

犬山市自転車活用推進計画策定委員会

－ 第3回会議 －

自転車ネットワーク計画の考え方

(措置①-1 自転車ネットワーク計画の実行)

令和8年2月26日(木)

① 自転車ネットワーク路線の設定

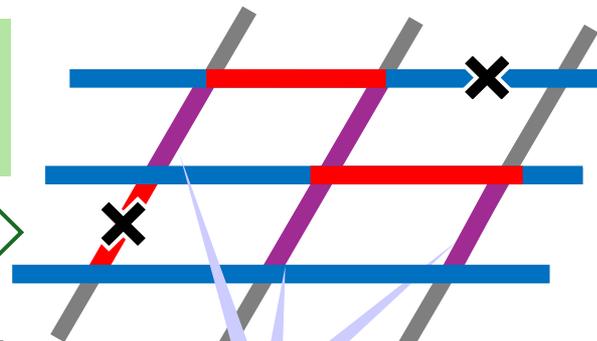
- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（R6.6，国土交通省道路局 警察庁交通局）を参考に、自転車ネットワーク計画を策定する。
- 自転車ネットワーク路線は、「需要」や「安全性」の視点および「連続性」を考慮して選定する。

視点① 木曽川中流域サイクルツーリズム



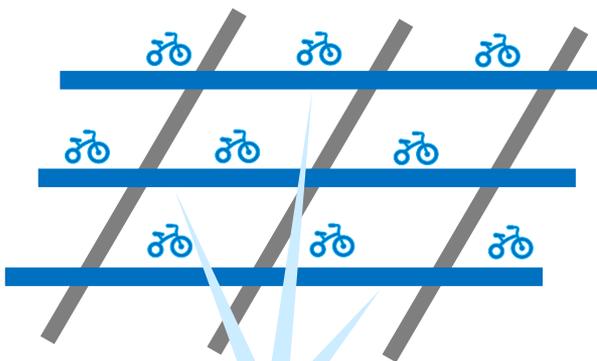
メインサイクルルート
を
ネットワーク路線
として選定

視点④ 連続性



①・②・③の路線でネットワーク化する
路線を選択する。
さらにネットワークを形成するための
路線を選定する。

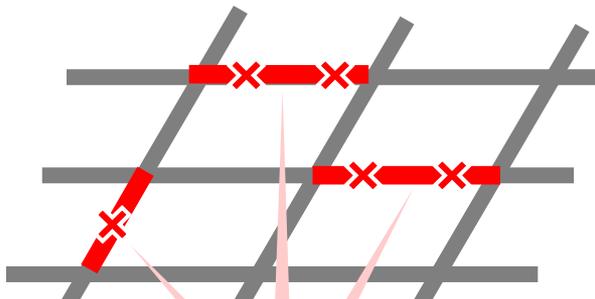
視点② 需要



自転車利用が多い路線を選定

【データ】
R7アンケート調査結果（一般・高校生・中学生）

視点③ 安全性



需要路線上に
A. 自転車関連事故が多い路線
B. 潜在的な危険箇所を含む路線
との重複している箇所を確認

【データ】
A：愛知県警察提供データ(2020～2024年)
B：R7アンケート調査結果（一般・高校生・中学生）



1. 自転車ネットワーク計画の考え方

都市環境

②整備形態

○設定した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選定し、車道幅員等から整備の実現性を加味して決定する。

■整備形態の選定

規制速度や自動車交通量※から望ましい整備形態を選定

	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。

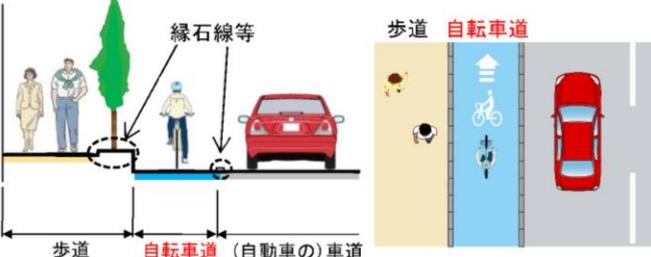
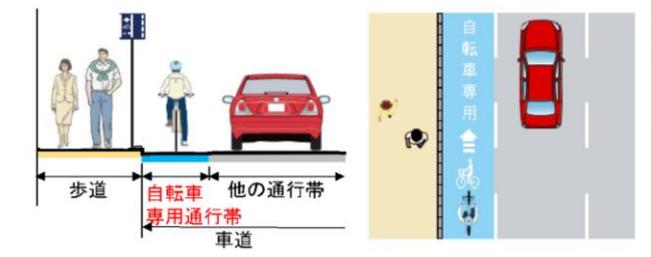
※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (R6.6, P. I -9)

※自動車交通量のわからない路線は、中央線がない場合を車道混在とする



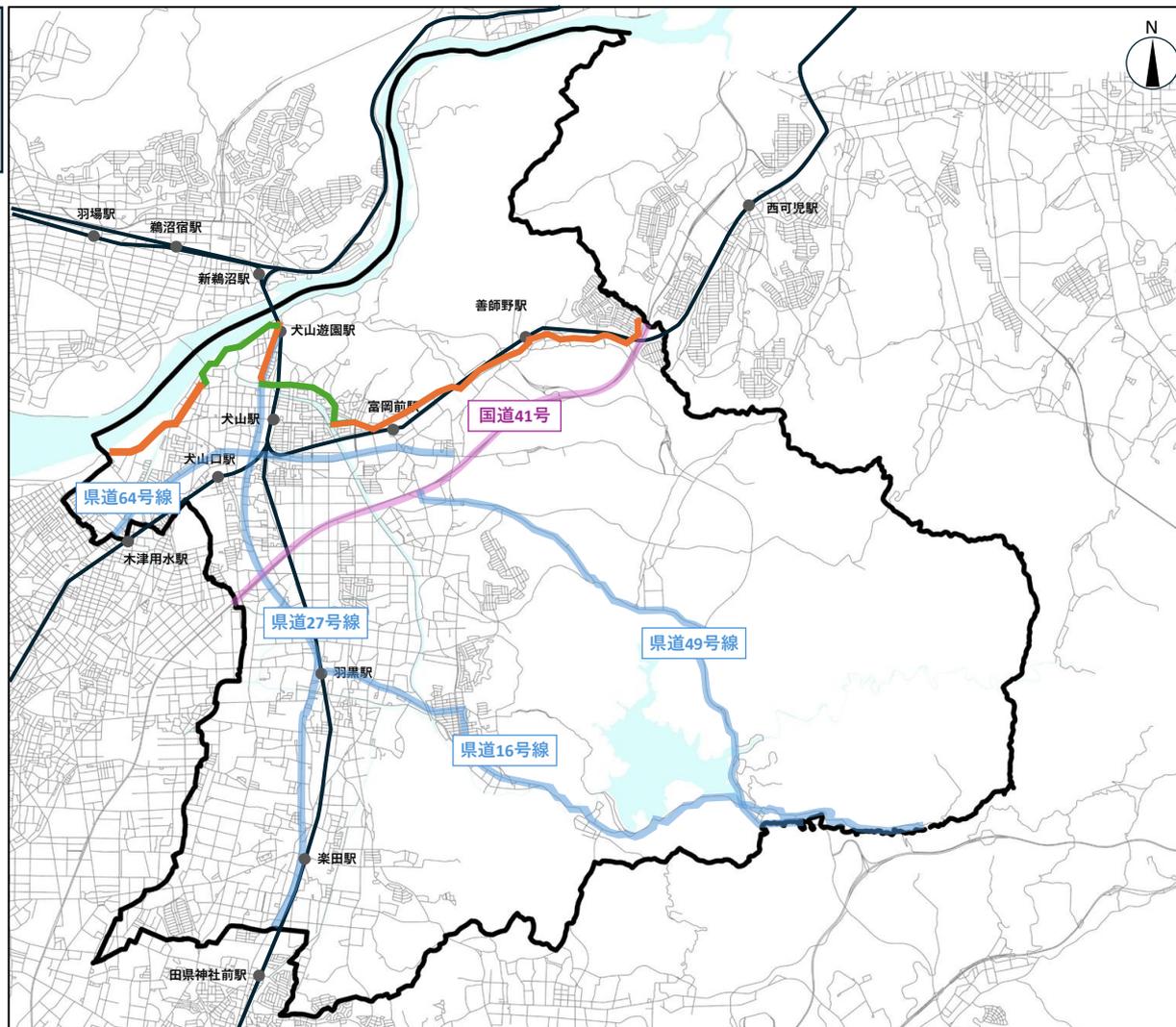
② 整備形態

整備形態	整備イメージ	
<p>自転車道</p>	<p>自転車と自動車を構造物により物理的に分離する</p>  <p>歩道 自転車道 (自動車の) 車道</p>	
<p>自転車専用通行帯</p>	<p>車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する</p>  <p>歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道</p>	
<p>車道混在</p>	<p>車道内に自転車の通行位置を示す 矢羽根型路面表示等を設置</p>  <p>歩道 車道</p>	

① 木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルート (R7.12.19時点)

○木曽川中流域サイクルツーリズムのルートを踏まえて設定する。

【延長】
全長：約9.4km
(県道：約6.1km)
(市道：約3.3km)

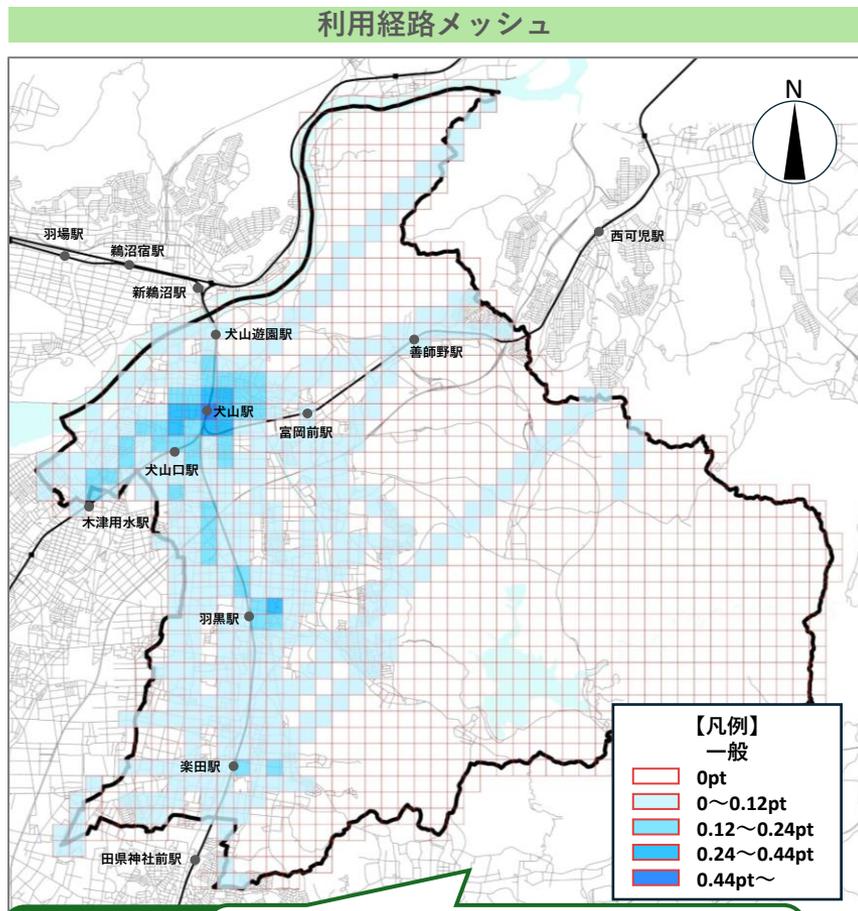


- 【凡例】
- メインルート(県道)
 - メインルート(市道)
 - 国道
 - 県管理主要地方道

② 需要

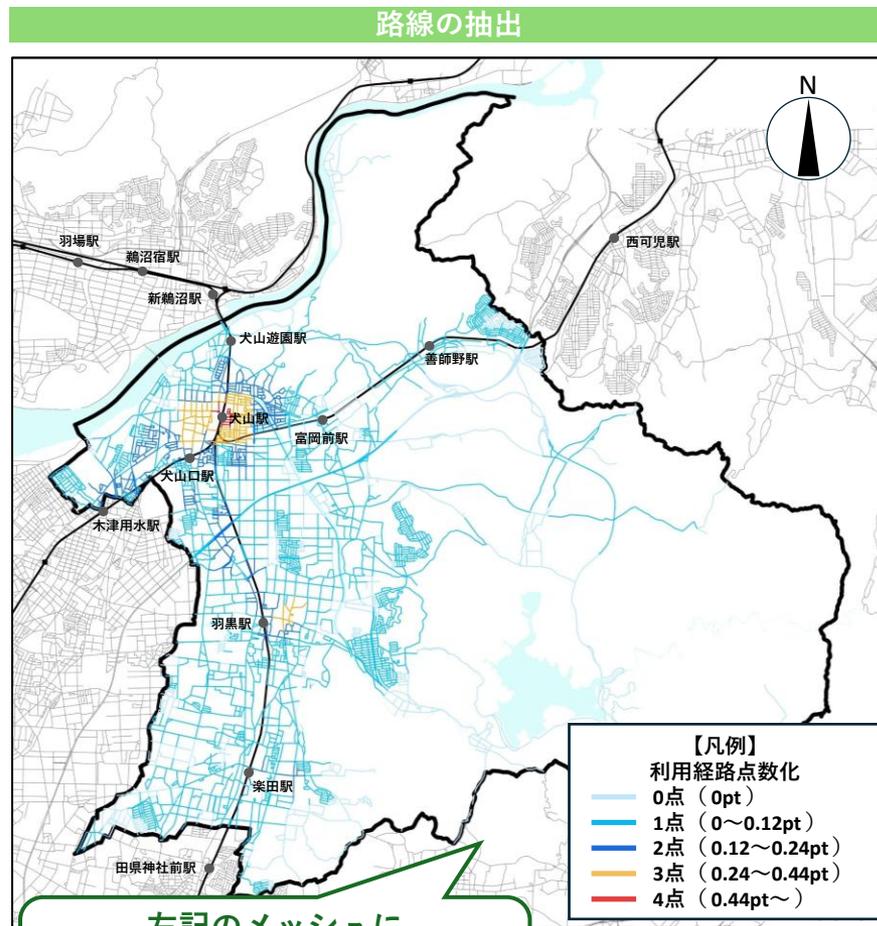
○アンケート調査結果（利用経路）から、路線に対して利用位置の点数化を実施する（一般）。

一般



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



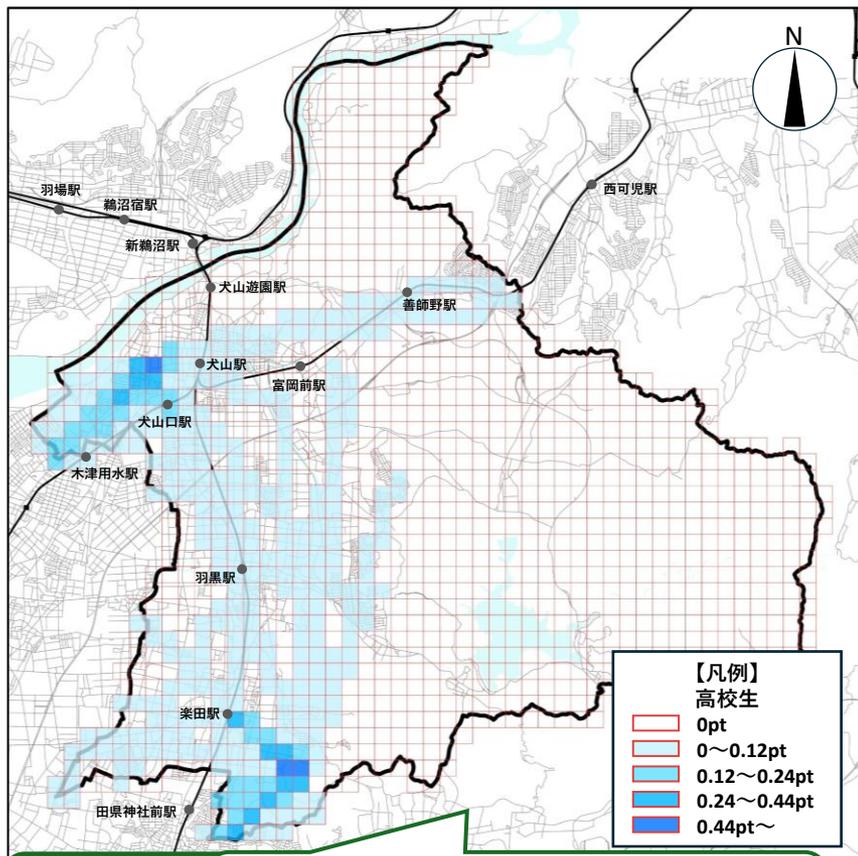
左記のメッシュに重なる路線の点数化 (点数が高いほど利用が多い)

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実施する（高校生）。

高校生

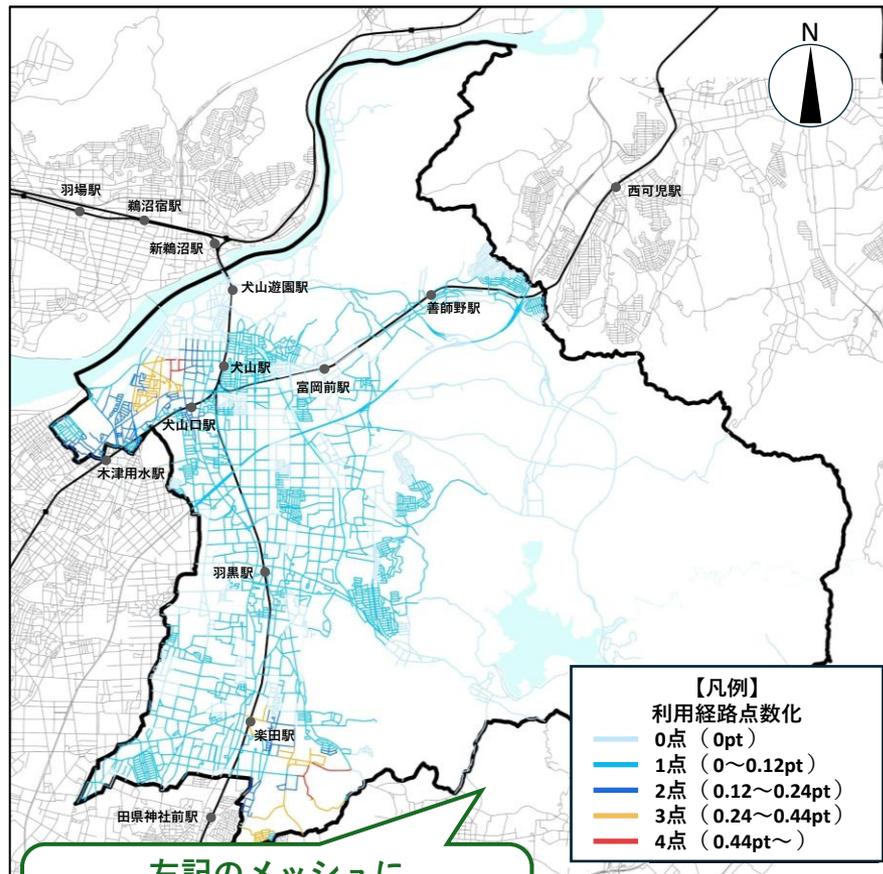
利用経路メッシュ



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



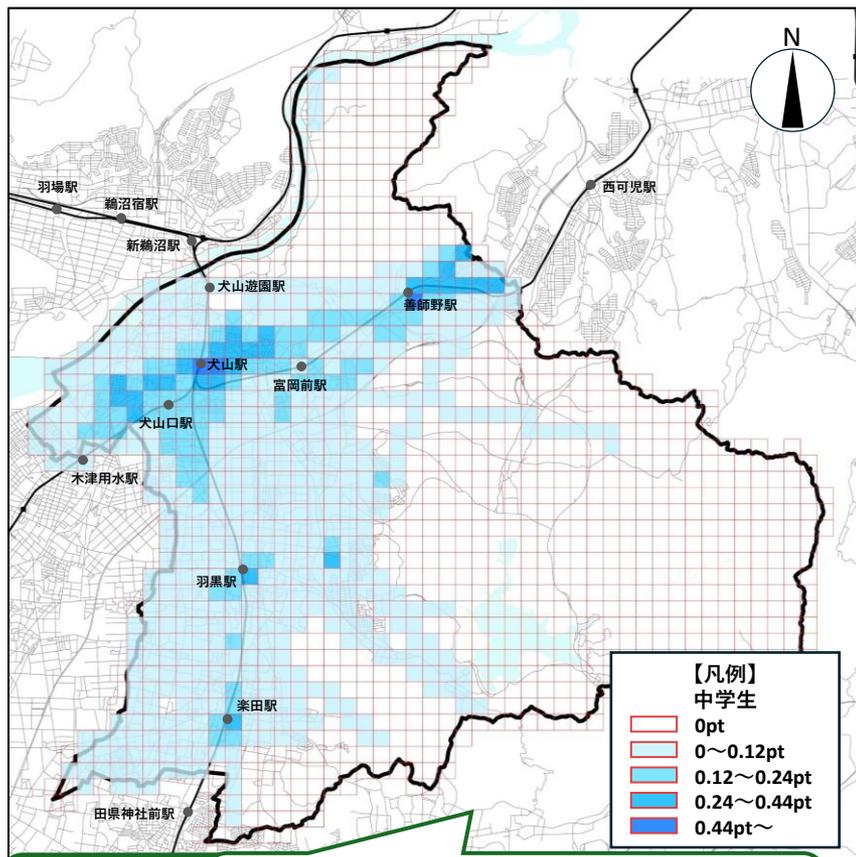
左記のメッシュに重なる路線の点数化 (点数が高いほど利用が多い)

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実施する（中学生）。

中学生

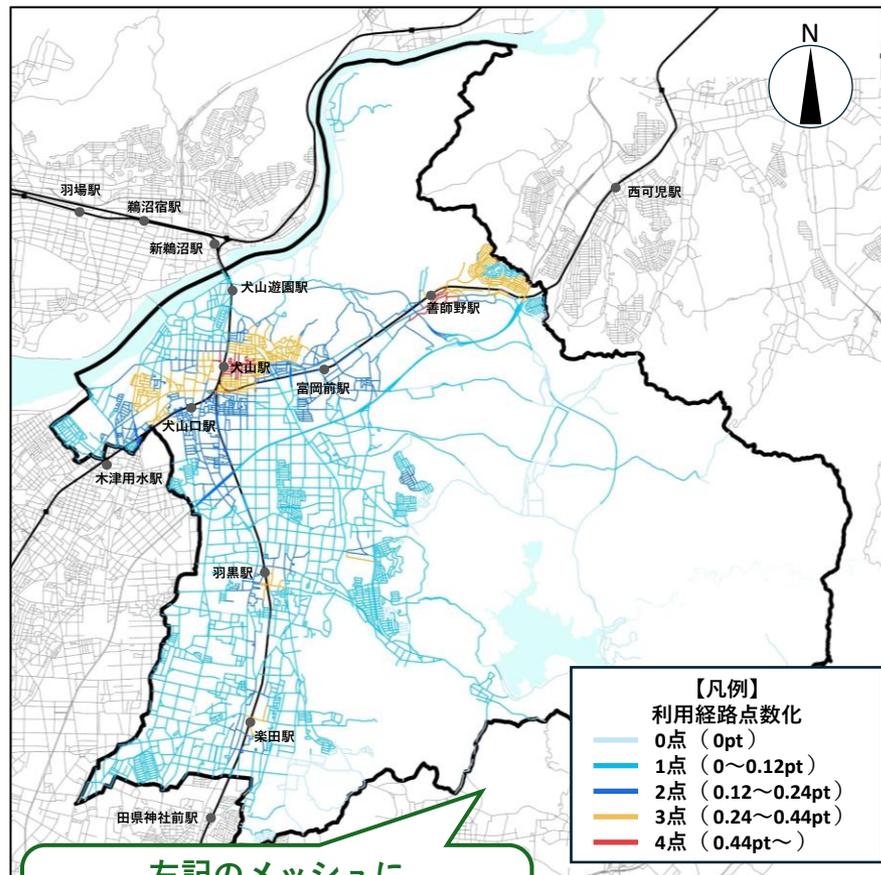
利用経路メッシュ



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

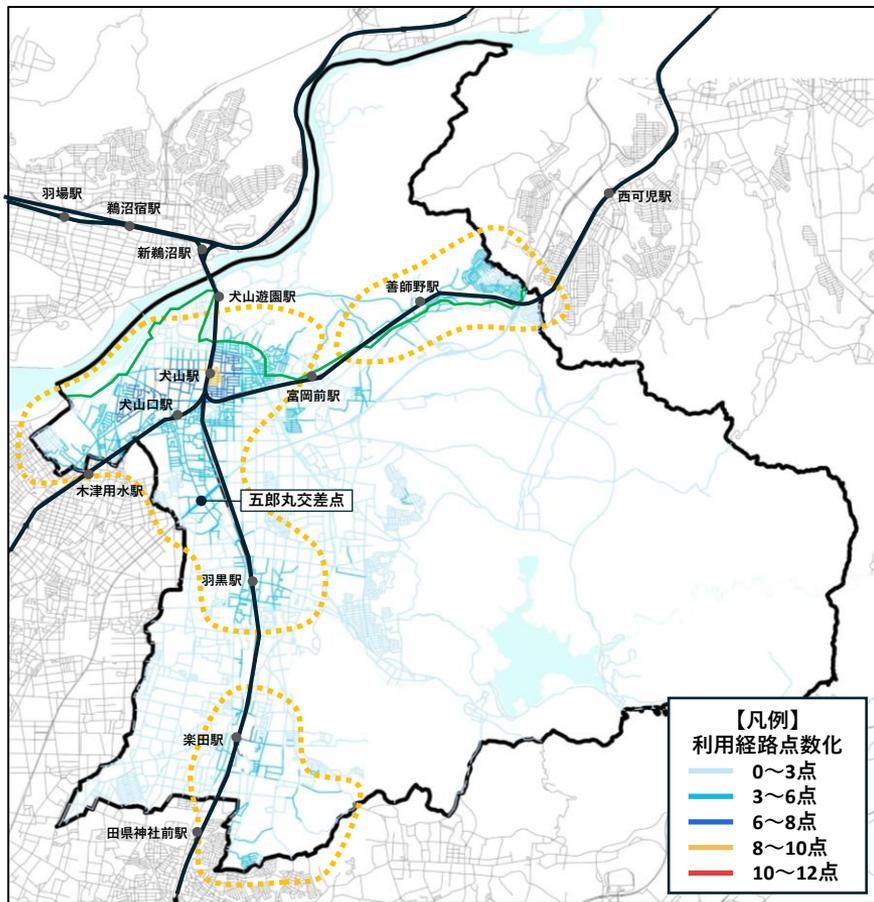


左記のメッシュに重なる路線の点数化(点数が高いほど利用が多い)

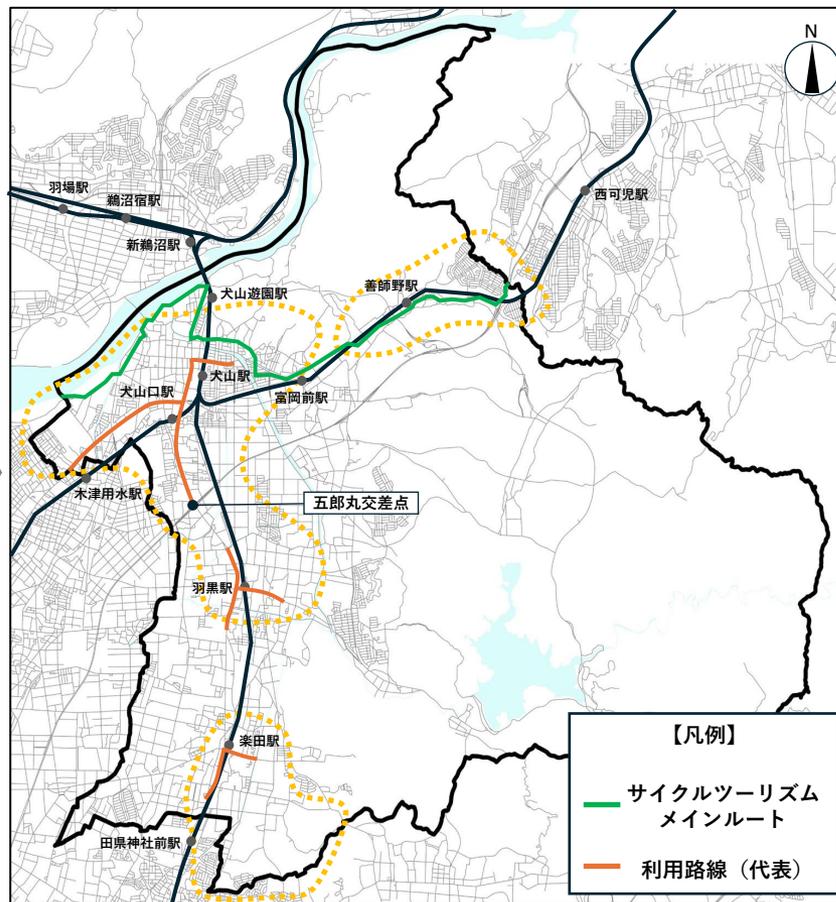
② 需要

○「R7アンケート調査結果（利用経路）」を踏まえ、自転車通行の需要がある路線を抽出する。

路線の抽出（一般・高校生・中学生の合計）



路線の抽出（需要）



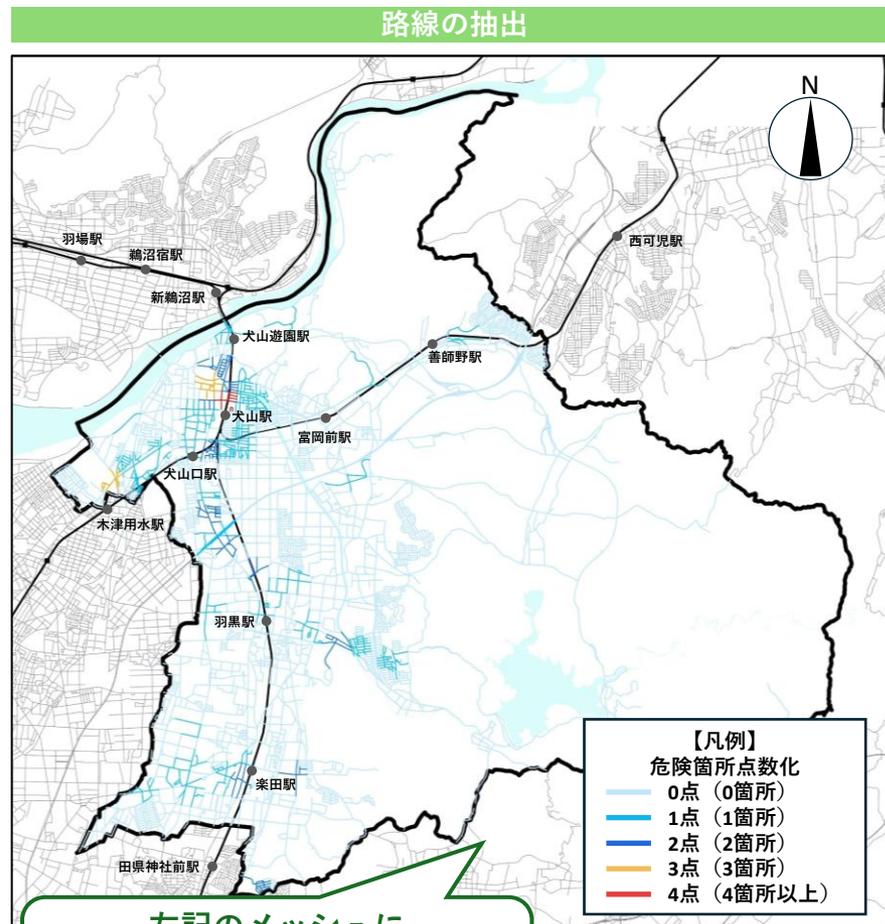
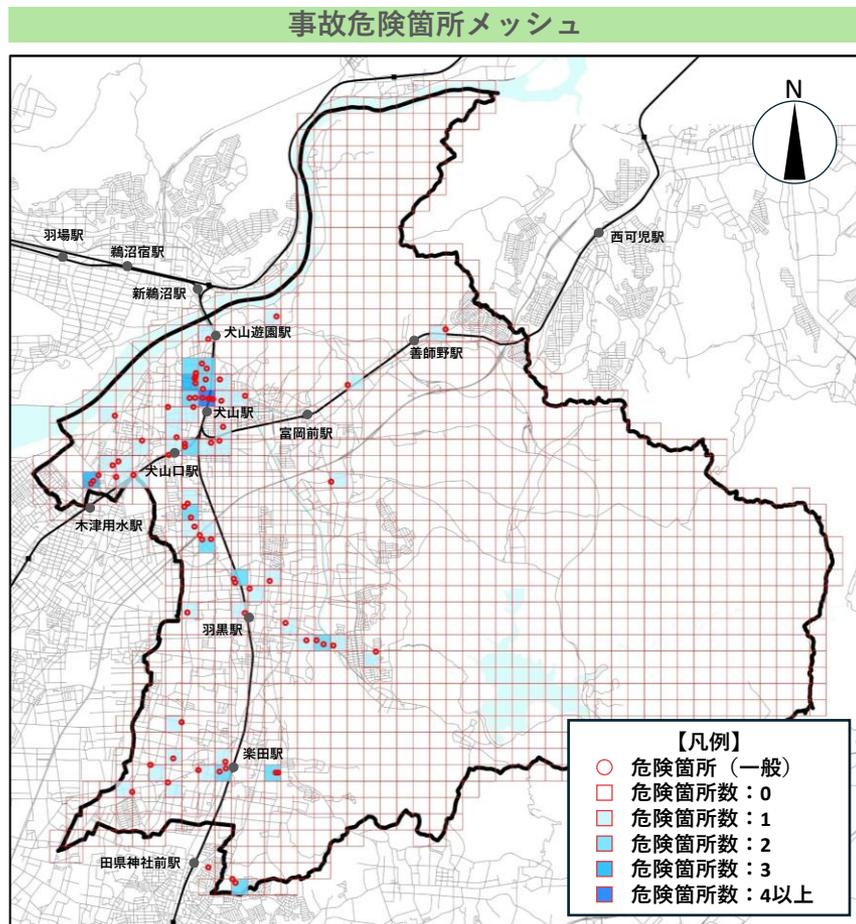
抽出について

直線OD、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る。

③安全性 (1/2)

○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実施する (一般)。

一般



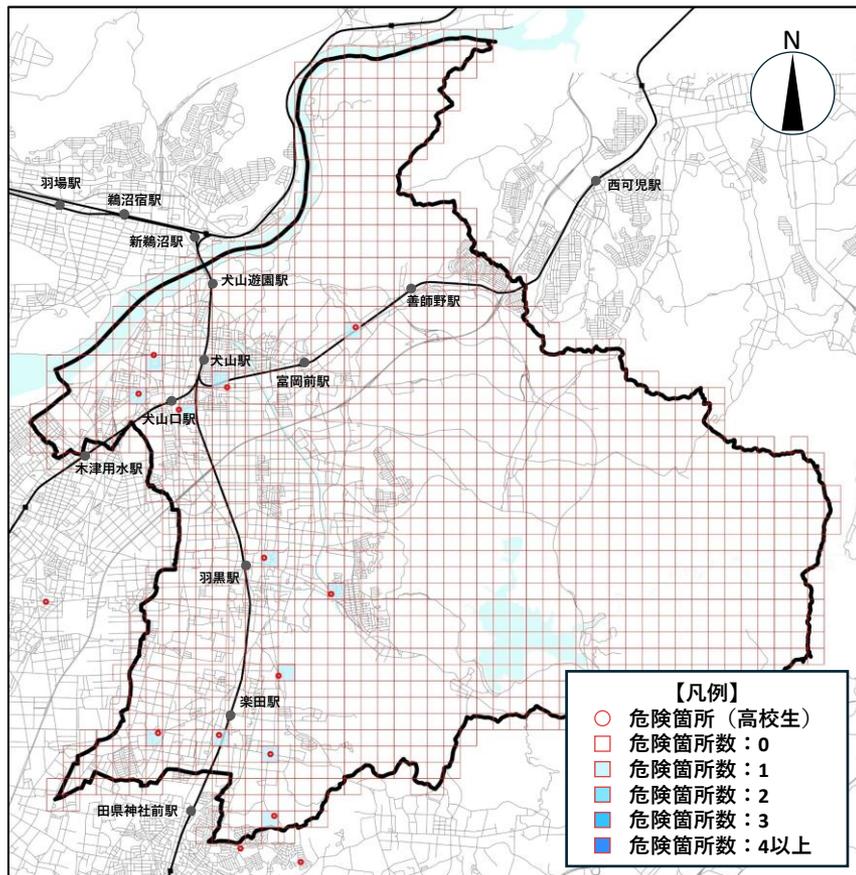
左記のメッシュに
重なる路線の点数化
(点数が高いほど危険性が高い)

③安全性 (1/2)

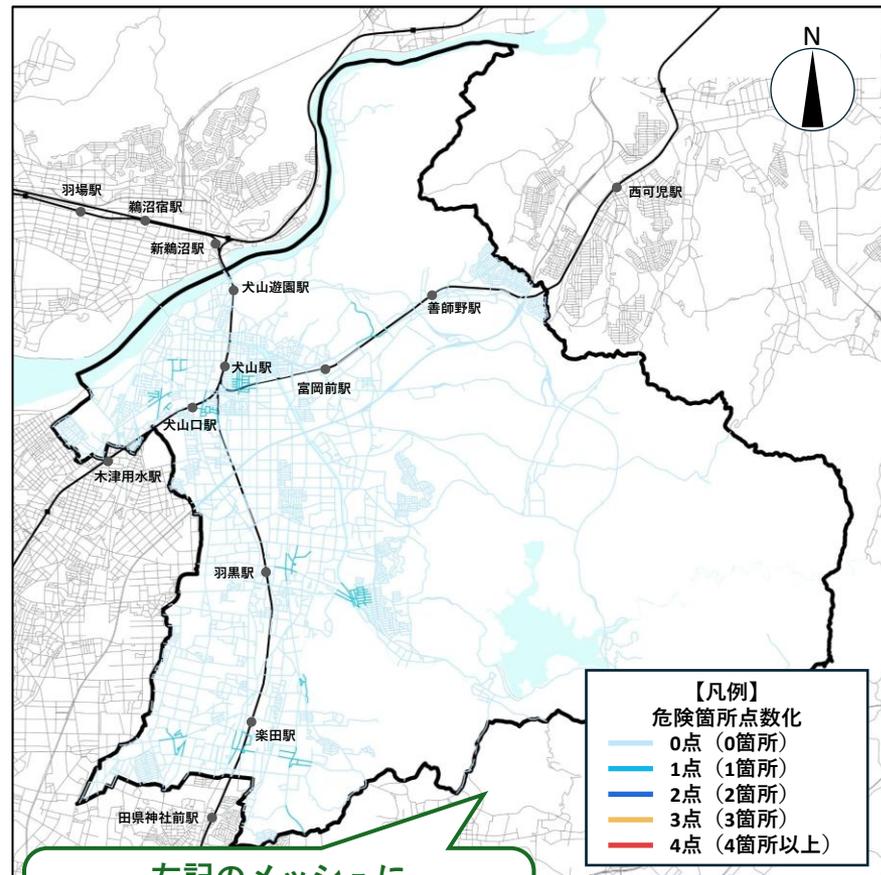
○アンケート調査結果（危険箇所）から、路線に対して事故危険位置の点数化を実施する（高校生）。

高校生

事故危険箇所メッシュ



路線の抽出



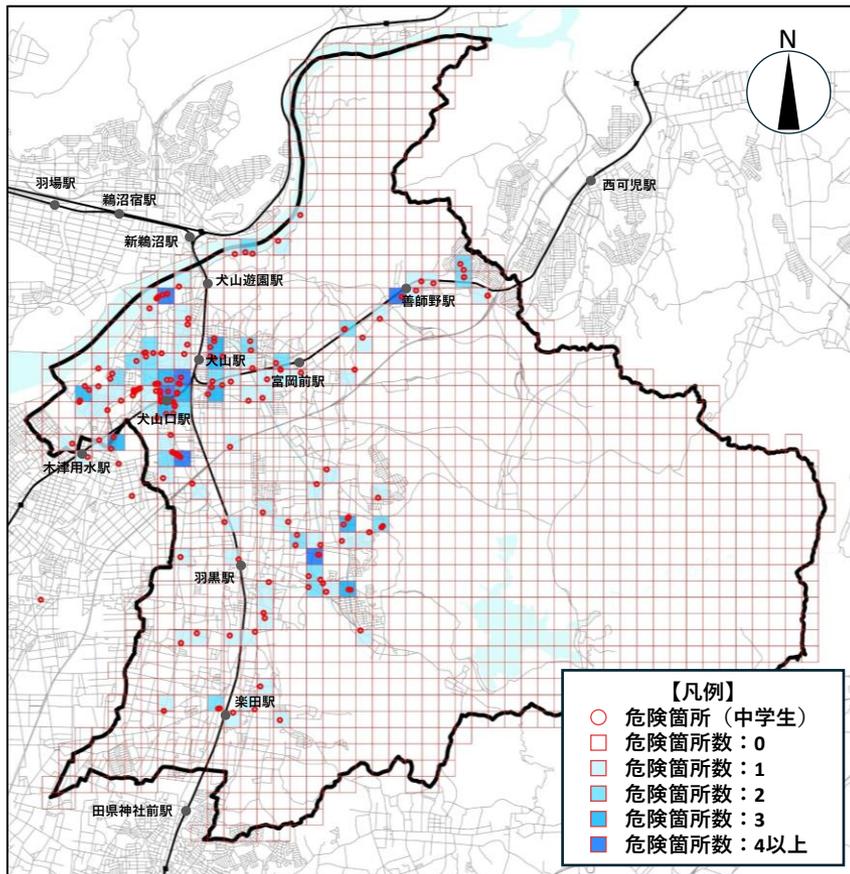
左記のメッシュに
重なる路線の点数化
(点数が高いほど危険性が高い)

③安全性（1/2）

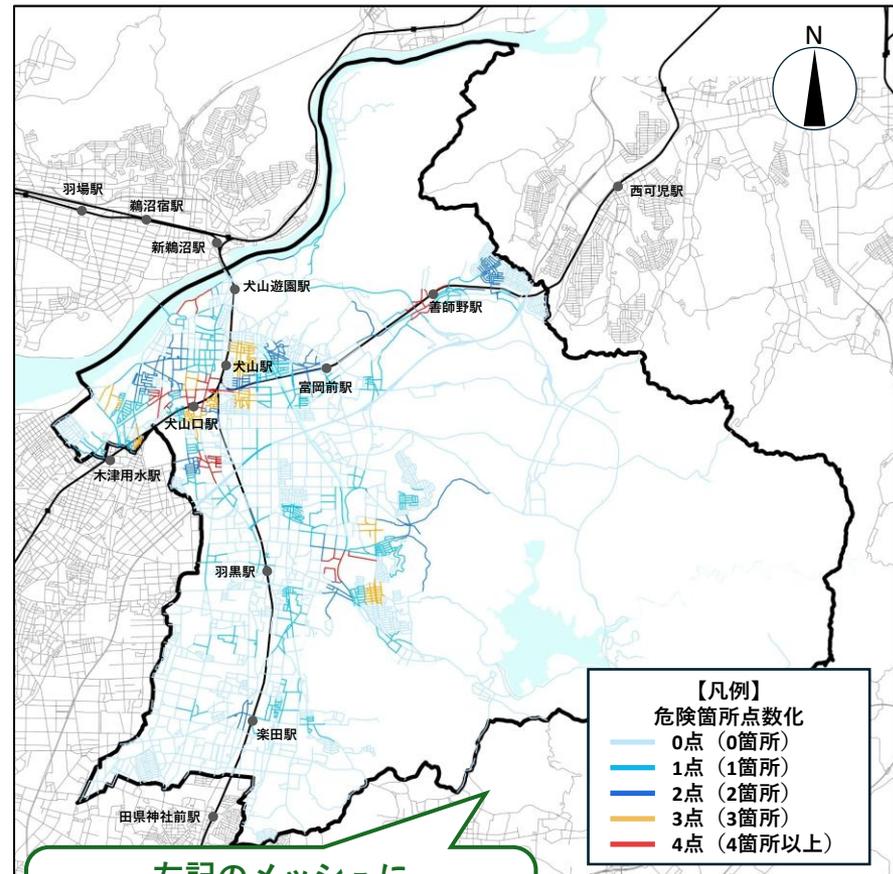
○アンケート調査結果（危険箇所）から、路線に対して事故危険位置の点数化を実施する（中学生）。

中学生

事故危険箇所メッシュ



路線の抽出

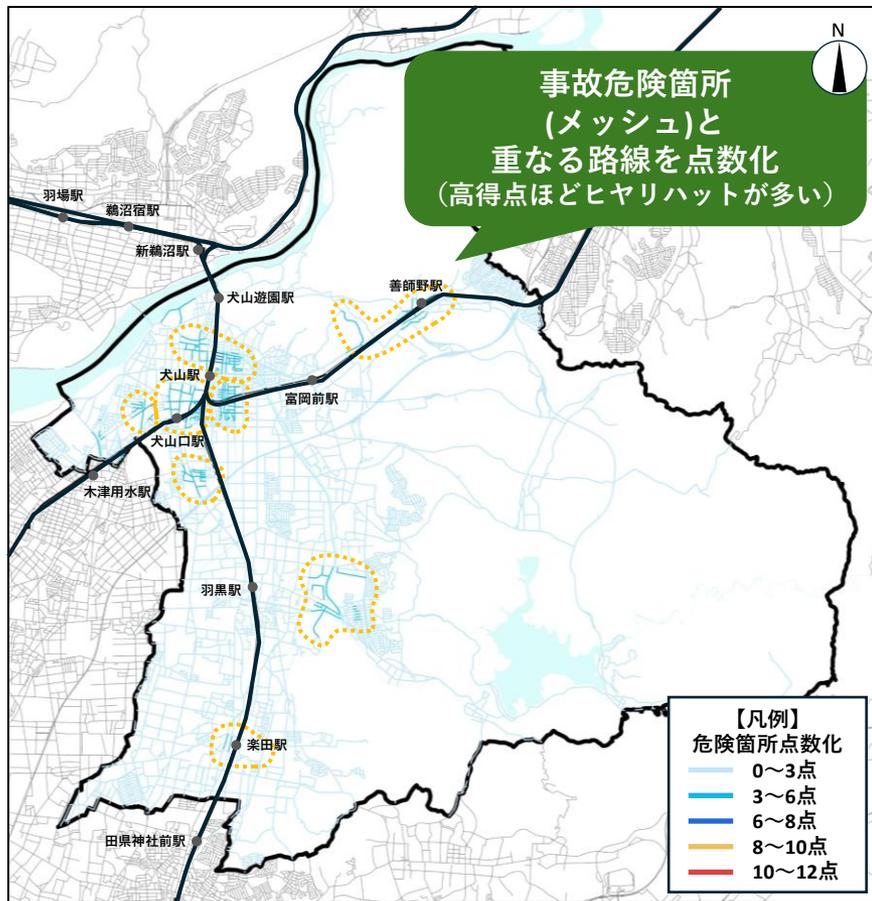


左記のメッシュに
重なる路線の点数化
（点数が高いほど危険性が高い）

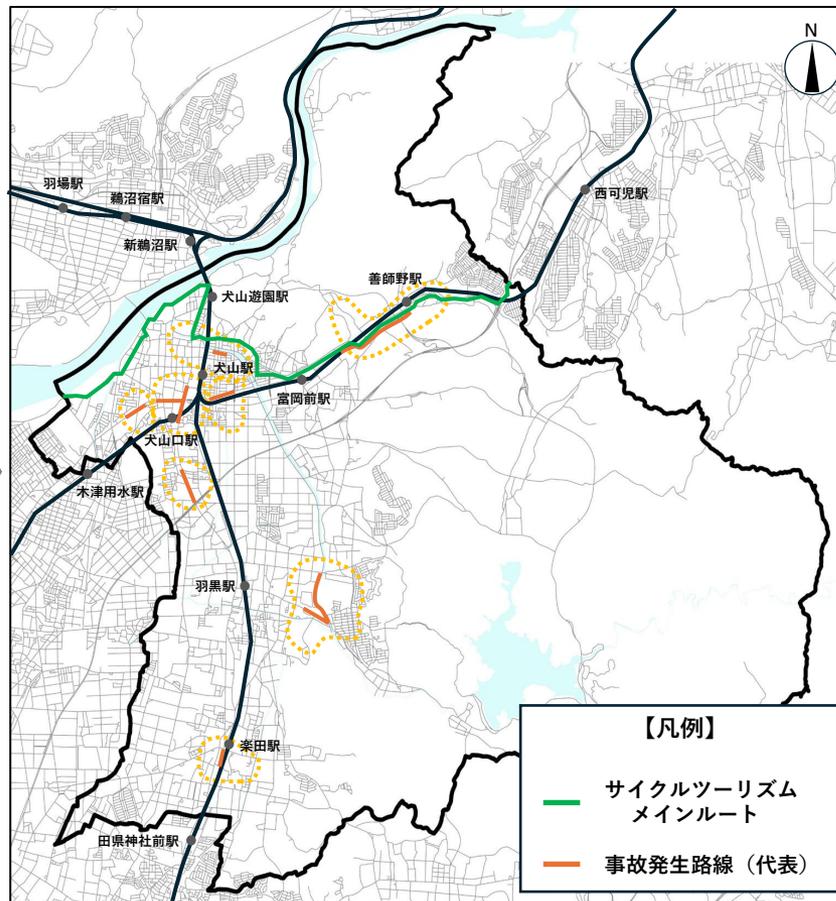
③安全性 (1/2)

○「R7アンケート調査結果 (危険箇所)」を踏まえ、安全性に課題がある路線を抽出する。

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)

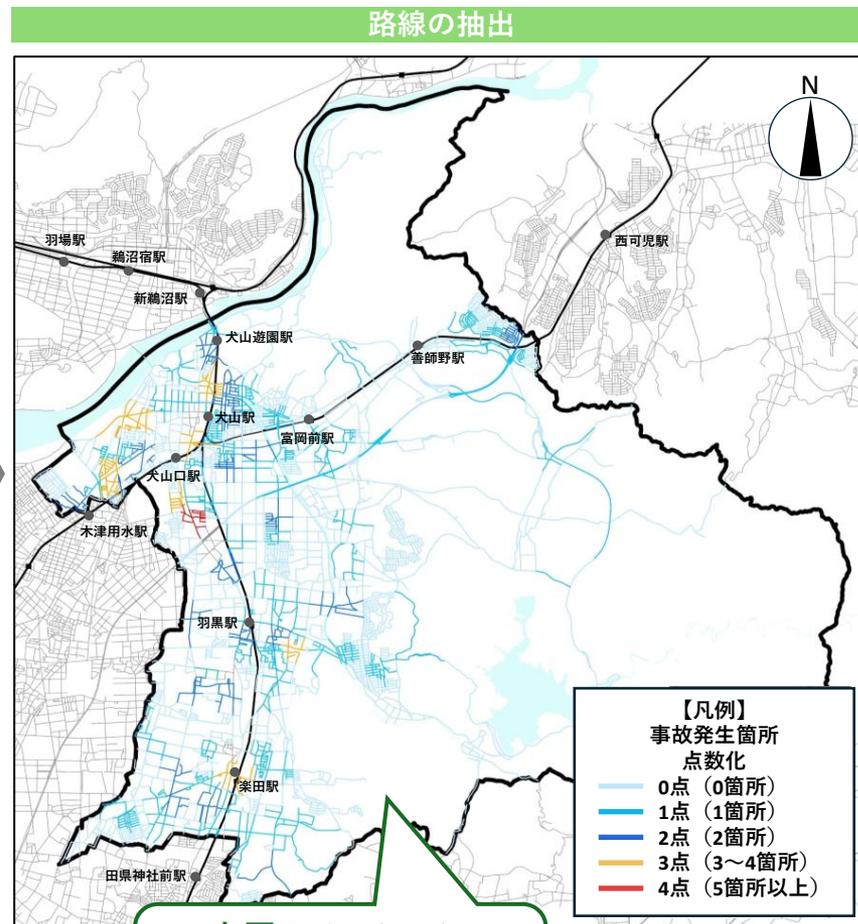
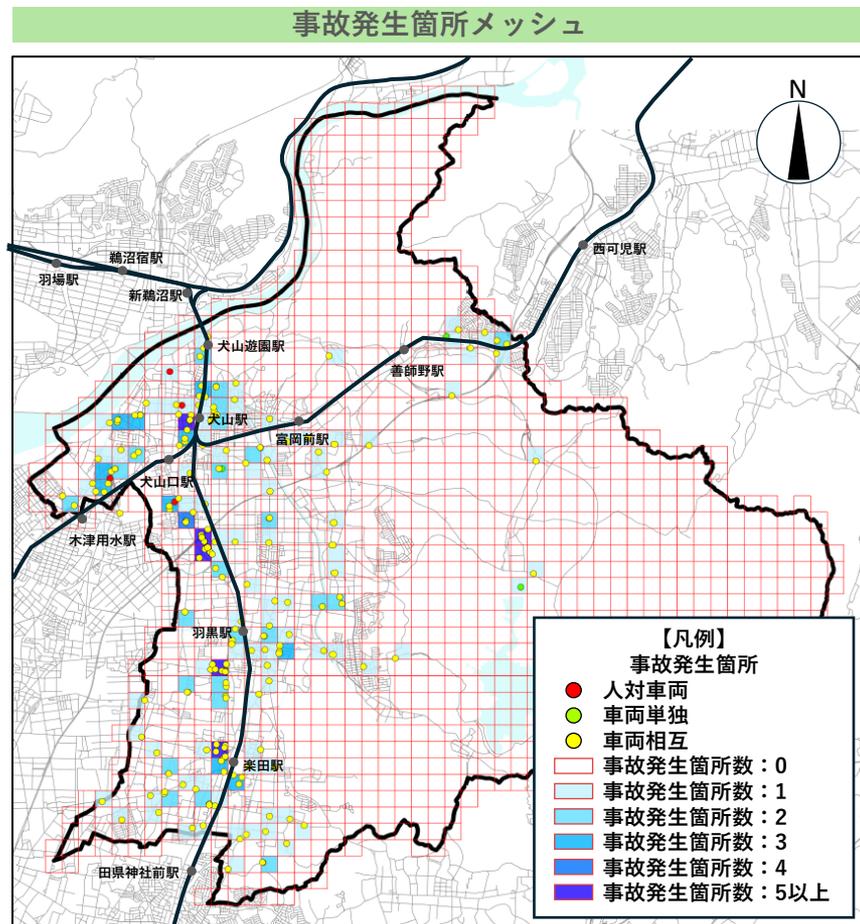


抽出について
メッシュ単位で評価しているため、集積する事故危険区間のうち、前後区間とのつながり (ネットワーク性) を考慮して、代表的な路線を抽出している。

③安全性（2/2）

○事故実績から、路線に対して事故発生位置の点数化を実施する。

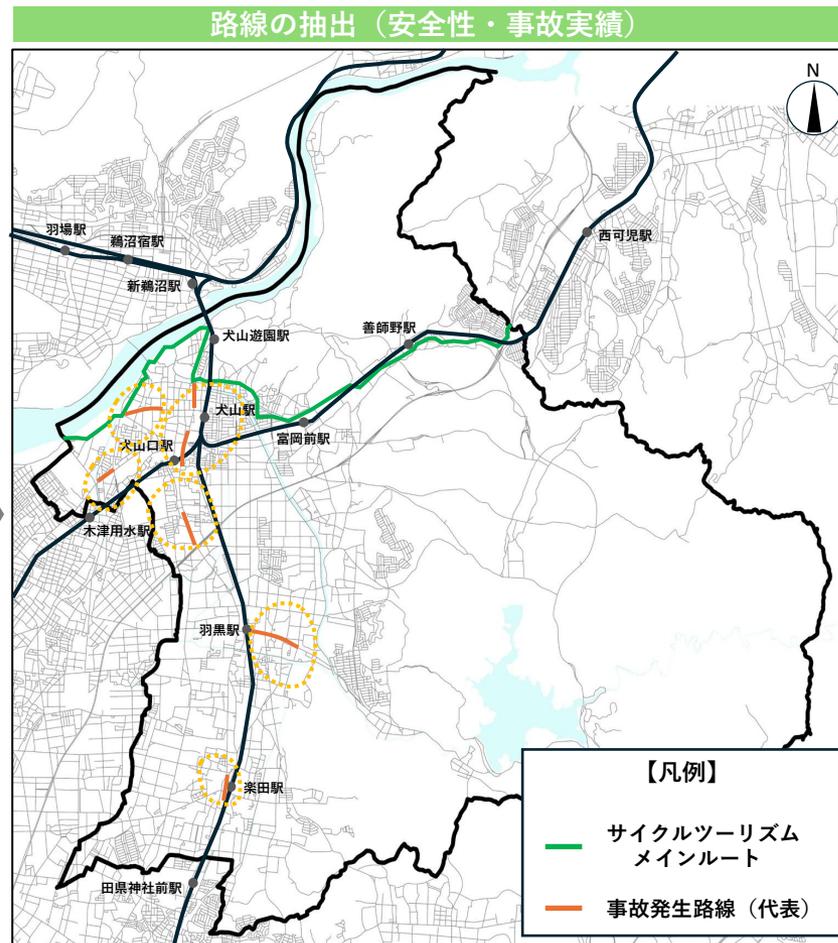
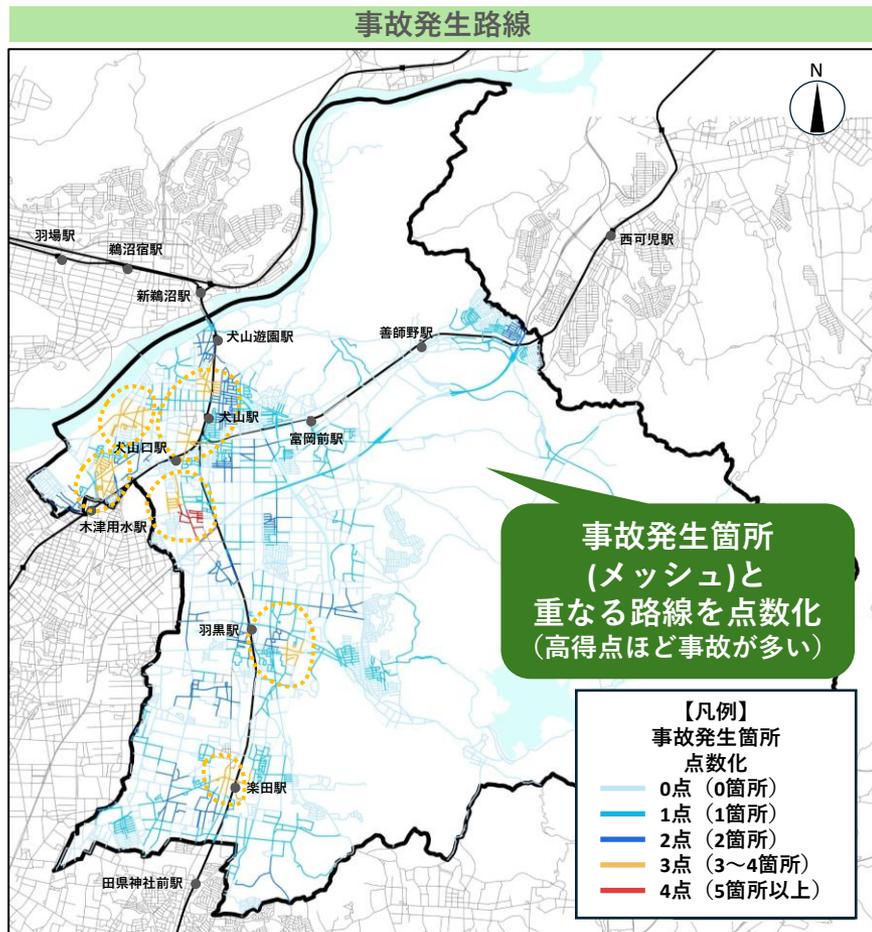
事故実績（2020～2024年）



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)

③安全性 (2/2)

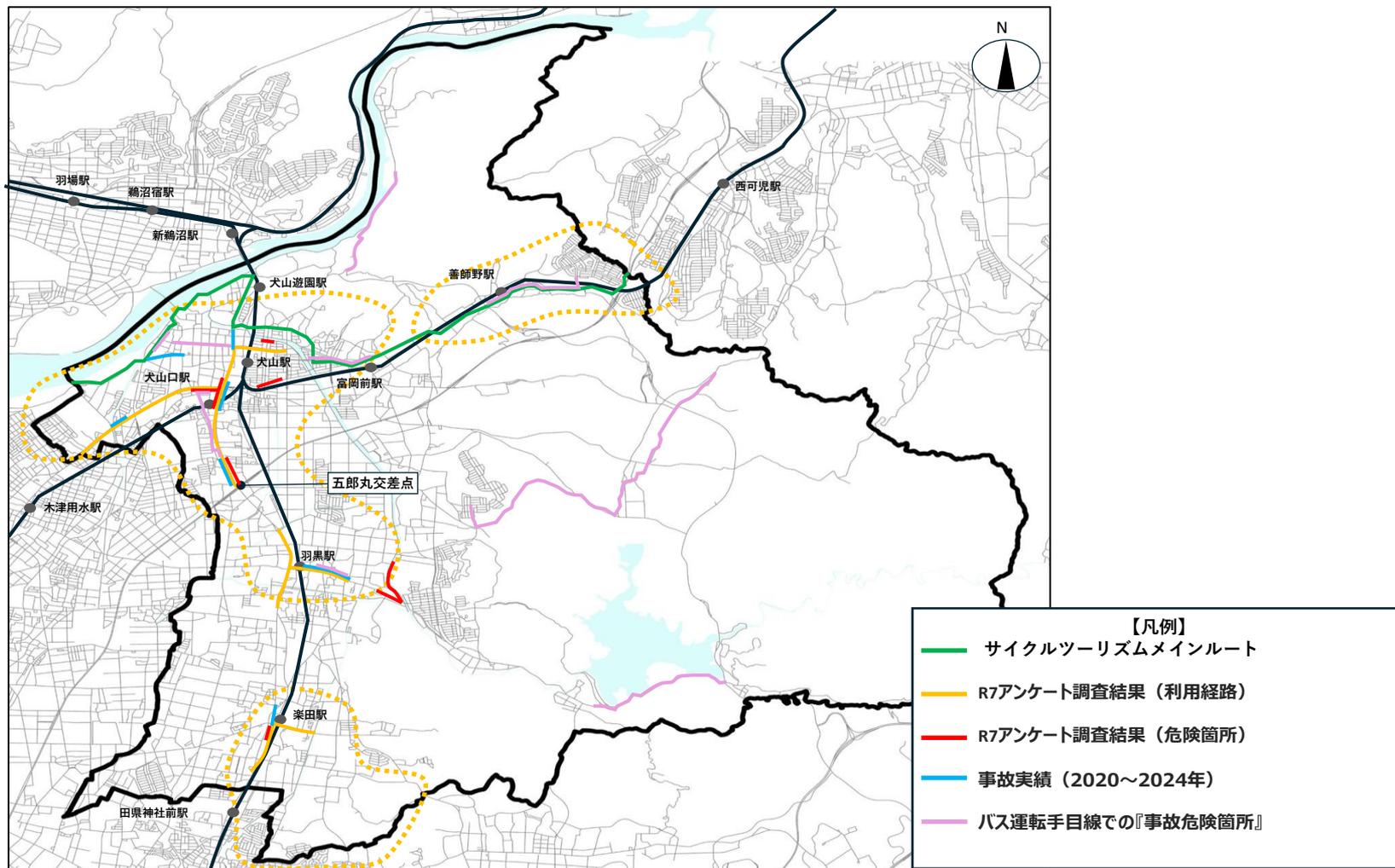
○「事故実績 (2020~2024年)」を踏まえ、安全性に課題がある路線を抽出する。



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る。

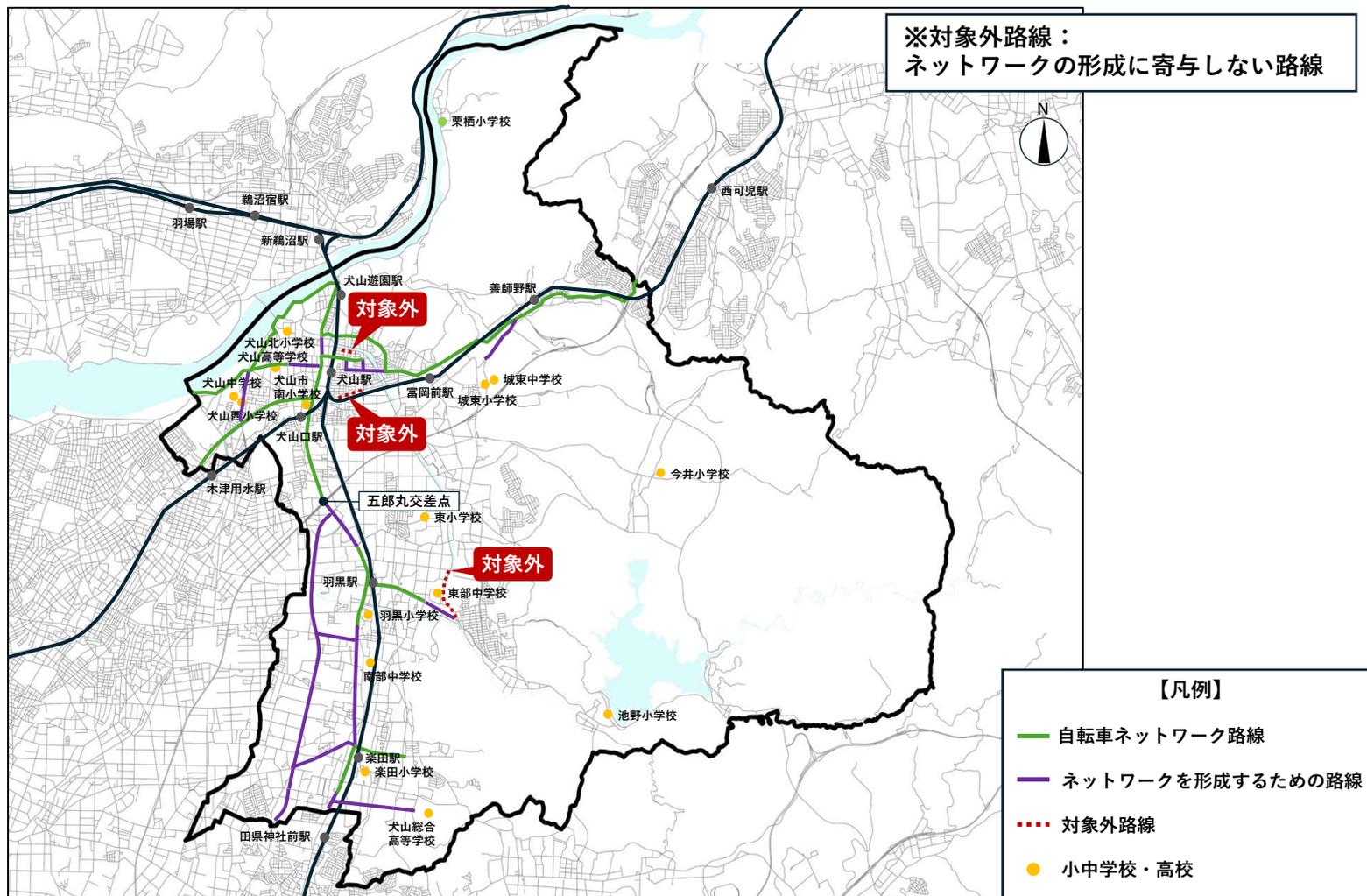
①～③の落とし込み

○「①サイクルツーリズムルート」「②需要」「③安全性」の各視点において抽出した路線



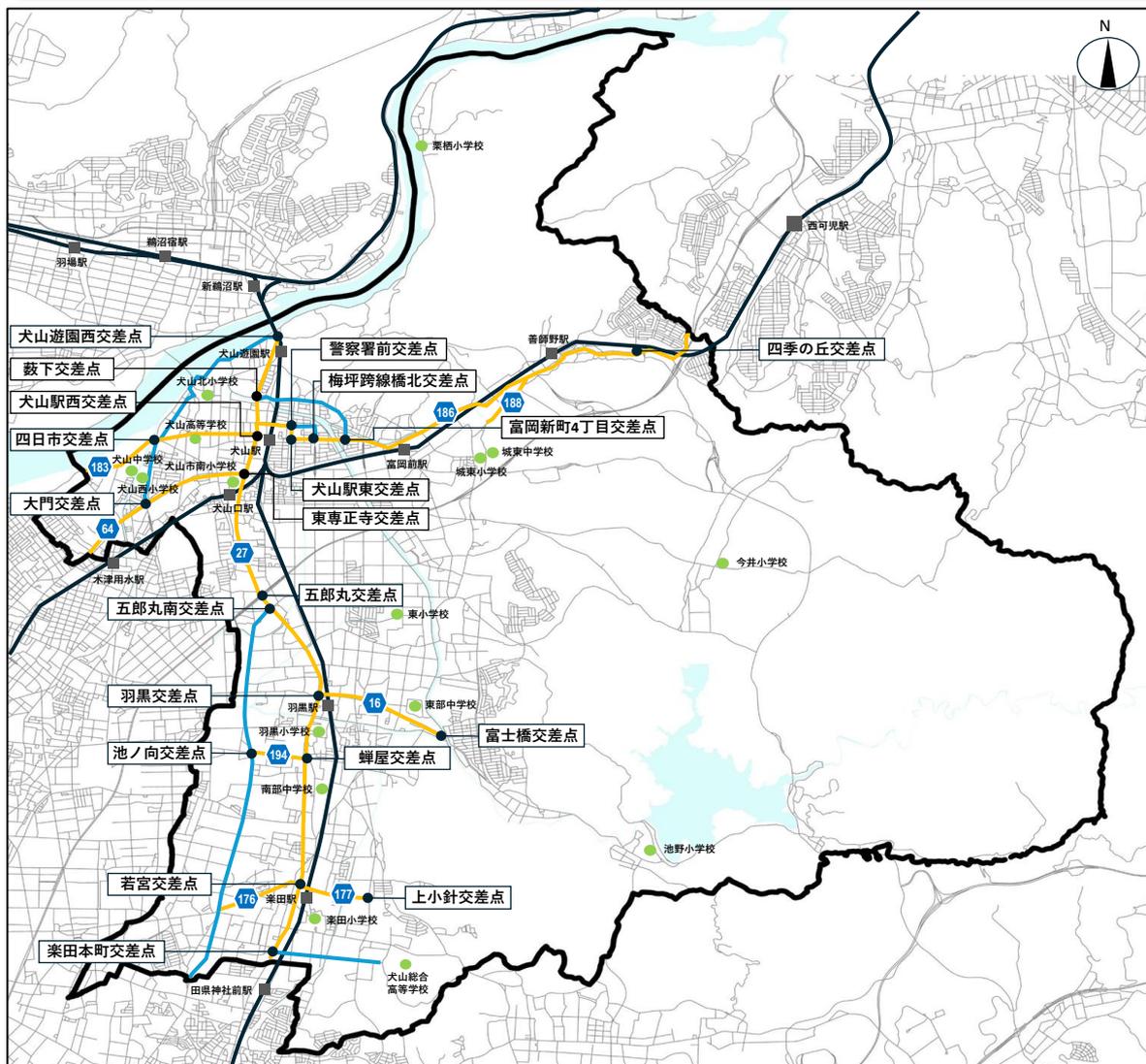
④連続性

○「①サイクルツーリズムルート」「②需要」「③安全性」の視点から抽出した路線を、面的なネットワークとして形成するための路線および対象外路線※を設定する。



④-1 自転車ネットワーク計画の素案

○前頁までの検討を踏まえ、自転車ネットワーク計画（案）を整理する。



延長

【延長】
 全長：約32.6km
 (県道：約22.3km)
 (市道：約10.3km)

延長 (サイクルルート)

【延長】
 全長：約9.4km
 (県道：約6.1km)
 (市道：約3.3km)

延長 (サイクルルートを除く)

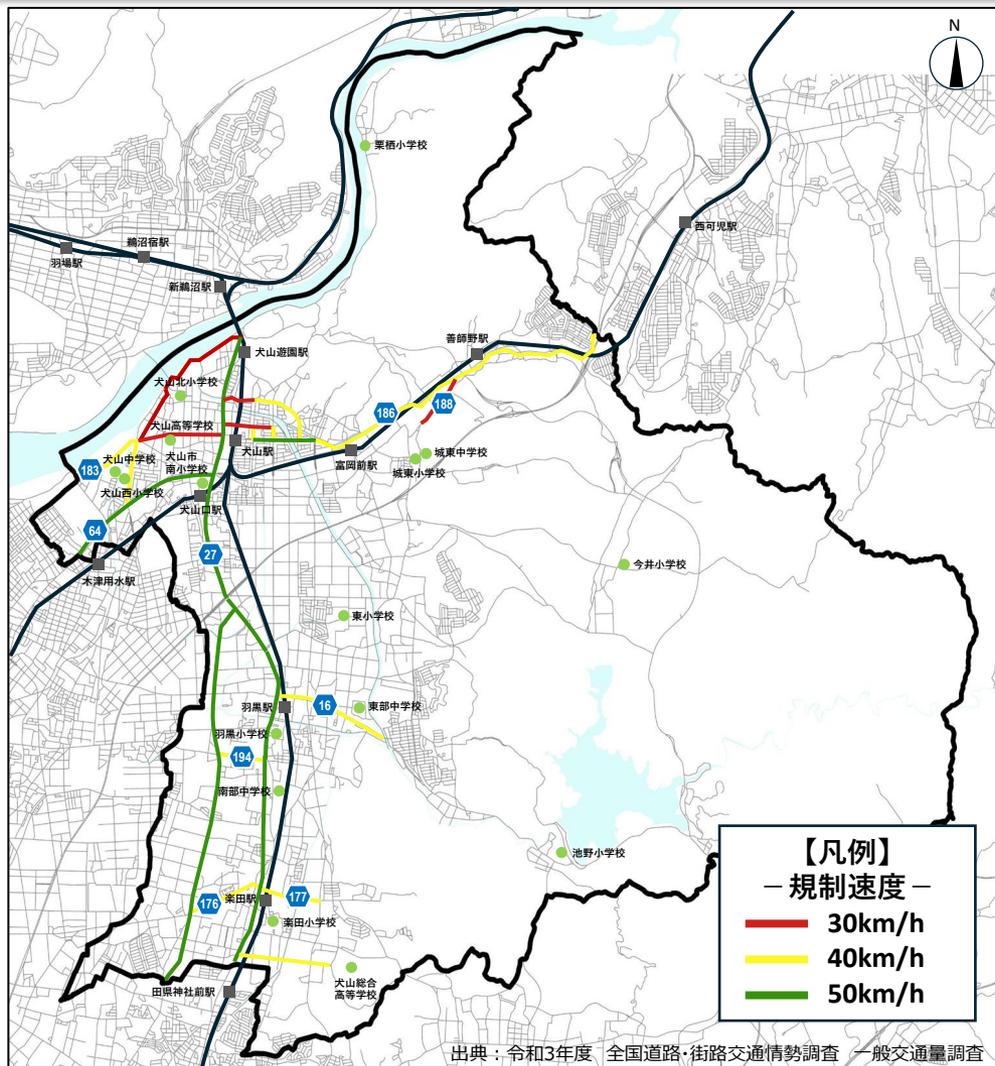
【延長】
 全長：約23.2km
 (県道：約16.2km)
 (市道：約7.0km)

【凡例】

- 自転車ネットワーク路線 (市道)
- 自転車ネットワーク路線 (県道)
- 小中学校・高校

④-2 自転車ネットワーク路線の整備形態（規制速度）

○ 自転車ネットワーク路線案に対して、規制速度について整理する。市道等については、現地の速度規制標識を根拠としている。



標識がない“生活道路”は「30km/h」を規制速度として取り扱う。

生活道路における自動車の法定速度が引き下げられます!!

令和8年9月1日
改正道路交通法施行令施行

60km/h → 30km/h

▽ 以下の道路における自動車の法定速度は引き続き60km/hです ▽

- 1 道路標識又は道路標識による中央線又は側線が撤去されている一般道路
- 2 道路の構造上又は他の工事等により自動車の通行が通常の通行と判断されている一般道路
- 3 高速自動車国道のうち、半線車道及びこれに併する副道
- 4 自動車専用道路

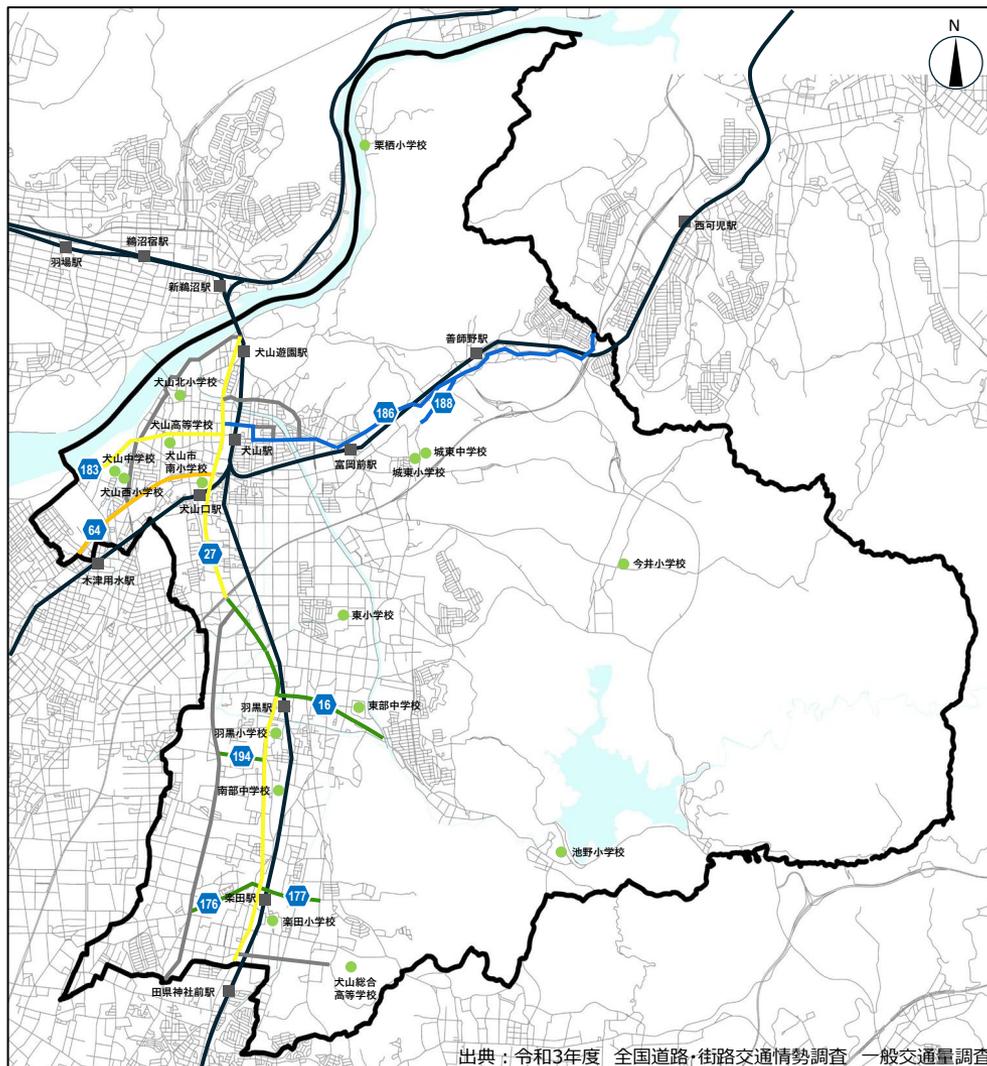
警察庁・都道府県警察

出典：警視庁HP

生活道路における法定速度が
 「60km/h → 30km/h」
 に引き下げ
 (令和8年9月1日 施行)

④-2 自転車ネットワーク路線の整備形態（交通量）

○自転車ネットワーク路線案に対して、交通量について整理する。

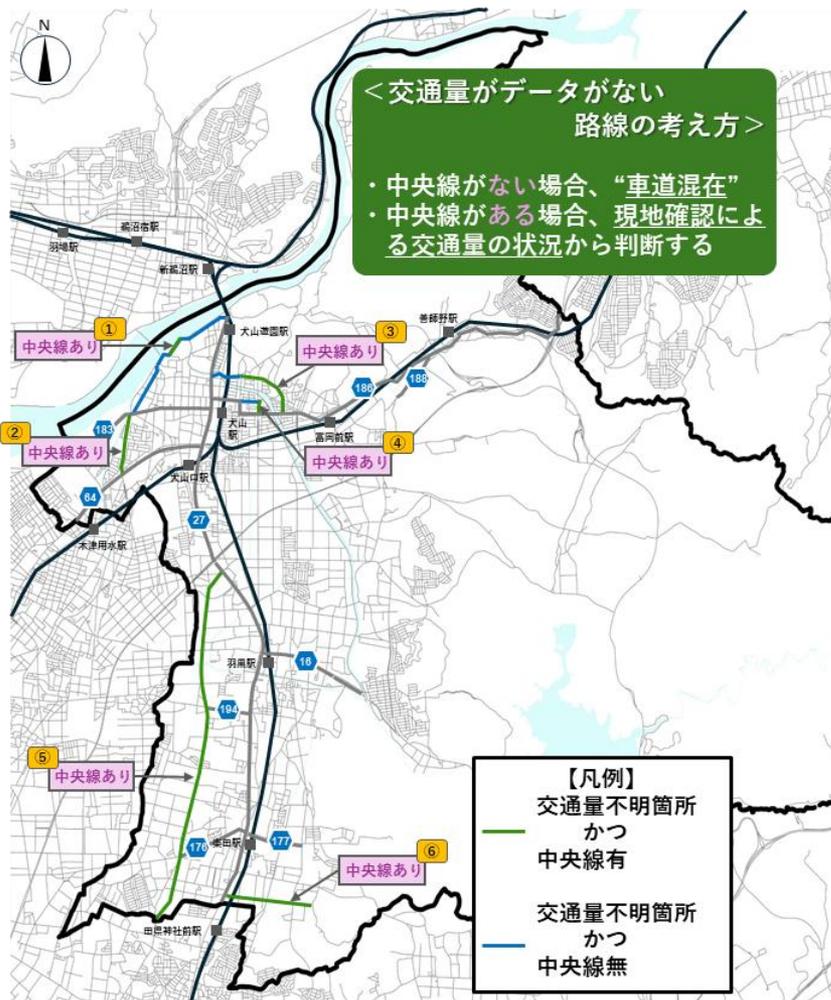


【凡例】

- 24時間交通量 —
- 4,000台未満
- 10,000台未満
- 15,000台未満
- 15,000台以上～
- 不明

参考：交通量がない路線の整備形態の考え方

○ 前頁のネットワーク路線のうち、“交通量データがなく、かつ、中央線がある路線”の整備形態を整理する。現地確認から、交通量が少ない場合は“車道混在”とする。



①

車道混在



②

自転車専用通行帯



③

自転車専用通行帯



④

自転車専用通行帯



⑤

自転車専用通行帯

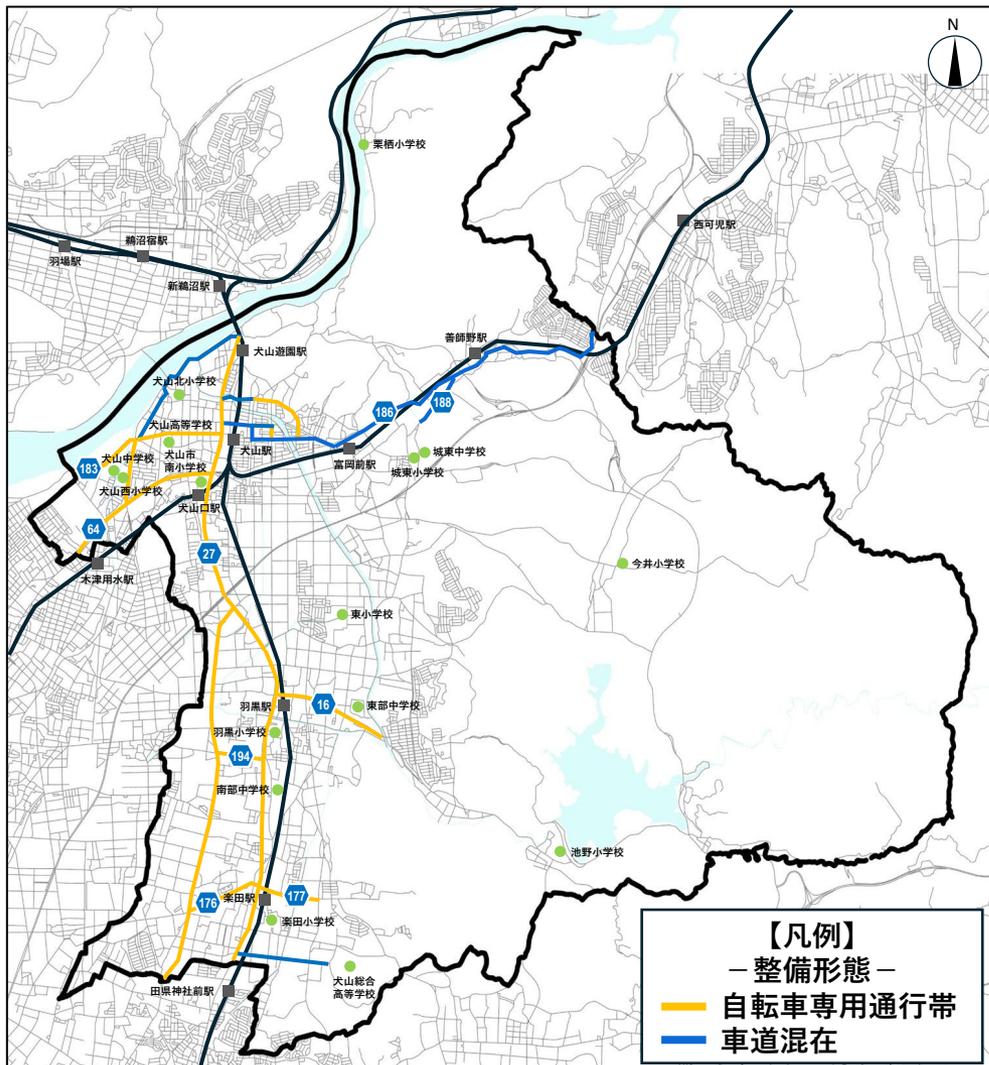


⑥

車道混在

④-4 自転車ネットワーク路線の整備形態（まとめ）

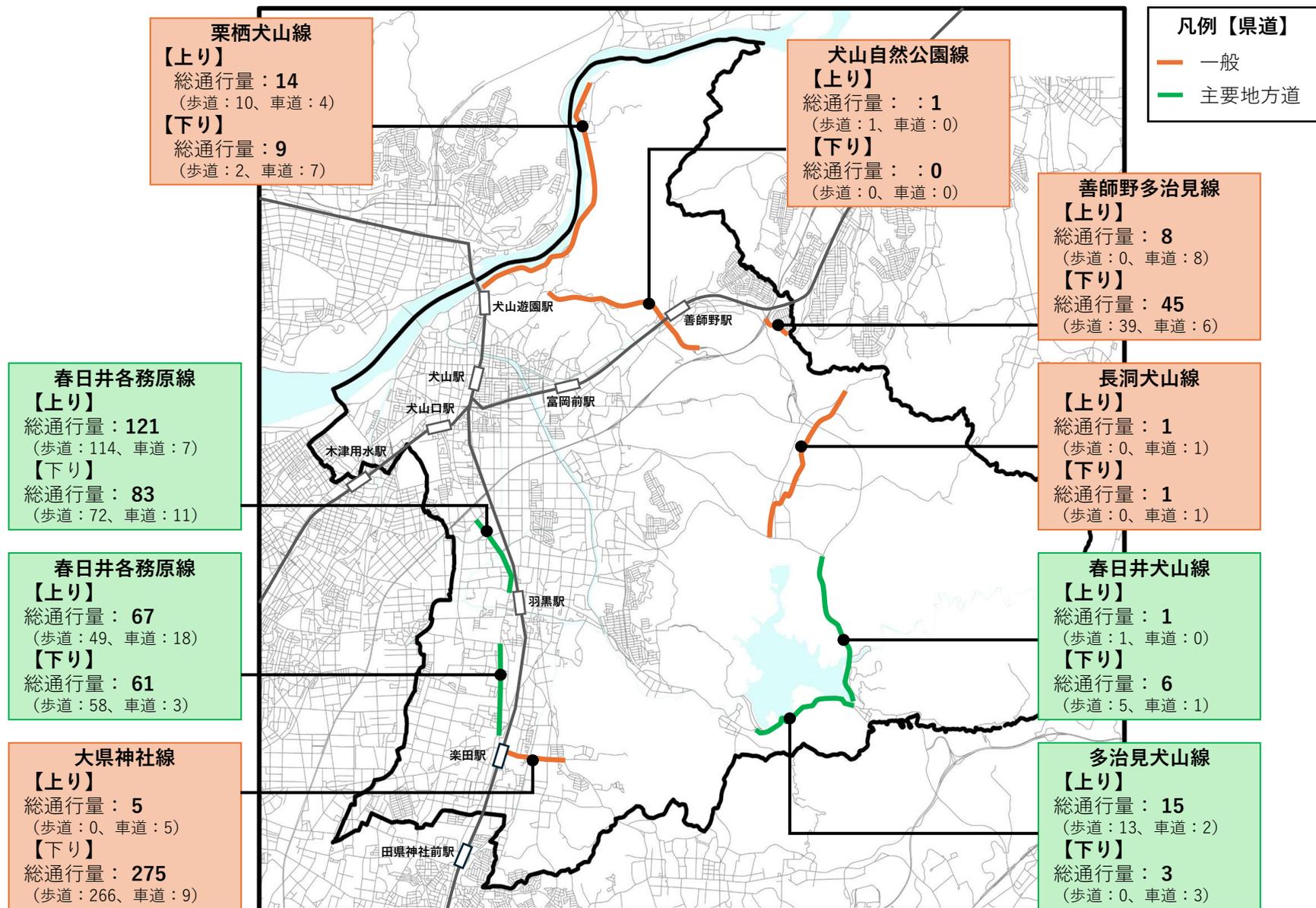
○国ガイドラインにおける望ましい整備形態別の路線図を設定する。



整備形態	目安	延長	
		市道	県道
①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	速度が 50km/h 超	0km	0km
②自転車用 通行帯 車道内で自転車と 自動車の通行帯を 分離する	①・③以外 の道路	約6.4km	約16km
③車道混在 車道内に自転車の 通行位置を示す	速度が 40km/h 以下 かつ 自動車交通量 4,000台 以下	約3.9km	約6.3km
延長計		約 10.3km	約 22.3 km

參考資料

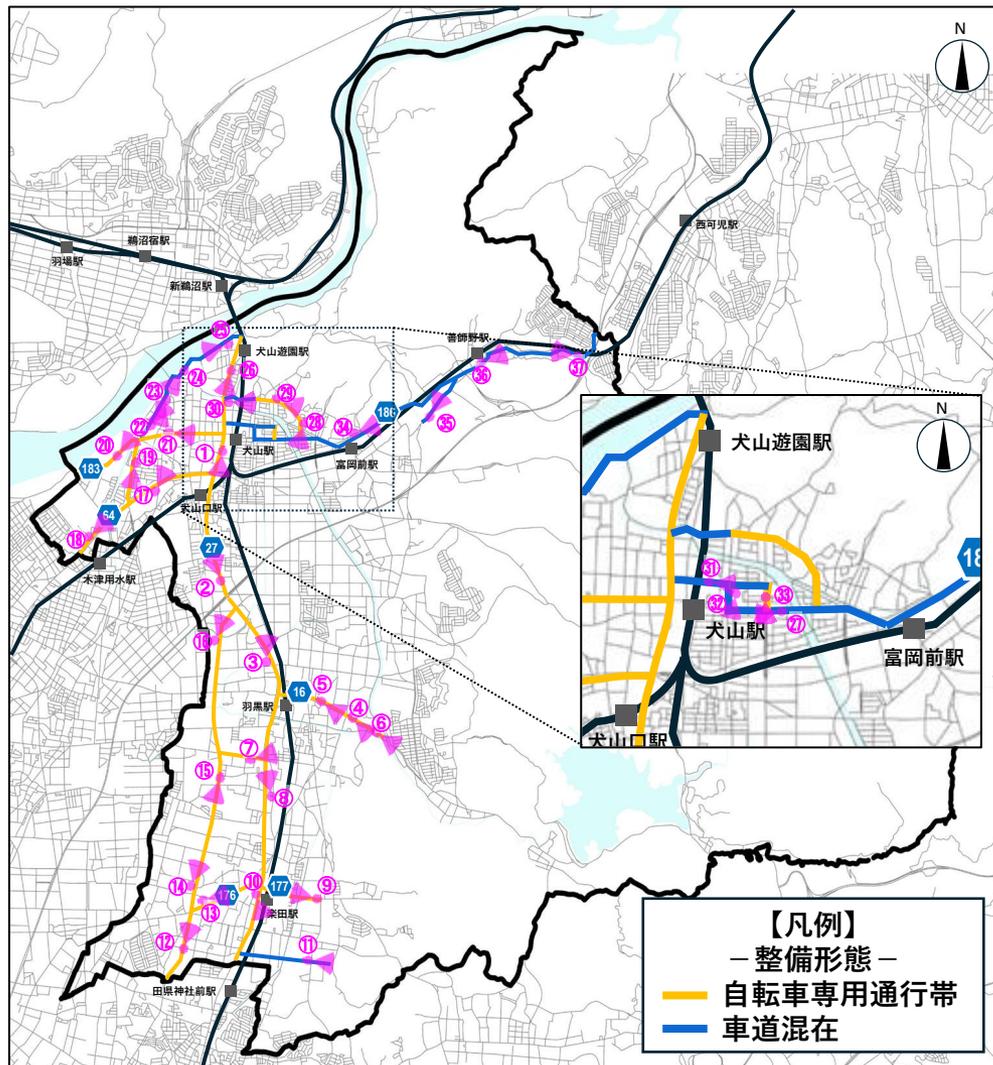
■ 自転車通行量 (R3交通量調査原表より) 7:00~ 19:00



■ 現地の状況（令和8年2月時点） 1 / 5

都市環境

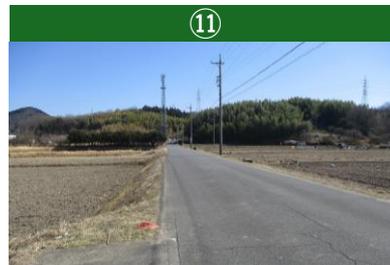
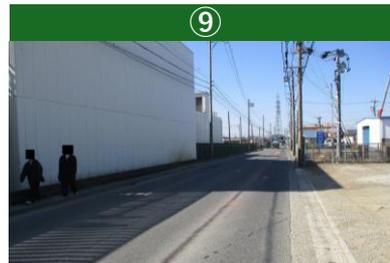
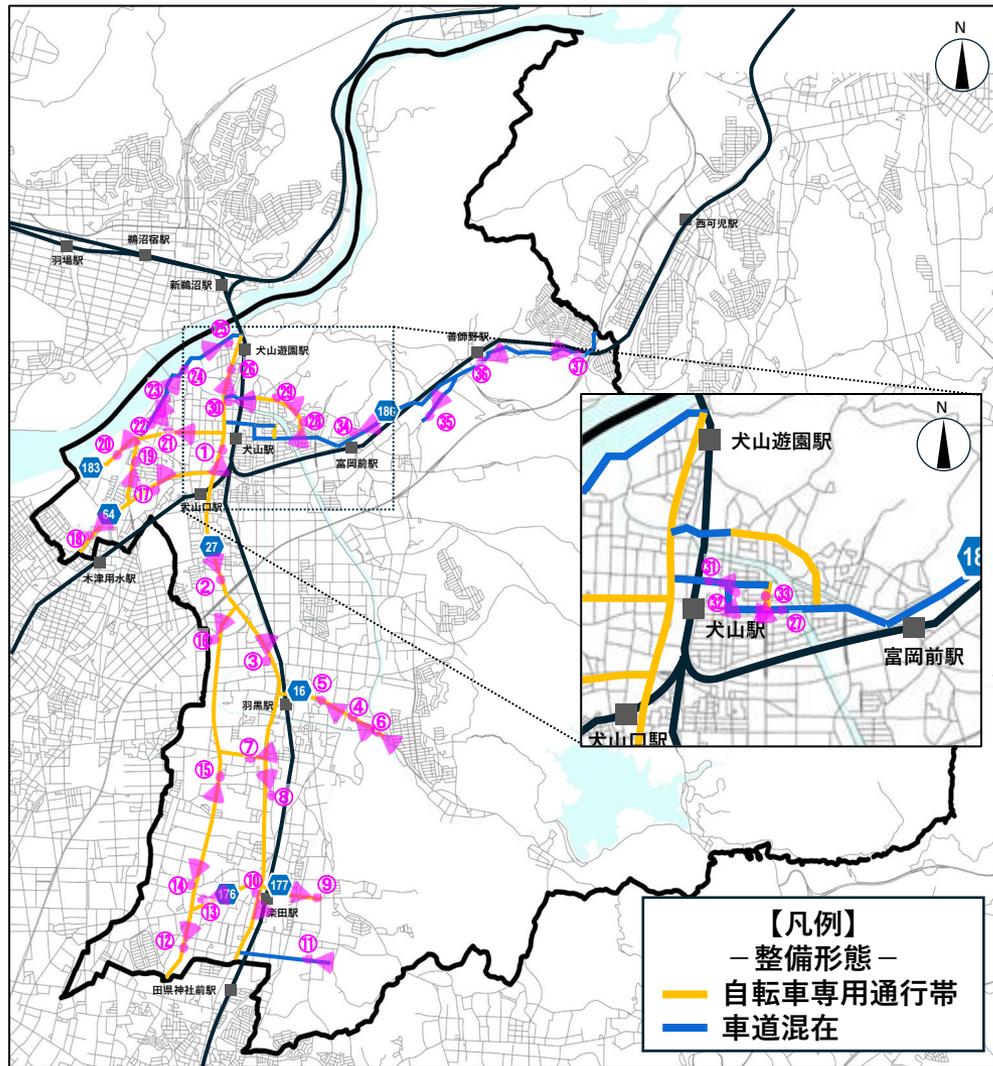
○自転車ネットワーク路線案箇所の現地状況を整理する。



■ 現地の状況（令和8年2月時点） 2 / 5

都市環境

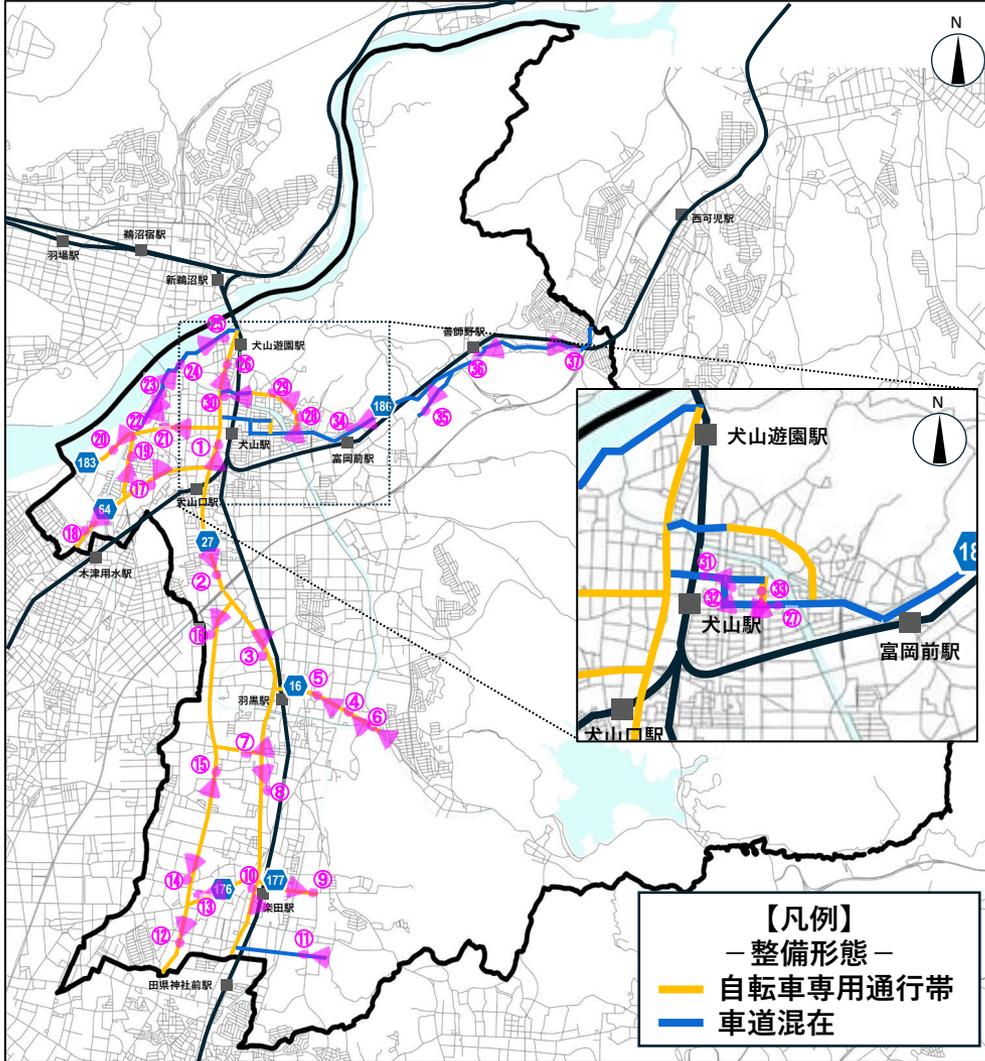
○自転車ネットワーク路線案箇所の現地状況を整理する。



参考資料（自転車ネットワーク計画関係）

■ 現地の状況（令和8年2月時点） 3 / 5

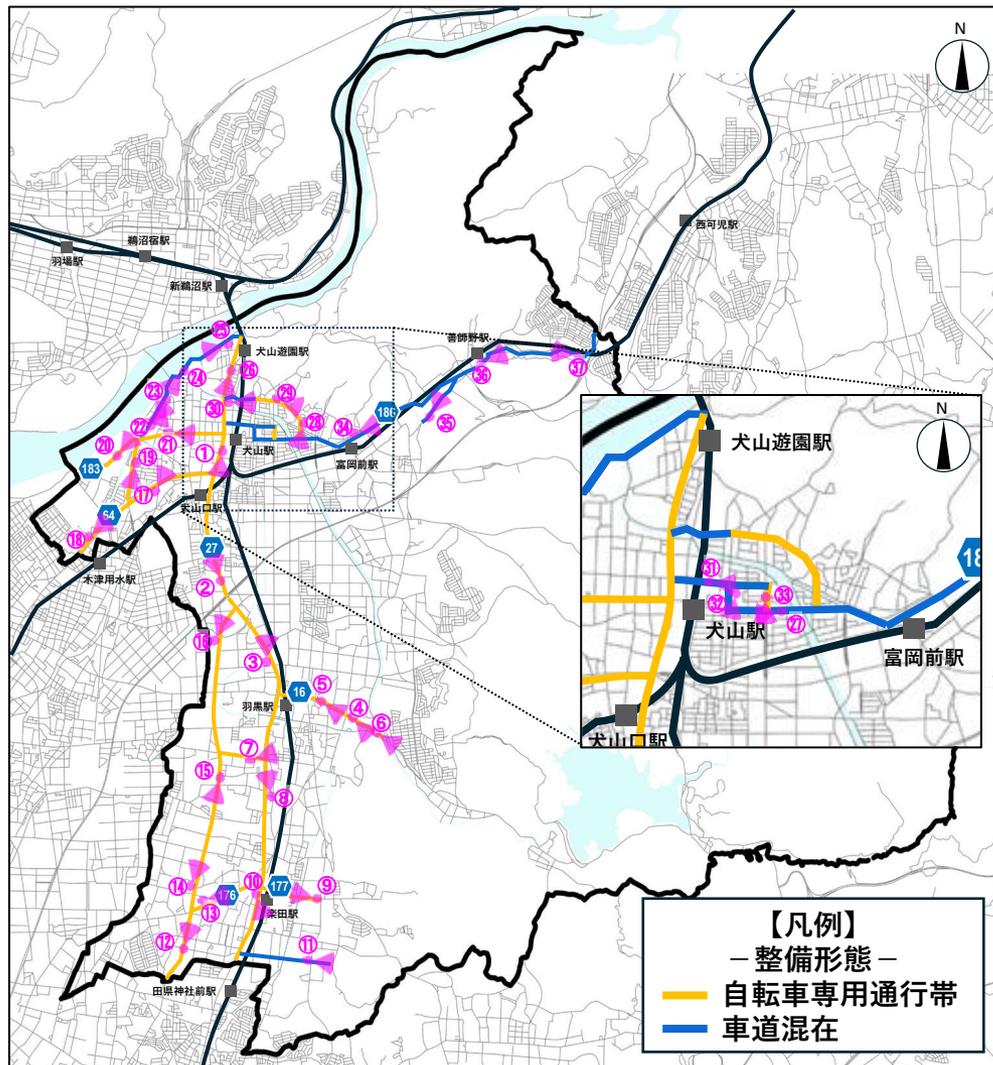
○自転車ネットワーク路線案箇所の現地状況を整理する。



■ 現地の状況（令和8年2月時点） 4 / 5

都市環境

○自転車ネットワーク路線案箇所の現地状況を整理する。



■ 現地の状況（令和8年2月時点） 5 / 5

○自転車ネットワーク路線案箇所の現地状況を整理する。

