

(仮称) 一宮市自転車ネットワーク計画
(案)

一宮市

目 次

第 1 章 計画策定の背景と位置づけ	1
1. 1. 計画策定の背景と目的	1
1. 2. 本計画の位置づけ	2
1. 3. 本計画の構成	3
第 2 章 自転車利用環境を取り巻く動向	4
2. 1. 全国における自転車の利用環境の変遷	4
2. 2. 自転車の道路交通法上のルール	5
第 3 章 一宮市における自転車利用環境の現状と課題	7
第 4 章 基本方針	12
第 5 章 自転車ネットワークの構築	13
5. 1. 優先的計画策定エリアの設定	14
5. 2. 自転車ネットワーク路線の選定	17
5. 3. 整備形態の選定	19
5. 4. 整備優先区間の選定	22
第 6 章 自転車利用ルールの周知・啓発	23
6. 1. 周知・啓発施策	23
6. 2. 周知・啓発施策の内容	24
第 7 章 計画推進に向けた手法と目標設定	28
7. 1. 計画推進の評価手法及び目標設定	28
参考資料	30

第1章 計画策定の背景と位置づけ

1.1. 計画策定の背景と目的

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の方が利用する交通手段であり、通勤通学やレジャー等、多くの場面で利用されています。また、自転車は環境にやさしい交通手段であるとともに、健康面においても効果的であり、様々な場面で利活用が期待されています。

本市は濃尾平野のほぼ真ん中に位置し、きわめて平坦な地形であることから、自転車の利用に適した環境にあります。特に、一宮駅を中心とした大規模な駐輪場や、木曽川沿いに整備されたサイクリングロードは、多くの市民に利用されています。

一方、近年我が国における交通事故件数は減少しているものの、交通事故件数に占める自転車事故の割合を見ると横ばい傾向にあります。本市においても、平成29年中の自転車事故の死傷者数は、愛知県内で名古屋市に次いで多く、自転車に対する安全対策が急務となっています。

このような状況を受け、平成23年に警察庁が「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進」により対策方針を示したことや、平成24年に国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」により自転車の通行空間整備の技術的指針を示したこと等、全国規模で自転車利用環境の向上に向けた動きが活発化しています。

さらに、平成30年には、前年に施行された「自転車活用推進法」に基づき、自転車の活用を総合的かつ計画的に進めるための「自転車活用推進計画」が閣議決定される等、更なる自転車の活用が推進されています。

このような自転車を取り巻く社会情勢の変化に対応するため、このたび「（仮称）一宮市自転車ネットワーク計画」を策定しました。

今後は、本計画に基づき、市民の皆さまを始め、関係機関と連携・協働し、安全で安心な自転車利用環境の創出に取り組んでまいります。



1.2. 本計画の位置づけ

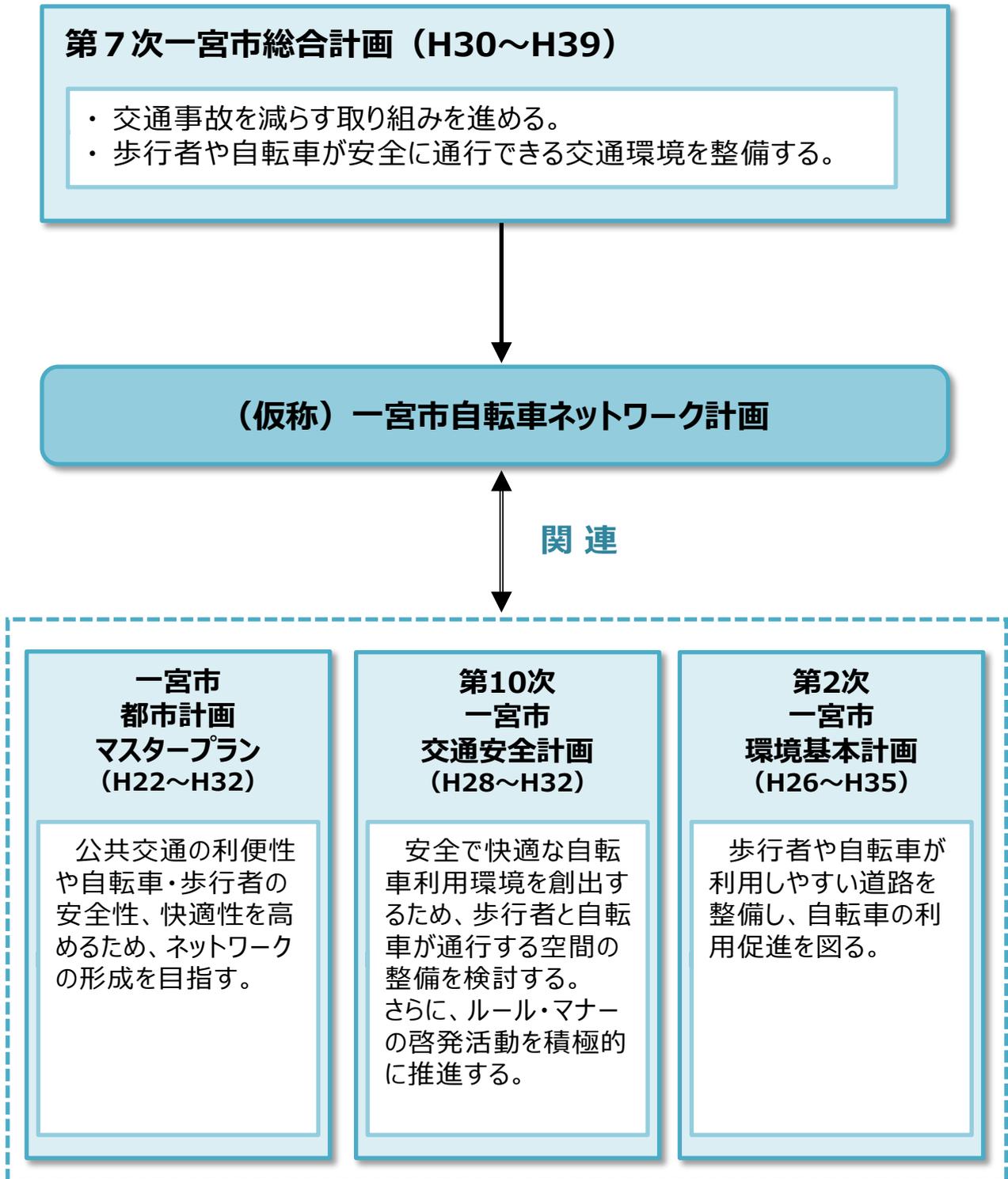


図 1.1 計画の位置づけ



1.3. 本計画の構成

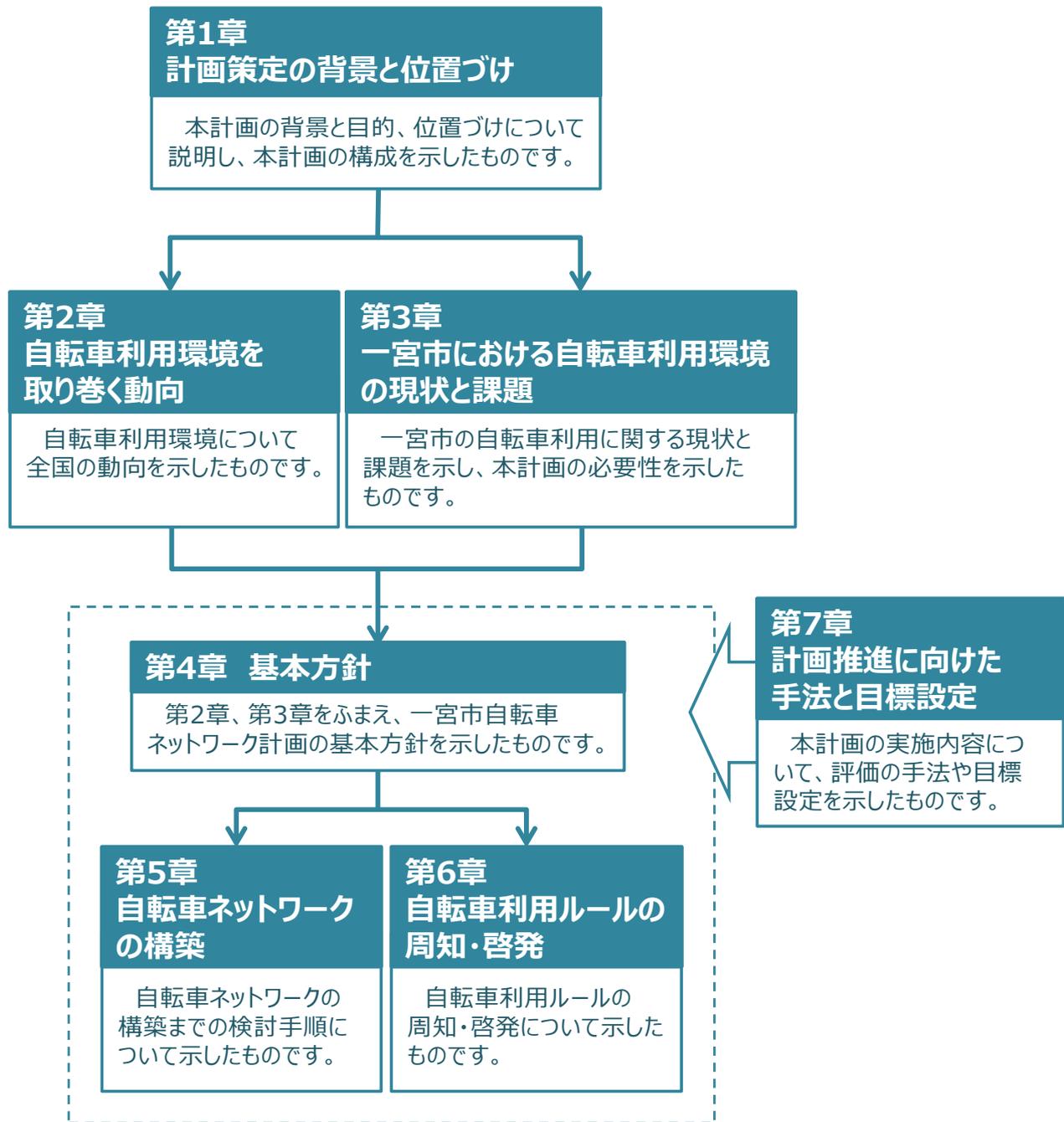


図 1.2 本計画の構成



第2章 自転車利用環境を取り巻く動向

2.1. 全国における自転車の利用環境の変遷

自転車事故が多発する中で、安全な自転車利用環境の整備が求められており、また、交通手段としての有用性から、自転車を積極的に利活用していこうとする動きが活発になっています。

このような観点から、自転車に関する法制度の整備が進められています。

表 2.1 自転車利用環境の変遷

年次	法制度等の変化及び主な内容
昭和 40 年代	・自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、それ以降、自転車歩行者道の整備等によって自転車と自動車の分離を推進。
↓	・自転車は車両という意識の希薄化によって、歩道等で危険な自転車利用が急増し、自転車対歩行者の事故への対応が課題となる。
平成 23 年度	・平成 23 年 10 月、警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達。
平成 24 年度	・平成 24 年 11 月、国土交通省と警察庁は、自転車走行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底等を進めるために「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成。
平成 27 年度	・平成 28 年 3 月、『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言』が、安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会から発表。
平成 28 年度	・平成 28 年 7 月、国土交通省と警察庁は、自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組をさらに推進するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を一部改定。
平成 29 年度	・平成 29 年 5 月、自転車の活用を総合的に推進するため、「自転車活用推進法」が施行される。
平成 30 年度	・平成 30 年 6 月、「自転車活用推進法」に基づき、自転車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」が閣議決定される。



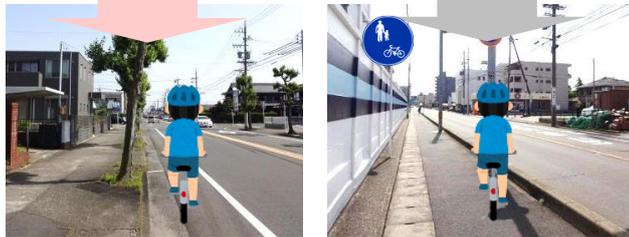
2.2. 自転車の道路交通法上のルール

自転車を利用する際は、安全のために違対象となる走行を行わないよう、ルールを守ることが重要です。

主なルールとして、『**自転車は、車道が原則、歩道は例外**』、『**車道は左側を通行**』等の、自転車安全利用五則があります。

自転車安全利用五則

1 自転車は、**車道が原則**、歩道は例外



歩道を通行できる例外

- ・道路標識や道路標示によって普通自転車が歩道を通行できることとされているとき。
- ・普通自転車の運転者が13歳未満の子供、70歳以上の方又は身体の障害により車道通行に支障がある方。
- ・車道または交通の状況に照らして、通行の安全を確保するために、普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

2 **車道は左側を通行**



3 歩道は**歩行者優先**で、**車道寄り**を徐行



4 **安全ルールを守る**

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止



- 夜間はライトを点灯



- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認



5 **子どもはヘルメットを着用**



参考

1 自転車の主な罰則

★ 自転車の主な違反の罰則 ★

2万円以下の罰金・科料 3ヶ月以下の懲役・5万円以下の罰金

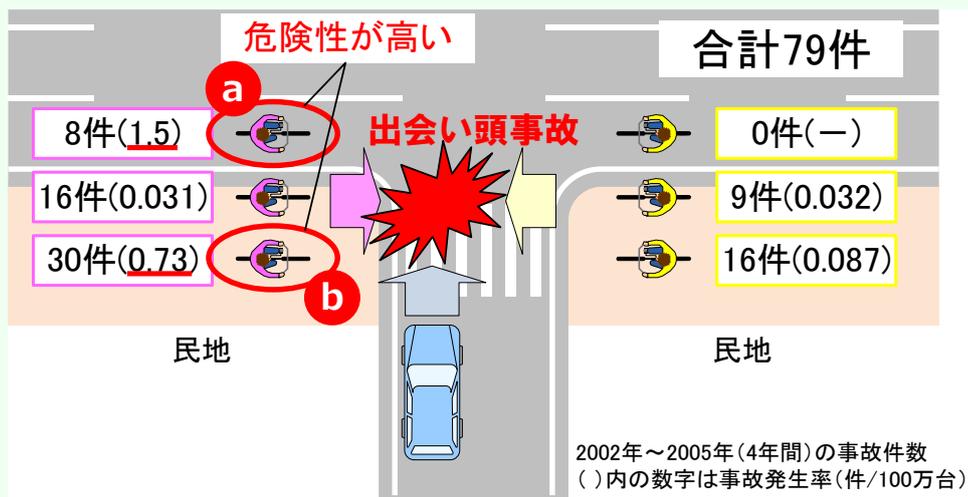
二人乗り	並進走行	信号無視	一時不停止	右側通行
5万円以下の罰金				
夜間の無灯火	傘さし運転	携帯電話	大音量のイヤホン等	自転車のルールとマナーを守りましょう

自転車を利用する際は、このような罰則を受けないよう、正しく利用しましょう。

出典：愛知県警察

2 幹線道路と細街路との交差点における
自転車事故の発生状況について

自転車事故について、自転車の通行位置別に事故発生率※を算出すると、車道上の左方向（車道進行方向と逆方向 **a**）及び歩道上の民地寄り左方向（**b**）を通行する自転車との事故発生率が高い。



出典：土木技術資料 51-4 (2009) より作成

※事故発生率：自転車が100万台通行した場合に、何台事故に遭うかを算出したもの。

第3章 一宮市における自転車利用環境の現状と課題

(1) 一宮市の自転車利用の特徴

- ・本市には、J R東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄尾西線が運行し、19の駅があります。各駅を拠点として、通勤通学の自転車利用者が多くいます。
- ・本市には、20の中学校、12の高校、2つの大学があり、多くの生徒が通学に自転車を利用しています。

(2) 一宮市の自転車利用の状況

- ・本市は勾配の小さい平坦な地形であり、中京都市圏※の中でも自転車の利用が多い地域です。

※中京都市圏：愛知県全域、岐阜県南部、三重県北勢地域（96市町村）

(3) 一宮市内の自転車事故の発生状況

- ・人口千人当たりの自転車事故死傷者数は、東海3県の平均よりも高く、安全性の向上が必要な状況です。

(4) 一宮市民の自転車利用における意識

- ・自転車の通行ルールの認知度にばらつきがあるため、周知・啓発を行い、ルールを浸透させていくことが必要です。
- ・「安全で走りやすい自転車通行空間の整備」が望まれています。

**安全で安心な自転車利用環境の創出に向け、
自転車ネットワークの構築と、自転車利用ルールの
周知・啓発が求められています。**

図 3.1 一宮市における自転車利用環境の現状と課題

(1) 一宮市の自転車利用の特徴

- 本市にはJR東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄尾西線が運行し、その鉄道駅周辺に駐輪場が設置されています。特に、一宮駅周辺は約1万台の自転車が駐輪可能となっています。
- 本市には、20の中学校、12の高校、2つの大学があり、多くの生徒が通学に自転車を利用しています。

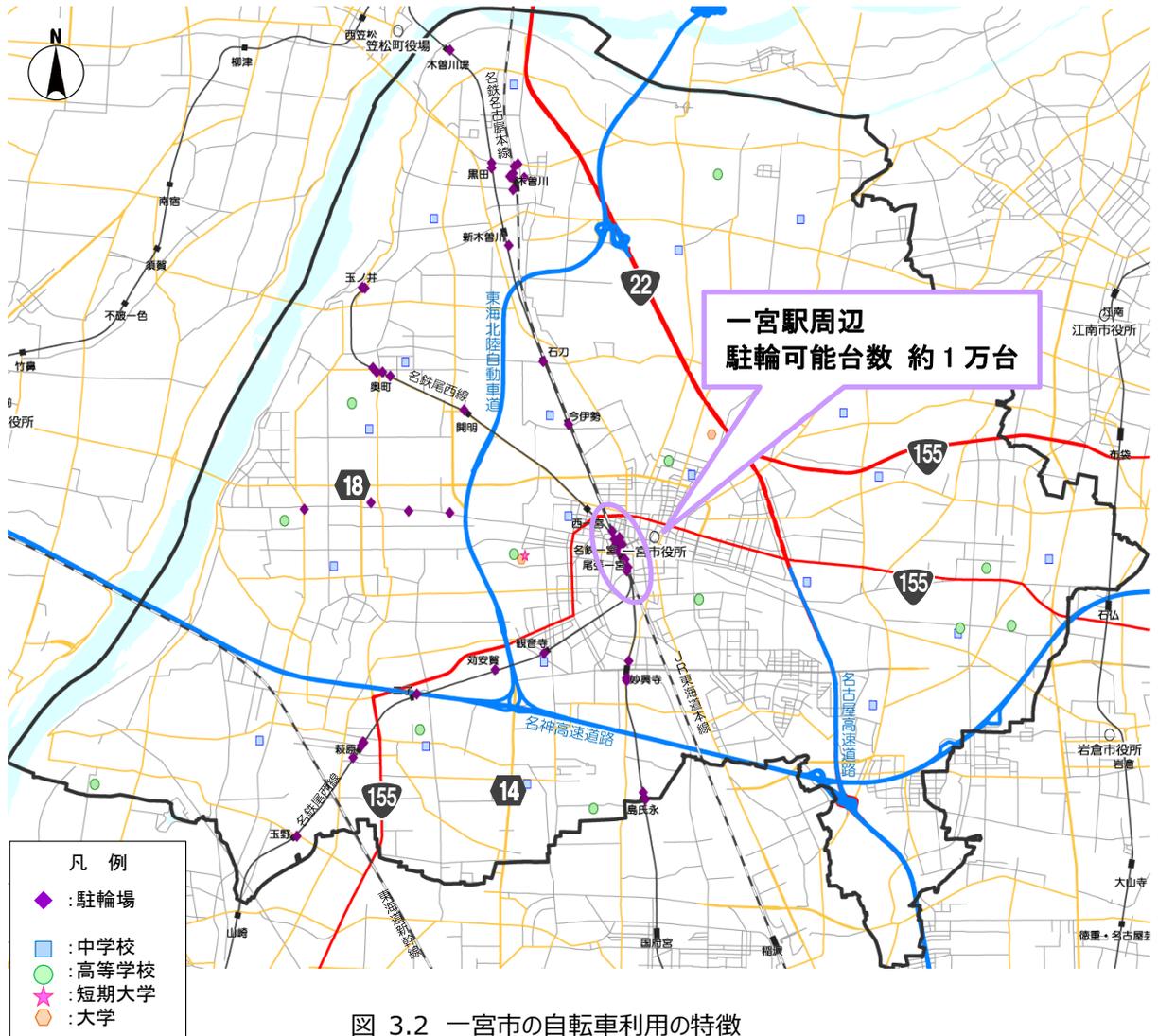


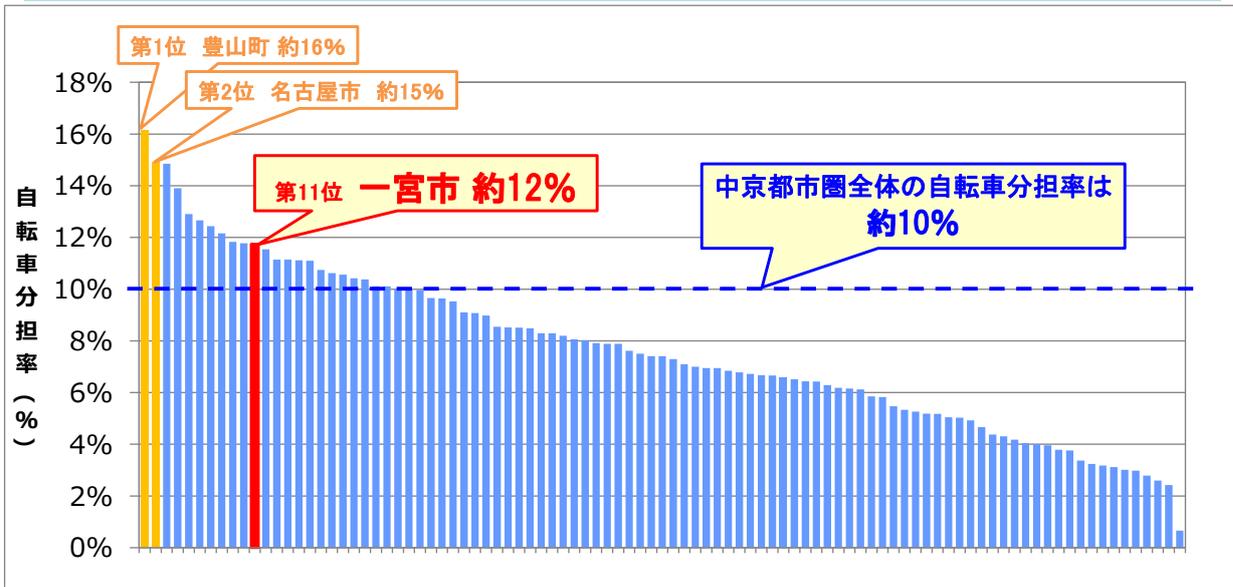
図 3.2 一宮市の自転車利用の特徴



(2) 一宮市の自転車利用の状況

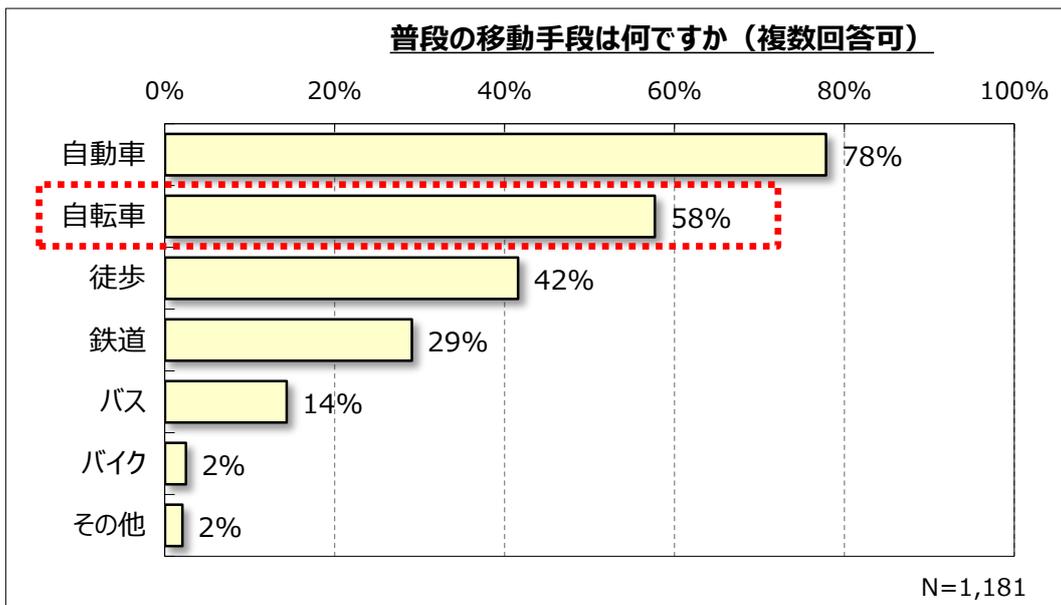
- 本市の自転車分担率[※]は約12%と、中京都市圏の平均自転車分担率約10%を上回っており、自転車の利用が多いと言えます。
- 日常生活の移動に自転車を利用する方は58%と高く、自転車は市民の生活に根付いた移動手段と言えます。

※自転車分担率・・・代表的な交通手段として自転車を利用している人の割合



出典：第5回中京都市圏パーソナルリサーチ調査

図 3.3 中京都市圏の市町村の自転車分担率



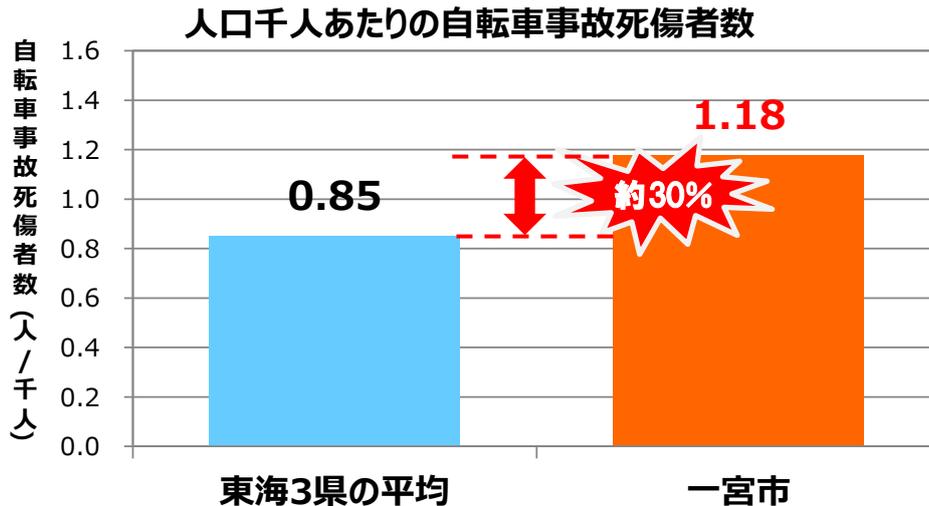
出典：一宮市市政アンケート (H29)

図 3.4 一宮市における日常生活の移動手段



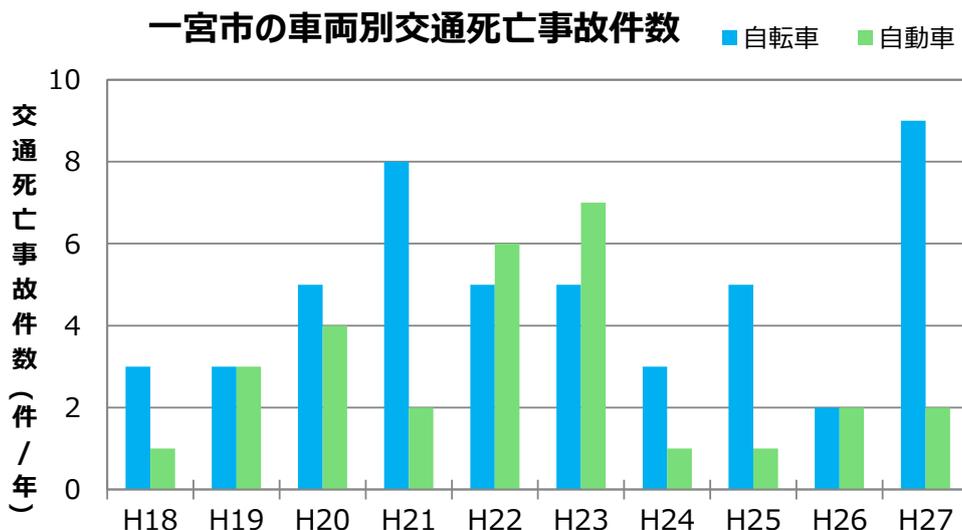
(3) 一宮市内の自転車事故の発生状況

- 人口千人あたりで見ると、自転車事故死傷者数は、東海3県の平均を上回っており、東海3県の平均に近づくためには約30%の削減が必要です。
- 一宮市は、過去10年間で自転車利用者の交通死亡事故が増加しており、自動車の交通死亡事故を大きく上回っています。



出典：愛知県の交通事故発生状況平成28年中/愛知県警察本部交通部、三重の交通統計～平成28年～/三重県警察
 平成28年市町村別交通事故発生状況(全事故)/岐阜県警察本部交通部、あいちの人口(愛知県人口動向調査結果)
 平成28年/愛知県岐阜県の人口・世帯数(H28.10.1現在)人口動態統計調査結果/岐阜県、人口・世帯の動き(月別人口調査結果)
 年齢別人口(H28.10.1現在)/三重県より一宮市作成

図 3.5 人口千人あたりに占める自転車事故死傷者数



出典：第10次一宮市交通安全計画

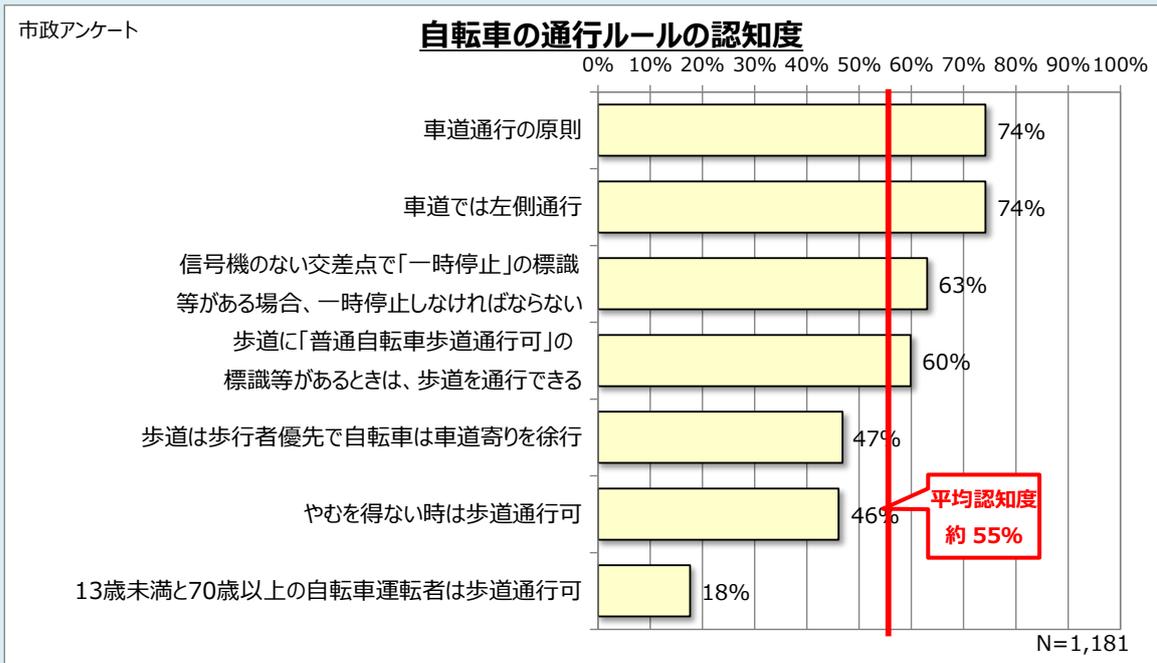
図 3.6 車両別交通死亡事故件数



(4) 一宮市民の自転車利用における意識

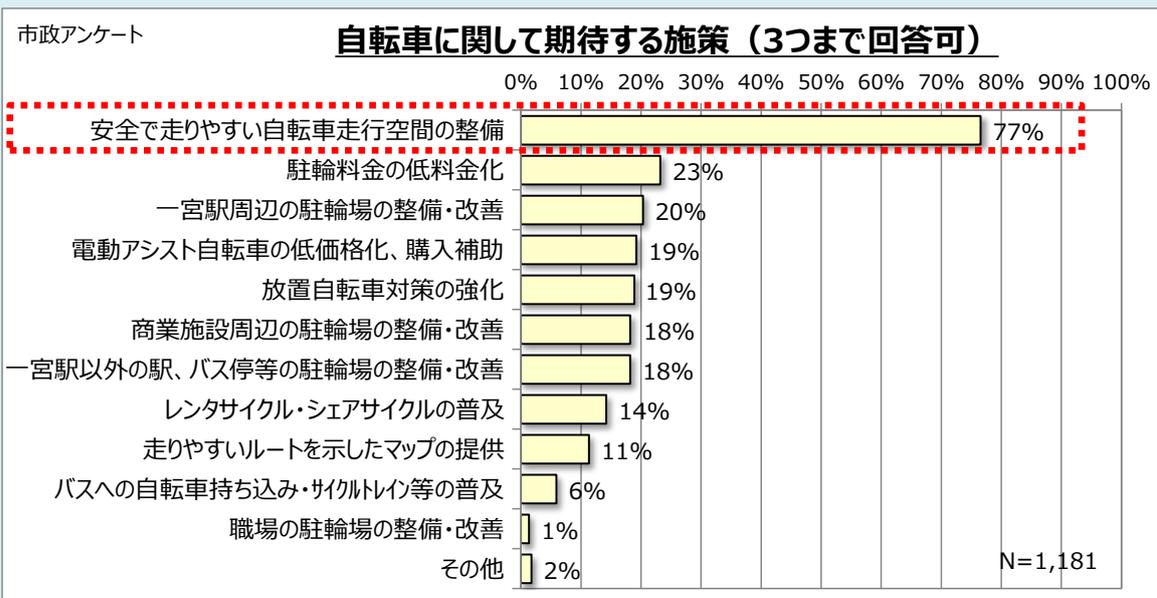
- 自転車の通行ルールの認知度は、平均約 55%であり、内容によりばらつきがあります。
- 市民が自転車に関して最も期待する施策は「安全で走りやすい自転車走行空間の整備」であり、市民からも自転車の通行環境の整備が求められています。

▼自転車の通行ルールの認知度は平均約 55%



出典：一宮市市政アンケート（H29）

▼自転車に関して最も期待する施策は「安全で走りやすい自転車走行空間の整備」で、77%



出典：一宮市市政アンケート（H29）

図 3.7 一宮市民の自転車利用における意識



第4章 基本方針

本市における自転車利用環境の現状と課題を踏まえ、自転車の安全性と自転車利用ルール認知度の向上に向けた施策を、以下のとおり設定します。

表 4.1 自転車利用環境の施策

	自転車の安全性	自転車利用ルールの認知度
現 状	一宮市の人口千人あたりの自転車事故死傷者数は、東海3県の平均と比べて高い。	ルールの内容によって、認知度のばらつきがある。
課 題	自転車利用者が安全に通行できるような環境の整備が必要	安全で安心な自転車利用環境の創出に向け、自転車通行ルールの認知度の向上が必要
施 策	自転車ネットワークの構築	自転車利用ルールの周知・啓発



第5章 自転車ネットワークの構築

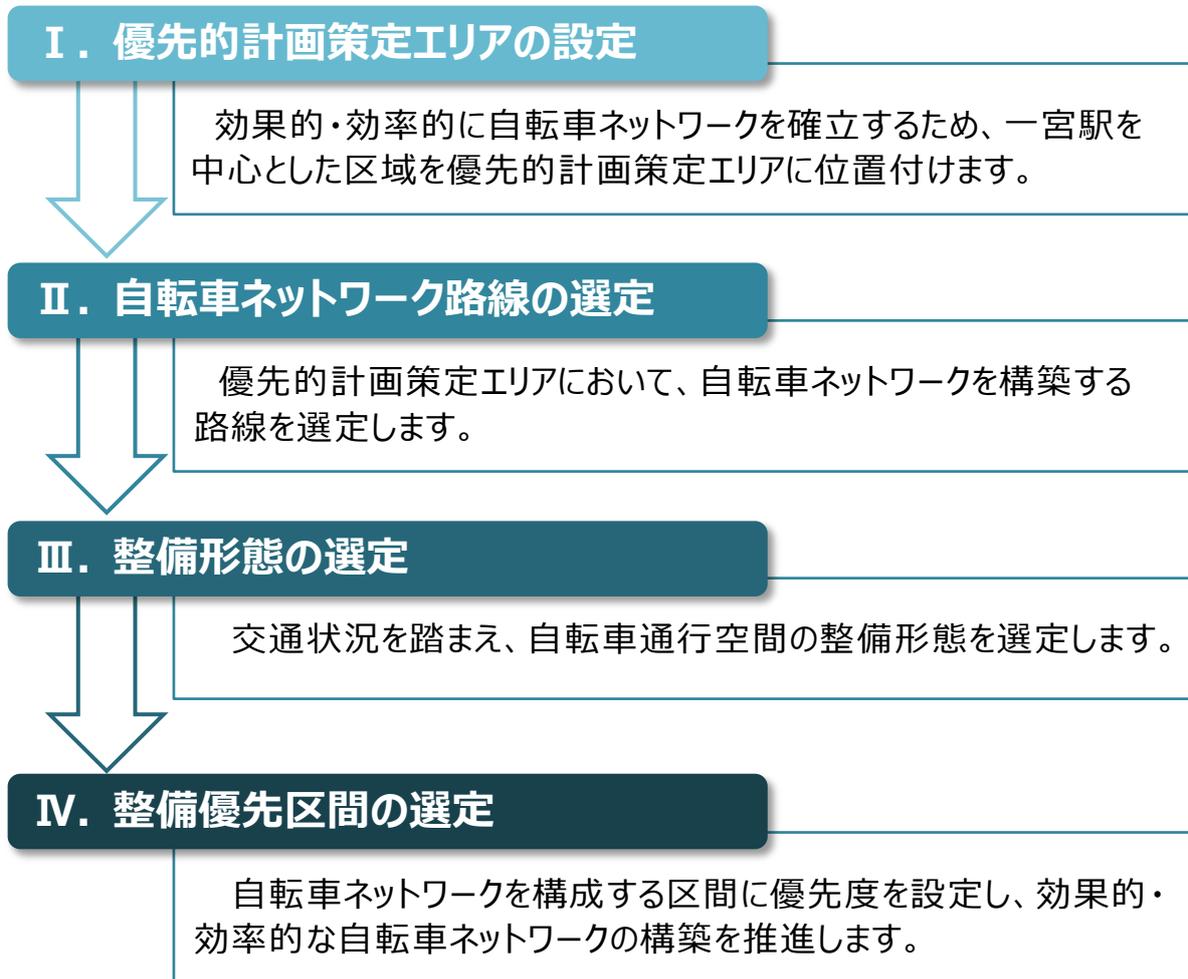


図 5.1 自転車ネットワーク構築フロー

5.1. 優先的計画策定エリアの設定

(1) 優先的計画策定エリアの考え方

安全・安心に通行できる自転車ネットワークを効果的・効率的に整備するため、自転車需要が多く、優先的に安全性向上が必要なエリアを選定します。

安全性の観点

自転車事故の発生状況

○千人あたりの自転車事故死傷者数は、東海3県の平均に近づくためには約3割の削減が必要な状況。

安全性

○各ゾーンにおける自転車事故件数(1km²あたり)が**50件**以上のエリアを抽出

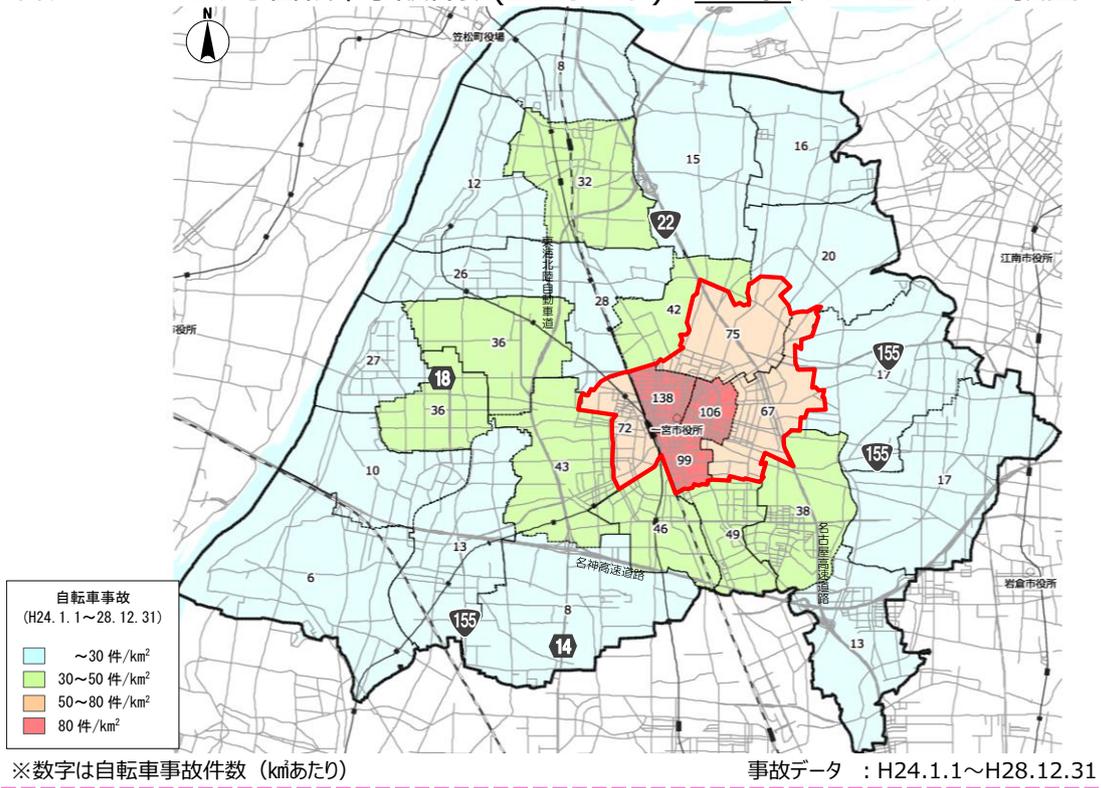


図 5.2 優先的計画策定エリアの設定の考え方 (安全性の観点)

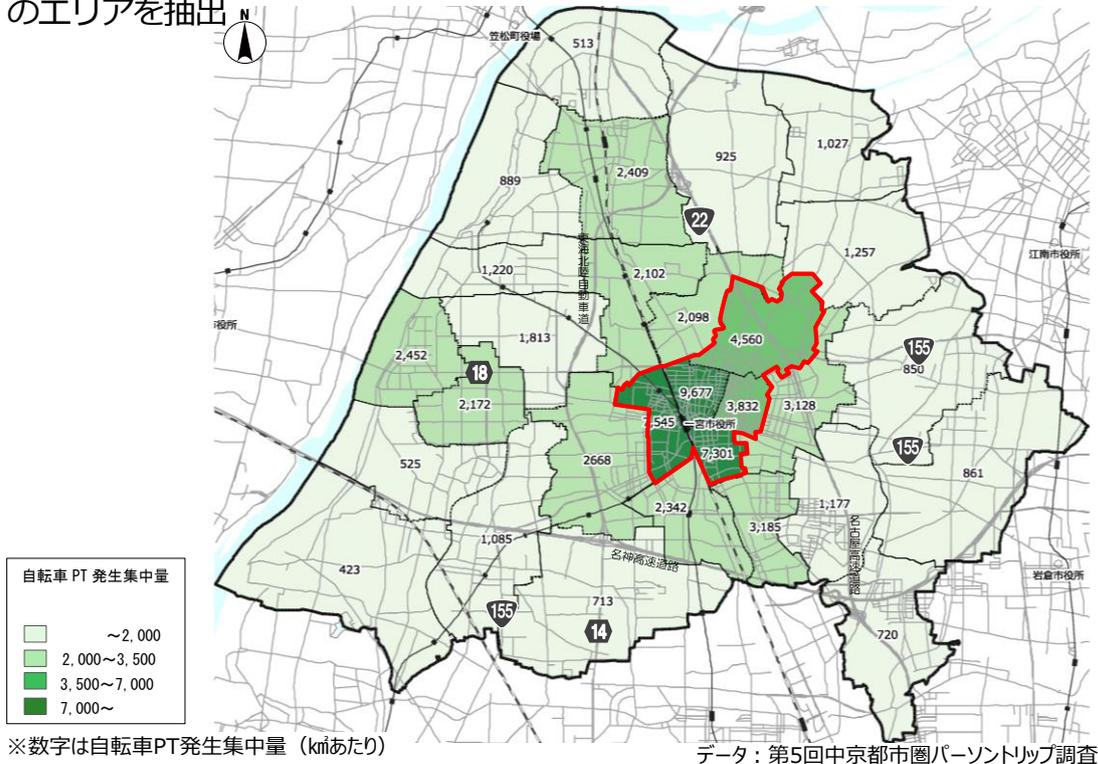
需要の観点

自転車の利用状況

- 自転車需要の多い箇所では自動車や歩行者との錯綜が発生しやすい。
- 多くの自転車が自転車ネットワーク路線を利用することでより大きな効果が期待できる。

需要

- 各ゾーンにおける自転車発生集中度※(1km²あたり)が**3,500件以上**のエリアを抽出



※発生集中度

ある目的で「ある地点」から「ある地点」への人の移動について、ある地域における出発側の発生量と到着側の集中度を合計した値

図 5.3 優先的計画策定エリアの設定の考え方（需要の観点）

安全性もしくは需要の条件を満たすゾーンを、「優先的計画策定エリア」の選定対象とします。

(2) 優先的計画策定エリアの設定

優先的計画策定エリアを、安全性及び需要の観点に加え、自転車事故発生箇所や路線の連続性の確保の観点も踏まえ、一宮駅を中心とした下図のとおり設定します。

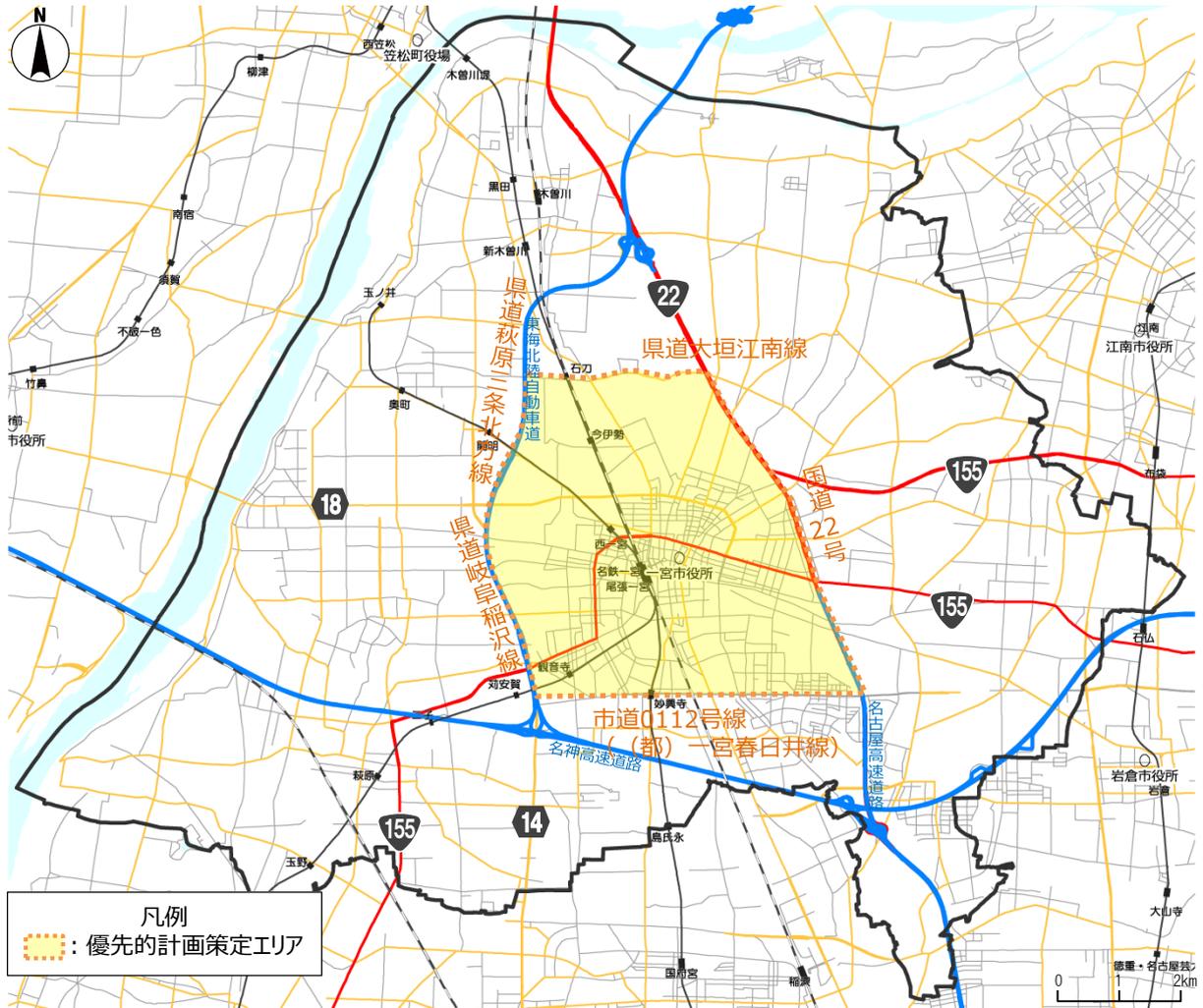


図 5.4 優先的計画策定エリア

※将来的には、安全性、需要の観点からエリアの拡大を検討する予定です。



5.2. 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

優先的計画策定エリアにおいて、自転車ネットワークを構築する路線を選定します。

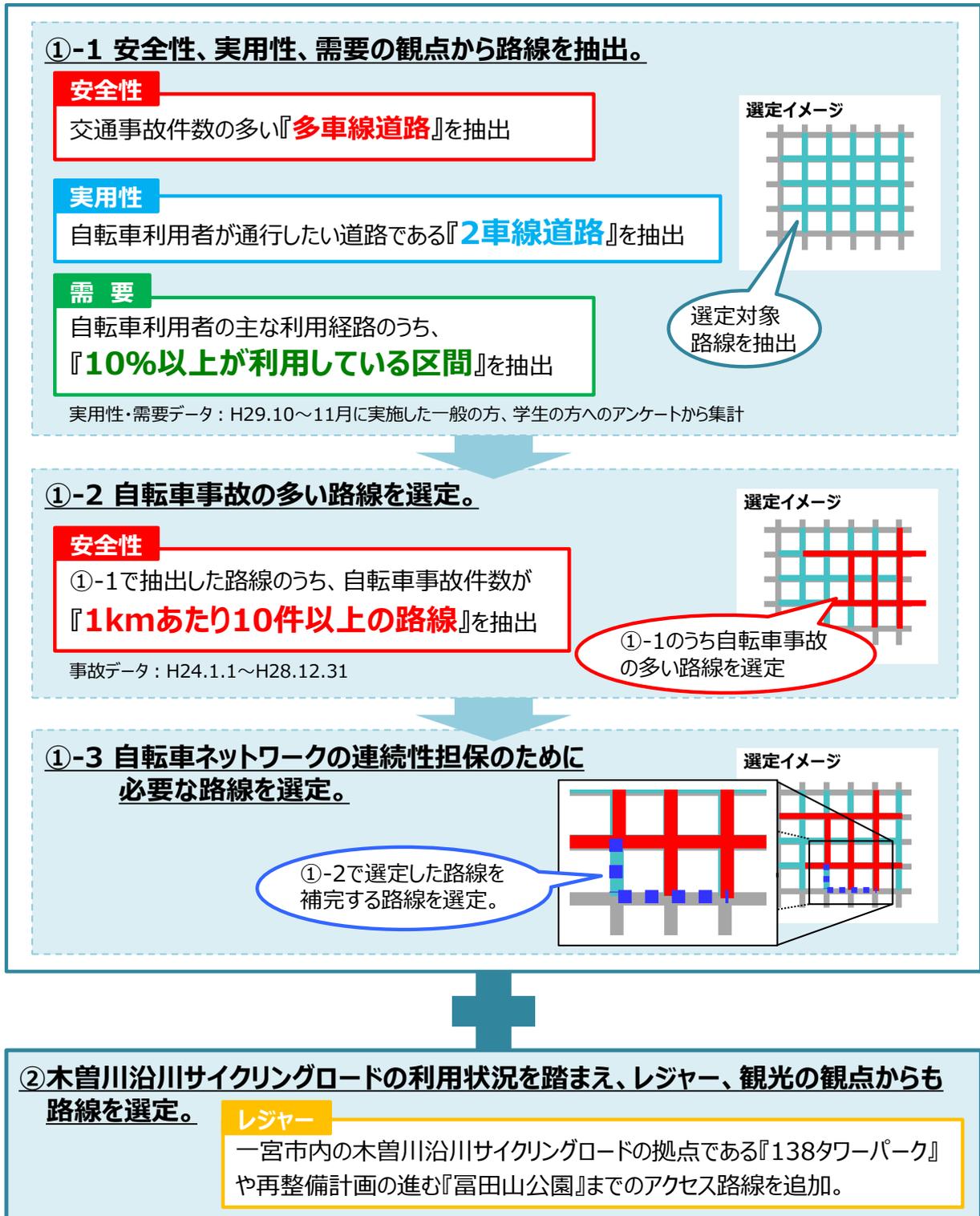


図 5.5 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

※実際の交通状況や道路構造に応じて、最終的なネットワーク路線を選定します。

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線として約 48.3km を選定します。

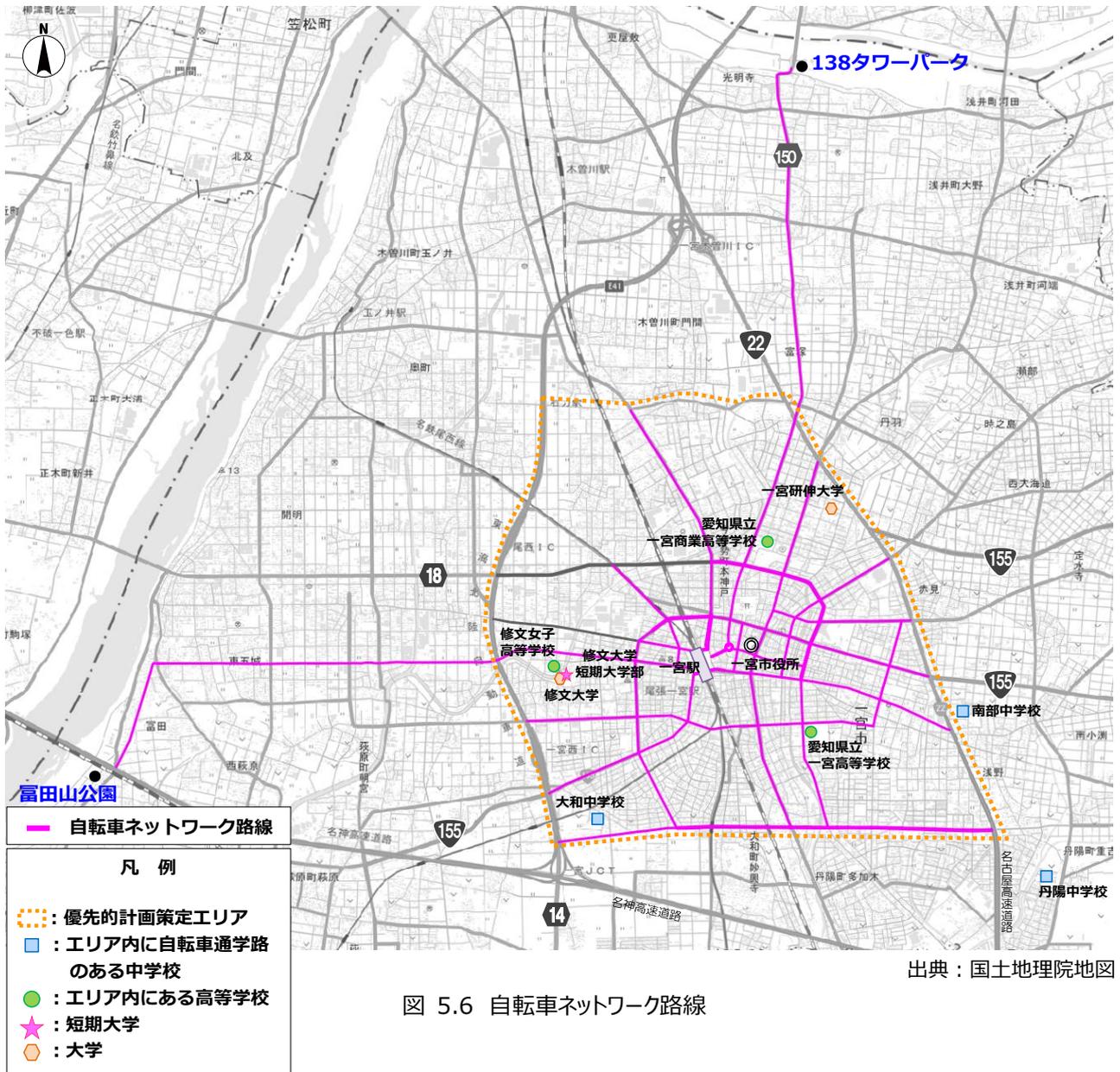


図 5.6 自転車ネットワーク路線



5.3. 整備形態の選定

(1) 交通状況を踏まえた整備形態選定の考え方

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)では、自動車の速度と交通量に応じ、車道通行を基本とした整備形態選定の考え方が記載されています。

これに基づき、自転車ネットワーク路線の整備形態を選定します。

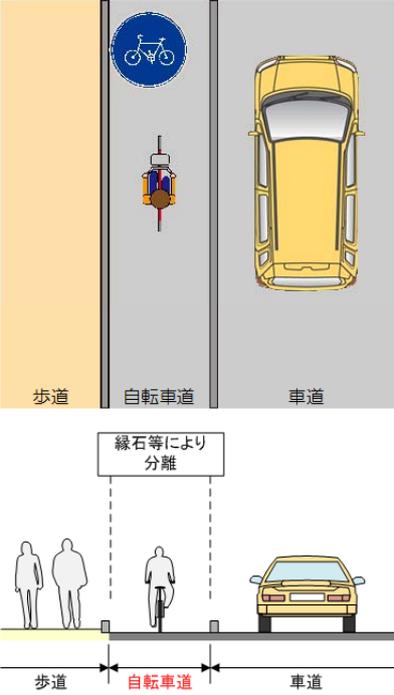
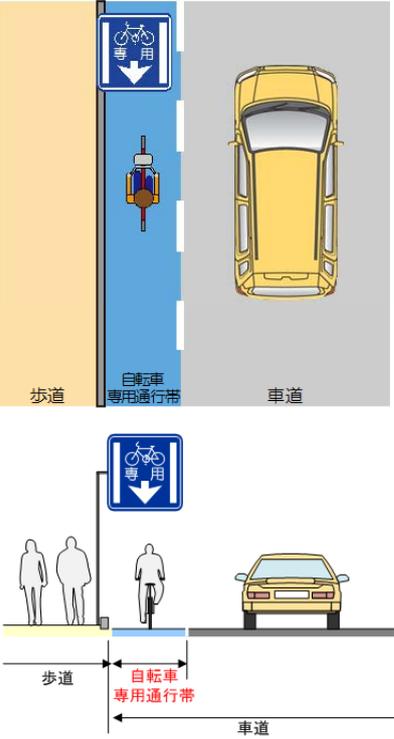
	A 自動車の速度が 高い道路	B A, C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が 少ない道路
自転車と自動車 の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が50km/h超	A, C以外の道路	速度が40km/h以下、 かつ自動車交通量が 4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (自転車と自動車を 車道で混在)

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン/H28.7/国土交通省道路局、警察庁交通局

図 5.7 交通状況を踏まえた整備形態選定の考え方



■各整備形態の整備イメージ

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
<p>縁石等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間。 幅員2.0m以上 (やむを得ない場合1.5m以上)</p> <p>■整備イメージ</p>  <p>歩道 自転車道 車道</p> <p>縁石等により分離</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> 	<p>交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離。 幅員1.5m以上 (やむを得ない場合1.0m以上)</p> <p>■整備イメージ</p>  <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> 	<p>自転車と自動車が車道で混在。 自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、必要に応じて路肩のカラー化、带状の路面表示やピクトグラム等を設置</p> <p>■整備イメージ</p>  <p>歩道 車道</p> <p>歩道 車道</p> 

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン/H28.7/国土交通省道路局、警察庁交通局

図 5.8 各整備形態の整備イメージ

(2) 整備形態の選定結果

整備形態は、自転車道として整備する区間はなく、車道混在での整備は約 1.3 km、自転車専用通行帯での整備は約 47.0km となります。

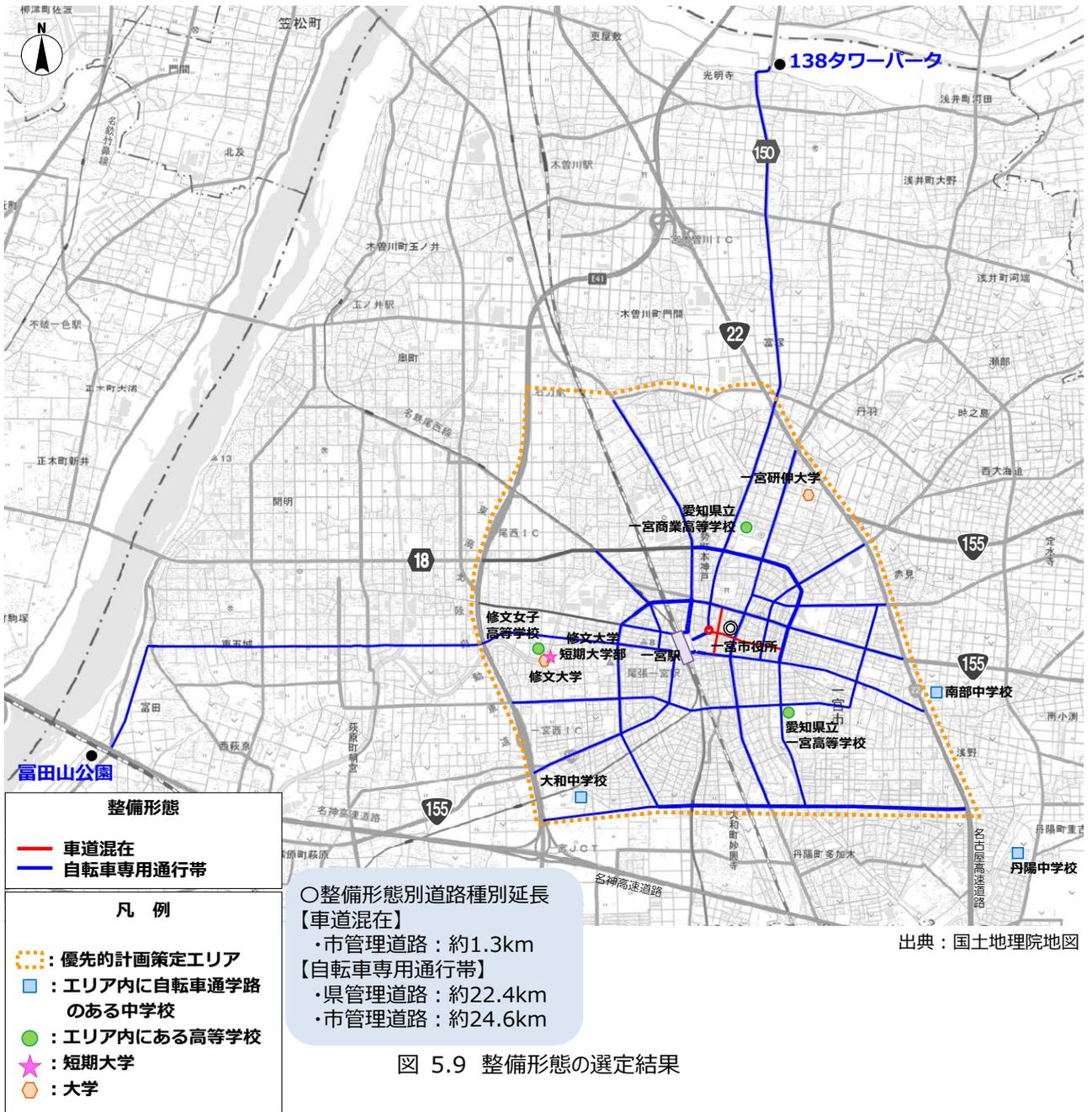


図 5.9 整備形態の選定結果

※整備形態は、今後各区间で詳細な検討を行ったうえで、関係機関等との協議を行い決定するため、変更となる可能性があります。



5.4. 整備優先区間の選定

(1) 整備優先区間の選定の考え方

効果的・効率的に自転車ネットワークを構築するため、整備効果や整備の実現性を踏まえ、整備優先区間を選定します。

- ①自転車の主な出発地・目的地である一宮駅周辺地域に至る路線を優先的に整備します。
- ②早期に整備可能な路線を優先的に整備し、利用者の意識の向上を促します。
- ③ネットワークとしての連続性を考慮します。

(2) 整備優先区間の選定結果

ネットワーク路線約 48.3km のうち、整備優先区間は約 10.3km です。なお、整備優先区間の整備期間は、平成 32 年度～36 年度の 5 年間で

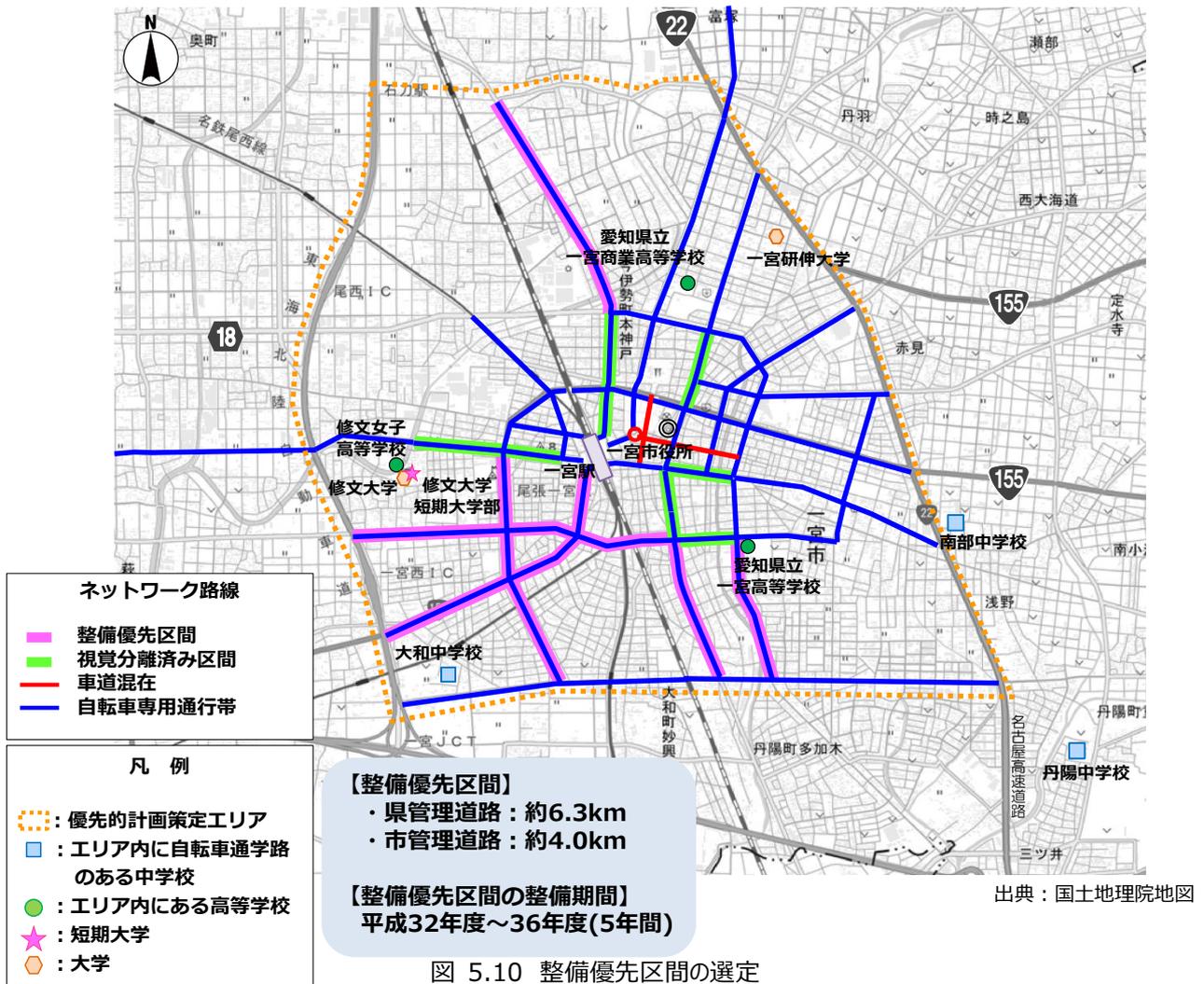


図 5.10 整備優先区間の選定

※整備に必要な予算の確保、関係機関等との協議により、変更となる可能性があります。



第6章 自転車利用ルールの周知・啓発

6.1. 周知・啓発施策

以下の施策に取り組んでまいります。

表 6.1 自転車利用ルールの周知・啓発施策の取組方針

	取組方針
施策①	地域や関係機関と連携した自転車利用ルールの周知・啓発
施策②	映像・メディア・SNS を活用した周知・啓発
施策③	子どもを対象とした自転車利用ルールの周知・啓発
施策④	親子を対象とした自転車利用ルールの周知・啓発
施策⑤	主に大人を対象とした出前講座の開催



6.2. 周知・啓発施策の内容

表 6.2 取組内容（施策①）

施策①**地域や関係機関と連携した自転車利用ルールの周知・啓発**

○警察等と連携して実施している「交通安全運動推進の駅前キャンペーン（年4回）」で、自転車利用ルールを周知・啓発。

▼「交通安全運動推進の駅前キャンペーン」の様子



○大規模集客施設での自転車関連イベント等の実施と、自転車利用ルールを周知・啓発。

▼大規模集客施設でのイベントのイメージ



表 6.3 取組内容（施策②）

施策②

映像・メディア・SNS を活用した周知・啓発

○ i -ビル内のデジタルサイネージを活用した自転車利用ルール・マナー向上に向けた広報。

▼広報イメージ



○ICC や F Mいちのみやを活用し、自転車利用ルールを周知・啓発。

▼ICC を活用した周知活動のイメージ



○SNS を活用して、自転車関連イベントを紹介し、自転車利用ルールを啓発。

▼SNS を活用した周知イメージ



表 6.4 取組内容（施策③）

施策③**子どもを対象とした自転車利用ルールの周知・啓発**

- 小中学校において、ホームルーム等の時間に自転車利用ルールのチラシを配布し、周知・啓発。
- 小学校で実施している交通安全教室において、自転車利用ルートを周知・啓発。

▼小学校の交通安全教室の様子

表 6.5 取組内容（施策④）

施策④**親子を対象とした自転車利用ルールの周知・啓発**

- 親子を対象として開催する交通安全講習会等において、自転車利用ルートを周知・啓発。

▼親子自転車教室の様子

表 6.6 取組内容（施策⑤）

施策⑤**主に大人を対象とした出前講座の開催**

- 既に実施している交通安全をテーマにした出前講座の内容に、自転車利用ルールに関する内容を追加。

▼出前講座の様子

第7章 計画推進に向けた手法と目標設定

7.1. 計画推進の評価手法及び目標設定

(1) 計画の推進

本計画は、一定期間ごとに計画の進捗状況や効果を把握し、計画内容の改善を図りながら、継続的に計画を推進していきます。

(2) 計画の評価

本計画を推進する上では、取組の結果について検証し、目的が達成されるよう、修正や改善を行っていく必要があります。検証には、下記のような PDCA サイクルを導入し、市民や交通事業者、国・県・市、警察といった行政が相互に連携・協力しながら、継続的な計画の推進を進めていきます。

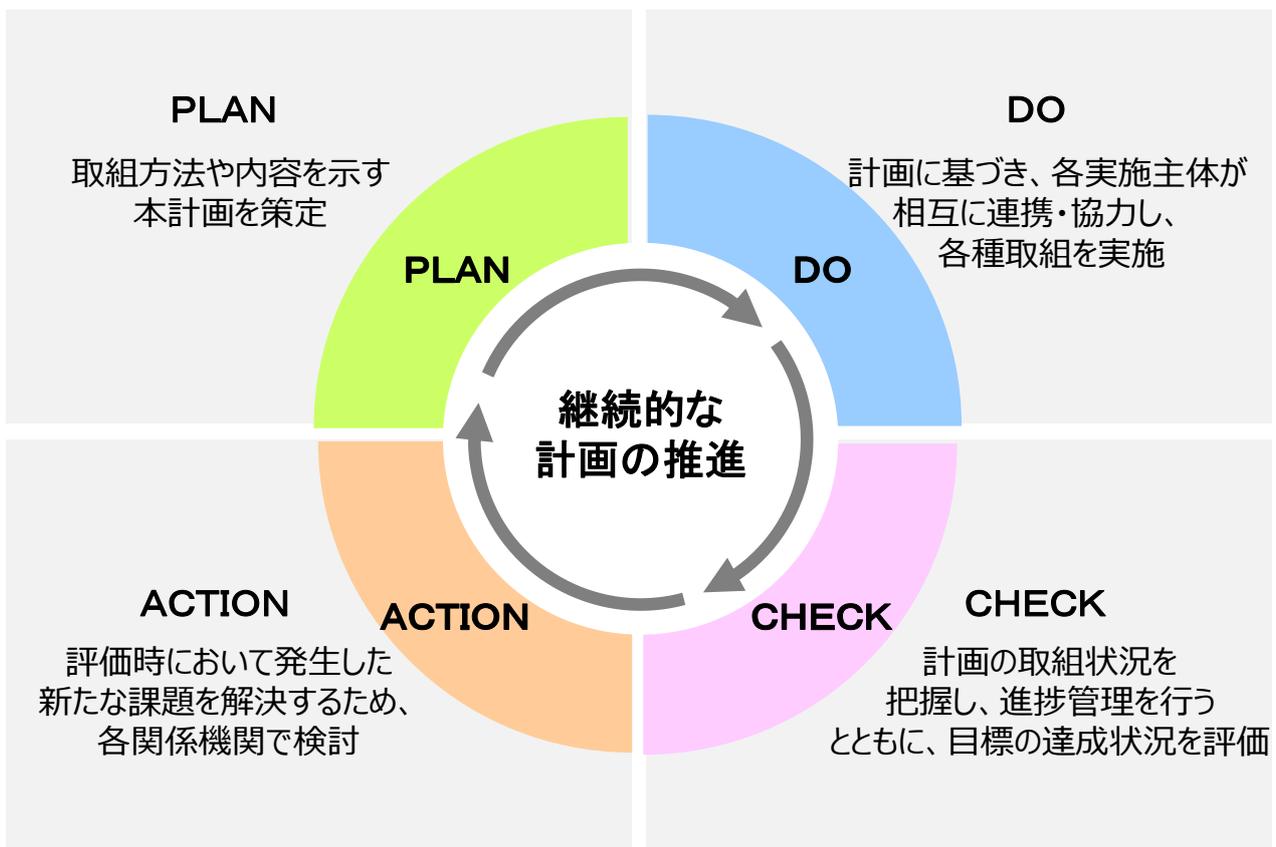


図 7.1 PDCAサイクル

(3) 目標設定

本計画を継続的に推進するため、基本方針に基づき、以下のとおり目標指標を設定します。

表 7.1 目標指標

	自転車の安全性	自転車利用ルールの認知
目標指標	<u>優先的計画策定エリア内の 自転車事故件数</u>	<u>自転車通行ルールの認知度</u>
現状値	<u>H31年の事故件数</u> 【参考値】251件 (H24.1～H28.12の年平均)	平均認知度 <u>約55%</u>
目標値	<u>8%削減^{※1}</u>	<u>自転車の通行ルールの認知度(P.11参照) において、全項目が75%以上</u>
目標達成年度	<u>平成36年度^{※2}</u>	<u>平成36年度^{※2}</u>

※1 優先的計画策定エリア内の整備が全て完了した場合には、東海3県の平均との差である30%の削減を目指します(P.10参照)。

※2 目標達成年度は、整備優先区間の整備が完了する平成36年度とします。
また、中間時に目標の達成状況を確認します。



参考資料

1. (仮称)一宮市自転車ネットワーク計画策定検討委員会 委員名簿

表.1 (仮称)一宮市自転車ネットワーク計画策定検討委員会名簿(平成29年度)

※敬称略

役職	職名等	氏名
委員長	大同大学教授	嶋田 喜昭
副委員長	一宮商工会議所 まちづくり委員会 委員長	宮田 智司
委員	愛知県サイクリング協会副理事長	間宮 克英
委員	愛知県自転車モーター商協同組合 一宮支部長	石川 晴夫
委員	名鉄バス株式会社 一宮営業所 助役	杉田 年寛
委員	一宮市小中学校PTA連絡協議会 母親代表会 会長	石黒 志芳美
委員	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 事業対策官	森本 清信
委員	愛知県 一宮建設事務所 道路整備課長	稲垣 政行
委員	愛知県一宮警察署 交通課長	加藤 政治
委員	愛知県立一宮南高等学校 教頭	米本 かおり
委員	一宮市 教育文化部学校教育課長	高橋 信哉
委員	一宮市 企画部地域ふれあい課長	木村 光雄
委員	一宮市 建設部維持課長	田中 雅光
委員	一宮市 建設部道路課長	佐藤 知久



表.2 (仮称)一宮市自転車ネットワーク計画策定検討委員会名簿(平成30年度)

※敬称略

役職	職名等	氏名
委員長	大同大学教授	嶋田 喜昭
副委員長	一宮商工会議所 まちづくり委員会 委員長	宮田 智司
委員	愛知県サイクリング協会副理事長	間宮 克英
委員	愛知県自転車モーター商協同組合 一宮支部長	石川 晴夫
委員	名鉄バス株式会社 一宮営業所 助役	杉田 年寛
委員	一宮市小中学校PTA連絡協議会 母親代表会 会長	鈴木 清美
委員	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 事業対策官	可児 誠
委員	愛知県 一宮建設事務所 道路整備課長	稲垣 政行
委員	愛知県一宮警察署 交通課長	伊藤 兼之
委員	愛知県立一宮南高等学校 教頭	米本 かおり
委員	一宮市 教育文化部学校教育課長	春日井 一吉
委員	一宮市 総合政策部市民協働課長	木村 光雄
委員	一宮市 建設部維持課長	田中 雅光
委員	一宮市 建設部道路課長	佐藤 知久



裏表紙