

犬山市自転車活用推進計画策定委員会

－ 第3回会議 －

目次

1. 今回議論する主な内容	1
2. 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針	2
3. 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）	24
4. 基本方針と計画目標（更新版）	27
5. 施策・措置	29
6. 犬山市自転車活用推進計画の目次（案）	44
7. 今後のスケジュール	46

令和8年2月26日（木）

1. 今回議論する主な内容

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

第3回委員会 令和8年2月26日（木）

- 基本方針と計画目標
- 施策・措置（自転車ネットワーク等）等

議論のポイント

- 基本方針と計画目標等の内容の報告
- 自転車ネットワークの素案

第4回委員会 令和8年5月21日開催予定

- 自転車活用推進計画（案）

第5回委員会 令和8年8月開催予定

- パブリックコメント結果
- 完成（案）の更新版

令和
8年度

(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

ご意見

対応方針

Q. アンケートで「道が狭い」「距離が近い」と回答した人の移動ルートを線として拾い、重なりが多い場所を可視化することで、問題箇所を特定できるのではないか。



A. P3~P10に調査結果を示します。

Q. 高校生と中学生それぞれの危険箇所マップを重ねて比較し、感じ方の違いを整理すると新たな傾向が見えるのではないか。



A. P11に調査結果を示します。

Q. 事故データも重ねることで潜在的な危険箇所も明らかになるのではないか。

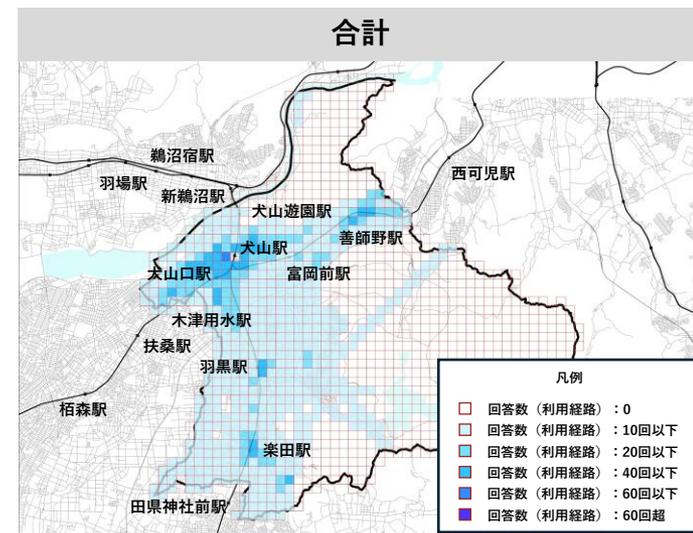
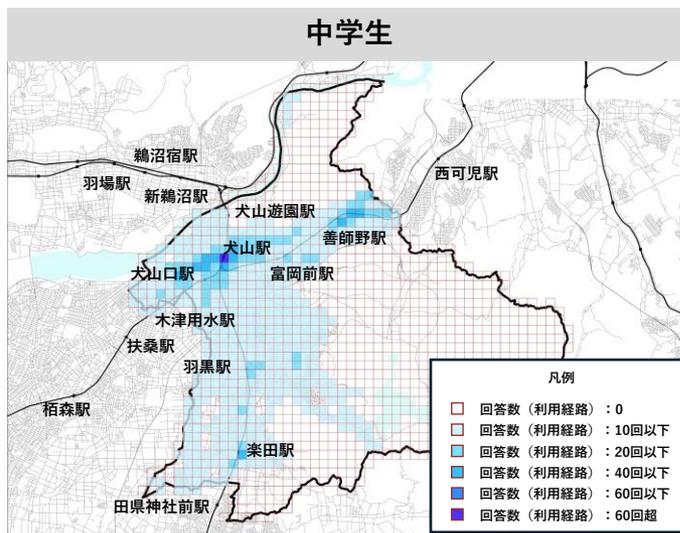
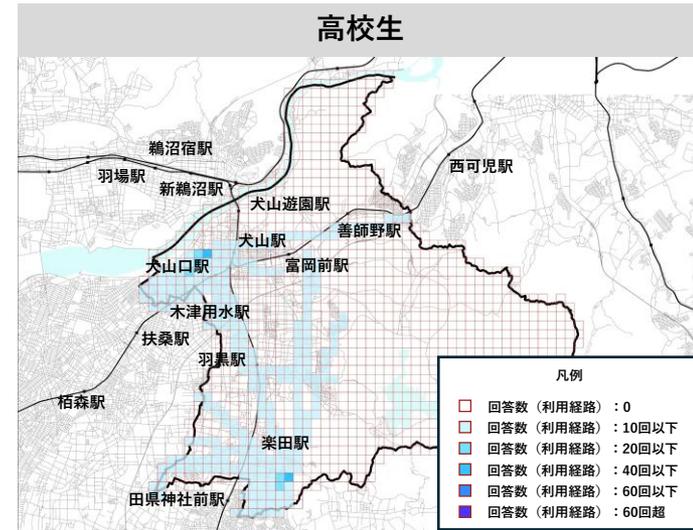
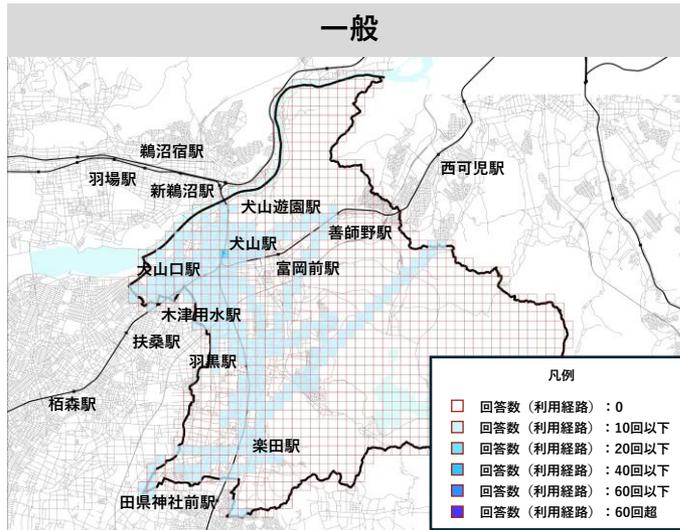


A. P12に調査結果を示します。

2. 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針

(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

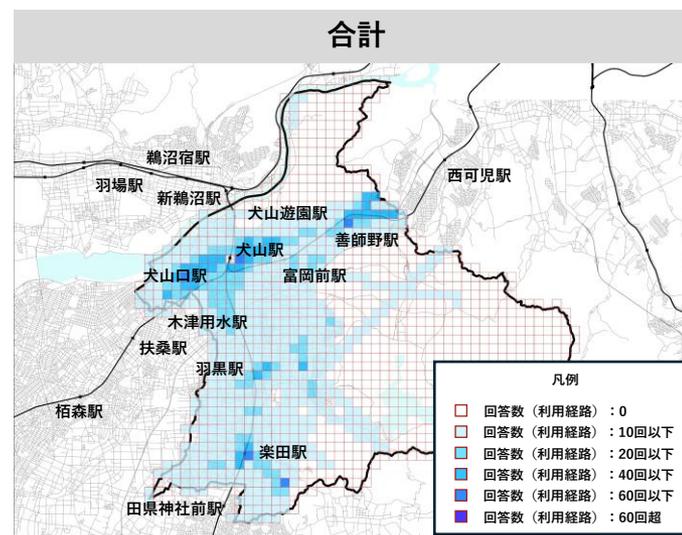
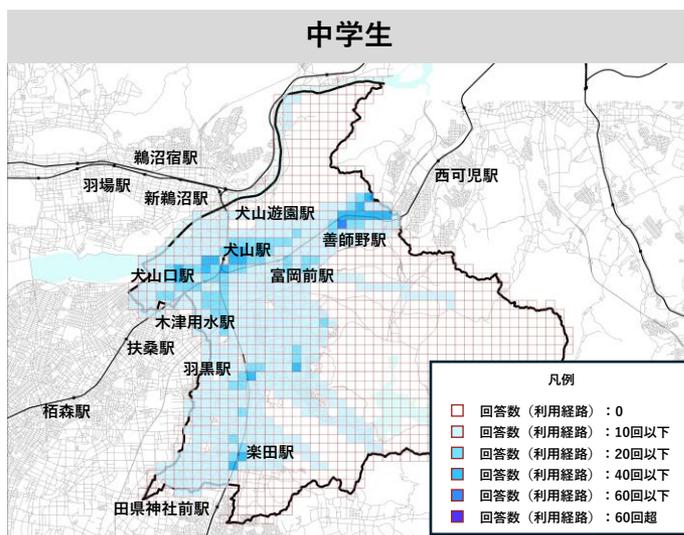
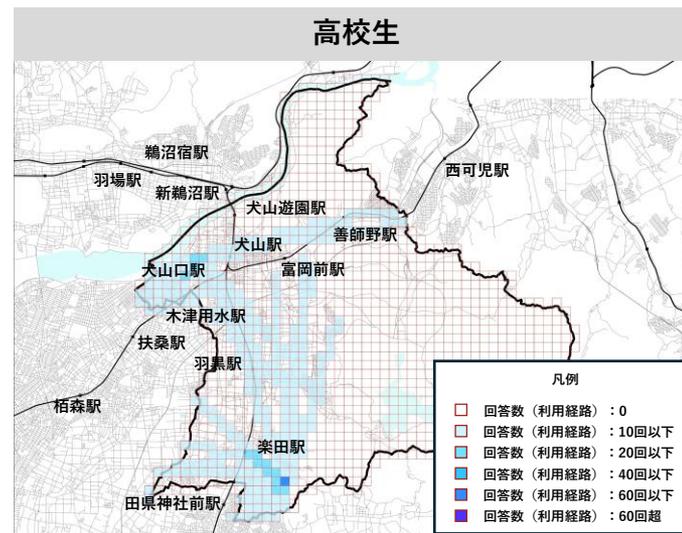
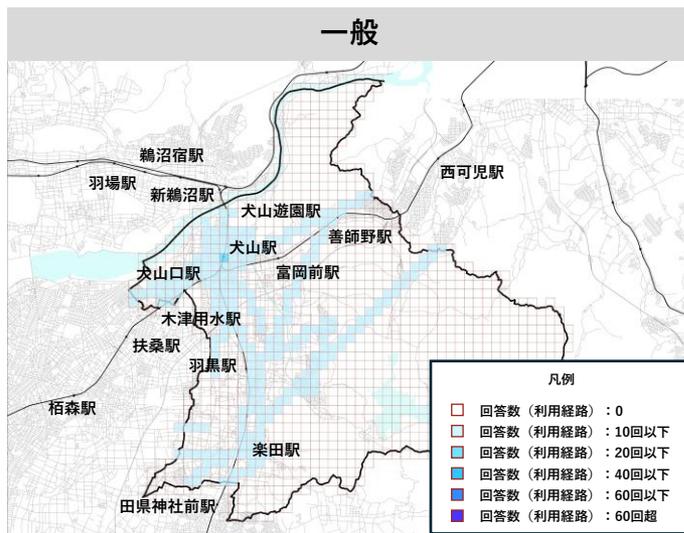
危険箇所（「通行できるスペースが狭い」と回答した方）及び利用経路



2. 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針

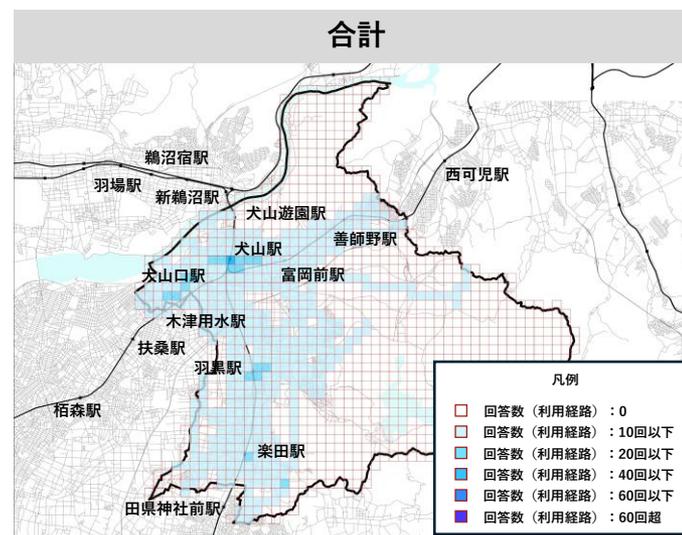
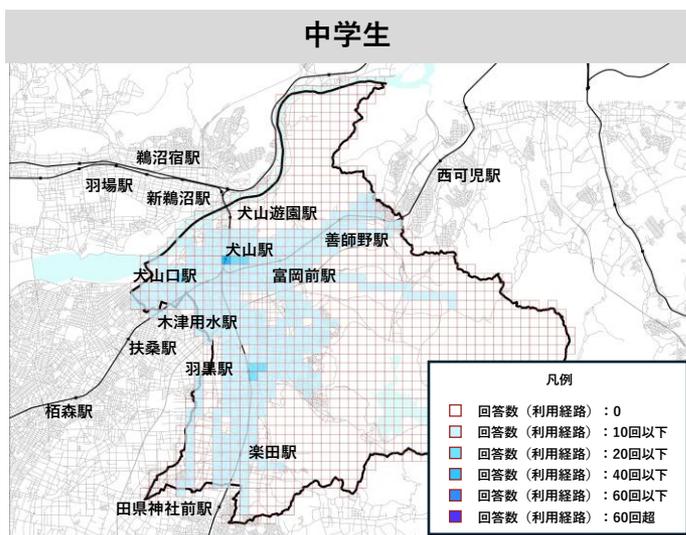
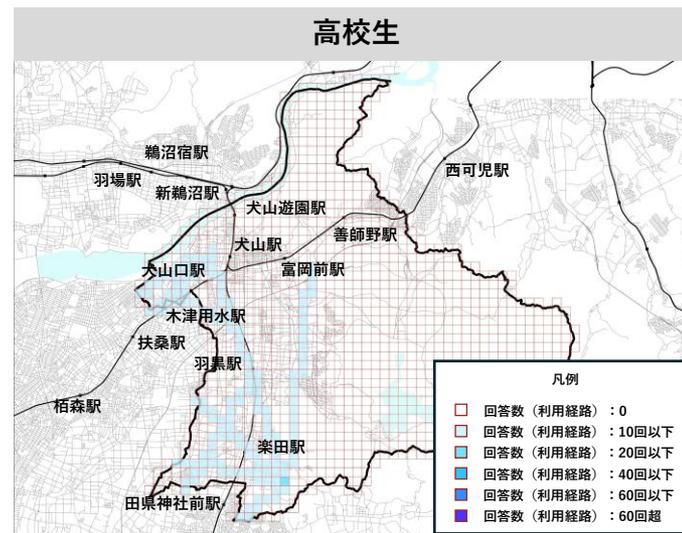
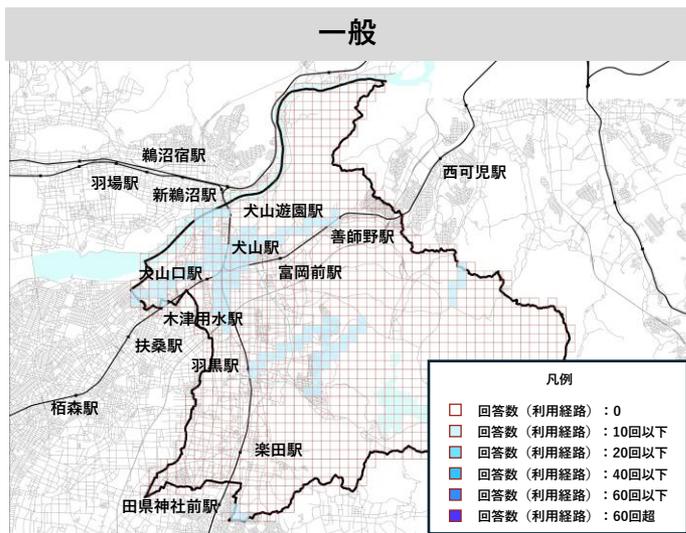
(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

危険箇所（「路面に段差や凹凸がある」と回答した方）及び利用経路



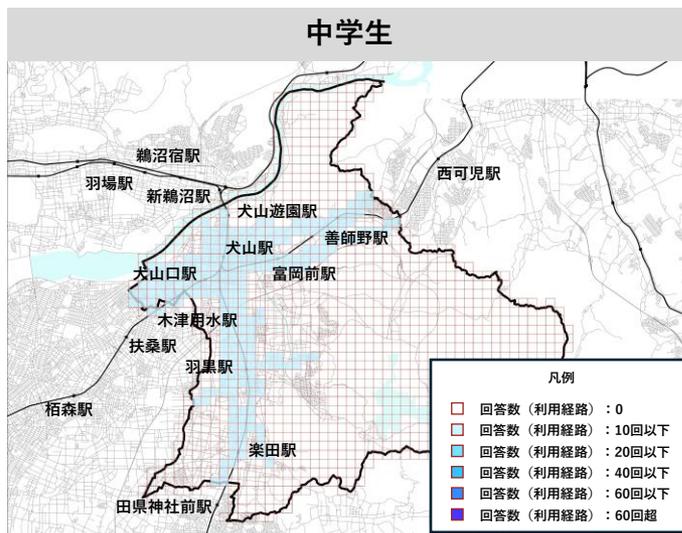
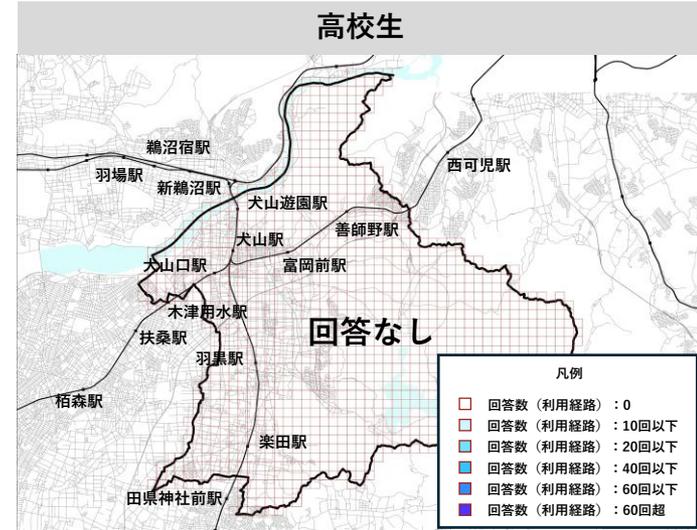
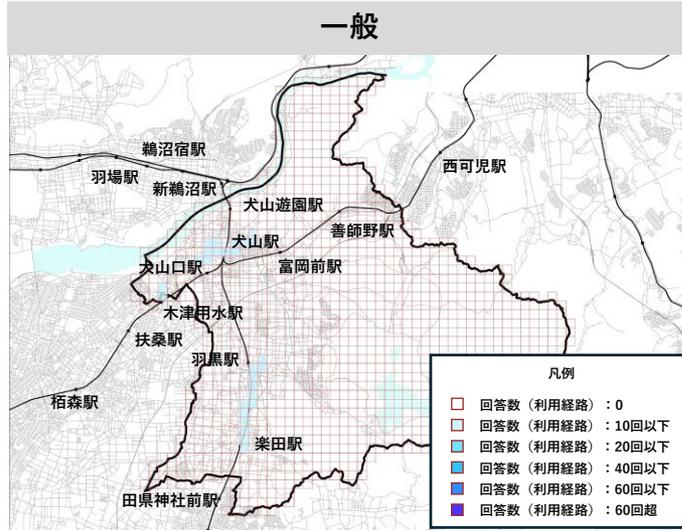
(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

危険箇所（「自転車で通行する位置がわかりにくい」と回答した方）及び利用経路



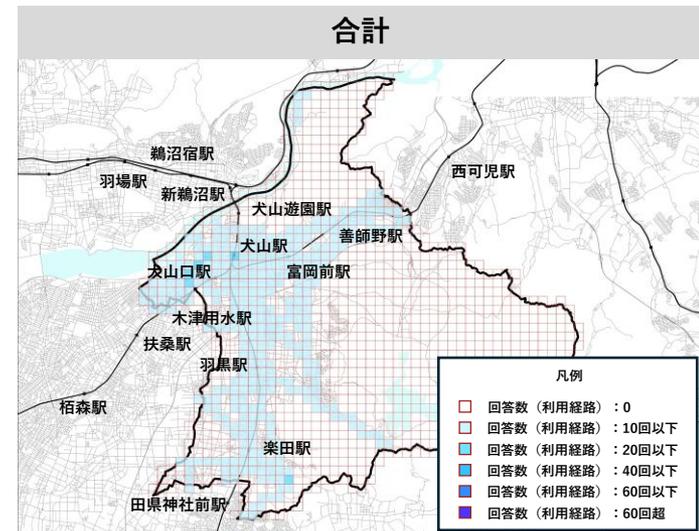
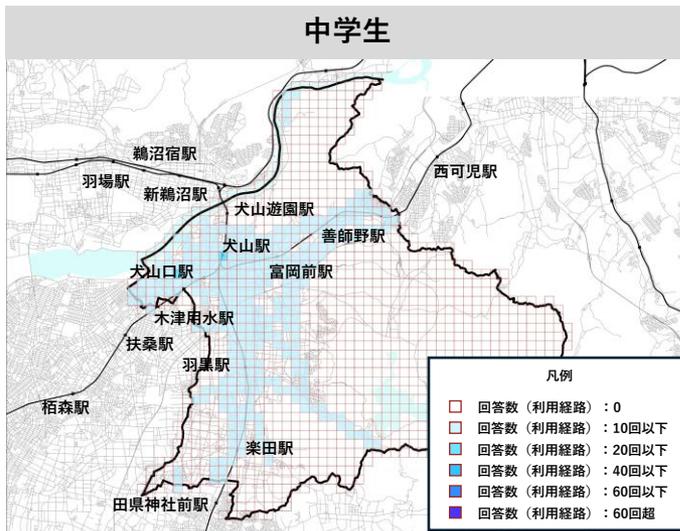
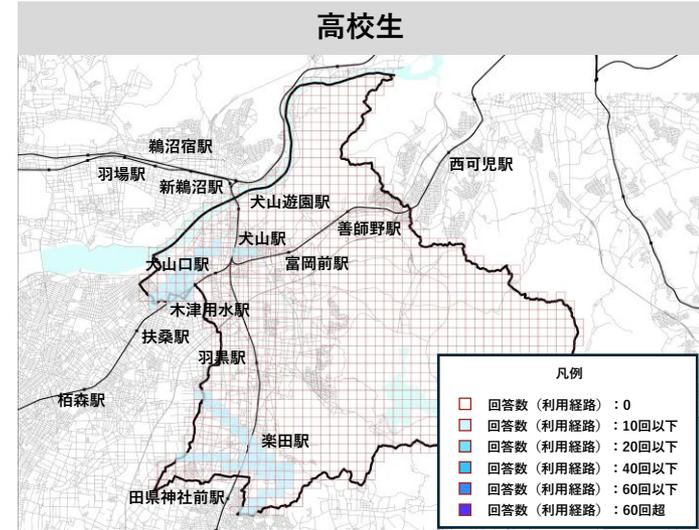
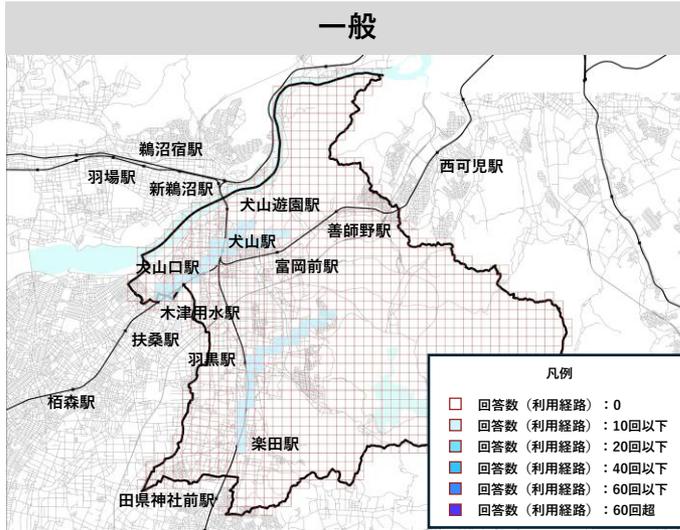
2. 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針

(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針 危険箇所（「路上駐車が多い」と回答した方）及び利用経路



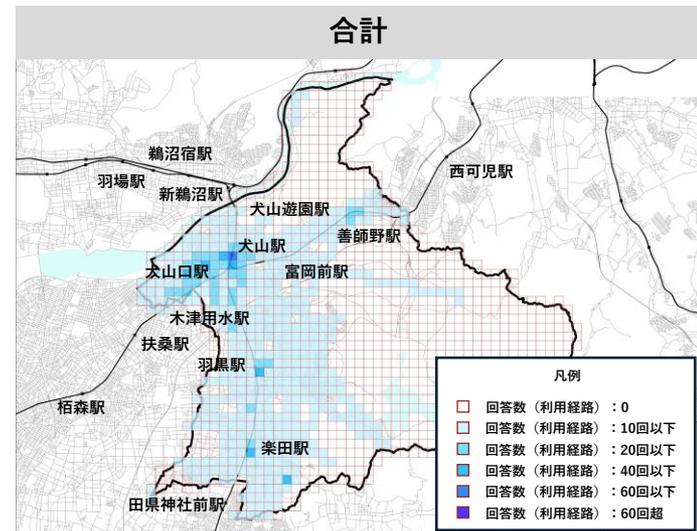
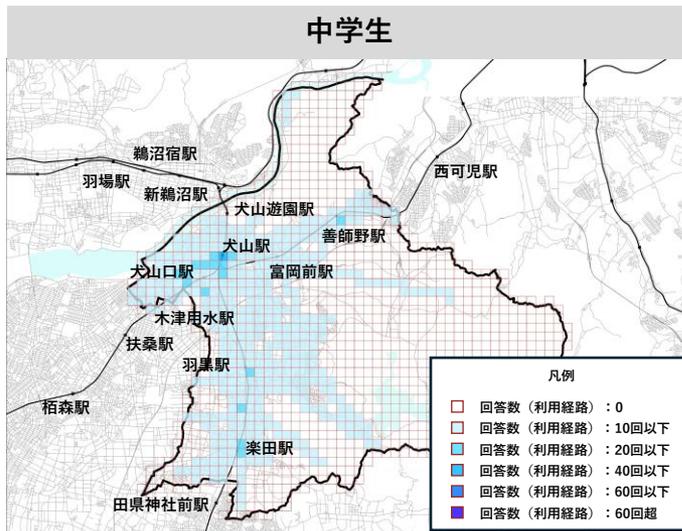
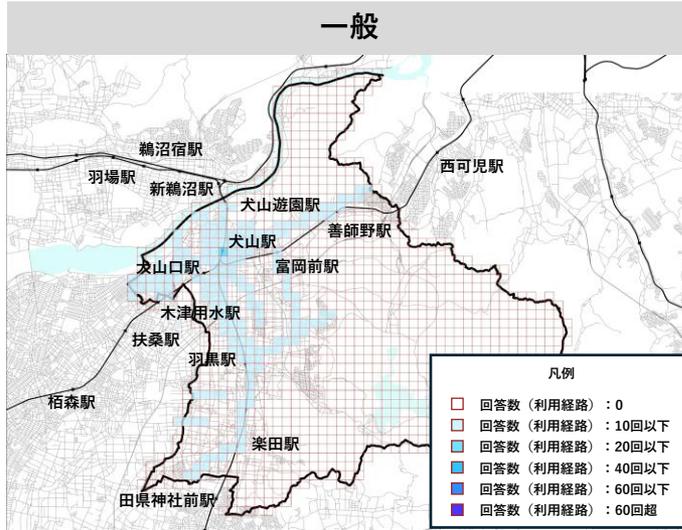
(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

危険箇所（「駐車場など車の出入りが多い」と回答した方）及び利用経路



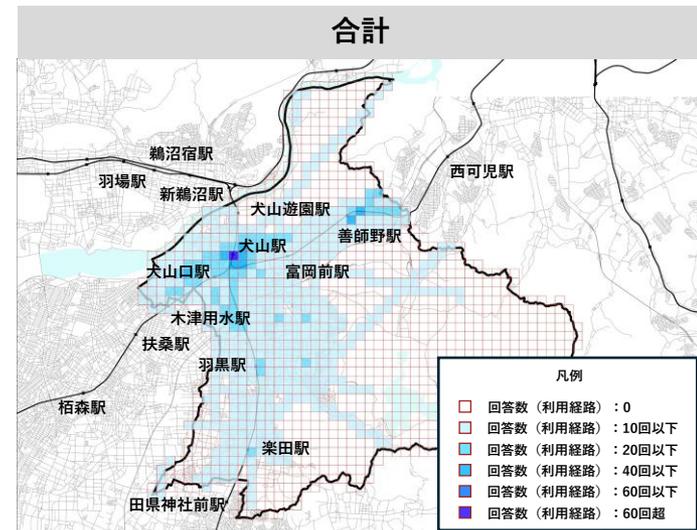
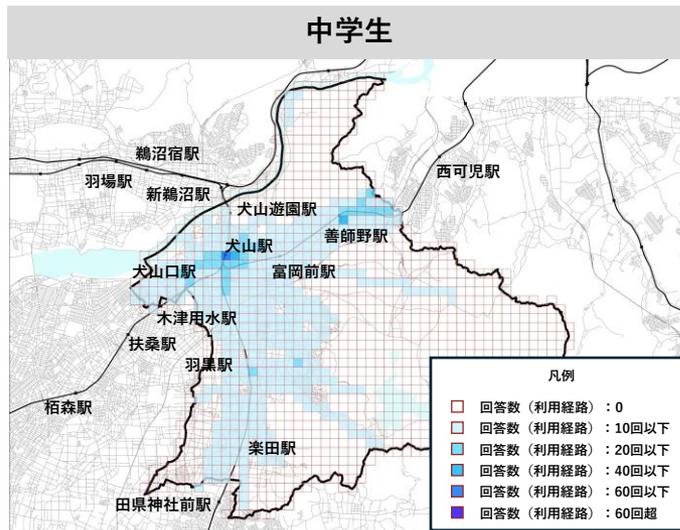
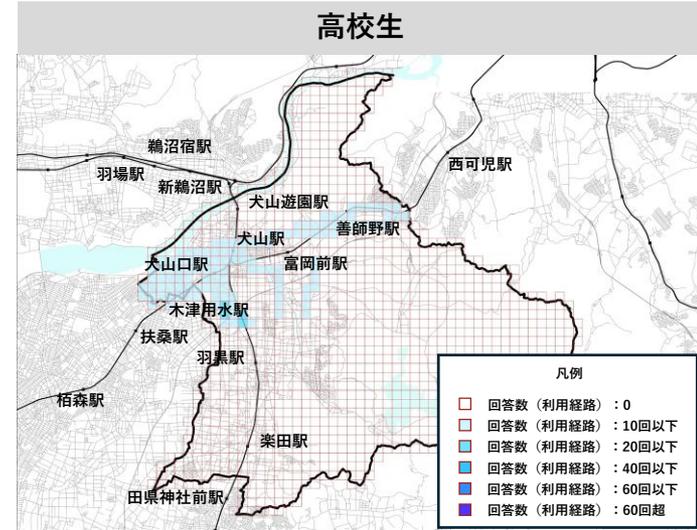
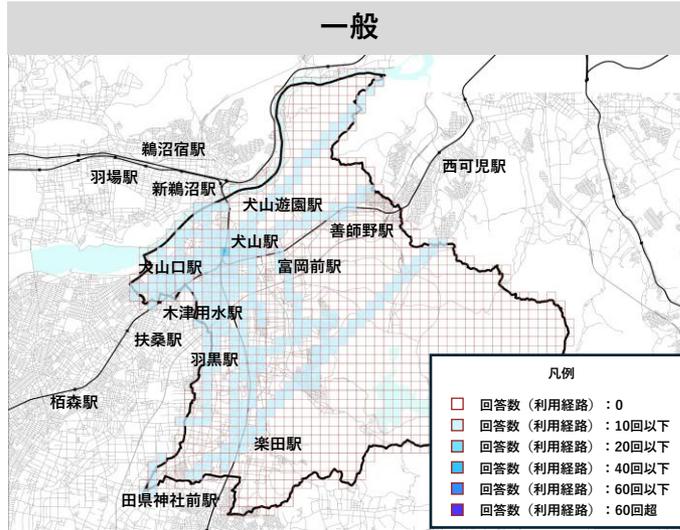
(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

危険箇所（「車の交通量が多い」と回答した方）及び利用経路



2. 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針

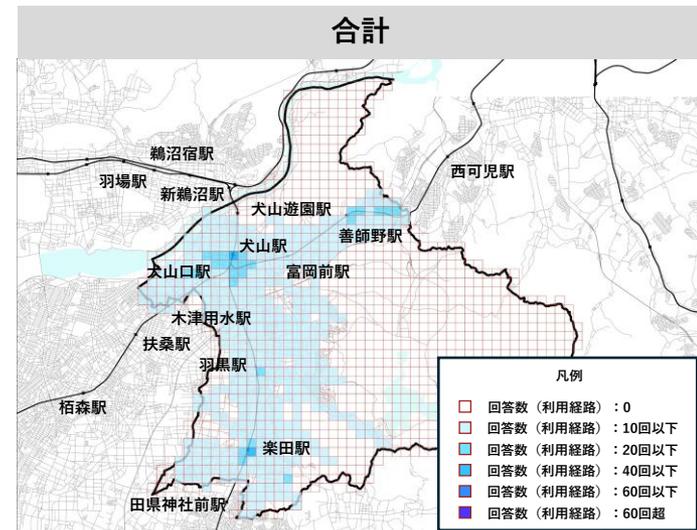
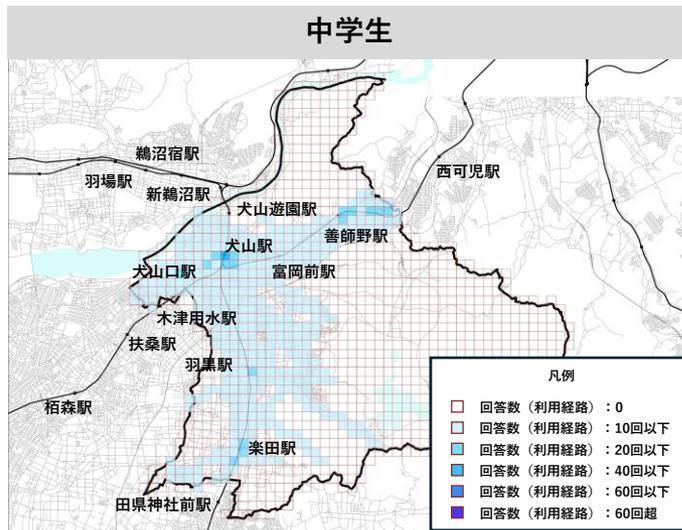
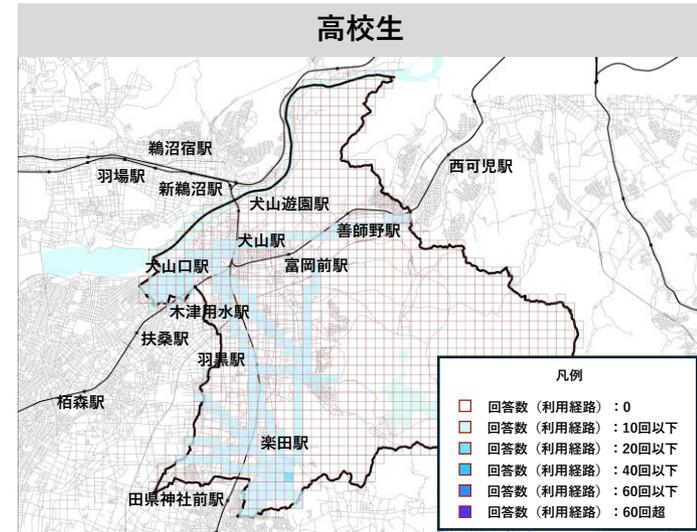
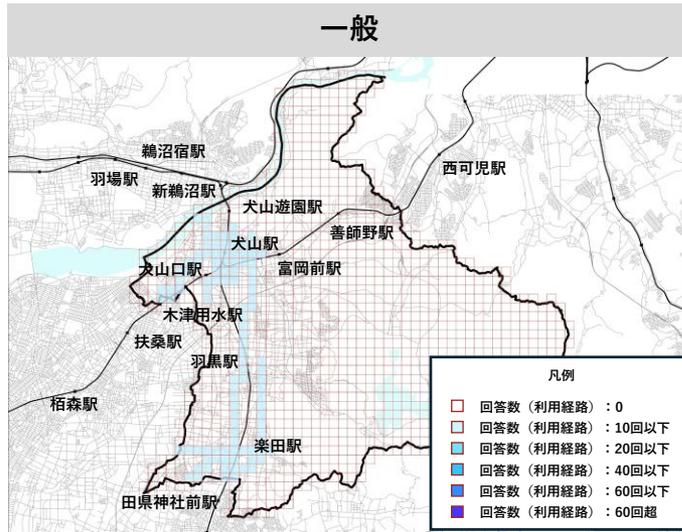
(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針 危険箇所（「車との距離が近い」と回答した方）及び利用経路



2. 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針

(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

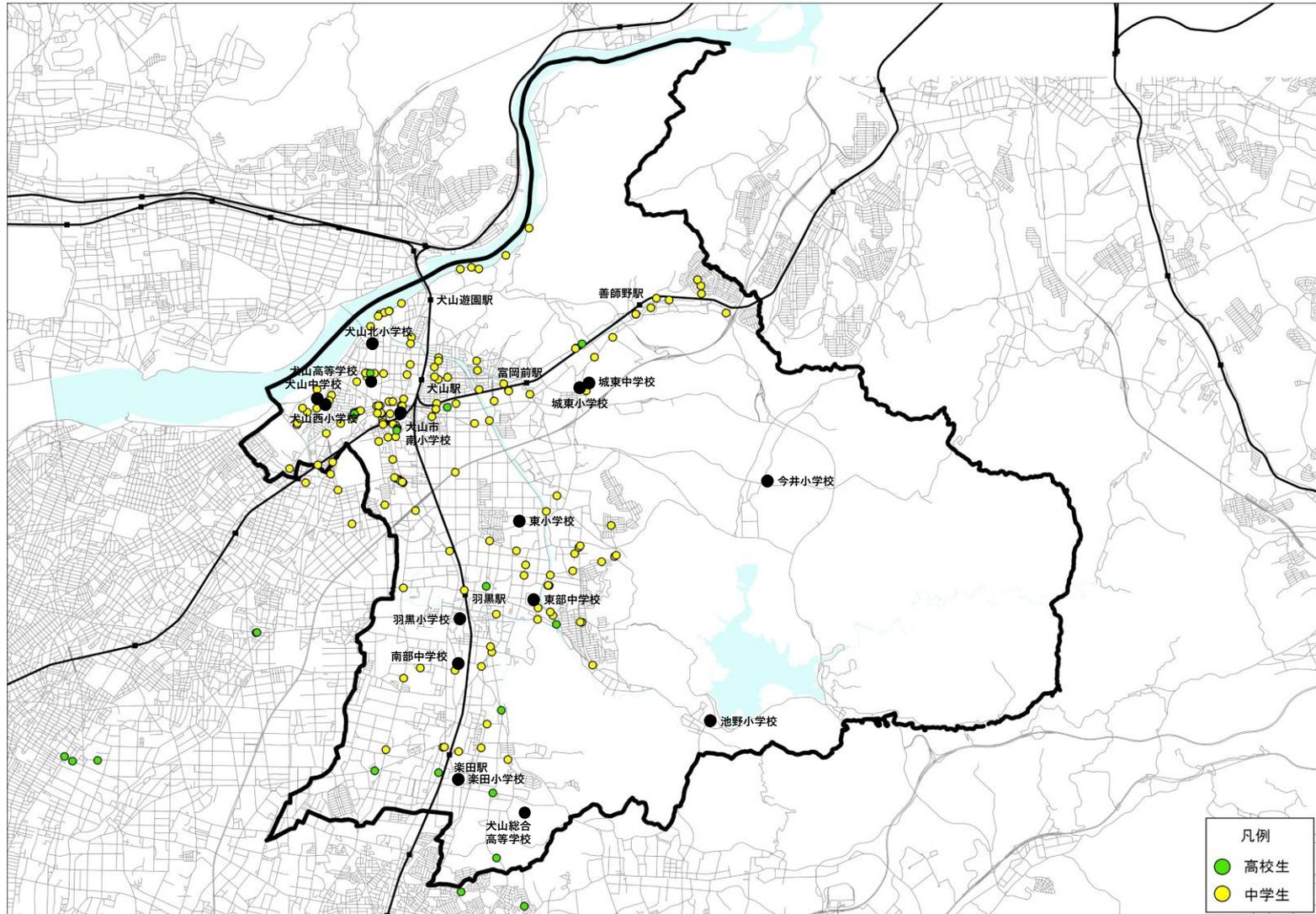
危険箇所及び経路（「歩行者とぶつかりそうになる」と回答した方）



2. 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針

(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

高校生と中学生の危険箇所マップの比較



(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

ご意見

Q.駐輪場所の「その他」が同一地点に集中しているのか、バラバラなのか、その内訳を確認した方が良い。

対応方針

A. P14に調査結果を示します。

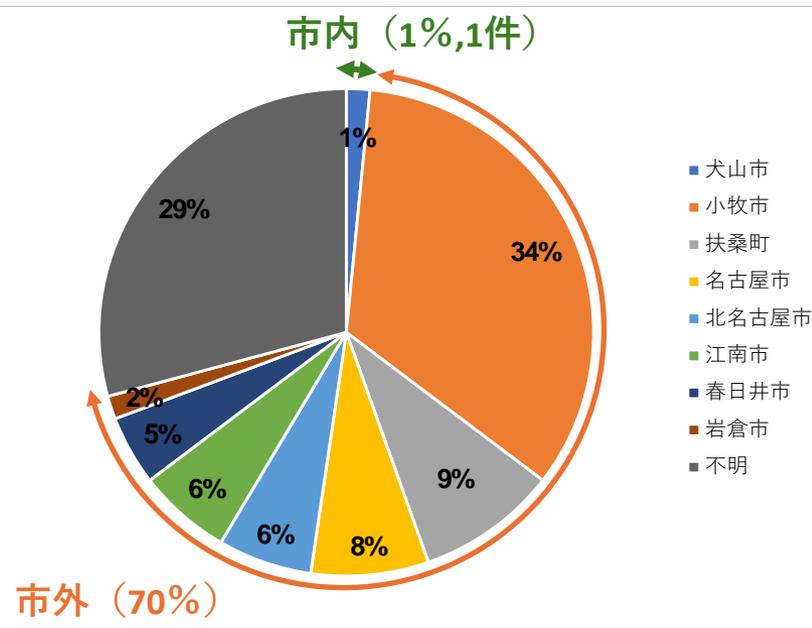
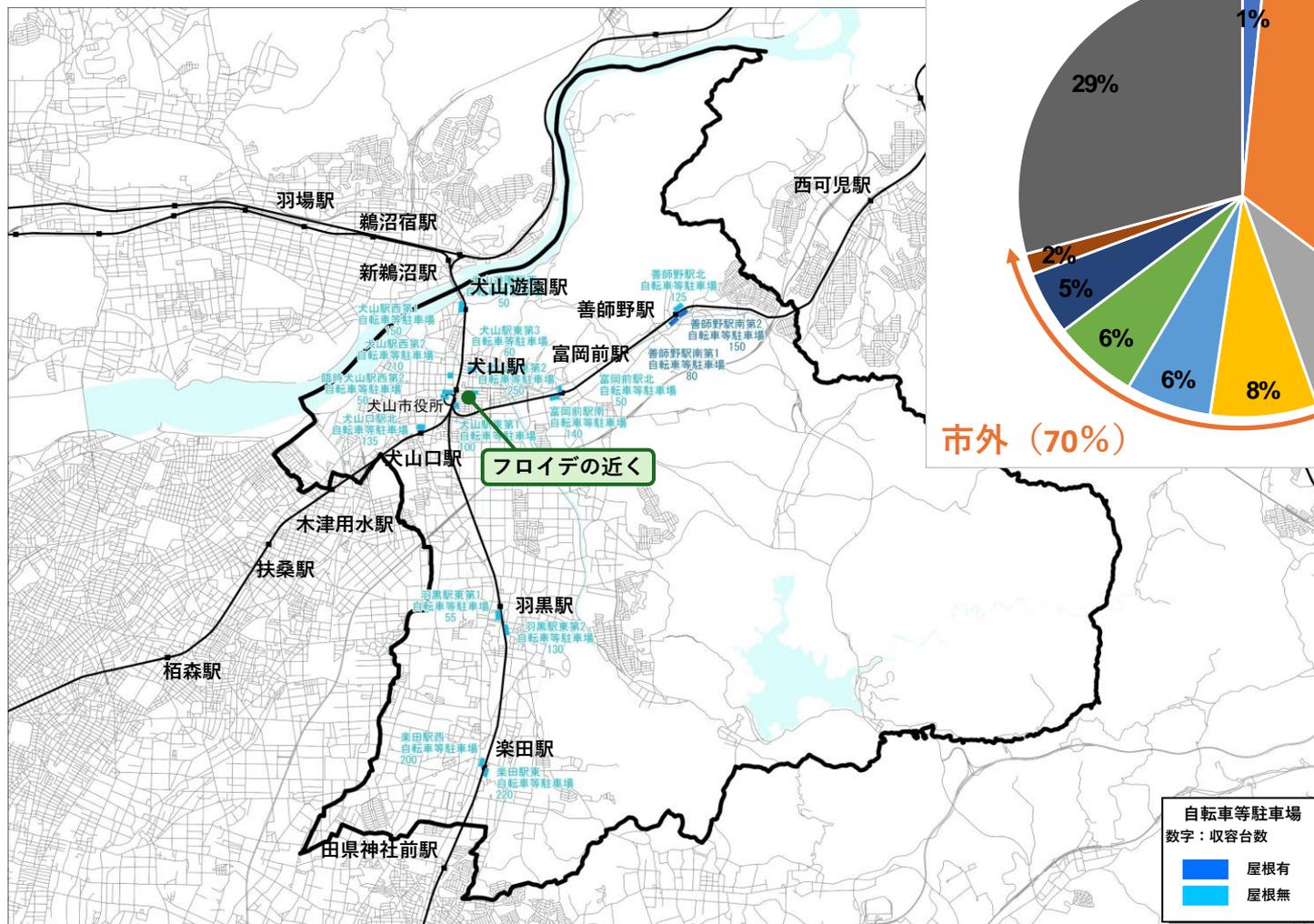
Q.居住地や免許保有などの個人属性とクロスして、市内外やドライバー目線での違いを分析すると、発信すべきメッセージの特徴が見えるのではないかと。

A. P15 ~P17に調査結果を示します。

(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

“利用する自転車等駐車場”について 「その他」の回答の内訳

n=66



※「その他」の内「犬山高校」と「羽黒駅近くの民家」答えた人(4件)は除く

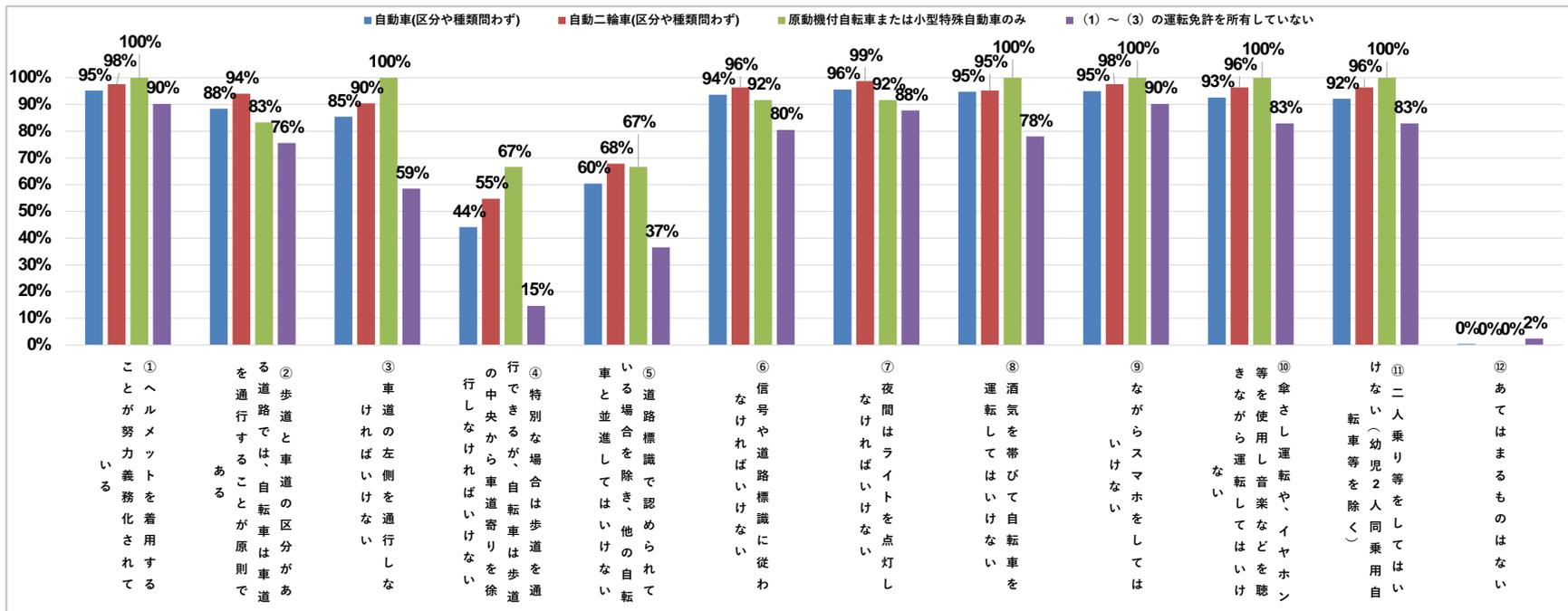
自転車等駐車場
数字：収容台数
■ 屋根有
■ 屋根無

(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

設問1-4 あなたが所有している運転免許をお答えください。 × 設問1-1 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。

知っているルール 保有免許	回答者数	①ヘルメットを着用することが努力義務化されている		②歩道と車道の区分がある道路では、自転車は車道を通行することが原則である		③車道の左側を通行しなければならない		④特別な場合は歩道を通行できるが、自転車は歩道の中央から車道寄りを行進しなければならない		⑤道路標識で認められている場合を除き、他の自転車と並進してはいけない		⑥信号や道路標識に従わなければならない		⑦夜間はライトを点灯しなければならない		⑧酒気を帯びて自転車を運転してはいけない		⑨ながらスマホをしてはいけない		⑩傘さし運転や、イヤホン等を使用し音楽などを聴きながら運転してはいけない		⑪二人乗り等をしてはいけない(幼児2人同乗用自転車等を除く)		⑫あてはまるものはない	
		回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合	回答者数	割合
自動車(区分や種類問わず)	460人	438	95%	407	88%	393	85%	203	44%	278	60%	431	94%	440	96%	436	95%	437	95%	426	93%	424	92%	2	0%
自動二輪車(区分や種類問わず)	84人	82	98%	79	94%	76	90%	46	55%	57	68%	81	96%	83	99%	80	95%	82	98%	81	96%	81	96%	0	0%
原動機付自転車または小型特殊自動車のみ	12人	12	100%	10	83%	12	100%	8	67%	8	67%	11	92%	11	92%	12	100%	12	100%	12	100%	12	100%	0	0%
(1)～(3)の運転免許を所有していない	41人	37	90%	31	76%	24	59%	6	15%	15	37%	33	80%	36	88%	32	78%	37	90%	34	83%	34	83%	1	2%

n=506

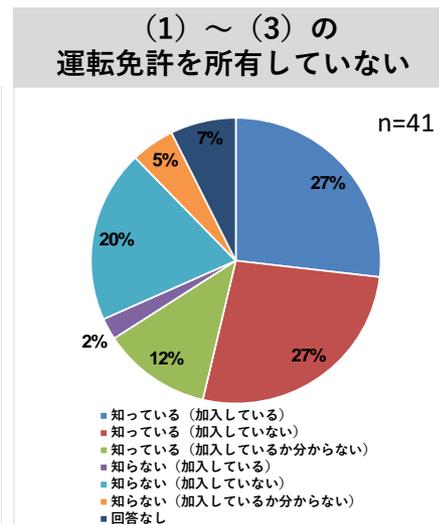
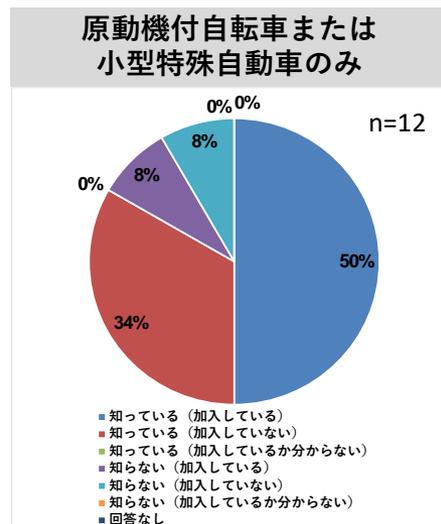
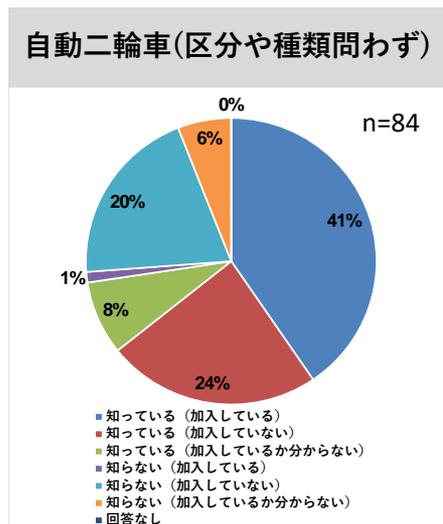
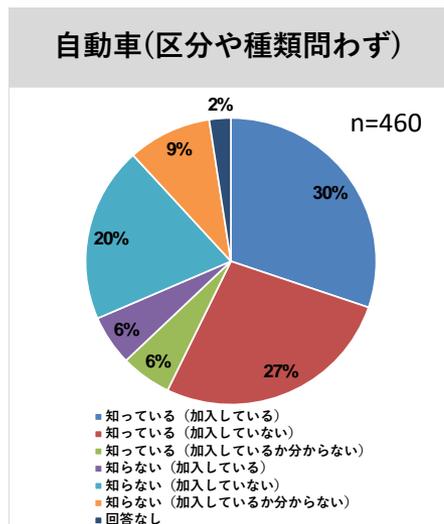


(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

設問 1 - 4 あなたが所有している運転免許をお答えください。×

設問 1 3 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。

	知っている (加入している)	知っている (加入していない)	知っている (加入しているか 分からない)	知らない (加入している)	知らない (加入していない)	知らない (加入しているか 分からない)	回答なし
自動車(区分や種類問わず)	139	124	26	26	91	43	11
自動二輪車(区分や種類問わず)	34	20	7	1	17	5	0
原動機付自転車または小型特殊自動車のみ	6	4	0	1	1	0	0
(1) ~ (3) の運転免許を所有していない	11	11	5	1	8	2	3



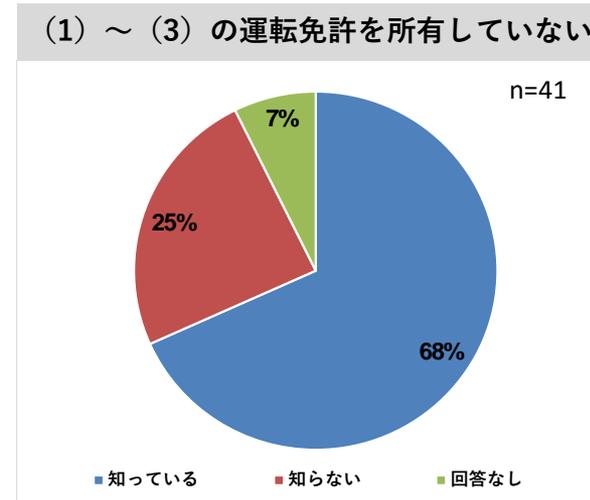
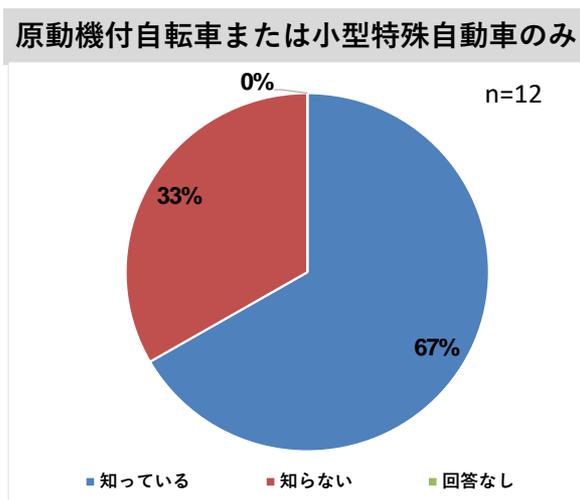
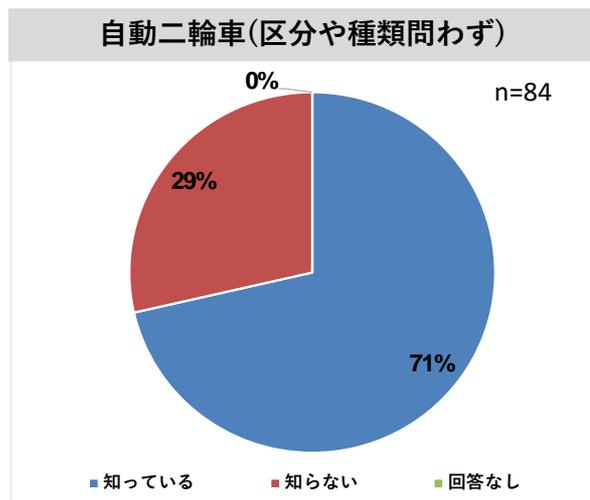
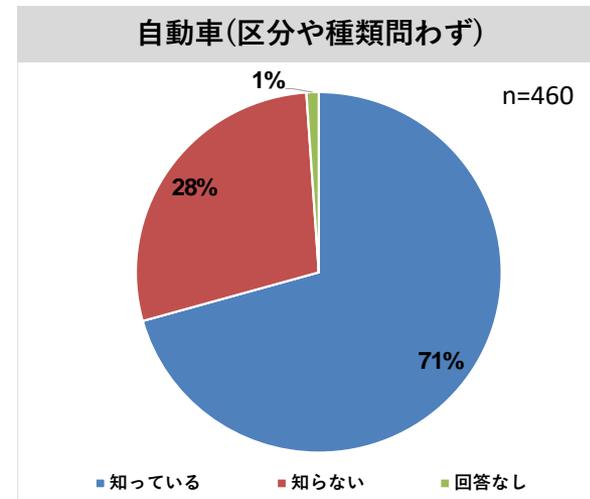
(1) 【アンケート及びヒアリングの結果について】に関するご意見と対応方針

設問 1 - 4 あなたが所有している運転免許をお答えください。 ×

設問 1 5

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。

	知っている	知らない	回答なし
自動車(区分や種類問わず)	325	130	5
自動二輪車(区分や種類問わず)	60	24	0
原動機付自転車または小型特殊自動車のみ	8	4	0
(1) ~ (3) の運転免許を所有していない	28	10	3



(2) 【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について】に関するご意見と対応方針

ご意見

Q.シェアサイクルだけでなく一般利用者にとっても駐輪場整備は重要であり、**利用環境や都市環境の課題**として追記してはどうか。

Q.受け入れ体制の課題として示された「**需要超過**」に関して、駐車・駐輪場整備は属性を問わず高いニーズがあるため、**結果として明記すべきではないか。**

Q.災害時の自転車利用について、**住民の「使いたくない」という実態を示し、可能であれば具体事例を踏まえて説明すると説得力が増すのではないか。**

対応方針

A.課題（都市環境）に追記します。

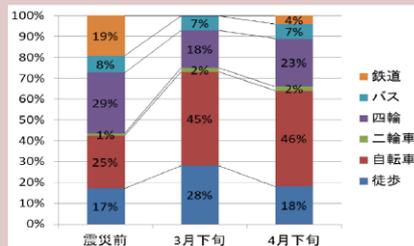
P24で詳述

A. P19に事例を示します。
(本計画にも反映予定)

(2) 【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について】に関するご意見と対応方針 災害時の避難及び発災後の自転車利用に関する事例

東日本大震災

津波発生時に平野部で自転車を利用することで**徒歩より迅速に遠方へ避難**でき、発災後も多くの交通機関が被災する中で**有効な移動手段として活用**された。



出典：自転車の活用推進に関して実施すべき施策（国土交通省）

阪神淡路大震災

多くの建物倒壊により道路が瓦礫で埋まる中、**撤去が進むまでの移動手段として自転車**が重宝された。



出典：神戸市

災害時における自転車シェアリングサービスの利用等に関する協定

横浜

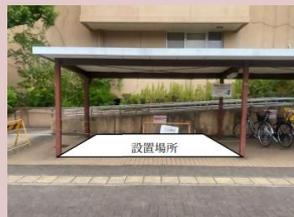


出典：横浜市自転車ライフポータルサイト
By Cycle ヨコハマ

災害が発生した際に、応急対応や復旧作業を迅速に行うため、横浜市は**職員の緊急移動手段としてシェアサイクル**を利用できるよう、自転車シェアリングサービス事業者と協定を締結した。

災害対応貢献協定付き「シェアサイクルポート」の設置

名古屋



出典：港区HP

港区役所に災害時に職員が利用可能な**協定付きシェアサイクルポート**を設置した。これらは災害時には**緊急移動手段**および**非常用電源**として活用し、平常時には**市民の利便性向上と港区内の周遊促進**を図る。

災害発生時のシェアサイクルの貸与訓練

北海道



出典：認定NPO法人ポロクルHP

札幌開発建設部と認定NPO法人が災害時における相互協力に関する協定に基づき**連携訓練**を行い、**災害発生時を想定したシェアサイクルの貸与訓練**を実施した。

(2) 【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について】に関するご意見と対応方針

ご意見

Q.公式な駐輪場が不足している。現在、仮設ではあるが観光協会の方で、30カ所のサイクルスタンドを設置している。しかし、仮設の為地図にも掲載できない。駐輪場整備自体の検討をしていただきたい。

Q.今後の検討において、路面表示などの整理も進めるべきではないか。

Q.自転車事故防止の観点から、ヘルメット着用促進の重要性を課題として明記し、利用促進策とあわせて検討すべきではないか。

Q.ヘルメット着用が低い理由として「髪型が崩れる」「かっこ悪い」というイメージがあるため、かっこよく見えるヘルメットの周知やPRなど、着用促進の施策を検討すべきではないか。

対応方針

A.措置②-1において「需要に応じた自転車等駐車場の整備」としており、この中で検討をしていきます。

P32で詳述

A.措置①-1の内容を整理する際に、ネットワークや自転車通行空間の形態に加え、路面標示の整備形態についても整理をします。

P30で詳述

A.アンケート結果から、ヘルメットの着用率が低いことを課題（安全）に追記（措置⑩-3）します。

P42で詳述

A.措置⑩-3の中でヘルメット着用への抵抗感を払拭できるようなPRや啓発について、警察と連携して検討します。

P42で詳述

(3) 【基本方針・計画目標・施策・措置のイメージについて】に関するご意見と対応方針

ご意見

Q.ヘルメット購入補助に加え、**自転車点検整備と賠償・傷害保険がセットになった補助（TSマーク付帯保険）の導入を推進**すると、高校生の自爆事故防止や安全利用につながるのではないか。

対応方針

A.自転車点検整備と賠償・傷害保険がセットになった補助については、愛知県では1自治体、全国的に見ても数自治体の状況ではありますが、点検整備と保険がセットになった補助の導入を推進することで、安全利用につながる可能性はあります。現在、愛知県と合わせてヘルメットの購入補助を行っており、**自転車点検整備と賠償・傷害保険がセットになった補助（TSマーク付帯保険）**についても、県と歩調を合わせて実施したいと考えており、本計画内に検討として位置づけます。
(措置⑪-1)

P43で詳述

(3) 【基本方針・計画目標・施策・措置のイメージについて】に関するご意見と対応方針

ご意見

Q.自転車の安全支援として、点検だけでなくライトや反射材など身を守る資材の購入・配布支援も検討すべきでないか。

Q.ドライバーに対して、思いやり運転の働きかけ（追い抜き時の距離や速度など）を施策に明記すると、安全性の向上につながるのではないか。

対応方針

A.実施中。

反射材などは、産業振興祭や、出前講座（自転車講習）、交通安全キャンペーンなどで、身を守るグッズを参加者や利用者等に配布しており、継続できるように計画内にも記載していきます。
（措置⑪-1に追記）

P43で詳述

A.対応する。

交通安全県民運動に基づき、犬山市では警察と連携を取りながら、交通安全キャンペーンなどを利用し、交通安全についての啓発活動を実施しています。今後は、市のHPにて「思いやり運転」の掲載を行います。

（措置⑩-1に追記）

P41で詳述

(3) 【基本方針・計画目標・施策・措置のイメージについて】に関するご意見と対応方針

ご意見

Q.素案の自転車計画では、観光よりも市民主体の通勤・通学・買い物を優先し、その上で観光振興にも活用が可能と位置付けるべきでないか。

Q. 「ちょうどいいまち 犬山」という表現は地元で自然に使われる言葉があるのであれば置き換えられるとよいのではないか。

対応方針

▶ A. 文言の並び替えを行う（“観光”を後ろに移動）。

▶ A. 現状のままとする。
※犬山市独自の表現がないため。

都市環境

資 行政資料より

ア アンケート調査より

現 現地確認より

デ データ分析より

自転車の利用状況に関する課題

《課題① 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が中京都市圏平均を下回り、自動車依存の傾向にある。デ
- ・学生は通学時以外も自転車を利用する方が多いが、一般の方は、ほとんど利用しない方が大半を占める。
- ・一般の方よりも、高校生は複数人で自転車を利用する傾向にある。ア
- ・一般の方は、約4割が自転車を持っていない。ア

《課題② 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る。資
- ・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。ア

自転車利用環境に関する課題

《課題③ 快適な駐輪環境と盗難防止施策の推進》

- ・市営自転車等駐車場にはラックがなく、過度に密集した駐輪が確認される。現
- ・県内の放置自転車は減少傾向にあるが、犬山市の放置自転車数は横ばいのまま推移している。資
- ・自転車等駐車場の不足により、需要超過の状態が生じている所がある。（追加）

安全な自転車通行空間の確保に関する課題

《課題④ 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る。ア
- ・学生は“最短な道”、一般の方は“安全な道・走りやすい道”を選択する傾向にある。ア

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

資 行政資料より ア アンケート調査より
現 現地確認より デ データ分析より

健康

健康と運動習慣に関する課題

《課題⑤ 自転車利用による健康効果のPR》

- ・市民の運動不足と考えられる人数が横ばいのまま推移している。 資
- ・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。 ア

《課題⑥ 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の方の利用目的うち、“通勤・買い物”が過半数を占める。 ア

自転車を活用した 健康づくりの気運醸成

観光・イベント

観光に関する課題

《課題⑦ 豊富な地域資源を活かした、
自転車での市内周遊の促進》

- ・犬山駅前にシェアサイクルが整備されているものの、GWの利用は限定的である。 デ

イベント開催に関する課題

《課題⑧ サイクリングイベントの充実》

- ・官民が連携したサイクリングイベントが実施できていない。 ※

ポテンシャル

- ・市街地周辺や木曽三川沿い等に豊富な観光資源が点在。
- ・サイクリングイベント（民間主催）は好評。
- ・木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくりが令和7年度新たに登録。
- ・他自治体と連携した、木曽川中流域のサイクリングルートの計画検討が進行中。

※第1回委員会での委員の発言より

自転車で観光地や自然資源をめぐる市内周遊の促進

安全

資 行政資料より

ア アンケート調査より

現 現地確認より

デ データ分析より

自転車事故に関する課題

《課題⑨ 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》

- ・ 自転車事故が緩やかに増加傾向にある。デ

自転車の利用意識に関する課題

《課題⑩ 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の方で約1割あり、日常生活の中で自転車の交通ルールを学ぶ機会がない方が一定数いることが懸念される。ア
- ・ 一般の方よりも、高校生のルールの認知度は全体的に低い。また、双方とも通行位置や道路標記に関する認知度は低い。また、市民が交通ルールを遵守できていると思う方は多くない。ア
- ・ 市の補助制度や国の法制度に関する認知度は、高くない。ア
- ・ 自転車の施錠は、多くの方が施錠をしているが、自宅ではしていない方が一定数見られる。ア
- ・ 一般の方はヘルメット着用が約3割にとどまり、中学生の約6割と比べて著しく低い（追加）ア

《課題⑪ 災害時の自転車活用方法の周知》

- ・ 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る。ア

ドライバーの自転車利用者に対する配慮等に関する課題

《課題⑫ ドライバーのマナー向上と安全意識の定着》

- ・ 安全な自転車利用のための、ドライバーへのお願いとして、追い越し時の幅の確保や速度の抑制を求める方が大半を占める。中学生も同様の傾向にあるが、路上駐車抑制を求める方が約3割を占める。ア

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

（1）基本方針の立案

課題

×

犬山市のポテンシャル

自転車の役割拡大に資する基盤整備を推進するとともに、地域の魅力を人々へ紐づけるきっかけづくりが重要

素案

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。

基本方針のタイトル（要約）

素案

案1 自転車で広がる、いぬやまの楽しみ方 暮らしの選択肢

案2 まちと自然 自転車でちょうどいい距離 いぬやま

4. 基本方針と計画目標（更新版）

（1）計画目標の立案

基本方針（前頁）

P25

都市環境

目標①

快適で安全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の形成を推進します。

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



P31

健康

目標②

“単なる移動手段に留まらない”利用を推進します。
自転車利用による健康的なメリットを啓発し、

自転車を活用した

健康づくりの気運醸成



P33

観光・イベント

目標③

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。

自転車で観光地や自然資源をめぐる
の市内周遊の促進



P36

安全

目標④

誰もが自転車利用のマナーやモラルを守れるような
周知・啓発を推進します。

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



5. 施策・措置

(3) 施策と措置のイメージ(都市環境)

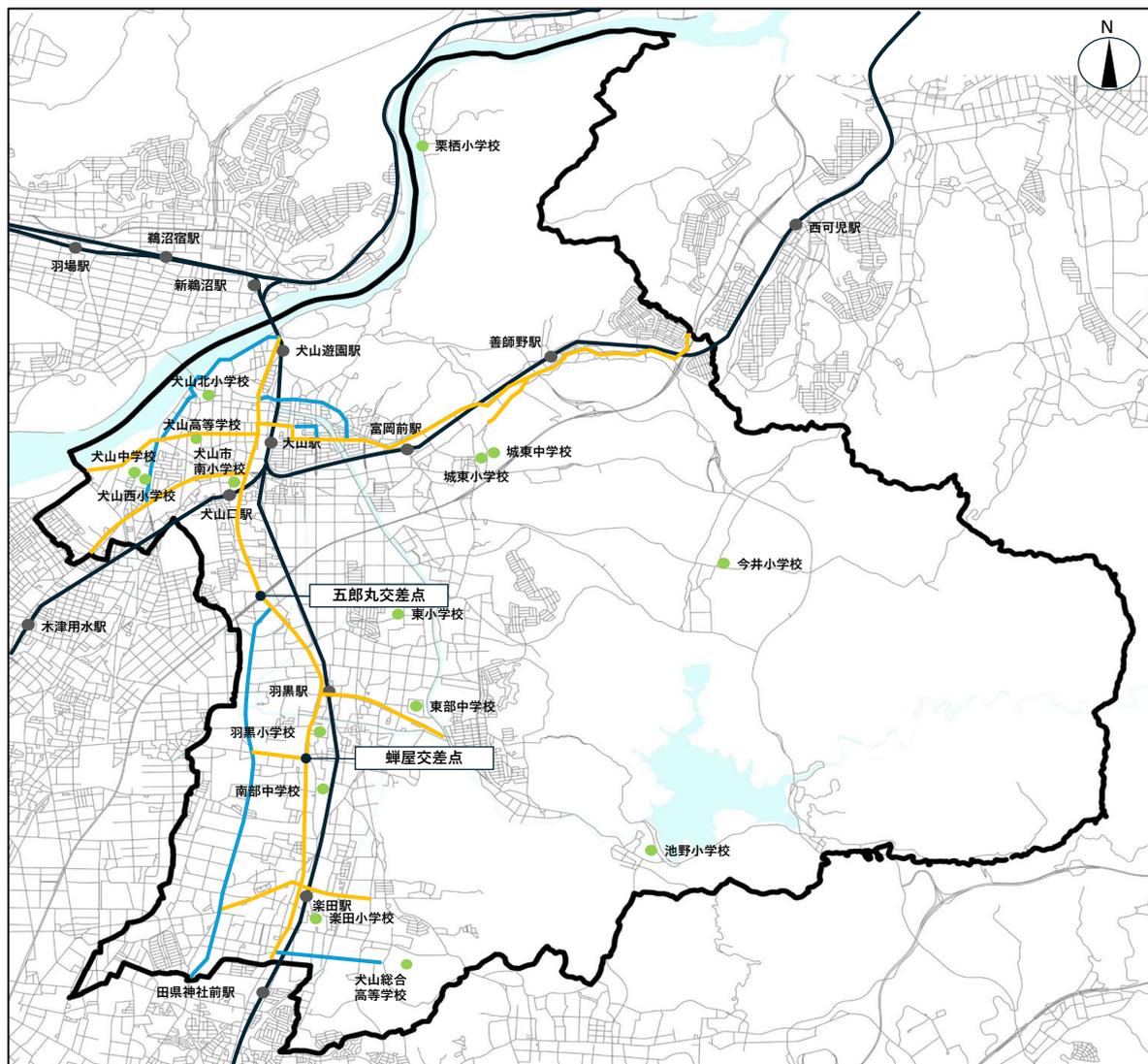
対応する課題	施策イメージ (素案)
課題① 移動手段に“自転車を選択”したくなる基盤整備等の推進	施策① <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間と自転車ネットワーク構築の計画的な整備推進 <ul style="list-style-type: none"> 措置①-1 自転車ネットワーク計画の実行 課題① 課題④ 課題⑨ 措置①-2 自転車事故危険箇所への解消に向けた整備 課題① 課題⑨
課題② 自転車の受け入れ体制の構築	施策② <ul style="list-style-type: none"> ● 駐輪環境の整備推進 <ul style="list-style-type: none"> 措置②-1 需要に応じた自転車等駐車場の整備 課題② 措置②-2 自転車の盗難予防の周知・啓発 課題③ 措置②-3 屋根とラックの整備 課題③ 措置②-4 放置自転車の整理・撤去 課題③
課題③ 快適な駐輪環境と盗難防止施策の推進	施策③ <ul style="list-style-type: none"> ● シェアサイクルの普及の推進 <ul style="list-style-type: none"> 措置③ シェアサイクルポート拡充・誘致の検討 課題① 課題⑦
課題④ 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	施策④ <ul style="list-style-type: none"> ● 周知・啓発等による自転車利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> 措置④ 企業と連携したエコ通勤の周知・啓発 課題① 課題⑥
課題⑤ 自転車利用による健康効果のPR	
課題⑥ 市内の企業や商業施設等と連携した自転車利用の促進	
課題⑦ 豊富な地域資源を活かした、自転車での市内周遊の促進	
課題⑧ サイクリングイベントの充実	
課題⑨ 自転車事故を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	
課題⑩ 交通ルール等の理解促進	
課題⑪ 災害時の自転車活用方法の周知	
課題⑫ ドライバーのマナー向上と安全意識の定着	



5. 施策・措置

施策1 自転車通行空間と自転車ネットワーク構築の計画的な整備推進

措置①-1 自転車ネットワーク計画の実行【別紙で説明】



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

5. 施策・措置

施策1 自転車通行空間と自転車ネットワーク構築の計画的な整備推進

措置①-2 自転車事故危険箇所の解消に向けた整備

車道と歩道の分離により自転車と歩行者の通行空間を明確化するとともに、歩行者や車のドライバーに**自転車の通行位置を示す**ことにより、**通行環境全体の安全性を向上**させる道路整備を行う。



出典：国土交通省 関東地方整備局HP



出典：国土交通省 名古屋国道事務所HP

自転車通行空間の整備



施策2 駐輪環境の整備推進

措置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を継続するため、**利用需要に応じて**自転車等駐車場を配置するとともに、定期的な点検・清掃等の維持管理を行う。

日常的な管理により整理された駐輪場



出典：岩倉市自転車活用推進計画 P31

措置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や自転車等駐車場の照明設置に向けた検討を行い**自転車盗難の防止**を図る。

自転車盗難防止キャンペーン



出典：名古屋市東区HP



5. 施策・措置

施策2 駐輪環境の整備推進

措置②-3 屋根とラックの整備

自転車利用の促進にあわせ、自転車等駐車場の改善について市の実情に応じた駐輪スペースの確保や屋根、ラックの整備検討を行う。

屋根のある、整理された駐輪場



出典：豊田市自転車活用推進計画 P65

措置②-4 放置自転車の整理・撤去

円滑な通行環境の確保を図るため、自転車等駐車場の整理、**放置自転車の撤去**を継続して実施する。



放置自転車置き場

自転車を整理している様子



5. 施策・措置

(3) 施策と措置のイメージ(健康)

対応する課題	施策イメージ (素案)
課題① 移動手段に“自転車を選択”したくなる基盤整備等の推進	● 自転車を活用した健康づくりの推進
課題② 自転車の受け入れ体制の構築	
課題③ 快適な駐輪環境と盗難防止施策の推進	
課題④ 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	
課題⑤ 自転車利用による健康効果のPR	● 自転車通勤の推進
課題⑥ 市内の企業や商業施設等と連携した自転車利用の促進	
課題⑦ 豊富な地域資源を活かした、自転車での市内周遊の促進	施策⑤ 措置⑤ 自転車利用による健康効果の周知 課題⑤
課題⑧ サイクリングイベントの充実	
課題⑨ 自転車事故を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	
課題⑩ 交通ルール等の理解促進	
課題⑪ 災害時の自転車活用方法の周知	
課題⑫ ドライバーのマナー向上と安全意識の定着	
	施策⑥ 措置⑥ 自転車通勤の周知・啓発 課題⑥

健康



5. 施策・措置

施策5 自転車を活用した健康づくりの推進

措置⑤ 自転車利用による健康効果の周知

市民の心身の健康づくりを図るため、自転車の利用による効果を周知し、活用を促す。



自転車と歩行の運動効果の比較



出典：横浜市自転車ライフポータルサイト By Cycle ヨコハマ

施策6 自転車通勤の推進

措置⑥ 自転車通勤の周知・啓発

自転車通勤を通じて、日常的な身体活動の促進や運動習慣の定着、心身の健康増進を図る。

(3) 精神面の健康増進

自転車利用に関する健康効果の資料

- 自転車通勤は気分・メンタルの向上につながります

自転車通勤は、徒歩やクルマでは得られない心地よさがあり、加えて適度な運動などによって、気分・メンタルの向上につながります。さらに、都市部においては、満員電車に揺られることなく快適に自転車で通勤することができることもメリットの一つです。

トピック

○自転車通勤で出勤時から帰宅後まで気分がイキイキ・リラックスした状態に

自転車通勤による気分の「安定度(リラックス)」と「活性度(イキイキ)」を2か月間調査した結果、自転車通勤をした場合、出勤時・帰宅時ともに気分の「安定度」と「活性度」が向上することが明らかになっています。



図8 自転車通勤による気分の安定度・活性度の変化

【出典：株式会社シマノ】

出典：自転車通勤導入に関する手引き

5. 施策・措置

(3) 施策と措置のイメージ(観光・イベント)

対応する課題	施策イメージ (素案)
課題① 移動手段に“自転車を選択”したくなる基盤整備等の推進	<p>● 木曽川中流域サイクルツーリズムの推進</p> <p>施策⑦ 措置⑦ サイクルルートの整備及び周知 課題⑦</p>
課題② 自転車の受け入れ体制の構築	<p>● 官民が連携したイベント等の開催を推進</p> <p>施策⑧ 措置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 課題⑦ 課題⑧</p>
課題③ 快適な駐輪環境と盗難防止施策の推進	<p>● 自転車を使った市内の周遊促進</p> <p>施策⑨ 措置⑨-1 観光地等におけるサイクルラックの整備 課題⑦ 措置⑨-2 観光情報の発信 課題② 課題⑦ 課題⑦</p>
課題④ 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	
課題⑤ 自転車利用による健康効果のPR	
課題⑥ 市内の企業や商業施設等と連携した自転車利用の促進	
課題⑦ 豊富な地域資源を活かした、自転車での市内周遊の促進	
課題⑧ サイクリングイベントの充実	
課題⑨ 自転車事故を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	
課題⑩ 交通ルール等の理解促進	
課題⑪ 災害時の自転車活用方法の周知	
課題⑫ ドライバーのマナー向上と安全意識の定着	

観光・イベント

5. 施策・措置

施策7 サイクルツーリズムの推進

措置⑦ サイクルルートの整備及び周知

サイクルルートの利用促進を図るため、沿線に**標識や案内板を設置し、サイクルツーリズムの魅力**を体験できる機会を提供する。



サイクルルート沿いにおける整備イメージ



施策8 官民が連携した

観光・イベント

イベント等の開催を推進

措置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を**犬山市が継続して支援し、官民が連携した更なるイベントの実施を推進**する。



犬山市内のサイクリングイベントの例

5. 施策・措置

施策9 自転車を使った市内の周遊促進

措置⑨-1 観光地等におけるサイクルラックの整備

自転車利用者による**観光地や観光施設周遊を促す**ため、主要な観光拠点または駅等の**交通結節点等において需要に応じたサイクルラックの拡充を進める**。



観光案内所に整備されている
サイクルラック

観光・イベント

措置⑨-2 観光情報の発信

自転車観光の促進を図るため、犬山市観光協会などと連携し、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で発信**する。

犬山観光ナビ
INUYAMA TOURIST INFORMATION

フォトライブラリー 動画ライブラリー 観光パンフレット 観光案内所 ガイド アクセス

はじめての犬山 旅の特集 観光・体験 イベント モデルコース グルメ 買い物・おみやげ 宿泊・温泉 お役立ち情報 観光客の皆様へ

モデルコース

はじめての犬山旅におすすめ！国宝犬山城と城下町の観光王道コース

はじめての犬山旅なら、まずはここから！犬山のシンボルとなっている国宝犬山城をはじめ、江戸の風情が残る城下町散策、文化財の建物で味わう名店の...

所要時間 約6時間

交通手段 電車

犬山観光ナビの
モデルコース/観光・体験ページ

犬山観光ナビ
INUYAMA TOURIST INFORMATION

観光・体験

国宝犬山城

5. 施策・措置

(3) 施策と措置のイメージ(安全)

対応する課題

課題① 移動手段に“自転車を選択”したくなる基盤整備等の推進

課題② 自転車の受け入れ体制の構築

課題③ 快適な駐輪環境と盗難防止施策の推進

課題④ 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

課題⑤ 自転車利用による健康効果のPR

課題⑥ 市内の企業や商業施設等と連携した自転車利用の促進

課題⑦ 豊富な地域資源を活かした、自転車での市内周遊の促進

課題⑧ サイクリングイベントの充実

課題⑨ 自転車事故を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

課題⑩ 交通ルール等の理解促進

課題⑪ 災害時の自転車活用方法の周知

課題⑫ ドライバーのマナー向上と安全意識の定着

施策イメージ（素案）

施策⑩

● 交通安全活動等の推進

措置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

課題⑩ 課題⑫

措置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

課題⑩

措置⑩-3 ヘルメット着用の周知・啓発

課題⑩

措置⑩-4 自転車保険加入の促進

課題⑩

措置⑩-5 警察と連携した路上駐車防止

課題⑫

施策⑪

● 安全の自転車利用のための支援・補助の推進

措置⑪ 交通安全用品の補助

課題⑩

施策⑫

● 災害時の自転車活用の推進

措置⑫ 災害時の自転車活用の検討

課題⑪

安全



5. 施策・措置

施策10 交通安全活動等の推進

措置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、警察や地域等と連携し、自転車ルールの周知・啓発を実施する。



警察と連携して実施した
自転車利用ルールの周知・啓発の様子
(一宮市)

出典：一宮市自転車活用推進計画 P41



「思いやり運転」賛同者に配布する
オリジナルマグネット

出典：三島市HP

措置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ため、各世代に応じた交通ルールや安全な行動に関する学びの機会を地域等と連携しながら提供し、安全行動の実践を促進する。

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
- 「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て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と、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、運転技能が十分に確認し、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						

出典：自転車の交通安全教育ガイドライン

5. 施策・措置

施策10 交通安全活動等の推進

措置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、着用の重要性を普及啓発するための取組やSNS等を活用した啓発を行う。

イベントで複数タイプのヘルメットの展示 (新潟県)



出典：新潟県HP

YouTubeを用いた啓発活動 (大阪府)



出典：大阪府HP

措置⑩-4 自転車保険加入の促進

万一の事故に備え、適切な補償を確保するため、保険加入の必要性に対する理解の促進と加入の定着を進める。

愛知県による自転車損害賠償責任保険等への加入義務を周知するちらし



出典：愛知県HP

措置⑩-5 警察と連携した路上駐車の防止

交通の円滑化や安全確保を図るため、警察と連携した路上駐車規制と防止策の検討を行う。



駐車車両が自転車通行空間を阻害している様子



出典：名古屋市自転車活用推進計画 P44

5. 施策・措置

施策11 安全の自転車利用のための 支援・補助の推進

措置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やイベント等でのライト・反射材の配布を継続的に実施し、自転車の点検整備補助費の実施についても検討する。

★今年度の申請は令和8年2月27日まで！

自転車乗車用ヘルメット購入費を
最大2,000円補助します

対象となるヘルメット

▲自転車乗車中に事故の衝撃から頭部を守ることを目的とした安全性の認証（SG、JCF、CE（EN1078のみ）、GS、CPSC）を受けた新品のもの。

対象者

▲市内に住所を有し、令和8年3月31日時点で次の年齢になる人
① 7～18歳
（H19.4.2～H31.4.1生まれ）

ヘルメット購入費補助制度の 案内チラシ

ください。

補助金の額

▲対象となる新品のヘルメットに係る購入費（消費税含む）の2分の1（100円未満切り捨て）

※2,000円を上限



裏面もご覧ください

申請

▲クーポン、ポイント、プレミアム商品券を使用した場合、購入金額から使用分を差し引いた差額を払戻しで補助金を決定します。ヘルメットの利用者1人につき1額、1回限りです。

▲令和3～6年度にこの補助を受けた人は対象外です。



交通安全グッズを配布する様子と
配布物（一例）



施策12 災害時の 自転車活用の推進

措置⑫ 災害時の自転車活用の検討

災害時の円滑な移動や避難手段の確保を図るため、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する。



阪神・淡路大震災発生時
自転車が移動手段として
活用された様子

写真提供：神戸市

自転車で避難所まで移動する
訓練の様子（青森県三沢市）



（1）推進計画の構成（案）

第1章 計画策定の背景

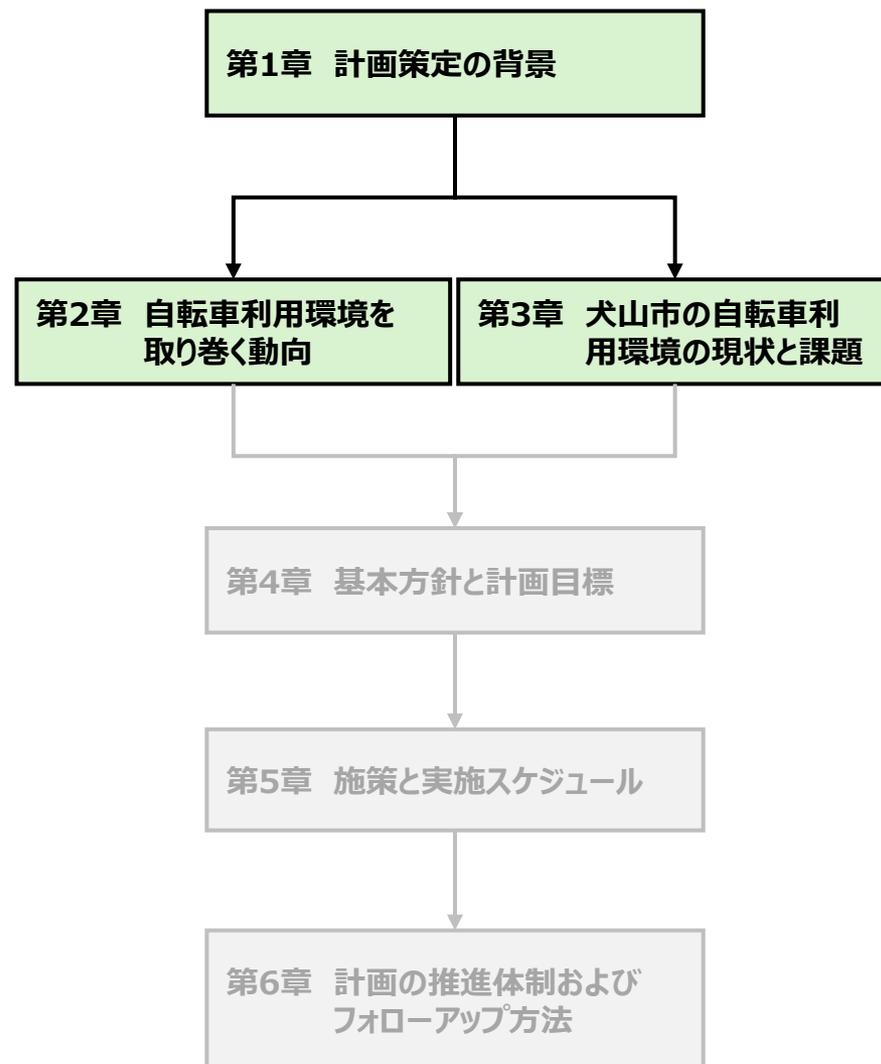
- 1-1 計画策定の背景と目的
- 1-2 計画区域
- 1-3 計画期間
- 1-4 計画の位置づけ
- 1-5 計画の構成

第2章 自転車利用環境を取り巻く動向

- 2-1 全国の動向
- 2-2 愛知県の動向
- 2-3 犬山市の自転車利用環境の整備ニーズ

第3章 犬山市の自転車利用環境の現状と課題

- 3-1 自転車の利用状況
- 3-2 駐輪環境と放置自転車の状況
- 3-3 健康づくりにおける自転車利用
- 3-4 観光・イベントにおける自転車利用
- 3-5 自転車事故の発生状況
- 3-6 自転車の利用意識
- 3-7 災害時の自転車利用



（1）推進計画の構成（案）

第4章 基本方針と計画目標

第5章 施策と実施スケジュール

5-1 推進する施策

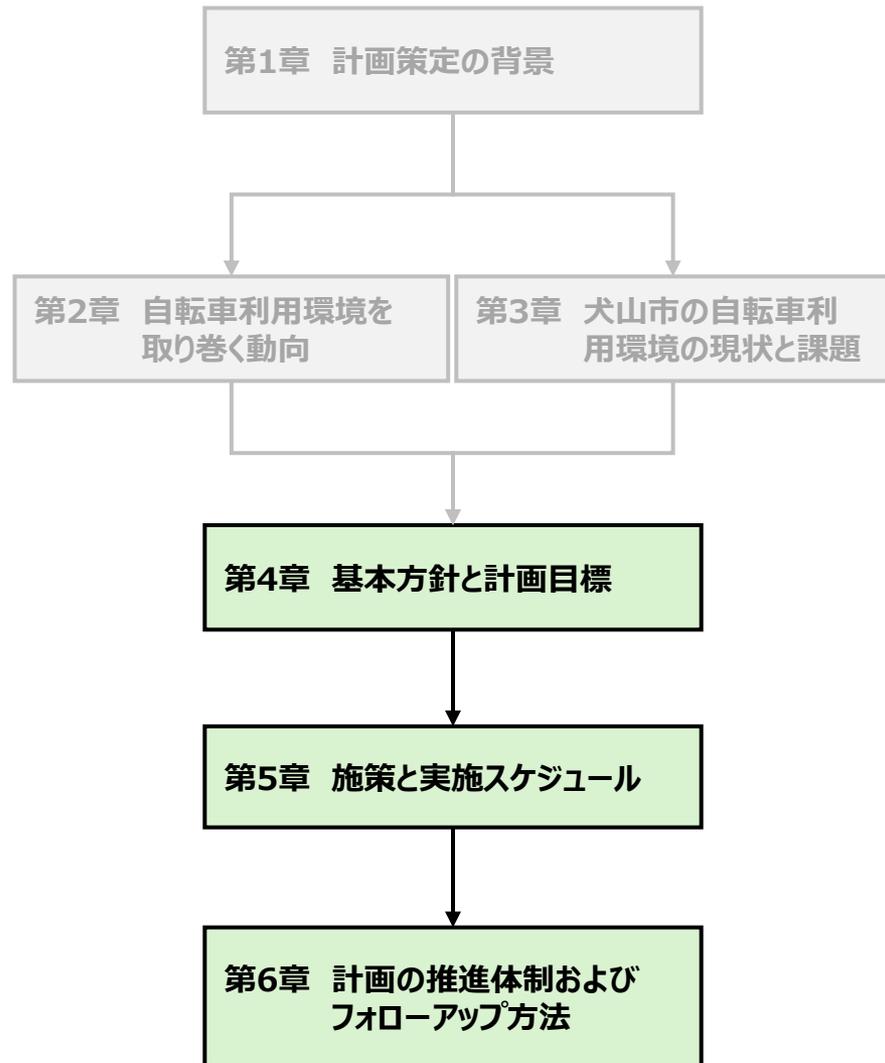
5-2 実施スケジュール

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

6-2 フォローアップ方法

6-3 目標指標の設定



第4回の検討委員会は、令和8年5月21日（木）を予定します。

