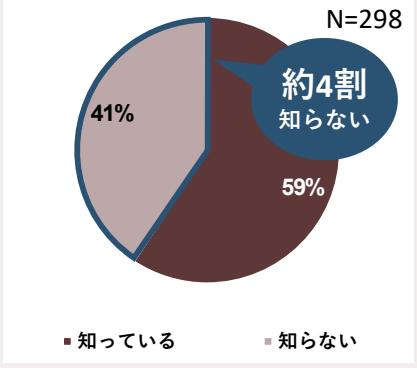
アンケート

・２０２６年（令和８年）４月１日より適用された「交通反則通告制度（青切符）」について、回答者の約３～５割が認知していません。

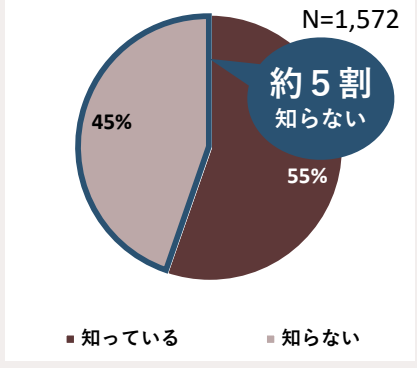
一般市民



高校生



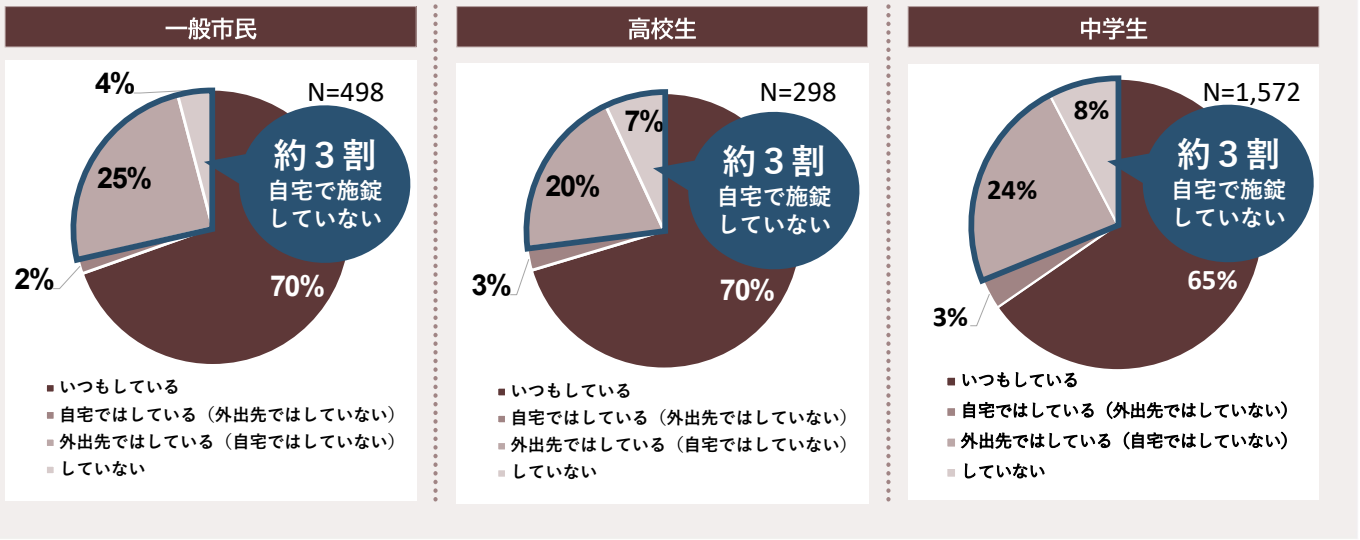
中学生



（４）　自転車の施錠状況

アンケート

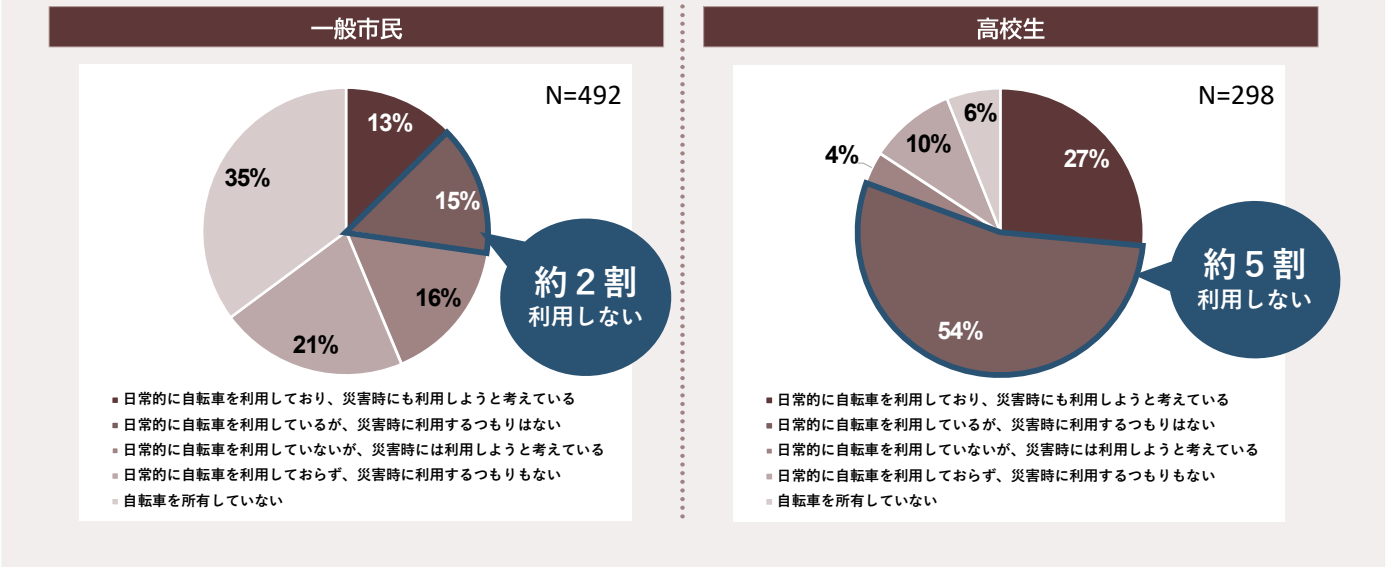
・回答者の大半が常に自転車の施錠をしていますが、**約３割は『自宅ではしていない』**結果となりました。



（５）　災害時の自転車活用

アンケート

・一般市民と高校生の回答者で傾向は大きく異なり、特に高校生は、**半数以上が『災害時に自転車を利用するつもりはない』**と回答しました。



第４章　基本理念と計画目標

４－１　現状と主な課題

・犬山市の自転車利用に関する、現状と主な課題は次のとおりです。

※表中の「中学生・高校生・一般市民」は、P.6のアンケート回答者を示します。

表 4-1 主な課題

区分	課題		理由
都市環境	自転車の利用状況	移動手段に“自転車を選択”したくなる基盤整備等の推進	犬山市の自転車分担率は中京都市圏の平均を下回り、比較的自動車依存の傾向にあります。
			学生は通学時以外も自転車を利用する方が多いですが、一般市民は、ほとんど利用しない方が大半を占めます。
			高校生は、一般市民よりも、複数人で連なって自転車を利用する傾向にあります。
			一般市民は、約４割が自転車を持っていません。
		自転車の受け入れ体制の構築	一部の市営自転車等駐車場（善師野駅・楽田駅）で需要超過が懸念されます。
			市営自転車等駐車場の利用は、犬山駅・羽黒駅・楽田駅が比較的多いです。
	自転車利用環境	快適な駐輪環境と盗難防止方針の推進	市営自転車等駐車場にはサイクルラックが整備されておらず、駐輪が過度に密集しているところがあります。
			県内の放置自転車は減少傾向にありますが、犬山市の放置自転車数は横ばいのまま推移しています。
	安全な自転車通行空間の確保	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	車道は“危ない”“走りくい”という理由で、自転車で歩道を通行する方が大半を占めています。
			学生は“最短な道”、一般市民は“安全な道・走りやすい道”を選択する傾向にあります。
健康	健康と運動習慣	自転車利用による健康効果のPR	一般市民の運動不足と考えられる人数は、横ばいのまま推移しています。
			自転車を活用した健康づくりや余暇活動をしている方は少ないです。
		市内の企業や商業施設等と連携した自転車利用の促進	普段、自転車を利用する一般市民は、“通勤・買い物”が過半数を占めています。
観光・イベント	観光	豊富な地域資源を活かした、自転車での市内周遊の促進	犬山駅前には、シェアサイクルが設置されているものの、GW時（2025年）の利用は限定的です。
	イベント開催	サイクリングイベントの充実	犬山市と民間事業者が連携した、サイクリングイベントの開催数は多くありません。
安全	自転車事故	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	自転車事故は緩やかに増加傾向にあります。
	自転車の利用意識	交通ルール等の理解促進	自動車等の免許を保有していない方は一般市民の約１割を占めており、免許取得時に交通ルールを学ぶ機会がないことから、自転車の交通ルールを学ぶ機会が限られている層が一定数存在します。
			一般市民と比較して、高校生は交通ルールの認知度が全体的に低いです。また、両者に共通して、通行位置や道路標示に関する認知度は低いです。さらに、一般市民においては、周囲が交通ルールを遵守できていると認識している方は多くありません。
			市の補助制度や国の法制度に関する認知度は、高くありません。
			多くの方が自転車の施錠をしていますが、自宅ではしていない方が一定数見られます。
			一般市民は、ヘルメット着用者を見かける割合が約３割にとどまり、中学生では約６割と多くはありません。
		災害時の自転車活用方法の検討	災害時に自転車を活用しない、または、自転車を持っていないと回答する方が大半を占めています。
	ドライバーの自転車利用者に対する配慮等	ドライバーの交通ルール遵守率向上と安全意識の定着	安全な自転車利用のためのドライバーへの配慮事項として、追い越し時の側方間隔の確保や速度の抑制を求める回答が大半を占めています。中学生も同様の傾向にありますが、路上駐車の抑制を求める割合は約３割と、比較的高い傾向にあります。

４－２　基本理念

・前頁でまとめた課題を踏まえ、**基本理念**を次のとおり設定しました。

－ 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 4-1 基本理念

４－３　計画目標

・設定した基本理念に基づき、「**都市環境**」「**健康**」「**観光・イベント**」「**安全**」の観点から、４つの計画目標を立てました。

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 4-2 計画目標

第５章　方針と実施スケジュール

５－１　推進する方針

・「第４章 基本理念と計画目標」で掲げた目標を達成するための“方針” は次のとおりです。

表 5-1 方針の一覧

区分	目標	方針	
都市環境	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	①	自転車ネットワークの構築
		②	駐輪環境の整備推進
		③	シェアサイクルの普及の推進
		④	周知・啓発等による自転車利用の促進
健康	自転車を活用した健康づくりへの意識向上の促進	⑤	自転車を活用した健康づくりの推進
		⑥	自転車通勤の推進
観光・イベント	自転車で観光地や自然資源をめぐる市内周遊の促進	⑦	サイクルツーリズムの推進
		⑧	官民が連携したイベント等の開催を推進
		⑨	自転車を使った市内の周遊促進
安全	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	⑩	交通安全活動等の推進
		⑪	安全な自転車利用のための支援・補助の推進
		⑫	災害時の自転車活用の推進

５－２　具体的な施策

・それぞれの方針では、多様な関係機関と連携を行いながら、具体的に次のような“施策”を実行することによって、計画目標の実現を図ります。

表 5-2 施策の一覧

区分	方針		施策	
都市環境	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
	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
	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
	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
健康	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
	⑥	自転車通勤の推進	⑥	自転車通勤の周知・啓発
観光・イベント	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
	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
	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信
安全	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
	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
	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

施策①－１　自転車通行空間の整備（路線の選定の考え方）

・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。

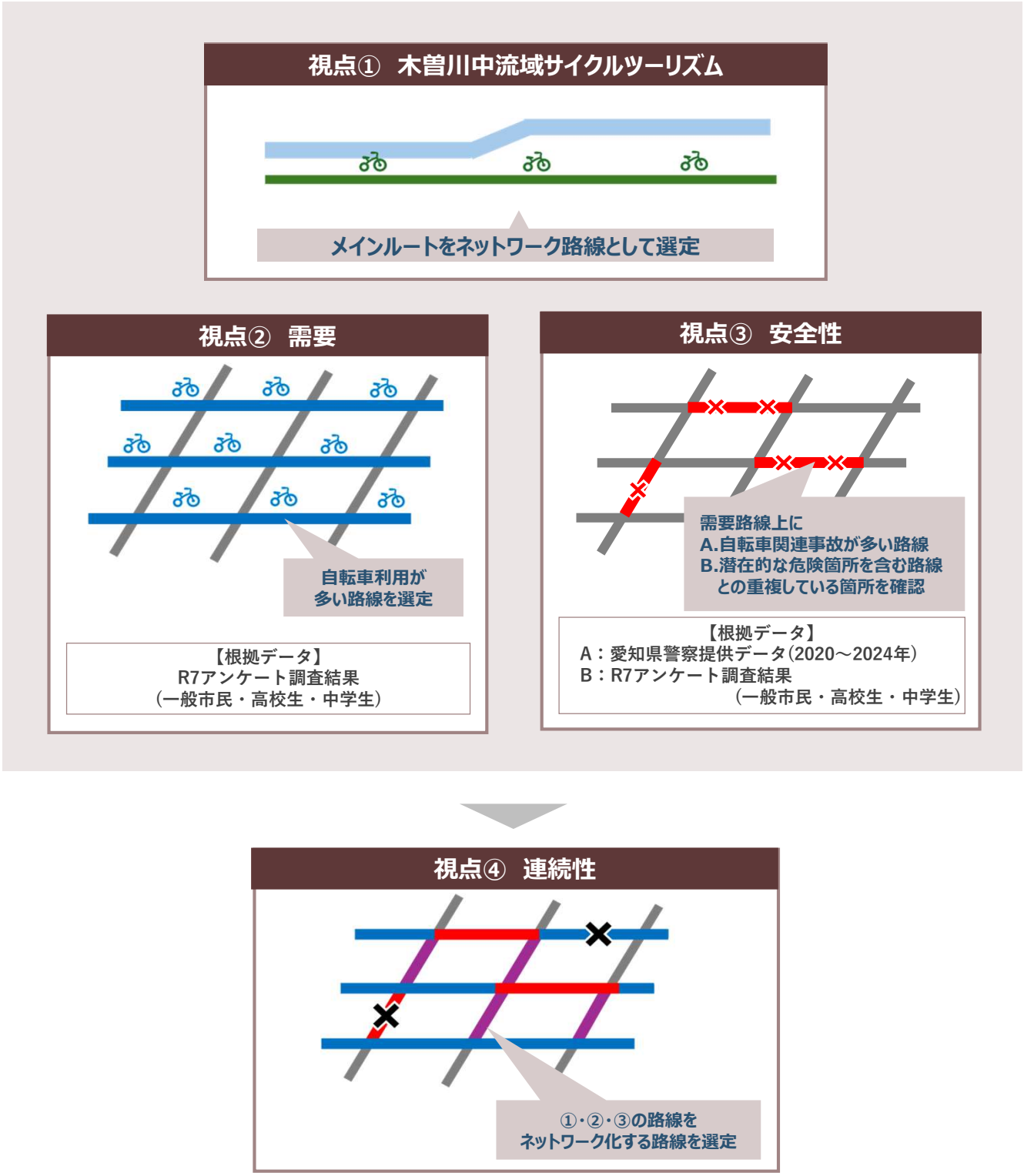
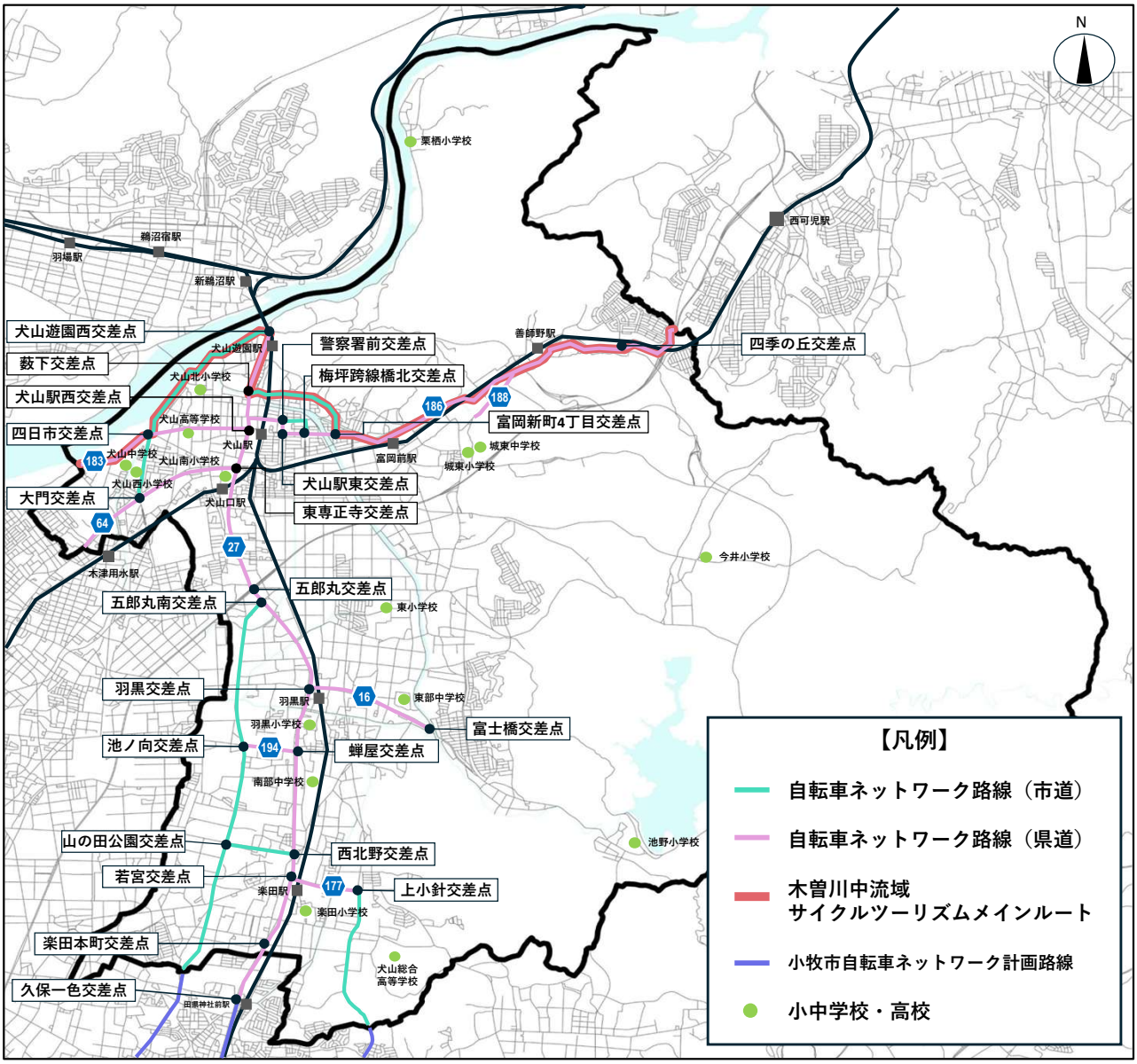


図 5-1 自転車ネットワーク路線の選定の視点

施策①－１　自転車通行空間の整備(自転車ネットワーク路線)

・ガイドラインを踏まえ、自転車の車道通行を基本とし、**安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する自転車ネットワーク路線**を選定します。



木曽川中流域サイクルツーリズムメインルート	その他県道・市道	総延長
全長：約9.4km （県道：約6.1km） （市道：約3.3km）	全長：約24.1km （県道：約15.7km） （市道：約 8.4km）	全長：約33.5km （県道：約21.8km） （市道：約11.7km）

図 5-2 自転車ネットワーク路線図（市道・県道区分）

－ 各視点の具体的な考え方（1／8）－

［視点①］木曽川中流域サイクルツーリズム

・**木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルート**（約9.4km）は次のとおりです。

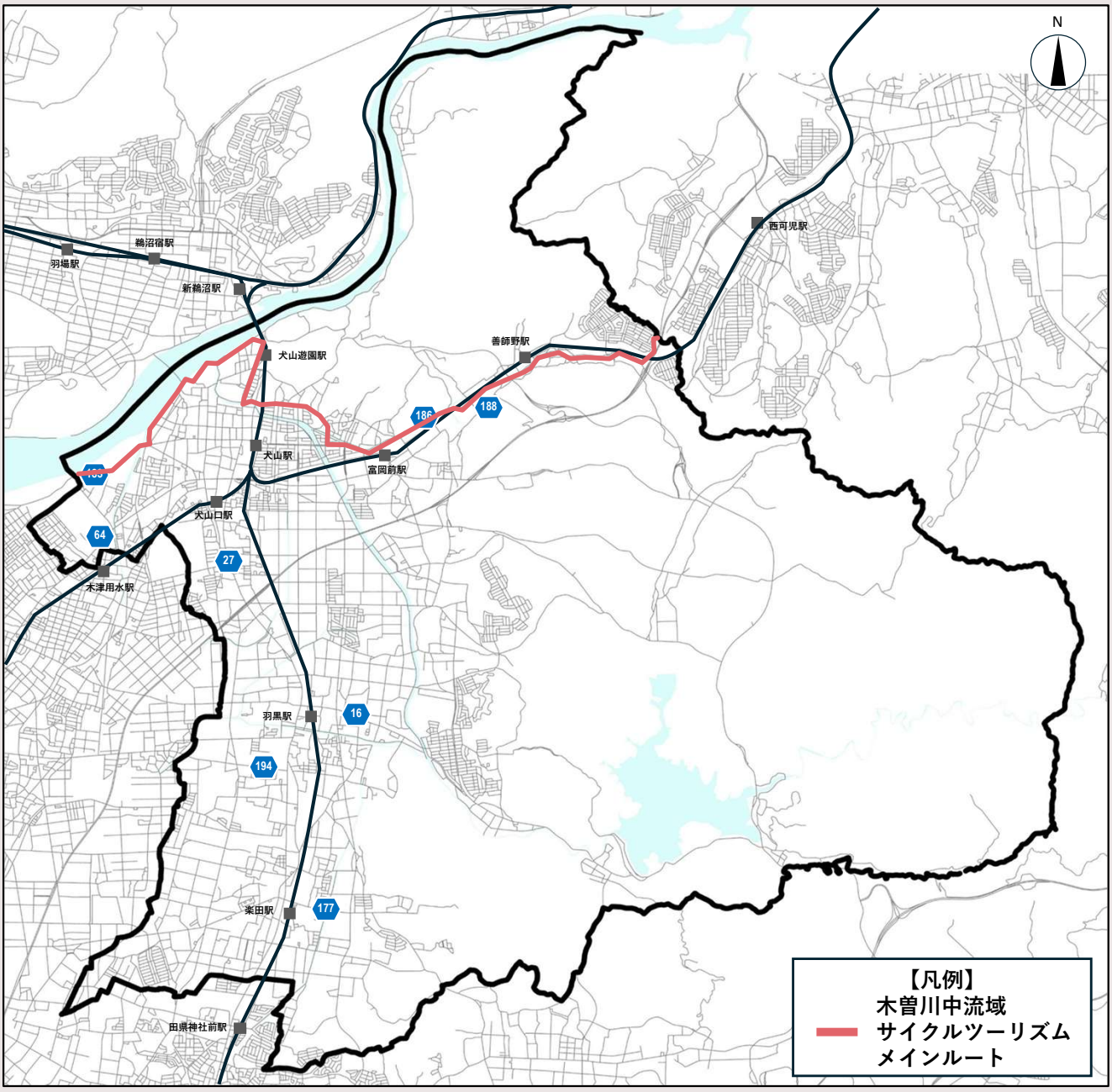


図 5-3 木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルート

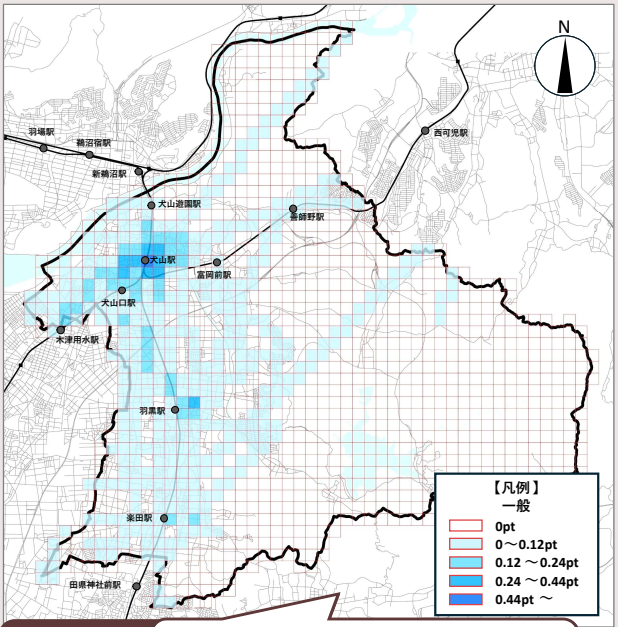
－ 各視点の具体的な考え方（2／8）－

［視点②］需要

・アンケート調査結果（利用経路）から、路線に対して利用位置の点数化を行い、**特に自転車通行の利用が多い箇所**を抽出した結果は、次のとおりです。

＜一般市民＞

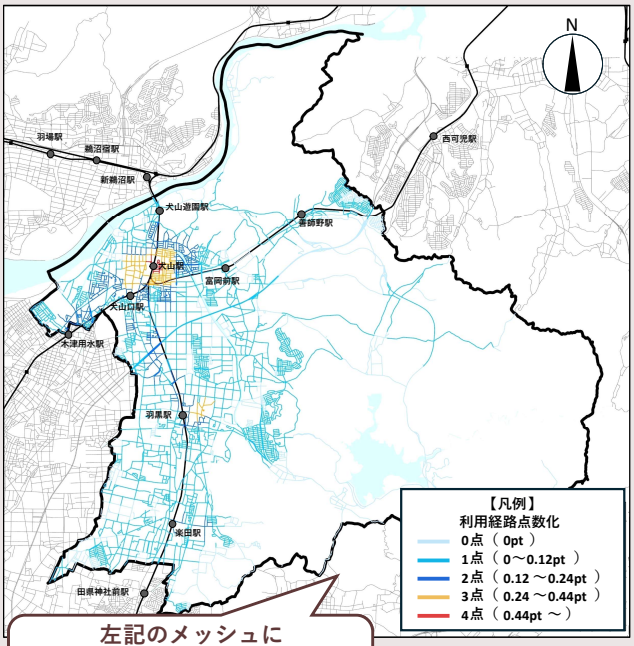
利用経路メッシュ



回答者属性間の回収数の偏りを補正

各回答を「回答数÷全回答数(一般)」で算出したPtに換算し、集計・分析

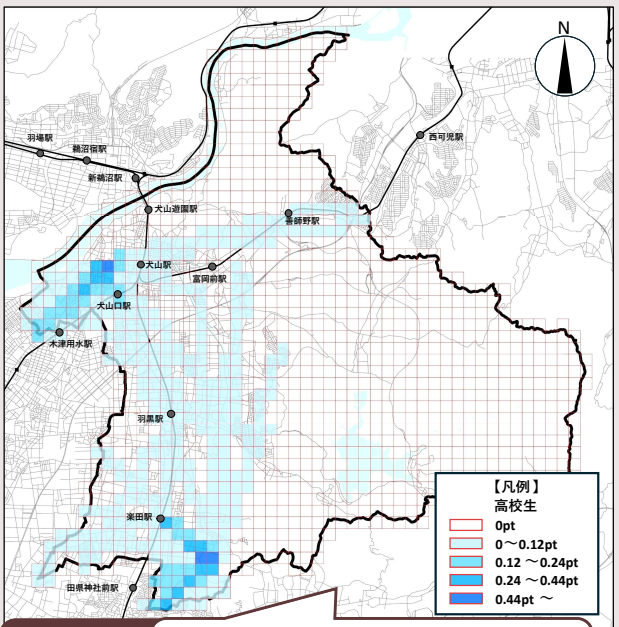
路線の抽出



左記のメッシュに重なる路線の点数化（点数が高いほど利用が多い）

＜高校生＞

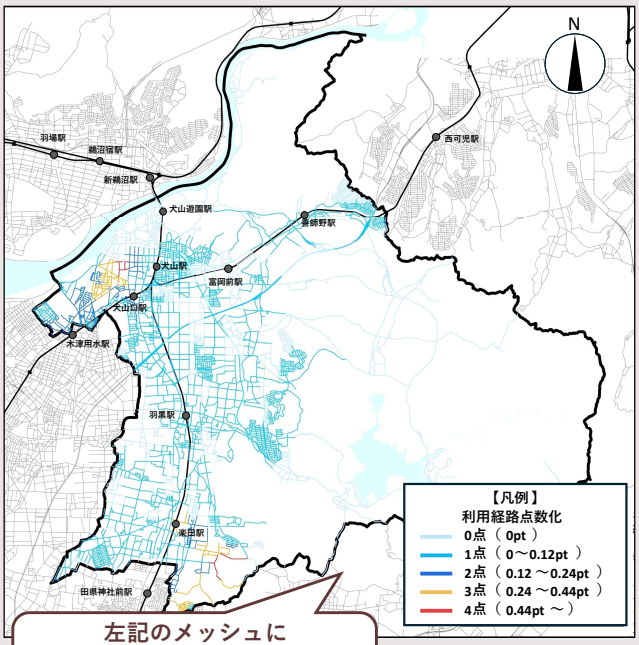
利用経路メッシュ



回答者属性間の回収数の偏りを補正

各回答を「回答数÷全回答数(高校生)」で算出したPtに換算し、集計・分析

路線の抽出

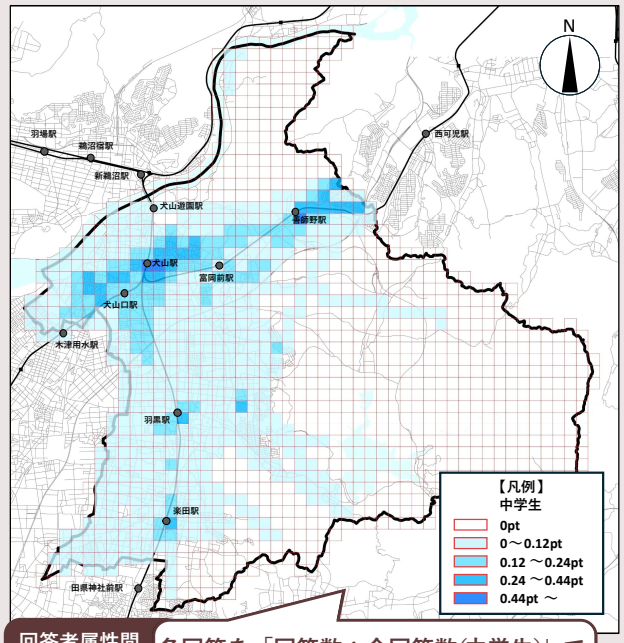


左記のメッシュに重なる路線の点数化（点数が高いほど利用が多い）

－ 各視点の具体的な考え方（3／8）－

＜中学生＞

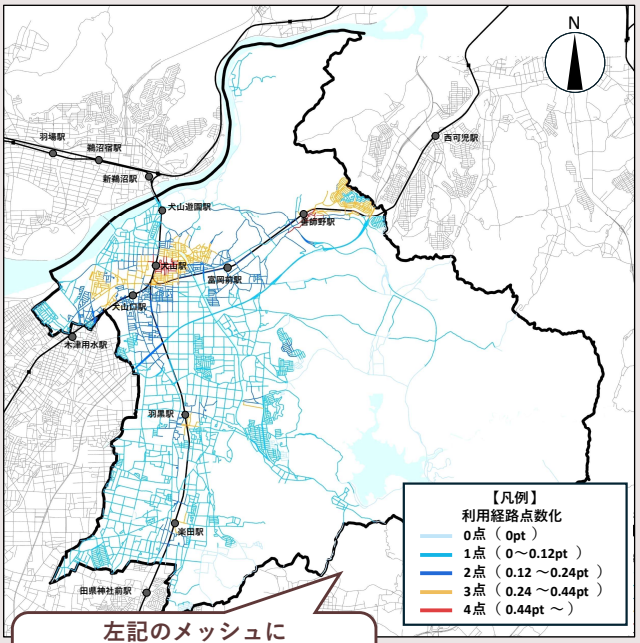
利用経路メッシュ



回答者属性間の回収数の偏りを補正

各回答を「回答数÷全回答数(中学生)」で算出したPtに換算し、集計・分析

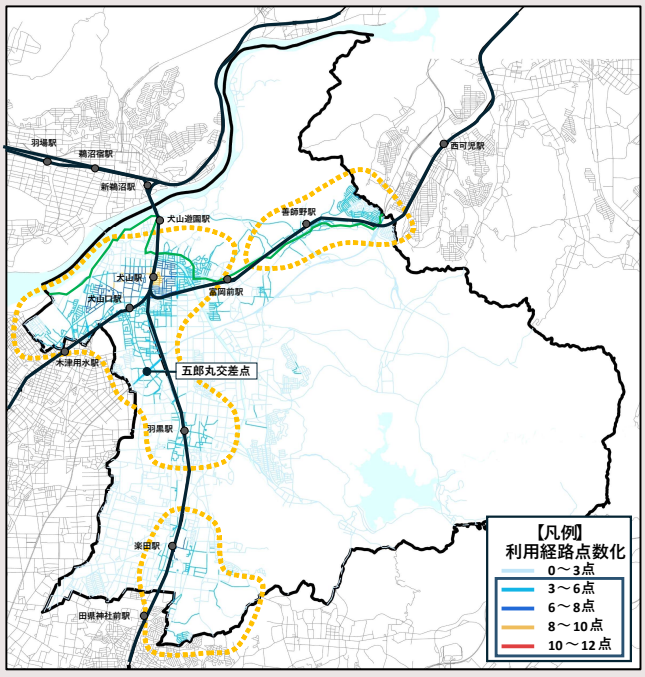
路線の抽出



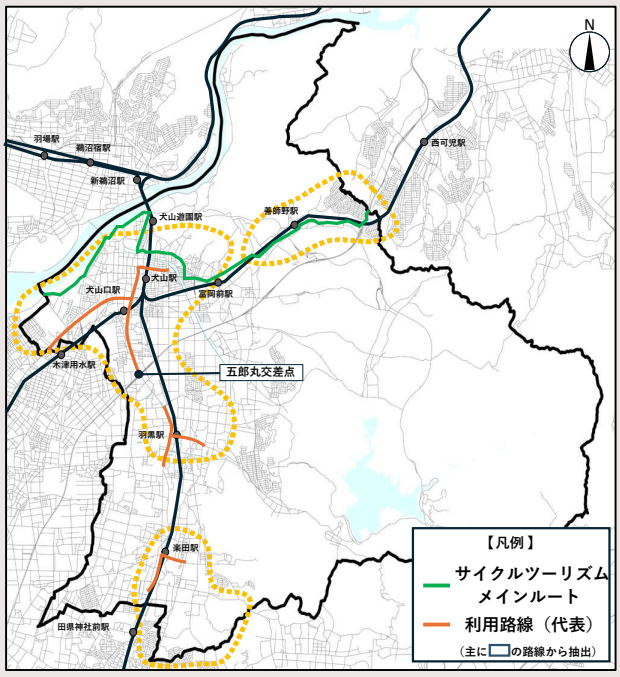
左記のメッシュに重なる路線の点数化（点数が高いほど利用が多い）

＜需要路線の抽出（一般市民・高校生・中学生の合計）＞

路線の抽出（一般・高校生・中学生の合計）



路線の抽出（需要）



抽出について

直線距離で結んだ起終点、また、メッシュ単位で評価しているため、集積する利用経路区間のうち、前後区間とのつながり（ネットワーク性）を考慮して、代表的な路線を抽出しています。

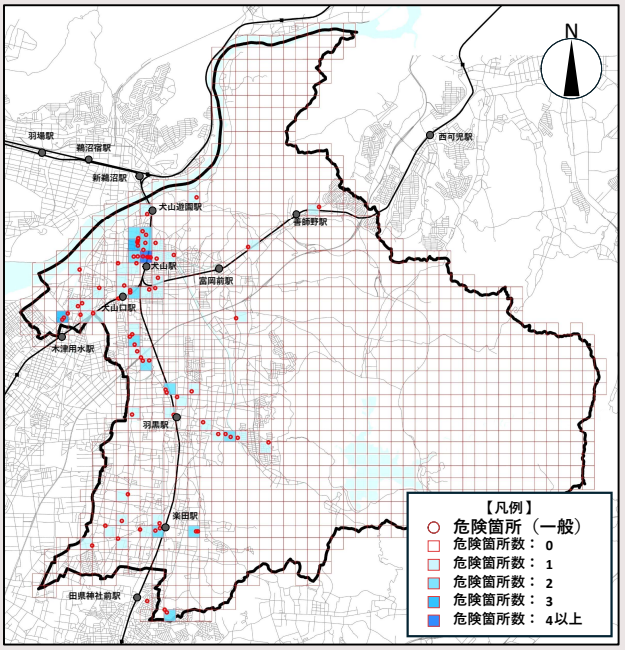
－ 各視点の具体的な考え方（4／8）－

［視点③-1］安全性（事故危険箇所）

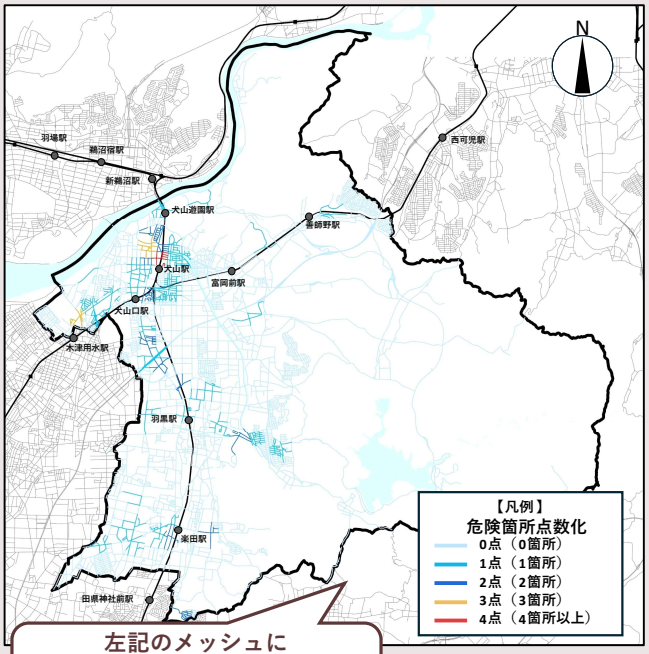
・アンケート調査結果（危険箇所）から、路線に対して事故危険位置の点数化を行い、**特に事故の危険性が高い箇所**を抽出した結果は、次のとおりです。

＜一般市民＞

事故危険箇所メッシュ



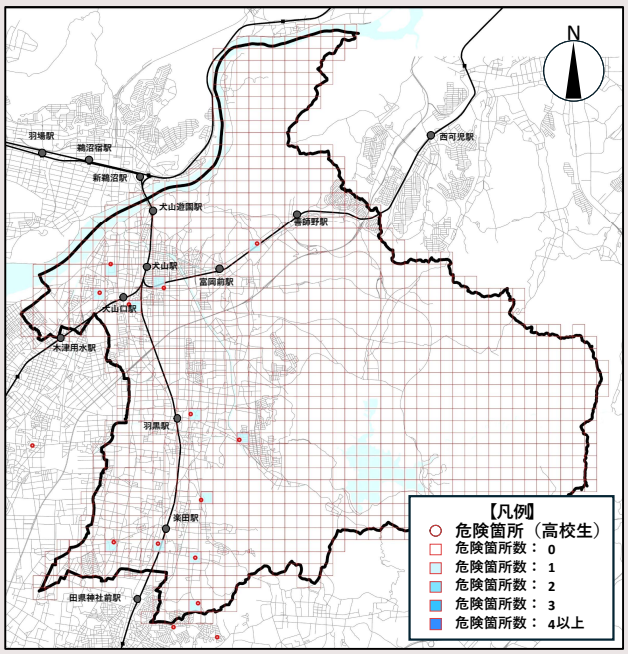
路線の抽出



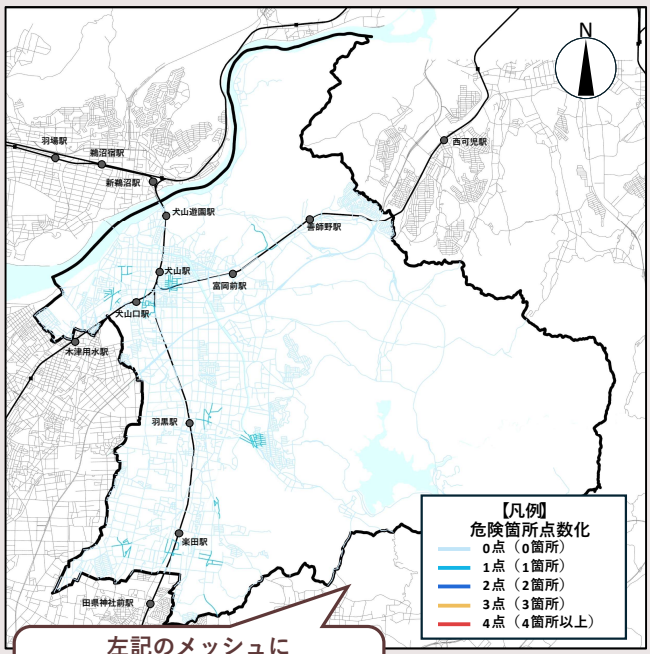
左記のメッシュに
重なる路線の点数化
（点数が高いほど危険性が高い）

＜高校生＞

事故危険箇所メッシュ



路線の抽出

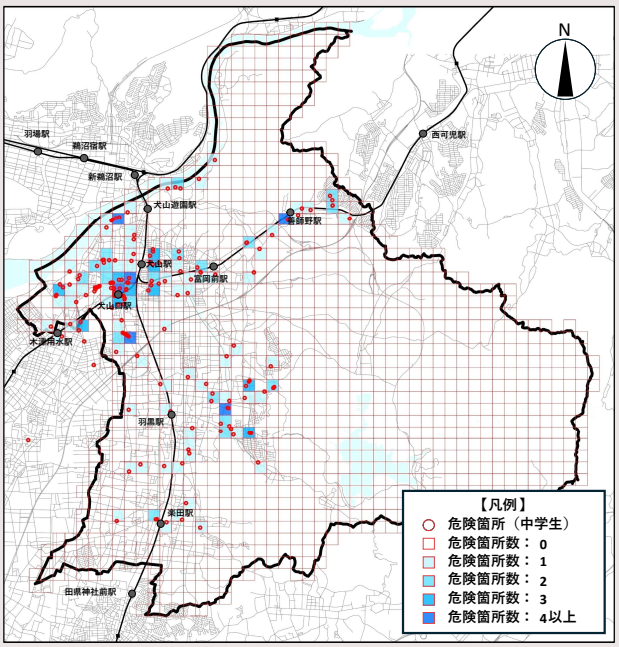


左記のメッシュに
重なる路線の点数化
（点数が高いほど危険性が高い）

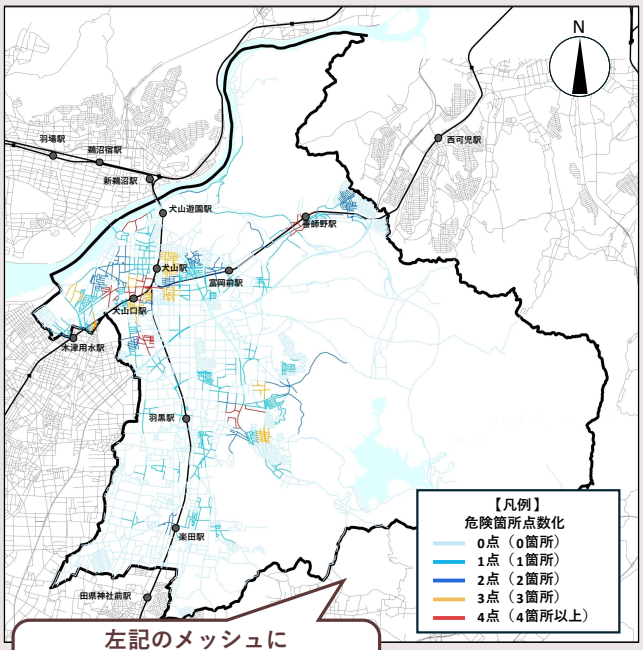
－ 各視点の具体的な考え方（5／8）－

＜中学生＞

事故危険箇所メッシュ



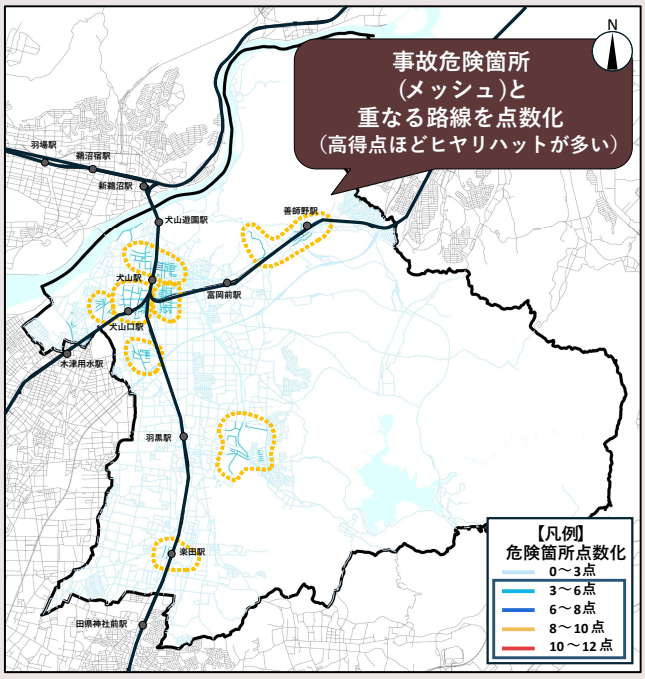
路線の抽出



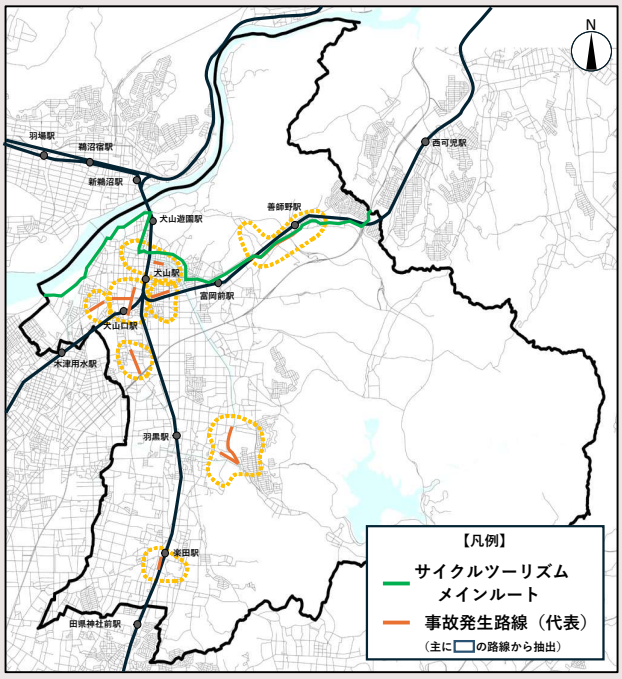
左記のメッシュに
重なる路線の点数化
（点数が高いほど危険性が高い）

＜危険路線の抽出（一般市民・高校生・中学生の合計）＞

路線の抽出（一般・高校生・中学生の合計）



路線の抽出（安全性・危険箇所）



抽出について　メッシュ単位で評価しているため、集積する事故危険区間のうち、前後区間とのつながり（ネットワーク性）を考慮して、代表的な路線を抽出しています。

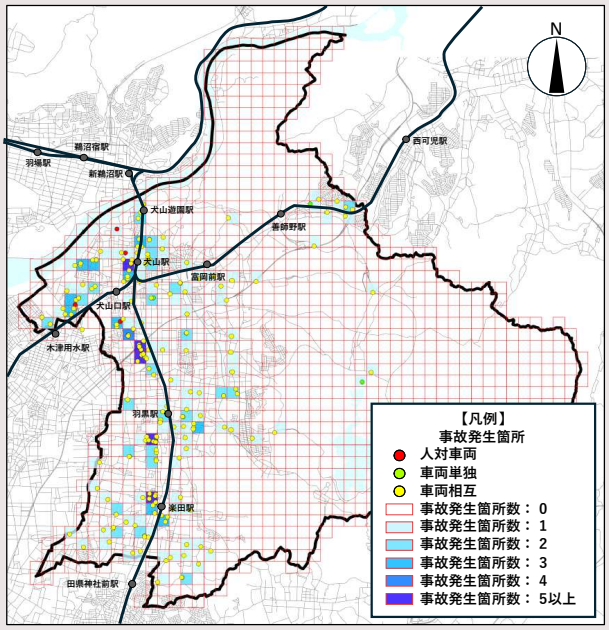
－ 各視点の具体的な考え方（6／8）－

［視点③-2］安全性（事故実績）

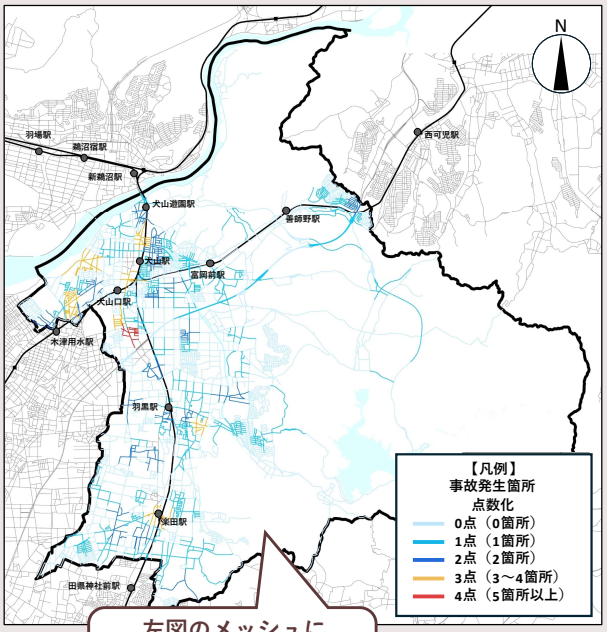
・犬山市内の事故実績のデータ（2020～2024年）から、路線に対して事故発生箇所の点数化を行い、**特に事故が多い箇所を**抽出した結果は、次のとおりです。

＜事故実績（2020～2024年）＞

事故発生箇所メッシュ



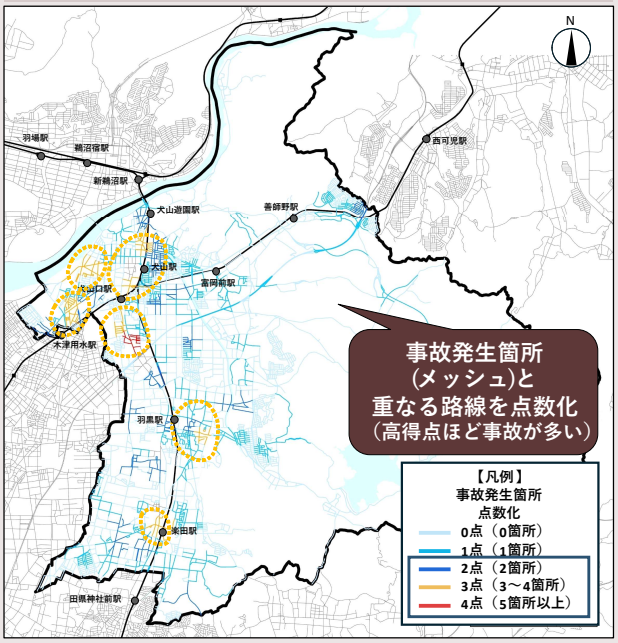
路線の抽出



左図のメッシュに
重なる路線の点数化
（点数が高いほど事故が多い）

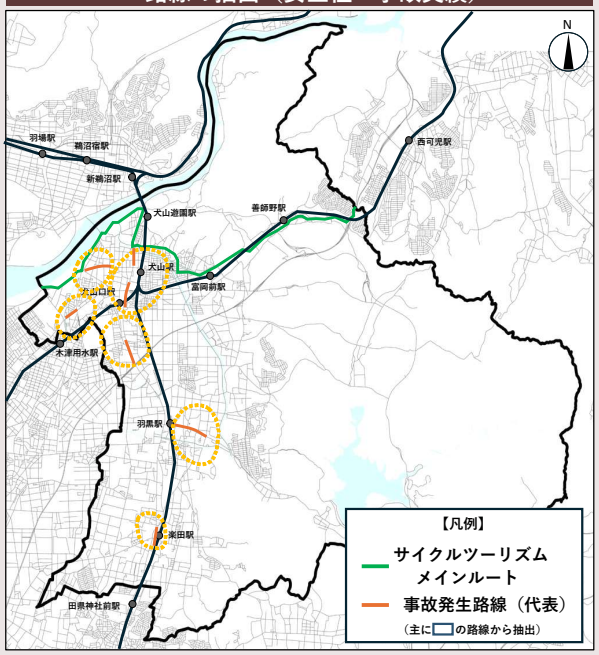
＜事故路線の抽出＞

事故発生路線



事故発生箇所
(メッシュ)と
重なる路線を点数化
（高得点ほど事故が多い）

路線の抽出（安全性・事故実績）



抽出について　メッシュ単位で評価しているため、集積する事故危険区間のうち、前後区間とのつながり（ネットワーク性）を考慮して、代表的な路線を抽出しています。

－ 各視点の具体的な考え方（7／8）－

［視点①～③］路線抽出のまとめ

・前頁までで整理した、**視点①～③で抽出した路線のまとめ**は、次のとおりです。
・また、「あおい交通株式会社」へのヒアリングによって把握した、**『バス運転手目線での“事故危険箇所”』**を合わせて整理しています。

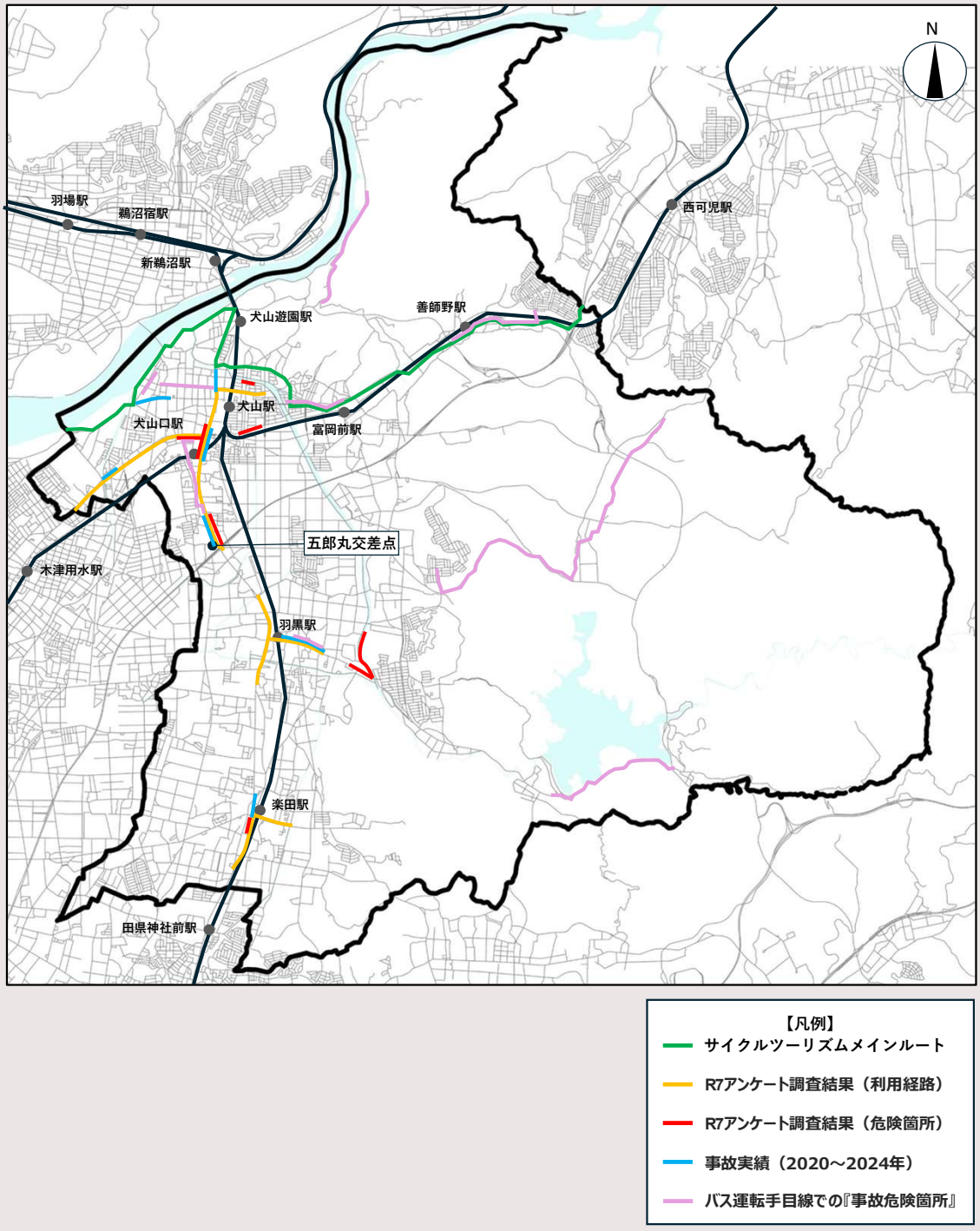


図 5-4 路線抽出のまとめ

－ 各視点の具体的な考え方（８／８）－

［視点④］連続性

・「視点①：サイクルツーリズムルート」「視点②：需要」「視点③：安全性」から路線を抽出し、それを踏まえて**面的なネットワークとして形成するための路線及び対象外路線※を設定**しました。
・なお一部、都市計画道路との整合を踏まえ、**代替路線による見直し**を行い、自転車ネットワーク路線を設定しました（**最終的な自転車ネットワーク路線は、p.28に記載**）。

※ネットワークの形成に寄与しない路線

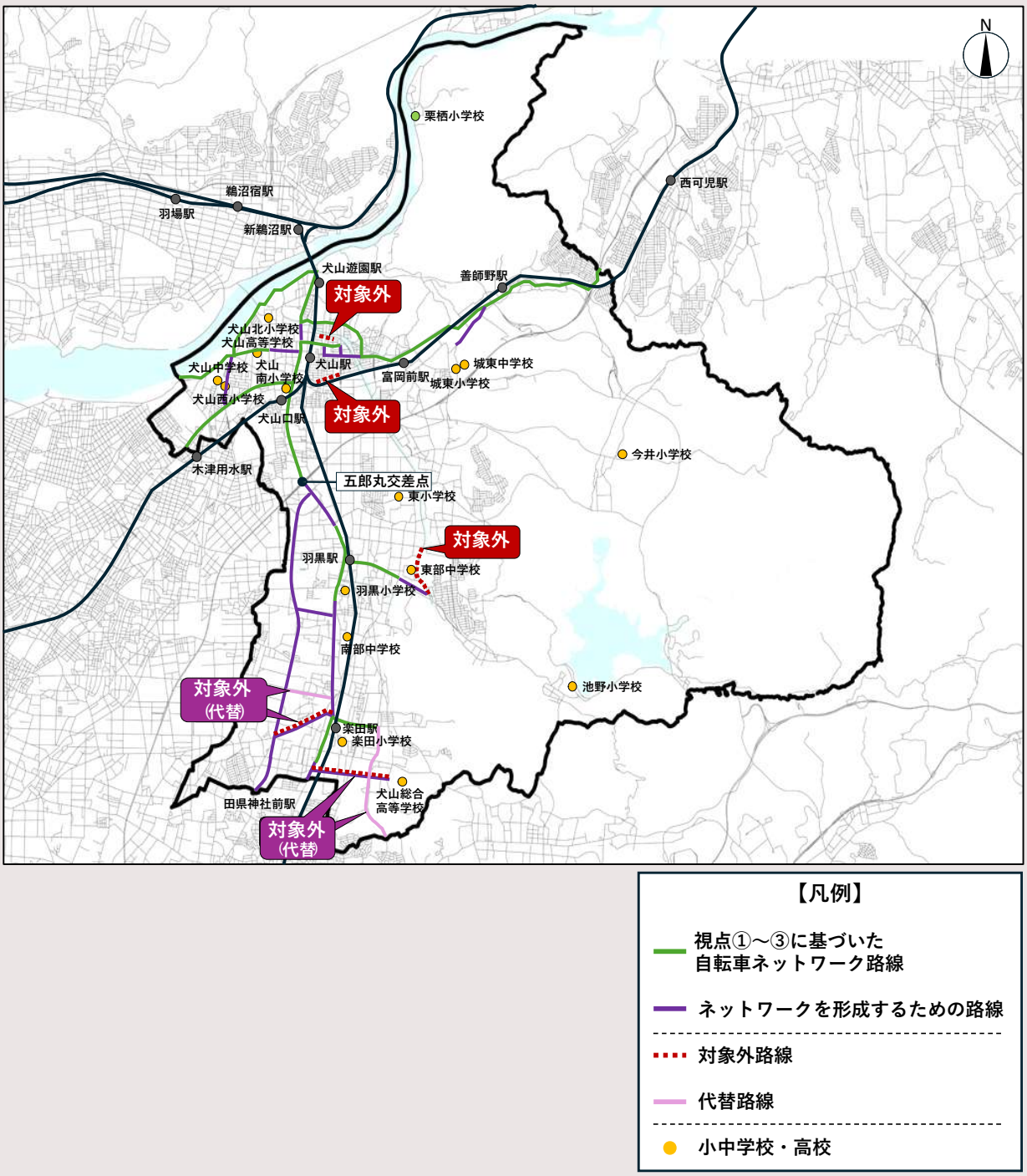


図 5-5 連続性の視点による路線の設定

施策①－１　自転車通行空間の整備（整備形態の考え方）

・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。

	A 自動車の速度※1が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度※1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※2	自転車道 （構造物による）	自転車専用通行帯	車道混在 （矢羽根型路面表示等で注意喚起）
目安※3	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下

※１速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。
※２自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。
※３目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図 5-6 整備形態選定の考え方

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）国土交通省・警察庁）

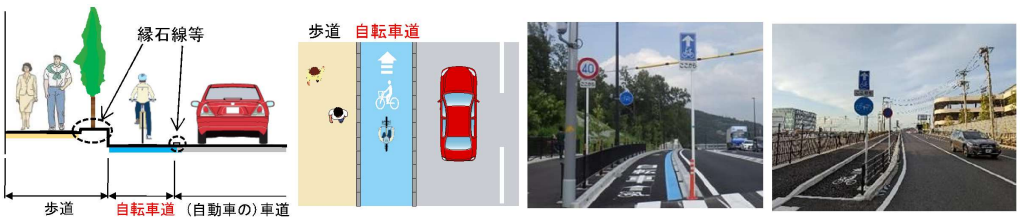
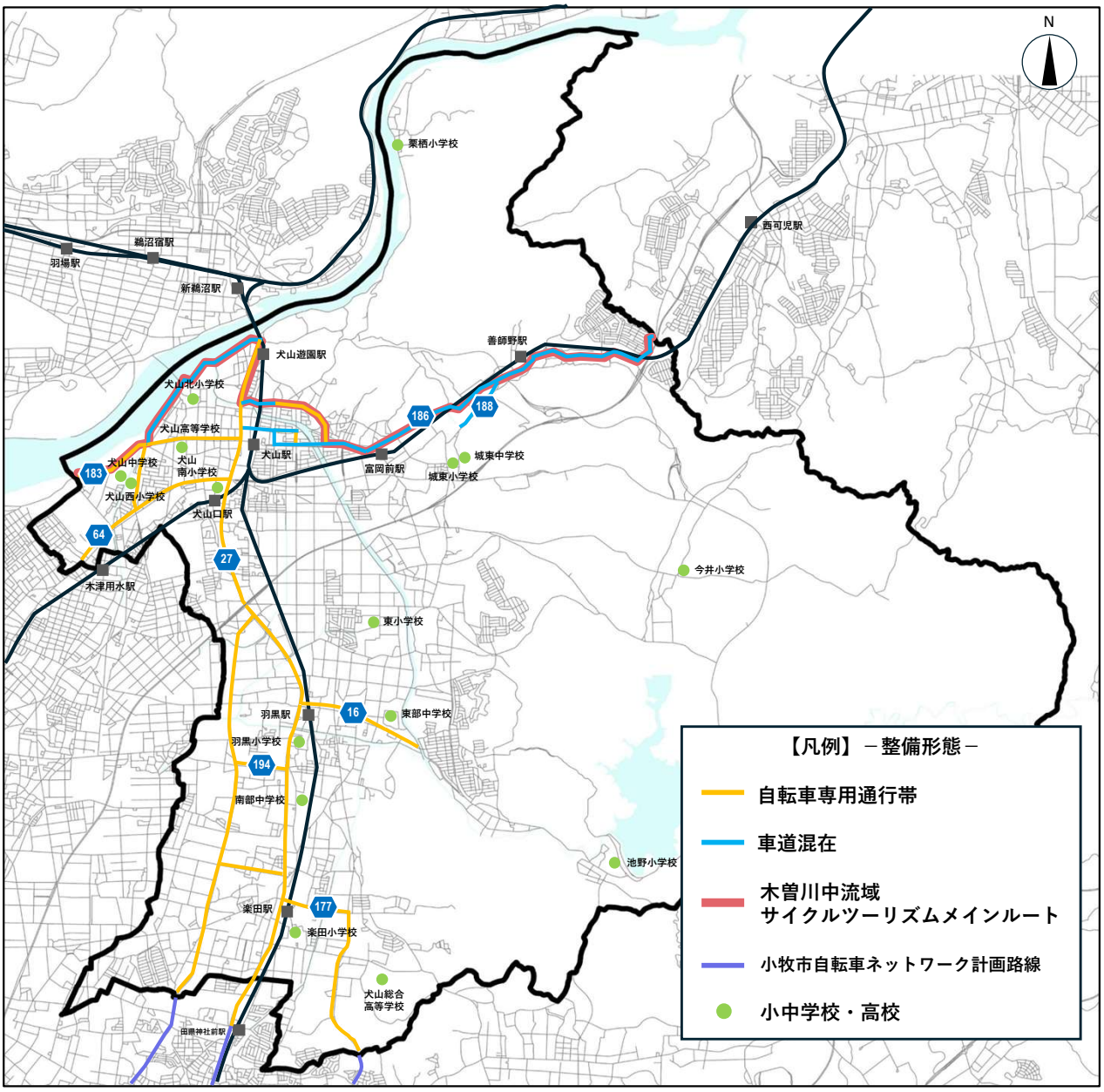
整備形態	整備イメージ
A 自転車道	自転車と自動車を構造物により物理的に分離する 
B 自転車専用通行帯	車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する 
C 車道混在	車道内に自転車の通行位置を示す 

図 5-7 整備形態のイメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）国土交通省・警察庁）

施策①－１　自転車通行空間の整備（自転車ネットワーク計画①）

・前頁に示したガイドラインを踏まえ、下図のとおり自転車ネットワーク路線を**基本的な整備形態に整理した自転車ネットワーク計画**を設定します。



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 5-8 自転車ネットワーク計画図（整備形態区分）

施策①－１　自転車通行空間の整備（自転車ネットワーク計画②）

・優先整備の考え方と、暫定的な整備に関する考え方を示します。

■ 優先整備の考え方

・本ネットワーク計画における**優先整備区間**は、既成市街地を南北に縦貫しており、自転車利用の多い**県道春日井各務原線**、木曽川沿川市町とのネットワークを構築する**木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルート**、事故実績や交通状況等から判断し、**自転車事故の危険性が高い箇所との連続性を考慮した区間**とします。

■ 暫定的な整備に関する考え方

・ガイドラインにおいては、道路空間の再配分等を行っても本来整備すべき**完成形態**（**本計画では「基本的な整備形態」を示す。**）での自転車通行空間整備が当面困難で、かつ**車道通行している自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない**等の場合には、**車道通行を基本とした暫定形態**を選定し、車道上への自転車通行空間整備を行ったのち、整備優先度に応じて計画的に完成形態に見直すものとする旨が示されています。

・本計画においても、各種の検討・調整の結果、基本的な整備形態での整備が困難な場合、ガイドラインを踏まえ、**まずは自転車ネットワークの構築を優先**します。なお、暫定形態として車道混在さえ困難な場合であっても、自転車の車道通行を基本とするため、例えば、車道中央線の廃止なども暫定形態の一つとし、**自動車の速度抑制**につながる取り組みに努めます。

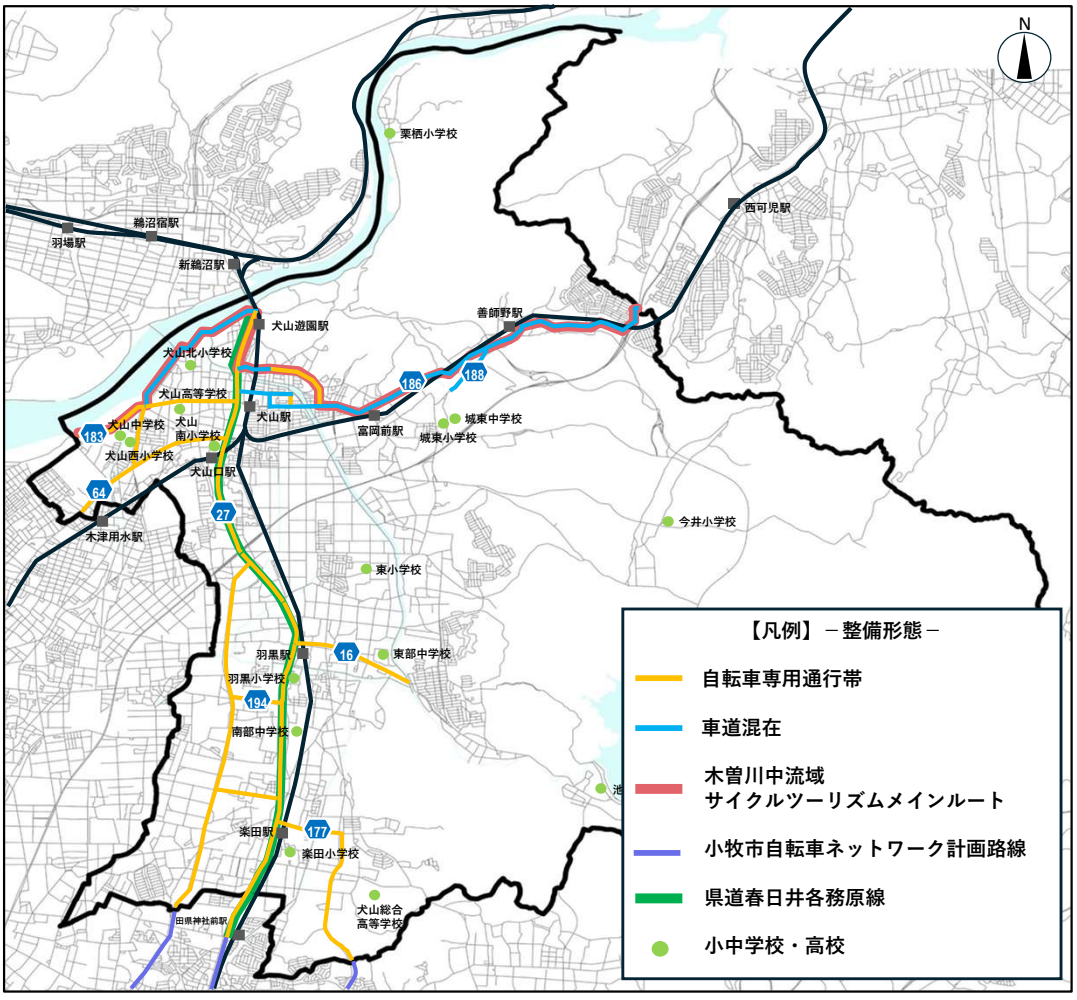


図 5-9 自転車ネットワーク計画図

施策①－２　自転車事故危険箇所の解消に向けた整備

・自転車と歩行者、自転車と自動車の事故が発生した、または恐れのある危険箇所の解消には、自転車と歩行者の通行空間の分離や自動車運転者に対して**自転車の通行空間をわかりやすく示す**ことで効果が出ることから、**自転車事故危険箇所における自転車通行空間の整備を推進**します。



図 5-10 自転車通行空間の整備例

出典：国土交通省 関東地方整備局
（ https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00050.html ）

施策②－１　需要に応じた自転車等駐車場の整備

・円滑かつ安全な駐車環境を継続的に確保するため、**駅周辺や公共施設等における詳細な利用状況調査（需要調査）を実施**します。
・調査結果を踏まえ、**自転車等駐車場の適切な配置**を行うとともに、**定期的な点検・清掃等の維持管理を実施**します。



図 5-11 管理の行き届いた自転車等駐車場

出典：岩倉市
（ https://www.city.iwakura.aichi.jp/cmsfiles/contents/0000006/6993/jitennsyakatuyousuisinnkeikaku.pdf ）

施策②－２　自転車の盗難予防の周知・啓発

・ツーロック施錠の促進等による**盗難予防の周知・啓発を行う**とともに、自転車等駐車場における**照明設置等の防犯性向上**を検討し、自転車盗難の防止を図ります。
・あわせて、安心して利用できる駐車環境を整えることで、**路上等への放置を抑制し、放置自転車の削減**につなげます。



図 5-12 自転車盗難防止キャンペーンの様子

出典：名古屋市東区
（ https://www.city.nagoya.jp/higashi/kurashi/1019648/1019652.html ）

施策②－３　自転車等駐車場の屋根とサイクルラックの整備

・自転車利用の促進につなげるため、**利用実態や市の実情を踏まえた自転車等駐車場の改善を行い、駐輪スペースの確保に加え、雨天時の利便性や安全性向上に資する屋根やサイクルラック等の整備**を検討します。





図 5-13 屋根・サイクルラック付きの自転車等駐車場①

出典：新見市
（https://www.city.niimi.okayama.jp/kurashi/kurashi_detail/index/35742.html）





図 5-14 屋根・サイクルラック付きの自転車等駐車場②

出典：生駒市
（https://www.city.ikoma.lg.jp/0000001611.html）

施策②－４　放置自転車の整理・撤去

・円滑な通行環境及び都市景観の確保を図るため、**自転車等駐車場の適切な整理**を行うとともに、**放置自転車の撤去を継続的に実施**します。
・あわせて、**需要に応じた駐車場整備や利用ルールを周知**し、放置自転車の発生抑制に向けた総合的な対策を推進します。



図 5-15 放置自転車置き場（犬山市）

写真：犬山市撮影



図 5-16 自転車等駐車場の管理（犬山市）

写真：犬山市撮影

施策③　シェアサイクルポート拡充・誘致の検討

・シェアサイクルの利用拡大および利便性向上を図るため、利用需要や時間帯別の利用特性を踏まえ、**ポート配置の見直しや適正化**を行うとともに、**駅周辺や観光地等へのポートの拡充・誘致**を検討します。
・これにより、**公共交通との連携や回遊性の向上**を促進します。



図 5-17 シェアサイクルポート（犬山市）

写真：犬山市撮影

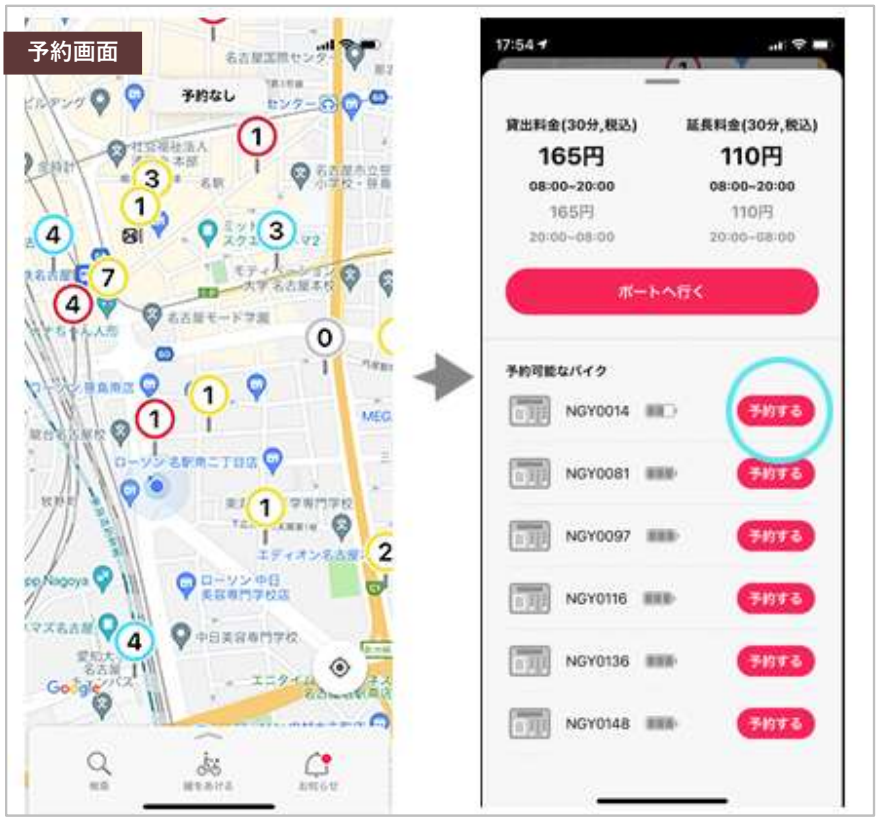


図 5-18 カリテコスマホ利用画面

出典：名鉄協商 カリテコ
（ https://www.city.niimi.okayama.jp/kurashi/kurashi_detail/index/35742.html ）

施策④　エコ通勤の周知・啓発

・エコ通勤の理解促進と実践を図るため、**ポスター・チラシ等を活用した広報・周知啓発を行います。**

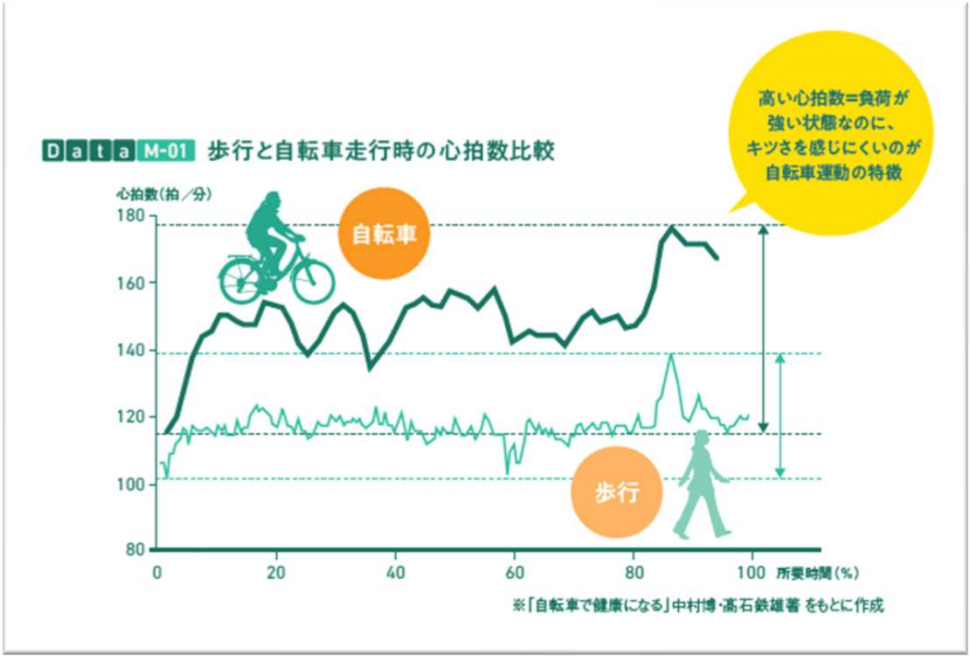


図 5-19 エコ通勤啓発ポスター

出典：浜松市
（ https://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/kotsu/traffic/kokyo_sesaku/mm/index.html ）

施策⑤　自転車利用による健康効果の周知・啓発

・市民の健康づくりを図るため、**自転車利用による運動効果や生活習慣病予防等の健康効果について周知・啓発**を行い、日常生活における自転車の積極的な活用を促します。



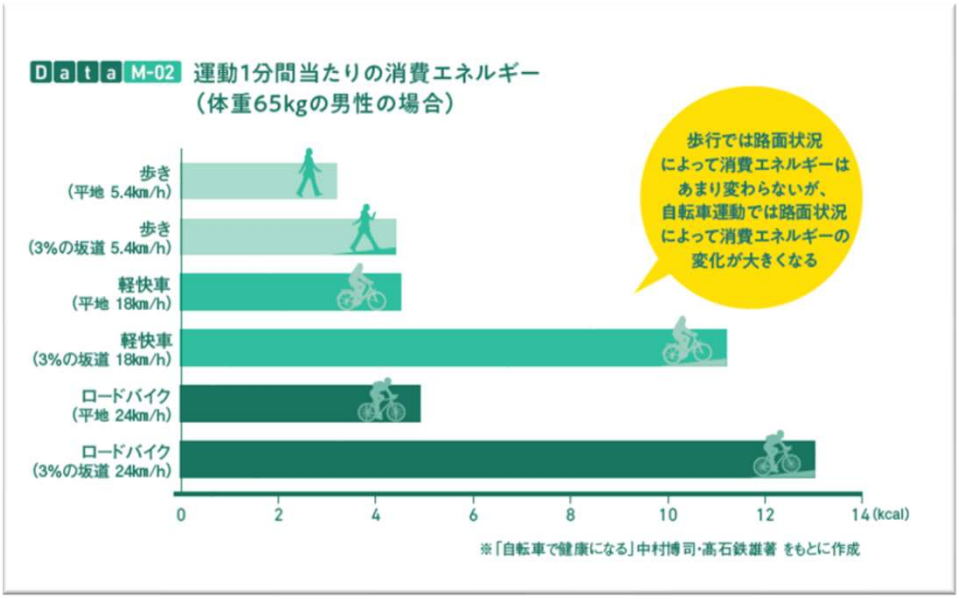


図 5-20 自転車利用による健康効果

出典：　「Health Data File by cyclingood」/株式会社シマノ
（ https://www.shimanosquare.com/themes/shimanosquare/assets/pdf/document/health_data_file/HDF_METABO_02.pdf ）

施策⑥　自転車通勤の周知・啓発

・自転車通勤を通じた日常的な身体活動の増加や運動習慣の定着、心身の健康増進といった効果について周知・啓発を行い、通勤手段としての自転車利用を促進します。

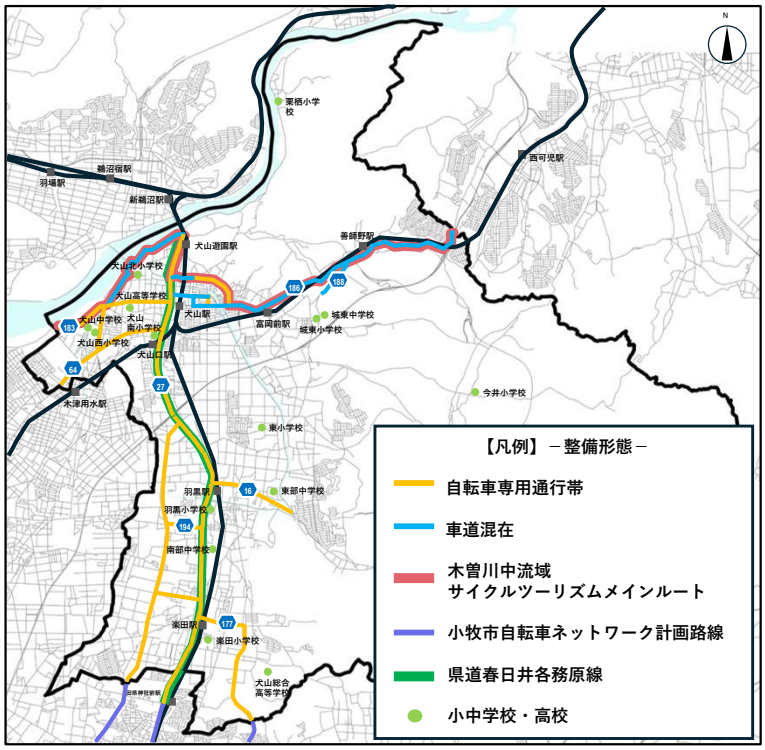


図 5-21 自転車通勤導入に関する手引き

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）
（ https://www.mlit.go.jp/road/data/tukin-tebiki.pdf ）

施策⑦　サイクルルートの整備及び発信

・さらなる地域振興を目指し、遠方から多くの観光客を呼び込む方法の一つとして、サイクルツーリズムを促進するため、**木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルートにおける自転車通行空間の整備を推進**します。沿線及び周辺における案内看板や路面標示を設置することで、サイクリストが**分かりやすく安全に走行できる環境を整えるとともに、適切な維持管理**を行います。なお、サブルートについては決定次第、本計画への位置づけを行います。
・本市では、**犬山市かわまちづくり計画（令和７年６月策定）**において、**内田河畔遊歩道**を整備し、**木曽川沿川の魅力を向上**させることで、サイクルツーリズムを促進します。
・サイクルツーリズムを促進するため、本市内外の関係者との取り組みにより、広範囲の観光地・観光施設やサイクリストの利用拠点、サイクルルートやモデルコースなどの情報を発信し、**回遊性に加えて滞在時間の向上を促進**します。



木曽川中流域サイクルツーリズムメインルート

全長：約9.4km
（県道：約6.1km）
（市道：約3.3km）

その他県道・市道

全長：約24.1km
（県道：約15.7km）
（市道：約 8.4km）

総延長

全長：約33.5km
（県道：約21.8km）
（市道：約11.7km）

図 5-22 自転車ネットワーク計画図（再掲）



図 5-23 情報発信の事例

出典：国土交通省
（https://www.mlit.go.jp/common/001267507.pdf）



図 5-24 内田河畔遊歩道の利活用イメージ

出典：犬山市
（https://www.city.inuyama.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/011/288/gaiyou.pdf）

施策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

・地域団体や民間事業者が主体となって実施しているサイクリングやポタリングイベントに対し、**犬山市が継続的な支援**を行うとともに、**官民連携による新たなイベントの企画・実施を推進**します。
・これにより、地域の魅力発信や交流促進を図り、**自転車利用の裾野拡大と定着**を図ります。





図 5-25 ツール・ド・KISOGAWA 2025

出典：ツール・ド・KISOGAWA2025
(https://block47.jp/kisogawa2025/)



図 5-26 第11回 自転車散歩 in いぬやま
（主催：犬山ポタリングクラブ）

出典：犬山ポタリングクラブ提供

施策⑨-１　観光地等におけるサイクルラックの整備

・サイクリストの観光地や観光施設の周遊を促進するため、主要な観光拠点や駅等の交通結節点において、**利用需要を踏まえたサイクルラックの整備・拡充**を進めます。
・これにより、安心して駐輪できる環境を整え、**観光地における自転車利用の利便性向上**を図ります。



図 5-27 観光拠点に併設されたサイクルラック

写真：犬山市撮影

TOPIC：地域振興に資する“サイクリストの滞在時間”の増加方針の事例

・上述したサイクルラックを拠点に整備することは、自転車利用を促進するとともに、“滞在時間の増加”に伴う食事や買い物行動等を促し、地域振興に寄与することが期待されます。
・このような取組み以外にも、官民が連携したハード・ソフトの複合的な方針による取組みの検討を推進していきます。

レンタサイクル <設備>



出典：RIVER PORT PARK Minokamo
（ https://rppm.jp/contents/ ）

サイクルシェアハウス <休憩所等>



出典：株式会社なるしまフレンド
（ https://www.nalsimafrend.jp/news/9055/ ）

フォトスポット <視点場>



出典：尻別川サイクリングコースマップ
（ https://www.hkd.mlit.go.jp/ot/koumu/juthpp00000036pz.html ）

図 5-28 “サイクリストの滞在時間”の増加方針の事例

施策⑨-２　観光情報と自転車の交通ルールの発信

・自転車観光の促進を図るため、犬山市観光協会等の関係団体と連携し、自転車で楽しめる観光ルートや観光スポット、体験イベント等の情報を**デジタルメディア等を活用して発信**します。
・あわせて、観光客が交通ルールを遵守し、安全に自転車を利用できるよう、**観光情報と連動した交通ルールやマナーに関する情報を発信**します。
・これらの取組みにより、**自転車による観光周遊の促進と来訪者の利便性及び安全性の強化**を図ります。



図 5-29 犬山市観光協会における観光案内HP

出典：一般社団法人犬山市観光協会
（ https://inuyama.gr.jp/ ）



図 5-30 自転車の安全な乗り方ガイド（左：日本語版 / 右：英語版）

出典：サイクルサイト KYOTO CITY
（ https://kyoto-bicycle.com/rulemanner ）

施策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

・市民の安全意識の向上を図るため、警察や地域団体、関係機関等と連携し、**自転車の通行ルールやマナーについて周知・啓発**を行います。
・周知・啓発は、対象者（年齢層・観光客・国籍等）に応じて、**多様化する自転車の交通ルールやマナーの内容を、パンフレットやポスター・SNS・交通安全教室等を通じて発信**します。
・これにより、自転車利用者の適切な行動を促し、**歩行者や自動車との共存**を図ります。



図 5-31 自転車交通安全教育に関する教材（中高生・高齢者向け）

出典：愛知県
（https://www.pref.aichi.jp/soshiki/kenmin-anzen/cycle-anzen.html）



図 5-32　交通反則通告制度(青切符)の周知チラシ

出典：愛知県警察ホームページ
（https://www.pref.aichi.jp/police/index.html）

施策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

・交通安全に関する課題が世代ごとに異なることを踏まえ、**各ライフステージに応じた自転車の交通ルールや安全な走行方法等に関する教室・講習会**を、地域や関係機関と連携して実施します。
・これにより、**世代別の特性に応じた安全意識の向上**を図り、自転車事故の未然防止につなげます。

自転車の交通安全教育の目的

○ 自転車の安全な運転に必要な知識及び技能を体系的に習得すること
○ 「自他の生命尊重」の理念の下、自転車が「軽車両」であることを理解し、交通社会の一員としての自覚を持つこと
○ 自転車利用者が交通ルールを遵守して、自己や交通社会を共有する周囲の者の安全を確保して運転することができるようにすること

未就学児	小学生（１～３年生）	小学生（４～６年生）	中学生	高校生	成人	高齢者
歩行者として、また、将来、自転車利用者として道路を安全に通行するためのルールを学ぶ。 まっすぐ走る、止まりたい場所で止まるといった自転車の基本的な技能を習得する。	正しいブレーキのかけ方で止まること、周りの状況に合わせた速度の調整など自転車の技能を高める。 自転車に乗るときは、左側通行を徹底すること、歩道では歩行者が優先でゆっくり通行すること、赤信号、一時停止標識のある交差点では必ず止まることを身に付ける。	中学生(13歳)から安全に車道を走れるよう、左側通行の原則を徹底し、自転車に乗る上で必要な一通りの交通ルールと運転技能を身に付ける。	自転車に乗るときの交通ルールの理解を深め、定着するようにする。 加害者となり刑事・民事上の責任を問われ得ることを認識するとともに、他の車両や歩行者に対するコミュニケーション能力や危険を理解・予測して回避するための能力を習得し、交通社会の一員として、自転車の安全を確保することが大切なことを自覚する。	自転車に乗るときの交通ルール、他の車両や歩行者とのコミュニケーション能力と危険を理解・予測して回避するための能力を確実に習得する。 自動車の免許取得が近づく中、将来の交通社会を担う存在として、自転車を運転するときの社会的責任を理解し、歩行者が優先であることを徹底する。	高校生までに習得する交通ルール、他者とのコミュニケーション能力、危険予測と回避能力、歩行者優先といった事項が確実に身に付き、実践できるか確認し、不十分な点を補う。 他の模範となる行動を実践し、こどもに対して交通ルールを教えることができるようになる。	自転車に乗るときの交通ルールを確認し、理解が不十分な点を習得する。また、70歳以上で普通自転車で歩道を通行するときの歩行者優先を徹底する。 加齢によって、身体機能や認知機能が変化し、路外逸脱や転倒事故が増加することから、運転技能が十分か確認し、夜間の運転は控えるなどする。

ライフステージごとに習得すべき「技能」「知識」「行動・態度」を段階的に身に付ける

図 5-33 ライフステージごとの自転車の交通安全教育の目的

出典：自転車の交通安全教育ガイドライン（令和7年12月）
（https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/gaidorain-honbun.pdf）





図 5-34 警察による交通安全教育

出典：自転車の交通安全教育ガイドライン（令和7年12月）
（https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/gaidorain-honbun.pdf）

施策⑩-３　ヘルメット着用の周知・啓発

・ヘルメット着用の促進を図るため、警察等と連携し、**事故時の頭部保護効果や安全性向上の観点から、着用の重要性について周知・啓発**を行います。
・あわせて、SNS等を活用した継続的な情報発信により、**日常的な着用の定着**を図ります。





図 5-35 ヘルメット着用啓発チラシ

出典：愛知県警察ホームページ
（https://www.pref.aichi.jp/police/index.html）



図 5-36 様々なデザインのヘルメット

出典：警視庁
（https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/menu/helmet.html）

施策⑩-４　自転車保険加入の促進

・万一の自転車事故に備え、適切な補償を確保するため、**自転車利用者に対し保険加入の必要性について周知・啓発**を行います。
・これにより、事故発生時の経済的負担の軽減を図るとともに、安心して自転車を利用できる環境づくりを進め、**保険加入の定着を促進**します。

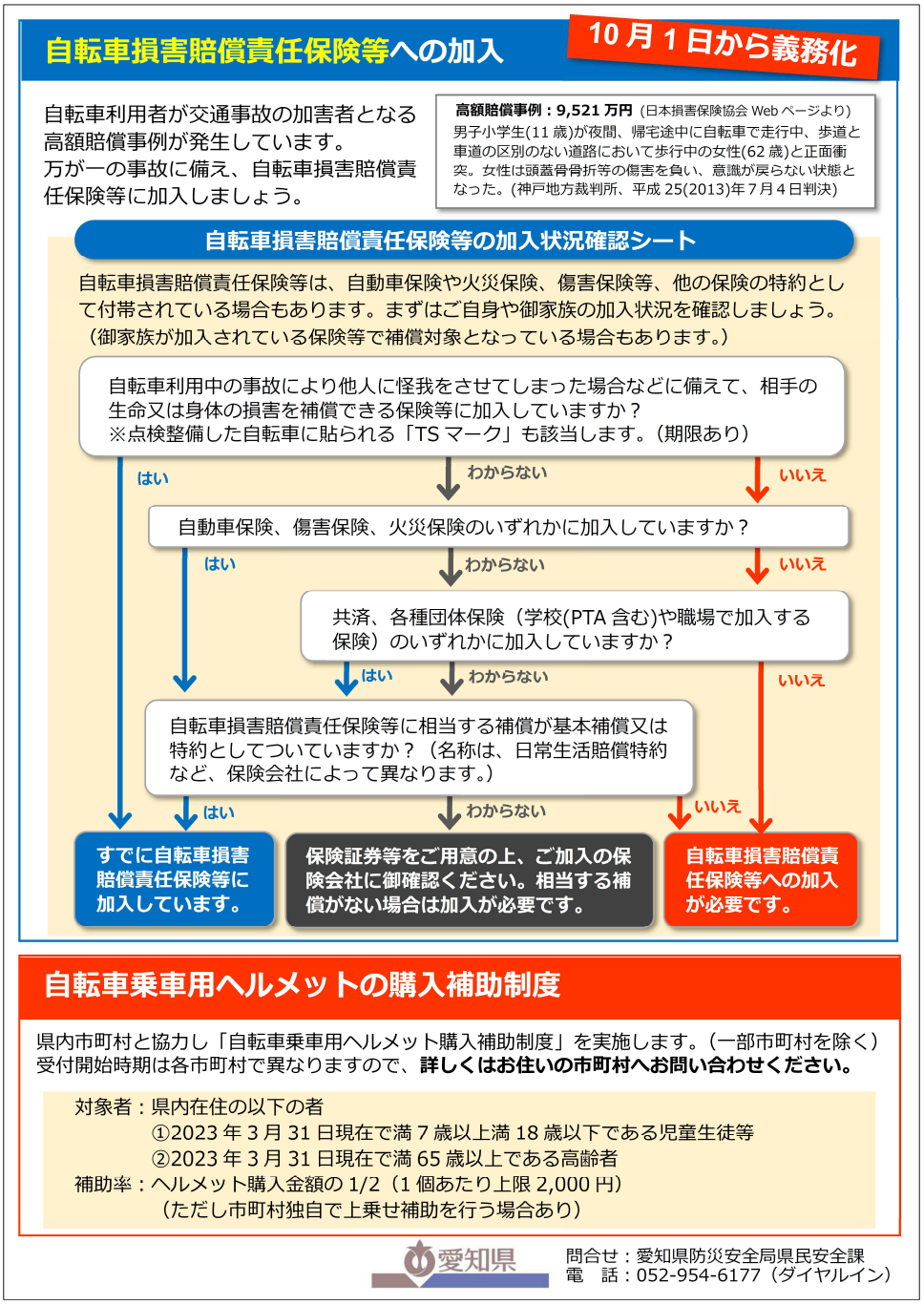


図 5-37 自転車損害賠償責任保険の周知チラシ

出典：愛知県
（ https://www.pref.aichi.jp/soshiki/kenmin-anzen/aichi-cycle.html ）

施策⑩-５　警察と連携した路上駐車の防止

・交通の円滑化および安全な通行環境の確保を図るため、警察と連携し、**自転車通行空間等を阻害する路上駐車に対する規制や防止策**について検討し、周知・啓発を行います。



図 5-38 自転車の通行を阻害する路上駐車

出典：名古屋市
（https://www.city.nagoya.jp/bousai/anzen/1014355/1014403/1014404/1014405.html）

施策⑪　交通安全用品の補助

・自転車利用時の安全性向上を図るため、**ヘルメット購入費補助制度の実施**や、**イベント等における反射材等の配布**を継続的に行い、安全行動の実践を後押しします。
・あわせて、**自転車の点検整備を促進するため周知・啓発を行い**、事故の未然防止につなげます。



図 5-39 自転車乗車用ヘルメット購入費（犬山市）

出典：犬山市
（ https://www.city.inuyama.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/007/656/herumetto-chirasi.pdf ）





図 5-40 交通安全グッズ配布の様子

写真：犬山市撮影

施策⑫　災害時の自転車活用の検討

・災害時における円滑な移動や避難手段の確保を図るため、道路寸断や交通渋滞等の発生を想定し、**車に頼らない移動手段として機動性の高い自転車の有効な活用方法**について検討します。



図 5-41 阪神・淡路大震災発生時の自転車活用の様子

出典：神戸市 阪神・淡路大震災『1.17の記録』
（https://kobe117shinsai.jp/）



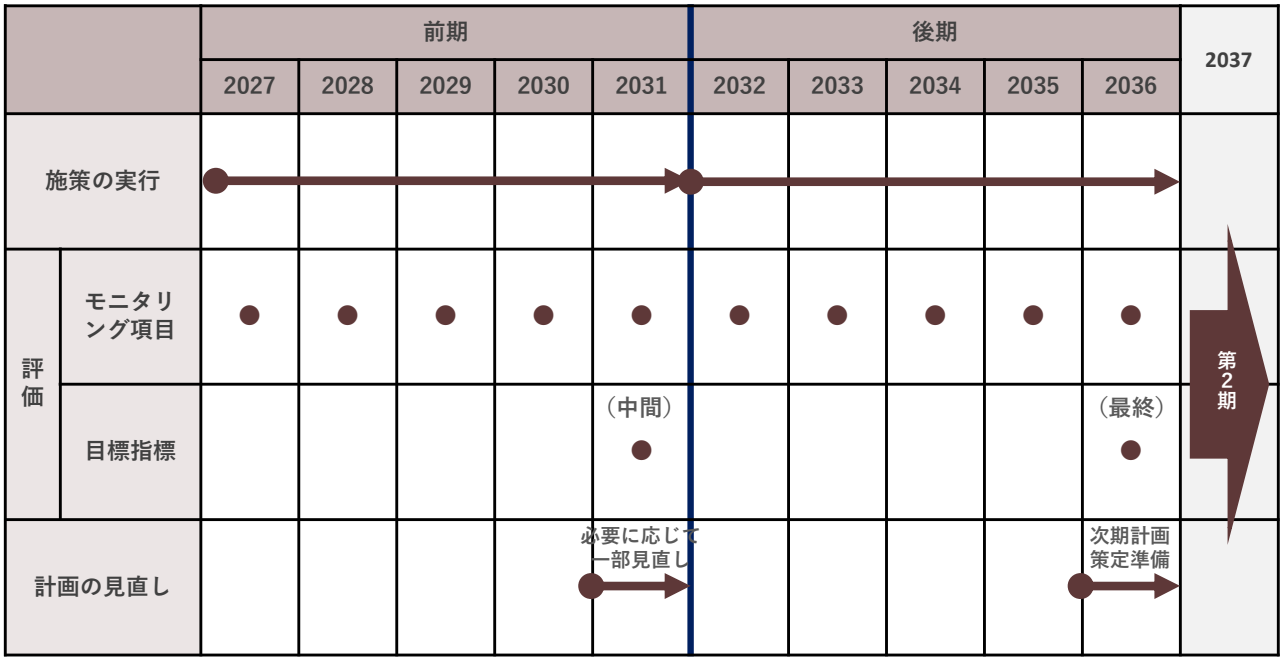
図 5-42 自転車を活用した避難訓練（三沢市）

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）
（https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha_katsuyo_local.pdf ）

５－３　実施スケジュール

・本計画は、２０２７年度（令和９年度）から２０３６年度（令和１８年度）までの１０年間を計画期間として推進します。
・計画期間は**前期（２０２７年～２０３１年）・後期（２０３２年～２０３６年）**に区分し、毎年度施策の実施状況を確認するほか、社会情勢の変化や課題の顕在化に応じて、**機動的に施策の修正・見直し**を図るものとします。
・また、各期において計画の達成状況を確認し、**前期終了時には中間見直し**を行います。

表 5-3 実施スケジュール



第６章　計画の推進体制およびフォローアップ方法

６－１　推進体制

・施策の実施状況を踏まえ、推進体制については柔軟に運営するものとします。また、必要に応じて関係者や関係機関との意見交換を実施し、各施策の効果や課題を的確に把握するとともに、**計画の着実な推進と目標達成に資する体制の強化**を図ります。

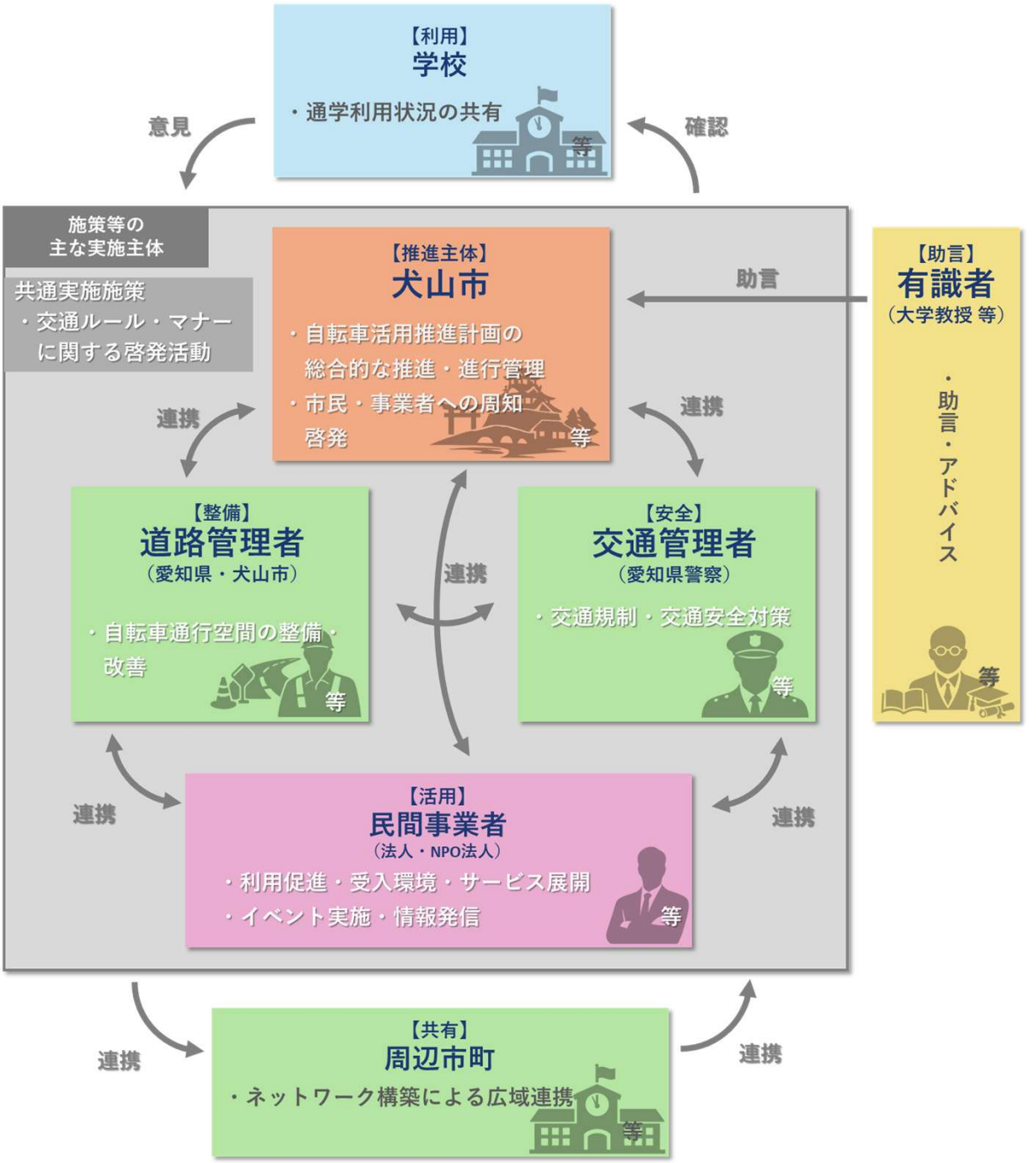


図 6-1 推進体制

６－２　フォローアップ方法

・本計画を推進していくためには、各施策を着実に実施した上で、その実施状況を**継続的にフォローアップ**する必要があります。
・そのために **PDCA サイクル**による継続的な計画の見直し・充実を図ります。

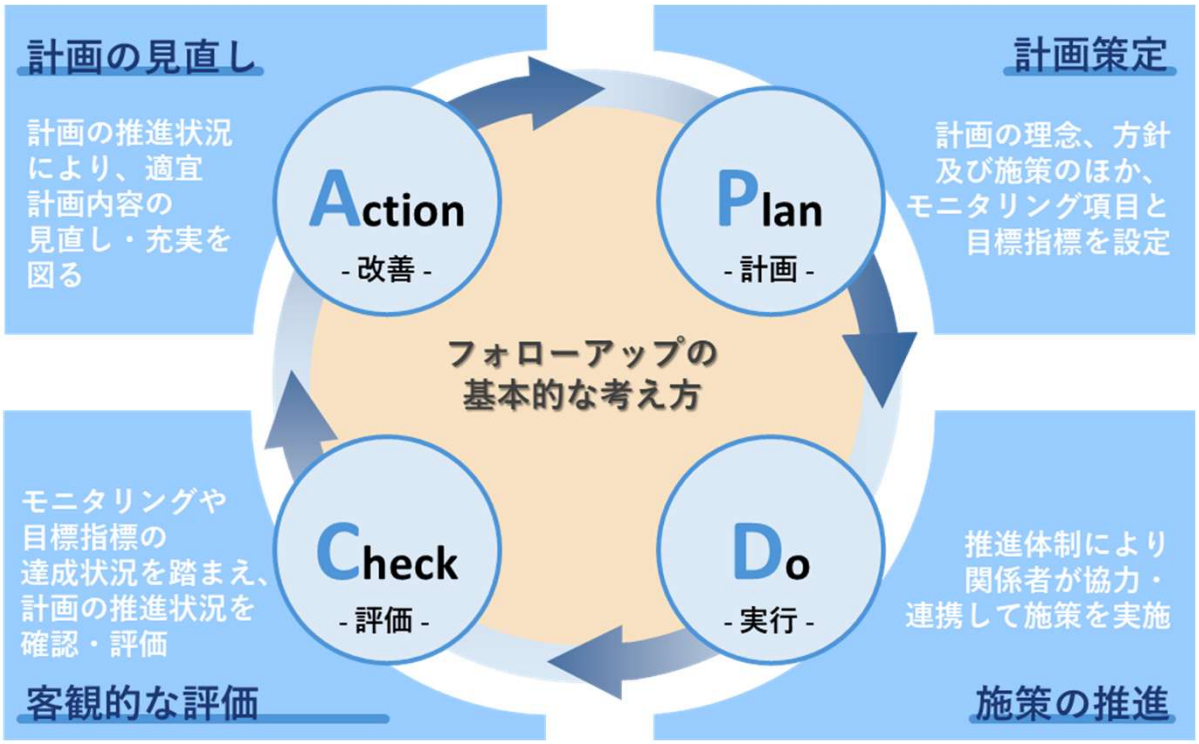


図 6-2 フォローアップの基本的な考え方（PDCAサイクル）

６－３　評価軸の設定

（１）　基本的な考え方

・**施策の実施状況の把握**と**計画目標の達成状況の確認**を適切に行うため、「**モニタリング項目**」と「**目標指標**」の２種類の評価軸を設定します。

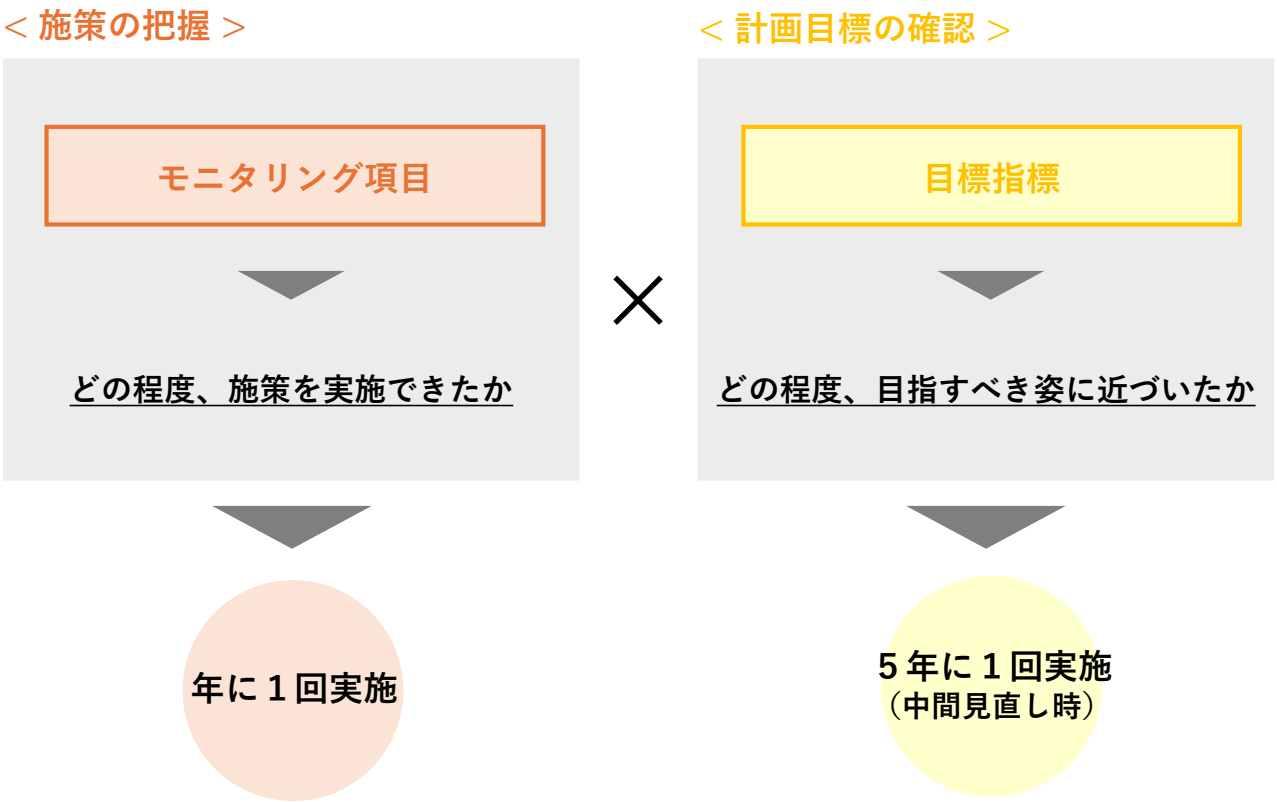


図 6-3 評価軸の設定

（２）　モニタリング項目

・施策の実施状況を把握するモニタリング項目は、次の通りです。

表 6-1 モニタリング項目

目標	方針	施策	モニタリング項目
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	(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	自転車通行空間整備延長(整備箇所)
		①-2 自転車事故危険箇所の解消に向けた整備	
	(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	各市営駐輪場の可能収容台数と平均駐輪台数
		②-2 自転車の盗難予防の周知・啓発	市内の自転車盗認知件数
		②-3 自転車等駐車場の屋根とサイクルラックの整備	市営駐輪場の屋根・サイクルラックの整備箇所数
		②-4 放置自転車の整理・撤去	放置自転車等撤去台数
	(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	シェアサイクルポートの利用状況
	(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	「エコ モビリティ ライフ」（エコモビ）の周知・啓発活動の実施回数
自転車を活用した健康づくりへの意識向上の促進	(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	健康づくりに関連した広報等での掲載数
	(6) 自転車通勤の推進	⑥　自転車通勤の周知・啓発	庁内自転車通勤者数
自転車で観光地や自然資源をめぐる市内周遊の促進	(7) 木曽川中流域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	市WEBページのアクセス数（市WEBページ新設）
	(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	官民が連携した自転車関連イベントの実施回数
	(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	サイクルラックの整備箇所数
		⑨-2 観光情報と自転車の交通ルールの発信	犬山サイクルマップ（WEB）の閲覧数
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	(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	自転車の利用ルールに関する広報等の実施回数
		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	市内における自転車安全教室・講習会の実施回数
		⑩-3 ヘルメット着用の周知・啓発	ヘルメット着用に関する広報等の実施回数
		⑩-4 自転車保険加入の促進	自転車保険に関する広報等の実施回数
		⑩-5 警察と連携した路上駐車の防止	防止に向けた検討状況
	(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	ヘルメット補助金の交付件数
	(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	活用に向けた検討状況

（3） 目標指標

・本計画に基づく施策の実施状況を把握するとともに、目指すべき姿の達成度を測る「目標指標」を設定し、計画策定から５年が経過した時点（中間見直し時）に評価を行います。

表 6-2 目標指標

目標	目標指標（根拠資料）	現状値	目標値	
			中間（～５年目）	最終（～10年目）
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	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） 関連する施策： 【①-1】【①-2】【②-1】 【②-2】【②-3】【②-4】 【⑩-1】【⑩-2】【⑩-3】 【⑩-4】【⑩-5】【 ⑪ 】	**約30％** (18歳以上の市民) (2018年)	**約40％** （10％増）	**約50％** （20％増）
自転車を活用した健康づくりへの意識向上の促進	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） 関連する施策： 【①-1】【 ③ 】【 ④ 】 【 ⑤ 】【 ⑥ 】【 ⑧ 】	**約10％** (19歳以上の市民) （2025年）	**約30％** （20％増）	**約50％** （40％増）
自転車で観光地や自然資源をめぐる市内周遊の促進	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） 関連する施策： 【 ⑦ 】【 ⑧ 】 【⑨-1】【⑨-2】	**約5％** (19歳以上の市民) （2025年）	**約25％** （20％増）	**約50％** （45％増）
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	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） 関連する施策： 【①-1】【①-2】【⑩-1】 【⑩-2】【⑩-3】【 ⑪ 】 【 ⑫ 】	**約30％※** (19歳以上の市民) （2025年）	**約40％** （10％増）	**約50％** （20％増）

※ アンケート(p.18～20)の『あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。』のうち、“守られている”と回答のあった項目の平均。

参考資料編

参考資料１ 犬山市自転車活用推進計画策定委員会 概要 …… 67
参考資料２ パブリックコメント実施概要 …… 70
参考資料３ アンケート調査の概要と調査結果（一般市民・高校生・中学生） …… 71
参考資料４ 市内の中学校・高等学校へ提供したポスター …… 89

参考資料１
犬山市自転車活用推進計画策定委員会 概要
①犬山市自転車活用推進計画策定委員会 規則

表 参1-1 犬山市自転車活用推進計画策定委員会　規則

（趣旨）
第１条　この規則は、犬山市附属機関設置条例（平成２８年条例第３６号）第８条の規定に基づき、犬山市自転車活用推進計画策定委員会（以下「委員会」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

（委員）
第２条　委員会の委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。
(1) 学識経験者
(2) 鉄道事業法（昭和６１年法律第９２号）第７条第１項に規定する鉄道事業者及び道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）第９条第７項第３号に規定する一般旅客自動車運送事業者の代表者
(3) 市内事業所の代表者
(4) 教育関係機関の代表者
(5) 市民団体等の構成員
(6) 関係行政機関の職員
(7) その他市長が必要と認める者

（会長）
第３条　委員会に会長を置く。
２ 会長は、委員の互選により定める。
３ 会長は、委員会を代表し、会務を総理する。
４ 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の指名する委員がその職務を代理する。

（招集及び議事）
第４条　委員会の会議（以下この条において「会議」という。）は、会長が招集する。ただし、会長及びその職務を代理する者が在任しないときの会議は、市長が招集する。
２ 会長は、会議の議長となる。
３ 委員会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
４ 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
５ 委員会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に会議への出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

（専門部会）
第５条　委員会は、専門的な事項を協議するため、必要に応じて専門部会を置くことができる。
２ 専門部会の構成員は、委員のうちから会長が指名する。
３ 専門部会ごとに部会長を置く。
４ 部会長は、専門部会の構成員のうちから会長が指名する。
５ 部会長は、その専門部会の事務を掌理する。
６ 部会長に事故があるときは、あらかじめ部会長の指名する専門部会の構成員がその職務を代理する。

（専門部会の招集及び議事）
第６条　専門部会の会議（以下この条において「会議」という。）は、部会長が招集する。
２ 部会長は、会議の議長となる。
３ 専門部会は、その構成員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
４ 会議の議事は、出席した構成員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
５ 部会長は、専門部会の協議が終了したときは、当該協議の結果を委員会に報告しなければならない。

（庶務）
第７条　委員会の庶務は、都市整備部都市計画課において行う。

（補則）
第８条　この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、会長が委員会の会議に諮って定める。

附 則
この規則は、令和７年４月１日から施行する。

②犬山市自転車活用推進計画策定委員会 名簿

表 参1-2 犬山市自転車活用推進計画策定委員会　名簿

No.	期間・団体等	職名	委員名	区分
1	大同大学　建築学部 建築学科	教授	嶋田　喜昭	1 号委員 学識経験者
2	名古屋工業大学　工学部 社会工学科	教授	鈴木　弘司	
3	名古屋鉄道株式会社 地域連携部	交通サービス担当 課長	髙井　勇輔	2 号委員 鉄道事業者及び 一般旅客自動車 運送事業者の 代表者団体に 所属する者
		交通サービス担当 主務	夫馬　康昌	
4	あおい交通株式会社	代表取締役	松浦　秀則	
5	犬山市観光協会	専務理事	松田　昇平	3 号委員 市内事業所の 代表者
		事務局長	後藤　真司	
6	犬山商工会議所	専務理事	奥村　好樹	
7	犬山市小中学校長会	犬山市立城東中学 校長	瀬上　圭太	4 号委員 教育関係機関の 代表者
8	愛知県立犬山総合高等学校	生活指導主事	山中　将司	
9	犬山ポタリングクラブ	役員	丹羽　桂次	5 号委員 市民団体等に 所属する者
10	犬山市交通婦人会	会長	森岡　万朱衣	
11	愛知県犬山警察署　交通課	警部補	安井　裕二	6 号委員 関係行政機関の 職員
			古賀　隆士	
12	愛知県一宮建設事務所	企画調整監	久田　安信	
			山田　純司	

No.	期間・団体等	区分
1	国土交通省　中部地方整備局 名古屋国道事務所	–
2	国土交通省　中部地方整備局 木曽川上流河川事務所	–
3	愛知県　建設局　道路維持課	–

③犬山市自転車活用推進計画策定委員会 開催記録

表 参1-3 委員会開催日

委員会	開催日
第１回委員会	2025年(令和7年) 8月18日（月）
第２回委員会	2025年(令和7年)11月13日（木）
第３回委員会	2026年(令和8年) 2月26日（木）
第４回委員会	2026年(令和8年) 5月21日（木）
第５回委員会	2026年(令和8年) 8月19日（水）

参考資料２
パブリックコメント実施概要
①調査概要

表 参2-1 パブリックコメントの実施結果

案件名
犬山市自転車活用推進計画（素案）
募集期間
令和8年7月1日(水) ～令和8年7月31日(金)
案件の閲覧（掲載）場所
① 市役所本庁舎１階（市民プラザ） ② 都市計画課窓口(本庁舎2階) ③ 各出張所(城東・羽黒・楽田・池野) ④ シンエイライフ犬山ライブラリー（市立図書館） ※各施設での閲覧時間　午前9時00分～午後4時00分(土日・祝日を除く。 シンエイライフ犬山ライブラリー（市立図書館）は閉館日を除く開館時間内) ⑤ 犬山市ホームページ
意見件数
91件（3人）

参考資料３
アンケート調査の概要と調査結果（一般市民・高校生・中学生）
①調査概要

表 参3-1 一般市民・高校生アンケート

調査対象
一般市民：19歳以上の犬山市在住者（1,000名） **高校生**　：愛知県立犬山高等学校、愛知県立犬山総合高等学校
調査方法
一般市民：郵送アンケート（Webアンケート併用） **高校生**　：Webアンケート
調査期間
一般市民：令和7年9月12日（金）発送 令和7年9月26日（金）締切 **高校生**　：令和7年9月16日（火）周知 令和7年9月26日（金）締切
アンケート回収数
一般市民：Webアンケート（259件） 紙媒体（247件） **高校生**　：Webアンケート（298件）　合計：804件

表 参3-2 中学生アンケート

調査対象
犬山市立犬山中学校、犬山市立城東中学校、犬山市立南部中学校、犬山市立東部中学校
調査方法
Webアンケート
調査期間
令和7年9月16日（火）周知 令和7年9月26日（金）締切
アンケート回収数
犬山市立犬山中学校（564件） 犬山市立城東中学校（420件） 犬山市立南部中学校（312件） 犬山市立東部中学校（267件） 答えたくない（9件）　合計：1,572件

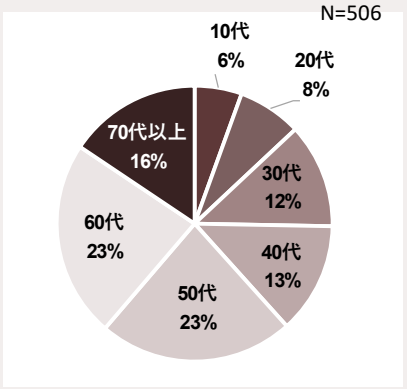
②アンケート項目

表 参3-3 アンケート項目対応一覧

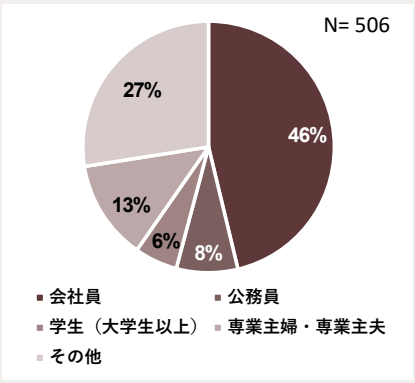
視点	調査項目	対象	
		一般市民 高校生	中学生
個人属性	年代	○	－
	職業	○	－
	居住地	○	－
	運転免許証の有無	○	－
	学校名	－	○
	通学方法	－	○
自転車利用状況	自転車の利用頻度	○	○
	利用目的	○	－
	利用人数	○	－
	通行位置	○	○
	通行位置の理由	○	○
	出発地と目的地	○	○
	走りにくい理由や危険な理由	○	○
	ドライバーへのお願い	○	○
	利用する自転車等駐車場や駐輪場	○	－
	ルートの選定基準	○	－
自転車の利用意識	ルールの認知度	○	○
	ルールの順守状況	○	○
	自転車保険の認知度・加入状況	○	－
	補助金の認知度	○	－
	罰則規定等の認知度	○	○
	施錠状況	○	○
	災害時の活用意識	○	－
健康と運動習慣	健康意識	○	－
	健康意識(活用方法)	○	－
利用者ニーズ	犬山市への要望	○	○

③アンケート調査結果（一般市民）

Q. あなたの年代をお答えください。

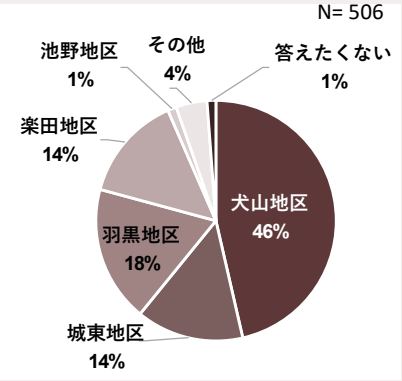


Q. あなたの職業をお答えください。



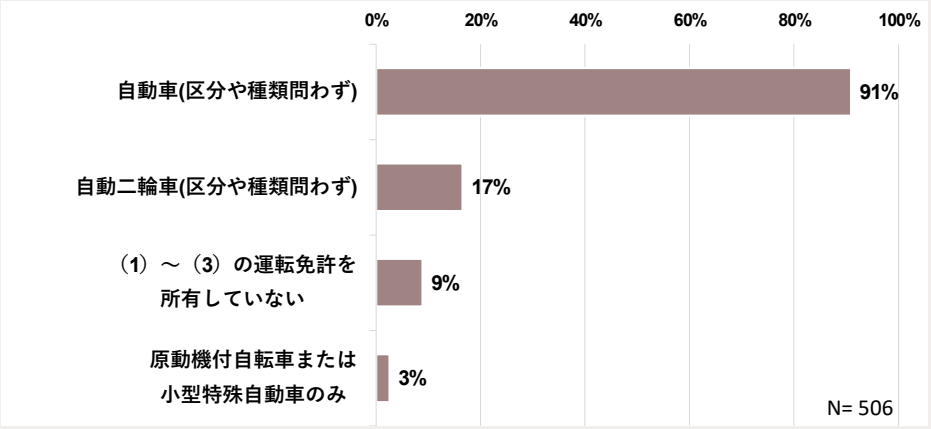
【その他回答】
パート・無職・自営業　等

Q. あなたのお住まいの地区をお答えください。

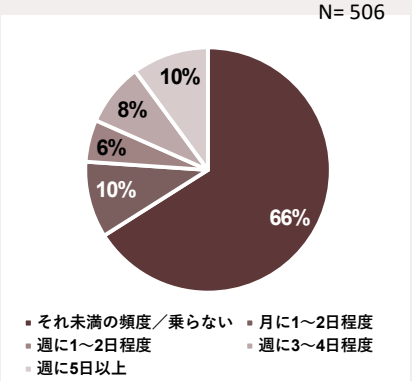


【その他回答】
北名古屋市・五郎丸・前原台　等

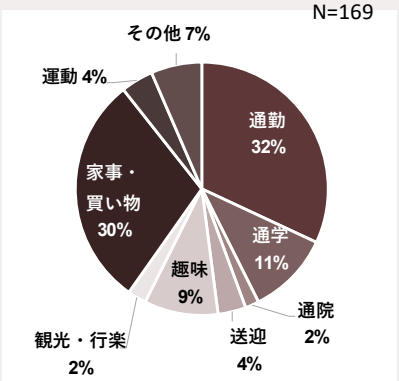
Q. あなたが所有している運転免許をお答えください。



Q. 自転車の利用頻度についてお答えください。

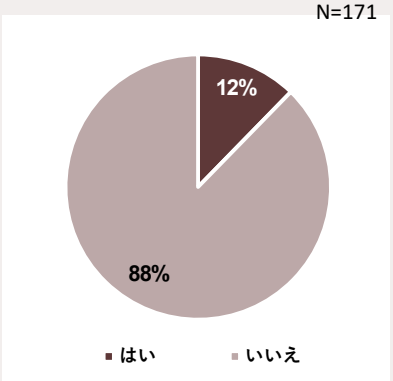


Q. 自転車の主な利用目的をお答えください。

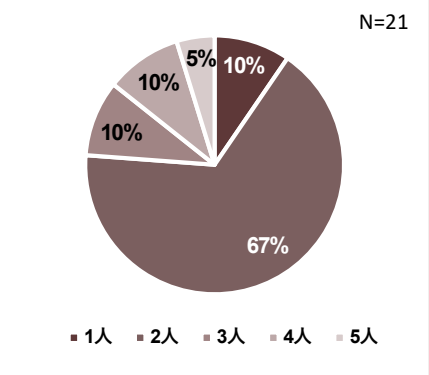


【その他回答】
・使用しない　・畑へ行く時
・自転車を所有していない　等

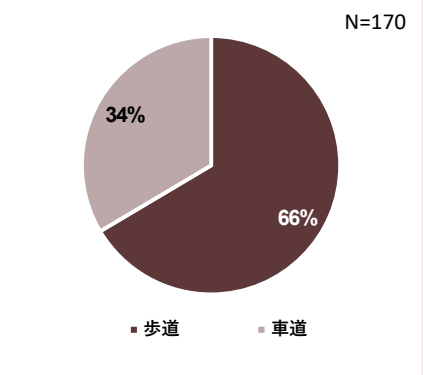
Q. 自転車に乗る際、複数人で集まって移動しますか。



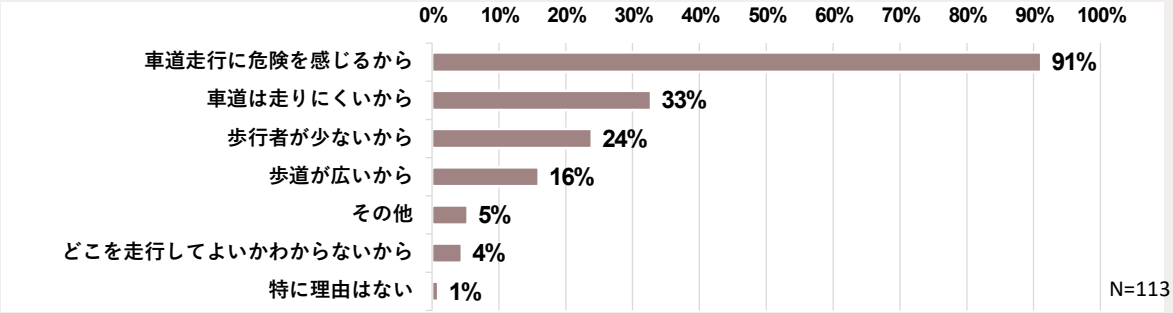
Q. 複数人で集まって移動する場合、人数をお答えください。



Q. 自転車を運転するとき、主に通行する位置をお答えください。

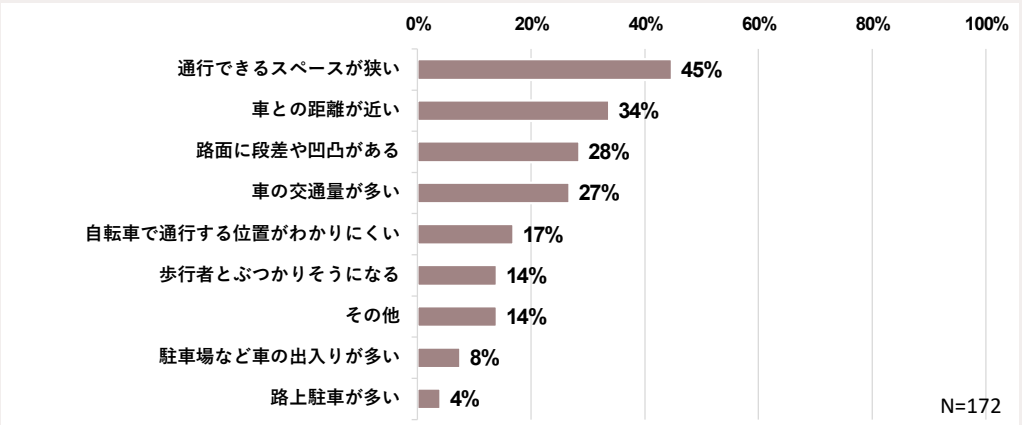


Q. 歩道を通行する理由をお答えください。



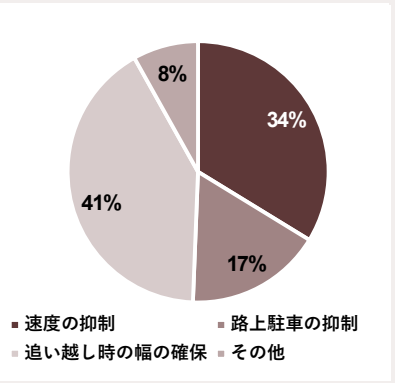
【その他回答】
・道が細すぎる　・子供と一緒だから　・歩行者がいる場合は車道を走行します　等

Q. 前問で回答した出発地から目的地までを自転車で通行する際に、危ない、走りにくいと感じることがあれば教えてください（場所は問いません）。また、具体的な危険箇所があれば教えてください（任意回答）



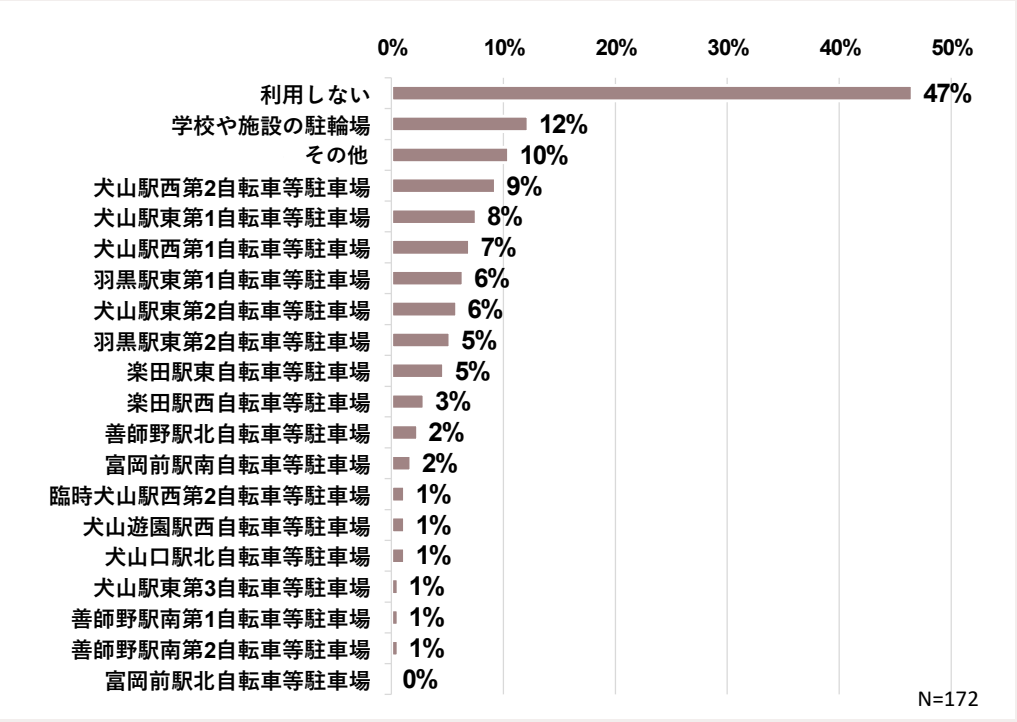
【その他回答】
・街灯がない、暗い　・草木で通りにくい、通れない　・交通量が少ない　等

Q. 自転車を安全に利用するためにドライバーへ最もお願いしたいことはありますか。

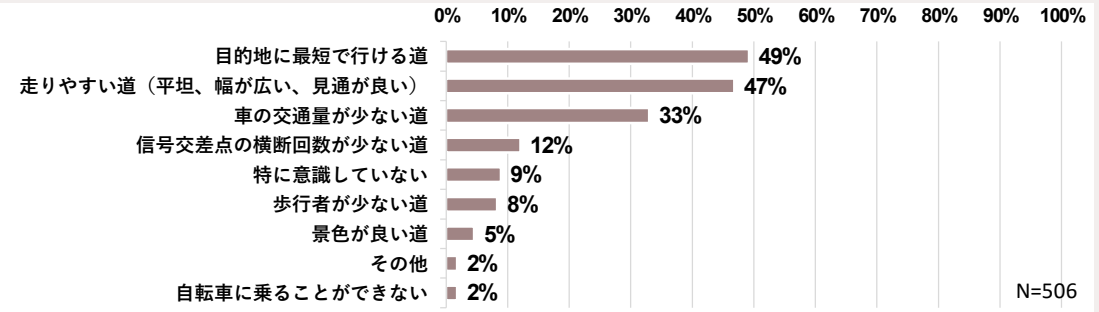


【その他回答】
・歩道、横断歩道に人がいたら止まってほしい
・軽車両も車両の一種である事を周知して頂きたい
・自転車通行帯の明確化　　等

Q. 普段利用する自転車等駐車場または駐輪場をお答えください。

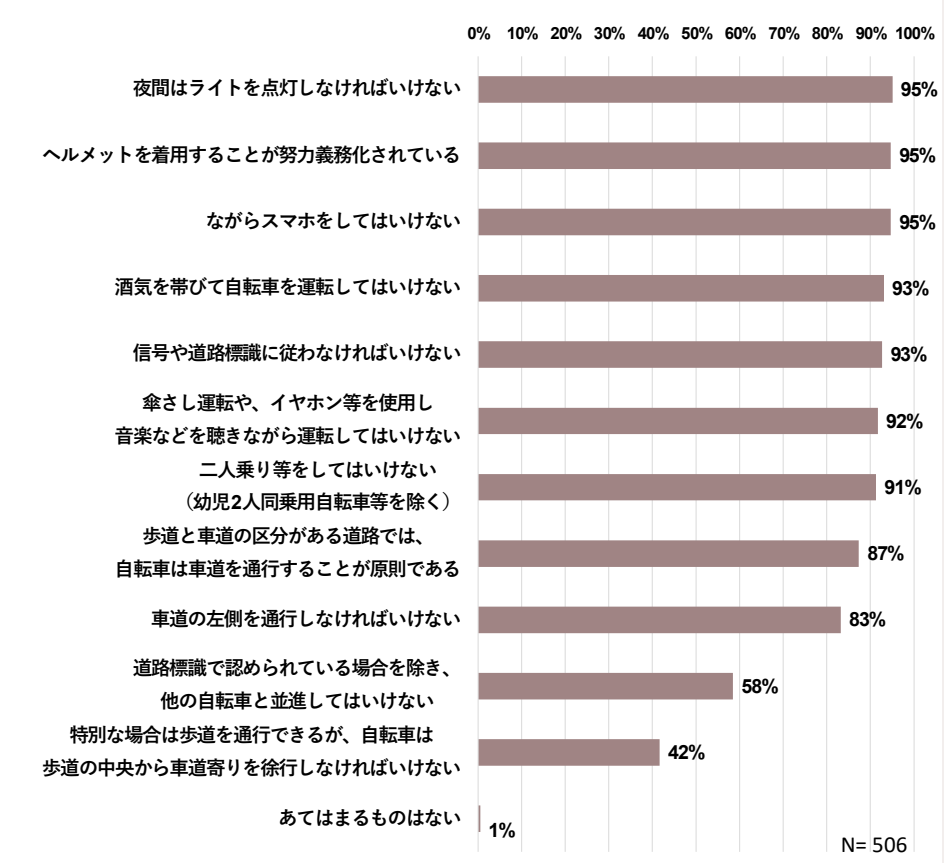


Q. 歩道を通行する理由をお答えください。

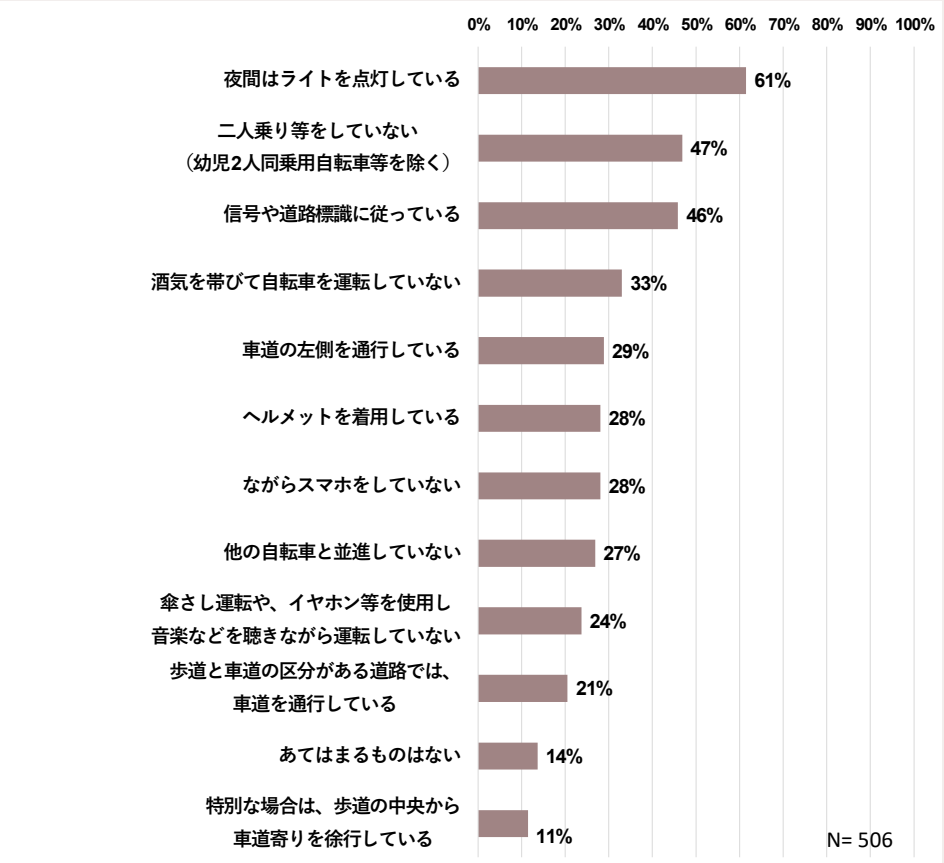


【その他回答】
・歩道がある道　　・自転車の通行が可能な歩道のある道
・道路が広く一定の通行量があり、人目が多い道　　等

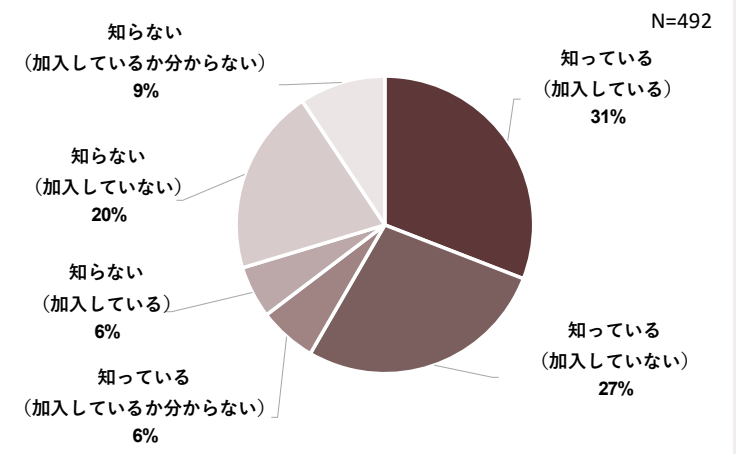
Q. あなたがご存じの自転車の利用ルールを選んでください。



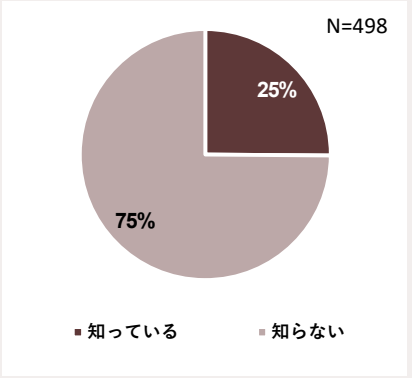
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。



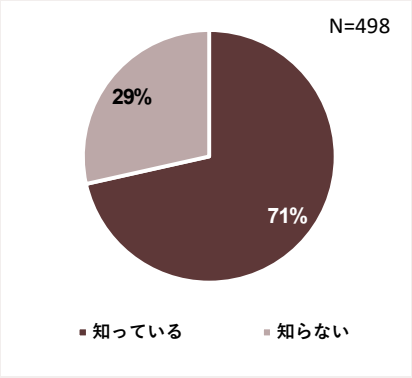
Q. 令和3年10月1日から愛知県条例により自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されたことをご存じですか。また、加入していますか。



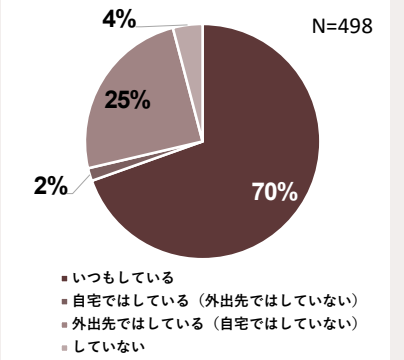
Q. 犬山市では“犬山市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金”を交付していることをご存じですか。



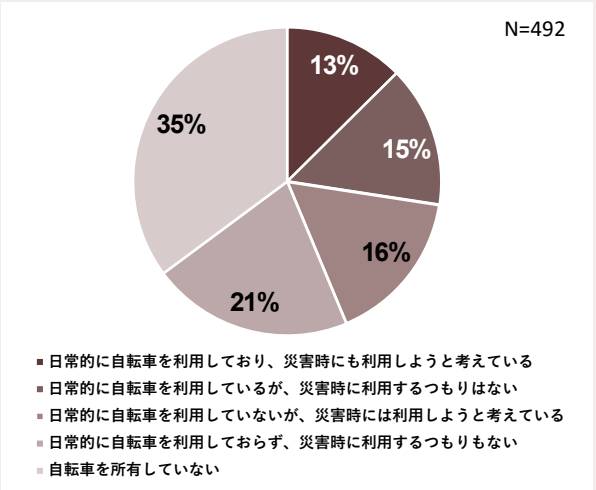
Q. 自転車の交通違反に対して反則金を科す交通反則通告制度（いわゆる青切符）が令和8年4月1日に導入されることをご存じですか。



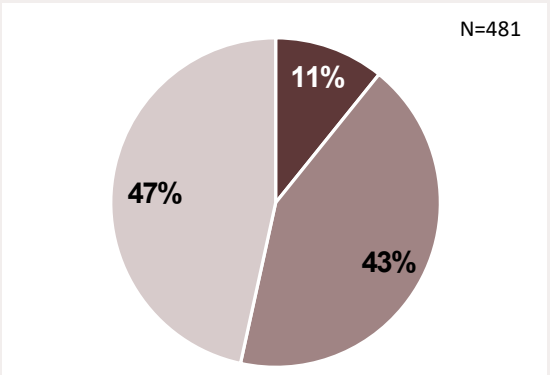
Q. 自転車を駐輪するときに鍵をしていますか。



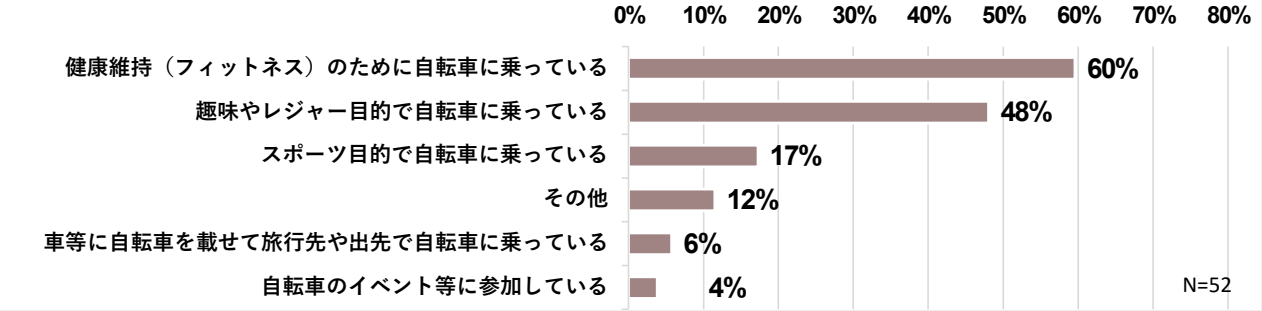
Q. 災害時の自転車活用の意思についてお答えください。



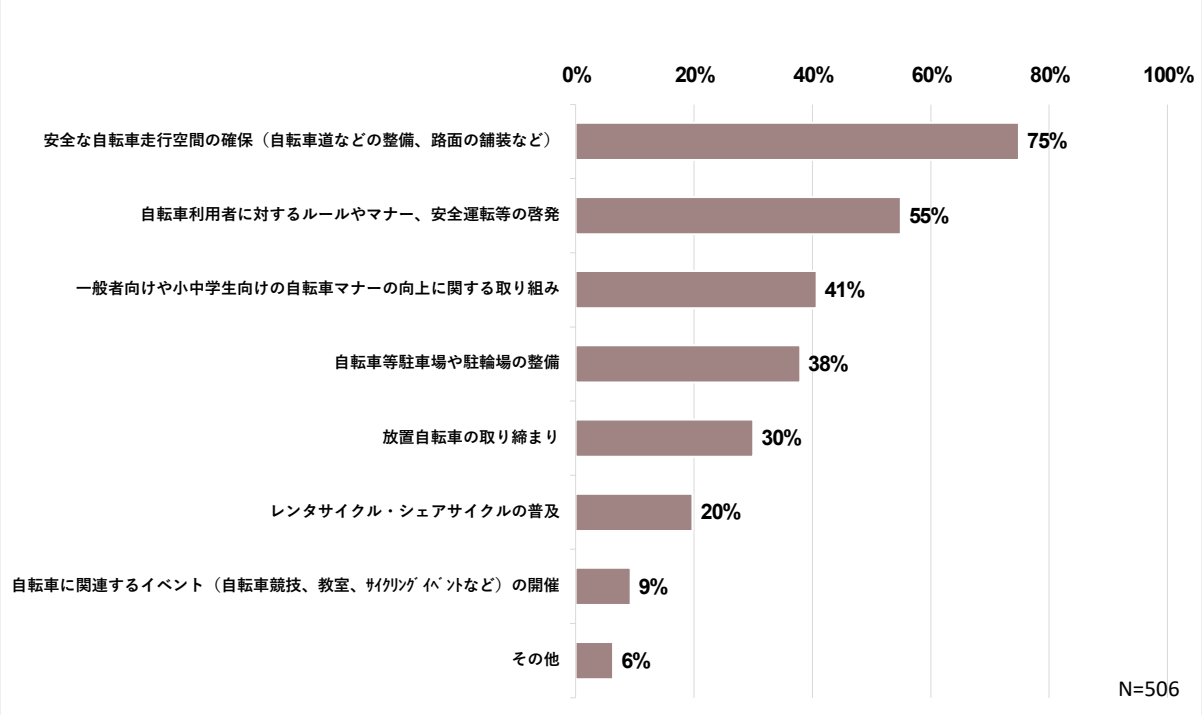
Q. 健康づくりや余暇活動（娯楽等）への自転車活用の状況についてお答えください。



Q. 主にどのような活用の仕方をしていますか。あてはまるものを全て選択してください。



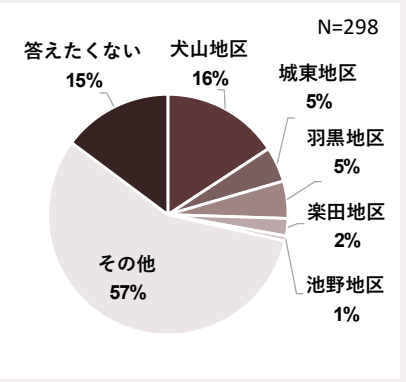
Q. 自転車施策として今後期待することをお答えください。あてはまるものを全て選択してください。



【その他回答】
・自転車が安全に通れるように道路を整備するのももちろんですが、小学生（できれば小学生以下でも）から学校で自転車の交通ルールの教育を何回でも取り組んで欲しい
・路上駐車の取り締まり
・外国人に向けた自転車マナーの向上に関する取り組み　　等

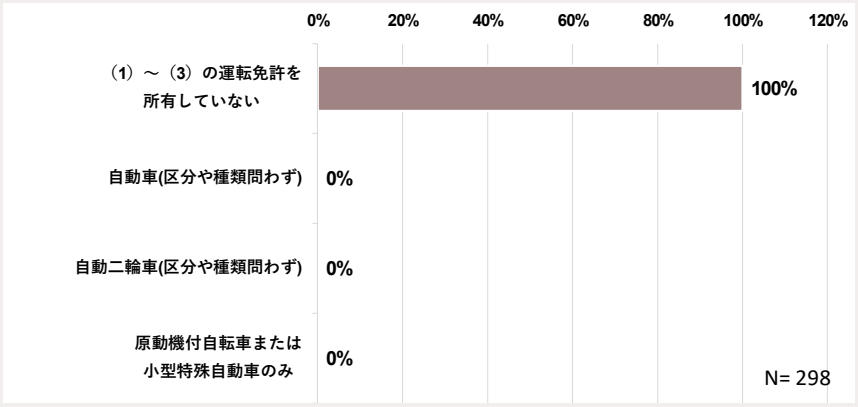
④アンケート調査結果（高校生）

Q. あなたのお住まいの地区をお答えください。

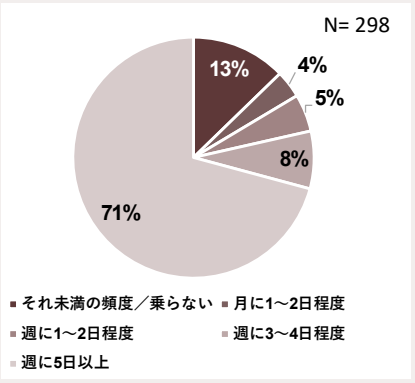


【その他回答】
小牧市・江南市・扶桑町　等

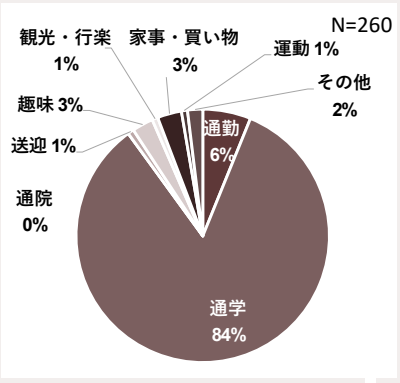
Q. あなたが所有している運転免許をお答えください。



Q. 自転車の利用頻度についてお答えください。

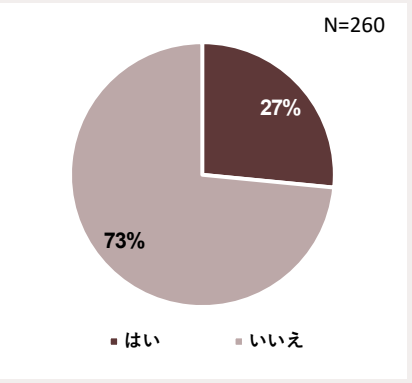


Q. 自転車の主な利用目的をお答えください。

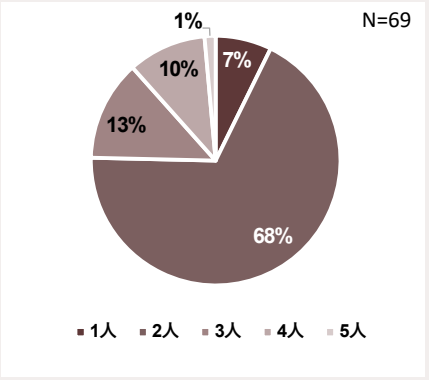


【その他回答】
アルバイト・遊び・習い事　等

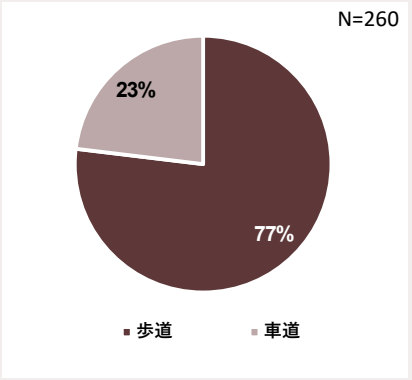
Q. 自転車に乗る際、複数人で集まって移動しますか。



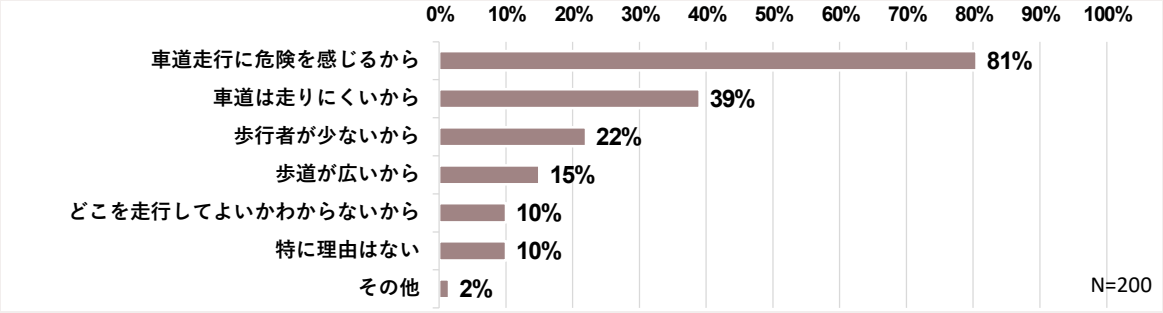
Q. 複数人で集まって移動する場合、人数をお答えください。



Q. 自転車を運転するとき、主に通行する位置をお答えください。

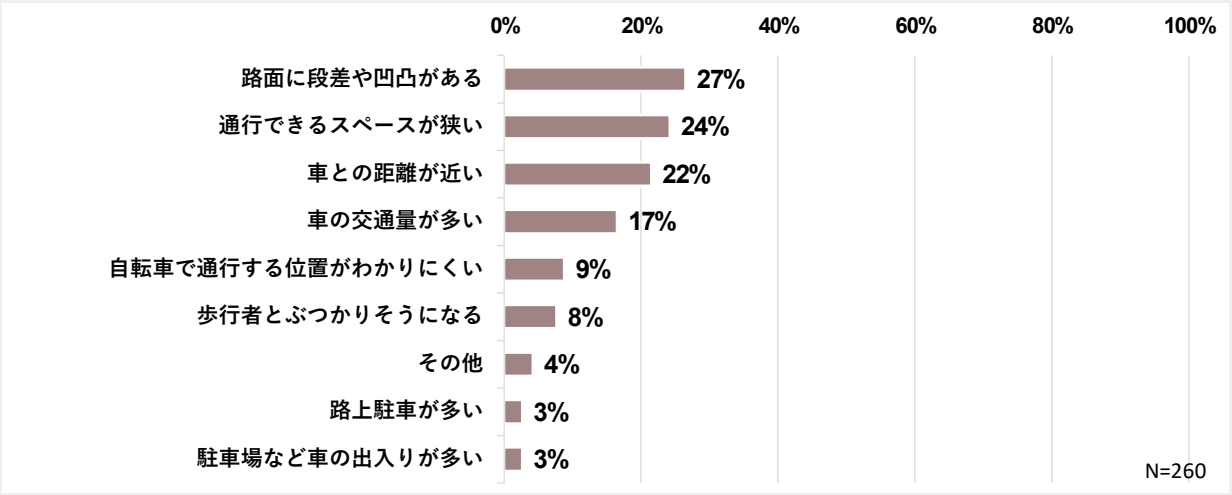


Q. 歩道を通行する理由をお答えください。



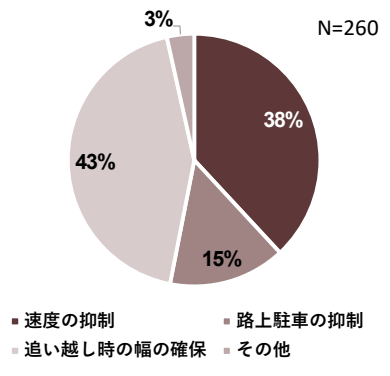
【その他回答】
・走る方向が車が来る方向と逆だから　　・車やトラックとすれすれになるから
・車の人にとって邪魔だと思われて申し訳ないから　　等

Q. 前問で回答した出発地から目的地までを自転車で通行する際に、危ない、走りにくいと感じることがあれば教えてください（場所は問いません）。また、具体的な危険箇所があれば教えてください（任意回答）



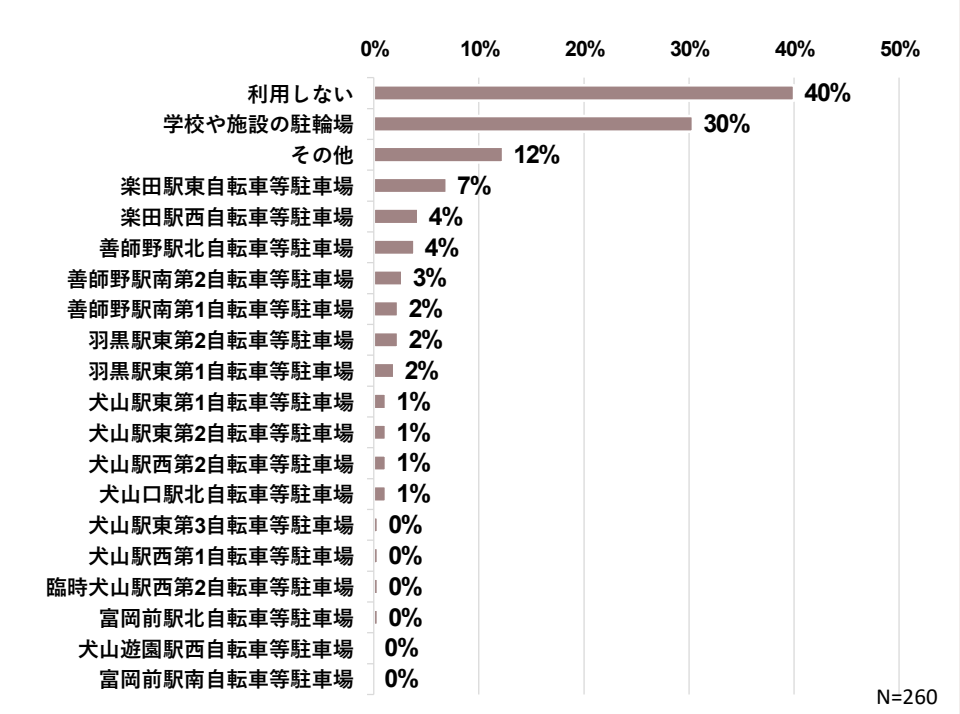
【その他回答】
・草木で通りにくい、通れない　　・スピードを出す車が多い
・曲がり角で自転車とぶつかりそうになる　　等

Q. 自転車を安全に利用するためにドライバーへ最もお願いしたいことはありますか。

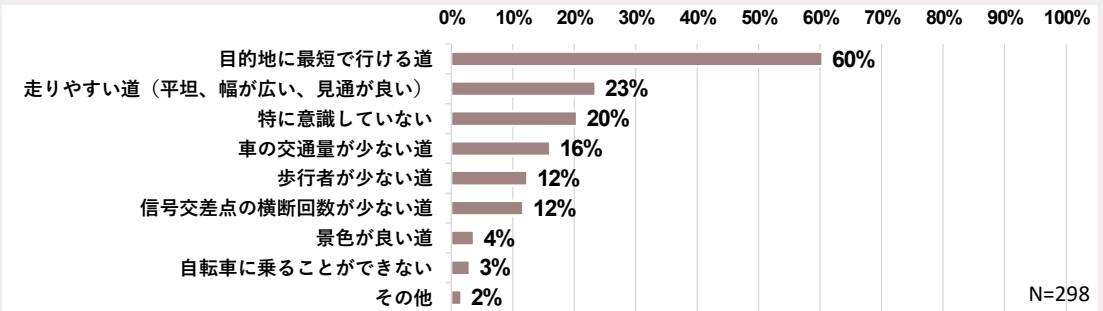


【その他回答】
・一時停止
・歩道、横断歩道に人がいたら止まってほしい
・自転車通行帯の明確化　　等

Q. 普段利用する自転車等駐車場または駐輪場をお答えください。

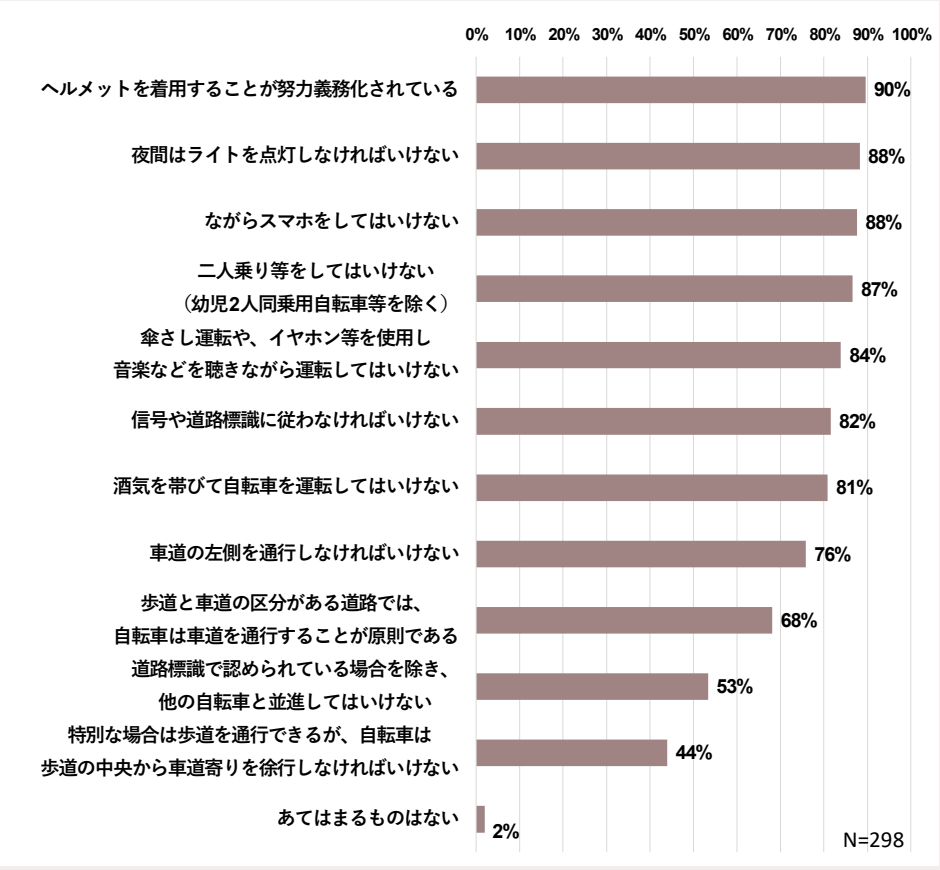


Q. 歩道を通行する理由をお答えください。

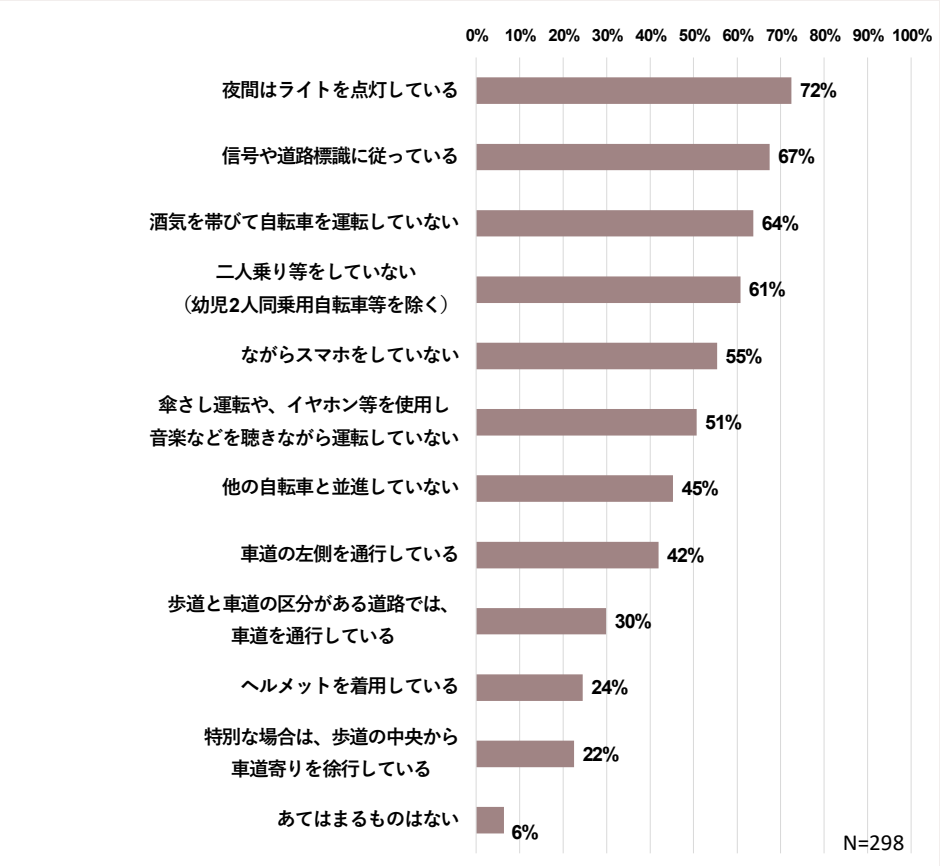


【その他回答】
・歩道が比較的多い　　・分かりやすい道、慣れた道　　・日陰が多い道　　等

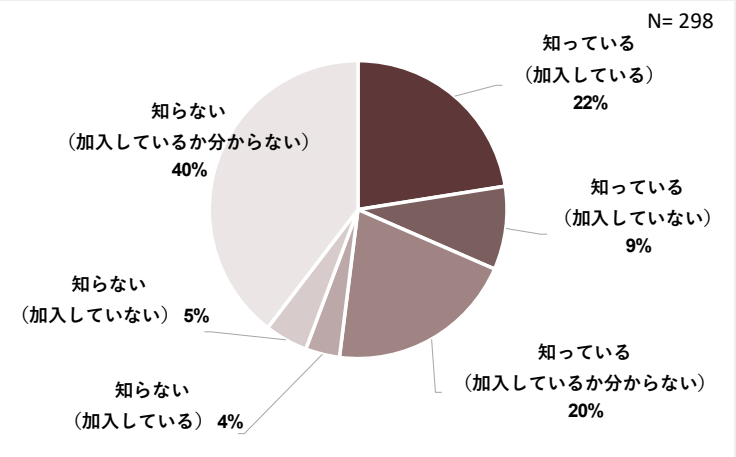
Q. あなたがご存じの自転車の利用ルールを選んでください。



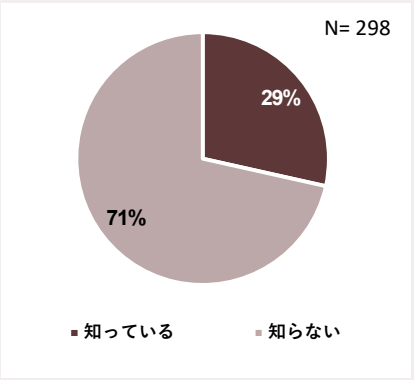
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。



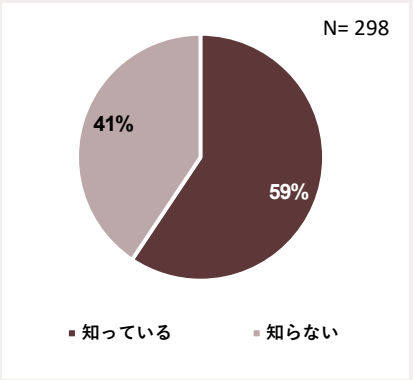
Q. 令和3年10月1日から愛知県条例により自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されたことをご存じですか。また、加入していますか。



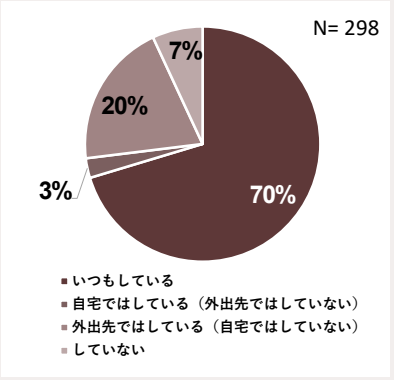
Q. 犬山市では“犬山市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金”を交付していることをご存じですか。



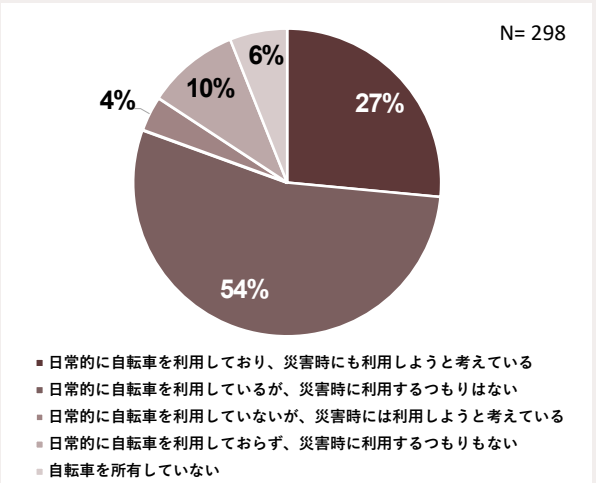
Q. 自転車の交通違反に対して反則金を科す交通反則通告制度（いわゆる青切符）が令和8年4月1日に導入されることをご存じですか。



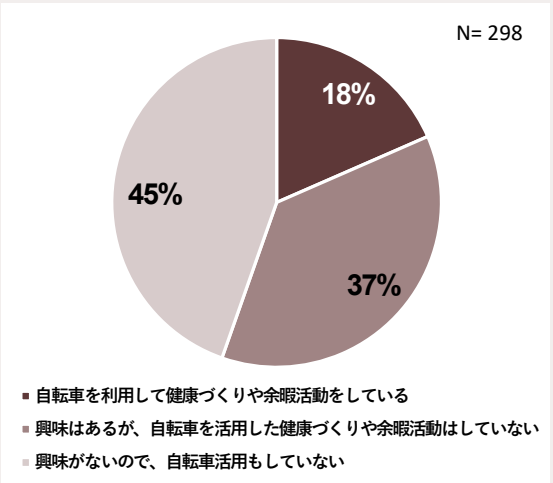
Q. 自転車を駐輪するときに鍵をしていますか。



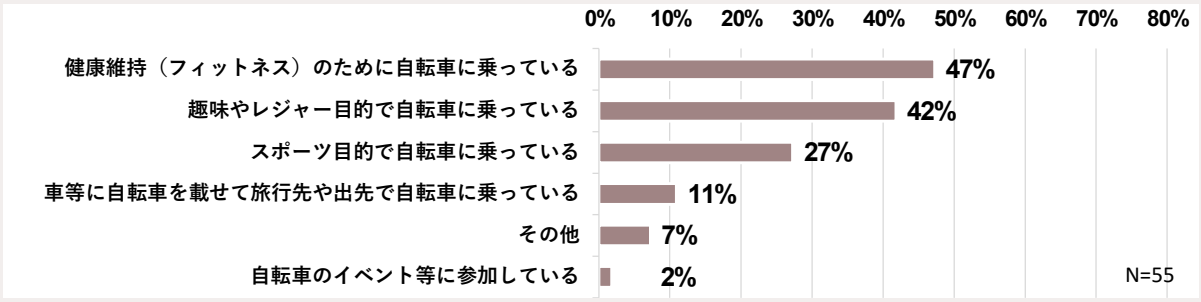
Q. 災害時の自転車活用の意思についてお答えください。



Q. 健康づくりや余暇活動（娯楽等）への自転車活用の状況についてお答えください。

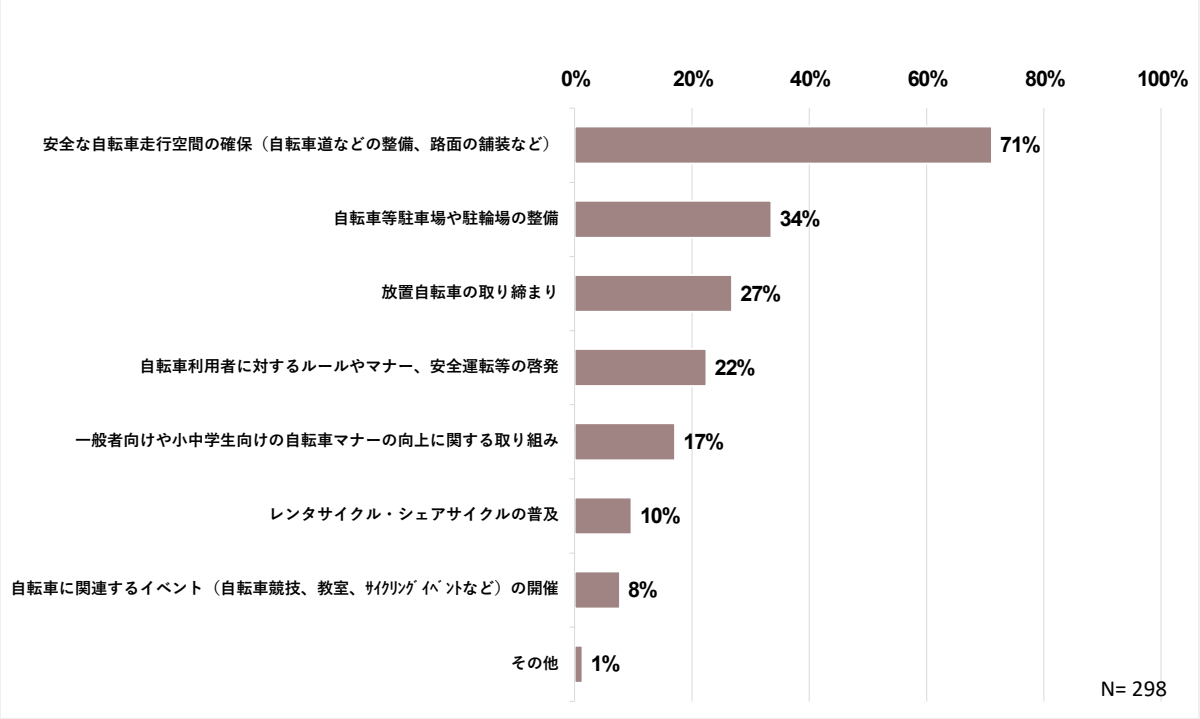


Q. 主にどのような活用の仕方をしていますか。あてはまるものを全て選択してください。



【その他回答】
・通学　　・交通手段　　等

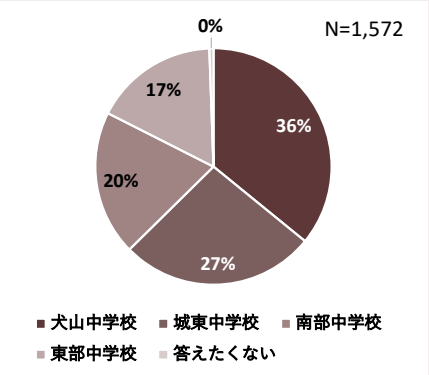
Q. 自転車施策として今後期待することをお答えください。あてはまるものを全て選択してください。



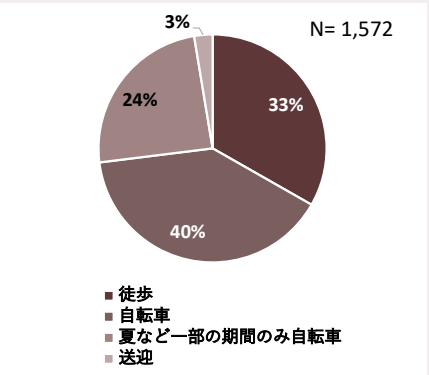
【その他回答】
・様々なデザインのヘルメット着用
・盗難防止のため、駅の駐輪場全てに防犯カメラを設置して欲しい　　等

⑤アンケート調査結果（中学生）

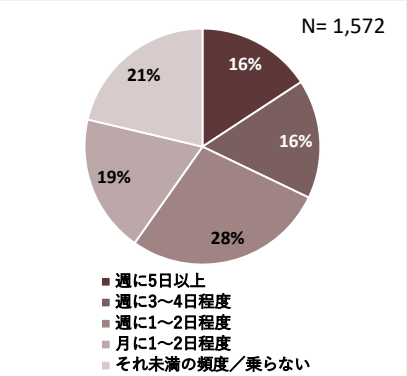
Q.通っている中学校をお答えください。
あてはまるものを一つだけ選択してください。



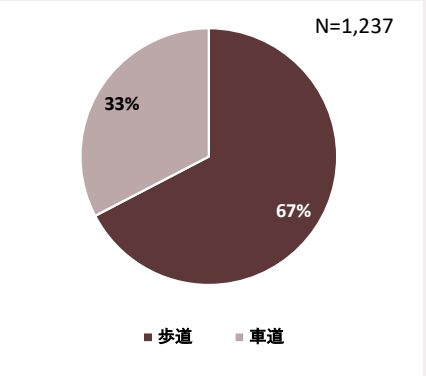
Q.主な通学方法についてお答えください。
あてはまるものを一つだけ選択してください。



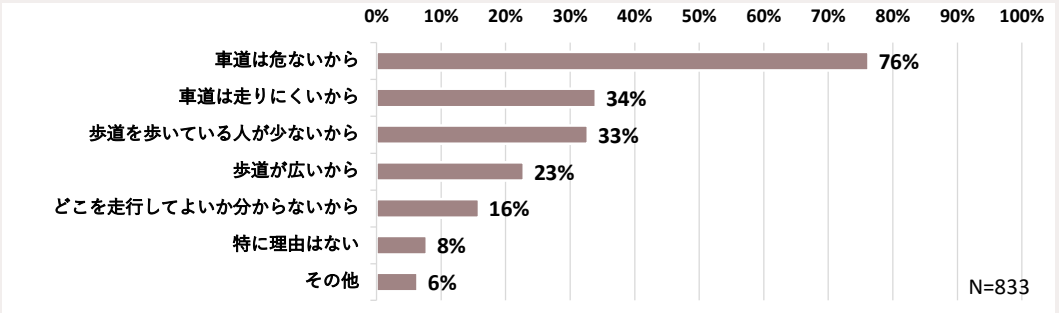
Q. “通学以外”での自転車の利用頻度についてお答えください。あてはまるものを一つだけ選択してください。



Q.自転車を運転するときに主に通行する位置をお答えください。あてはまるものを一つだけ選択してください。

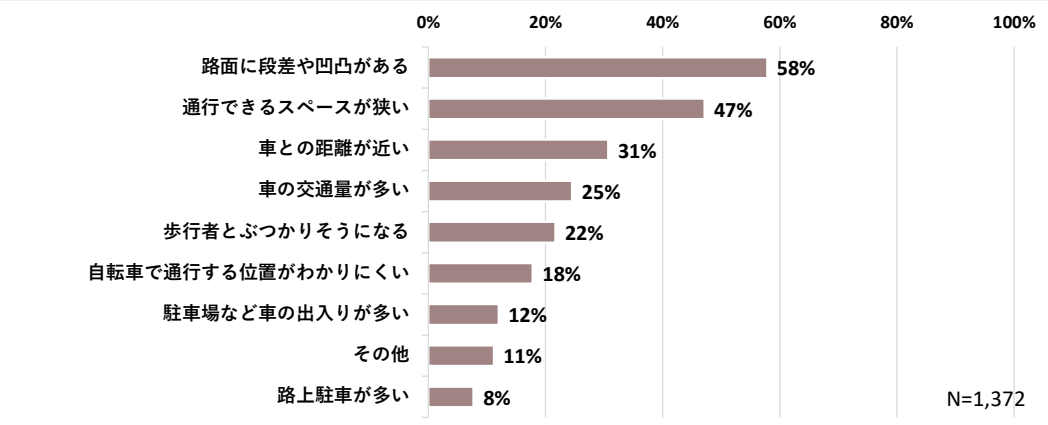


Q.歩道を通行する理由をお答えください。あてはまるものを全て選択してください。



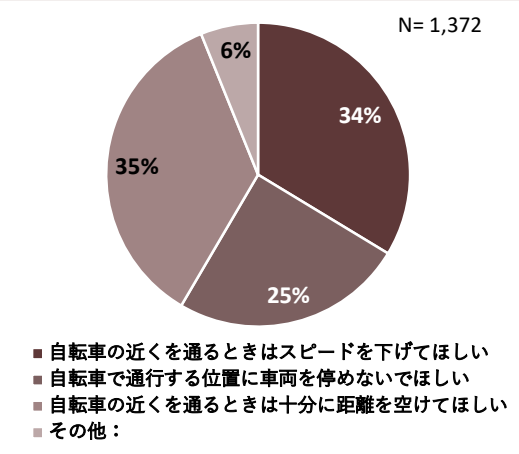
【その他回答】
・道が細すぎる　　・走る方向が車が来る方向と逆だから
・車やトラックとぶつかるすれすれになるから　　等

Q. 通学または普段の自転車利用時に、危ない、走りにくいと感じることがあれば教えてください。また、具体的な危険箇所があれば教えてください。（任意回答）あてはまるもの全てを選択してください。



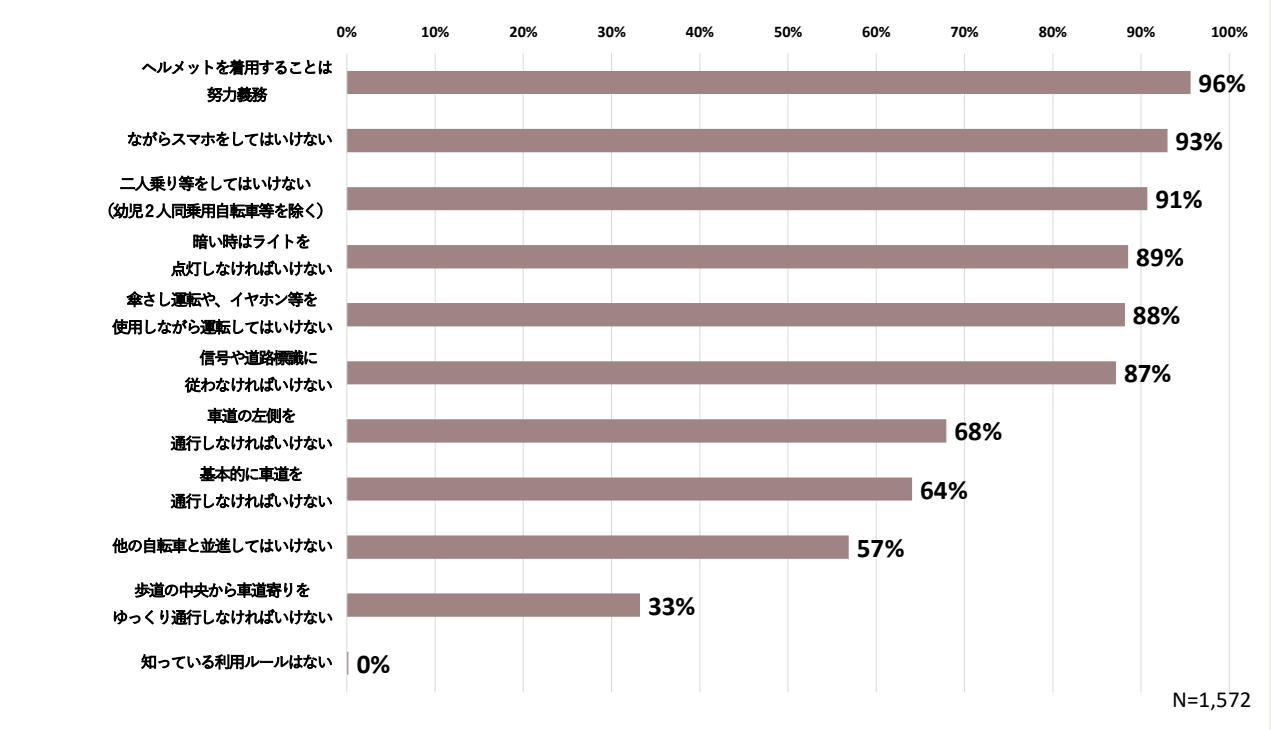
【その他回答】
・草木で通りにくい、通れない　・街灯がない、暗い　・交通量が少ない　等

Q. 自転車を安全に利用するために車の運転手へ一番お願いしたいことはありますか。あてはまるものを一つだけ選択してください。

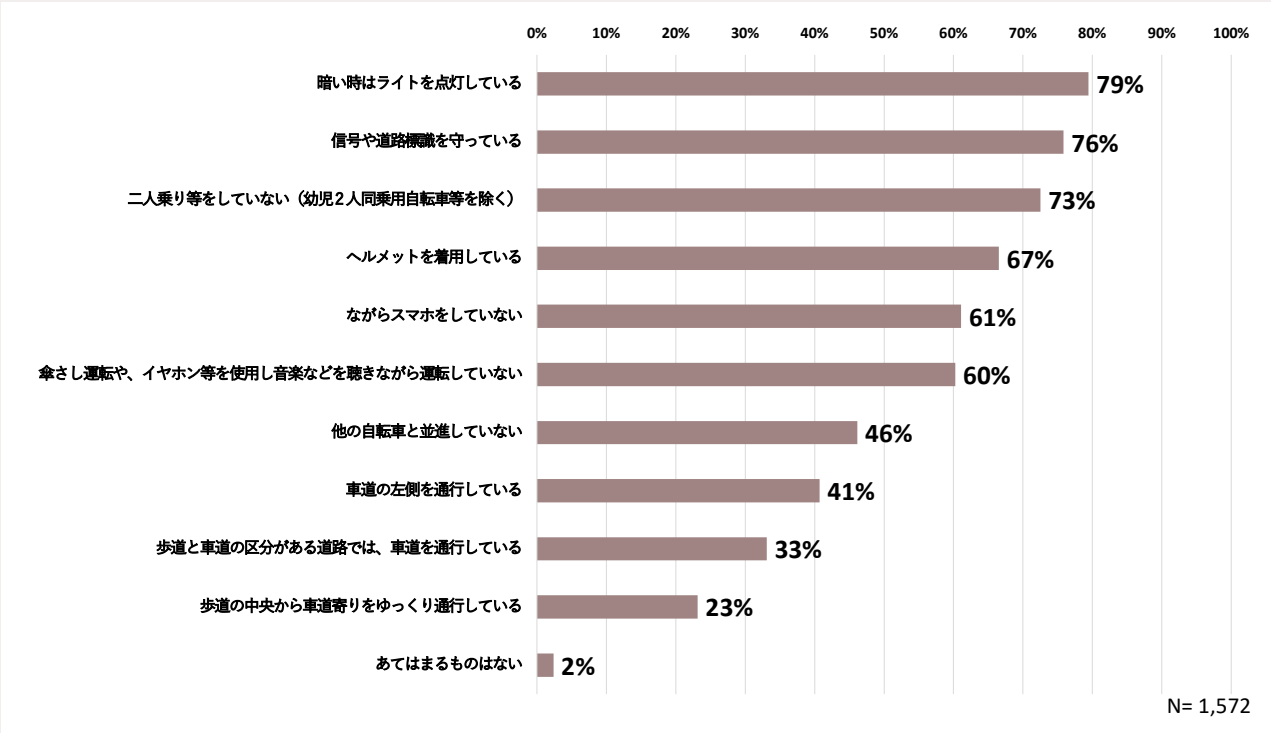


【その他回答】
・歩道、横断歩道に人がいたら止まってほしい
・一時停止
・クラクションを鳴らしたりしないこと　等

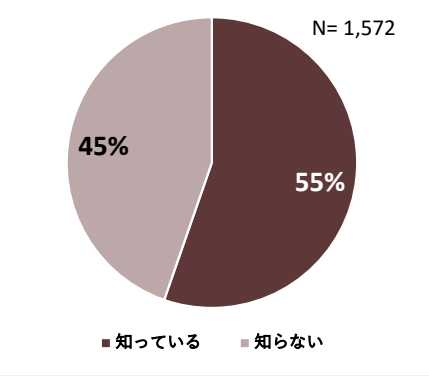
Q. あなたが“知っている”自転車の利用ルールを選んでください。あてはまるもの全てを選択してください。



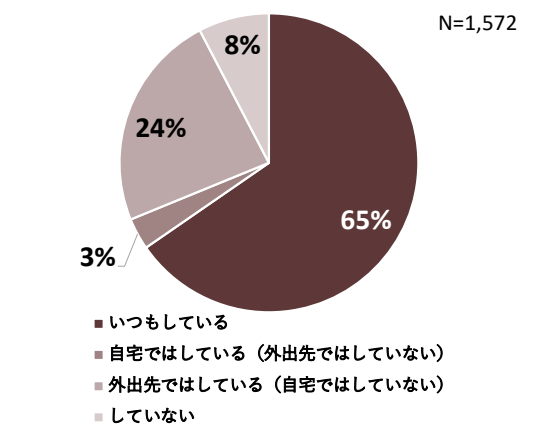
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。
あてはまるもの全てを選択してください。



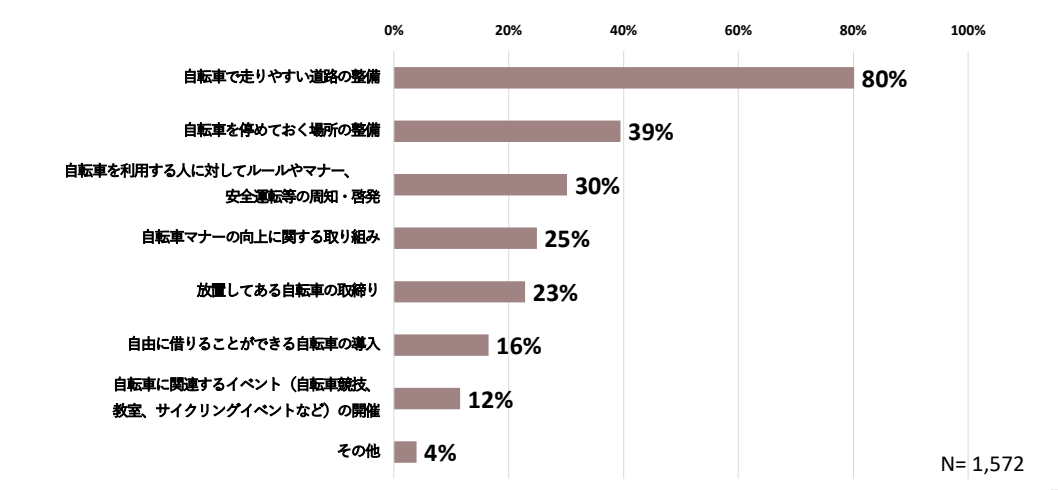
Q．16歳以上が対象ですが、自転車での交通違反をすると反則金を科せられる制度が、令和8年4月1日から始まることを知っていますか。あてはまるものを一つだけ選択してください。



Q. 自転車を駐輪するときに鍵をしていますか。
あてはまるものを一つだけ選択してください。



Q自転車に関することで犬山市に今後期待することをお答えください。あてはまるもの全てを選択してください。



参考資料４
市内の中学校・高等学校へ提供したポスター

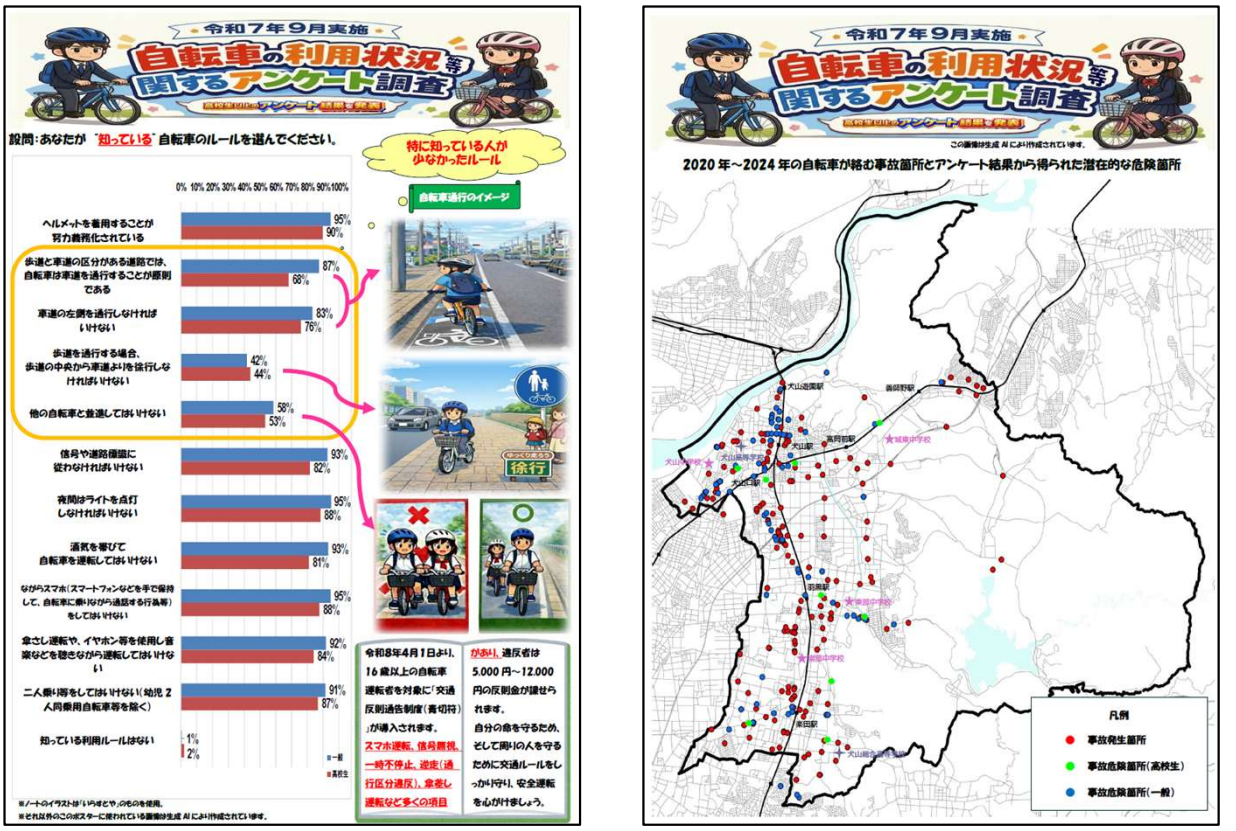


図 参4-1 高校生向け危険箇所ポスター

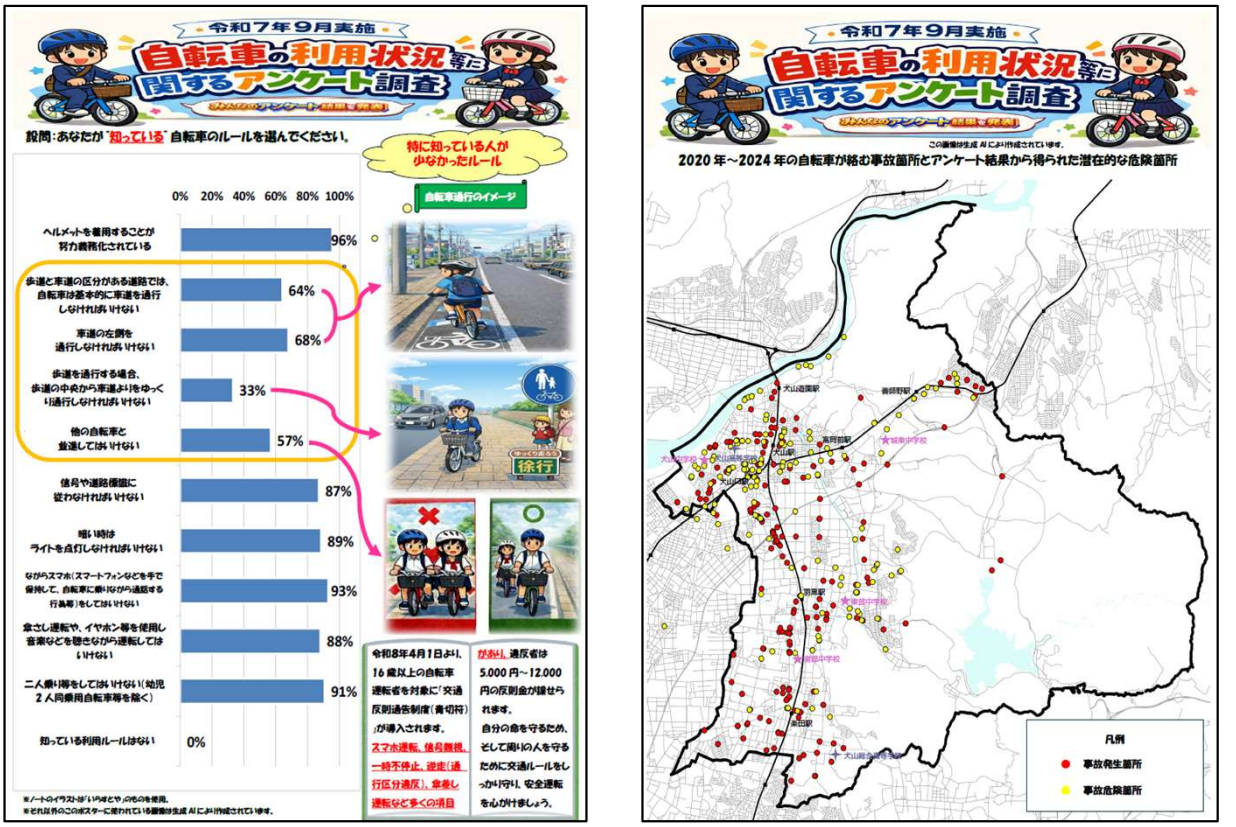


図 参4-2 中学生向け危険箇所ポスター

犬山市自転車活用推進計画

2026年(令和8年)9月

発行：犬山市
編集：犬山市役所　都市整備部　都市計画課
〒484-8501　愛知県犬山市大字犬山字東畑36
電話　0568-44-0330（計画調整担当）
FAX　0568-44-0366
mail　080100@city.inuyama.lg.jp