

犬山市自転車活用推進計画策定委員会

－ 第5回会議 －

目次

1. 今回議論する主な内容・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2. 第4回委員会での意見を踏まえた対応方針・・・・・・・・	2
3. 犬山市自転車活用推進計画（素案）の変更点・・・・・・・・	5
4. パブリックコメントの結果・・・・・・・・・・・・・・・・	8
5. 今後のスケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・	17

令和8年8月19日（水）

1. 今回議論する主な内容

1

第1回委員会 令和7年8月18日（月）開催

- 計画策定の背景と目的
- 策定委員会の概要
- 推進計画の概要
- アンケート案
- 犬山市の自転車利用環境の現状と課題
- 今後のスケジュール

第2回委員会 令和7年11月13日（木）開催

- 今回議論する主な内容
- 第1回委員会の意見を踏まえた対応方針
- アンケート結果
- 市コミュニティバス運行事業者（あおい交通株式会社）ヒアリング結果
- アンケート結果を踏まえた自転車利用環境の現状と課題の整理
- 基本方針・計画目標・施策・措置のイメージ
- 今後のスケジュール

第3回委員会 令和8年2月26日（木）開催

- 今回議論する主な内容
- 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針
- アンケート結果
- アンケート結果を踏まえた自転車利用環境の現状と課題の整理（更新版）
- 基本方針と計画目標（更新版）
- 施策・措置
- 自転車ネットワーク路線の素案
- 犬山市自転車活用推進計画の目次（案）
- 今後のスケジュール

第4回委員会 令和8年5月21日（木）開催

- 今回議論する主な内容
- 第3回委員会の意見を踏まえた対応方針
- その他のご意見等
- 優先整備・暫定整備の考え方
- 実施スケジュール
- 計画期間と推進体制
- フォローアップ方法と指標の考え方
- 基本理念の設定
- 犬山市自転車活用推進計画（素案）
- 今後のスケジュール

令和
8年度

第5回委員会 令和8年8月19日（水）

- パブリックコメント結果
- 完成（案）の更新版



議論のポイント

- パブリックコメント結果の内容
- 完成（案）の更新版の内容

(1) 第4回委員会の意見を踏まえた対応方針【第4回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料】について

ご意見	対応方針
Q. P.15 推進体制について、自転車の利活用促進に関わる団体や NPO 等を本計画における連携・協力主体として位置付けてはどうか。	A.計画素案 P.61 に「民間事業者（法人・NPO 法人）」及び「周辺市町」を追加し、本計画における連携・協力主体として位置づけます。
Q. P.15 交通ルール・マナーに関する啓発活動について、実施主体を警察のみに限定せず、各自治体や民間事業者等が、警察と連携してそれぞれ主体的に行うよう位置付けるべきではないか。	A.計画素案P.61にて、交通ルール・マナーに関する啓発活動について、位置づけを修正します。
Q. P.19 目標指標について、目標値を現設定値から少し高める方向で再考することが望ましいのではないか。	A.計画素案 P.65 の目標指標について、現状値の低い「都市環境」、「健康」、「観光・イベント」の最終目標値を、50%に再設定します。
Q. P.19 安全に関する目標指標について、ルールの認知率だけでなく遵守率についても指標に組み込んではどうか。	A.計画素案 P.65 の安全に関する目標指標について、認知率ではなく遵守率を適用します。

(1) 第4回委員会の意見を踏まえた対応方針【犬山市自転車活用推進計画（素案）】について

ご意見	対応方針
Q. P.7 他 アンケート結果について、数値の高い項目順に並び替えてはどうか。	A.並び替えを行います。
Q. P.7 アンケート結果から、どのような傾向や課題が読み取れるか記載してはどうか。	A.市民の整備ニーズを、ハード整備とソフト整備に分け、それぞれ整理します。
Q. P.18～P.20 ルールの認知度と遵守率の比較が分かりやすいよう、グラフの修正を行ってはどうか。	A.ルールの認知度と遵守率のグラフの統合を行います。
Q. P.24 計画目標の4つの区分は、国の自転車活用推進計画に合わせて設定しているが、目標の内容は、「安全の推進」や「健康づくりの推進」など、施策の方向性や推進の趣旨が伝わる表現としてはどうか。	A.計画素案 P.24 の安全に関する目標の内容に、「安全な自転車利用を推進」する旨を追記し、健康に関する目標を「自転車を活用した健康づくりへの意識向上の促進」へ変更します。

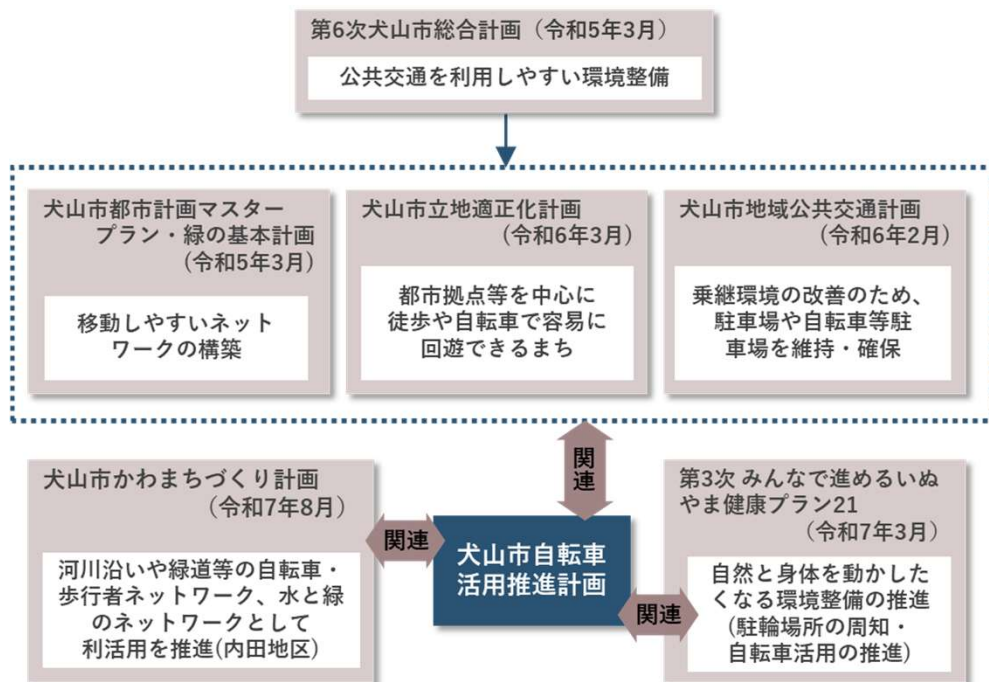
(1) 第4回委員会の意見を踏まえた対応方針【犬山市自転車活用推進計画（素案）】について

ご意見	対応方針
Q. P.28 自転車ネットワーク路線について、ネットワークの考え方や選定視点だけでなく、参考資料に掲載している分析結果等を本編へ反映してはどうか。	A.参考資料 5（事前送付資料 P.82～P.91）に掲載している「自転車ネットワーク路線選定の考え方」を本編へ掲載します。
Q. P.64（第4回資料P.18） モニタリング項目について、施策に対して項目が大括りであり、具体的に誰がどういった項目をモニタリングするかが分からないので、指標であれば定量的に表し、やったかやらないかが分かるようにしてはどうか。	A.計画素案 P.64 にて、モニタリング項目について、各施策に対し、可能な範囲で具体的で定量的に測れる項目を設定します。 各施策やモニタリング項目については、関係部局と協議の上設定しています。モニタリング項目に対し、対応する関係部局や現状値等については計画に記載いたしません、内部で管理します。

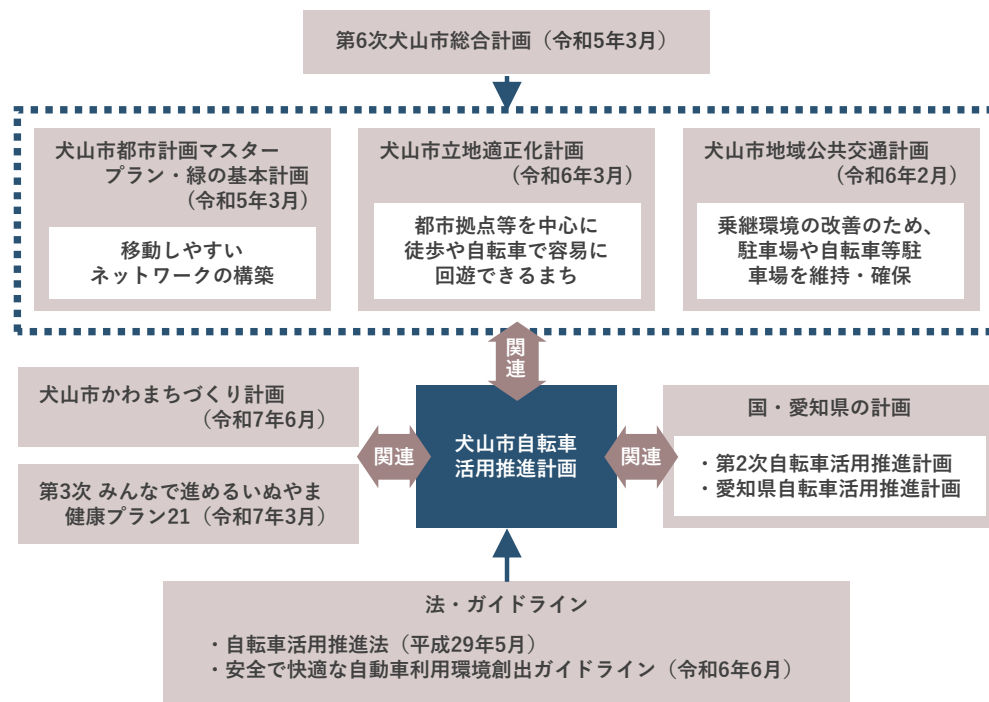
○ 第4回委員会で提示した計画素案から、以下の内容を修正しています。

上位計画の位置付け図

第4回委員会で提示



見直し版

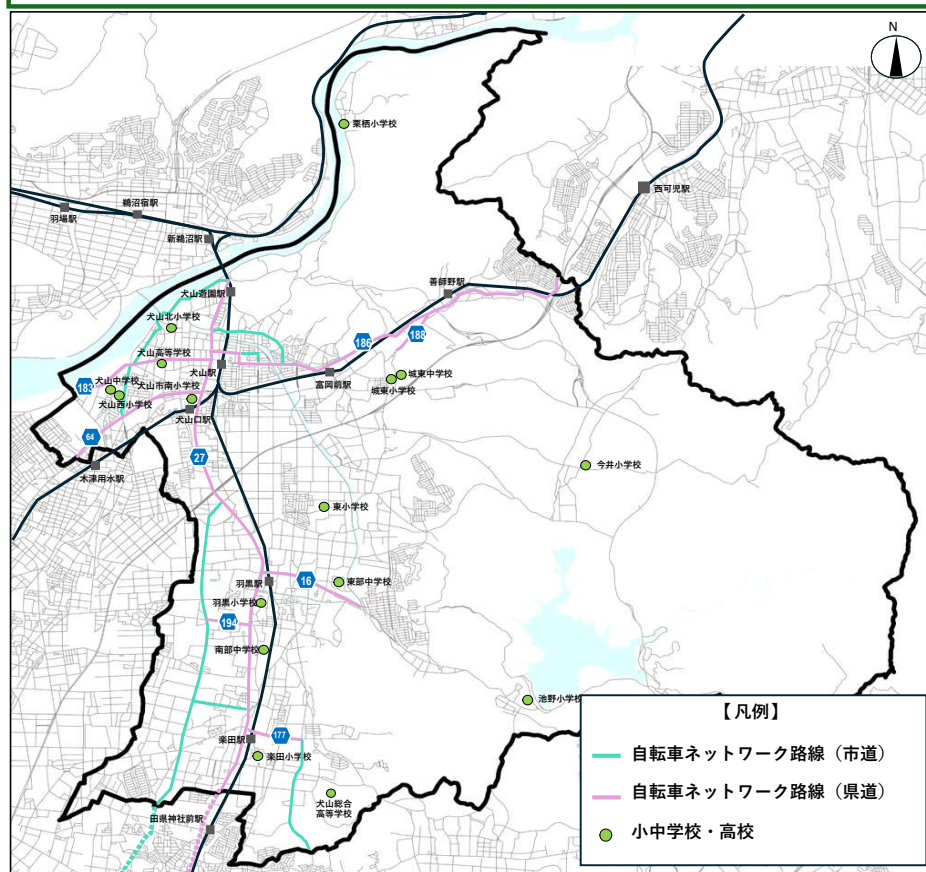


3. 犬山市自転車活用推進計画（素案）の変更点

6

- 第4回委員会で提示した自転車ネットワーク路線について、名古屋市上下水道局との協議を踏まえ、見直しを行いました（変更点1）。
- 小牧市自転車ネットワーク路線との接続を考慮して、一部延伸しました（変更点2）。

第4回委員会で提示



延長

全長：約33.1km
（県道：約21.4km）
（市道：約11.7km）

延長

（木曽川中流域サイクルツーリズムメインルート）

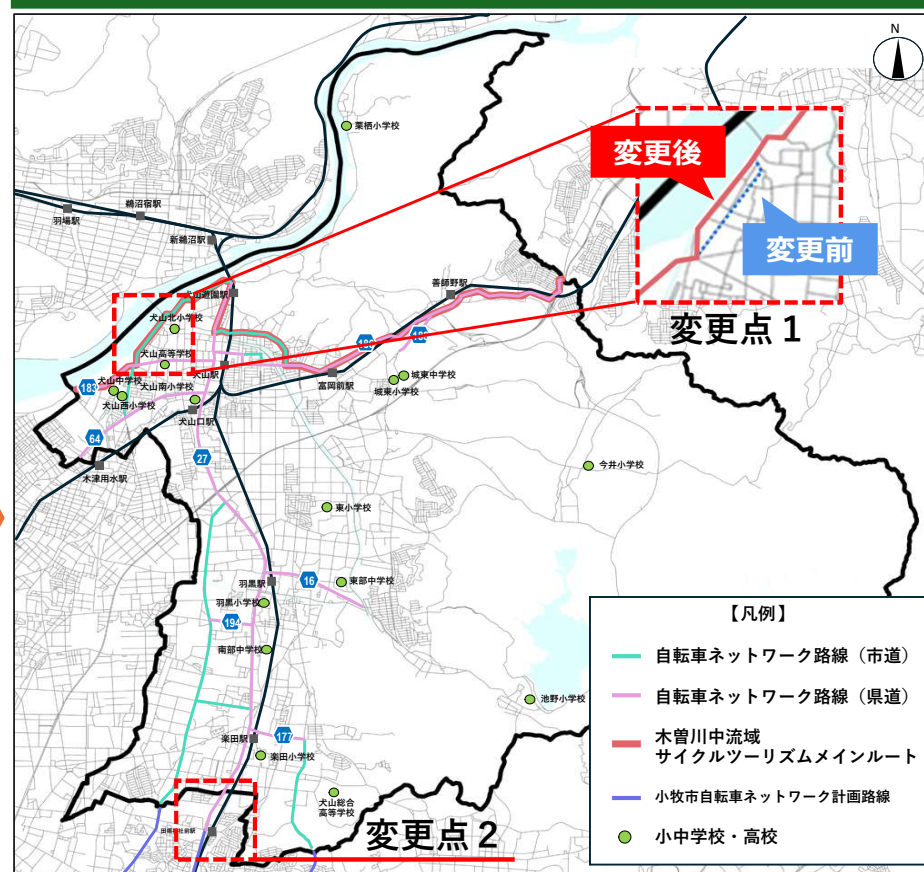
全長：約9.4km
（県道：約6.1km）
（市道：約3.3km）

延長

（木曽川中流域サイクルツーリズムメインルートを除く）

全長：約23.7km
（県道：約15.3km）
（市道：約8.4km）

見直し版



延長

全長：約33.5km
（県道：約21.8km）
（市道：約11.7km）

延長

（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）

延長

（木曽川中流域サイクルツーリズムメインルートを除く）

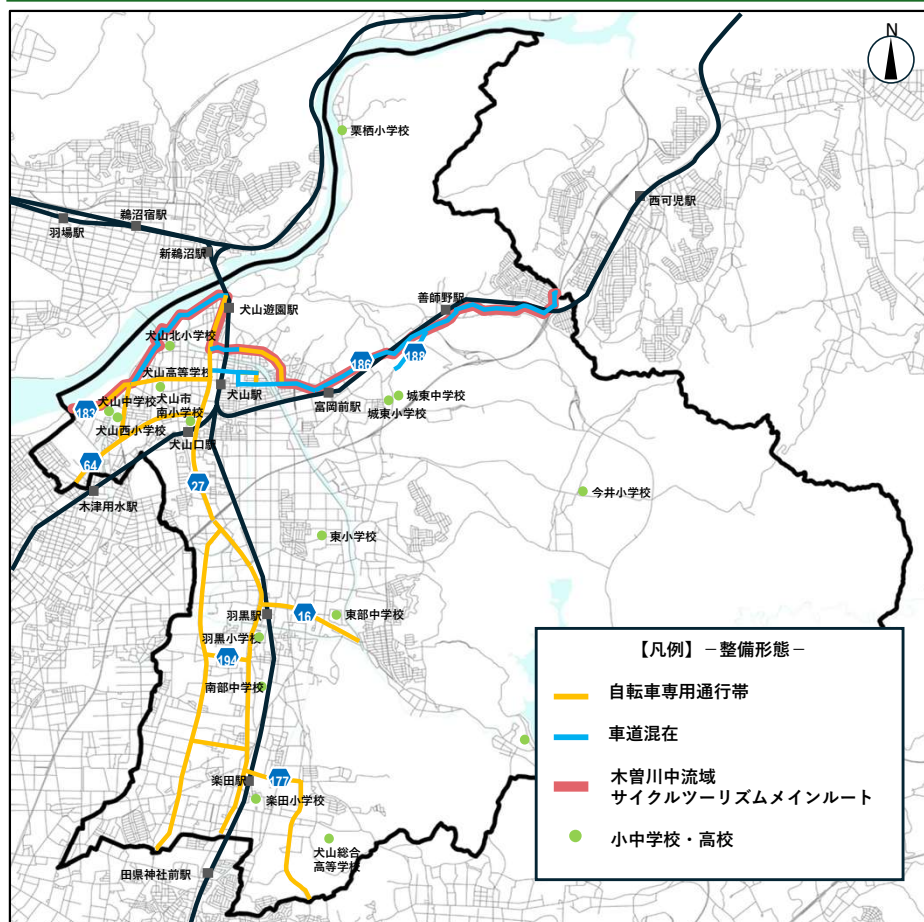
全長：約24.1km
（県道：約15.7km）
（市道：約8.4km）

3. 犬山市自転車活用推進計画（素案）の変更点

7

- 第4回委員会で提示した自転車ネットワーク路線について、名古屋市上下水道局との協議を踏まえ、見直しを行いました（変更点1）。
- 小牧市自転車ネットワーク路線との接続を考慮して、一部延伸しました（変更点2）。

第4回委員会で提示



自転車用通行帯

全長：約24.3km
 (県道：約15.2km)
 (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)

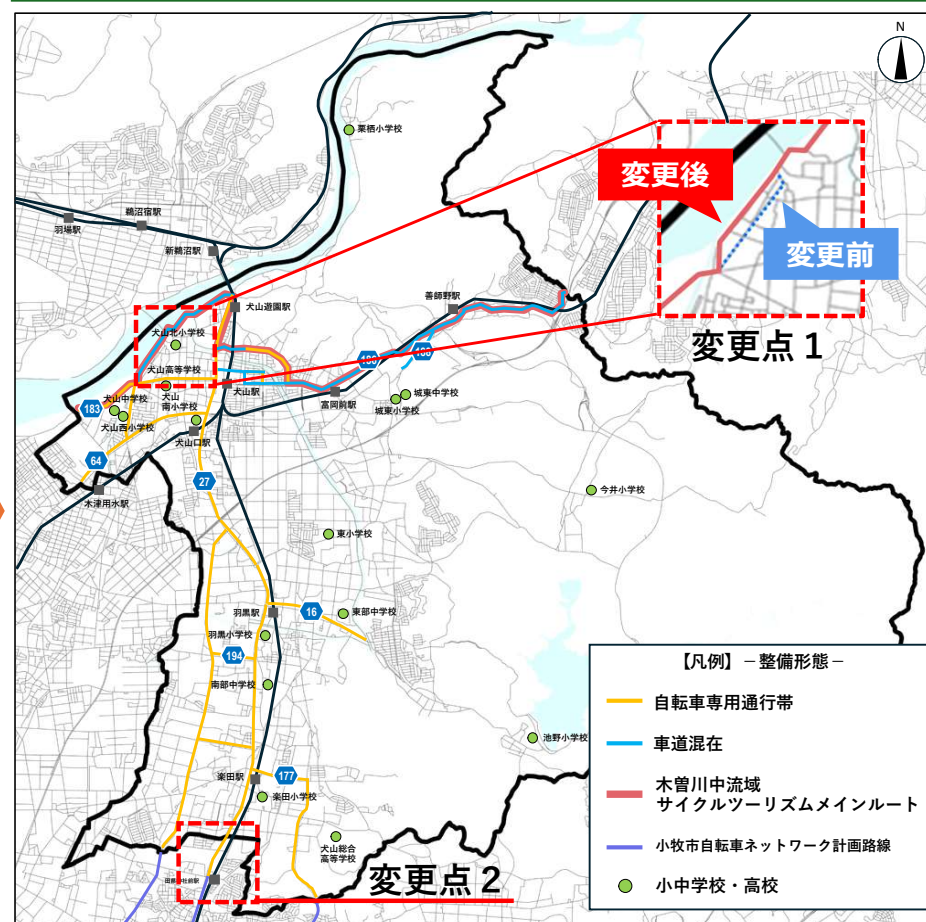
車道混在

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)

総延長

全長：約33.1km
 (県道：約21.4km)
 (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)

見直し版



自転車用通行帯

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)

車道混在

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)

総延長

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)

○ 以下の通り、犬山市自転車活用推進計画（素案）について、パブリックコメントを実施しました。

実施期間	令和8年7月1日（水）～令和8年7月31日（金）
実施方法	「犬山市自転車活用推進計画（素案）」を公開し、市民から意見を募集
公開方法	・市ホームページに掲載 ・市役所本庁1階市民プラザおよび2階都市計画課窓口、各出張所、市立図書館で閲覧
提出方法	・Eメール ・ファクス ・郵送 ・都市計画課および各出張所へ直接提出

募集結果

意見提出者数 3人

意見件数 91件

○ 頂いたご意見と、それに対する対応を整理しました。

1 ページ：計画全体 項目：ルール・マナー

ご意見

全般にわたって「ルールとマナーの啓発」と書かれていますが、マナーとはなんでしょうか。道交法のルール以外にも守ったほうがよい事項が存在するということでしょうか。なにかを啓発するためには明文化が必要ですが、それがどういったものであるのか、市民のあいだにすでに共通認識があるとは考えにくいので、周知すべき「マナー」の内容について明記することが必要です。

対応

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）を指しております。

ご意見の内容を踏まえ、本計画において初めに「ルール・マナー」の記載がある P.7 において、本計画における「マナー」が上述の内容であることを補注にて説明いたします。

○ 頂いたご意見と、それに対する対応を整理しました。

2 ページ：p.2
項目：法令・
上位計画

ご意見

「法に基づく」がかかるのは「国・愛知県の自転車活用推進計画を勘案して定める」という部分ですから、「本計画は安全で～ガイドラインに準拠するとともに、法に基づき～」とすべきです。

対応

本計画は、ご意見のとおり国及び県の自転車活用推進計画を勘案して定める（第11条1項）ほか、法の目的（第1条）や基本理念（第2条）、地方公共団体の責務（第4条）を始めとする法全体に基づいて策定しております。

ただ、現在の記載では法全体を踏まえた計画であることが十分に伝わりにくいことから、ご意見の内容を踏まえ、「法に基づき」との記載を「法の趣旨に基づき」に修正します。

3 ページ：p.2

項目：法令・
上位計画

ご意見

ところでガイドラインは「準拠」するものではありません。ガイドラインの位置づけにも「あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体的な取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある」との記載があります。

それになんといっても、ガイドライン自体にもパブリックコメントで指摘が数多く寄せられたように問題が多く（「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版（案）」に対する意見と対応について | e-Gov パブリック・コメント <https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCM1040&id=155240602&Mode=1>）、諸外国における類似のものと比較しても自転車活用を進める上で実効性に欠けるものと言わざるをえません。

市町村の自転車政策担当者におかれましては、ガイドラインを盲信することなく、自転車利用者の安全のためにはなにが必要か、誰もが進んで自転車に乗るような環境とはどういったものなのか、積極的な情報収集を通じてしっかりと考えていただきたいと思います。

対応

ガイドラインは標準的な考え方等を示したものであり、具体的な取組の検討にあたっては地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があるとのご指摘を踏まえ、本計画素案内の「ガイドラインに準拠する」との記載を「ガイドラインを踏まえ」へ修正します。

そのうえで、本計画では、市内の事故発生状況やアンケート調査の結果など犬山市の実情を踏まえて自転車ネットワーク路線および整備形態を検討しております。

今後の施策の実施や計画の見直しにあたりましても、国内外の知見や他自治体の取組事例の収集に努め、地域の実情に即した検討を行ってまいります。

4 ページ：p10
項目：駐輪場

ご意見

「可能性有」とのフキダシがありますが、超過している事実がグラフから明らかであるのにこの表現は不適切です。それともここでいう「超過」に言外の意味があるということでしたら（たとえば収容台数を上回る台数の駐輪が年間何日以上発生している、など）それを明記しておいてください。

対応

ご指摘のとおり、善師野駅南第1自転車等駐車場は、調査結果において収容台数を超過している状況が確認されております。

ご意見の内容を踏まえ、当該駐車場への吹き出しを「超過の可能性有」から「超過」へ修正します。

5 ページ：p10
項目：駐輪場

ご意見

一般的な感覚から言えば、善師野駅北自転車等駐車場もしゅうぶんに「超過の可能性あり」です。

対応

ご意見の内容を踏まえ、善師野駅北自転車等駐車場につきましても「超過の可能性有」の吹き出しを追加します。

6 ページ：p16
項目：交通安全

ご意見

おそらくは犬山市内の統計値かと思いますのでその旨明記をお願いします。

対応

ご指摘のとおり、当該の事故発生件数は犬山市内の統計値です。

ご意見の内容を踏まえ、犬山市内の統計である旨を追記いたします。

7 ページ：p23
項目：サイクル
ラック

ご意見

車種によっては、タイヤが太かったり車体幅が広かったりして、ラックに駐められないものもあります。駐輪場には一定割合で平面部分を確保し、あわせてその目的を掲示するようにしてください。またラック設置で密集度が下がり収容台数も減ることについてご留意ください。

対応

本計画において、「ラック」及び「サイクルラック」は同義のため、計画内で表記が統一されていなかった箇所（本計画P.23,26,43,64）につきましては、「サイクルラック」に統一させていただきます。

本計画では、需要に応じた自転車等駐車場の整備、屋根やラック等の整備、放置自転車の整理・撤去を施策に位置づけております。

タイヤ幅や車体幅によりラックに駐車できない車種があること、また、ラックの設置により収容台数が減少する場合があることは、整備を検討するうえで留意すべき事項として、今後への参考意見として受け取らせていただきます。

8 ページ：p23 項目：指標・ 表現

ご意見

3 割というのはアンケート結果から導き出したものかと思われますが、当該アンケートは「よく守られていると思うルール（＝周りが守っていると思うかどうか）」を問うものであって、自身が守っているかどうかは不明でしょうから、これをもって着用率と称するのは不適切です。

また中学校では当然何年も前から自転車通学の生徒にヘルメット着用が義務付けられているでしょうから、努力義務となって間もない一般市民をそれと比較して「著しく」低いと評することにも違和感があります。

対応

ご指摘のとおり、当該アンケートは「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ルール」を尋ねたものであり、回答者ご自身の着用状況を直接示すものではありませんので、「着用」を「着用者を見かける割合」に修正します。

アンケート結果の評価を「著しく」低いとしたことについては、アンケートの結果得られた「数値上」の評価として記載しておりましたが、ご指摘のとおり中学生は学校における指導により着用が定着していると考えられる一方、一般市民は努力義務化から日が浅いという事情の相違があるため、「著しく」の記載を削除いたします。

9 ページ：p23 項目：交通 ルール

ご意見

追い越し時の側方間隔の確保は今般道交法にて明記された事項ですので、配慮事項（「マナー」？）ではなくルールです。速度や路上駐車についても多くは「制限速度を守ってほしい」「駐車禁止の場所に駐車しないでほしい」というルール遵守を求める要望のはずです。

対応

このページに掲載しております「配慮事項」は、アンケートで寄せられた回答内容を反映してこのような表現で掲載しているものですが、追い越し時の側方間隔の確保をはじめ、速度や路上駐車に関する事項は、いずれも道路交通法上のルールであるとのことご指摘はそのとおりです。

ご意見の内容を踏まえ、「課題」に掲載しております「ドライバーのマナー向上」を「ドライバーの交通ルール遵守率向上」へ修正いたします。

10 ページ：p30 項目：図表

ご意見

高校生の利用経路地図には高校の位置を、中学生の地図には中学校の位置を記入するようにしてください。

対応

ご意見の内容を踏まえ、高校生及び中学生の利用経路を示した図に、それぞれ高等学校及び中学校の位置を記載します。

11 ページ：p37

項 目：法令・
上位計画

ご意見

2 ページ目に対する指摘の繰り返しになりますが、ガイドラインは「準拠」といった類の文書ではありません。計画内に引用された部分にもある通り、「目安として参考にしたものであり、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」ことが求められます（その旨引用したからそれでいいというものではなく、見出しもそれを反映した文言となっているべきです）。

対応

3 でお答えしましたとおり、ガイドラインは、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえたうえで活用すべきものであることから、本計画素案内の「ガイドラインに準拠して」との記載を「ガイドラインを踏まえ」へ修正します。

あわせて、見出しを含めた記載の整合を図ります。

12 ページ：p52

項 目：情報発信

ご意見

「デジタルメディアを活用して」と限定する必要を感じないのですが、なにか理由があれば併記をお願いします（いまどきは紙の観光マップを配ったりはしていない、ですとか）。

対応

デジタルメディアに限定する趣旨ではなく、紙媒体を含む多様な手段による情報発信を想定しております。

ご意見の内容を踏まえ、記載を「デジタルメディア等」へ修正させていただきます。

○ 計画の公表は、令和8年9月中を予定しています。

