

犬山市自転車活用推進計画 (素案)

令和9年〇月

犬山市

はじめに

2027年（令和9年）〇月

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	52

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	53
6-2	フォローアップ方法	54
6-3	目標指標の設定	55

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	59
参考資料2	パブリックコメント実施概要	62
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）	63
参考資料4	市内の中学校・高等学校へ提供したポスター	81
参考資料5	自転車ネットワーク路線の選定方法	82

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」を2017年（平成29年）5月に施行しました。

同法の第10条および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）を定めるよう努めなければならない旨が記載されています。

- ・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促進による国内外からの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）

- ・本市は、地域課題や住民ニーズ、広域的な交通ネットワークの構築の観点から総合的な自転車活用の推進に資する、自転車利用者に配慮した自転車通行空間のネットワーク形成を推進します。
それらの取組みの効率的かつ効果的な実現や誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境構築をめざして「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。

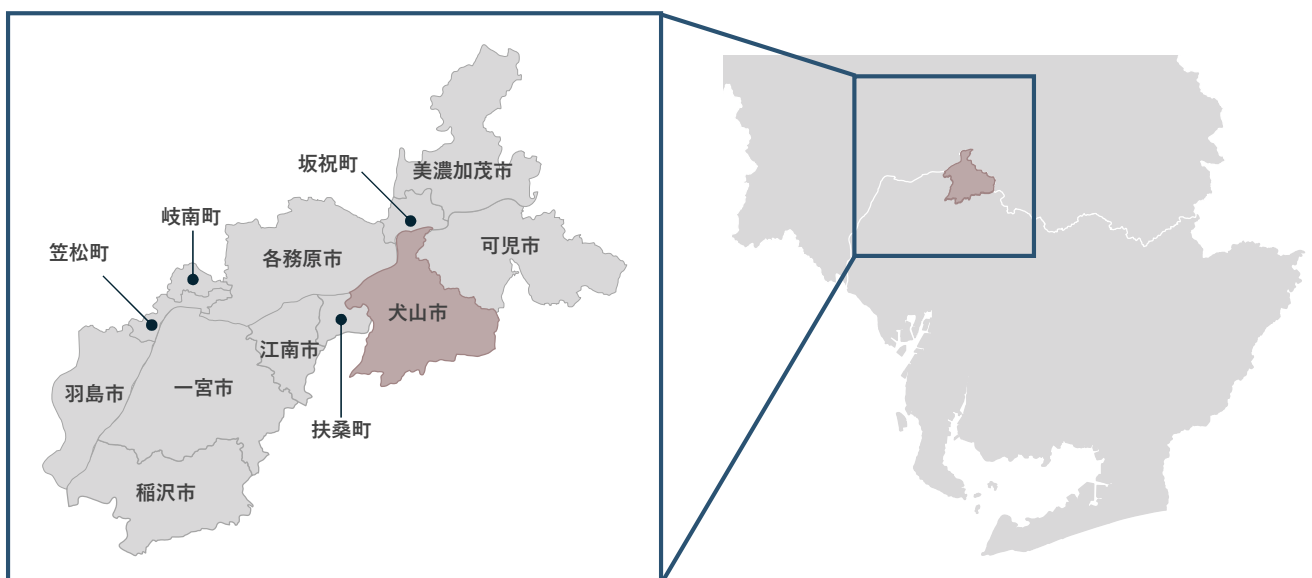


図 計画区域

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 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	●		●						●												
愛知県 自転車 活用推 進計画		●		●					●												
犬山市 自転車 活用推 進計画										●											

1-4 計画の位置づけ

- ・本計画は、自転車活用推進法第11条に基づくとともに、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。）、国及び愛知県の自転車活用計画を勘案して定めるものであることから、自転車活用推進法第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。

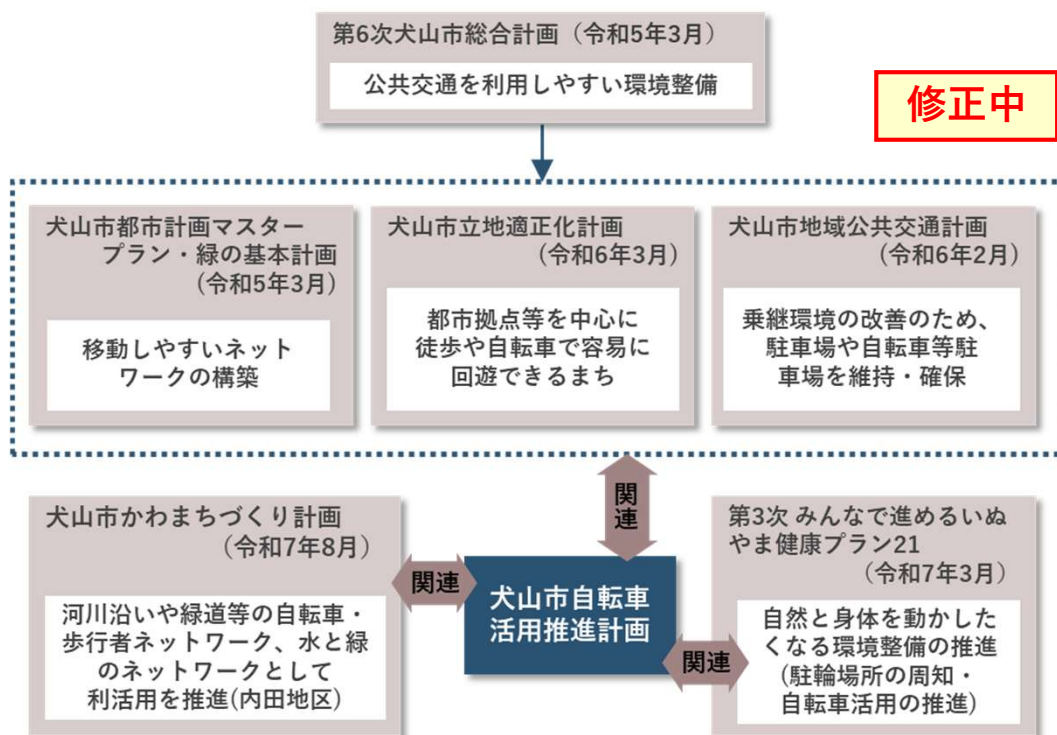


図 計画の位置付け

1-5 計画の構成

・本計画は下記の第1章～第6章により構成されます。

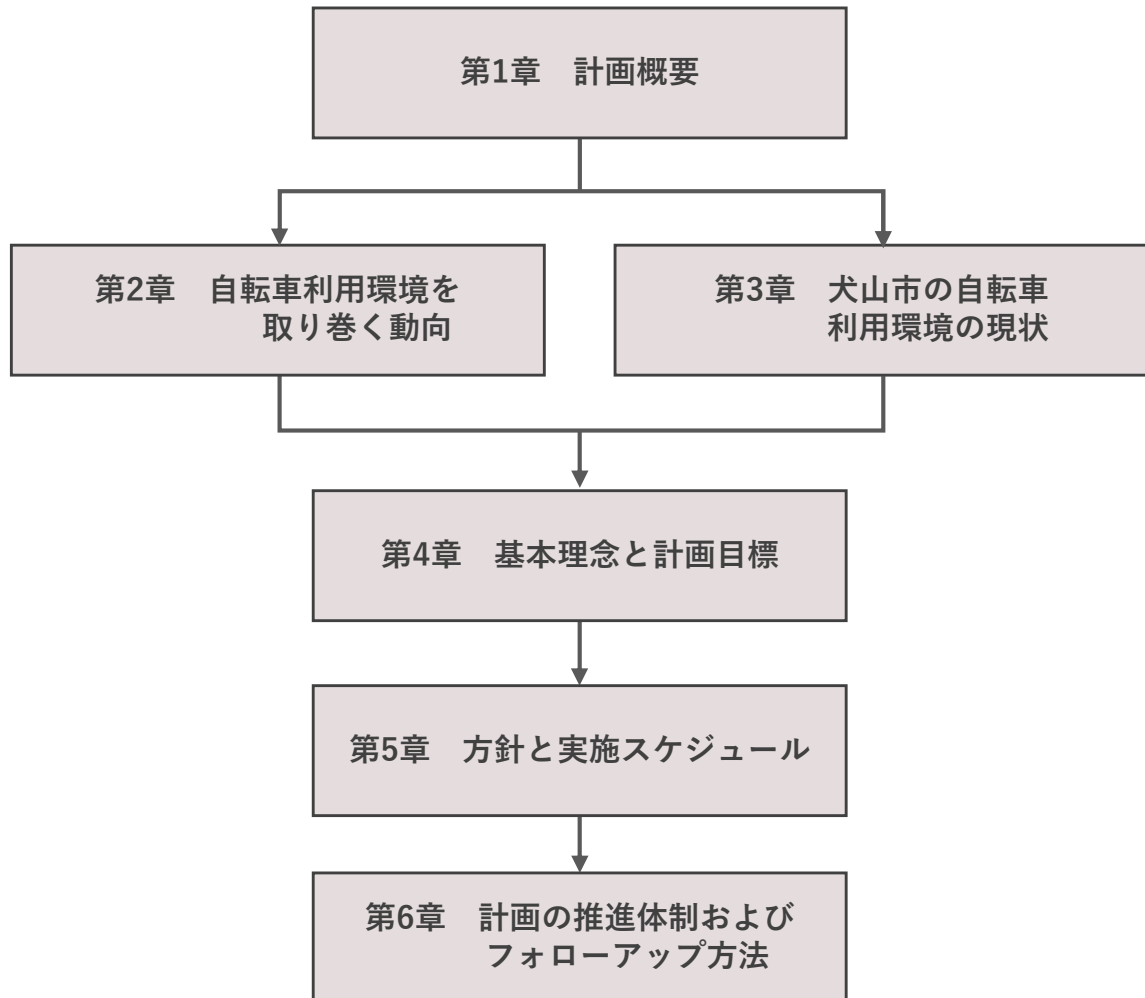


図 計画の構成

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「**自転車活用推進法**」が施行されました。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。
- ・同法第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「**自転車活用推進計画**」が、2018年（平成30年）6月に閣議決定されました。
- ・同法の第10条および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）を定めるよう努めなければならない旨が記載されています。
- ・計画の策定に向けて検討する際の参考となる情報を整理した、「**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月に公表されました。
- ・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。

図 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	「 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 」の改定 →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 」の改定 →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 」の改定 →「 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 」の改定 →自転車の交通違反に対して 交通反則通告制度(青切符) を適用

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。同計画には『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促進による国内外からの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り組んできました。
- ・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。

図 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・市の取り組み】

- ・木曽川中流域では、木曽川の広大な河川空間や自然環境、歴史・文化資源を活かし、関係自治体や民間等が連携して、広域的なサイクリングネットワークの形成と水辺空間の利活用を通じた、レクリエーション・健康づくり・地域活性化の取り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ます。

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に寄与する役割を果たします。

『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



出典：木曽川上流河川事務所

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、アンケート調査を行いました。
- ・なお、アンケートは「一般市民・高校生・中学生」別に行い、利用実態等の傾向について把握しました。

表 アンケート調査概要

	一般市民	中学生	高校生
調査方法	郵送アンケート方式 (2次元コードによる 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	市内中学校生徒 ・犬山市立犬山中学校 (564) ・犬山市立城東中学校 (420) ・犬山市立南部中学校 (312) ・犬山市立東部中学校 (267)
回収数	506 (50.6%) ※紙：247 Web：259	298	1,572

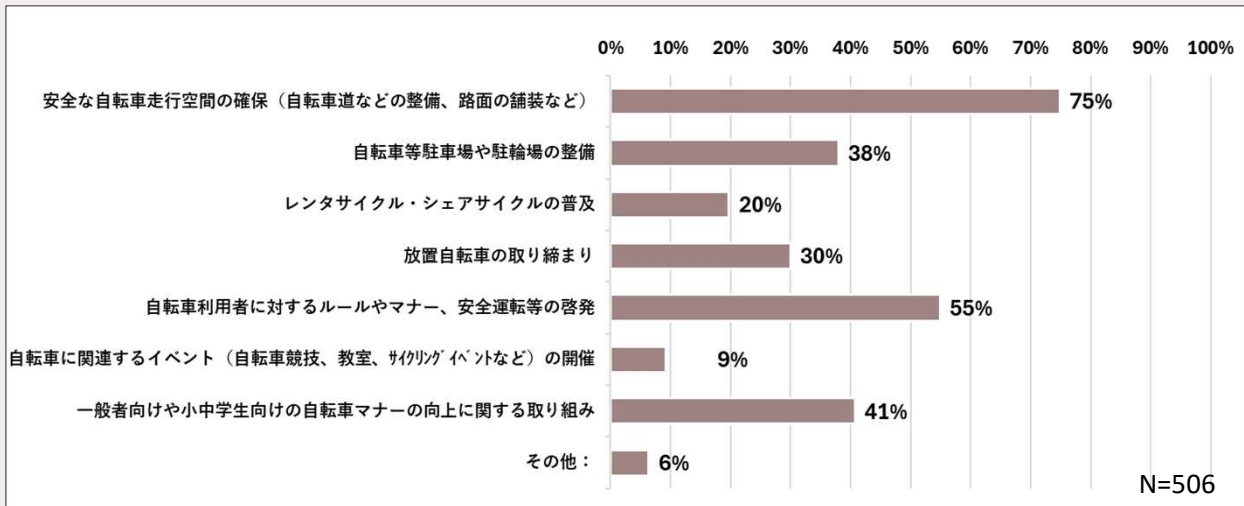
3-2 犬山市の自転車利用環境の整備ニーズ

アンケート

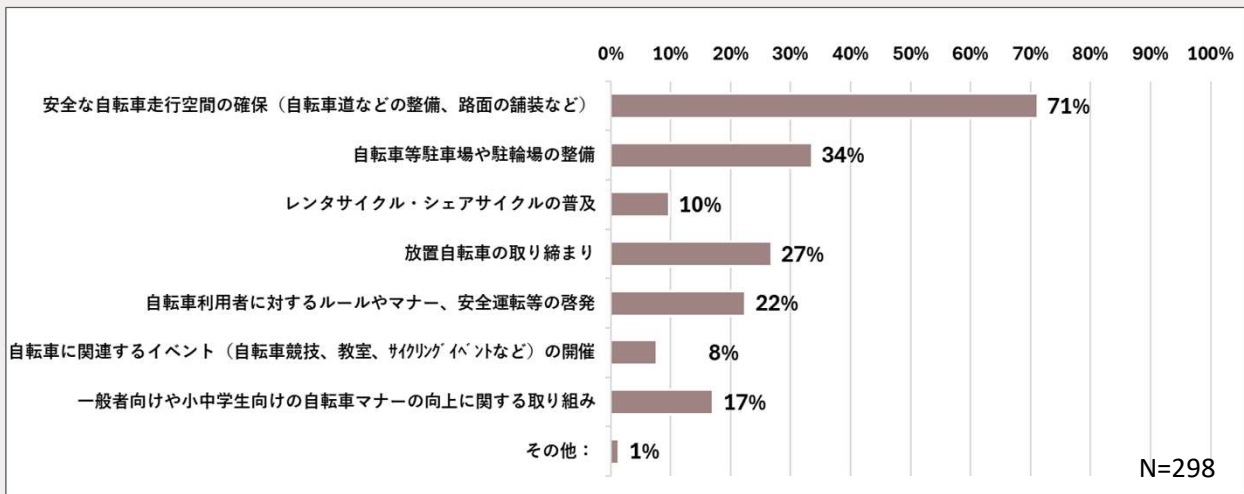
・市民が求める自転車利用環境に関する意見をまとめました。

目次
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

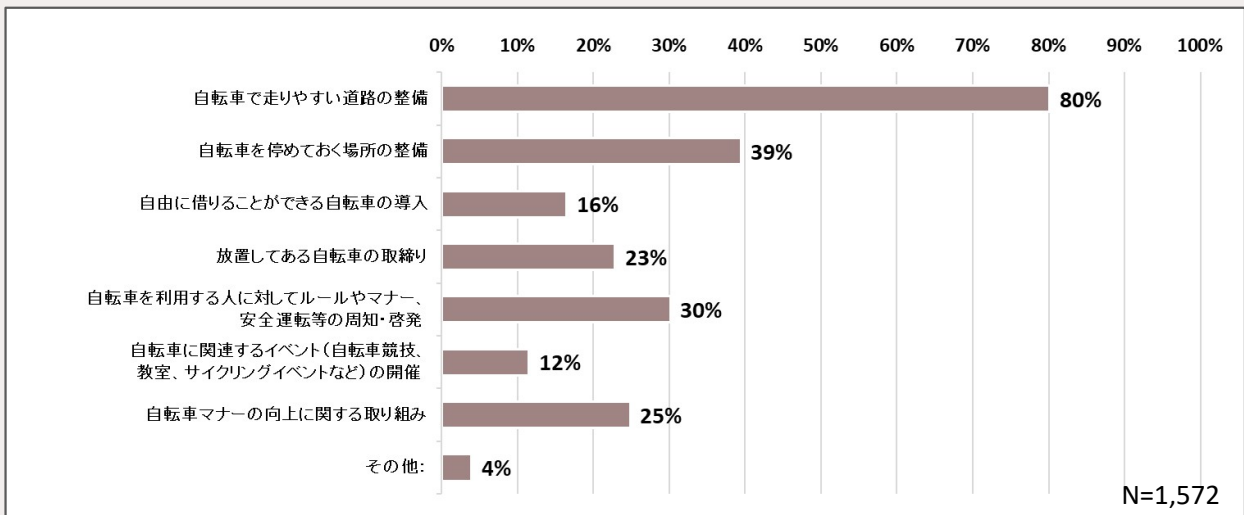
一般市民



高校生



中学生



3-3 自転車の利用状況

(1) 自転車分担率

- ・中京都市圏内の市町村の自転車分担率を比較すると、本市は第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。

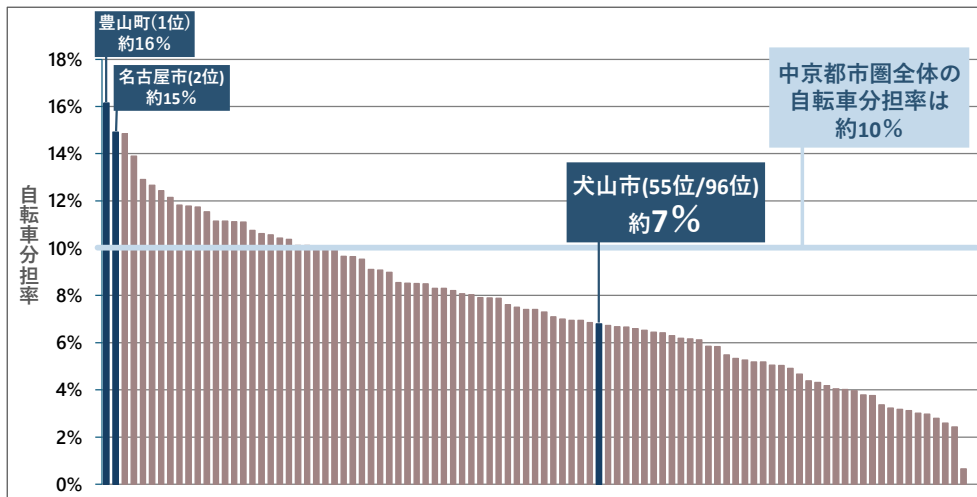
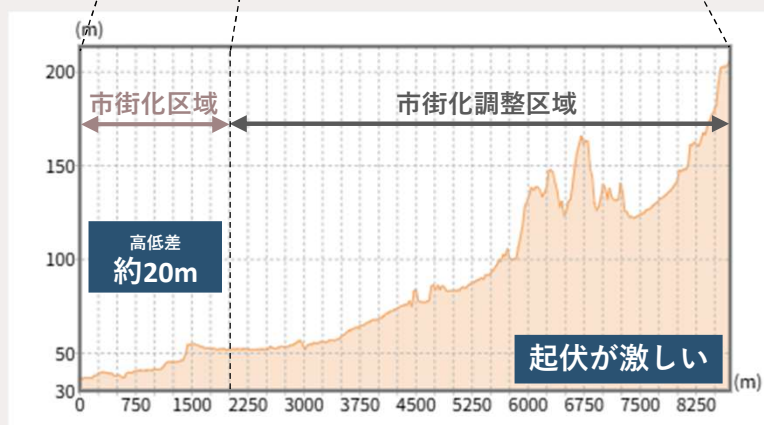
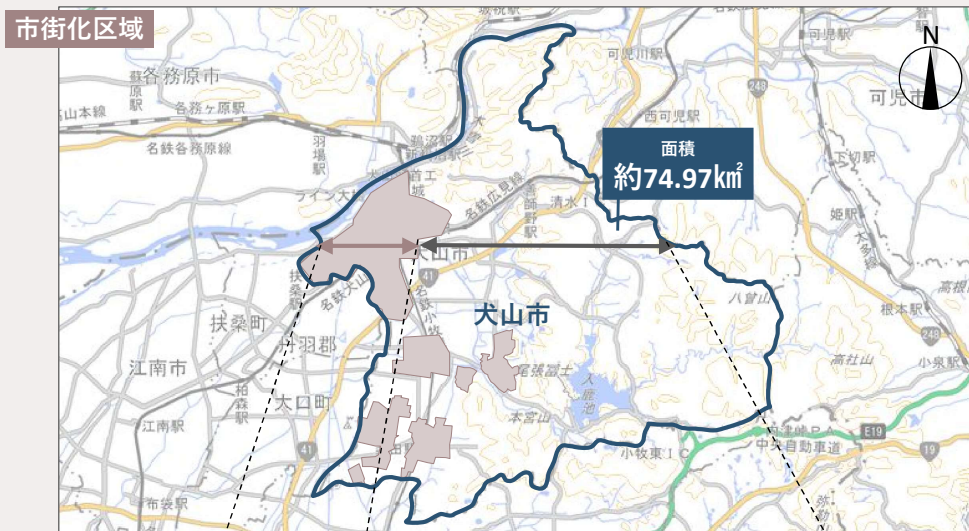


図 自転車分担率

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査 (平成23年)

-参考- 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。



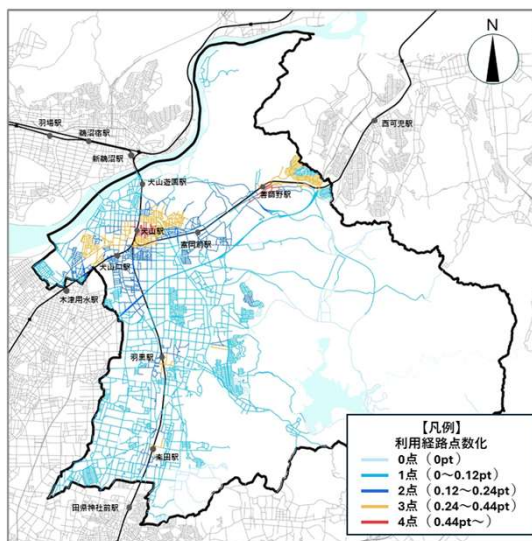
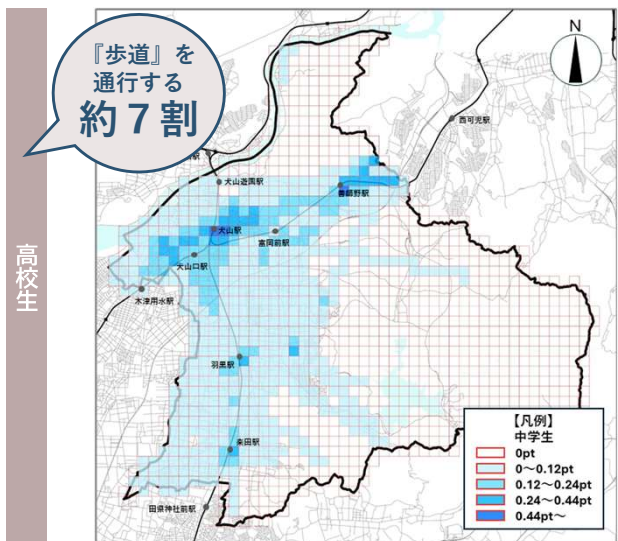
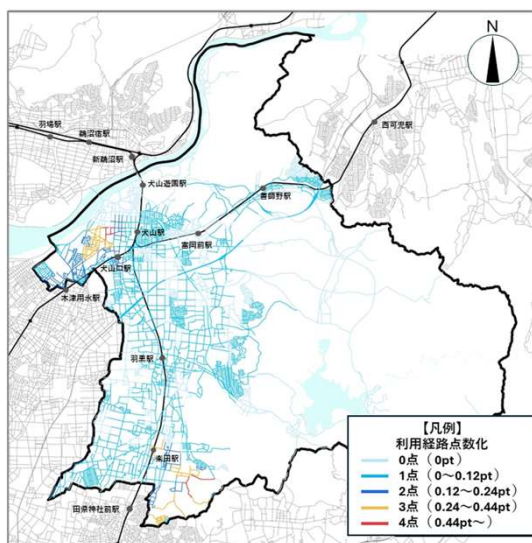
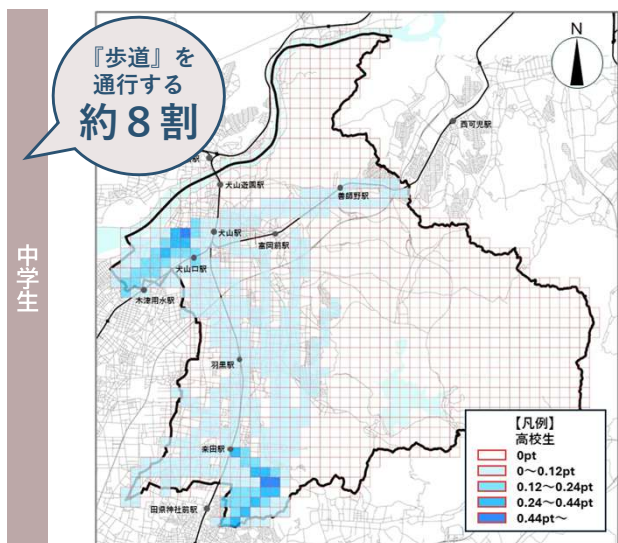
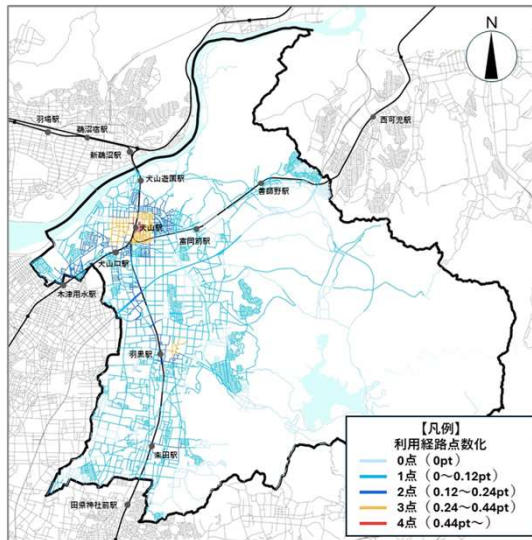
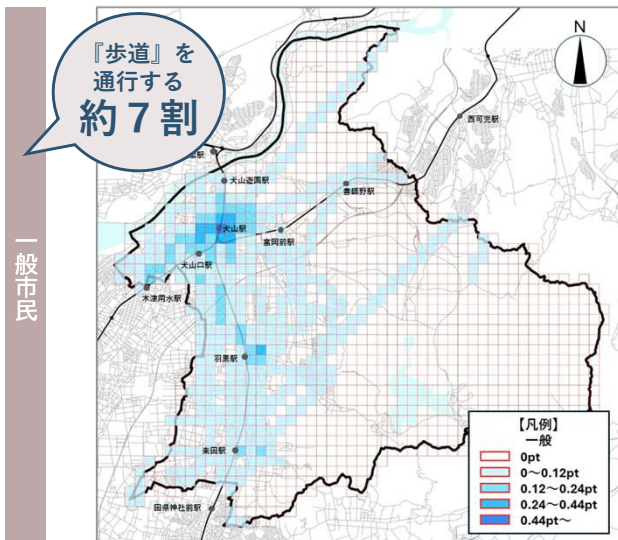
データ：国土地理院

(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。
- ・なお、『車道』ではなく『歩道』を走行する方が多い傾向にあります。

目次
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料



【備考】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

図 利用経路 (一般市民・高校生・中学生)

データ：アンケート結果

(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・楽田駅では収容台数を超える時間帯がある可能性があります。

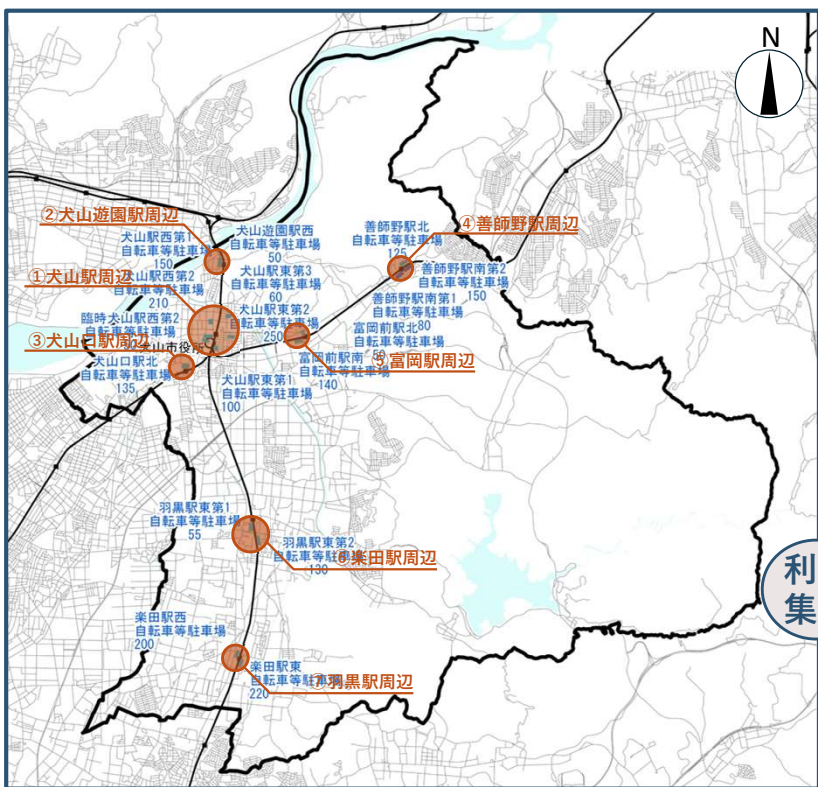
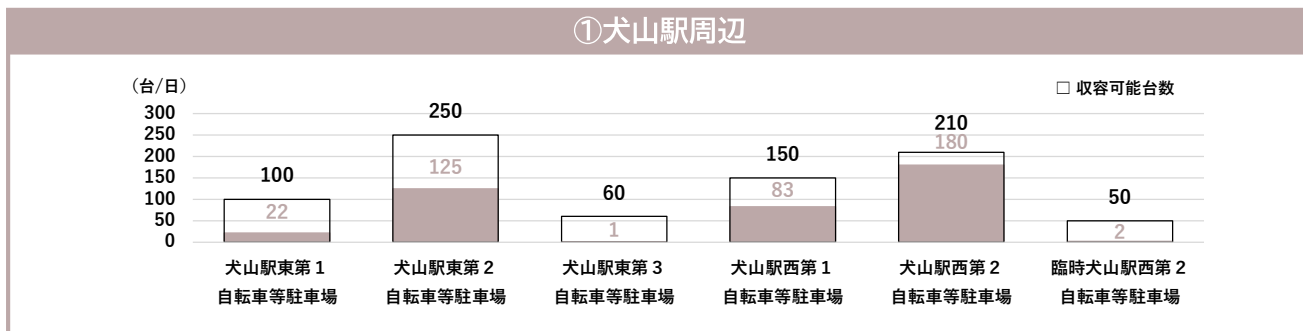
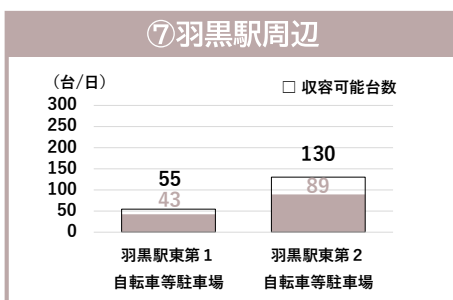
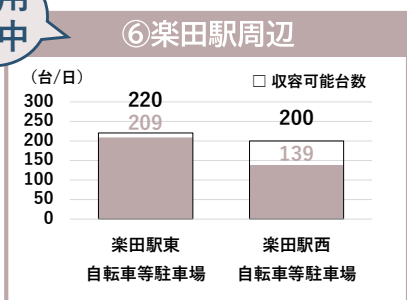
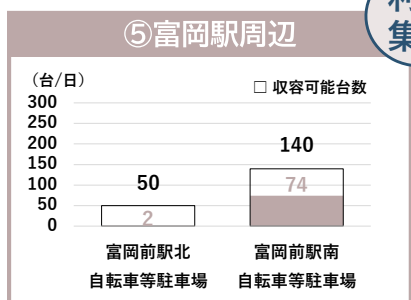
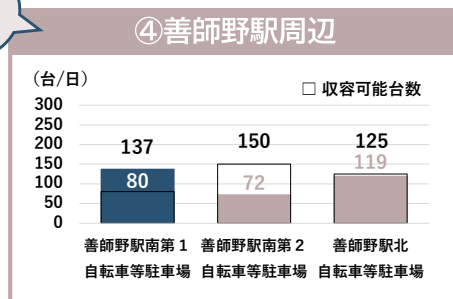
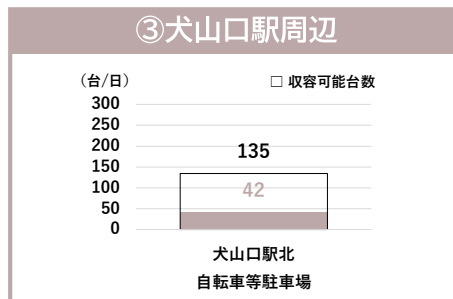
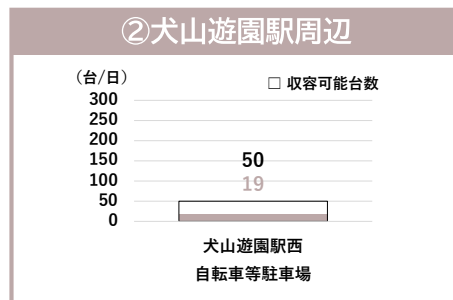


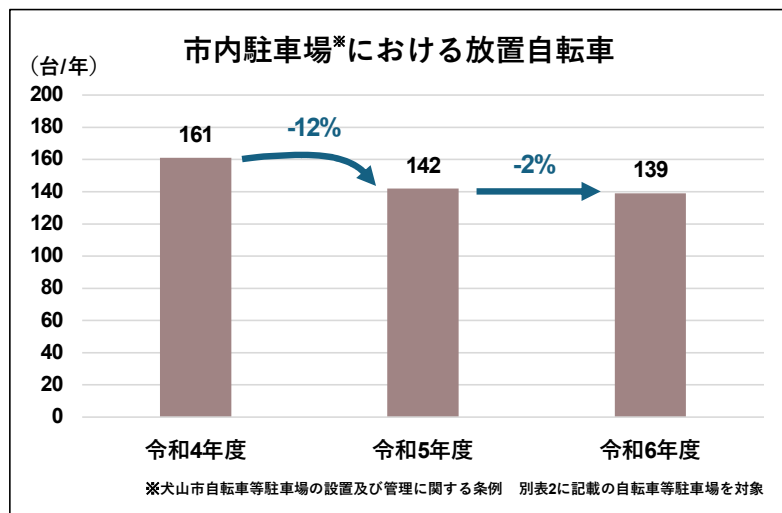
図 位置図



利用集中

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。



放置自転車（善師野駅）

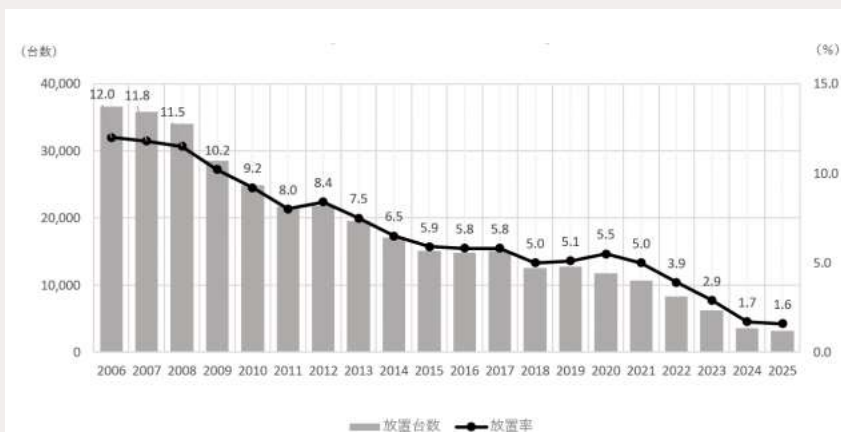


放置自転車（善師野駅）

図 放置自転車の推移（犬山市） 出典：犬山市提供

-参考- 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 放置自転車の推移（愛知県）

出典：2025年度自転車駐車等に関する実態調査結果について／愛知県HP

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。

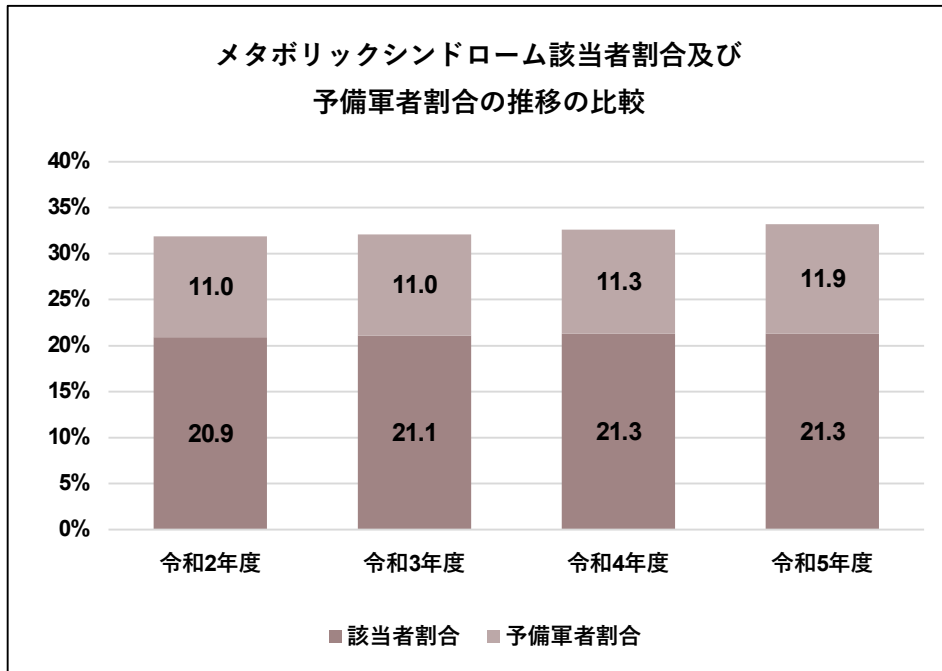
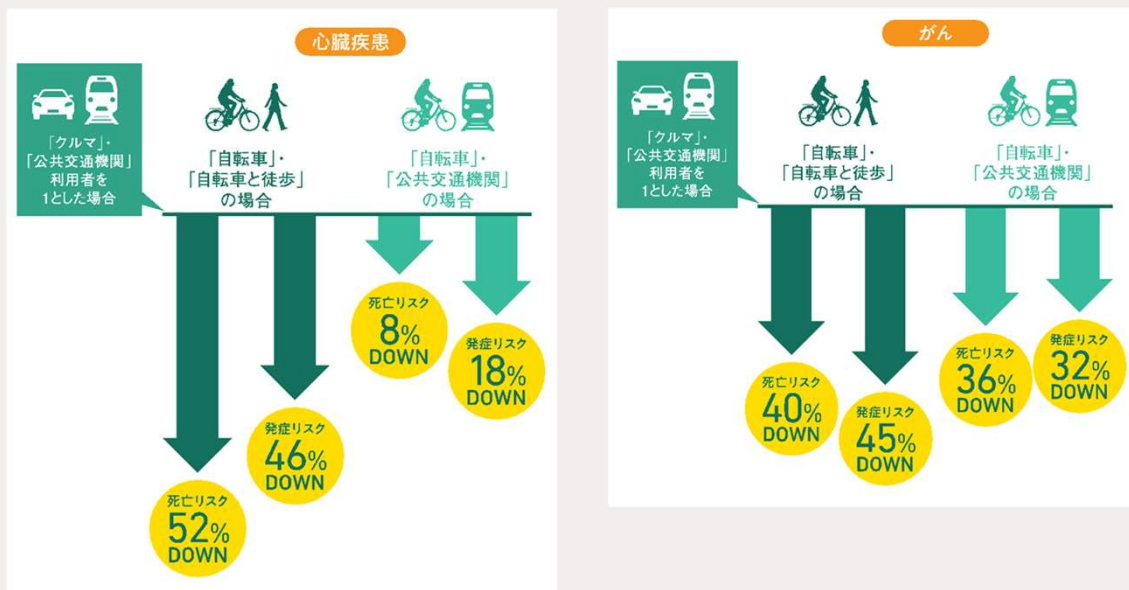


図 メタボリックシンドローム割合の推移（犬山市）

出典：第3次みんなで進めるいぬやま健康プラン21

-参考- 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。



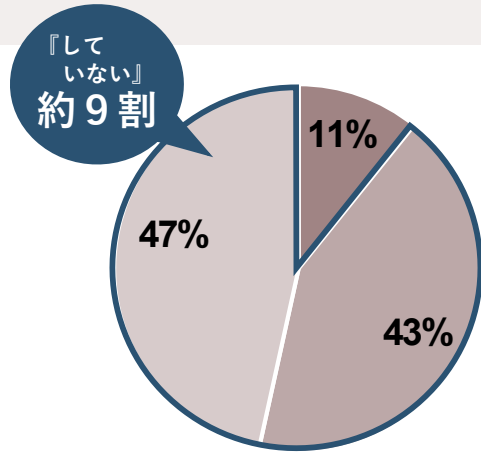
出典：Health Data File メタボ編／株式会社シマノ

(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。

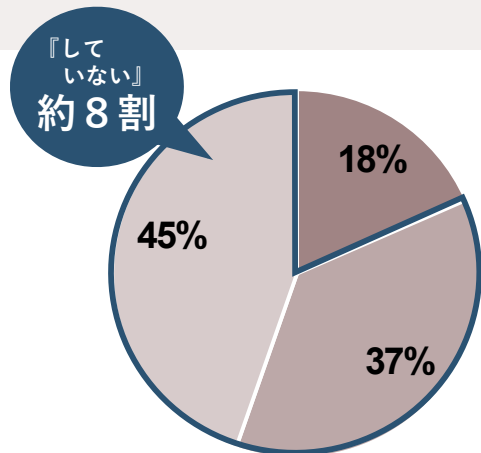
一般市民



- 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=429

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・文化系の観光施設や日本モンキーパーク等のレジャー施設、また、木曾川鵜飼や入鹿池等の自然系の観光地が市内に点在しています。

<p style="text-align: center;">国宝犬山城</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p style="text-align: center;">野外民族博物館リトルワールド</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p style="text-align: center;">博物館明治村</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・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を超える建造物のご見学をはじめ、様々な体験やグルメを楽しむことができます。 	<p style="text-align: center;">日本モンキーパーク</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p style="text-align: center;">木曾川鵜飼</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p style="text-align: center;">入鹿池</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・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、全国から多くの人を訪れます。

-参考- 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 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

- 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。



出典：犬山市提供

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、一部だけ分かりづらい箇所もあった。

出典：River to Summit2024 HP

自転車散歩 in いぬやま

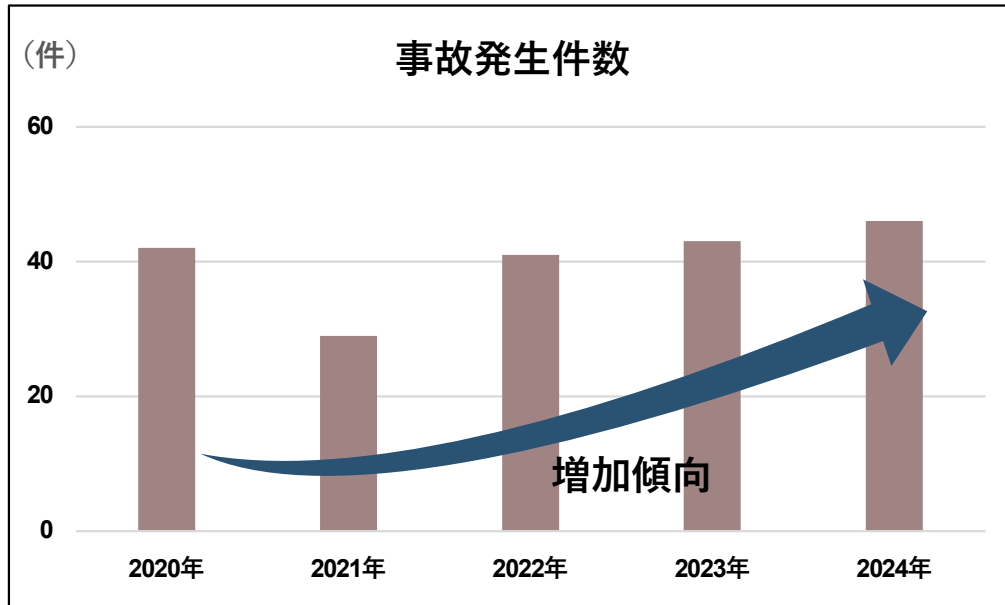
- 犬山市内で、犬山ポタリングクラブが主催の、観光地を自転車で巡るポタリングイベントを実施しています。

出典：犬山市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。
- ・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）春日井各務原線が多くなっています。

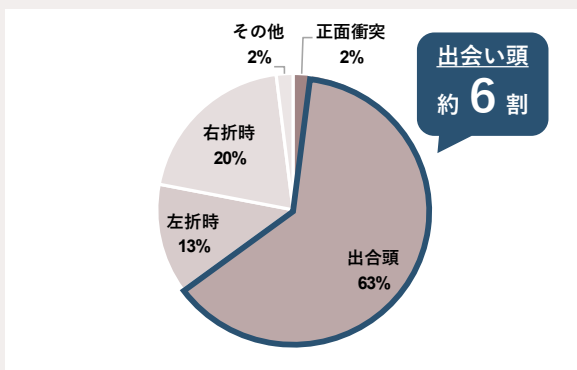


出典：愛知県警察提供データ

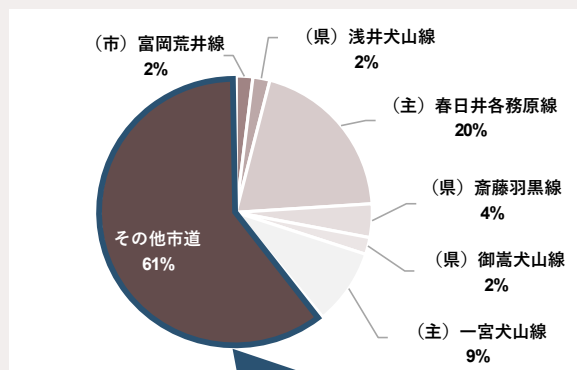
-参考- 2024年における自転車事故の内訳

修正中

自転車事故類型（車両相互の内訳）



自転車事故発生場所



出典：愛知県警察提供データ（2020～2024年）

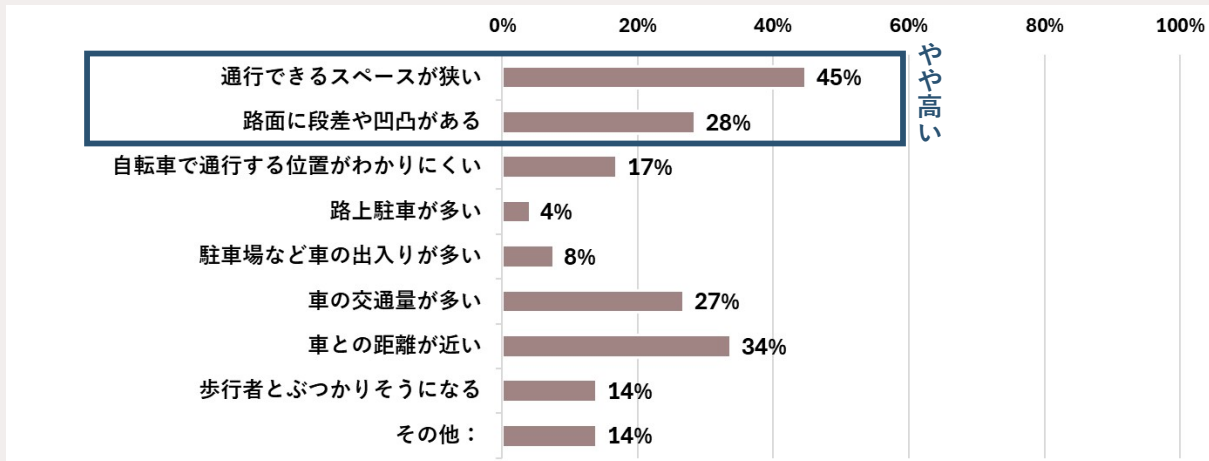
(2) ヒヤリハット

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、道路整備に関するヒヤリハットを感じる方が多い結果となりました。

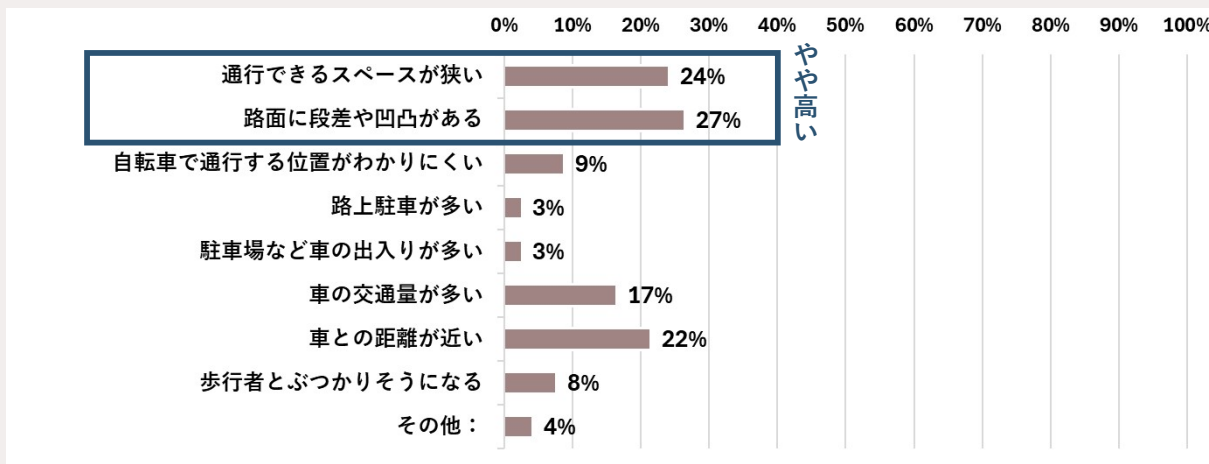
Q.危ない、走りにくいと感ずることがあれば教えてください。

一般市民



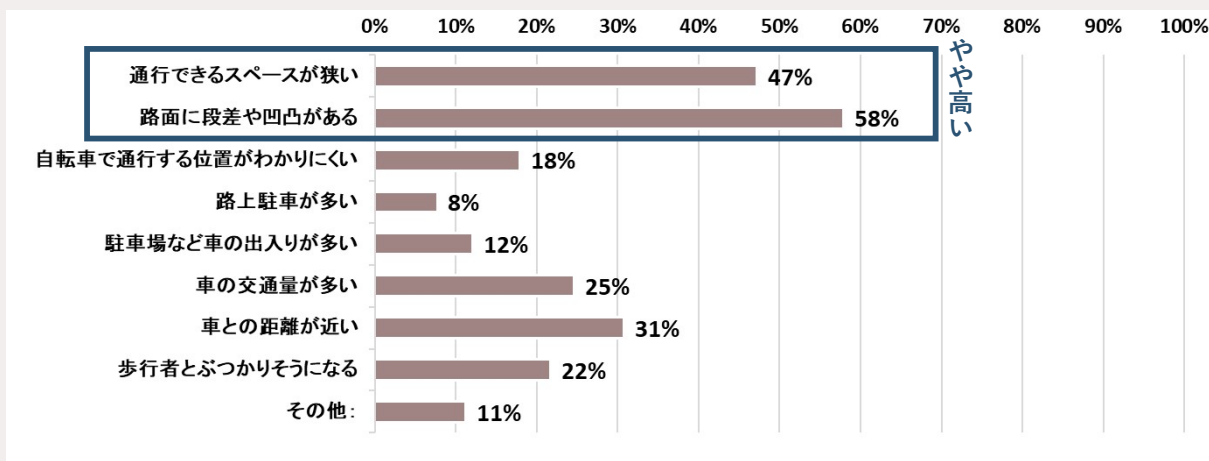
N=172

高校生



N=429

中学生



N=1,372

3-8 自転車の利用意識

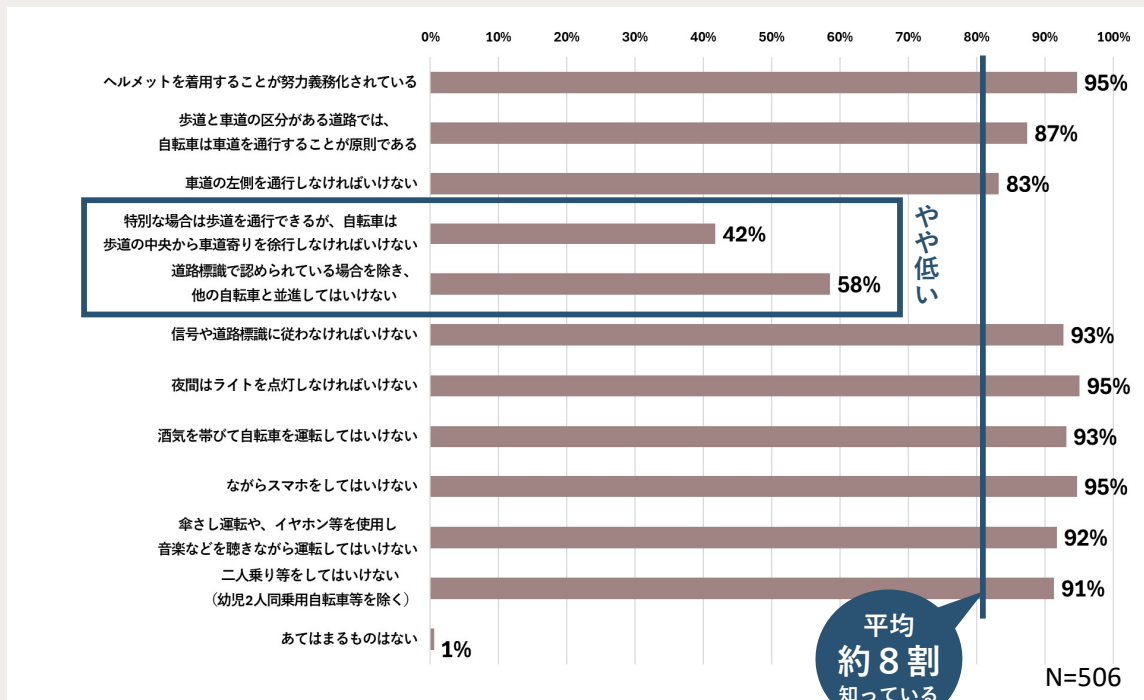
(1) 自転車の利用ルールの認知度と遵守率

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80%以上ですが『走行位置』や『並走禁止』のルールの認知度は60%以下と低い傾向にあります。

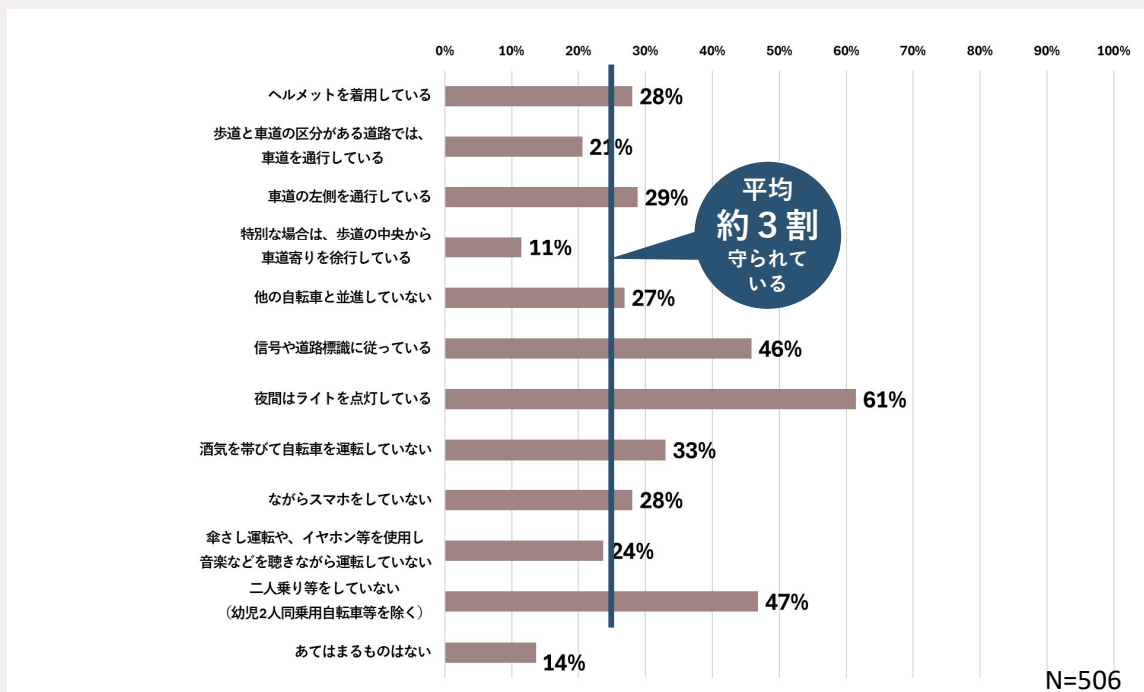
Q. あなたがご存じの自転車の利用ルールを選んでください。

認知度



Q. 日常で、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。

遵守率



一般市民

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ほとんどの項目で80%以上ですが『通行位置』や『並走禁止』のルールの認知度は60%以下と低い傾向にあります。

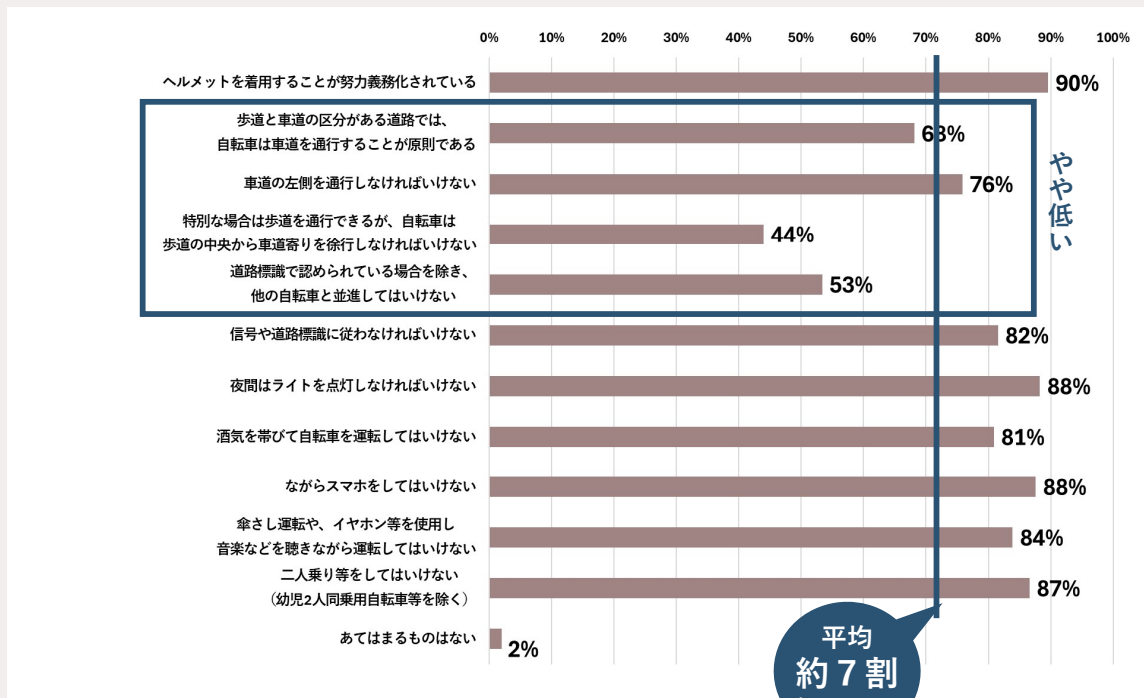
目次
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

高校生

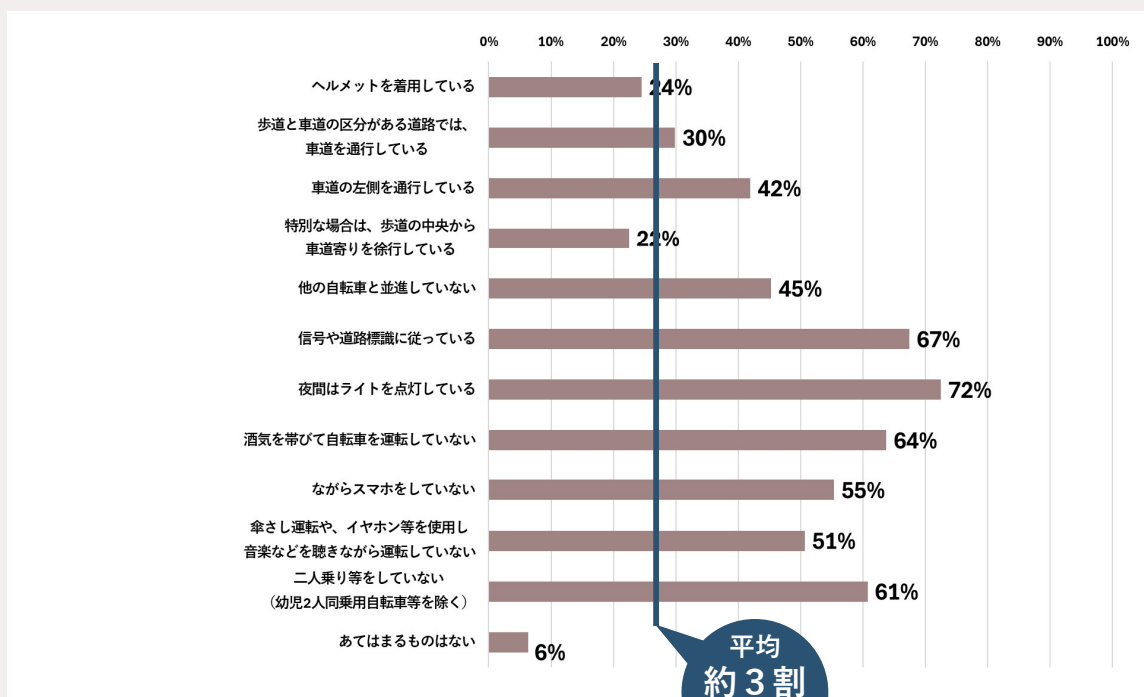
認知度

遵守率

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. 日常で、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。

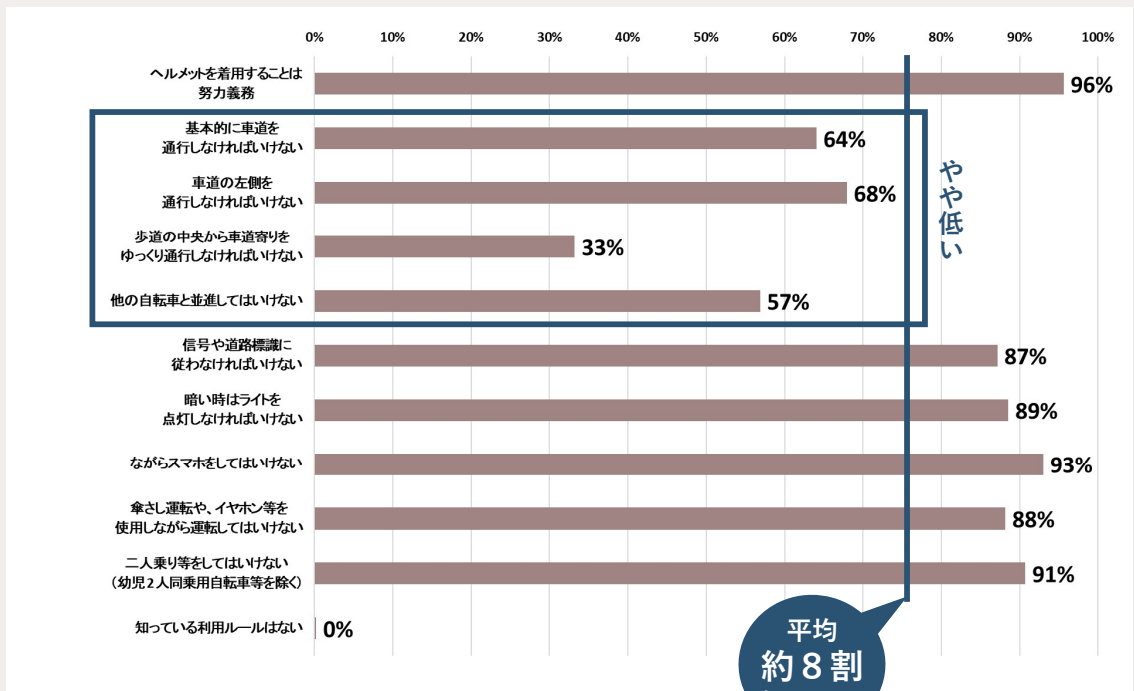


アンケート

- ・アンケート（中学生）では、自転車の利用ルールの認知度はほとんどの項目で80%以上ですが『通行位置』や『並走禁止』のルールの認知度は60%以下と低い傾向にあります。

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。

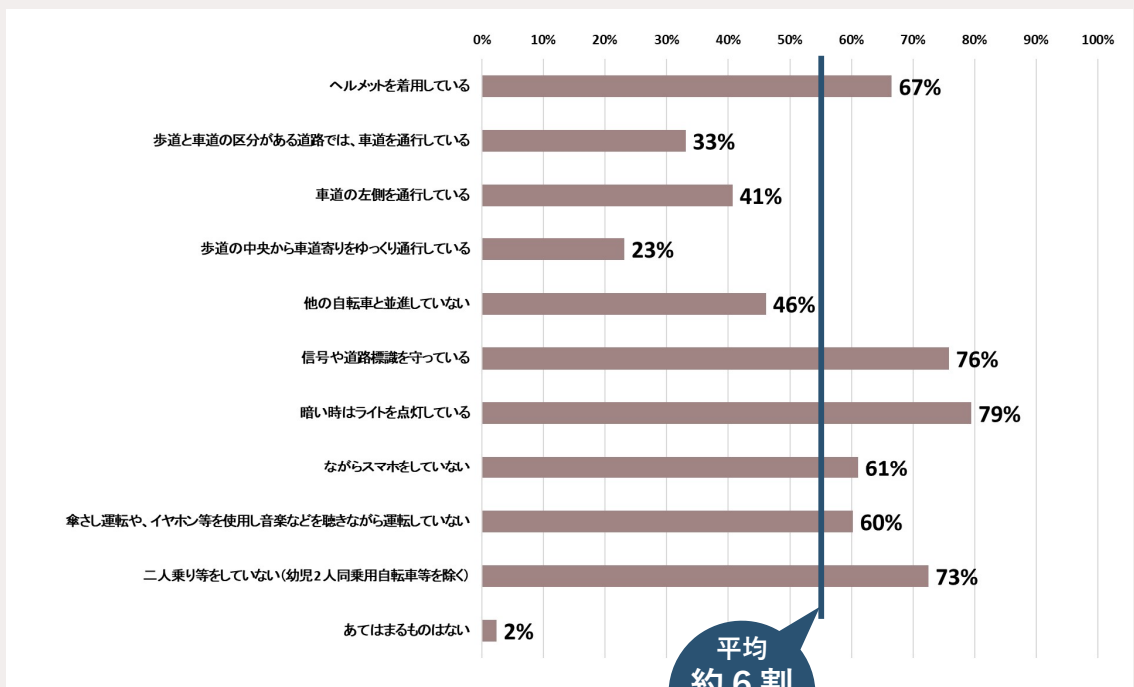
認知度



N=1,572

Q. 日常で、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。

遵守率



N=1,572

中学生

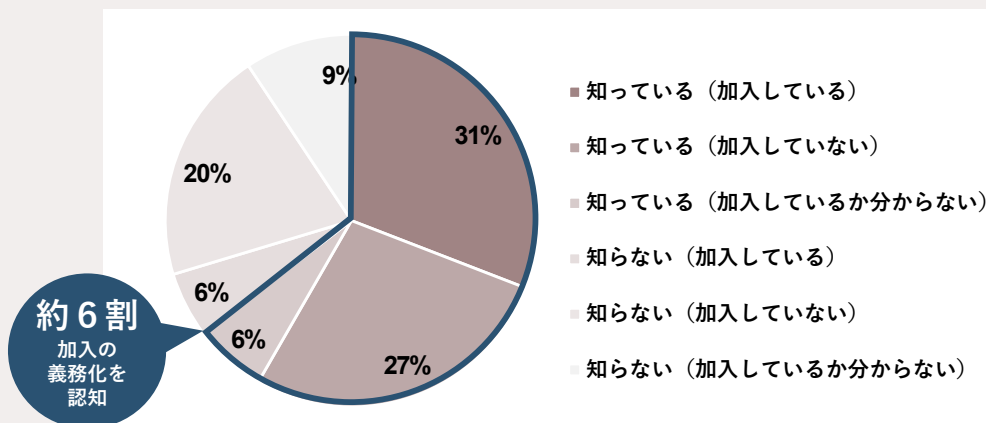
(2) 自転車損害賠償責任保険等

アンケート

- ・自転車陪乗責任保険等の加入義務は、一般市民の約6割の方が認知しており、約4割の方が加入しています。
- ・高校生では、約5割の方が認知しており、約3割の方が加入しているという結果となりました。

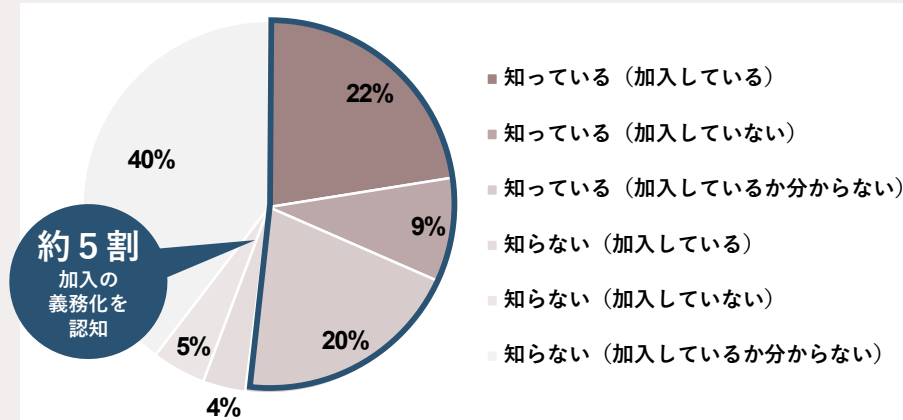
Q.令和3年10月1日から愛知県条例により自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されたことをご存じですか。また、加入していますか。

一般市民



N=492

高校生



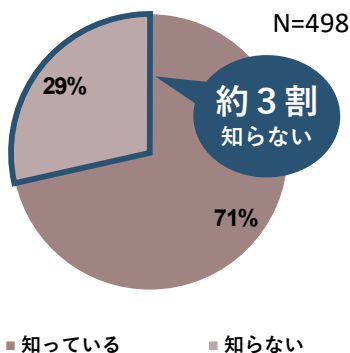
N=429

(3) 罰則規定 (交通反則通告制度導入) の認知度

アンケート

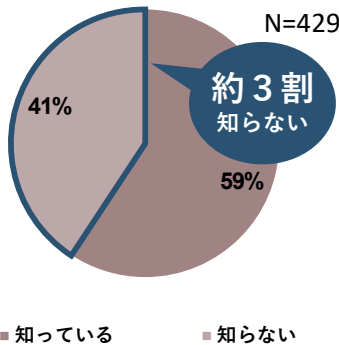
- ・2026年(令和8年)4月1日より適用された「交通反則通告制度(青切符)」について、約3~5割の方が認知していません。

一般市民



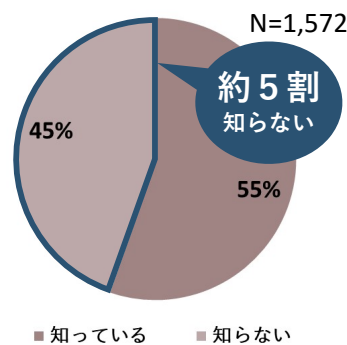
N=498

高校生



N=429

中学生

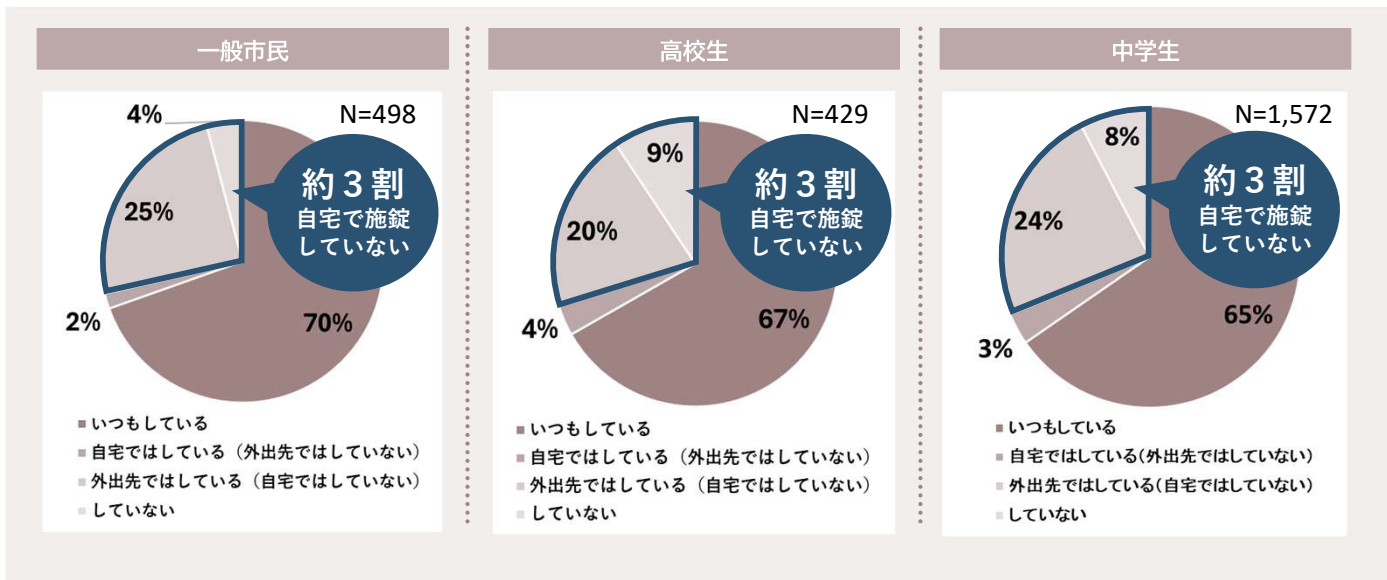


N=1,572

(4) 自転車の施錠状況

アンケート

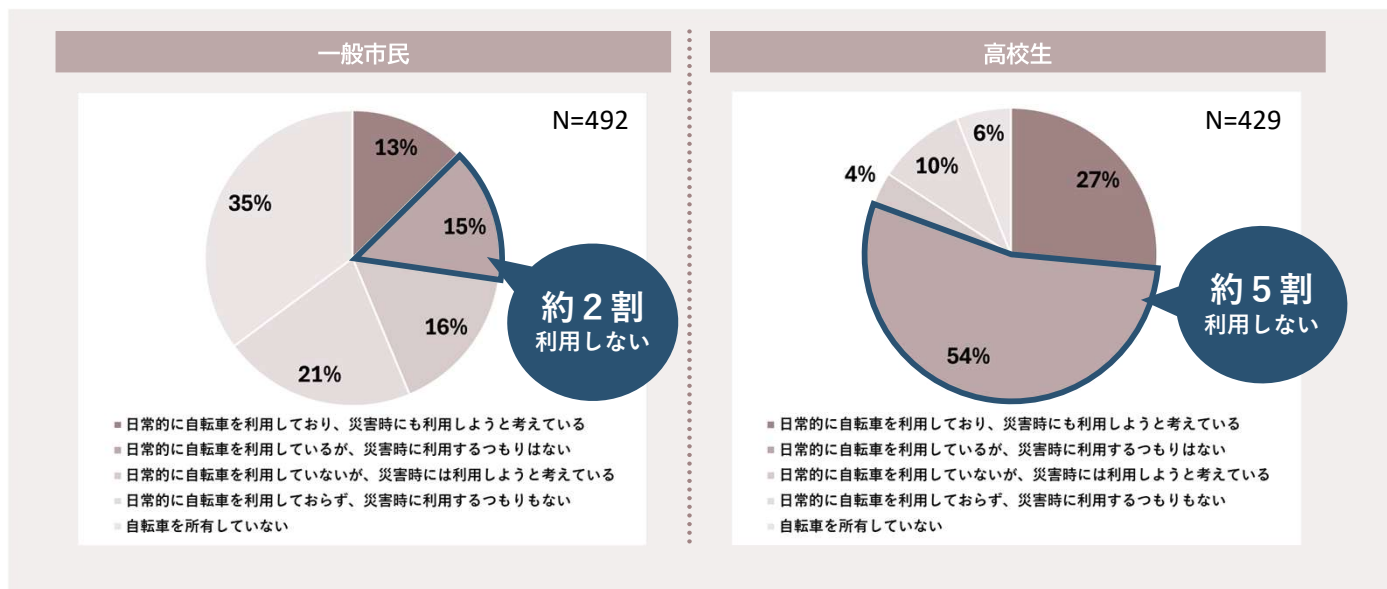
・大半の方がいつも施錠しておりますが、約3割の方が自宅ではしていません。



(5) 災害時の自転車活用

アンケート

・一般市民と高校生の方で傾向は大きく異なり、特に高校生で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、現状と主な課題を次の通りまとめました。

表 主な課題

区分	課題	理由	
都市環境	自転車の利用状況	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、一般市民の方は、ほとんど利用しない方が大半を占めています。	
	自転車の受け入れ体制の構築	一般市民の方よりも、高校生は複数人で自転車を利用する傾向にあります。	
		一般市民の方は、約4割が自転車を持っていません。	
		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。	
自転車利用環境	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。		
	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あります。		
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	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ます。	
		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ります。	
健康	健康と運動習慣	車道は“危ない”“走りにくい”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”、一般市民の方は“安全な道・走りやすい道”を選択する傾向にあります。	
イベント・観光	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ます。	
	市内の企業や商業施設等と連携した自転車利用の促進	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。	
安全	観光	普段、自転車を利用する一般市民の方の利用目的うち、“通勤・買い物”が過半数を占めています。	
	イベント開催	犬山駅前にシェアサイクルが整備されているものの、GWの利用は限定的です。	
安全	自転車事故	官民が連携したサイクリングイベントが実施できていません。	
	自転車の利用意識	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ります。
		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ます。
			一般市民よりも、高校生のルールの認知度は、全体的に低く、双方に共通して、通行位置や道路標記に関する認知度は低いです。
災害時の自転車活用方法の周知	また、一般市民の方は、まわりが交通ルールを遵守できていると思う方は多くありません。		
ドライバーの自転車利用者に対する配慮等	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。		
		自転車等の施設は、多くの方が施設をしているが、自宅ではしていない方が一定数見られます。	
		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です。	
		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。	
		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ています。	
		中学生も同じ傾向ですが、路上駐車抑制については、約3割と多い傾向にあります。	

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 -

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 』

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 基本理念

4-3 計画目標

- ・設定した基本理念に基づきながら、「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	目標②
	<p>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</p> <p>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するとともに、駐輪環境等の向上により、自転車利用を促進します。</p>	<p>自転車を活用した健康づくりの気運醸成</p> <p>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。</p>
観光・イベント	目標③	目標④
	<p>自転車で観光地や自然資源をめぐる市内周遊の促進</p> <p>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。</p>	<p>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</p> <p>誰しもの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。</p>

図 基本目標

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”を下表に示します。

表 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
		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の気運醸成	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 安全の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 方針の一覧

区分	方針	施策		
都市環境	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	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	駐輪場の屋根とラックの整備	
		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	企業と連携したエコ通勤の周知・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	
	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周知	
	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	安全の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）

検討中

・自転車ネットワーク路線は、次に示すとおり「木曾川中流域サイクルツーリズムにおけるメインサイクルルート」や、「需要」や「安全性」の視点および「連続性」等を考慮して選定します。

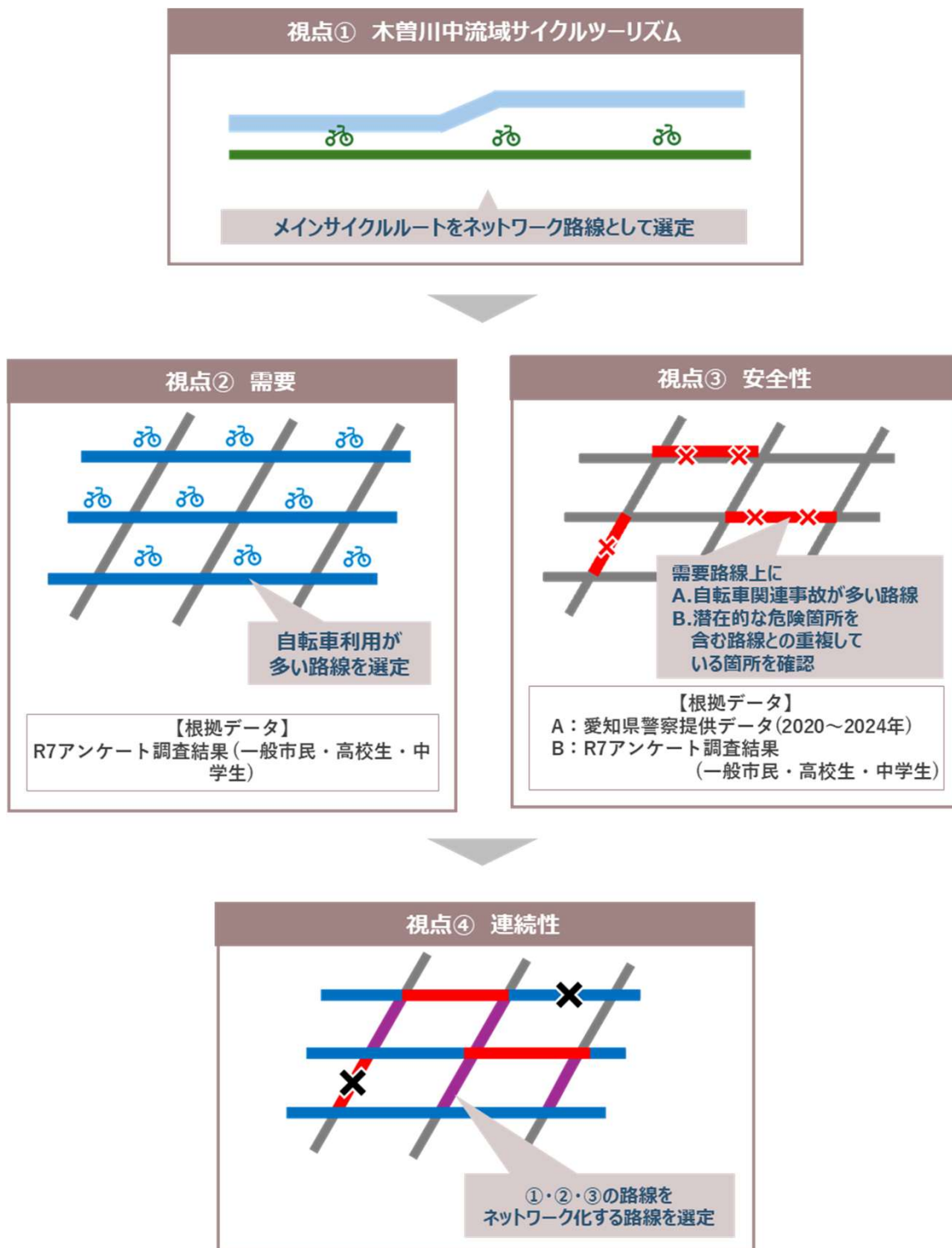
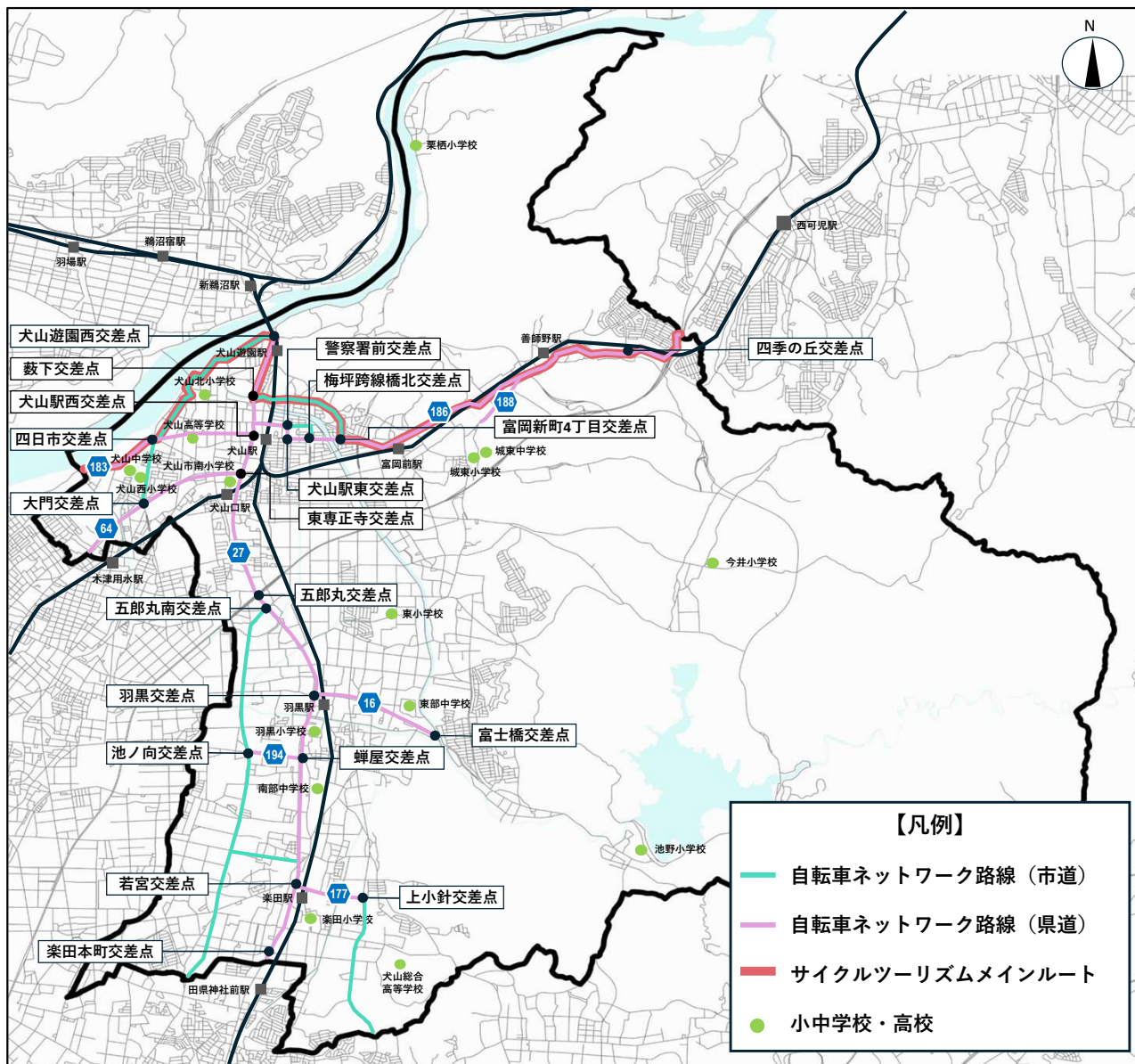


図 自転車ネットワーク路線の選定の視点

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)

検討中

- ・ガイドラインに準拠して、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を構成する路線を選定します。



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)
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)
全長：約23.2km 県道：約16.2km 市道：約7.0km

図 自転車ネットワーク路線図（市道・県道区分）

施策①-1 自転車通行空間の整備（整備形態の考え方）

検討中

・ガイドラインに準拠して、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整備形態を設定します。

	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。

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.1-9）

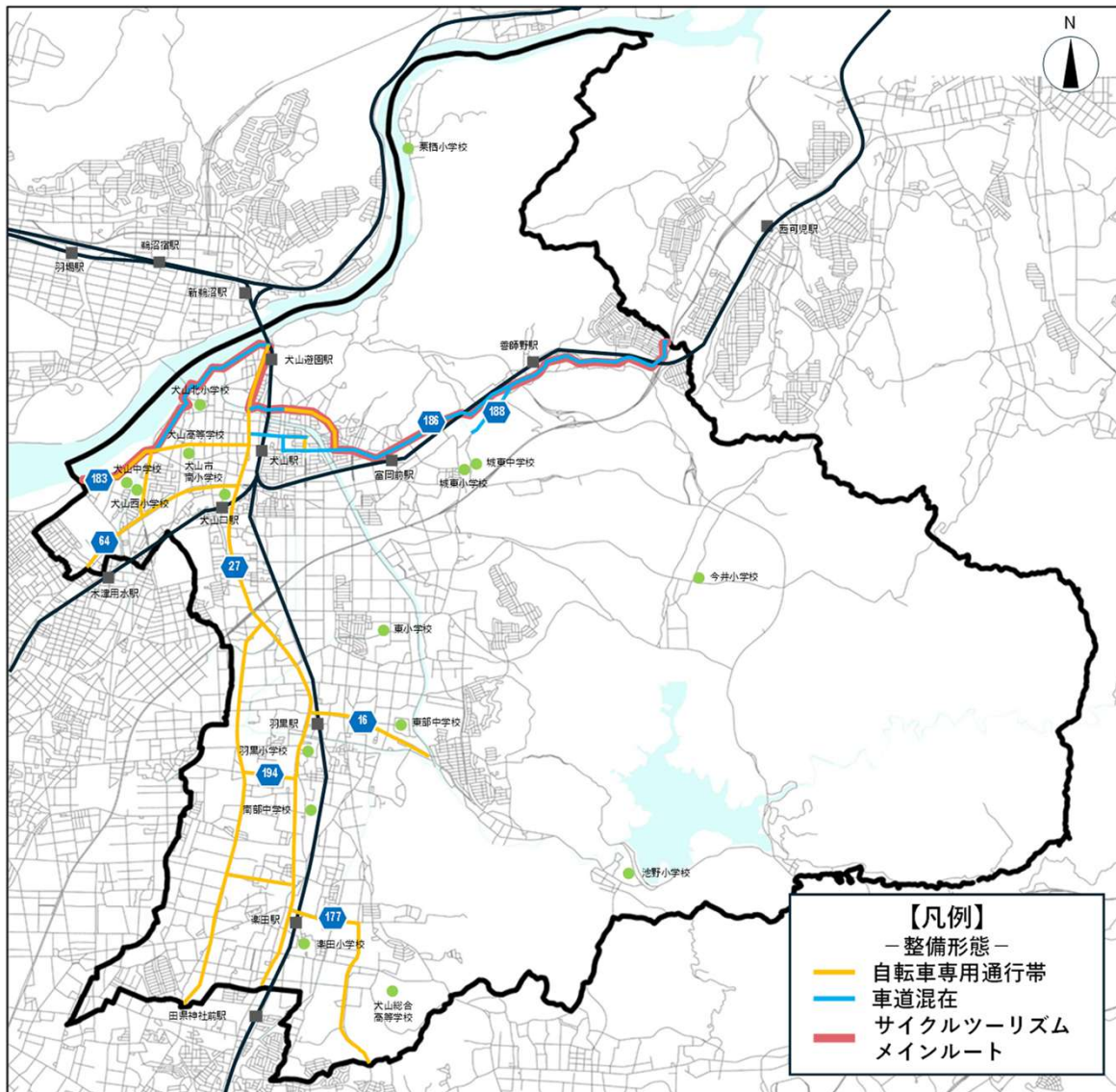
整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>自転車と自動車を構造物により物理的に分離する</p>
自転車専用通行帯	<p>車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する</p>
車道混在	<p>車道内に自転車の通行位置を示す</p>

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.1-10）

施策①-1 自転車通行空間の整備（ネットワーク計画①）

検討中

- ・前頁に示したガイドラインに準拠し、下図のとおり基本的な整備形態を設定します。
- ・本ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間と自転車ネットワークの構築について、計画的に推進します。



自転車専用通行帯	車道混在	総延長
全長：約24.3km 県道：約15.2km 市道：約9.1km (サイクリングルート：約2.7km)	全長：約8.8km 県道：約6.2km 市道：約2.6km (サイクリングルート：約6.7km)	全長：約33.1km 県道：約21.4km 市道：約11.7km (サイクリングルート：約9.4km)

図 自転車ネットワーク路線図（整備形態区分）

施策①-1 自転車通行空間の整備（ネットワーク計画②）

検討中

・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、木曾川沿川市町とのネットワークを形成する木曾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、ガイドラインに準じることとし、まずは自転車ネットワークの形成を優先します。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。

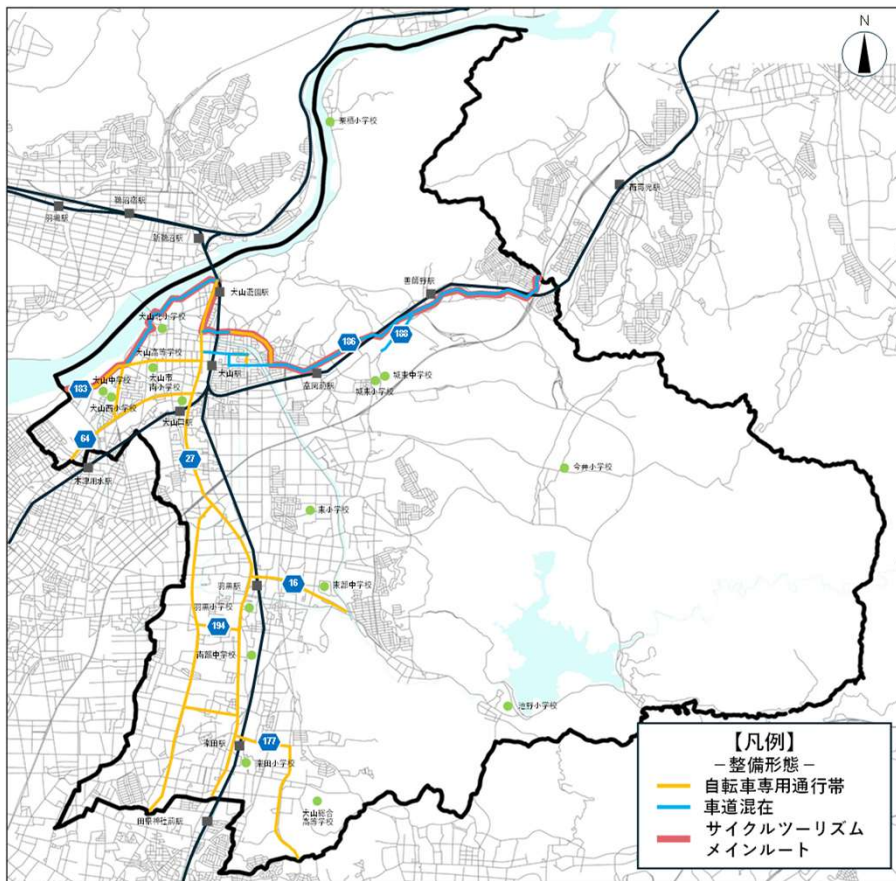


図 自転車ネットワーク計画図

施策①-2 自転車事故危険箇所の解消に向けた整備

検討中

- ・ 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位置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。



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HP

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。



出典：岩倉市自転車活用推進計画 (P31)

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。



出典：名古屋市東区HP

施策②-3 駐輪場の屋根とラックの整備

- ・ 自転車利用の促進に対応するため、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ラック等の整備を検討します。

屋根付きサイクルラック付きの駐輪場



出典：新見市HP



出典：生駒市HP

施策②-4 放置自転車の整理・撤去

- ・円滑な通行環境およ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の周知と連携し、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。



写真：犬山市撮影



写真：犬山市撮影

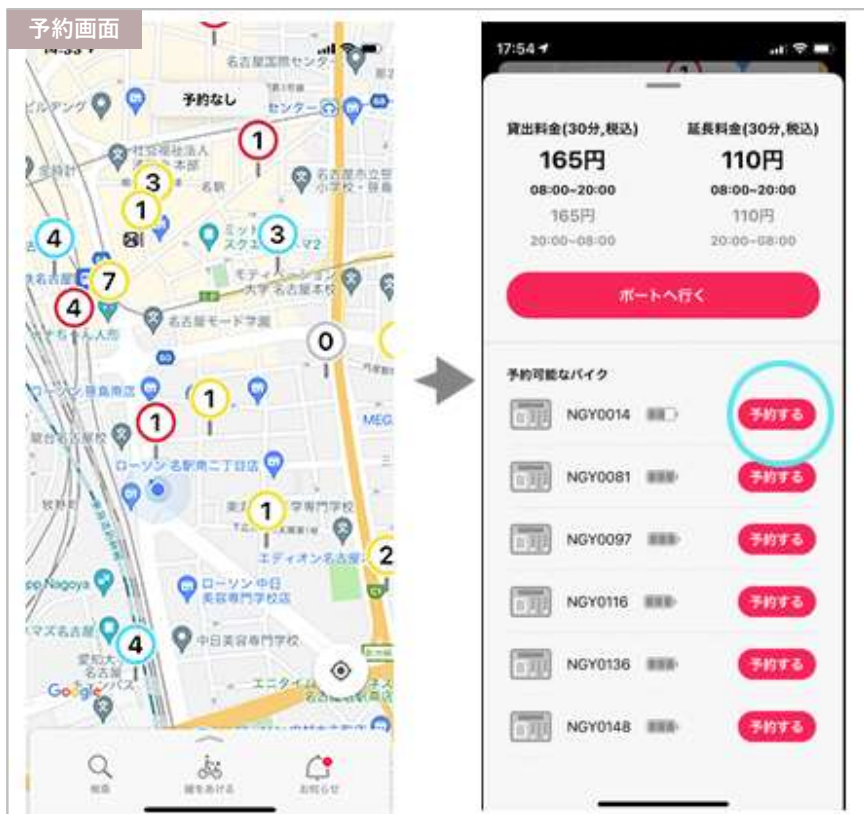
施策③ シェアサイクルポート拡充・誘致の検討

- ・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 カリテコバイク(犬山駅前)

写真：犬山市撮影



出典：カリテコHP（名鉄協商）

図 カリテコスマホ利用画面

施策④ 企業と連携したエコ通勤の周知・啓発

- ・エコ通勤の理解促進と実践を図るため、広報やポスター・チラシ等を活用した周知啓発を行う。

エコ通勤のいいところ

時間の有効利用ができます。
電車やバスでは通勤すれば、車内で読書もできます。車通勤の「渋滞でイライラ」からも解放されます。

健康増進にもつながります。
徒歩や自転車が健康的なのはもちろん、電車やバスでの通勤も。駅やバス停までは徒歩や自転車がお勧めです。目指せ、エコ通勤でダイエット!

安全・安心に通勤できます。
朝夕の通勤・帰宅の時間帯は交通事故の多発時間帯でもあります。公共交通を利用すれば、交通事故に遭遇する危険性が減りますし、事故の加害者になることもありません。

おまけ
電車やバスで通勤すれば、仕事帰りに「ちょっと一杯」も大丈夫。でも、飲みすぎにはご用心。

エコ通勤にご協力を
毎日エコ通勤するのは難しい。そんなときは、週1回でもエコ通勤をしてみてください。
例えば、浜松市民のわずか5%が車利用をほんの少し控えるだけで、浜名湖の5分の1の面積に樹林するのと同じ効果が得られます。
*浜松市市民の車が1年を通じて毎日約10kmの移動を車からバスに果たした割合の値です。

あなたの「エコ通勤」が地球環境の保全につながっているのです。

浜松市役所 都市整備部 交通政策課
〒430-8652 浜松市中区元城町216番地の4
電話 053-457-2441 FAX 053-457-2345
E-mail:kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp

交通手段を変えてみる
電車やバスなどの公共交通はエコ社会の「優等生」。市内には54の鉄道駅と3000を超えるバス停があります。意外と身近なところにバス停があるかもしれません。車以外の通勤方法を考えてみませんか?

サイクル&ライドをしてみる
バス停まで歩くのが大変なら駐輪場のあるバス停を探してみましょう!バス停まで自転車で行って、そこからバスに乗り換えて通勤。これがサイクル&ライド(C&R)。市内にはC&R用の駐輪場が33箇所あり、さらに毎年増やしています。駐輪場の設置場所は「浜松市サイクルアンドライド」で検索できます。

エコ通勤してみませんか?

車通勤する日は時間帯をずらして渋滞を回避。渋滞のイライラもなく、燃費も向上。市内の主要渋滞箇所を紹介します。
●国道152号 東区馬込大橋付近～中区連尺付近
●国道257号 中区葵町付近～中区成子付近

時間をずらしてみる

「エコ通勤」とは…
エコ通勤とは、自家用車ばかりでなく、電車やバス、自転車、徒歩などを上手に使って「環境にやさしい交通手段で通勤する」ことです。

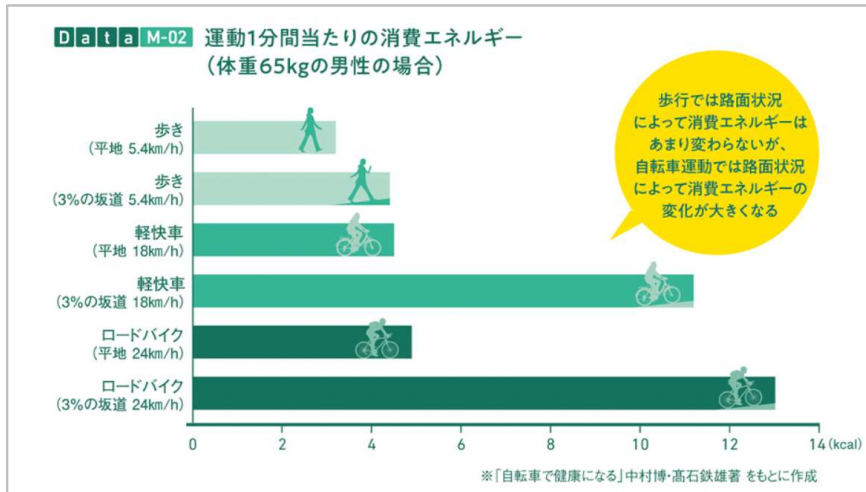
徒歩、自転車にしてみる
天気の良い日は徒歩や自転車で通勤してみませんか?浜松市は日照時間が全国トップクラスなので、とてもエコ通勤しやすい環境にあります。

出典：浜松市HP

図 エコ通勤啓発ポスター

施策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。



出典：横浜市自転車ライフポータルサイト By Cycle ヨコハマ

☒ 自転車利用による健康効果

施策⑥ 自転車通勤の周知・啓発

- ・ 自転車通勤の促進を図るため、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。

自転車通勤導入に関する手引き



令和6年7月
自転車活用推進官民連携協議会

2 自転車通勤制度導入のメリット

2 自転車通勤制度導入のメリット

2.1 事業者のメリット

(1) 経費の削減

- 通勤手当や固定経費などの削減につながります

自転車はクルマや公共交通に比べて通勤にかかる費用が少ないため、通勤手当の削減につながります。また、クルマから自転車通勤への転換が図られることで、社有車や駐車場の維持にかかる固定経費などの削減につながります。

トピック

- 自転車通勤推奨により、従業員一人当たりの通勤費削減額は年間約5万円
- さらに固定経費が年間200~300万円削減された事例も

自転車通勤を推奨している事業者を対象とした調査より、従業員一人当たりの通勤費削減額は平均で年間約5万円という結果が出ています。

また、ある事業者において、通勤のために借り上げていた駐車場代がかからなくなったことにより、年間で200~300万円もの固定経費が削減されたという事例もあります。



図1 自転車通勤による経費削減効果の例

※通勤費削減額：通勤費削減効果があったと回答した50事業者の平均値を使用
【自転車通勤を推奨する事業者へのアンケート調査（国土交通省、令和4年度）より】

出典：自転車通勤導入に関する手引き（令和6年7月）/国土交通省

図 自転車通勤導入に関する手引き

施策⑦ サイクルルートの整備及び周知

検討中

- ・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するとともに、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ます。また、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。
- ・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。**

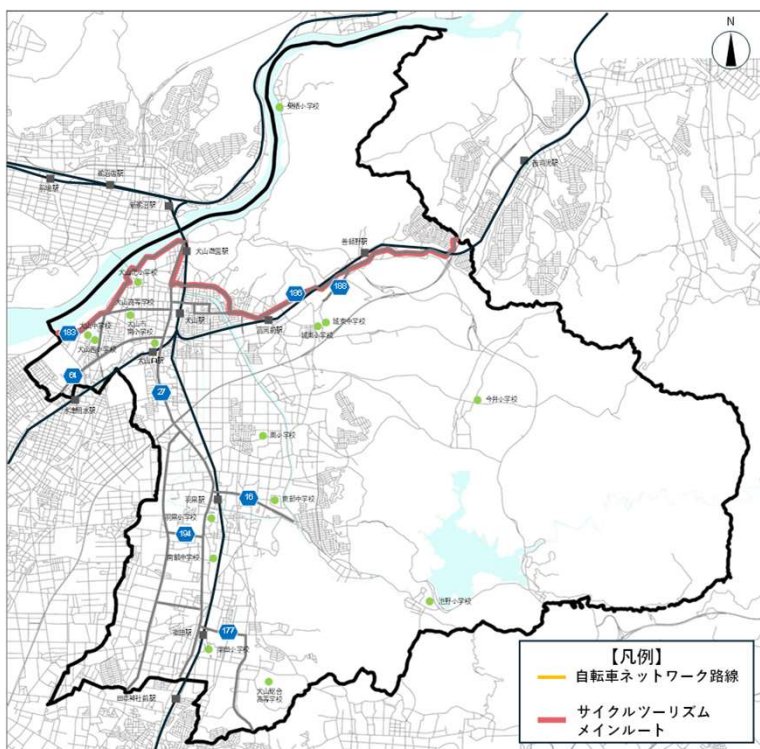


図 木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルート

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)
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)
全長：約23.2km
(県道：約16.2km)
(市道：約7.0km)



図 自転車走行環境整備と情報発信の事例

出典：国土交通省

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。



出典：River to Summit HP

図 River to Summit 2025
(主催：木曾川中流域観光振興協議会)



出典：犬山市ポタリングクラブ提供

図 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：木曾ポタHP

図 第9回 こうなん木曾川親子ふれあい自転車散歩
(主催：江南市)

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 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”の向上方針の事例

- ・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、“滞在時間の向上”による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。



出典：RIVER PORT PARK Minokamo HP



出典：かわたびほっかいどう HP



出典：尻別川サイクリングコースマップ



出典：JPCF HP(国営昭和記念公園)



出典：株式会社なるしまフレンド HP

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提供を行います。**
- ・ **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。**



出典：犬山観光ナビHP

図 犬山市観光協会における観光案内HP



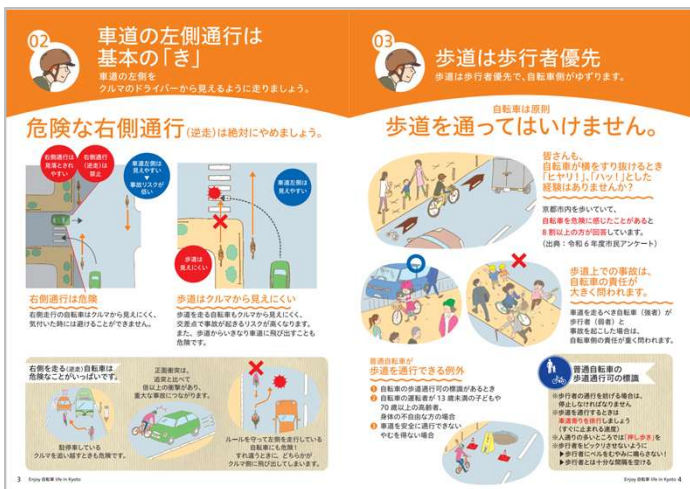
出典：サイクルサイト KYOTO CITY HP

図 自転車の安全な乗り方ガイド (左：日本語版 / 右：英語版)

施策⑩-1

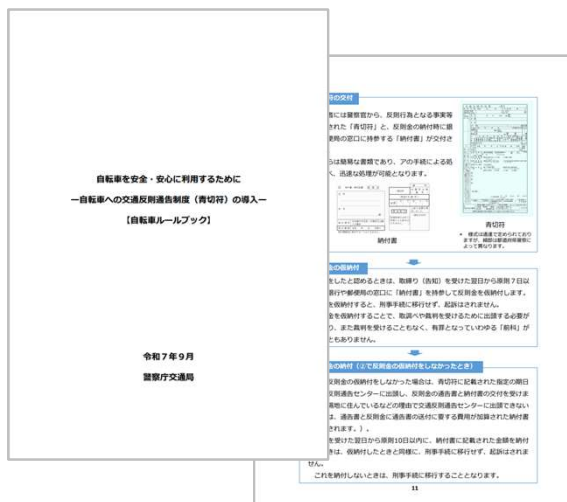
地域や関係機関と連携した 自転車の利用ルールの周知・啓発

- ・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安全な共存を図ります。



出典：サイクルサイト KYOTO CITY HP

図 自転車の安全な乗り方ガイド



出典：自転車交通安全HP

図 自転車ルールブック(青切符)の導入



出典：一宮市自転車活用推進計画 (P41)

図 警察と連携した自転車利用ルールの周知・啓発活動

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							
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	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 	<p>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 自転車の基本的な技能を習得する。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>自転車に乗るとき、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。</p>	<p>自転車に乗るとき、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。</p>	<p>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。</p>	<p>自転車に乗るとき、交通ルールの確認し、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</p>
<p>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</p>							

出典：自転車の交通安全教育ガイドライン（令和7年12月）

図 ライフステージごとの自転車の交通安全教育の目的

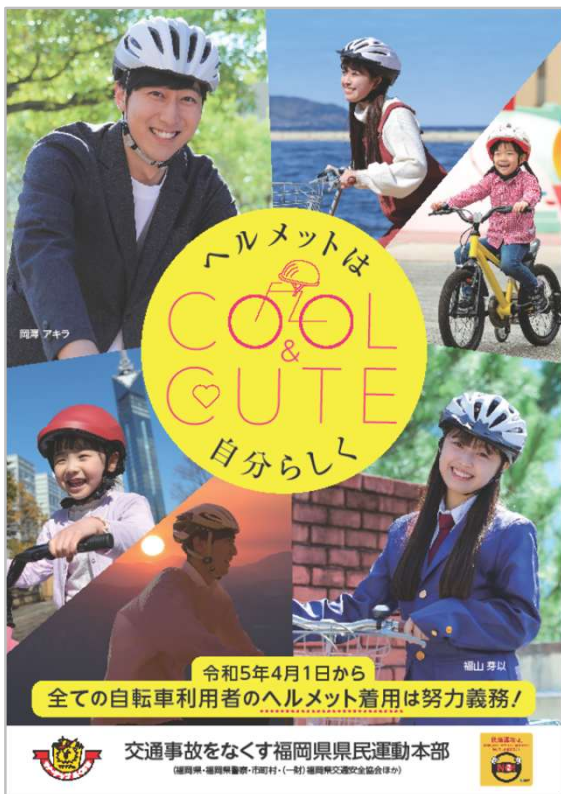


出典：自転車の交通安全教育ガイドライン（令和7年12月）

図 警察による交通安全教育

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。



出典：福岡県HP



出典：JA共済連 香川HP

図 ヘルメット着用啓発チラシ・ポスター



図 多様なデザインのヘルメット

出典：警視庁HP

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。

自転車損害賠償責任保険等への加入
10月1日から義務化

自転車利用者が交通事故の加害者となる高額賠償事例が発生しています。万一の事故に備え、自転車損害賠償責任保険等に加入しましょう。

高額賠償事例：9,521万円（日本損害保険協会 Web ページより）
 男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。(神戸地方裁判所、平成25(2013)年7月4日判決)

自転車損害賠償責任保険等の加入状況確認シート

自転車損害賠償責任保険等は、自動車保険や火災保険、傷害保険等、他の保険の特約として付帯されている場合もあります。まずはご自身や御家族の加入状況を確認しましょう。(御家族が加入されている保険等で補償対象となっている場合もあります。)

自転車利用中の事故により他人に怪我をさせた場合などに備えて、相手の生命又は身体の損害を補償できる保険等に加入していますか？
 ※点検整備した自転車に貼られる「TSマーク」も該当します。(期限あり)

はい

わからない

いいえ

自動車保険、傷害保険、火災保険のいずれかに加入していますか？

はい

わからない

いいえ

共済、各種団体保険（学校(PTA含む)や職場で加入する保険）のいずれかに加入していますか？

はい

わからない

いいえ

自転車損害賠償責任保険等に相当する補償が基本補償又は特約としてついていますか？（名称は、日常生活賠償特約など、保険会社によって異なります。）

はい

わからない

いいえ

すでに自転車損害賠償責任保険等に加入しています。

保険証券等をご用意の上、ご加入の保険会社に御確認ください。相当する補償がない場合は加入が必要です。

自転車損害賠償責任保険等への加入が必要です。

自転車乗車用ヘルメットの購入補助制度

県内市町村と協力し「自転車乗車用ヘルメット購入補助制度」を実施します。(一部市町村を除く) 受付開始時期は各市町村で異なりますので、詳しくはお住いの市町村へお問い合わせください。

対象者：県内在住の以下の者
 ①2023年3月31日現在で満7歳以上満18歳以下である児童生徒等
 ②2023年3月31日現在で満65歳以上である高齢者
 補助率：ヘルメット購入金額の1/2（1個あたり上限2,000円）
 （ただし市町村独自で上乗せ補助を行う場合あり）

愛知県

問合せ：愛知県防災安全局県民安全課
 電話：052-954-6177（ダイヤルイン）

出典：愛知県HP

図 自転車損害賠償責任保険の周知チラシ

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・実施します。



出典：名古屋市自転車活用推進計画（P44）

図 自転車の通行を阻害する路上駐車

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ライト・反射材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の補助制度についても検討し、事故の未然防止につなげます。

★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)を受けた新品のヘルメット

SGマーク	JCFマーク	CEマーク (EN1078)	GSマーク	CPSCマーク

※CEマークは EN1078 の表記のあるものが補助対象です。購入時にご確認ください。

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)
- ② 65歳以上
(S36.4.1以前生まれ)

注意事項

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実額支払額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個、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。

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

★詳しくは市ホームページをご覧ください。
ページ番号1007656
<https://www.city.inuyama.aichi.jp/kurashi/bus/1007656.html>

【問合せ先】
犬山市役所 防災交通課
交通防犯担当(市役所3階)
☎(0568)44-0347

図 自転車乗車用ヘルメット購入費（犬山市）

出典：犬山市HP



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。
- ・これにより、災害対応力の向上を図ります。



図 阪神・淡路大震災発生時の自転車活用の様子

出典：神戸市HP



出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）

図 自転車を活用した避難訓練（三沢市）

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、各期において施策の進捗や効果を評価し、必要に応じて内容の見直しを行うとともに、前期終了時には中間見直しを行います。
- ・また、毎年度の進捗管理及び評価を行うほか、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。

表 実施スケジュール

		前期					後期					2037
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	
施策の実行												
評価	モニタリング指標	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	第2期
	目標指標					●					●	
計画の見直し					必要に応じて一部見直し 					次期計画策定準備 		

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

- ・今後の状況や取り組みの進捗状況を踏まえ、推進体制については柔軟に決定するものとします。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、各方針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整備を図ります。

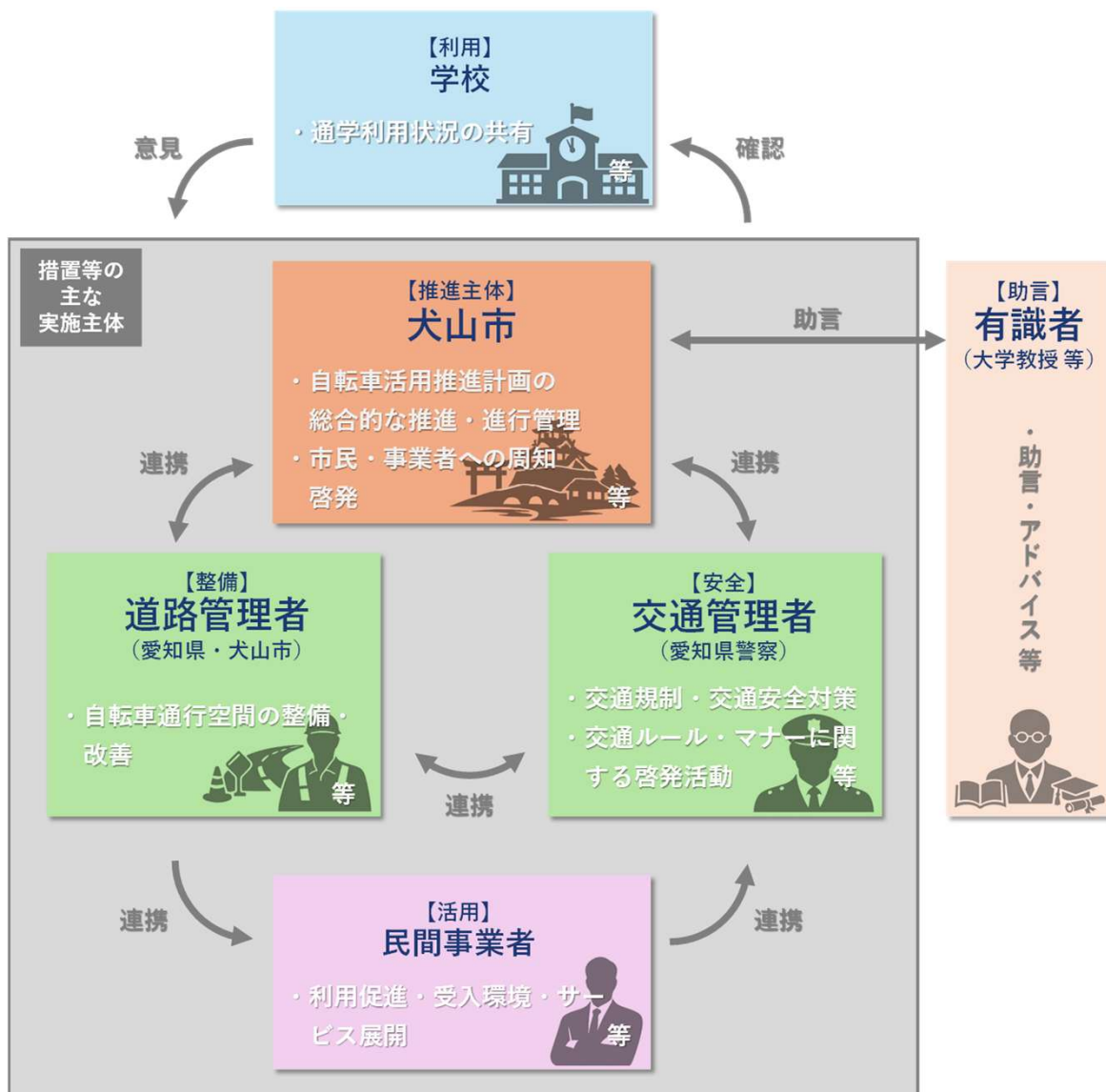


図 推進体制

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、各方針を着実に実施した上で、その結果を検証しながら継続的に改善を行う必要があります。
- ・そのために PDCA サイクルを実施し、進捗状況を確認し、継続的な計画の推進を図ります。

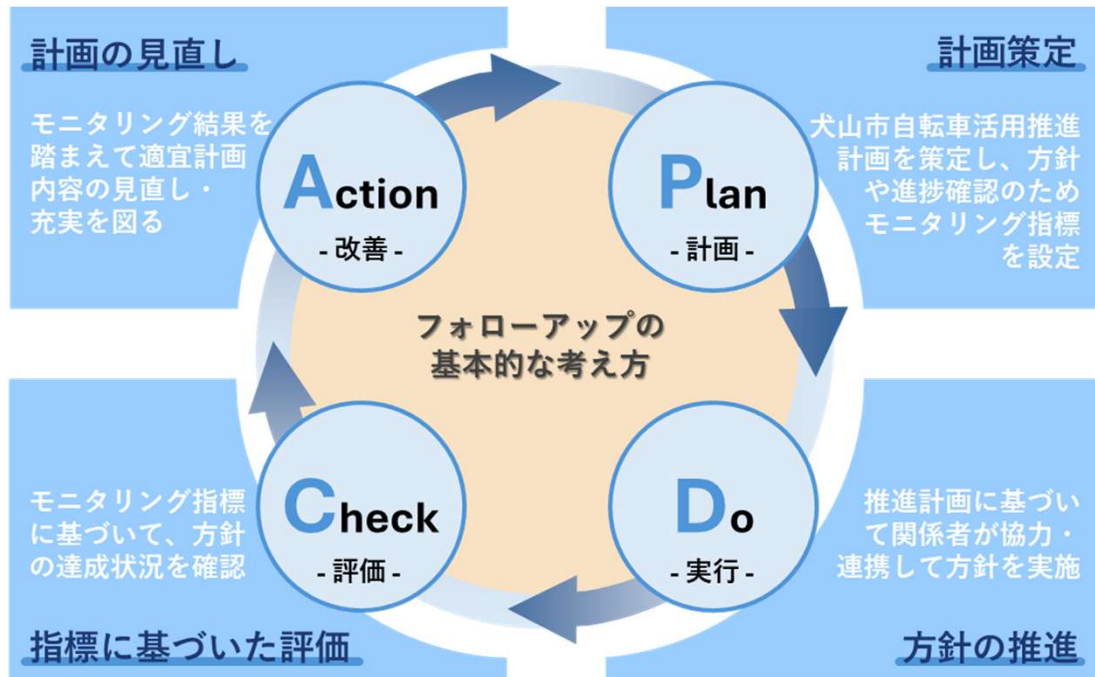


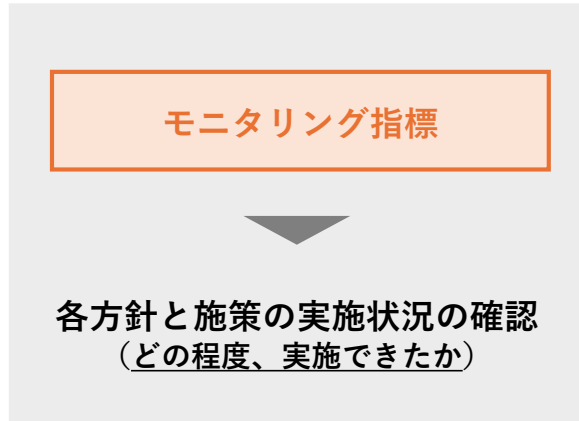
図 フォローアップの基本的な考え方（PDCAサイクル）

6-3 指標の設定

(1) 基本的な考え方

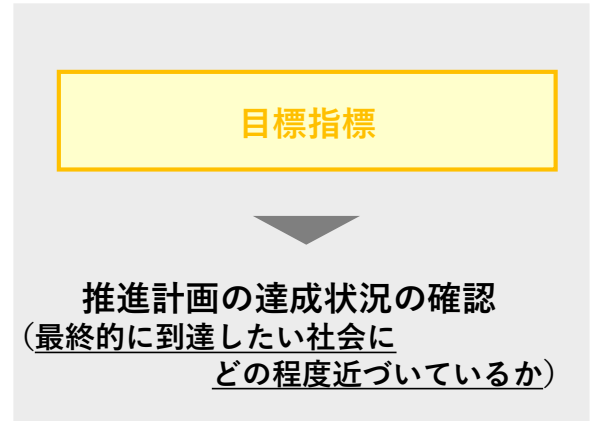
- 計画の進行管理と成果の把握を適切に行うため、「モニタリング指標」と「目標指標」の2種類の指標を設定します。

< 進行管理 >



年に1回実施

< 成果の把握 >



5年に1回実施
(中間見直し時)

×

図 指標の考え方

（2） モニタリング指標

- ・モニタリング指標は、次の通りです。

当日お渡しさせていただきます。

(3) 目標指標

- ・推進計画に基づく方針・施策の進捗状況や効果を定量的に把握するとともに、今後の評価・見直しに活かすため、「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。
- ・また、各方針・施策の進捗状況については、必要に応じて継続的な状況把握を行います。

表 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 (市政アンケート) 関連する施策： 【①-1】 【①-2】 【②-4】 【⑩-1】 【⑩-2】 【⑩-3】 【⑩-4】 【⑩-5】 【⑪】	約30% (2018年)	約45% (15%増)	約60% (30%増)
自転車を活用した健康づくりの気運醸成	健康づくりに自転車を活用する人の割合 (アンケート調査) 関連する施策： 【①-1】 【③】 【④】 【⑤】 【⑥】	一般市民 約10% 高校生 約20% (2025年)	一般市民 約25% (15%増) 高校生 約35% (15%増)	一般市民 約40% (30%増) 高校生 約50% (30%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 (アンケート調査) 関連する施策： 【⑦】 【⑧】 【⑨-1】 【⑨-2】	一般市民 約5% 高校生 約10% (2025年)	約10% (5%増) 約15% (5%増)	約15% (10%増) 約20% (10%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	自転車に関する交通安全ルールの理解度向上 (アンケート調査) 関連する施策： 【①-1】 【①-2】 【⑩-1】 【⑩-2】 【⑩-3】 【⑪】	一般市民 約85%※ 高校生 約75%※ 中学生 約75%※ (2025年)	一般市民 約90% (5%増) 高校生 約80% (5%増) 中学生 約85% (5%増)	一般市民 約95% (5%増) 高校生 約85% (5%増) 中学生 約90% (5%増)

※ アンケート(p.18～20)の『あなたご存じの自転車の利用ルールを選んでください』のうち、「知っている」と回答した方の平均。

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	59
参考資料2 パブリックコメント実施概要	62
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）	63
参考資料4 市内の中学校・高等学校へ提供したポスター	81
参考資料5 自転車ネットワーク路線の選定方法	82

参考資料 1

①犬山市自転車活用推進計画策定委員会 規則

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

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	委員指名	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	高井 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	
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 木曾川上流河川事務所	-
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

委員会	開催日
第1回委員会	令和7年8月18日（月）
第2回委員会	令和7年11月13日（木）
第3回委員会	令和8年2月26日（木）
第4回委員会	令和8年5月21日（火）
第5回委員会	令和〇年〇月〇日（〇）

参考資料2

パブリックコメント実施概要

作成中

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

【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の学生
調査方法
一般市民：郵送アンケート方式（二次元コードによるWebアンケート併用） 高校生：Webアンケート方式
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 合計：506件（回答率：50.6%） 【高校生】 Webアンケート：298件

【中学生アンケート】

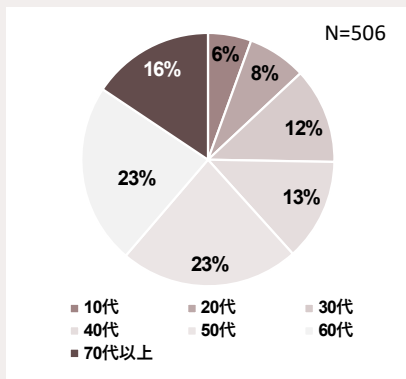
調査対象
犬山市立犬山中学校、犬山市立城東中学校、犬山市立南部中学校 犬山市立東部中学校の学生
調査方法
Webアンケート方式
調査期間
令和7年9月16日（火）周知 令和7年9月26日（金）締切
アンケート回収数
犬山市立犬山中学校：564件 犬山市立城東中学校：420件 犬山市立南部中学校：312件 犬山市立東部中学校：267件 答えたくない：9件 合計：1,572件

②アンケート項目

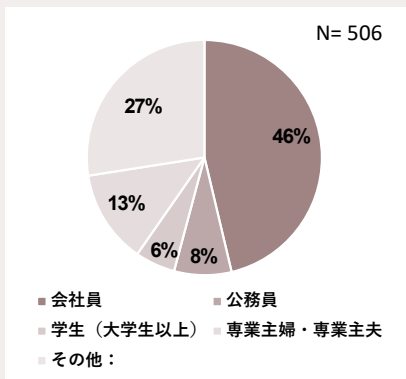
視点	調査項目	対象	
		一般市民 高校生	中学生
個人属性	年代	○	—
	職業	○	—
	居住地	○	—
	運転免許証の有無	○	—
	学校名	—	○
	通学方法	—	○
自転車利用状況	自転車の利用頻度	○	○
	利用目的	○	—
	利用人数	○	—
	通行位置	○	○
	通行位置の理由	○	○
	出発地と目的地	○	○
	走りにくい理由や危険な理由	○	○
	ドライバーへのお願い	○	○
	利用する自転車等駐車場や駐輪場	○	—
	ルートの選定基準	○	—
自転車の利用意識	ルールの認知度	○	○
	ルールの順守状況	○	○
	自転車保険の認知度・加入状況	○	—
	補助金の認知度	○	—
	罰則規定等の認知度	○	○
	施設状況	○	○
	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。

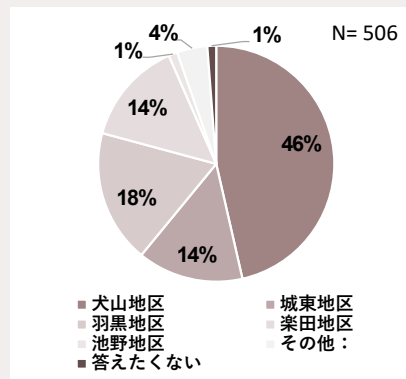


Q. あなたの職業をお答えください。



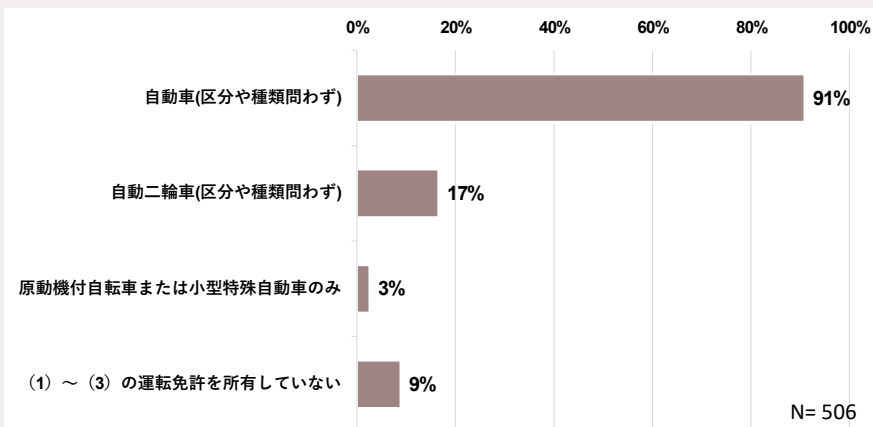
【その他回答】
パート・無職・自営業 等

Q. あなたのお住まいの地区をお答えください。

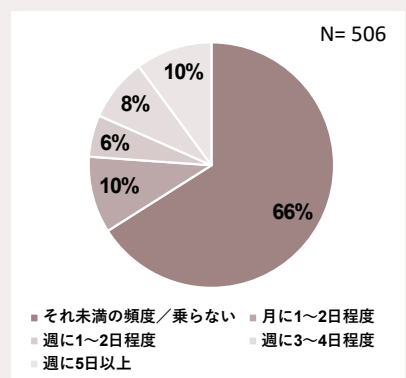


【その他回答】
北名古屋市・五郎丸・前原台 等

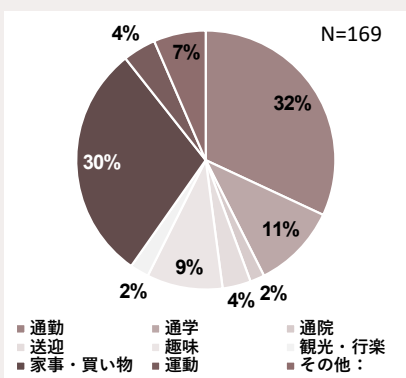
Q. あなたが所有している運転免許をお答えください。



Q. 自転車の利用頻度についてお答えください。

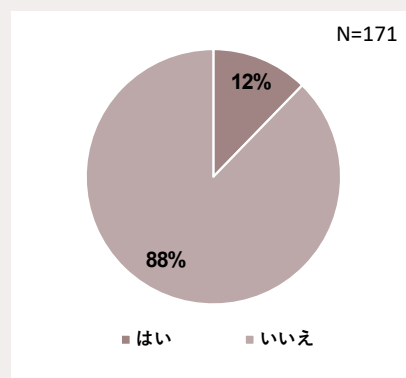


Q. 自転車の主な利用目的をお答えください。

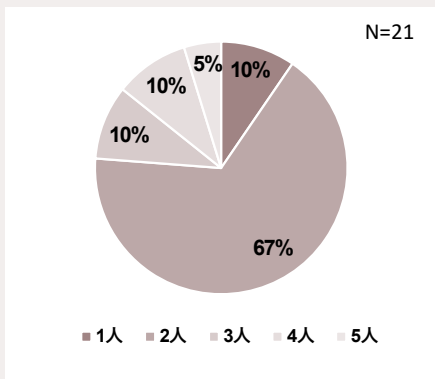


【その他回答】
・使用しない ・畑へ行く時
・自転車を所有していない 等

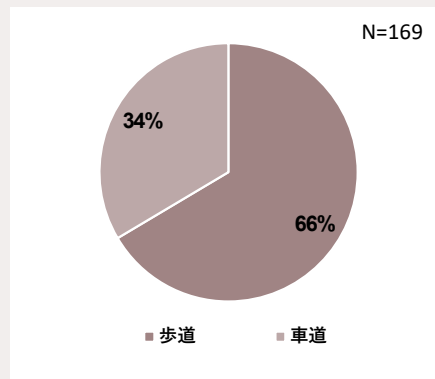
Q. 自転車に乗る際、複数人で集まって移動しますか。



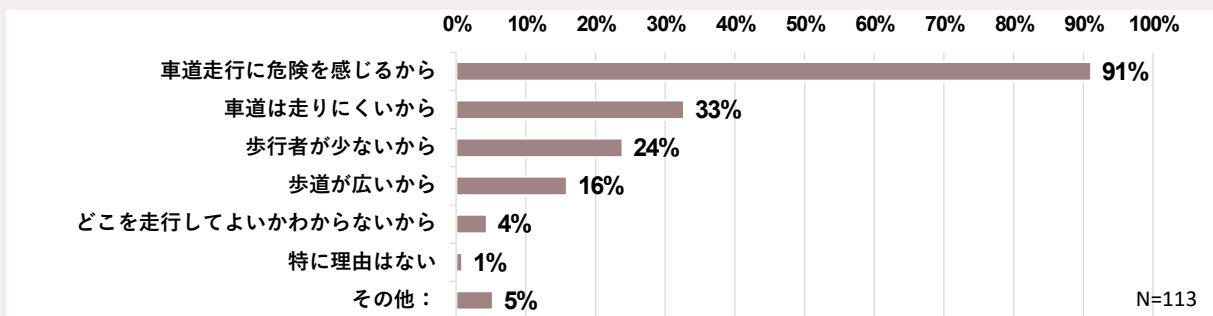
Q. 複数人で集まって移動する場合、人数をお答えください。



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。



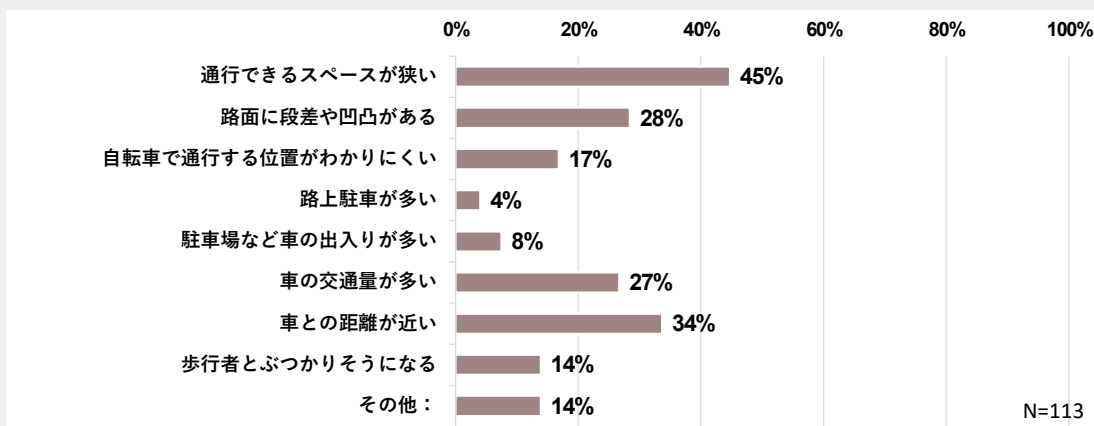
Q. 歩道を通行する理由をお答えください。



【その他回答】

- ・道が細すぎる
- ・子供と一緒にだから
- ・歩行者がいる場合は車道を走行します
- 等

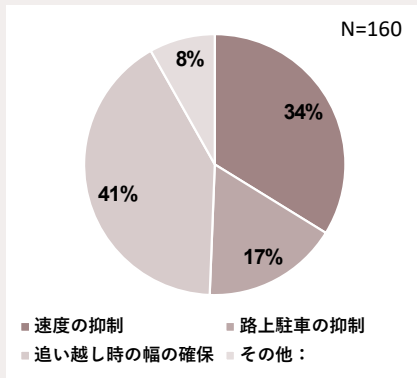
Q. 前問で回答した出発地から目的地までを自転車で通行する際に、危ない、走りにくいと感じることがあれば教えてください（場所は問いません）。また、具体的な危険箇所があれば教えてください（任意回答）



【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

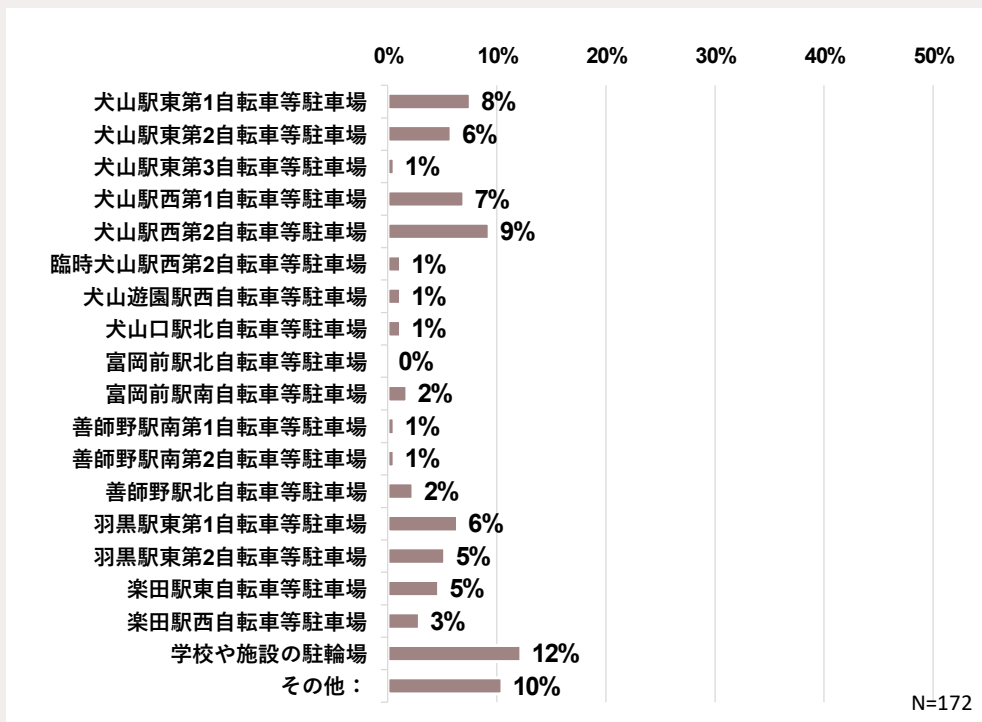
Q. 自転車を安全に利用するためにドライバーへ
最もお願いしたいことはありますか。



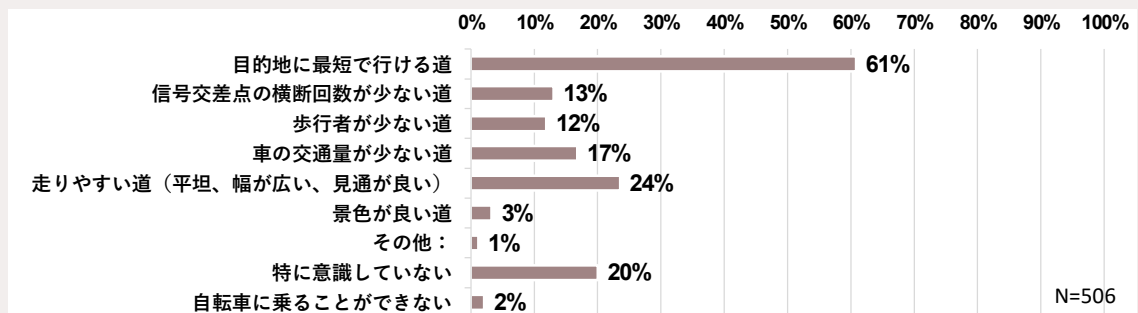
【その他回答】

- ・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こと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。



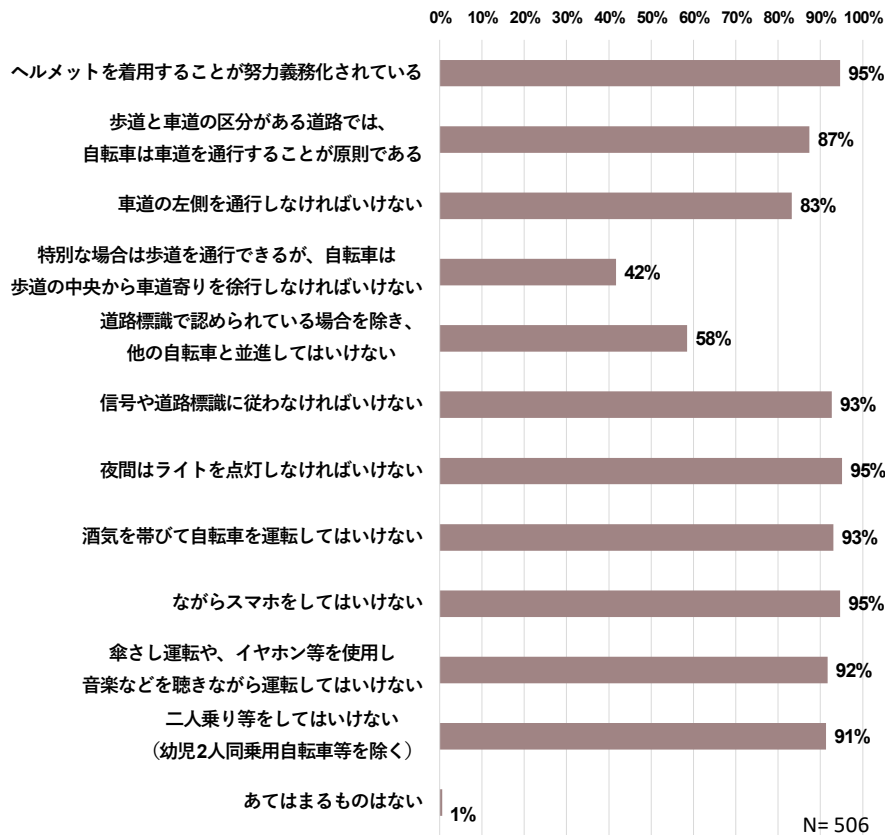
Q. 歩道を通行する理由をお答えください。



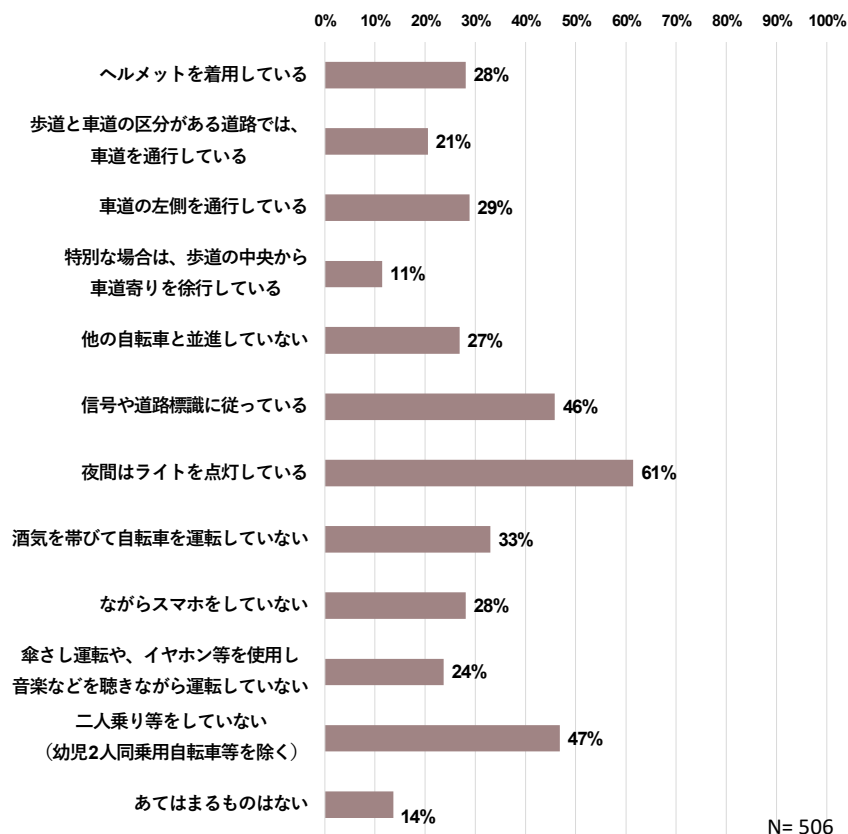
【その他回答】

- ・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

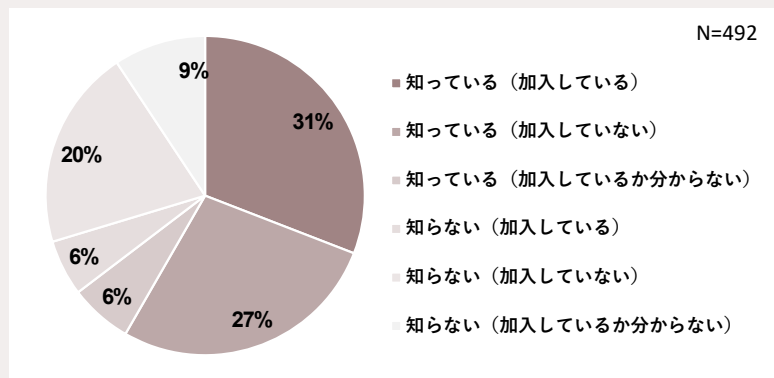
Q. あなたがご存じの自転車の利用ルールを選んでください。



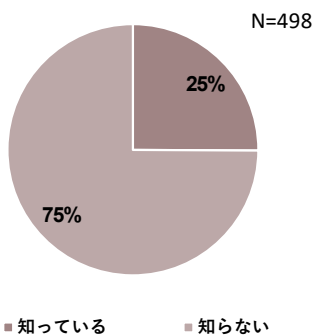
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。



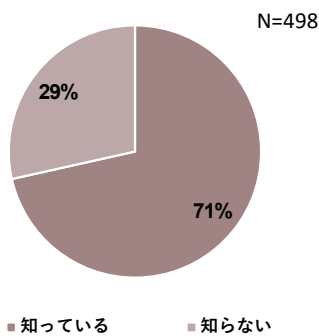
Q. 令和3年10月1日から愛知県条例により自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されたことをご存じですか。また、加入していますか。



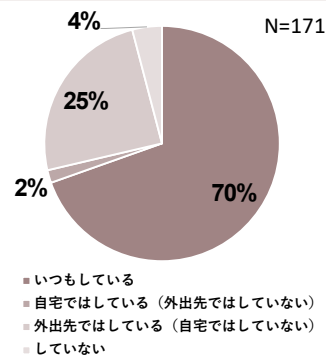
Q. 犬山市では“犬山市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金”を交付していることをご存じですか。



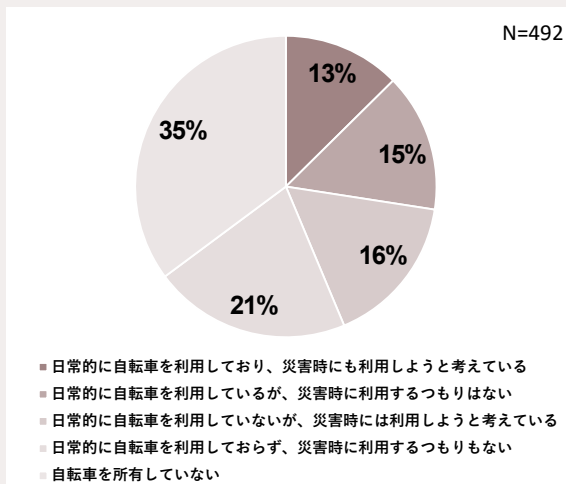
Q. 自転車の交通違反に対して反則金を科す交通反則通告制度（いわゆる青切符）が令和8年4月1日に導入されることをご存じですか。



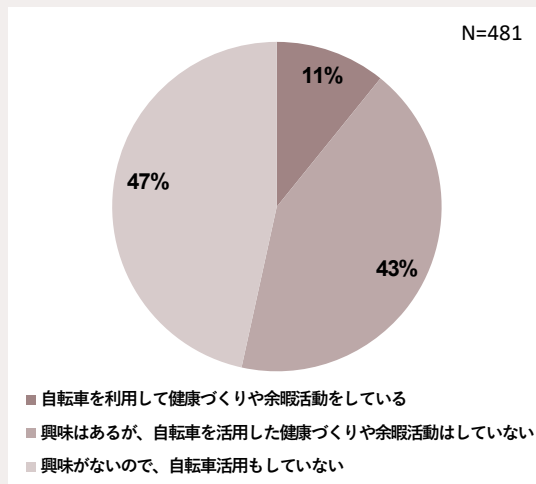
Q. 自転車を駐輪するときに鍵をしていますか。



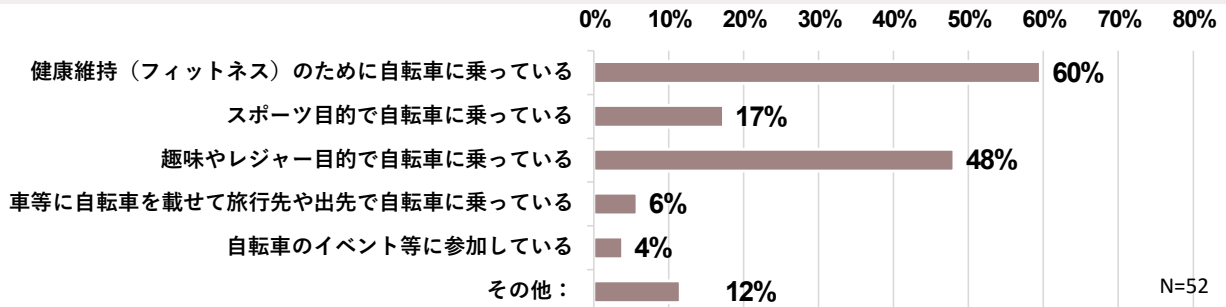
Q. 災害時の自転車活用の意思についてお答えください。



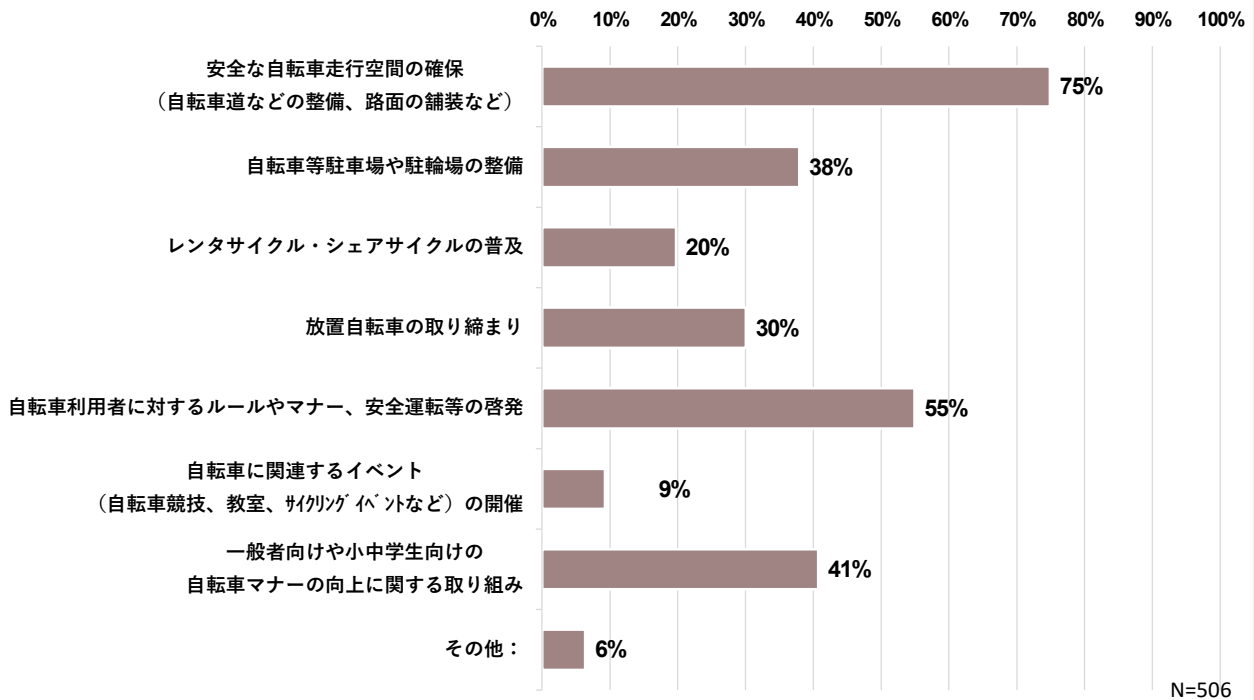
Q. 健康づくりや余暇活動（娯楽等）への自転車活用の状況についてお答えください。



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。

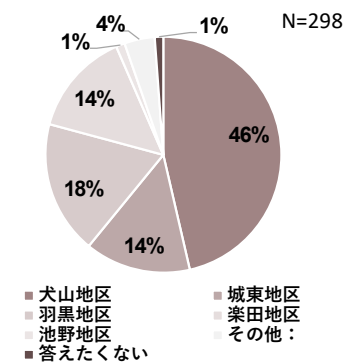


【その他回答】

- ・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

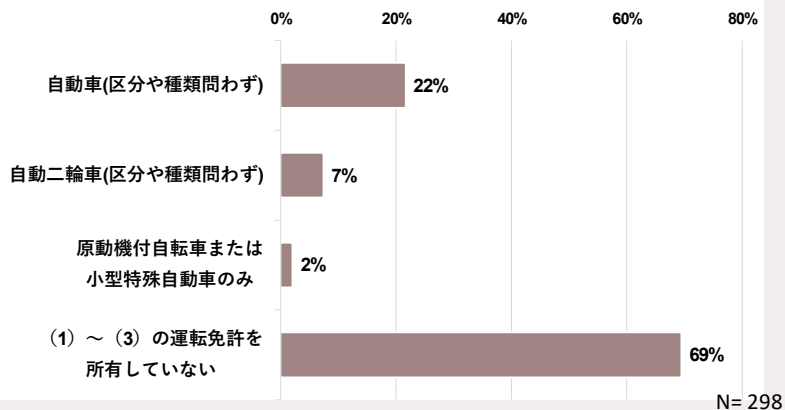
④ アンケート調査結果（高校生）

Q. あなたのお住まいの地区をお答えください。

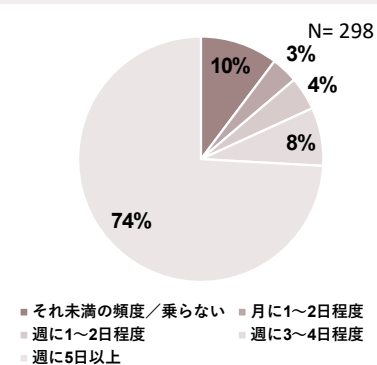


【その他回答】
小牧市・江南市・扶桑町 等

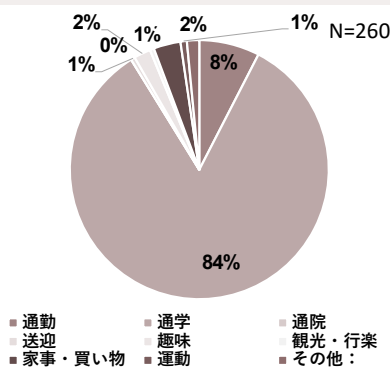
Q. あなたが所有している運転免許をお答えください。



Q. 自転車の利用頻度についてお答えください。

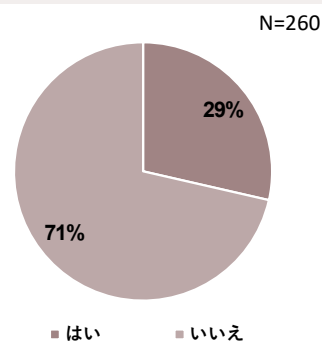


Q. 自転車の主な利用目的をお答えください。

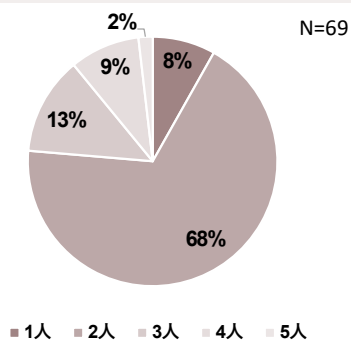


【その他回答】
アルバイト・遊び・習い事 等

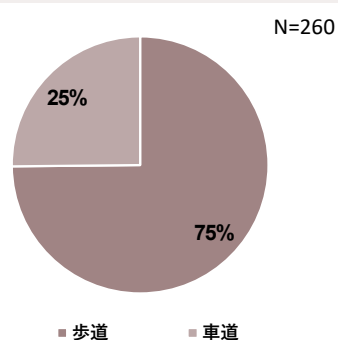
Q. 自転車に乗る際、複数人で集まって移動しますか。



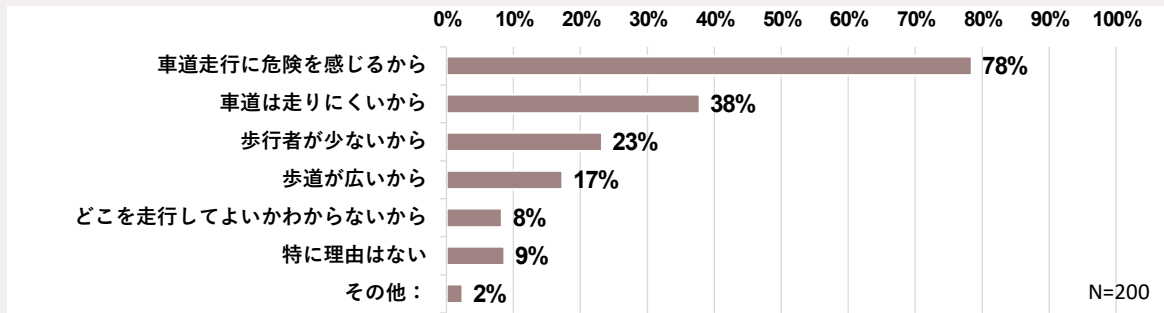
Q. 複数人で集まって移動する場合、人数をお答えください。



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。



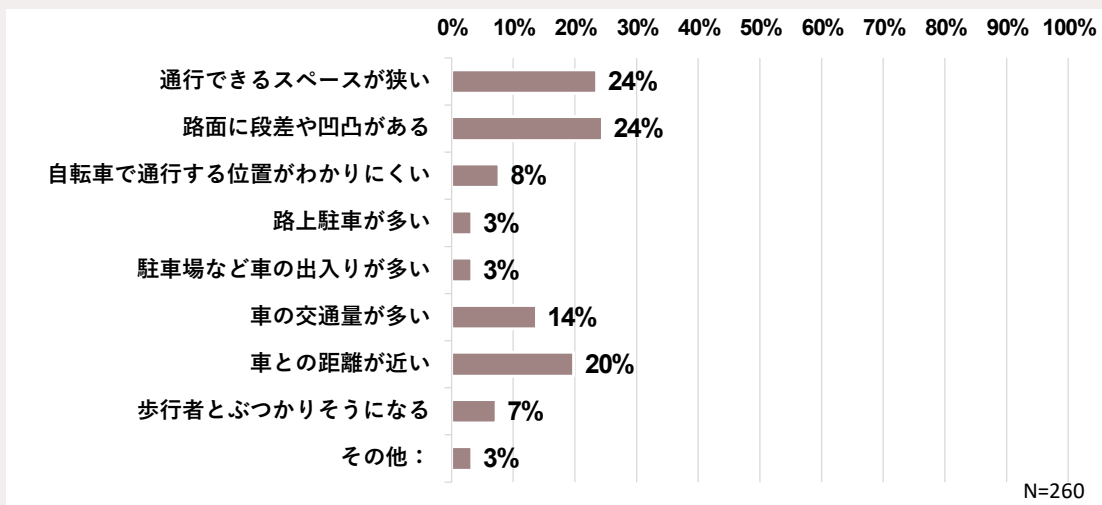
Q. 歩道を通行する理由をお答えください。



【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

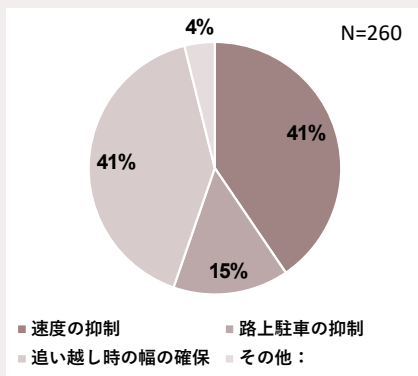
Q. 前問で回答した出発地から目的地までを自転車で通行する際に、危ない、走りにくいとすることがあれば教えてください（場所は問いません）。また、具体的な危険箇所があれば教えてください（任意回答）



【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

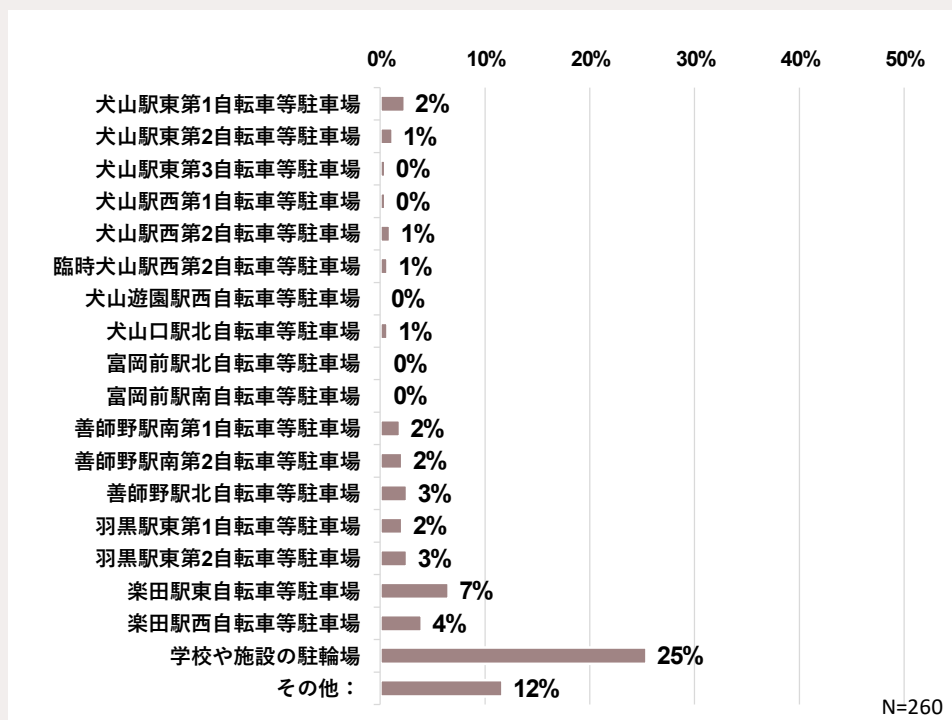
Q. 自転車を安全に利用するためにドライバーへ
最もお願いしたいことはありますか。



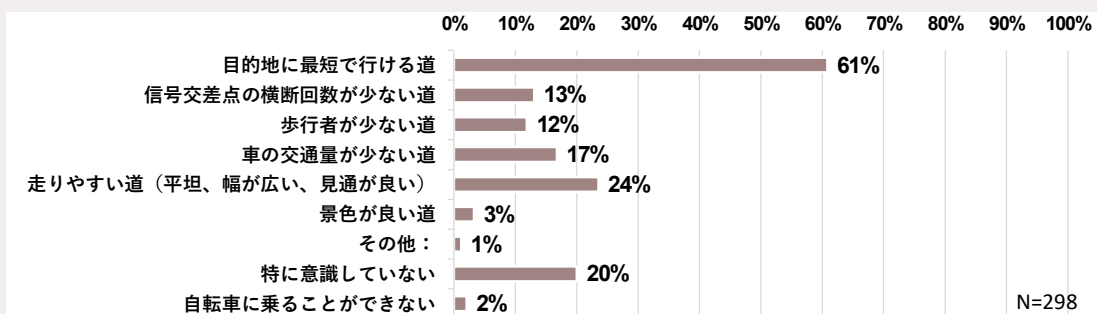
【その他回答】

- ・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。



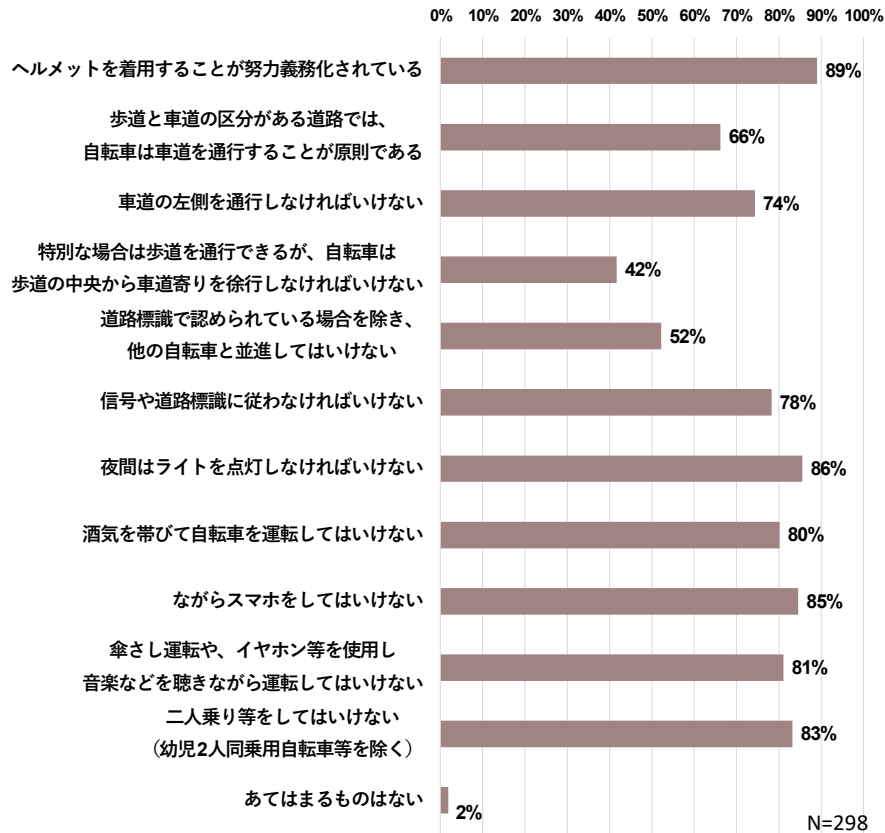
Q. 歩道を通行する理由をお答えください。



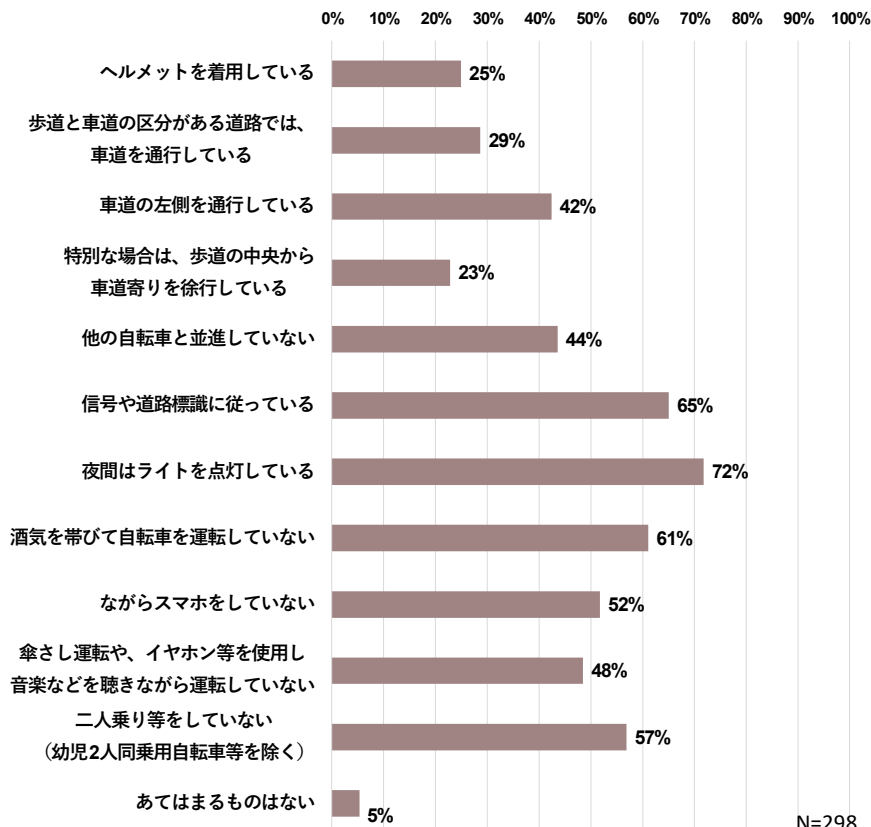
【その他回答】

- ・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

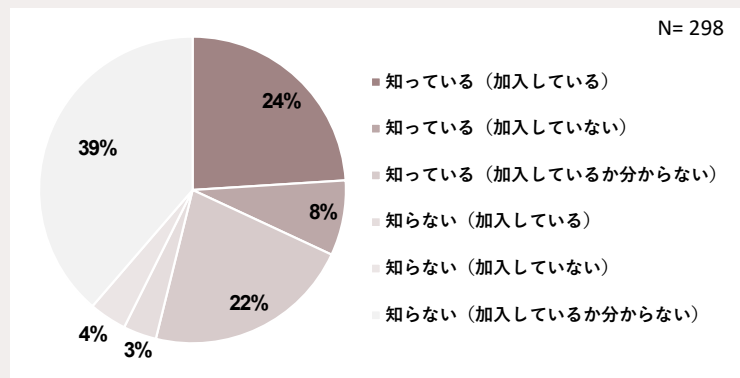
Q. あなたがご存じの自転車の利用ルールを選んでください。



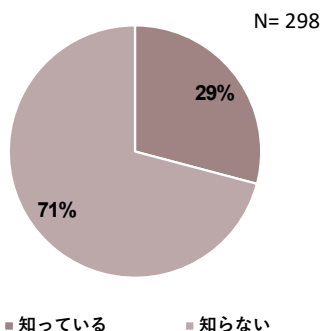
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。



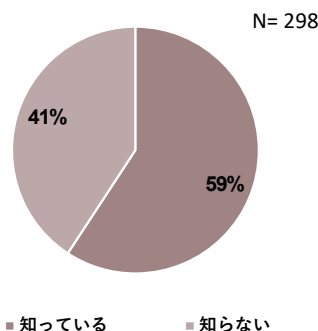
Q. 令和3年10月1日から愛知県条例により自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されたことをご存じですか。また、加入していますか。



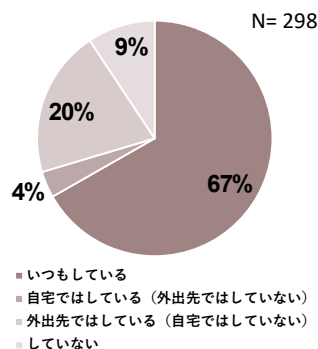
Q. 犬山市では“犬山市自転車乗車用ヘルメット購入費補助金”を交付していることをご存じですか。



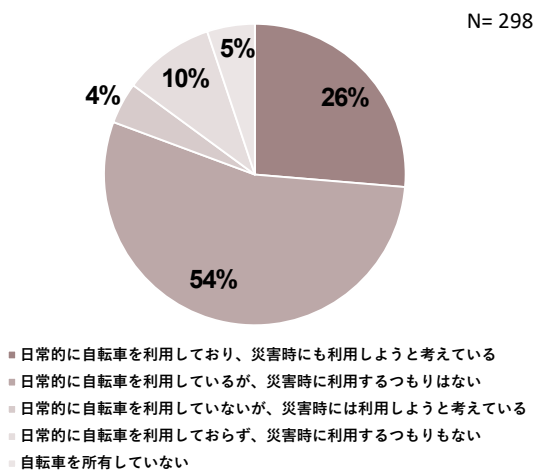
Q. 自転車の交通違反に対して反則金を科す交通反則通告制度（いわゆる青切符）が令和8年4月1日に導入されることをご存じですか。



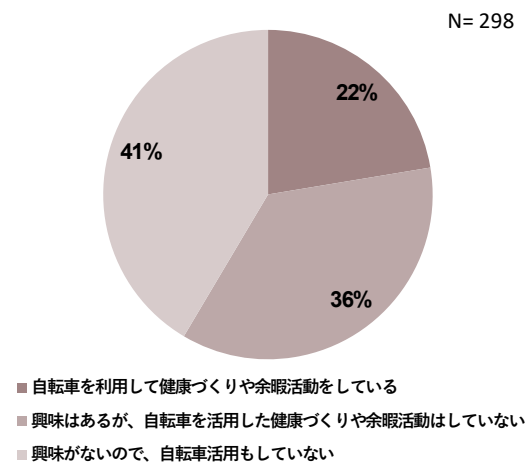
Q. 自転車を駐輪するときに鍵をしていますか。



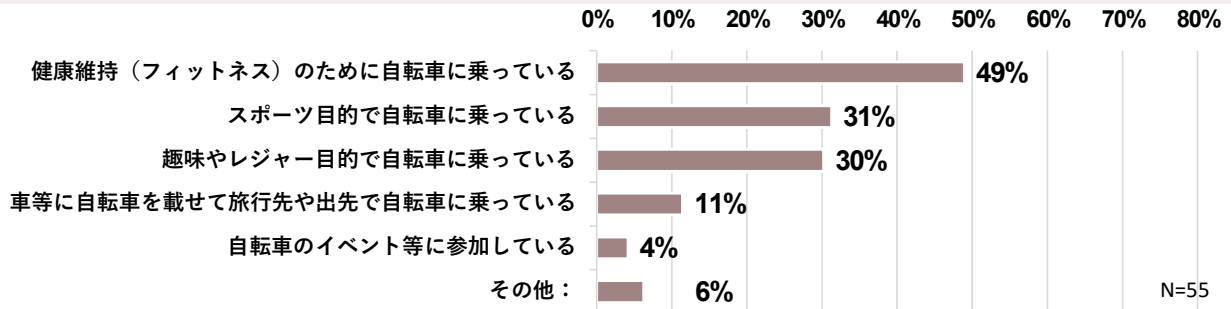
Q. 災害時の自転車活用の意思についてお答えください。



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。



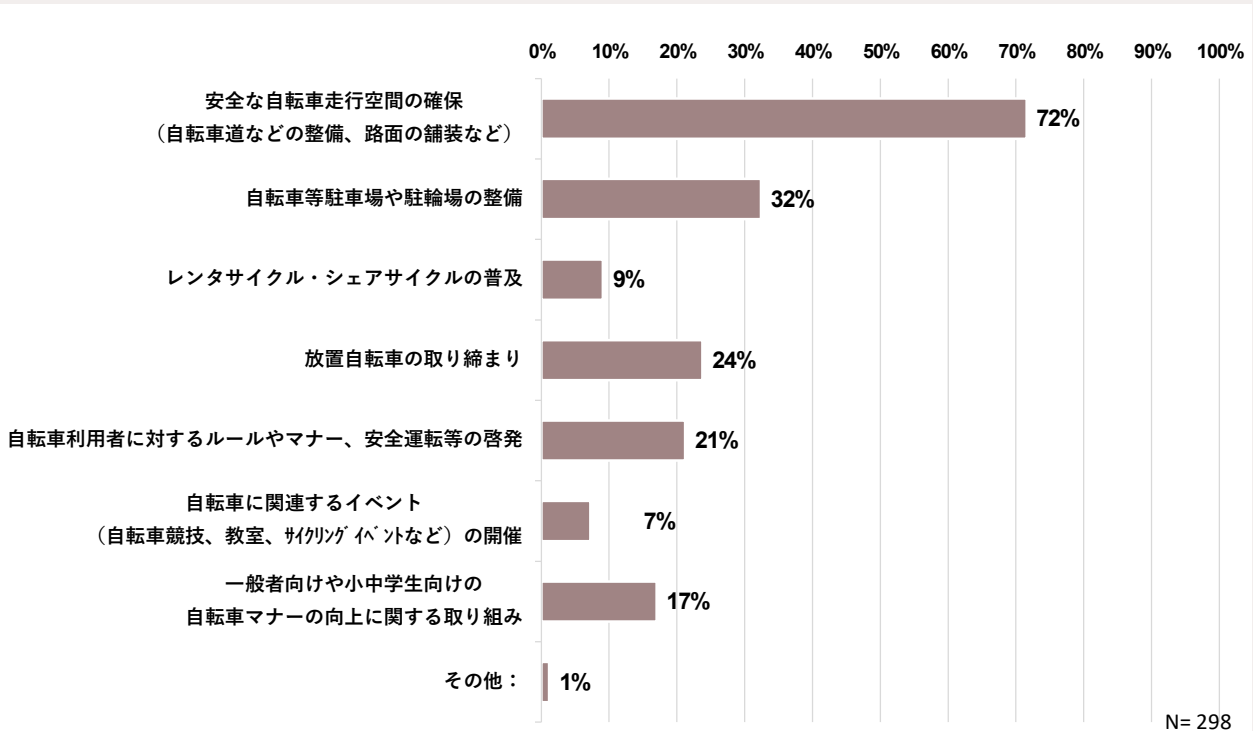
Q.主にどのような活用の仕方をしていますか。あてはまるものを全て選択してください。



【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。

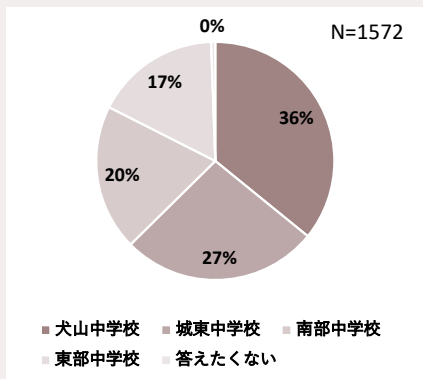


【その他回答】

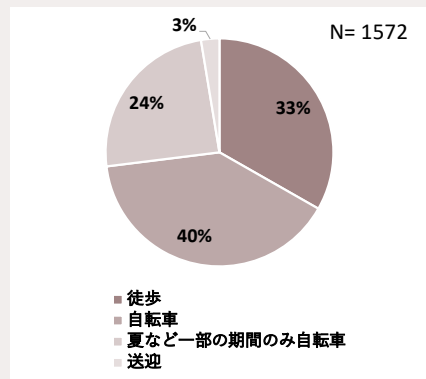
・様々なデザインのヘルメット着用
・盗難防止のため、駅の駐輪場全てに防犯カメラを設置して欲しい。 等

⑤ アンケート調査結果（中学生）

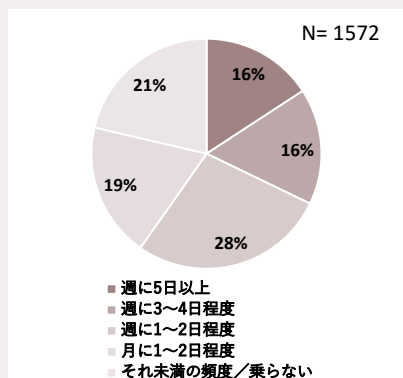
Q. 通っている中学校をお答えください。
あてはまるものを一つだけ選択してください。



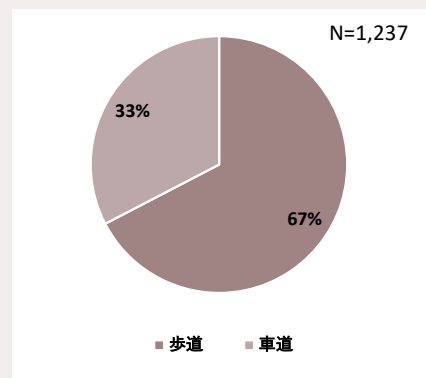
Q. 主な通学方法についてお答えください。
あてはまるものを一つだけ選択してください。



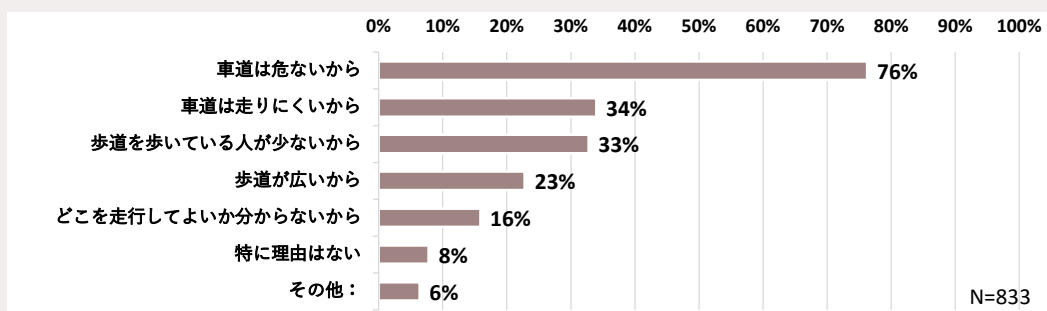
Q. “通学以外”での自転車の利用頻度についてお答えください。
あてはまるものを一つだけ選択してください。



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。



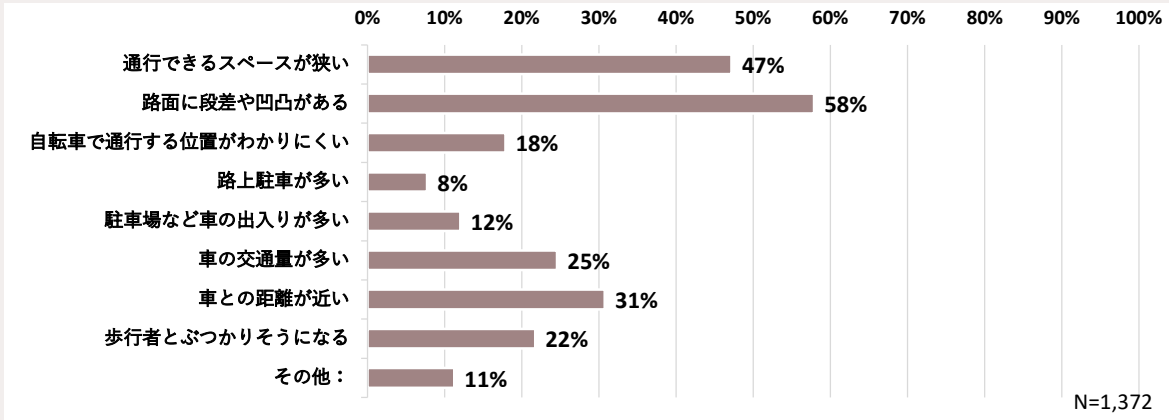
Q. 歩道を通行する理由をお答えください。あてはまるものを全て選択してください。



【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

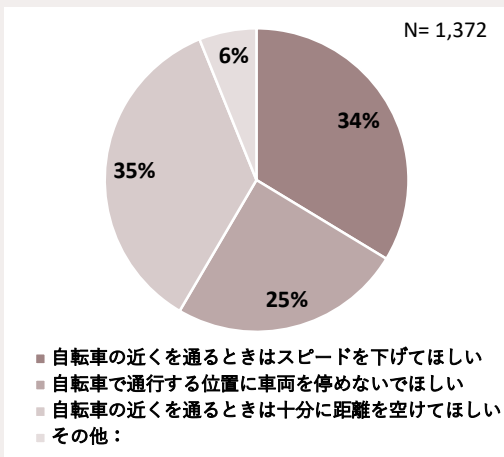
Q. 通学または普段の自転車利用時に、危ない、走りにくいと感ずることがあれば教えてください。また、具体的な危険箇所があれば教えてください。（任意回答）あてはまるもの全てを選択してください。



【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

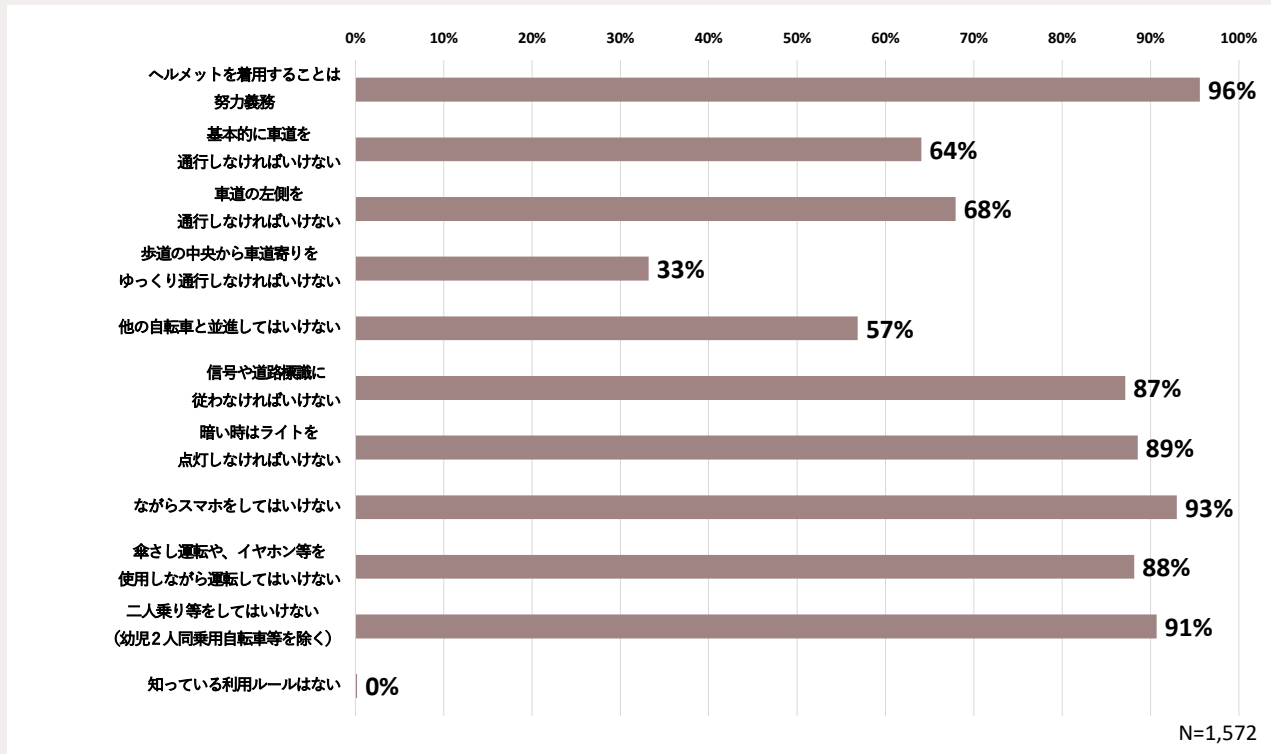
Q. 自転車を安全に利用するために車の運転手へ一番お願いしたいことはありますか。あてはまるものを一つだけ選択してください。



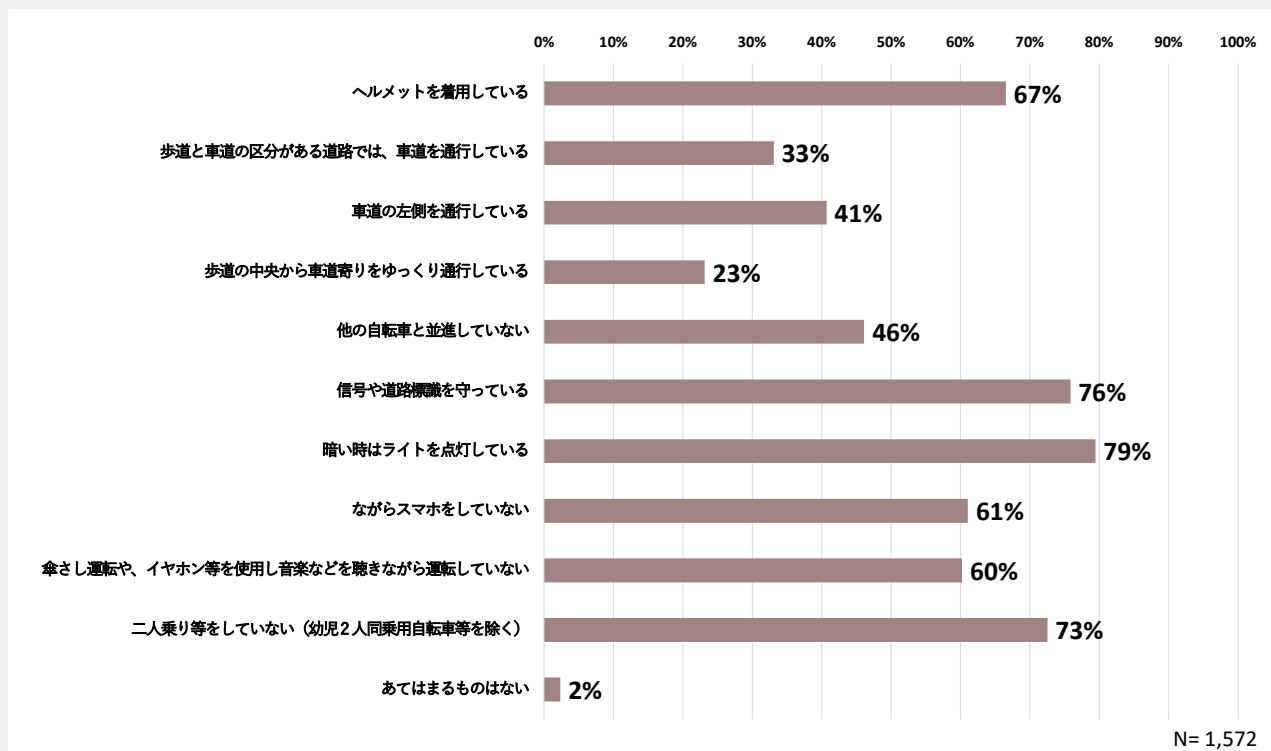
【その他回答】

- ・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

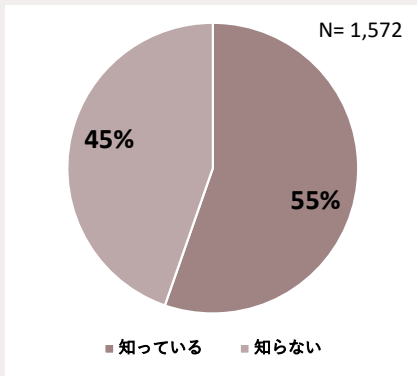
Q. あなたが“知っている”自転車の利用ルールを選んでください。あてはまるもの全てを選択してください。



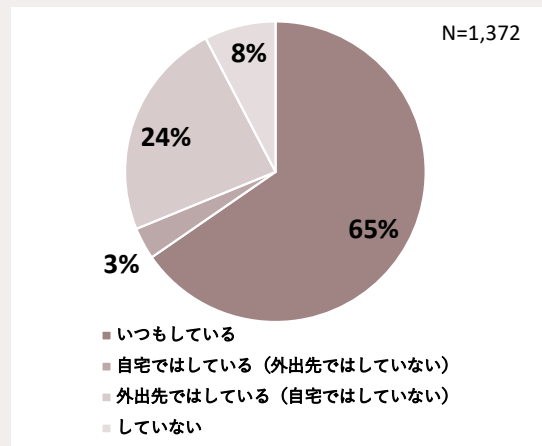
Q. あなたが日常で見かける自転車利用者の中で、よく守られていると思う自転車の利用ルールを選んでください。あてはまるもの全てを選択してください。



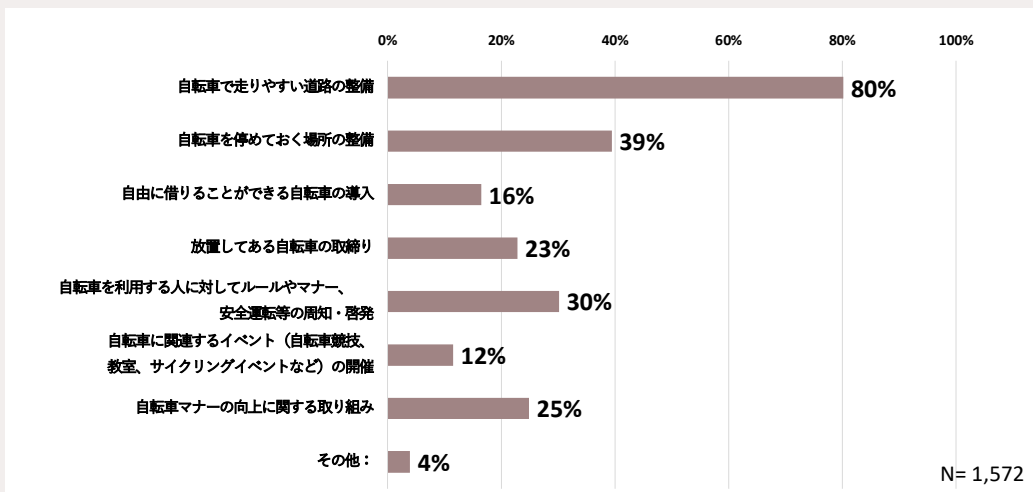
Q. 16歳以上が対象ですが、自転車での交通違反をすると反則金を科せられる制度が、令和8年4月1日から始まることを知っていますか。あてはまるものを一つだけ選択してください。



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

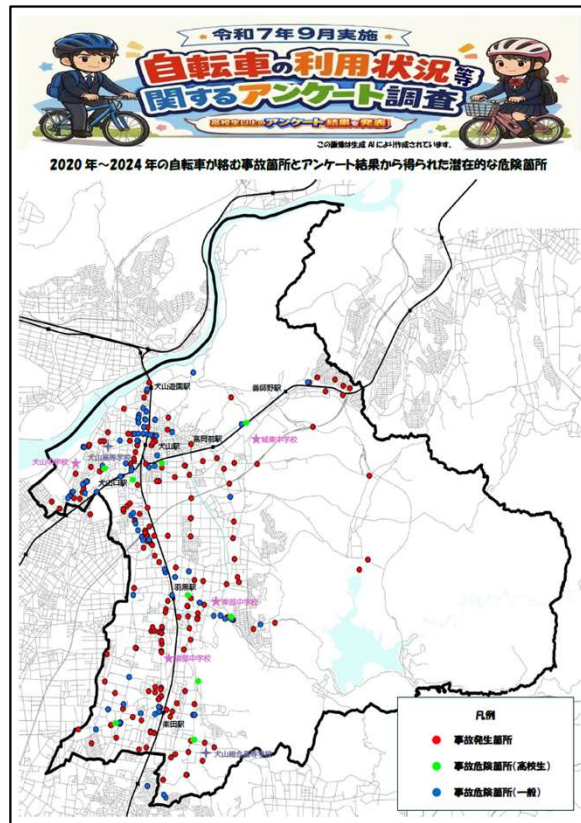


図 高校生向け危険箇所ポスター

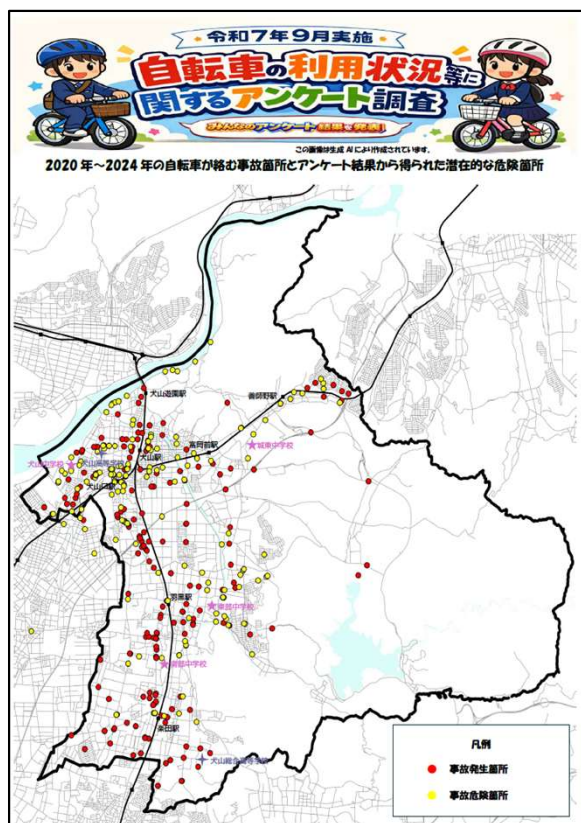


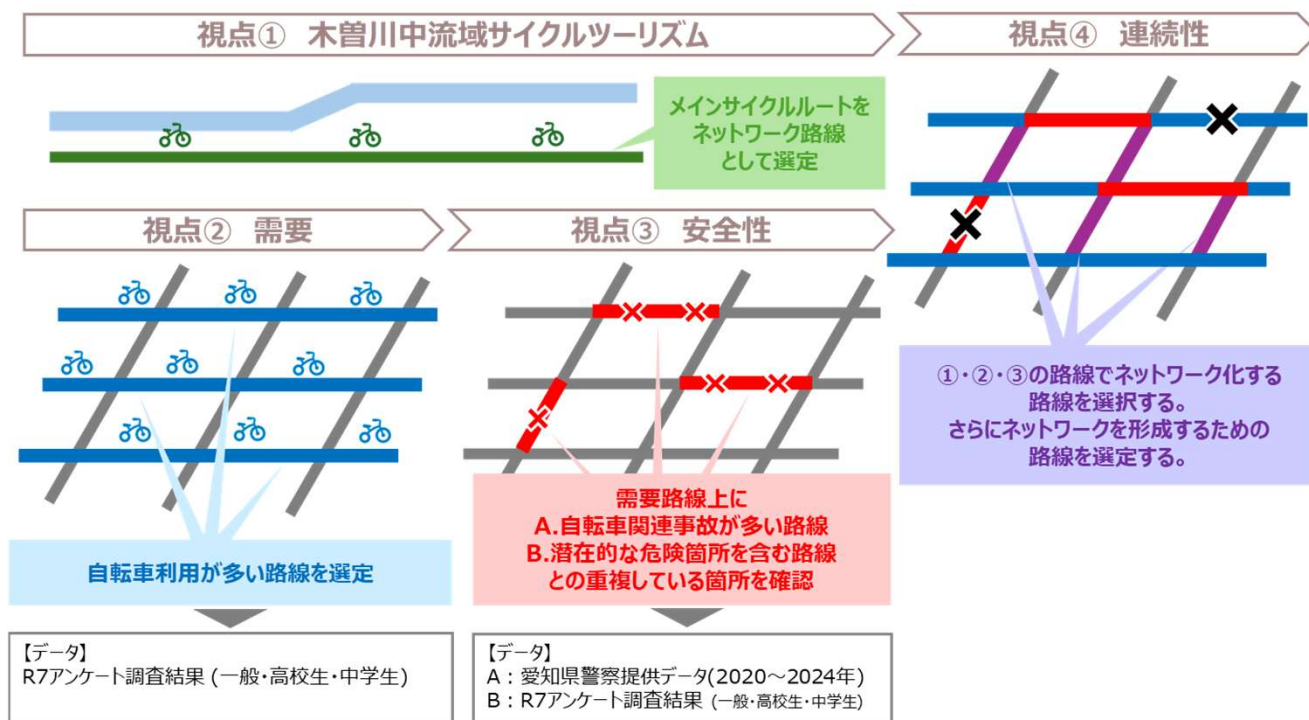
図 中学生向け危険箇所ポスター

参考資料5

自転車ネットワーク路線選定の考え方

①-1 選定の視点

- ・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しました。
- ・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」を考慮して選定しています。



①-2 整備形態の考え方

- ・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しました。

	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。

②-1 木曽川中流域サイクルツーリズム [視点①]

・木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルートは次のとおりです。

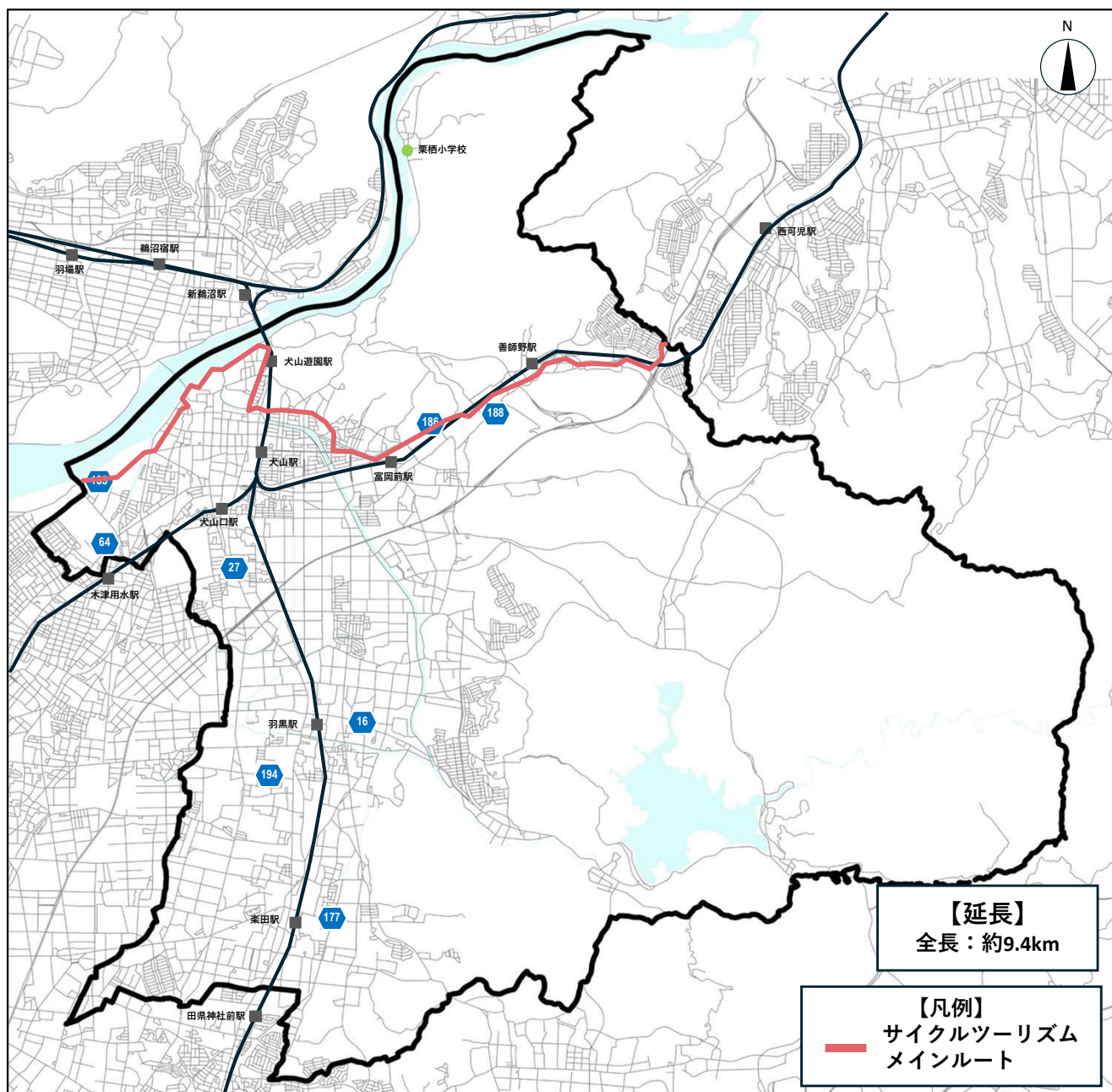
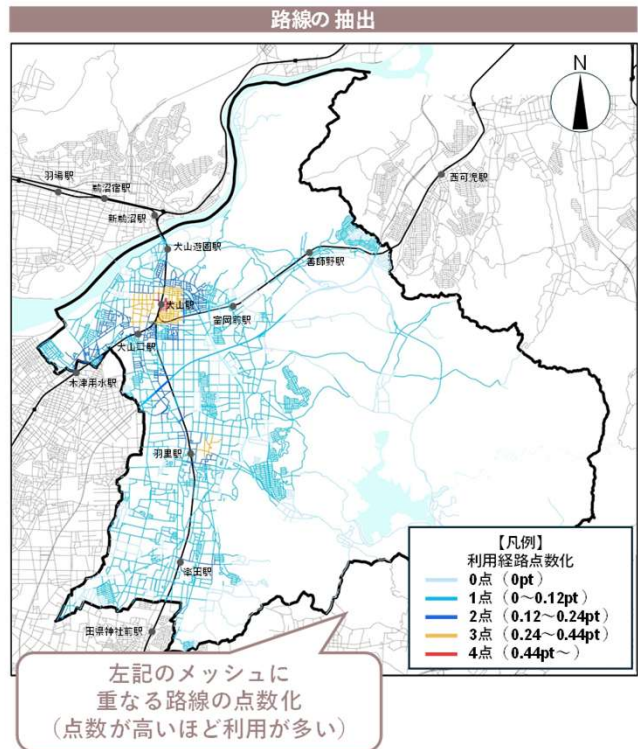
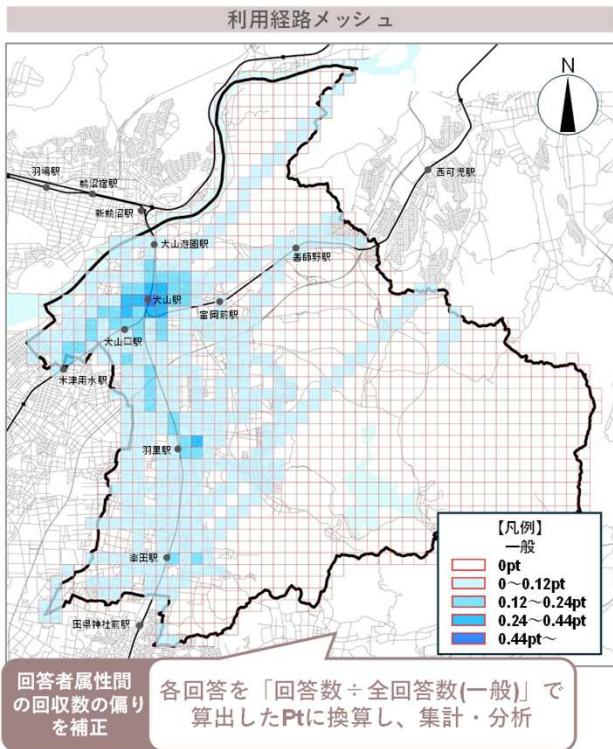


図 木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルート

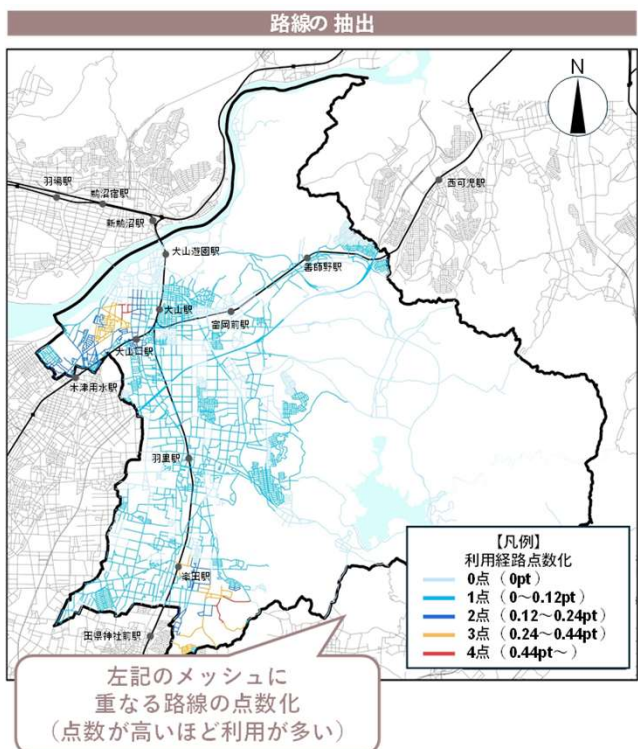
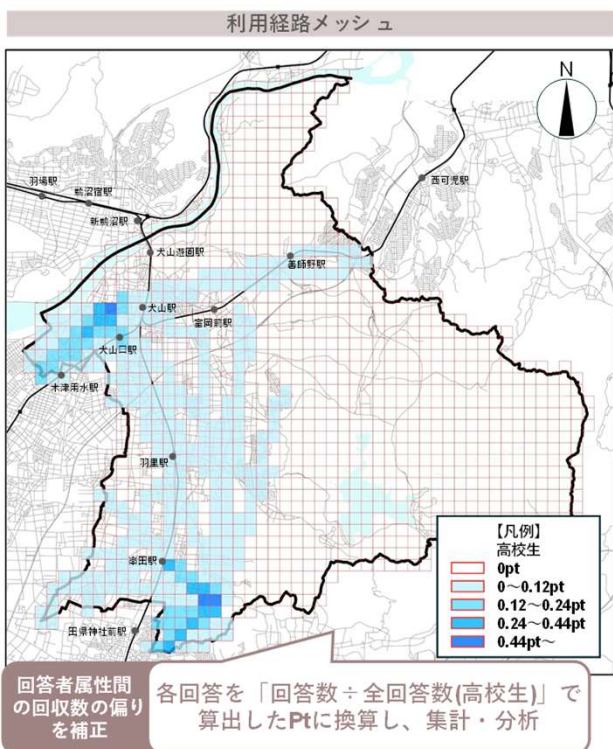
②-2 需要 [視点②]

・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。

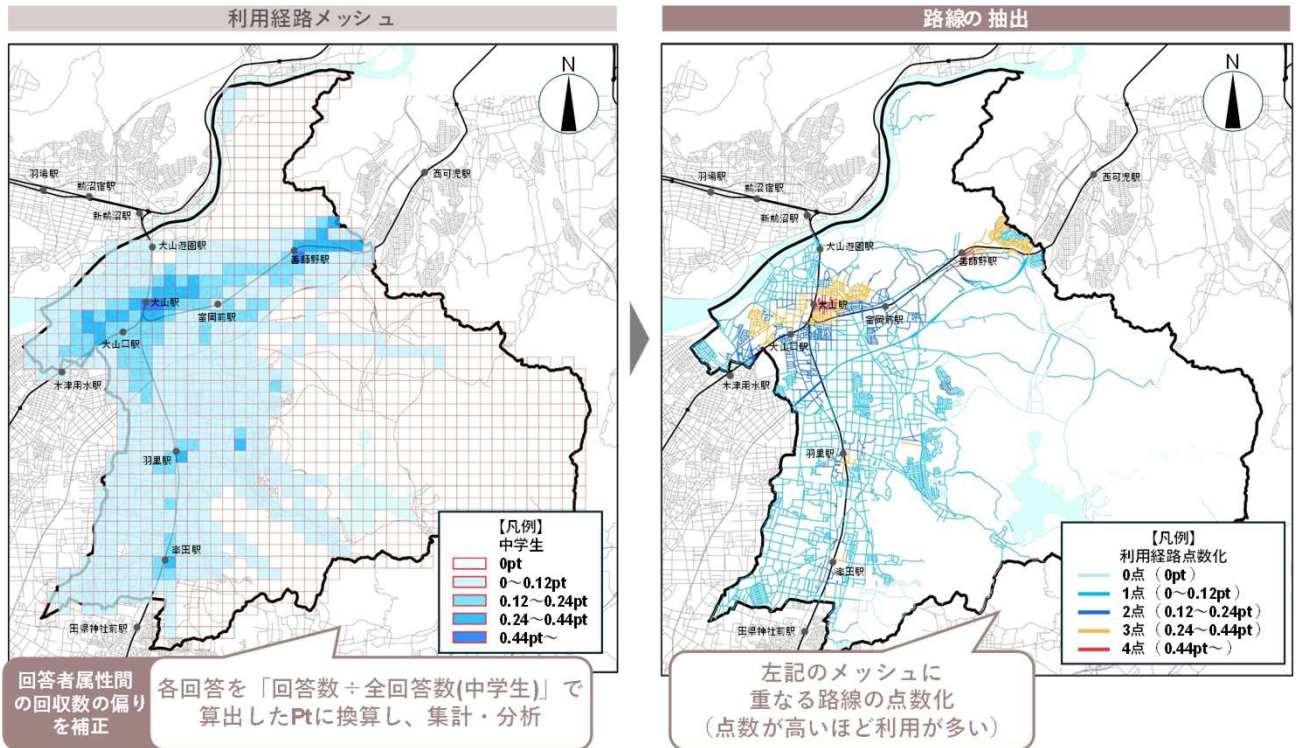
<一般市民>



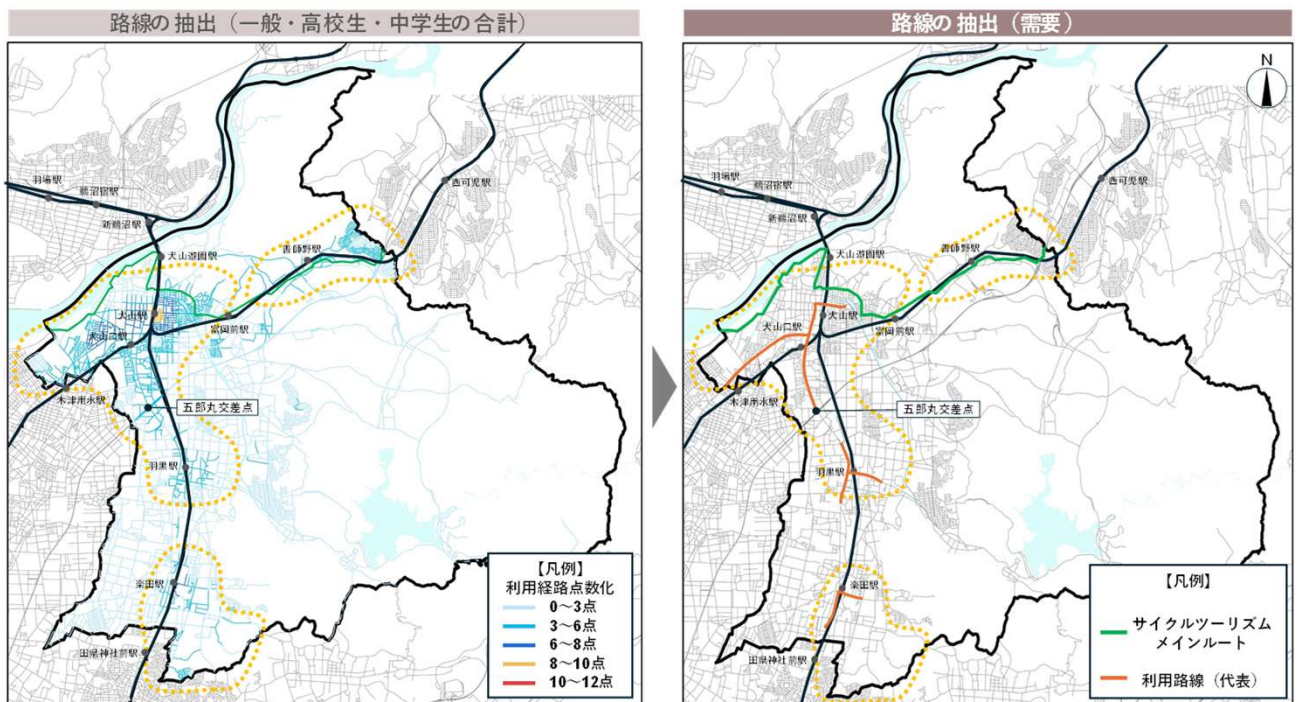
<高校生>



<中学生>



<需要路線の抽出 (一般市民・高校生・中学生の合計)>



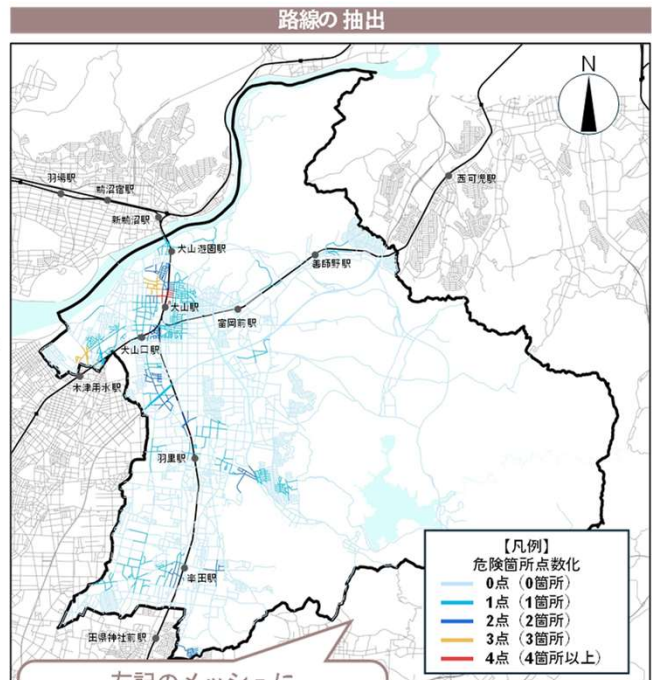
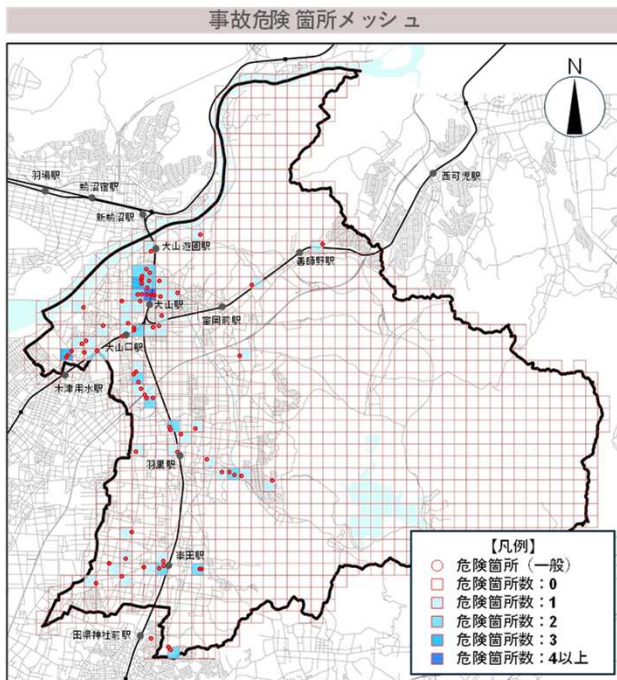
抽出について

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。

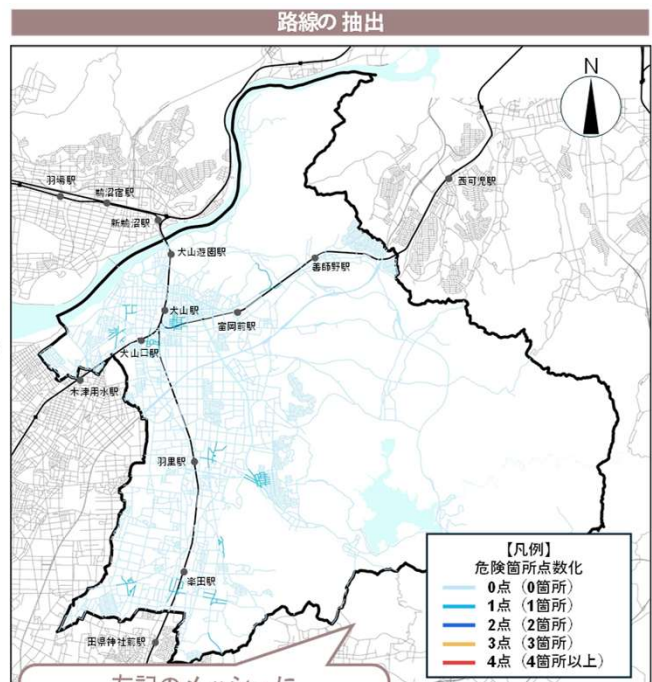
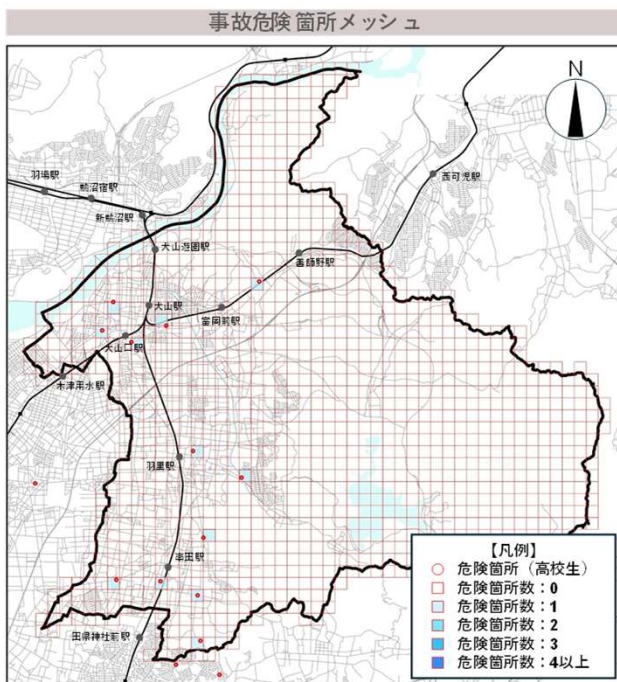
③-1 安全性 [視点③] (事故危険箇所)

・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。

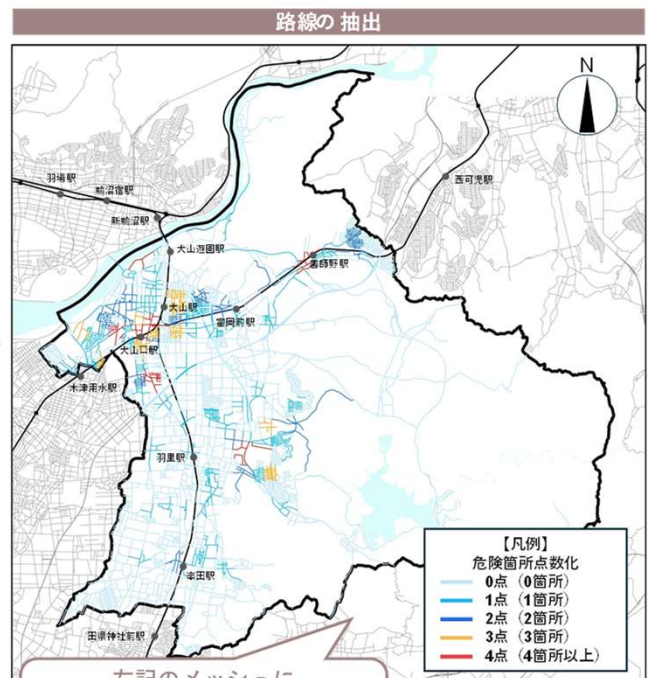
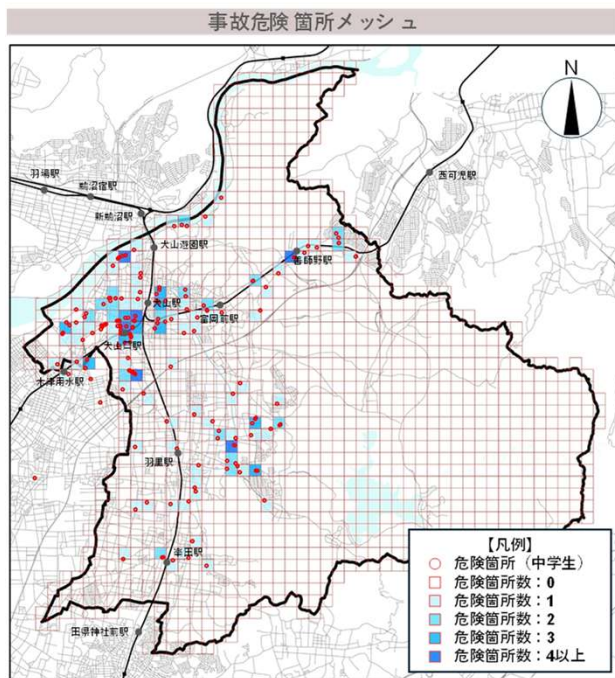
<一般市民>



<高校生>

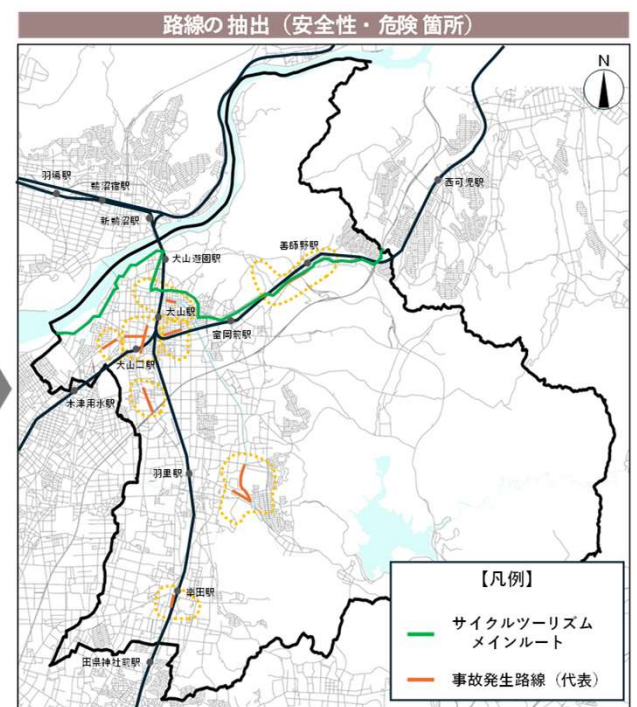
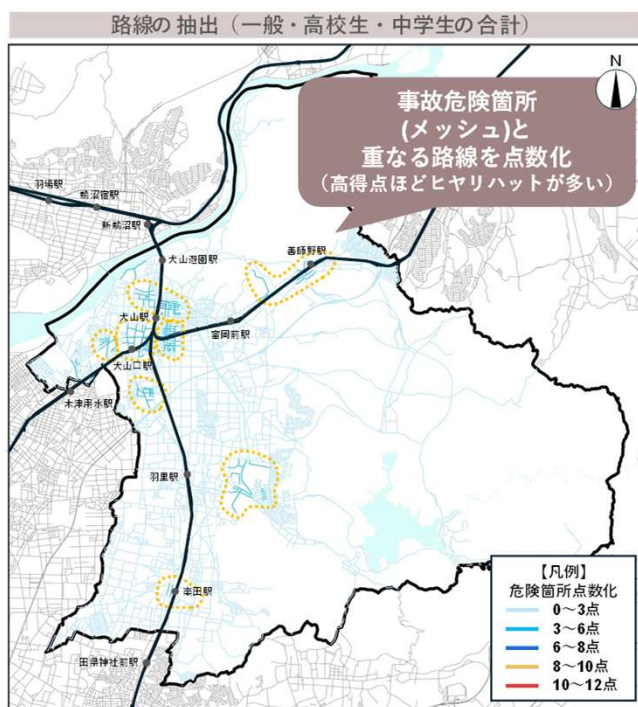


<中学生>



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）>

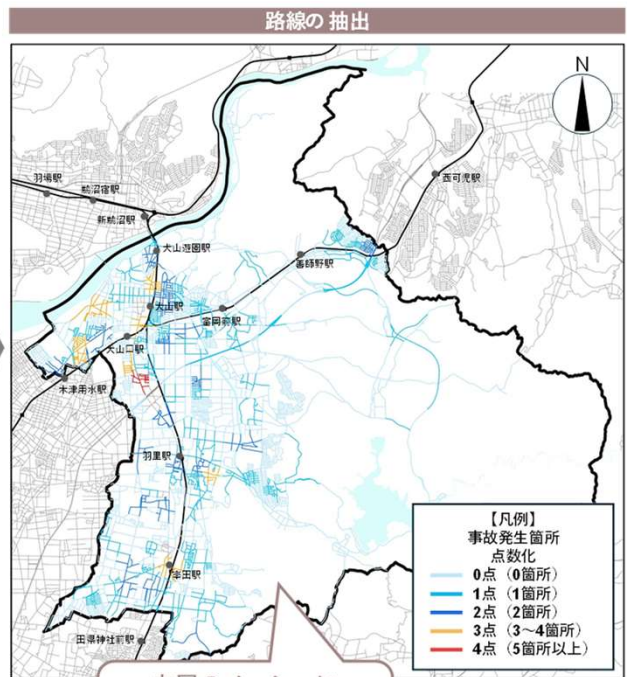
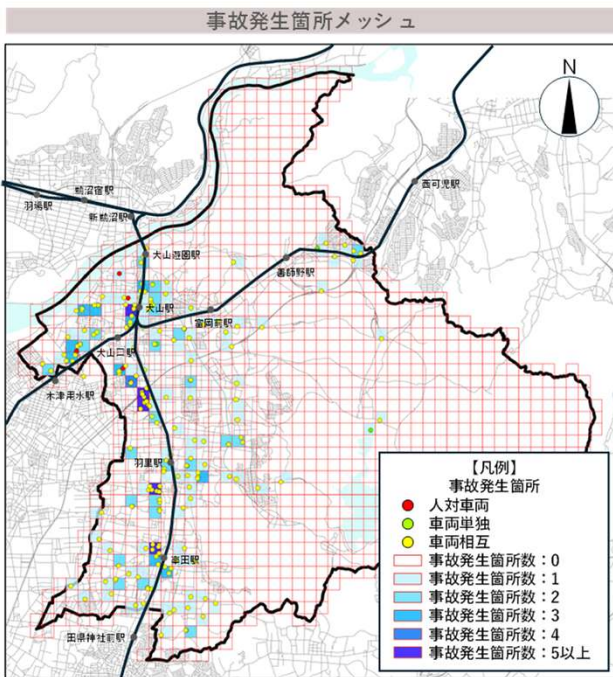


抽出について
 メッシュ単位で評価しているため、集積する事故危険区間のうち、前後区間とのつながり（ネットワーク性）を考慮して、代表的な路線を抽出している。

③-2 安全性 [視点③] (事故実績)

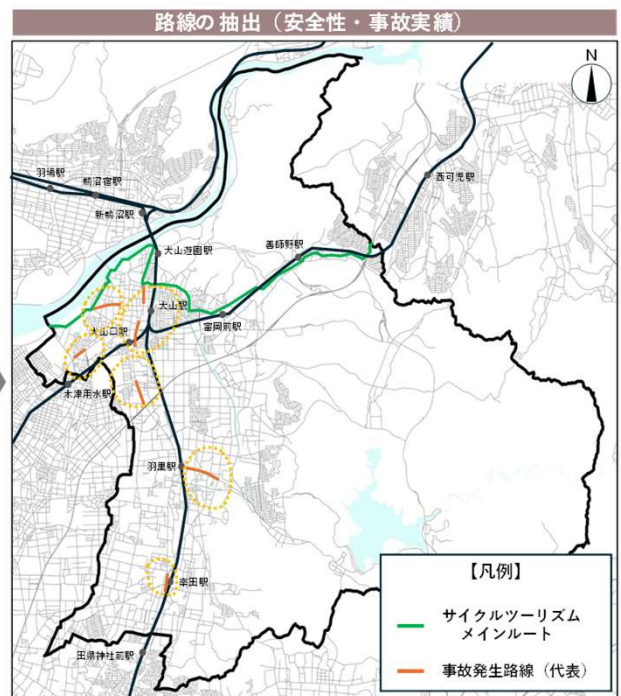
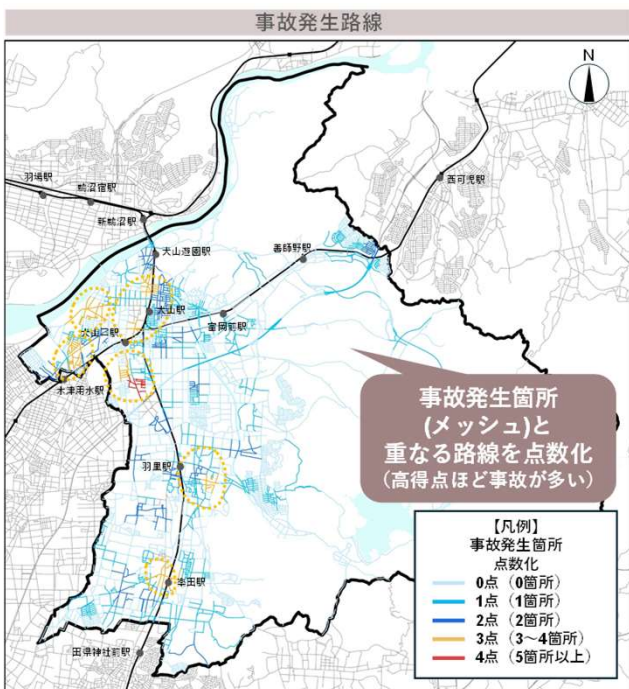
・犬山市内の事故実績のデータ（2020～2024年）から、路線に対して事故発生箇所の点数化を行い、特に事故が多い箇所を抽出した結果は、次のとおりです。

< 事故実績（2020～2024年） >



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 >

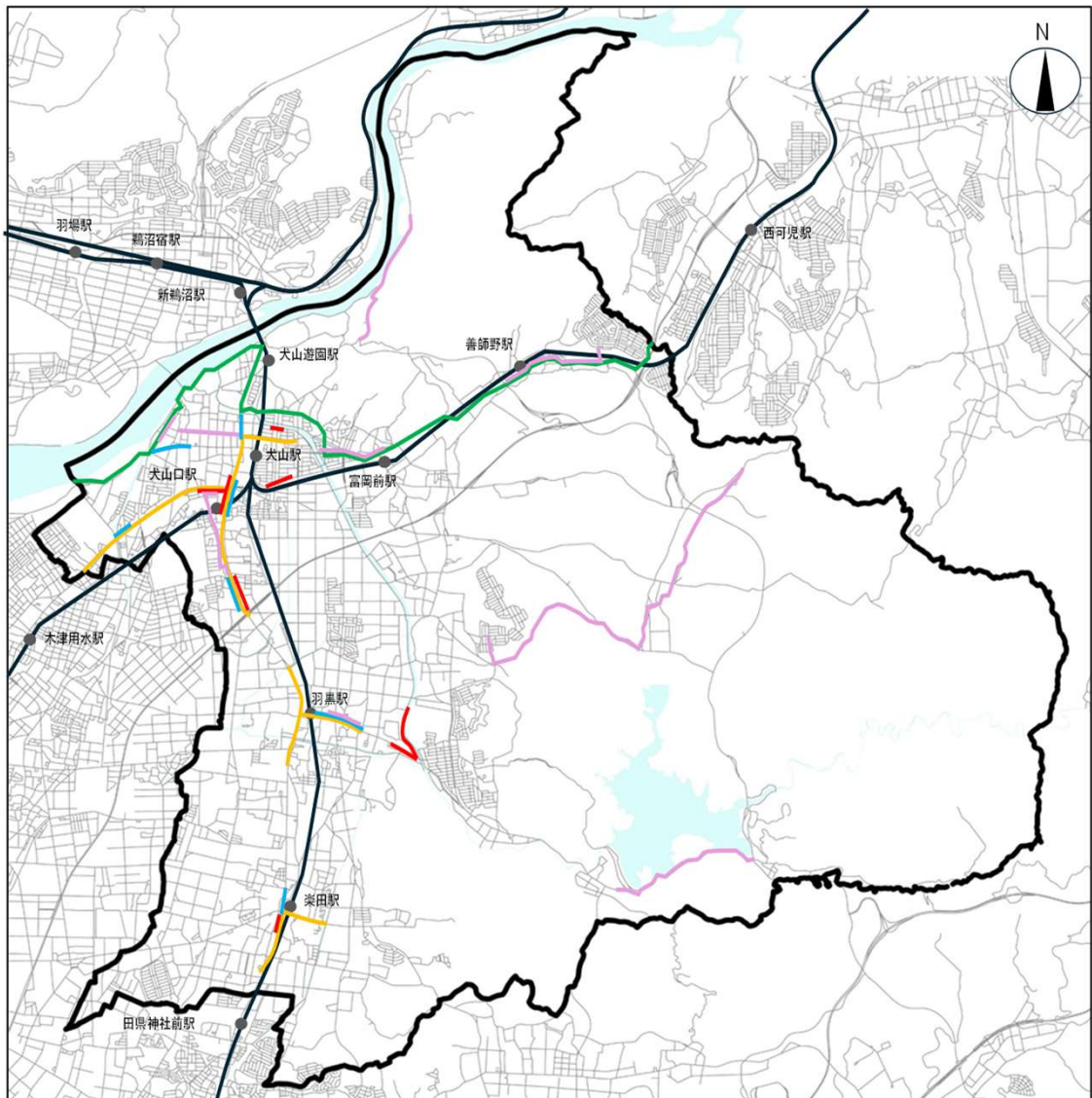


抽出について

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。

③-3 路線抽出のまとめ [視点①～③]

- ・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。

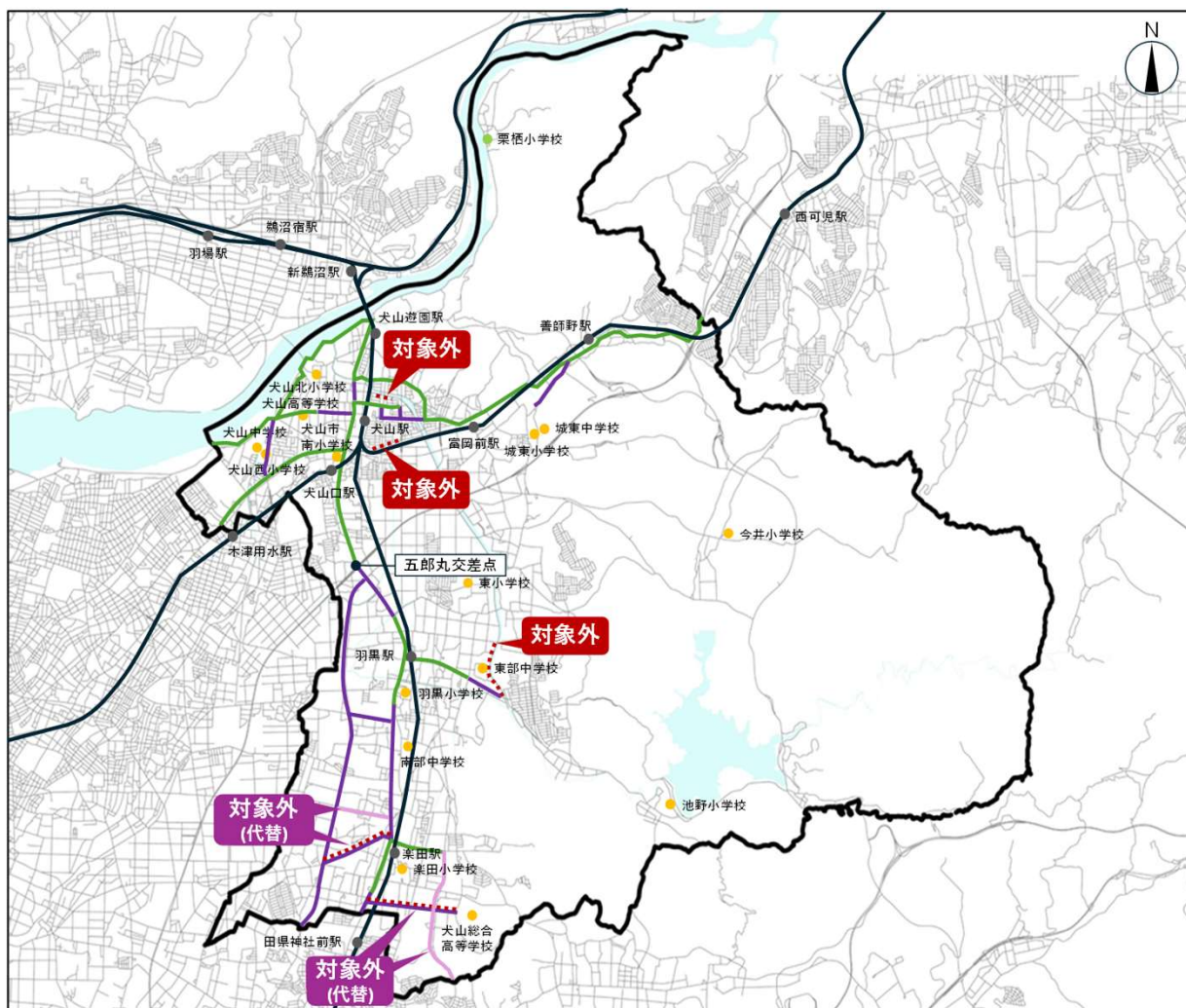


【凡例】	
—	サイクルツーリズムメインルート
—	R7アンケート調査結果（利用経路）
—	R7アンケート調査結果（危険箇所）
—	事故実績（2020～2024年）
—	バス運転手目線での『事故危険箇所』

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」から抽出した路線を、面的なネットワークとして形成するたの路線および対象外路線※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。

※ネットワークの形成に寄与しない路線



【凡例】

- 視点①～③に基づいた自転車ネットワーク路線
- ネットワークを形成するための路線
- 対象外路線
- 代替路線
- 小中学校・高校

犬山市自転車活用推進計画

2027年(令和9年)4月1日

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