

様式第2（第5条関係）

会議録

1 附属機関の名称

犬山市自転車活用推進計画策定委員会

2 開催日時

令和8年2月26日（木） 午前10時00分から午後0時00分まで

3 開催場所

市役所 205会議室

4 出席した者の氏名

（1） 委員

1号委員 学識経験者

嶋田 喜昭 （大同大学）

鈴木 弘司 （名古屋工業大学）

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

高井 勇輔 （名古屋鉄道株式会社）

松浦 秀則 （あおい交通株式会社）

3号委員 市内事業所の代表者

松田 昇平 （犬山市観光協会）

奥村 好樹 （犬山商工会議所）

4号委員 教育関係機関の代表者

瀬上 圭太 （犬山市小中学校長会）

山中 将司 （愛知県立犬山総合高等学校）

5号委員 市民団体等に所属する者

丹羽 桂次 （犬山ポタリングクラブ）

6号委員 関係行政機関の職員

久田 安信 （愛知県一宮建設事務所）

（2） オブザーバー

濱口 大輝 （名古屋国道事務所）

田中 永作 （木曾川上流河川事務所）

兼松 俊彦 （愛知県道路維持課）

（3） 執行機関

都市計画課（事務局）	課長	高木 誠太	課長補佐	市橋 浩之
	主査	福江 仁希	主事	太田 成美

5 議題等

1 開会

2 議題

（1） 今回議論する主な内容

- (2) 第2回委員会の意見を踏まえた対応方針
 - (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）
 - (4) 基本方針と計画目標（更新版）
 - (5) 施策・措置
 - (6) 犬山市自転車活用推進計画の目次（案）
 - (7) 今後のスケジュール
- 3 その他（連絡事項等）
第4回策定委員会の開催について
（開催予定日時：令和8年5月21日（木）午前10時から）
- 4 閉会

6 傍聴人の数
1人

7 内容

1. 開会

事務局：それでは、定刻となりましたので、会議を始めさせていただきます。

皆さま、本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。
ただ今から、第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会を開催させていただきます。
本日の司会進行を担当させていただきます事務局の高木です。よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入ります前に本日の会議資料を確認いたします。

まずは、本日机上に用意しました資料で、

- ・次第
- ・犬山市自転車活用推進計画策定委員会委員名簿【出欠表】
- ・座席表
- ・第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料30ページ
- ・第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料
—自転車ネットワーク計画の考え方—
- ・第2回犬山市自転車活用推進計画策定委員会会議録

次に、事前にお送りした資料で、

- ・第3回犬山市自転車活用推進計画策定委員会資料

以上となります。

不足などありましたら、事務局までお知らせください。

次に、本日の委員の出欠につきましてご報告をいたします。本日は、安井委員、森岡委員より欠席する旨、事前にご連絡がございました。

また、嶋田会長におかれましては、少し遅れる旨の連絡をいただいております。なお、事務局の後ろ側ですが、策定業務を支援する委託業者、スクリーンに向かって左側には、随行者の皆様が同席しております。

それでは、次第に従いまして、本日の会議内容に入らせていただきます。

なお、本日の資料及び議事録は、原則公開とし、市ウェブページに掲載いたしますので、あらかじめご了承ください。

議事の進行は、委員会規則第4条第2項の規定により、会議の議長は会長が務めることとなっておりますが、少し遅れておりますので、鈴木委員に職務代表をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

鈴木委員：皆さん、おはようございます。会長がお見えになるまでの代理ということで進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

先ほど事務局から報告がありましたように、現在、委員12名中10名が出席しており、委員会規則第4条第3項の規定により、委員の過半数が出席していますので、会議が成立していることを報告します。

また、犬山市附属機関の会議の公開に関する要項に基づき、会議録を作成し、議長が指名した委員2名がこれに署名すると定められております。

私から署名者を指名させていただきます。

本日の議事録への署名は、松浦秀則委員、丹羽桂次委員の2名にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。なお、同要項に基づき、本会議は公開で審議を行います。

本日は1名の傍聴人がお見えになります。傍聴人の方を入场させてください。

それでは議題に入ります。

事務局から説明をお願いします。

2. 議題

事務局：(犬山市自転車活用推進計画策定委員会第3回会議資料 目次1～4について説明)
～説明の途中で嶋田会長入室～

嶋田会長：ありがとうございました。私少し遅れ申し訳ありませんでした。

只今、会議資料目次1～4についてご説明いただきました。

ご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

鈴木委員：今回対応方針として追加していただいたP12ですが、事故の定義として、自転車関連の事故だけということでしょうか。また、統計の年次としては何年分のデータでしょうか。

P3～P10について、メッシュ分析をされているのですが、例えば事故件数や被害人数、通過している台数、利用経路等の回答数と合わせてみると、どのような形状になるのか、もしそのあたりが整理できているのであれば補足していただけると良いと思いました。

事務局：まず、事故の定義としましては、自転車が絡む事故となり、車対車は含まれておらず、自転車対車、自転車対自転車、自転車対歩行者となります。年次は2020年～2024年の5年間となります。また、P3～P10のメッシュと実際の事故箇所等との比較や整理は現状できていません。

鈴木委員：事故のデータが対車両なのか人なのか、その要因が道幅の狭さなのか等複合的に見ていくと対策の必要性が浮き上がってくるのではないかと思います。

嶋田会長：到着が遅れ、途中から聞いていますので、事前にご説明いただいていた外的外れとなってしまうのですが、自転車等駐車場について需要というのは調査されているのでしょうか。

事務局：自転車等駐車場については、アンケートの中で今後犬山市で実施してほしい施策の設問「自転車施策として今後期待すること」の中で「自転車等駐車場や駐輪場の整備」という項目を設けて伺っています。
しかし、自転車等駐車場において止められる台数が少ない等の具体的なことについては伺っておりません。

嶋田会長：P20の対応方針に、「需要に応じた自転車等駐車場の整備」とあるのでこの需要というものをどのように捉えられているのか伺いました。

松田委員：前回の委員会において、P20にもあるように、観光協会の方でサイクルスタンドを30箇所設置していると発言させていただいたのですが、確認したところ10箇所でした。

設置当初、恐らく平成27年か28年頃なのですが、サイクルスタンドを1基設置するのに10万円位するものですから、まずは10箇所に絞って設置し、その後需要が多ければ10箇所から増やしていき最大で30箇所位設置ということを考えておりました。

しかし、実際にはサイクルスタンドを利用される方から追加設置をしてほしい等の要望がなく、当初設置の10箇所のままとなっています。

しっかりと需要を調べたわけではありませんが、サイクルスタンドをもっと設置し欲しいという声はあまりなかったというのが現状となります。

嶋田会長：補足ありがとうございます。

奥村委員：P17の自転車の交通違反に対して、私はまだ見れてないのですが、反則金の周知を広報の3月号で掲載されたとの事ですが、どの程度の内容を記載されたのでしょうか。反則金等の細かいところまで全て掲載されているのですか。

事務局：掲載記事としては、4月から通告制度が始まりますという周知のみの掲載となり、具体的な内容については記載していません。

奥村委員：私も自転車の交通ルールについて全て分かっているわけではない為、何が違反行為なのかなど、教えてほしいなと思っております。

嶋田会長：アンケートの設問では、交通反則通告制度が始まることの認知度を聞いているのみで、その内容については示していないですね。

事務局：そうです。

鈴木委員：P15のところで、自転車利用のルール認知度と保有免許についてクロス集計をされており、その結果があります。設問の③、④、⑤のところが何かしらの運転免許を保有していない方が、自転車利用のルール認知度が低いという実態が浮き上がっています。

これらについて、委員会の資料としてのみではなく、アンケートにお答えしていただいた方に、早い段階でルールが分かっていないという実態を伝え、実際に事故が起こっている場所であったり、潜在的な危険箇所やルールの認知度についてフィードバックした方が良いのではないかと思います。いかがでしょうか。

事務局：9月に実施したアンケートについては、無作為に抽出した19歳以上の市民1、000名、市内全中学校の全学年、市内全高等学校の夜間も含めた全学年に実施させていただきました。結果に関してHPで委員会資料として公開はしていますが、中学校や高等学校へフィードバックはできていません。

事務局として現時点で、フィードバックを行う予定はなく、そのようなことを行うという認識がありませんでした。今回、委員よりご提案をいただきましたので、事務局としてどうしていくか検討していきたいと思っております。

嶋田会長：ぜひご検討いただきたいなと思っております。アンケートの結果を示すだけでも良いと思っております。特に16歳以上は今年の4月から交通反則通告制度が始まりますので、早い段階でフォローしていただくことが重要だなと思っております。

他いかがでしょうか。

では、一旦ここまでお認めいただいたとさせていただきます。

事務局の方では意見を踏まえて見直して進めることとしてください。

では、次の議題についてお願いいたします。

事務局：(犬山市自転車活用推進計画策定委員会第3回会議資料 目次5～7について説明)
※施策・措置内ネットワーク計画は次の議題。

嶋田会長：ありがとうございました。自転車ネットワーク計画を除く委員会資料目次5から7についてご説明いただきました。

ご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

では、まず初めに私から。P 3 3になりますが、放置自転車の撤去ということで、名古屋市内なども実施していますが、自転車の放置禁止区域の設定などについてはどのようにお考えでしょうか。

事務局：現状、放置自転車の撤去数として一番多いのが、自転車等駐車場に長期間止められている放置自転車となります。放置自転車と判断している基準については、1週間ごとに札を付け、おおむね1ヶ月くらい放置されている自転車を放置自転車とし、P 3 3の放置自転車置き場に移動させています。

後に自分の自転車ということで連絡を受けた方に関しましては、1、000円の費用を負担していただき返却している状況です。

犬山市においては、昔の名古屋市のような歩道上に自転車の駐車が散見されるわけではなく、人の通行に支障が出るような状況ではありません。あくまで自転車等駐車場内で放置自転車があり、それを撤去しているという状況です。

このような状況から、会長のご発言された放置自転車の禁止区域については、不要と考え、措置から削除させていただいております。

嶋田会長：わかりました。今後、そういう状況が生まれたら検討していただければと思います。

もう1点よろしいでしょうか。P 3 4のシェアサイクルの件ですが、このシェアサイクルの事業は民間の事業者となりますか。

事務局：民間の事業者を想定しています。

嶋田会長：P 3 4にポートについての記載があります。民間の事業者にやっていただく上で、重要なことは場所の提供と思います。例えば公共施設敷地の一部をポートとして提供してあげる等の連携をしていかないと中々拡充しない感じがしますが、その辺いかがでしょうか。

事務局：名古屋市等の大きい自治体の事例になりますが、公共施設の敷地の一部をシェアサイクル事業者提供しています。犬山市においても、拠点といいますか各所に市の出張所等があるため、有償・無償かは現時点では置いておいて、シェアサイクル事業者へシェアサイクルポートの誘致、公共用地の提供というのもこの措置の中で検討していければと思っています。

嶋田会長：シェアサイクルにおいては、ポートの設置というのがまず重要になってきます。

事務局：昨年の10月末に第12回自転車利用環境向上会in名古屋という大きい会議において、事業者の方が皆さん口を揃えて、ポートを設置する場所の確保と発言されておりとても記憶に残っております。

嶋田会長：わかりました。

他いかがでしょうか。

鈴木委員：3つほどあるのですが、関連するようなところなので、まとめて発言させていただきます。まずP38のところ、広域の連携というような記述があるとおり、広域のルートを設定すると、犬山市だけでなくほかの市町とつながってサイクリングできるというような記述にいただいた方が良いのかなと思ったのが1点。

P39に情報発信とあります。観光といったところで、ルートとかスポットを発信する際には、観光客に対して安全な利用を促すような周知とか、そういう仕掛けみたいなものが必要ではないかと思ったのが2点目。

P42にヘルメット着用の周知・啓発とあります。このことについては、地域のみではなく、広域であったり観光でも情報発信をしていただくといいのかなと考えています。

事務局：まず1点目のP38の措置7のサイクルルートの整備に関してですが、広域的な周遊ルートというところも含めて作成したつもりでしたが、言葉が抜けておりましたので、追記の方をしていきたいと思えます。

続きまして、2点目・3点目の情報発信についてです。観光ルートや観光スポットをメディアで発信する際、自転車に乗られる方が交通ルールを守って安全に利用していただくということが大前提となりますので、この点についても促していければと思えますし、ヘルメットの着用等についても合わせて情報発信できればと思えます。

嶋田会長：情報発信を今後していく際、その辺を意識していくと良いと思えます。それと、次の議題となりますが、自転車ネットワークにも関係してきます。自転車利用者が安全に運転できるような環境を提供する事。走る空間と停める空間をきちんと用意してあげないと、観光ルートや広域なルート自体が使われないものになってしまう為、それも考えながら進めていくと良いと思えます。

丹羽委員：P42の措置⑩-5警察と連携した路上駐車防止とありますが、どこの市町の道路を走っていても、宅配だったりタクシーだったり路上駐車は絶対にあります。安全に対する防止策について、具体的なものはあるのでしょうか。

事務局：この措置を設けさせていただいたバックデータとしましては、特に中学生のアンケート結果において、「路上駐車抑制」というものが多く、それを受け設けたものとなります。

車道や歩道に路上駐車があると自転車利用者は車を避けるために車道側に大きく膨らんだり、歩道を通りせざるをえません。こういった事を回避するために設けさせていただきました。お手元の資料としてご提示させていただいた写真は名古屋市の大きい幹線道路で自転車通行帯が設けられている所に路上駐車があるというような写真を使いイメージしやすいようにさせていただいております。

嶋田会長：これは全国的に問題となっている課題です。駐車禁止にはできるけど、駐停車禁止まではなかなか規制をしにくいということがまずあります。市町によっては、荷捌き用のスペースを所々に設けるなどして対策したうえで、駐停車禁止にするとするなど組み合わせていかないと厳しいかなと思っております。

他にいかがでしょうか。

では、一旦ではこれもお認めいただいたとして、最後の議題になります。

自転車ネットワーク計画について事務局からご説明をお願いします。

事務局：(犬山市自転車活用推進計画策定委員会第3回会議資料

自転車ネットワーク計画の考え方について説明)

嶋田会長：ありがとうございました。

自転車ネットワーク路線案について、ご説明いただきました。

ご意見、ご質問ありましたらお願いいたします。

久田委員：P3の自転車ネットワーク計画の考え方の整備形態について、先ほど計画期間は10年を予定しているという話の中で、細い道路が全て計画通りになるかというのと、それは中々難しいと思います。

また、通常道路というのは、都市計画決定された道路と、そうでない道路があり、最初に道路拡幅していくものは都市計画道路となります。都市計画道路ではない道路でも事故が多発したり、慢性的に渋滞する等の課題があれば部分的に交差点改良をしていく事はありますが、通常、都市計画決定された道路について拡幅していくのが一般的です。

計画期間の10年間で狭い道路を拡幅できますかと言われるとなかなか難しいところがあり今、整備形態として自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つを示していただきましたが、全てとは言いませんが一部路線のみでも暫定形というものについても示していただいた方が良いのではないかと思います。

事務局：事務局として、本計画においてはガイドラインに照らし合わせた整備形態のみ示していく事を想定しています。暫定型を想定した路線に関しては、検討したいなと思っておりますが、具体的な実際の整備形態となると、警察との協議を得ないことには、計画に示すことは難しいのではないかと考えています。

嶋田会長、鈴木委員におかれましては、こういった計画の委員を過去にもご経験されていると思うのですが、暫定系も計画内に落とし込んだ事例等ありますでしょうか。

嶋田会長：計画期間を10年として、この中で実施できるか分かりませんが、ネットワークとしての形を計画しておいて安全・快適に寄与するために頑張るといことかなと思います。次の委員会で路線の優先順位を決めていく段階になると思います。その際、久田委員が発言されたように優先的にやっていく路線等出てくるとは思います。し

かし、ネットワークとして考える計画なので、「できる」「できない」があっても良いのではないかと思います。

鈴木委員：私も会長と同じです。まず必要なものについての議論がこういった場で整理をし、市として必要なネットワーク路線を皆さんに知っていただき、整備をしていきたいという計画なので、できるところからでも良いので行っていくのが大切なのかなと思います。ただ、優先順位のつけ方というのは大切だと考えております。

山中委員：先ほどでの説明でネットワーク路線に県道から総合高校に向けての線を追加していただいたと説明がありました。ただし、県道から犬山総合高校西交差点までは、道幅が非常に狭く、事故が多い場所ということで、警察からの指導があり、学校として自転車通学のルートとして使用しないように指導しています。
10年計画ということをお伺いし、この期間内で整備していただけるのであれば、自転車で通れるようになると良いと思っておりますが、現在通行しないようにしている所についてもネットワーク路線として整備していく対象になるという認識でよろしいでしょうか。

事務局：県道から総合高校へ向けて補完した路線について、警察からそのような指導を受けていることを把握しておりませんでした。駅から総合高校へ通学される方はおそらくですが、楽田駅の東側からいわゆる生活道路を利用しているのではないかと思います。しかし市全体のネットワーク路線として考えた際に、そのような路線を位置付けていくのは現時点では現実的でないと考え、主要な幹線道路である県道からアクセスできる路線として補完しました。本日、安井委員が公務の都合でご欠席されているので警察の方のご意見を伺う事はできませんが、本委員会後、事務局にて路線の再検討を行う際に、本日お示しした路線を残すという方針となった際は、警察とも事前に打合せを行いたいと思います。もしかしたら警察の方からは、ネットワーク路線として位置づけるのは、市なのでそのこと自体について意見はありませんが、実際に整備するには警察として思うこと、言うべきことは言わせてもらうということになるかもしれません。どちらにしましても、必要に応じて打合せを行っていききたいと思います。

嶋田会長：このネットワーク路線も計画期間の中で必要に応じて見直していくことになりますので、将来的には変わる可能性は十分あります。

鈴木委員：2点ほど確認と、1点は提案です。

基本的にはネットワークについての考え方には賛同しているのですが、連続性のところで、どこどこを結ぶという拠点みたいな考え方が入っているかどうかというのが1点目。

2点目は、交通量の情報が無い路線の整備形態について説明がありました。公開されている情報はないかもしれませんが、例えば国とか県が事業をする際、移動制御

や交通量推計をされている場合があるので、そういった数字をお借りできるのであれば活用するのはどうでしょうか。

3点目は、今回先ほどの議論にもありましたが、ネットワーク路線として整備箇所と、その路線へ行くためのアクセス路のようなものが実際は存在します。

例えば先ほど対象外とした東部中学校近くの堤防。そういった所でも利用される方はいるので、安全に使われるような啓発を促すエリアのような形で、要注意箇所として本計画内で啓発エリアのような形で示し、整備形態は問わない形で注意喚起ができると良いのではないかと思います。

事務局：拠点をつなぐということですが、補完した路線はあくまで分析結果から得られた路線を補完する箇所としており、市内に点在する拠点を結ぶということで補完はしておらず、線と線が繋がらない所を繋げてネットワーク化するという観点で補完させていたものだものとなります。

2点目ですが、国や県の交通量推計の活用という話がありました。どのようなものがあるかにもよるのですが、活用するかしないかも含めて検討していきたいと思います。3点目の啓発エリアの設定に関しましては、具体的に路線として整備していくということではなく、危険箇所や事故箇所が多い場所を円で囲いエリアとして示していく。個人的には良いと感じました。

嶋田会長：3点目については、ぜひ考えていただきたいと思います。交差点などの末端部分に例えばピクトグラム一つあるだけでも注意喚起にもなります。危険箇所や事故箇所を対策エリアにしていくと非常に良いのかなと思いました。

更に、ネットワーク路線の選定の際に、重要となる施設をどこにするかについても考えていくと良いと思います。検討ください。

奥村委員：2点ありまして、まず1点目です。今日の中日新聞で、犬山出身の県議会議員が県のサイクルツーリズムについて質問するとの記事がありました。県のサイクルツーリズムと連動するのかわかりませんが、せっかくの計画なので県の動きも参考にされると良いと思います。

2点目は、名古屋経済大学で犬山学というものがあり、11月と1月に犬山の街道ワークということでセミナーに参加させていただきました。資料説明の際に、県道の名称春日井各務原線で説明をされましたが、ネットワーク路線は旧街道と重複している所もあります。街道として有名なのは中山道ですが、犬山市内も木曾街道などあります。観光的なこのツーリズムに対して県道の名称も良いのですが、少し書く程度で良いと思うので旧街道名も並記すると良いと思います。当然街道の沿線には、道しるべや記念碑などあります。歩くとしても時間がかかりますが、自転車だと比較的回ることができるため、こういった旧街道の要素も少し入れ込めればと思いました。

事務局：広域的な周遊ルートにつきましては、木曾川中流域かわまちづくりだけではなく、県のサイクルツーリズムとも整合させたいと考えています。

2点目の旧街道についてですが、あくまで個人的な感想になりますが、面白いと感じました。市民でも、旧街道があることを知る機会は少ないと思います。ネットワーク路線として今後公表していくにあたり、旧街道名も示せると良いのかなと思いました。

瀬上委員：今回の計画策定にあたり、中学生にアンケートを実施されました。先ほど、フィードバックという話がありました。今回の資料にもありますが、事故箇所や潜在的な危険箇所が可視化されていて、一目分かるものですから、ぜひ中学生にフィードバックをいただくと、今後の指導に役立てるかなと思います。

事務局：アンケートにつきましては、多くの学生から回答をいただきました。現状フィードバックができておりません。委員会で使用した資料ベースとなりますが、アンケートの結果という形でご提供できればと思います。

嶋田会長：ちょっと私の方から質問させていただきます。少し細かいのですが、P4に地図がありますが、県道4号線と国道41号は交わっていないのですか。

事務局：この図を作成させていただく時に使用した県道の図を見る限り、国道41号と交わっておりませんでした。

嶋田会長：もう1点よろしいでしょうか。

P20に交通量データがない路線の考え方があり、中央線がない場合は車道混在。ある場合は、現地確認による交通量から判断するということになっています。例えば1番の写真に中央線があります。幹線道路の位置づけでなければ、例えば中央線を抹消してしまうということも考えられますので、同時にぜひご検討いただきたいと思います。P18にも画像があるとおり、今後生活道路における法定速度30キロになります。生活道路というのは幅員ではなく、中央線の有無で判断されるようなので、中央線を取ってしまえば、法定速度30キロになります。こういったものを組み合わせて考えていくのはどうかなと思いました。

事務局：今ご意見いただきました件について、現状の道路の構造というものを変えることは難しいと考えておりますが、本委員会でのご意見として賜ります。

嶋田会長：他市町の事例で言うと、豊田市は中央線を抹消し路側帯を広げたということ例はあります。道路管理者の問題もありますが、ぜひ積極的にそういういった事も検討していただければと思います。

嶋田会長：他いかがでしょうか。

事務局は今回出た様々な意見を踏まえ進めていただけたらなと思います。では、進行を事務局にお返しします。

3. その他（連絡事項等）

事務局：嶋田会長、議事進行ありがとうございました。

最後に事務局から連絡です。

担当の方から議題の中で説明させていただきましたが、次回、第4回策定委員会の開催日程は、令和8年5月21日（木曜日）午前10時から、本日と同じ、この会議室を予定しております。

正式な開催案内と出欠確認につきましては、開催日の1か月前を目途に郵送いたします。開催案内がお手元に届きましたら、FAXまたはメールにて出欠報告していただければと思います。

よろしく願いいたします。

4. 閉会

事務局：長時間にわたり、誠にありがとうございました。

これにて、本日の会議を閉会いたします。

忘れ物がないよう、お気をつけてお帰りください。なお、車でお越しの方で、駐車券を処理されていない方は、事務局の係員までお申し付けください。

本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。