

パブリックコメントの実施結果

1. 案件名

犬山市自転車活用推進計画（素案）

2. 募集期間

令和 8 年 7 月 1 日(水) ～ 令和 8 年 7 月 31 日(金)

3. 案件の閲覧（掲載）場所

(1)市役所本庁舎 1 階（市民プラザ）

(2)都市計画課窓口(本庁舎 2 階)

(3)各出張所(城東・羽黒・楽田・池野)

(4) シンエイライフ犬山ライブラリー（市立図書館）

※各施設での閲覧時間 午前 9 時 00 分～午後 4 時 00 分(土日・祝日を除く。シンエイライフ犬山ライブラリー（市立図書館）は閉館日を除く開館時間内)

(5)犬山市ホームページ <https://www.city.inuyama.aichi.jp/shisei/1001302/1012927.html>

4. 結果

意見の件数 91 件（3 人）

※提出されたご意見は、受付順で原則、原文のまま掲載しています。

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
1	自転車も自動車と同様左側通行となりましたが後ろからくる車に気づくのが遅くなり危険を感じます。今後 EV 車が増えてくると後ろから来る自動車の音に気づかずにトラブルの発生を心配しています。 私は自転車用のサイドミラーを取り付けています。	参考意見	自転車の車道左側通行は道路交通法上の原則であり、後方から接近する自動車への不安が生じやすいというご指摘は、車道を通行する自転車の安全確保に関わる重要な課題と受け止めております。本計画では、この点を踏まえ、第5章において車道における自転車通行空間の整備（矢羽根等の路面表示、車道混在区間における自動車の速度抑制につながる取組等）を位置づけております。 電動車の静音性により後方からの接近に気づきにくいという点について、利用者ご自身が自転車用サイドミラーを装着するといった安全確保のために工夫されている一例として、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
2	許可された歩道で自転車の走行は許されているが今のような歩道は危険が沢山あります。電柱が歩道上にある、ガードレールがない。側溝の蓋がガタガタ、歩道が狭いところだと 1.8m。このような状況では片手ハンドルとなる手信号は難しいと思います。 このようなコメントをするのは初めてです。失礼なことを申し上げましたがお許してください。	参考意見	電柱が歩道上にあること、防護柵がないこと、側溝蓋の段差、幅員 1.8 m 程度の狭あいな歩道など、現在の歩道には自転車が安全に通行するうえでの支障が生じている箇所があることは認識しております。 狭い歩道では手信号を行いにくいという点を含め、歩道における自転車の通行環境に関するご意見につきましては、日常の維持管理及び今後への参考意見として受け取らせていただきます。
3	計画全体 ● 行間が狭くて読みにくいので一般の出版物（ないしはこの文書）と同程度に広げてください。	現案のとおり	本計画は、図や写真を用いて内容を整理し、できる限り読みやすい構成となるよう努めております。一方で、行間が読みやすさを大きく左右するというご指摘につきましては、計画全体の構成に大きく影響しますので、現在の体裁のとおりとします。なお、今後の計画の見直しにおいては配慮いたします。
4	● 全般にわたって「ルールとマナーの啓発」と書かれていますが、マナーとはなんでしょうか。道交法のルール以外にも守ったほうがよい事項が存在するということでしょうか。なにかを啓発するためには明文化が必要ですが、それがどういったものであるのか、市民のあいだにすでに共通認識があるとは考えにくいので、周知すべき「マナー」の内容について明記することが必要です。	修正	本計画における「マナー」とは、道路交通法上のルールとして明文化されてはいないものの、歩行者・自転車・自動車が安全に共存するために必要な配慮（歩行者のそばを通行する際の減速、夜間の早めの点灯など）を指しております。 ご意見の内容を踏まえ、本計画において初めに「ルール・マナー」の記載がある P.7 において、本計画における「マナー」が上述の内容であることを補注にて説明いたします。
5	p. 2 『本計画は法に基づき、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。）に準拠するとともに』 ● 「法に基づく」がかかるのは「国・愛知県の自転車活用推進計画を勘案して定める」という部分ですから、「本計画は安全で～ガイドラインに準拠するとともに、法に基づき～」とすべきです。	修正	本計画は、ご意見のとおり国及び県の自転車活用推進計画を勘案して定める（第 11 条 1 項）ほか、法の目的（第 1 条）や基本理念（第 2 条）、地方公共団体の責務（第 4 条）を始めとする法全体に基づいて策定しております。 ただ、現在の記載では法全体を踏まえた計画であることが十分に伝わりにくいことから、ご意見の内容を踏まえ、「法に基づき」との記載を「法の趣旨に基づき」に修正します。
6	● ところでガイドラインは「準拠」するものではありません。ガイドラインの位置づけにも「あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体の取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある」との記載があります。それになんといっても、ガイドライン自体にもパブリックコメントで指摘が数多く寄せられたように問題が多く（「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版（案）」に対する意見と対応について e-Gov パブリック・コメント https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCM1040&id=155240602&Mode=1 ）、諸外国における類似のものと比較しても自転車活用を進める上で実効性に欠けるものと言わざるをえません。市町村の自転車政策担当者におかれましては、ガイドラインを盲信することな	修正	ガイドラインは標準的な考え方等を示したものであり、具体の取組の検討にあたっては地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要があるとのご指摘を踏まえ、本計画素案内の「ガイドラインに準拠する」との記載を「ガイドラインを踏まえ」へ修正します。 そのうえで、本計画では、市内の事故発生状況やアンケート調査の結果など犬山市の実情を踏まえて自転車ネットワーク路線および整備形態を検討しております。今後の施策の実施や計画の見直しにあたりましても、国内外の知見や他自治体の取組事例の収集に努め、地域の実情に即した検討を行ってまいります。

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	く、自転車利用者の安全のためにはなにが必要か、誰もが進んで自転車に乗るような環境とはどういったものなのか、積極的な情報収集を通じてしっかりと考えていただきたく思います。		
7	p. 3 『本計画は下記の第1章～第6章により構成します』 ● 項目をつなぐ矢印にはどのような意図があるのでしょうか。「読む順番」については章番号から明らかですので、それ以外のなのかということでしょうか。	現案の とおり	当該図の矢印は、読む順番ではなく、各章で整理した内容が次の章にどのように反映されるかという、計画全体の検討の流れを示すために用いております。第2章で上位計画等の動向を、第3章で犬山市の現状を整理し、これらを踏まえて第4章の基本理念・計画目標、第5章の方針・施策、第6章の推進体制へとつなげる構成としているため、現在の記載のとおりとします。
8	● 第2章と第3章が左右に並んでいるのはなんのためなのか、こちらも補足説明をお願いします。	現案の とおり	第2章（国・愛知県の動向）と第3章（犬山市の現状）は、いずれも第4章の課題整理および基本理念の前提となる並列の情報であることから、左右に並べて表示しております。両者を踏まえて第4章以降につなげる構成であることを示す意図によるものであり、現在の記載のとおりとします。
9	p. 4 『2－1 国の動向』 ● 令和8年5月29日に第3次自転車活用推進計画が閣議決定されました。この第3次計画ではあらたに「ビジョン」という章が設けられ、その中で計画の意義や目的についてわかりやすく語られています。このビジョンを本計画内でも掲げるとともに、計画がそれに沿ったものになっているかどうかをあらためて確認し、ビジョンから離れてしまっている部分があれば修正してください。	現案の とおり	第3次自転車活用推進計画（令和8年5月29日閣議決定）は策定から間もないため、本計画においては、国の自転車活用推進計画は第2次までの内容を勘案して策定しております。今後、県の自転車活用推進計画も改定が予想されることから、それら上位計画の改定内容につきましては、本計画見直し時にその内容を踏まえ、本計画が掲げる基本理念および施策の方向性が、国及び県の上位計画が示す方向性と齟齬のないものとなるよう改めて確認を行います。
10	p. 8 『出典：国土交通省中部地方整備局 第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）』 ● 15年前のデータはさすがに古すぎるのではないのでしょうか。中部地方整備局に依頼して最新の第6回のデータを入手し、グラフを更新してください。	現案の とおり	本計画は、策定時点で入手可能な統計資料、アンケート結果、関係機関提供資料等を用いて整理しており、パーソントリップ調査につきましても、現時点で公表・提供されているデータを掲載しております。第6回調査の結果など、より新しいデータが入手できる場合には、施策のフォローアップや計画の見直しの際に反映を検討いたします。
11	p. 10 『自転車等駐車場の利用状況』 ● データの信頼性を担保するため、各駅における調査日時（曜日）とその日の天候を明記するようにしてください。加えて、各駐輪場の欄に、最寄りの駅の入口名とそこまでの徒歩所要時間を併記しておくことで、それらの属性と利用率の高低との関係の有無が見て取れますのでぜひお願いします（たとえば犬山駅のグラフを見ただけでは「第2駐輪場は半分しか埋まっていないのか、じゃあ駐輪場が多すぎるんだな」という印象を抱きかねませんが、駅東口まで250mあることがわかれば、また違った感想になるかと思います）。	参考意見	自転車等駐車場の利用状況は、現時点で把握している調査結果をもとに整理しております。 調査日時（曜日）や天候の明記、最寄りの駅入口名および徒歩所要時間の併記により、利用率の高低の背景が読み取れるようになるのご指摘は、駐輪環境を検討するうえで有用な視点と受け止めております。これらの調査条件や駅入口までの距離等の把握につきましては、今後の自転車等駐車場の利用状況調査（以下「需要調査」といいます。）や計画の見直しにおける参考意見として受け取らせていただきます。
12	● 犬山市地域公共交通計画に「駅端末交通手段の内訳」という図が掲載されており、こちらも15年前のデータではありますが駐輪場整備の必要性を考える上でたいへん参考になります。最新のPT調査の結果をもとにした図を本計画にも掲載してください。	参考意見	このページは、犬山市内各駅の公共自転車等駐車場の利用台数の現状を表すことを主旨としているため、駅端末交通手段の内訳の掲載は行いませんが、駐輪場整備の必要性を検討するうえで参考となるデータであるのご指摘は理解いたします。 最新のパーソントリップ調査の結果が入手できた段階で、今後の需要調査や計画の見直しにおける参考意見として受け取らせていただきます。
13	p. 10 『善師野駅南第1自転車等駐車場』 ● 「可能性有」とのフキダシがありますが、超過している事実がグラフから明らかであるのにこの表現は不適切です。それともここという「超過」に言外の意味があるということでは	修正	ご指摘のとおり、善師野駅南第1自転車等駐車場は、調査結果において収容台数を超過している状況が確認されております。ご意見の内容を踏まえ、当該駐車場への吹き出しを「超過の可能性有」から「超過」へ修正します。

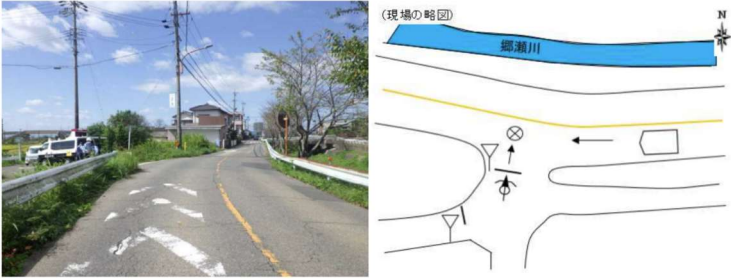
No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	たら（たとえば収容台数を上回る台数の駐輪が年間何日以上発生している、など）それを明記しておいてください。		
14	● 一般的な感覚から言えば、善師野駅北自転車等駐車場もじゅうぶんに「超過の可能性あり」です。	修正	ご意見の内容を踏まえ、善師野駅北自転車等駐車場につきましても「超過の可能性有」の吹き出しを追加します。
15	p. 11 『図 放置自転車の推移（犬山市）』 ● すぐ下の愛知県統計は 20 年間の数字であるのに対して犬山市が 3 年間しかないのはどういった意図なのでしょう。この種の話題では長期的な傾向を提示するのが（それにどのような意味があるのかはさておくにしても）一般的に思えます。	参考意見	このページは、愛知県全体では放置自転車が長期的に減少傾向にあるのに対し、犬山市では横ばい傾向にあることを対比により示し、課題として位置づけることを主旨としております。市の数値は、現時点で継続的に把握している期間を掲載したものです。 掲載期間の相違は上記の趣旨によるものですが、長期的な傾向を併せて示すことが望ましいとのご意見につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
16	● 写真を見ると善師野駅がとくに放置が多いような印象を受けてしまいますが、第 2 回計画策定委員会の資料では楽田駅周辺がもっとも多くなっていました。現状をより正確に伝え、どの駅で重点的な対策が必要なのかを明らかにするため、本計画にも当該資料のように駅ごとの放置台数を表示してください（積み上げグラフでもいいですし、年ごと、駅ごとの集計でもかまいません）。	参考意見	放置自転車については、市内駐車場における推移を課題として示したうえで、第 5 章において放置自転車の整理・撤去を継続的に実施する施策を位置づけております。掲載している写真は放置の状況の一例をお示ししたものであり、特定の駅に問題が集中していることを示す趣旨ではございません。 駅ごとの放置台数を示すことで重点的な対策が必要な箇所が明らかになるとのご指摘につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
17	● 回収台数（放置台数と同じでしょうか？）と引き取られた台数も明記しておく、たとえば引き取られる自転車の割合が少ないのは、粗大ごみ収集に出すよりも駐輪場に放置するメリットのほうが大きいからかもしれない、という仮説を立てて対策を考えたりといったことにつながるのではないのでしょうか。	参考意見	回収台数と引き取られた台数を併せて把握することで、放置の要因に関する仮説を立て、対策の検討につなげられるとのご指摘は、有用な視点と受け止めております。 本計画では、放置自転車の整理・撤去を継続的に実施する施策を位置づけており、その実施にあたって把握しているデータの活用方法につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
18	p. 11 『前年度から 3 5 8 台もの台数が減少（－ 1 0. 0 %）しています』 ● 直近 2 年の数字をいきなりここで取り上げる意図は为什么呢。また「3 5 8 台もの」とありますが、この数字は 20 年間でいえばむしろ少ない部類に属するのではないのでしょうか。	参考意見	このページは、愛知県全体の減少傾向と犬山市の横ばい傾向を対比し、犬山市の課題を示すことを主旨としているため、直近年度の増減を県全体の動向を示す数値として記載しております。 長期的な推移の中での位置づけのご指摘につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
19	p. 13 『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』 ● 表題の下にも『『していない』 約 9 割 』という表現があり、「していない」市民に着目するような書き方になっていますが、本当にそれでよいのでしょうか。たとえば「1 割の市民が自転車を利用した余暇を楽しんでいます」からこの 1 割が 2 割になるように工夫していきましょうね、とも書けるわけです。計画策定にあたっては、危機感を煽るだけでなく、可能な場所では前向きな記述を心がけたほうがよいのではないのでしょうか。	参考意見	本計画では、自転車を活用した健康づくりや余暇活動を行っていない方が多い現状を踏まえ、自転車利用による健康効果の周知・啓発を施策に位置づけております。 一方で、すでに約 1 割の市民が自転車を活用した余暇を楽しんでいるという前向きな示し方が有効であるとのご指摘につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
20	p. 14 『（ 1 ）犬山市の主な観光資源』 ● 各「観光資源」における自転車利用について、これまでになにか調べたりわかったりしたことはないのでしょうか。とくにそういった情報がないのでしたら、観光地の紹介に 1 ページを割く必要はありません。	現案のとおり	このページは、犬山市の地域資源を活かした周遊促進を図るため、サイクルツーリズムの推進や観光情報の発信といった後の施策につながる資料として掲載しているものです。 現時点では、観光資源ごとの自転車利用実態を個別に把握した調査結果はございませんが、シェアサイクルの走行経路データ等により周遊の傾向を把握しております。
21	p. 14 『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』	現案のとおり	このデータは、シェアサイクル利用者が犬山駅周辺をどのような経路で周遊したのかを示すことを主旨としており、観光目的での利用が多

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	● GW 期間限定のデータとしたのはなぜですか。それ以外はまったく利用がなかったということでしょうか。データが期間限定となっている理由について明記をお願いします。		く見込まれるゴールデンウィーク期間のデータを抽出したものです。同期間以外に利用がなかったという趣旨ではございません。
22	p. 15 『(2) イベントの開催状況』 ● 写真がたくさんあって雰囲気がよく伝わってきますね。できれば参加者数の実績も併記していただけると、雰囲気以上のことがわかってよいと思います。	参考意見	このページは、市内外で自転車を活用したイベントが開催されていることを示すため掲載しております。 参加者数の実績を併記することで、イベントの規模や広がりにより具体的に伝わるものご指摘につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
23	p. 16 『事故発生件数』 ● おそらくは犬山市内の統計値かと思しますのでその旨明記をお願いします。	修正	ご指摘のとおり、当該の事故発生件数は犬山市内の統計値です。ご意見の内容を踏まえ、犬山市内の統計である旨を追記いたします。
24	p. 17 『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、道路状況に関するヒヤリハットを感じる方が多い傾向にあります』 ● せっかくこうしたアンケートをとったのですから、路面の段差や凹凸を修復し維持することを計画目標あるいは施策の一部に含めればよいのでは、と思うのですがいかがでしょうか。	現案のとおり	アンケートで多く挙げられた「通行できるスペースが狭い」「路面に段差や凹凸がある」といった道路状況に起因するヒヤリハットにつきましては、本計画において、国のガイドライン等を踏まえた自転車通行空間の整備を、安全で円滑な通行環境の形成を図る施策として位置づけております。 既存道路の段差や凹凸につきましては、通常の維持管理の中で対応していくものと考えています。
25	● また昨今では段差や凸凹を LINE で通報したりできるそうですので（国土交通省 LINE 通報アプリについて 犬山市 https://www.city.inuyama.aichi.jp/kurashi/doboku/1011755.html ）、コラムとしてこうした仕組みを紹介してみてもどうでしょうか。	参考意見	国土交通省の L I N E 通報の仕組みなど、市民が身近に道路の不具合を通報できる手段の周知につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
26	p. 18 『3－8 自転車の利用意識』 ● こうしたアンケートを実施し集計するには並々ならぬ労力を投じたものと思いますが、自転車活用推進計画の施策と直接結びつくような内容はほとんどなく、計画内でここまでのページ数を割く必要があるかという点、疑問に感じます。以下、項目ごとに具体的に指摘します。	現案のとおり	アンケート結果は、犬山市における自転車利用の実態や意識を把握し、課題や施策の検討につなげる基礎資料として掲載しております。計画本編では施策の検討に関係する主な傾向を整理し、詳細な集計結果は参考資料編に示す構成としているため、現在の記載内容のとおりとします。 なお、項目ごとの具体的なご指摘につきましては、No.27 以降でそれぞれお答えいたします。
27	p. 18 『(1) 自転車の利用ルールの認知度と遵守率』 ● それぞれのルールと実際に起きた事故との相関関係を示すなどするのであれば、このようにアンケート結果を詳細に紹介することにも意義があるのですが、事故発生状況として車両同士の出会い頭の事故が多いと訴えておきながら、並走禁止や歩道上の通行位置の認知度についてことさら取り上げるのはナンセンスに思えます。先般、青切符制度の導入時に自転車の違反行為は 113 種類あると話題になりましたが、当然それらは等しく扱われるべきではなく、重大事故へのつながりやすさを考慮して指導、啓発すべきものです。本計画においてもそうした考え方に沿った記述をお願いします。	参考意見	本計画では、交通ルールの理解促進と安全な自転車利用のため、警察や地域団体等と連携した周知・啓発を施策に位置づけております。 自転車の違反行為は多岐にわたるため、重大な事故につながりやすい行為に重点を置いて指導・啓発すべきであるものご指摘は、効果的な啓発を行ううえで重要な視点と受け止めております。具体的な周知内容の検討にあたっては、市内の事故発生状況を踏まえ、警察等の関係機関と連携してまいります。アンケート項目の設定や結果の示し方につきましては、今後の参考意見として受け取らせていただきます。
28	p. 22 「約3割は『自宅ではしていない』結果となりました」 ● この設問についても、自転車盗の発生した場所と、それぞれの場所における施錠率とを関連付けて提示するののかと思えばそれもありません。自宅での施錠の有無は、自転車の活用推進にどれほどの影響を及ぼすのでしょうか。	参考意見	自転車の盗難予防については、盗難被害により自転車の利用そのものが妨げられることのないよう、安心して自転車を利用できる環境づくりの一環として考えており、施錠の実施状況を把握する趣旨で設問を設けたものです。 盗難の発生場所と場所ごとの施錠率を関連付けて分析することにつきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
29	p. 23 『学生は通学時以外も自転車を利用する方が多いですが、一般市民は、ほとんど利用しない方が大半を占めます。高	現案のとおり	このページは、第3章で整理した現状のうち、課題として整理すべき事項を抜き出して示したものです。アンケート結果は、計画本編で主な傾

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	校生は、一般市民よりも、複数人で連なって自転車を利用する傾向にあります。一般市民は、約4割が自転車を持っています』『市営自転車等駐車場にはラックが整備されておらず、駐輪が過度に密集しているところがあります』 ● 巻末のアンケート結果をここでいきなり引用されると非常に戸惑います。アンケート結果のうち、計画内で挙げた課題につながるものについては本編内であらかじめ抜粋しておくようにしてください。課題と直接の関係がないような残りの項目については、市のウェブサイトなど他の場所で掲載する予定がないのであれば、巻末付録としてください。		向を整理し、詳細は参考資料として示す構成としているため、現在の記載内容のとおりとします。
30	p. 23『快適な駐輪環境と盗難防止方針の推進』 ● 右側の理由に自転車盗難に関するものが含まれていません。盗難対策を自転車活用推進計画に含める根拠が不足しているように感じます。自転車等発生件数をモニタリング指標にするといいつつも現状値ですら明らかにされていませんし、仮にしていたとしても、自転車活用推進計画の一環として一般的な防犯対策以上の労力を割く必然性を見出すのは困難ではないでしょうか。	参考意見	盗難予防を方針に位置づけているのは、自転車の盗難予防が、安心して自転車を利用できる環境づくりの一環であり、自転車の活用推進の前提となるとの考えによるものです。 自転車活用推進計画の一環として一般的な防犯対策以上の労力を割く必然性を見出すのは困難というご指摘につきましては、今後の参考意見として受け取らせていただきます。
31	p. 23『市営自転車等駐車場にはラックが整備されておらず、駐輪が過度に密集しているところがあります』 ● 車種によっては、タイヤが太かったり車体幅が広がったりして、ラックに駐められないものもあります。駐輪場には一定割合で平面部分を確保し、あわせてその目的を掲示するようにしてください。またラック設置で密集度が下がり収容台数も減ることについてご留意ください。	修正	本計画において、「ラック」及び「サイクルラック」は同義のため、計画内で表記が統一されていなかった箇所（本計画 P. 23, 26, 43, 64）につきましては、「サイクルラック」に統一させていただきます。 本計画では、需要に応じた自転車等駐車場の整備、屋根やサイクルラック等の整備、放置自転車の整理・撤去を施策に位置づけております。タイヤ幅や車体幅によりラックに駐車できない車種があること、また、サイクルラックの設置により収容台数が減少する可能性があることは、整備を検討するうえで留意すべき事項として、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
32	p. 23『一般市民は、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』 ● 3割というのはアンケート結果から導き出したものかと思われませんが、当該アンケートは「よく守られていると思うルール（＝周りが守っていると思うかどうか）」を問うものであって、自身が守っているかどうかは不明でしょうから、これをもって着用率と称するのは不適切です。また中学校では当然何年も前から自転車通学の生徒にヘルメット着用が義務付けられているでしょうから、努力義務となって間もない一般市民をそれと比較して「著しく」低いと評することにも違和感があります。	修正	ご指摘のとおり、当該アンケートは「日常で見かける自転車利用者の中でよく守られていると思うルール」を尋ねたものであり、回答者ご自身の着用状況を直接示すものではありませんので、「着用」を「着用者を見かける割合」に修正します。 アンケート結果の評価を「著しく」低いとしたことについては、アンケートの結果得られた「数値上」の評価として記載しておりましたが、ご指摘のとおり中学生は学校における指導により着用が定着していると考えられる一方、一般市民は努力義務化から日が浅いという事情の相違があるため、「著しく」の記載を削除いたします。
33	p. 23『ドライバーのマナー向上と安全意識の定着』 ● 追い越し時の側方間隔の確保は今般道交法にて明記された事項ですので、配慮事項（「マナー」？）ではなくルールです。速度や路上駐車についても多くは「制限速度を守ってほしい」「駐車禁止の場所に駐車しないでほしい」というルール遵守を求める要望のはずです。	修正	このページに掲載しております「配慮事項」は、アンケートで寄せられた回答内容を反映してこのような表現で掲載しているものですが、追い越し時の側方間隔の確保をはじめ、速度や路上駐車に関する事項は、いずれも道路交通法上のルールであるとのことご指摘はそのとおりです。 ご意見の内容を踏まえ、「課題」に掲載しております「ドライバーのマナー向上」を「ドライバーの交通ルール遵守率向上」へ修正いたします。
34	p. 24『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』 ● 基本理念にこのようにありますが、第三次自転車活用推進計画のビジョンに書かれた「人力による移動の自由を広げ、車に依存し過ぎない地域交通ネットワークの形成や、子どもが	現案のとおり	第3次自転車活用推進計画（令和8年5月29日閣議決定）は策定から間もないため、本計画においては国の自転車活用推進計画は第2次までの反映にとどまりますが、基本理念は、市民の皆様に分かりやすく親しみやすい表現とすることを重視して整理したものです。 一方、高齢化が進むなかで、運転免許返納後の移動手段としての自転車

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	安心して通学し、高齢者が自立して外出できる環境の形成を図る」という文章に比べると、自転車の担うべき役割が小さく限定されてしまっています。とくに高齢化著しい現代では、認知・運動能力が衰えても運転し続ける高齢者による事故の防止や（市のアンケートでは「運転免許を返納しようと思う（返納した）年齢として「80 歳ごろ」の割合が約 30%と最も高かった）、免許返納後の高齢者の移動の自由の確保のために（同じく「免許返納後に利用したい（利用している）移動手段として「自転車」の割合が 30%を超えている）、自家用車と同じく好きな時間にドアツードアで移動できる自転車が安全快適に利用できることの重要性が増してきています。そのことを基本理念を通じて明確にさせていただきたく思います。		の役割が高まっているとのご指摘は、重要な視点として受け止めております。本計画においても、通勤・通学・買物など日常生活における移動手段としての自転車利用を施策の対象としております。
35	p. 24 『地域との連携を通じて』 ● 連携とは具体的にどういったことをいうのか一般市民にもわかるような記述をお願いします。	現案のとおり	「地域との連携」につきましては、自治会等の地域団体、事業者、学校、警察、道路管理者等との協力を想定しております。具体的には、交通安全教室や啓発活動の共同実施、通学路の安全点検、駐輪環境やサイクルツーリズムに関する情報共有などが考えられますが、非常に多岐に渡るため、現在の記載内容のとおりとします。
36	p. 27 『自転車ネットワーク路線は、次に示すとおり「木曽川中流域サイクルツーリズムにおけるメインルート」や、「需要」や「安全性」の視点及び「連続性」等を考慮して選定します』 ● 列挙された視点の順番にはとくに意味はないとおっしゃるかもしれませんが、であればなおのことサイクルツーリズムをいちばんはじめに配置する理由がありません。数ある視点の中では需要が第一に挙げられるべきです（それが結果的にツーリズムルートに重なるとしても）。	現案のとおり	自転車ネットワーク路線は、サイクルツーリズム、需要、安全性、連続性等の複数の視点を総合的に考慮して設定しており、記載の順序は優先順位を示すものではありません。 サイクルツーリズム、需要、安全性の各視点が同列であることを示すため、色枠で囲い表示しております。
37	p. 30 『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』 ● 上でも述べたように、自転車ネットワークの土台となるのは「需要」なのですが、アンケートの結果にだけ頼っていると潜在需要がまったく掘り起こせません。潜在需要といってもその大半はすでに自動車利用という形で可視化はされていますので、追加の大規模な調査は不要かと思います。いま自動車が担っている移動需要を自転車に移すことは立派な自転車活用推進です。そしてもちろん「本当はこれができるいいのにな」を自転車で実現することも重要です。手段によらず、市民の移動全体を見渡すようにしてください。	参考意見	自転車ネットワークの検討にあたっては、アンケート調査による利用経路に加え、安全性や連続性等の視点を組み合わせて路線を選定しております。 一方、現在自動車が担っている移動需要を自転車に転換していく視点、すなわち手段によらず市民の移動全体を捉えて潜在需要を把握する必要があるとのご指摘は、自転車の活用推進の根幹に関わる視点と受け止めております。自動車での移動経路等を用いた潜在需要・安全性等の調査を含めた検討につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
38	● 上記の観点からすると、市内に点在する住宅地と住民の目的地を接続する路線をネットワークに含める必要があるように思えます。日の出団地／犬山ニュータウン、前原台、長者町などに暮らす人々は、好きなときに使える自家用車がなかったら、家族で融通したり、1 日に 4～5 本しかない公共交通機関でやりくりしているのが想像できます。そうした人々が、駅や郵便局、病院（診療所）やドラッグストア、スーパーマーケット、あるいは最寄りのバス停まで好きな時間に行けるようにするためには、自転車がもっとも実現の容易な移動手段となります。そのためにも、上に挙げた居住地と目的地とを線で結んでみて、そこに自転車ネットワークが設定されていなかったら追加するようにしてください。	参考意見	日の出団地・犬山ニュータウン、前原台、長者町などの住宅地と、駅・郵便局・医療機関・商業施設・バス停といった生活上の目的地とを結ぶ経路の重要性についてのご指摘は、自家用車に依存しない移動手段の確保という観点から重要な視点と受け止めております。 今回のネットワーク路線は、需要・安全性・連続性等の視点から選定しておりますが、居住地と目的地を結ぶ路線の追加につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
39	● 上述のように、住宅地から延びる自転車ネットワークを整	参考意見	交通事故データを活用した面的な整備の考え方につきましては、潜在

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	備したとしても、自宅からネットワーク路線にたどり着くまでの間が危険なままではいけません。後述するように、交通事故データを活用して面的な整備を並行して進める必要があります。		需要・安全性等の調査を含め、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
40	p. 28 『図 自転車ネットワーク路線図（市道・県道区分）』 ● 計画を読む市民にとっては、ネットワークが市道であるか県道であるかはとくに関心事ではないかと思います。県道には市の権限が及ばず計画に沿った整備が難しいということを訴えたいのかもしれませんが、県のほうが予算が潤沢で市からの積極的な働きかけによって優先的に整備してくれるということも考えられますし、あえて区別する必要を感じません。	参考意見	市道・県道の区分は、道路管理者ごとに整備の主体や進め方、調整先が異なることから、今後の整備を検討・調整するうえでの基礎資料として整理したものです。 市民にとって分かりやすい図の示し方につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
41	p. 29 『図 木曽川中流域サイクルツーリズムのメインルート』 ● ルートが存在する部分だけを拡大した図のほうが見やすく感じます。	参考意見	当該図は、市域全体との位置関係が分かるよう市全域を表示しておりますが、ルートが存在する範囲を拡大した図の方が見やすいとのご指摘は、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
42	p. 30 『[視点②] 需要』 ● 高校生の利用経路地図には高校の位置を、中学生の地図には中学校の位置を記入するようにしてください。	修正	ご意見の内容を踏まえ、高校生及び中学生の利用経路を示した図に、それぞれ高等学校及び中学校の位置を記載します。
43	● 上で潜在需要について述べましたが、計画策定委員会での発言によれば「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るケースがあるとのことでした。オランダでは自転車ネットワークの五大原則というのが定められていますが、そのうちのひとつが directness、すなわち目的地に回り道をせずに辿り着けることです。本当は使いたいけど危険なので使われていない経路があるのでしたら、それもネットワークに加えて最優先で整備する必要があります。ただ、このメッシュが「出発地と目的地を結ぶ直線がメッシュ内を通過した回数」で色付けされていたものだったりしますと、そもそも実際に通っている経路をあらわすことではないということになり、利用されているのとは異なる経路が浮かび上がっているのではという疑義もあります。もう一度アンケートを取り直して利用経路を調べなおせというわけにはいきませんが、次回同様のアンケートを 実施する機会がありましたら、通りたい経路、実際に通っている経路が明確になるような設問、分析をお願いします。	参考意見	危険であるために現に利用されていない経路が存在し得ること、また、目的地まで回り道をせずに到達できることが自転車の利用環境として重要であることは、ご意見のとおりと考えます。また、メッシュによる集計が実際の通行経路を必ずしも表さないという分析上の限界があることにつきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
44	p. 34 『[視点③-2] 安全性（事故実績）』 ● 交通事故の発生件数をメッシュ単位で集計していると説明されていますが、事故発生位置の座標は既知であり、路線が特定できるのですから、メッシュを経由するのは迂遠に思えます。メッシュを経由することで、細街路で事故が発生しているのにその近傍の多車線（片側 1 車線以上）道路がネットワーク路線に指定されるということも考えられます。そうした場合、ネットワーク路線への誘導がうまくいけばいいのですが、そもそも多車線道路は車が多く自転車利用者に避けられがちということもあり、細街路の安全性を高めることこそが正解だったということになります。	参考意見	事故実績は、発生状況の偏りを面的に把握し、他の視点と重ね合わせて総合的に評価するため、メッシュ単位で集計しております。 細街路で発生した事故により近傍の多車線道路が路線として抽出され得るという集計方法上の課題があるものの、自転車ネットワーク路線は複数の視点を総合的に考慮して設定しております。細街路における安全性の観点につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
45	● 朝日新聞提供の「全国 160 万件の交通事故マップ-みえない交差点-プレミアム A：朝日新聞デジタル	参考意見	細街路の交差点においても自転車・歩行者が被害者となる事故が発生しているとのことご指摘は、市内の事故発生状況からも重要な視点と認識

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	https://www.asahi.com/special/jiko-kosaten/」などで確認しますと、細街路交差点で自転車、歩行者が犠牲者となる事故も数多くみられます。前述した、ネットワーク路線へのアクセスまでの安全性確保のためにも、自動車の速度と通行量を抑制する面的整備を進めてください。		しております。 自転車ネットワーク路線は複数の視点を総合的に考慮して設定しておりますが、ネットワーク路線へのアクセス経路を含めた、自動車の速度と通行量を抑制する面的な整備につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
46	● 細街路における面的整備とは、具体的には交差点ハンプ、スムーズ横断歩道や狭窄などのゾーン 30 プラス実装デバイス（に加えて通過交通が多ければ一方通行規制）や、かつてのコミュニティ道路の構成要素として用いられたインターロッキング舗装の導入などを指します。自転車や歩行者専用の通行空間を確保しようがない道路ではこうした手法で自動車の脅威度を十分に下げる手法がオランダやスペイン、イギリスなどで採用されています。見逃されがちではありますが、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』にも「中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路においては、規制速度の抑制を行った上で、自転車道から自転車専用通行帯、自転車専用通行帯から車道混在へと完成形態を変更することも考えられる」との記述がありますので、その適用範囲はできるだけ大きく解釈していただければと思います。なお策定委員会においてもこうしたエリアに関して注意喚起ないしは啓発が必要であろうとの発言がありましたが、啓発だけで事故が減るのでしたらそもそもゾーン 30 プラスは不要ということになります。	現案のとおり	細街路（生活道路）における交差点ハンプ、スムーズ横断歩道、狭窄等のゾーン 30 プラスの構成要素や、舗装の工夫による面的な整備が自動車の速度抑制につながる対策であることは認識しております。 なお、自動車の速度抑制に関する対策として、道路交通法の改正により、令和 8 年 9 月 1 日から、生活道路における自動車の法定速度が 30km/h に引き下げられることで、生活道路における安全性の向上が図られるものと考えています。 このことから、現時点では、ゾーン 30 プラスを新たに設定するための検討や警察との協議を行う予定はありません。 本計画におきましては、法改正による速度抑制に加え、自転車の交通ルールやマナーの周知啓発等の施策を実施することで、生活道路の安全確保を図ります。
47	● 実のところ専用通行空間整備は、いま現在起きている、自転車に関係する死亡重傷事故への対策とはなりえないことが多いのが実情です。たとえば下記の事故ですが、発生現場周辺のどこにも専用通行空間を作る余地はありません。しかし軽乗用車の速度がもっと低かったなら、交錯のタイミングを読み違える確率は減り、衝突したとしても衝撃が小さくなるでしょう。歩道もない道路に中央線を引いて自動車を快適に走らせる道路整備は、自分や家族が事故に遭うことはないと感じている市民にとっては望ましいものかもしれませんが、実際にはこうして誰かが犠牲となっています。そうした犠牲をなくすための道路整備と、それを市民に受け入れてもらうための説明をする責任が行政にはあります。 死亡事故発生速報 ○ 日時 令和 5 年 10 月 6 日（金）午前 10 時 00 分ころ ○ 場所 犬山市大字富岡地内 ○ 事故の概要 軽四乗用車が県道を西進走行中、北進の自転車と衝突。自転車に乗車していた 80 歳代女性が死亡。 	内部共有	出会い頭の事故の原因は自動車の速度だけでなく、見通しやルール遵守、道路構造など複合的な要因があるものと認識しています。自動車の速度を抑制する取り組みについてのご意見は、道路管理者等関係者と共有させていただきます。
48	● たとえば下記の事故であれば、実効性のある対策として、横断歩道をハンプにして車両が一時停止しやすくなるように仕向ける、変形交差点を改修してふつうの十字路にする、信号	参考意見	横断歩道のハンプ化、変形交差点の形状改良、信号交差点化といった対策につきましては、いずれも警察等の関係機関との協議が必要となりますが、事故の実態に応じた対策の検討は必要と認識しております。

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	交差点にする（県警はすぐ西の信号が近すぎて無理と主張するでしょうからそちらは廃止して交差点ハンプを設ける）といったものが考えられます。 自転車のハンドルは折れ…男性がダンプカーに出合い頭にはねられ死亡 車側に停止線がある信号のない変則的な交差点 運転手の 60 歳男逮捕 東海テレビ NEWS https://web.archive.org/web/20250123110639/https://www.tokai-tv.com/tokainews/article_20250123_38445		本計画においては、自動車の速度抑制につながる取り組みも、自転車通行空間の暫定整備の形態として位置づけており、交差点等の自転車通行空間の整備形態の一つとして、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
49	● 重傷事故については報道されておらず詳細がわかりませんので、県警から情報提供してもらった上で有効な対策を講じてください。市はゾーン 30 の導入に関して、自動車の利便性低下を理由に非常に消極的な態度を取っていますが(令和 8 年 6 月 15 日犬山市議会本会議 増田修治議員による一般質問を参照)、そのような市民の生命と健康を軽んじる態度を許容すべきではありません。	現案のとおり	重傷事故の詳細について、警察からの情報提供範囲も限られると考えられますが、本計画においては、自動車の速度抑制につながる取り組みを自転車通行空間の暫定整備の形態として位置づけております。 また、ゾーン 30 プラスの導入につきましては、N0.46 で回答したとおりです。
50	p. 36 『「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めの路線及び対象外路線（※ネットワークの形成に寄与しない路線）を設定しました』 ● 対象外路線はネットワークの形成に寄与しないとありますが、考え方が逆ではないでしょうか。抽出した路線だけでネットワークを形成できないのであれば、「ネットワークを形成するための路線」を追加で設定すべきです。その追加部分については整備の優先度を下げるということであれば話はわかりますが、抽出路線にもかかわらずネットワークに含めないというのはあまりにも消極的すぎます。	現案のとおり	「対象外路線」は、視点①～③により抽出した路線のうち、車道以外の現地の状況や他の路線と重複するなどネットワークの形成に寄与しないと判断したものを整理したものです。抽出した路線のみではネットワークが連続しない区間につきましては、「ネットワークを形成する為の路線」及び「代替路線」を別途設定しており、消極的な考えで設定したものではありません。
51	p. 37 『ガイドラインに準拠して』 ● 2 ページ目に対する指摘の繰り返しになりますが、ガイドラインは「準拠」といった類の文書ではありません。計画内に引用された部分にもある通り、「目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討する」ことが求められます(その旨引用したからそれでいいというものではなく、見出しもそれを反映した文言となっているべきです)。	修正	N0.6 でお答えしましたとおり、ガイドラインは、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえたうえで活用すべきものであることから、本計画素案内の「ガイドラインに準拠して」との記載を「ガイドラインを踏まえ」へ修正します。あわせて、見出しを含めた記載の整合を図ります。
52	p. 38 『図 自転車ネットワーク路線図（整備形態区分）』 ● 名鉄広見線沿いのエリアは中学生の自転車利用経路にもなっていますが、この部分の整備形態は御嵩犬山線の矢羽根だけで十分なのでしょうか。いま現在狭い歩道を走っている 7 割の中学生が安心して利用できる通行環境を整備しなければ、生徒たちは今までと同様に「ルールを守って徐行して自転車の利便性をあきらめるか、速達性を得るためにルールを破るか」という二択を迫られ続けることになり、交通参加者に対する教育という観点から問題があります。	参考意見	名鉄広見線沿線を含め、中学生の利用が多い経路における安全な通行環境の確保は重要と認識しておりますが、整備形態は、道路の幅員や交通量、道路管理者・交通管理者との調整等を踏まえて決定する必要があります。当該路線を含むその他路線の整備形態の考え方につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
53	● サイクルツーリズムルートに設置する矢羽根には、道に迷わないようにする効果こそあれ、趣味で自転車に乗っているわけではない一般市民や児童生徒にとって安心感のある通行環境を形成する効果はありません。県道に矢羽根以上の整備ができないのであれば、中高生には並行する路線を利用してもらうことにして（すでにそうしているのかもしれませんが	参考意見	矢羽根等の路面表示は自転車の通行位置を明示するものであり、それのみで全ての利用者に安心感を与えるものではないとのご指摘は理解いたします。 交差点における自転車横断帯の設置や道路ハンプの設置につきましては、いずれも交通管理者との協議が必要となりますが、中高生を含む日常利用者の安全確保の観点から、今後の参考意見として受け取らせて

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	が)、当該路線において交差点に自転車横断帯を設置して自転車の一時停止箇所を減らす、道路ハンプを設置して出会い頭事故の発生率と被害の低減を図るといった施策を取り入れてください。		いただきます。
54	p. 39 『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』 ● 90 ページにも及ぶ本計画において、最も心躍る記述はこの箇所です（計画策定委員会において中央線に関する示唆をくださった嶋田会長に感謝を）。交通モードを分離しないと危険なのは主に速度差がありすぎるためですから、自動車の速度を自転車よりもちょっと速い程度に抑えることができれば、自転車との混在交通が視野に入ってきます。しかしながらいま現在道路上で運転しているドライバーの大部分は、走行速度に関する決定権を手放したがらず（毎年速度違反取締件数から明らかです）、物理的に自転車を追い越せるスペースがあると、猛スピードでギリギリを通るような想像力に欠ける運転があちこちで発生するであろうことは間違いありません。確実な速度抑制のためには前述のゾーン 30 プラスの整備が最低ラインとなりますし、より効果を確実にするために、中央線の廃止、一方通行化による通過交通の低減、インターロッキング舗装を利用した「ここは自動車のための道ではありません」という雰囲気づくり、自転車並進可規制の導入による実質的な自転車優先化などの追加施策を組み合わせしていく必要があるでしょう。それはまったくもって容易ではないのですが、難しいことから 50 年間逃げつつけた結果が自転車を取り巻くいまの複雑な環境をもたらしたわけですから、これを 50 年先に残さないためにも、職員のみならず、そして本計画の策定にあたられましたコンサルタントの方々の奮起を心より願うものです。	参考意見	本計画では、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考え方に立ち、車道中央線の廃止など、自動車の速度抑制につながる取り組みを暫定整備の形態の一つとして位置づけております。 速度抑制を確実なものとするためには、物理的なデバイスの導入や交通規制など複数の手法を組み合わせる必要があるとのご指摘は、施策の実施にあたっての重要な視点と受け止めておりますが、警察等の関係機関との協議が必要であるため、自転車通行空間の整備形態の考え方として参考にさせていただき、実現可能な手法から取り組んでまいります。
55	p. 39 『図 自転車ネットワーク計画図』 ● 38 ページとの図の違いは为什么呢。「県道春日井各務原線」の緑の太線を追加しただけに見えますが、県道春日井各務原線の表示が必要だということでしたら 38 ページの図に入れてしまってください。	現案のとおり	38 ページでは、ガイドラインを踏まえた整備形態を自転車ネットワーク路線に反映しており、39 ページでは、県道春日井各務原線を含めた優先整備区間の説明を行っております。それぞれ異なる内容を説明するための図であるため、掲載内容が適切であると考えます。
56	p. 40 『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』 ● 「自転車と歩行者の通行空間の分離」と「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」はそれぞれどのような効果が出ると確かめられているのでしょうか。エビデンスとなる文書（できれば学会などに所属していない一般市民であっても閲覧可能なもの）をお示しください。エビデンスが示せないのであればこのような記述は避けてください。なお調査結果の中には単に事故件数が減ったことをもってして自転車の安全性が向上したと謳っているものもありますが、単にそこを通行する自転車が減っただけということも十分ありえますので、自転通行量の増減についても記載のあ	現案のとおり	通行空間の分離や通行位置の明示によって一定の効果が得られることは、以下の文献に記載されています。 出典：国土交通省「自転車通行環境整備モデル地区の調査結果について」 https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000190.html なお、実際の整備にあたり、その効果は道路条件や交通状況によって異なるものと認識しており、自転車通行量の前後状況など施策の実施と検証を行っていく必要があると考えています。

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	る文献をご参照ください。ちなみに海外では矢羽根はかえって自転車利用者を危険に晒すという報告がいくつもあるそうで、たとえば下記の記事で挙げられたシカゴの事例では、矢羽根を整備した路線よりもなにもしなかった路線のほうが通勤利用率が高く負傷者数も少なかったそうです。 Op-Ed:Why Sharrows Are Bullshit-Streetsblog USA https://usa.streetsblog.org/2021/11/17/op-ed-why-sharrows-are-bullshit		
57	● ネットワーク計画には自転車専用通行帯の整備が含まれていますが、40 ページでは「自動車と自転車の通行空間の分離」について言及されていません。ということはここでの「分離」とは柵や縁石などによる物理的分離を指しているということでしょうか。もしそうであればそのように明記してください。そうでなければ、「自動車と自転車の通行空間の分離」についてもその効果とあわせて提示してください。	現案のとおり	ここでの分離には、路面標示による通行位置の表示による分離を含んでおります。 路面標示による自動車と自転車の通行空間の分離の効果につきましては、N0.56 にて引用いたしました文献のとおり、交通事故の削減に効果が得られると考えております。
58	p. 41 『調査結果を踏まえ、自転車等駐車場の適切な配置を行う』 ● 駐輪場の充実は自転車利用促進に欠かせない重要施策ですが、本項目の内容はそれにふさわしい具体性を欠いています。	検討	本計画策定時には、市内各駅の自転車等駐車場の駐輪台数を調査しております。適切な配置等の具体的な取り組みにつきましては、この調査結果のみでは十分でないことから、需要調査の結果を踏まえた検討が必要と認識しています。
59	● 駐輪台数が収容台数を下回っているというだけでは駐輪場が充実しているとはいえません。駐輪場そのものが使いにくかったり、駅周辺の自転車通行環境が劣悪だったといった諸条件も利用者数に影響を及ぼします。	参考意見	駐輪台数が収容台数を下回っていることのみをもって駐輪場が充実しているとは言えず、駐輪場そのものの使いやすさや駅周辺の自転車通行環境も利用に影響するとのことご指摘はそのとおりと考えております。 今後の需要調査において、利用台数だけでなく、利用者の不満点など駐輪環境の質に関わる事項についても把握できるよう関係部局と調整してまいります。
60	● 駅前駐輪場の使いやすさの指標として、駅入口までの距離は重要な位置を占めています。駐輪場の充実度合いの指標として、収容台数そのままではなく距離による重み付けをした数字を使い、それを踏まえた上で数字で示せるわかりやすい目標を設定してください。	参考意見	駅入口までの距離が駐輪場の使いやすさを左右する重要な要素であるとのことご指摘はそのとおりと考えております。距離による重み付けを行った指標や目標の設定につきましては、今後の参考意見と受け取らせていただきます。
61	● 計画の目標として用いるアウトカム指標として、各駅の乗降客数に対する駐輪台数の割合をおすすめします。この数字が高い駅と低い駅とで種々の要素を比較することで、必要な施策が見えてくるはずです。なお前述のパーソントリップ調査における端末交通手段のデータもおおいに参考にはなりますが、より正確かつ高頻度な計測値があるのですからそちらを利用しない手はありません。	参考意見	各駅の乗降客数に対する駐輪台数の割合をアウトカム指標として用いるとのことご提案は、駅ごとの状況を比較し、必要な施策を明らかにするうえで有用な視点と受け止めております。指標の設定につきましては、今後の参考意見として受け取らせていただきます。
62	● すでに行われた調査の結果として、10 ページにあるように「善師野駅・楽田駅では時間帯によって、収容台数を超える可能性があります」という事実が判明しています。この状態を放置しては、自転車を利用しようと考えていた市民がやがて利用をあきらめてしまい、再調査にて「収容台数を超えていません」という結果が出ることになります。早急に具体的対策の検討を開始し、市民があきらめるまえに周知してください。	参考意見	善師野駅・楽田駅において時間帯によって収容台数を超える可能性があることは、本計画においても課題として整理しております。対策が遅れることで自転車の利用そのものが敬遠されてしまうとのことご指摘は重要な視点であり、需要調査の実施とあわせ、対応できるものから対策を講じていくものと考えております。
63	p. 42 『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』 ● 上でも述べましたようにそもそも盗難予防が喫緊の課題である根拠が不明ですし、ツーロックによって損なわれる利便性が、盗難確率の減少と見合うかどうかについて	参考意見	ツーロック施錠の促進は、盗難被害により自転車の利用そのものが妨げられることを防ぐという観点から、安心して自転車を利用できる環境づくりの一環として考えております。 一般的な防犯対策としての位置づけにとどまるのではないかとのご指

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	ても、自転車の価格に代表される諸条件によって異なってきます。一般的な防犯対策としてのツーロック推奨に異を唱えるものではありませんが、それが自転車の活用推進につながるものでなければ、ことさら計画の施策のひとつにする必要はありません。		摘や、利便性との兼ね合いに関するご意見につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
64	p. 43 『利用実態や市の実情を踏まえた自転車等駐車場の改善』 ● 「利用実態」「市の実情」が何を指すのかまったくわからないので、具体的な言葉をお願いします。またそれらを踏まえた「改善」についてもどういった内容であるのか例示をお願いします。	現案のとおり	ここでの「利用実態」は自転車等駐車場の利用者の属性や利用上での不満点等を、「市の実情」は公共施設等を管理している上での問題点等を想定しております。また「改善」については、それらの調査で判明した課題に対する対応（配置や収容台数の見直し、屋根やラックの整備、案内表示の充実等）を想定しております。
65	p. 43 『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』 ● 屋根の整備はたいへんありがたいです。治安が十分によければレインコートなどをハンガーでかけておけるようにするのも便利かと思います。ラックについては、タイヤが幅広で入らなかったりディスクブレーキが干渉したり、またハンドル幅がひろかったり三輪だったりして隣の自転車と干渉するケースもありますので、ラックのない平面部分を一定割合で確保するよう留意してください。	参考意見	屋根の整備につきましては、雨天時の利便性向上に資するものとして施策に位置づけております。 サイクルラックにつきましては、タイヤ幅やブレーキ形式、ハンドル幅、三輪車等の車種によって駐車できない場合があるとのこと指摘を踏まえ、整備の検討にあたってはラックのない平面部分の確保にも留意してまいります。レインコートを掛けられるようにするとのご提案につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
66	p. 44 『自転車等駐車場の適切な整理』 ● 整理とはなにをどうするのかわかりにくいので説明をお願いします。（例：駐輪場内に乱雑に並べられた自転車を整理） また、「整理」という単語はわざわざ「適切な」と形容する意味がありません。他にもなんとなくで「適切な」とつけられた部分が何か所かありますのでご確認ください。	現案のとおり	「整理」とは、自転車等駐車場内において放置自転車とそれ以外の自転車を区別することを想定して記載しております。 「適切な」は、放置自転車かそうでないかを「適切」に区分する意図で使用しています。
67	p. 45 『ポート配置の見直しや適正化を行う』 ● こうしたことは事業者が主体となって行うものと思いますが、市もそれに意見するという意味でしょうか。あるいはデータの収集や提供といったこともされるのでしょうか。市の協力範囲についての記述を追加してください。	現案のとおり	シェアサイクルのポート配置の見直しや適正化は、事業者が主体となって行うものですが、市としても、公共施設等へのポート設置に関する調整、利用状況等のデータの共有、観光施策との連携などにより協力することを想定しております。
68	p. 46 『ポスター・チラシ等を活用した広報・周知啓発』 ● 啓発活動を一概に否定するわけではありませんが、市民が便利さに劣る交通手段をわざわざ使うようになるほどの力はないでしょう。まずは自転車利用環境整備を着実に進め、その上で「自転車を使うとこんなに便利になりますよ」というアピールができるようにしてください。	現案のとおり	周知・啓発のみでは利用の拡大に限界があり、まずは自転車利用環境の整備を着実に進めるべきとのこと指摘は、そのとおりと考えております。 本計画では、自転車通行空間や駐輪環境の整備を施策の柱の一つとして位置づけており、周知・啓発はこれとあわせて実施してことでより効果があるものと認識しています。
69	p. 47 『図 自転車利用による健康効果』 ● 上の図はともかく下の図を見て市民が思うのは「自転車は坂道だと大変そう」ではないでしょうか。「水泳と同じように、負荷を上げても膝などの関節への負担が少ない」「それでいてわざわざプールに行かなくても家を出てすぐに、なんなら移動のついでに運動ができる」といった内容ではいかがでしょう。	参考意見	自転車による健康効果を伝えるにあたっては、関節への負担が少ないこと、日常の移動のついでに運動ができることなど、市民の皆様が取り組みやすさを実感できる示し方が有効であるとのこと提案につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
70	p. 48 『自転車通勤の周知・啓発』 ● まずは犬山市役所で自転車通勤の職員に対する手当を厚くするというのはいかがでしょうか。自転車は交通用具に含まれているかと思いますが、自動車通勤者と同額ではなく、手当を1～2割増やして自転車通勤を促進してみませんか。	参考意見	市が率先して自転車通勤を促進する立場にあることは認識しております。

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
71	p. 51 『観光地等におけるサイクルラックの整備』 ● サイクルラックに限定するということは、一般的な駐輪場についてはすでに整備済みであるということでしょうか。なおサイクルラックは知らない人にはただの障害物にしか見えませんし、知っている人にとってはロードバイク専用という認識ですので、その下にスタンド付きの自転車を置こうとはしません。スタンド付き自転車用のスペースもしっかり確保するか、「ロードバイクでなくてもこの下に駐輪してください」というわかりやすい注意書きを掲示するなどしてください。	参考意見	このページでは、サイクルラックの利用者へ向けた記載としておりますが、観光地における駐輪環境の充実は、一般の自転車で来訪される方を含めた利便性に関わるものと認識しております。 スタンド付きの自転車を駐車できるスペースの確保や、利用方法が分かりやすく伝わる表示を含め、施策実施時の状況を踏まえて検討するものと認識しています。
72	p. 52 『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』 ● 犬山サイクルマップにはサイクルスタンドの案内が（非常に小さく、「神社・お寺・旧跡」と似ていて見分けづらいものの）ありますが、それ以外に一般的な駐輪場というのは存在しないのでしょうか。サイクルスタンドが必要な自転車に乗るのはごく限られた層かと思います。ふつうの旅行者に向けた案内の充実をお願いします。	参考意見	犬山サイクルマップには、現在サイクルスタンド（サイクルラック）のみを掲載しております。一般の旅行者に向けた駐輪場の案内が不足しているのご指摘を踏まえ、掲載内容および表示の分かりやすさにつきまして、今後への参考意見として受け取らせていただき、関連団体とも共有いたします。
73	● また街頭に駐輪場案内も設置していただけるとありがたいです。何年前だったか忘れましたが、サイクリングで犬山城の近くを通りがかった際、せっかくだしこのへんでお茶でもしていきましょう、参道にいっぱいお店もあるでしょう、ということで本町通りを訪れたのですが、駐輪場がまったく見当たらず、軒先に駐めていいような雰囲気も微塵もなかったので、結局そこを離れてバイパス近くのチェーン店に入った記憶があります。	参考意見	来訪者にとって駐輪場所が分かることは、まちなかでの回遊や滞在時間に直結する重要な要素と認識しております。街頭における駐輪場案内の設置につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただき、関連団体とも共有いたします。
74	● 観光スポットのウェブサイトにも駐輪場案内があるかどうか確認し、なければ掲載するといったことを施策に含めてはいかがでしょうか。犬山城も犬山成田山も寂光院も大縣神社もウェブサイトに駐輪場の地図を掲載していないように見えます。	参考意見	観光施設のウェブサイトにおける駐輪場案内の掲載につきましては、市が直接運営するものではありませんが、来訪者の利便性向上に資するご提案であることから、今後への参考意見として受け取らせていただき、関係団体とも共有いたします。
75	● 「デジタルメディアを活用して」と限定する必要を感じないのですが、なにか理由があれば併記をお願いします（いまどきは紙の観光マップを配ったりはしていない、ですとか）。	修正	デジタルメディアに限定する趣旨ではなく、紙媒体を含む多様な手段による情報発信を想定しております。ご意見の内容を踏まえ、記載を「デジタルメディア等」へ修正させていただきます。
76	p. 52 『交通ルールやマナーに関する情報を発信します』 ● そうした情報を受信してその通りにしなければ安全に自転車旅が楽しめないような土地では自転車ツーリズムが盛んになることはありません。観光地であろうがそうでなかろうが、人が集まる場所ではややこしいことを考えず安心して自転車に乗れるような（そして駐められるような）環境整備を進めてください。	参考意見	自転車を観光地で利用する観光客が一定の交通ルールやマナーを理解し、守っていただくことは、自転車を利用しない観光客への配慮や理解に繋がり、自転車旅がより良いものになると考えております。また、観光地における環境整備も本計画に位置づけており、関係団体と連携して観光地における自転車の利便性向上に努めてまいります。
77	p. 53 『多様化する自転車の交通ルールやマナー』 ● 自転車に関する交通ルールは昔から非常に広範かつ複雑で、近年とくに多様化しているという実感はないのですが、どのあたりをもって「多様化する」としているのか補足をお願いできますでしょうか。	現案のとおり	ここでの「多様化」とは、電動アシスト自転車の普及やシェアサイクルの導入など、自転車の利用形態や交通環境が変化するなかで、利用者が理解し、守るべきルールやマナーが増えたり、内容が見直されたりしている状況を指しております。
78	p. 53 『自転車利用者の適切な行動を促し』 ● 市民アンケートの結果から、交通ルールの認知度と遵守度	参考意見	市民アンケートの結果において、交通ルールの認知度と遵守度に大きな差が生じていることは、本計画においても課題として整理しており

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	には大きなギャップがあることが明らかになっています。つまり「ルールは知っているが守れない(=守ることのデメリットがメリットを上回っている)」という状況です。適切な行動を促すには、ルールを守りやすくするための道路環境整備が最も効果的であり、環境を放置したままでのルール啓発には大きな制約が生じることを忘れないでください。		ます。課題を踏まえ、安全な自転車通行空間の整備と交通ルールの周知・啓発について、それぞれ施策に位置づけており、環境整備と周知・啓発を一体的に進めることが重要であると認識しています。
79	p. 56 『図 自転車損害賠償責任保険の周知チラシ』 ● 3 種類ある TS マークがチラシでは十把一絡げにされてしまっていますが、青色赤色マークは補償条件が非常に限定的であるため、緑色に限定して推奨すべきです。	現案のとおり	掲載している内容は、特定の保険制度や補償内容を推奨・比較するものではなく、自転車損害賠償責任保険等への加入を広く呼び掛けることを目的としていることから、適切であると考えます。 なお、TS マークの色による補償内容の相違につきましては、周知・啓発の機会において、加入を検討される方が内容を確認したうえで選択できるよう、情報提供に努めてまいります。
80	p. 57 『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し、周知・啓発を行います』 ● どの市町村の自転車活用推進計画にもこのような項目が含まれていますが、物理的に柵や縁石などで区切る以外の方法で自転車通行空間を阻害しないように路上駐車を防止できたという事例は、少なくとも国内では聞いたことがありません。本項の写真は私が住む名古屋市が策定した自転車活用推進計画の「自動車の路上駐車等の抑制」という施策のページに掲載されたものと同じですが、計画が発表されて 5 年経っても写真の状況にとくに変わりはありません。各施策の実現性を重視するのでしたら、いっその項は削除してしまうのをおすすめします（もちろん「検討・周知・啓発するだけで成果は問わない」ということでしたらこのままでもいいのですが）。	参考意見	路上駐車対策につきましては、国の自転車活用推進計画等の上位計画を、計画の位置づけや施策検討の前提として勘案し、施策として整理しております。 路上駐車対策は、物理的に区切る以外の方法で自転車通行空間を阻害しないよう路上駐車を防止することが極めて困難とのご指摘につきましては、路上駐車の実態に基づく対応の検討や、警察等の関係機関との連携した対応により抑制に努めてまいります。また、施策の実現性の観点については、今後の参考意見と受け取らせていただきます。
81	p. 63 『「モニタリング項目」と「目標指標」の2種類の評価軸を設定します』 ● 計画策定委員会でも指摘があった通り、モニタリングするだけで何も対応しないのではモニタリングの意味がありません。モニタリング項目も評価軸に加えて、各種施策の見直しは毎年実施してください。	参考意見	各施策については、毎年モニタリング項目にて実施状況を把握し、5 年を目途に中間評価及び見直しを行う計画としております。 各施策の見直しを毎年行うべきとのご意見につきましては、参考意見として受け取らせていただきます。
82	● また各モニタリング項目については1年待たずとも現在の値を調べることはできるかと思います。それらの値も計画に掲載し、目標値の基準としてください。	現案のとおり	本計画は、モニタリング項目を用いて、毎年各施策の実施状況を把握します。計画の達成度は、各施策の総合的な成果を判断するため、5 年ごとに市民満足度等の目標指標をアンケートにより集計し、その内容を踏まえ計画の見直しを行います。
83	● モニタリング項目として、自転車通学をする生徒の割合と、自転車通学時にヘルメットを着用する生徒の割合を含めていただけませんか。といいますのも、令和 8 年 4 月より愛知県立高校では自転車通学時のヘルメット着用を実質義務化し（正確には、自転車通学の申請書の誓約項目に「ヘルメットの着用」を含めるよう各学校に「指導」したそうで、法的な拘束力はないのですが、実質的には義務化といってよいと思います）、それによって自転車通学をあきらめる生徒が出てくるのではないかという危惧があるためです。昨年度の実績も含めて、計画期間中の変遷を追跡していただけると助かります。	参考意見	令和 8 年 4 月からの県立高校における取扱いの変更が自転車通学に影響を及ぼす可能性があるとのことですが、自転車通学をする生徒の割合と自転車通学時のヘルメット着用率をモニタリング項目に含めることは学校側と調整を要することからモニタリングに追加する予定はありません。その変遷を追跡してほしいとのご意見につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
84	p. 64 『各市営駐輪場の可能収容台数と平均駐輪台数』 ● 繰り返しになりますが、収容台数だけでは駐輪場の充実度	検討	収容台数のみでは駐輪場の充実度合いの指標とはならないとのご指摘を踏まえ、駅からの距離や混み具合、料金、停めやすさといった駐輪の

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
	合いの指標にはなりません。駅からの距離や混み具合、料金や駐めやすさなどを含めた多面的な評価をお願いします。		ための条件や、駅入口までの距離等の調査につきましては、今後の需要調査において、駐輪環境の質に関わる事項についても把握できるよう関係部局と調整してまいります。
85	p. 65 『(3) 目標指標』 ● 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＝50％が目標とのことですが、市民の半数しか満足しない移動手段が「暮らし方や楽しみ方の選択肢の一つとして根づいた」といえるのでしょうか。もっと野心的な数値を目標にしてください。	参考意見	目標指標における目標値は、現在値が高い指標でも約 30％と低いことから、まずは2人に1人がそれぞれの目標値について達成できることを目指したものです。 より野心的な目標を掲げるべきとのご指摘につきましては、今後への参考意見として受け取らせていただきます。
86	● そもそも「満足度アンケート」という全市的かつ主観的な指標でもって利用環境整備の成否を判断することは迂遠すぎます。駅前や主要商業施設の駐輪台数ですとか、自転車ネットワーク整備予定の代表何路線かにおける一日あたり自転車通行量といった、整備箇所にフォーカスした、かつ客観的な数値を採用していただけますようお願いいたします。調査費用はアンケートよりも高くつくかもしれませんが、意味のない整備を続けたり、整備の効果を見落として好機を逃すようなことがあればその損失は調査費用とは比べ物になりません。	現案のとおり	計画の達成度を測る目標指標は、各施策の総合的な成果を判断するため、市民満足度等を集計するアンケートによる数値を設定しております。
87	p. 65 『アンケート(p.18～20)の『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。』のうち、“守られている”と回答のあった項目の平均』 ● これを指標にするということは、5年後10年後も同じ内容のアンケートを実施するという前提なのですが、項目の中には罰則のない努力義務規定や、事故原因として数えられることの(少なくとも統計上は)まったくない項目が含まれるなど、安全の指標として適切とは思えません。自転車が関連する事故の件数を交通分担率で除した値のように、安全の度合いを直接的に表した指標を採用すべきです。	参考意見	罰則の無い努力義務規定の項目等を含め、周知・啓発を行うことが遵守率の向上につながり、ひいては交通事故の削減につながると考えております。 一方、安全の度合いをより直接的に表す指標を用いるべきとのご指摘につきましては、今後の参考意見として受け取らせていただきます。
88	おわりに ここまでお読みいただきましてありがとうございます。通行空間整備についての意見は冗長だったり繰り返しが多かったりするかもしれませんが、残念ながら国のガイドラインがあまりできのよいものではないため、それなりのボリュームを割いて訴えていく必要がありました。ここで訴えたような内容については、ドラスティックすぎて国としては採用できなかったという面も多少はあろうかと思えます。が、大きな変化を拒み続けて50年経った現在の状況を考えれば、思い切った変革を厭うている場合ではもはやないことに同意していただけのはずです。 それから、計画が計画のための文書になってしまっていて、一般市民に広く読んでもらうようにはなっていないと思われる点についても全体的に指摘をさせていただきました。そもそも一般市民はこんなもの読まないだろう、という推定にもそれなりの正当性があることは認めざるをえませんが、行政に対する市民の無関心も自転車利用環境が長年に渡って放置されてきた一因ですので、ふだんこの種の文書を読み慣れない人であっても容易に理解できるような配慮は今後も求めています。	参考意見	計画全体にわたり、多岐にわたる具体的なお意見をお寄せいただきました。自転車を取り巻く環境の改善には長期にわたる継続的な取り組みが必要であること、また、計画が市民の皆様に読まれ、理解されるものでなければならないというご指摘は、いずれも真摯に受け止めております。 いただいたご意見につきましては、計画の実施及び見直し、並びに市民向けの周知資料の作成にあたっての参考意見として受け取らせていただきます。

No.	寄せられたご意見等	区分	ご意見に対する市の考え方
89	ハード面の整備 ①道路と歩道の高さはバリアフリーとする。（モデル地区 市立犬山西小学校道路・歩道）	参考意見	本計画では、自転車は車道左側通行が原則であることを基本に、車道における自転車通行空間の整備について位置づけを行っております。 道路と歩道の段差解消などバリアフリーに関するご意見につきましては、道路の構造や交差点の形状、排水等の条件を踏まえて検討する必要があるため、今後の参考意見と受け取らせていただきます。
90	②道路と歩道の区切りは縁石や境界ブロック（モデル地区 犬山高等学校道路・歩道） 境界ブロック不要理由 ・道路と歩道のバリアフリーをなくしている要因。 ・段差が発生し自転車のタイヤパンク（リムウチパンク）率が発生しやすい。 ・ママチャリや学生自転車はハンドルカゴにカバン等の荷物を入れる為段差でハンドルを取られやすく危険。また特に高齢者運転のEV自転車・子供自転車に対しては体力とスピードが伴わない為段差（境界ブロック）がデメリットになり落車の危険が増す。 ・元アーケード街の歩道は高く車いす利用者にとっても歩道が利用しづらい。 ・境界ブロックを使用しなければ工事費節約できるのでは？	参考意見	境界ブロックによる段差が、バリアフリーの支障となるほか、リム打ちパンクやハンドルを取られる原因となり、特に高齢者の電動アシスト自転車や子どもの自転車では落車の危険が高まるとのご指摘は、自転車の安全な通行を考えるうえで重要な視点と受け止めております。 歩道と車道の境界構造につきましては、車両の乗り入れ防止や排水、視覚障害者の安全確保といった機能もあわせて考慮する必要があると考えられるため、今後の参考意見と受け取らせていただきます。
91	③街路樹の剪定と自転車通行帯のマークと路面のデコボコ 例）市立犬山西小学校前道路の街路樹のカゴが自転車通行を邪魔する。 ・各道路上の白線が消えている所が多く自転車ナビマークの路面標示が必要。 ・カーブミラーの高さが自転車目線にあっていないところがあるのでは？ ・酷暑及び工事補修に伴うアスファルト道路のデコボコが自転車通行を妨げる。	内部共有	街路樹の繁茂による通行の支障、消えかかった区画線、酷暑や補修に伴う路面の段差など、日常の維持管理に関するご指摘やカーブミラーの設置高さにつきましては、道路管理者等と共有します。 自転車ナビマーク等の路面表示につきましては、自転車は車道左側通行が原則であることを基本に、車道における自転車通行空間の整備として位置づけを行っております。