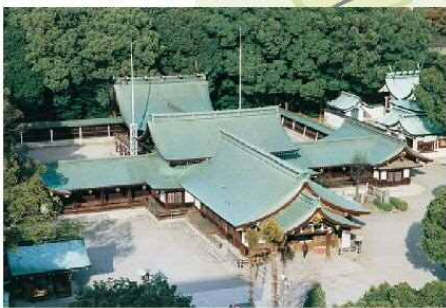
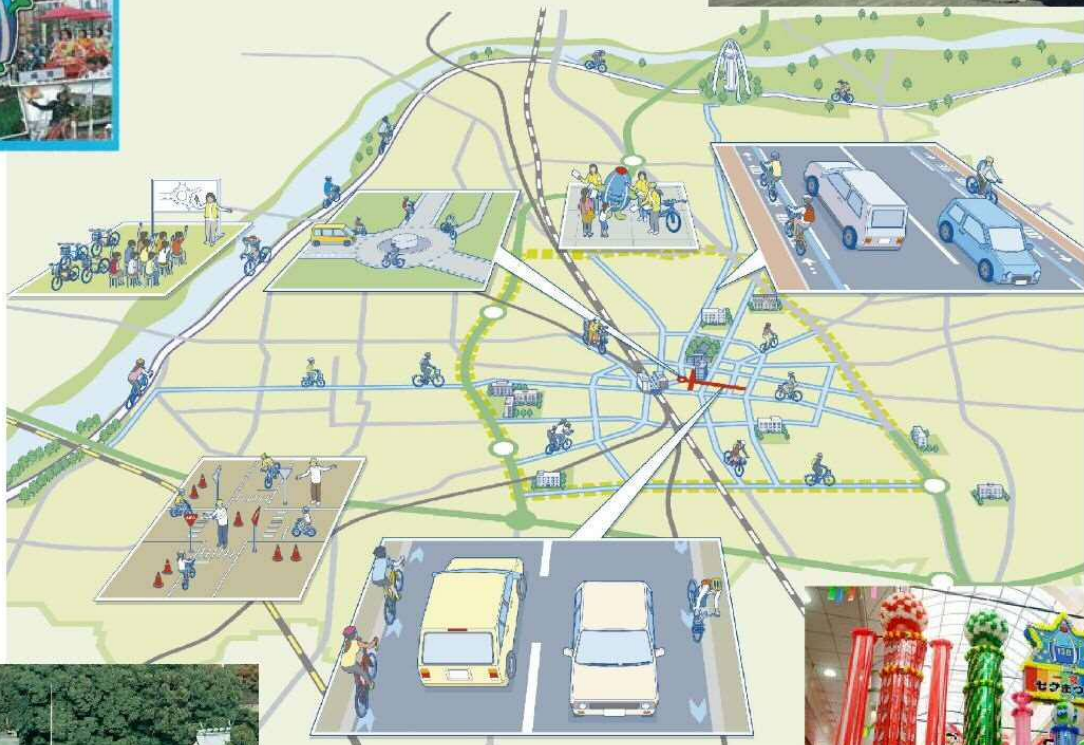


一宮市自転車活用推進計画



一宮市

2019年12月



一宮市長

中野 正康

一宮市は、海水面からの高さ（海拔）が、最も高い地域で約16m、最も低い南西部は約3mと、高低差は13m程で平坦な地形をしているため、自転車の移動に非常に適しています。

通勤・通学だけでなく、当市の北西部を流れる木曽川沿川に整備中のサイクリングロードでも、多くの方々がレジャーとして自転車を楽しんでいる姿を見かけることができます。

木曽川周辺は豊かな自然に恵まれ、歴史的・文化的な資産も豊富で、サイクリングロードはこれらの資産をより有効活用し、地域の活性化につなげていくことができるものです。

また、自転車は健康面からも大きなプラスが期待できます。

もちろん、自転車を楽しんで利用するためには、安全・安心に自転車を利用できるような環境整備も欠かせません。

そのため、本市では、自転車をより一層楽しく、安全・安心に利用することができる環境を目指して「一宮市自転車活用推進計画」を策定しました。

今後は、この計画に基づき、自転車を市民の皆様がより安全・安心に楽しんで使っていただけるよう取り組んでまいります。

最後に、市民の皆様をはじめ、計画策定にご協力いただいた関係各位の皆様方に対し、心からお礼申し上げます。

令和元年（2019年）12月



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 |
| 3.1. 一宮市の自転車利用の特徴 | 7 |
| 3.2. 一宮市の自転車利用の状況 | 8 |
| 3.3. 一宮市内の自転車事故の発生状況 | 9 |
| 3.4. 一宮市の駐輪場の現状 | 10 |
| 3.5. 一宮市の健康と運動習慣の状況 | 11 |
| 3.6. 一宮市の観光の現状 | 12 |
| 3.7. 一宮市民の自転車利用における意識 | 13 |
| 3.8. 一宮市の自転車利用における課題と解決のための方針 | 14 |
| 第 4 章 基本方針 | 16 |
| 第 5 章 自転車の活用に向けた取り組み | 17 |
| 施策 1 自転車通行空間の計画的な整備推進 | 17 |
| 施策 2 警察と連携した安全で安心な自転車利用環境創出の推進 | 29 |
| 施策 3 ニーズに応じた駐輪場の整備推進 | 30 |
| 施策 4 サイクルスポーツ振興の推進 | 32 |
| 施策 5 自転車を活用した健康づくりの推進 | 33 |
| 施策 6 広域的なサイクリングロードの整備 | 34 |
| 施策 7 自転車マップの作成 | 38 |
| 施策 8 自転車の安全利用の促進 | 40 |
| 第 6 章 計画推進に向けた手法と目標設定 | 45 |
| 参考資料 1 : 一宮市自転車活用推進計画策定調整会議名簿 | 47 |
| 参考資料 2 : (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 | 48 |

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、2017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て、本市では安全で安心な自転車利用環境の創出を図るため、自転車ネットワークの構築と自転車利用ルールの周知・啓発を柱とした「一宮市自転車ネットワーク計画」を2019年6月に策定しました。

今後は、この「一宮市自転車ネットワーク計画」に則り、安全で安心な自転車通行空間の整備を計画的に行っていく予定です。

「一宮市自転車ネットワーク計画」では、自転車ネットワークの構築と自転車利用ルールの周知・啓発が柱となっていますが、自転車施策はそれ以外にも、観光やレジャー、健康など、多岐にわたる分野に影響を与えるテーマです。

そのため、本市では「一宮市自転車ネットワーク計画」に観光やレジャー、健康などの分野の施策を加えた「一宮市自転車活用推進計画」を新たに作成しました。

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

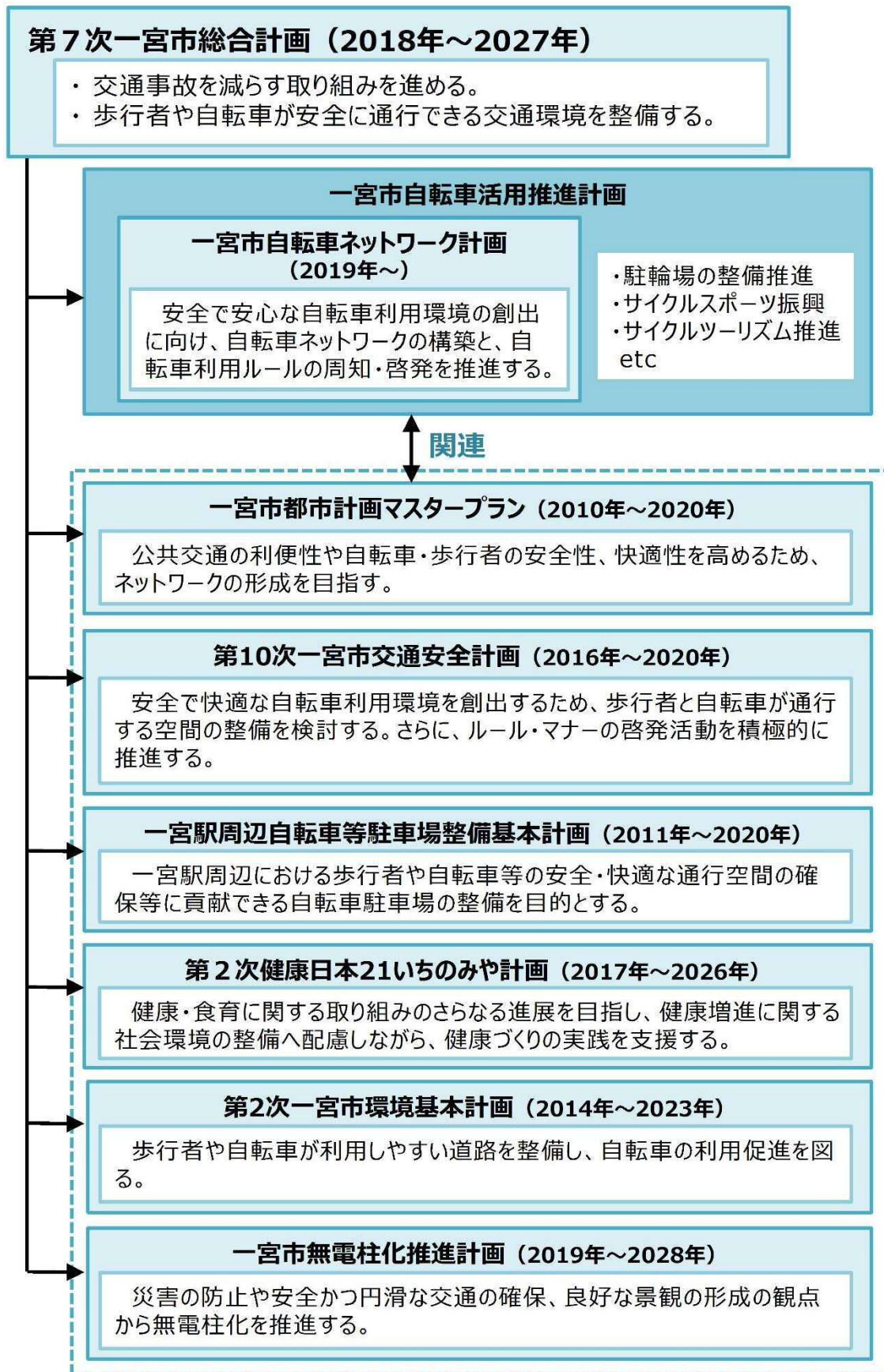


図 1.1 計画の位置づけ



1.3.本計画の構成

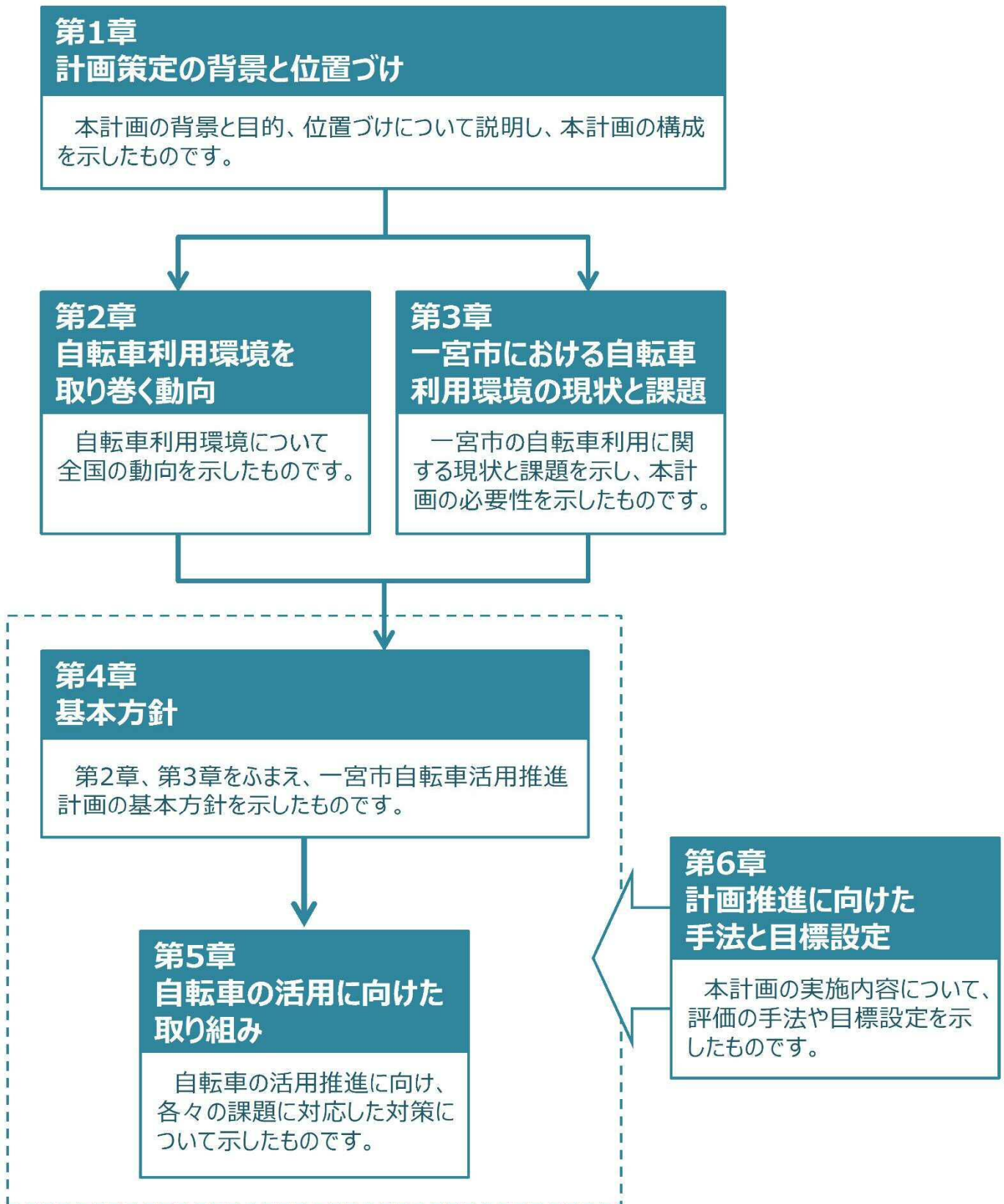


図 1.2 本計画の構成



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か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 |
|-----------|---|
| 1960～70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。 |
| 2011年度 | ・2011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。 |
| 2012年度 | ・2012年11月、国土交通省と警察庁は、自転車通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。 |
| 2015年度 | ・2016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。 |
| 2016年度 | ・2016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。 |
| 2017年度 | ・2017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。 |
| 2018年度 | ・2018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。 |



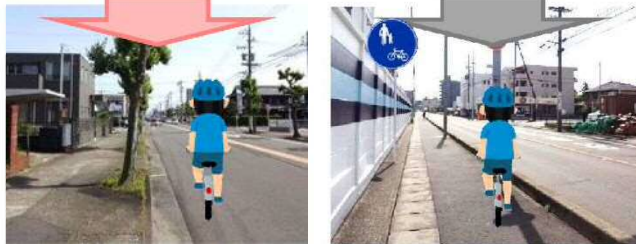
2.2. 自転車の道路交通法上のルール

自転車を利用する際は、安全のために違反對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 ★

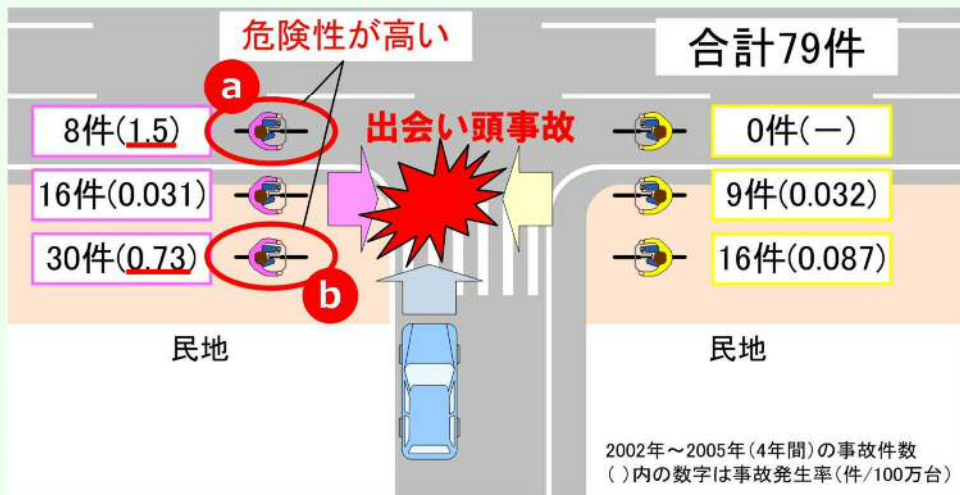
| | | | | |
|-------------|-------|-------------------|-----------|--------------------|
| 2万円以下の罰金・科料 | | 3ヶ月以下の懲役・5万円以下の罰金 | | |
| 二人乗り | 並道走行 | 信号無視 | 一時不停止 | 右側進行 |
| 5万円以下の罰金 | | | | |
| 夜間の無灯火 | 傘さし運転 | 携帯電話 | 大音量のイヤホン等 | 自転車のルールとマナーを守りましょう |

自転車を利用する際は、このような罰則を受けまいよう、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※1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

※1 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

3.1. 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、多くの中学校、高校、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。

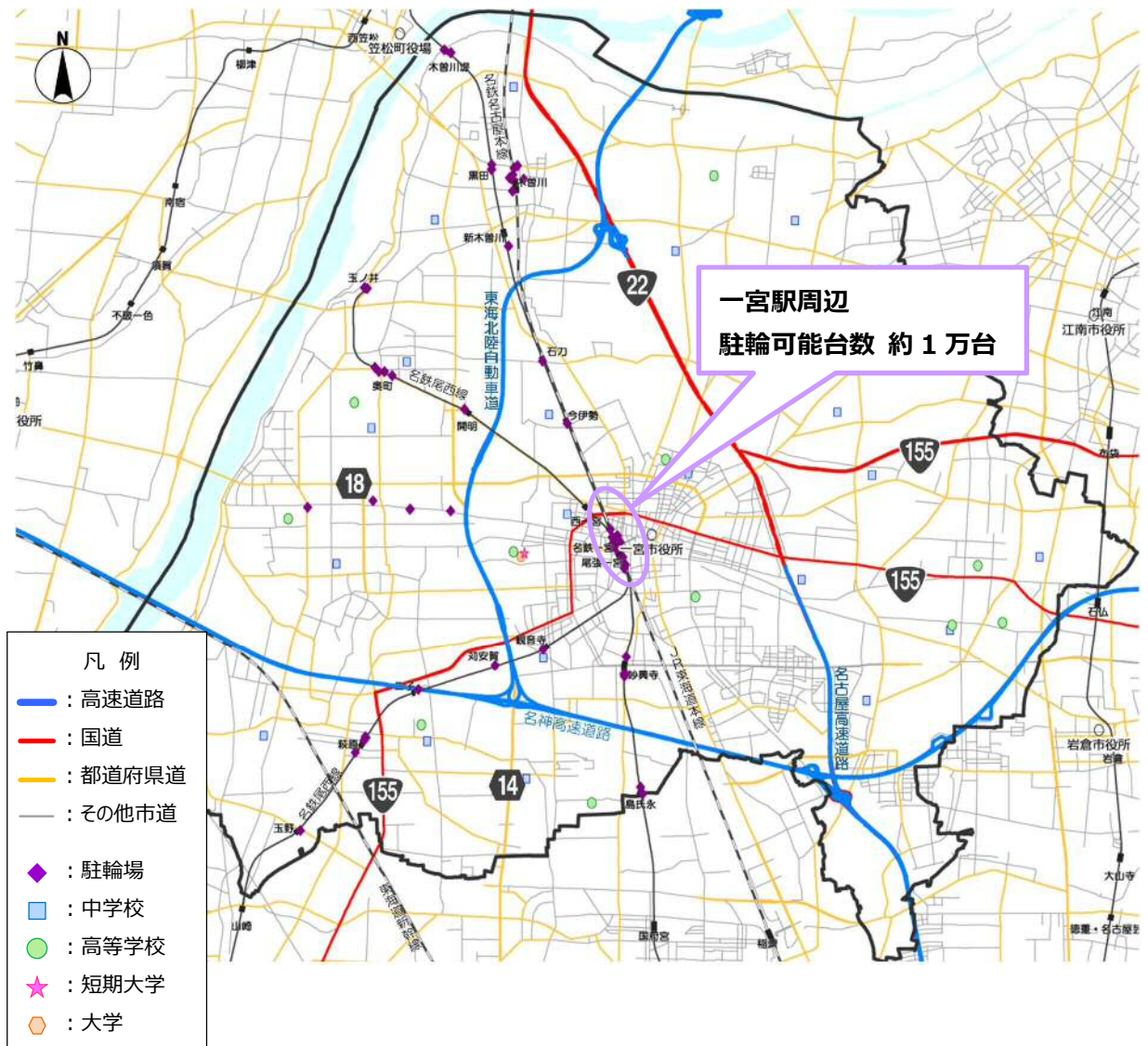


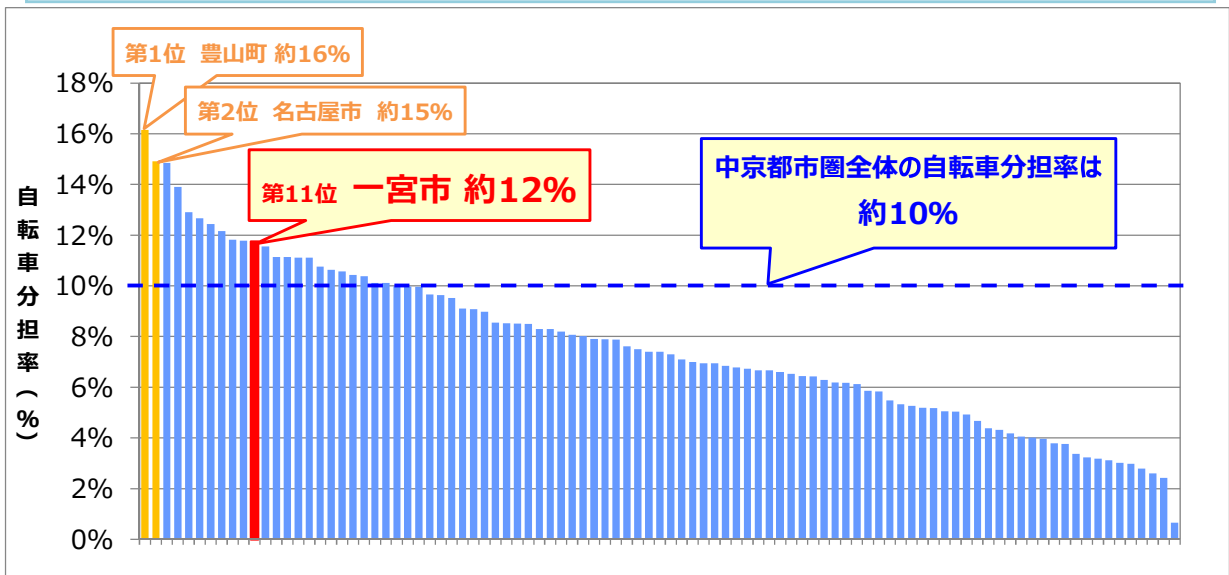
図 3.1 一宮市の自転車利用の特徴



3.2. 一宮市の自転車利用の状況

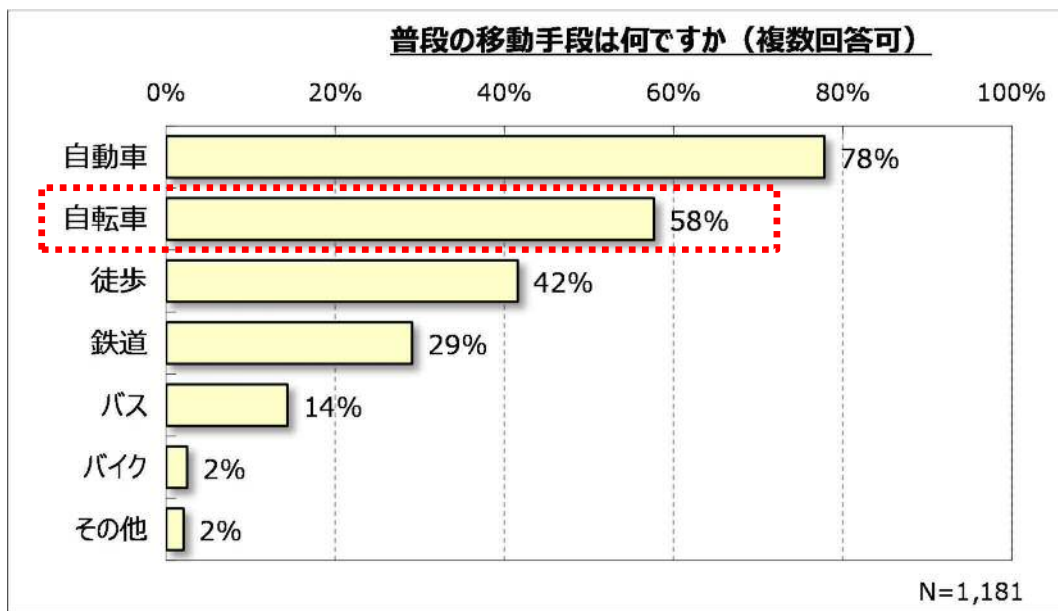
- 本市の自転車分担率^{※1}は約12%と、中京都市圏の平均自転車分担率約10%を上回っており、自転車の利用が多いと言えます。
- 日常生活の移動に自転車を利用する方は58%と高く、自転車は市民の生活に根付いた移動手段と言えます。

※1 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ブ調査

図 3.2 中京都市圏の市町村の自転車分担率



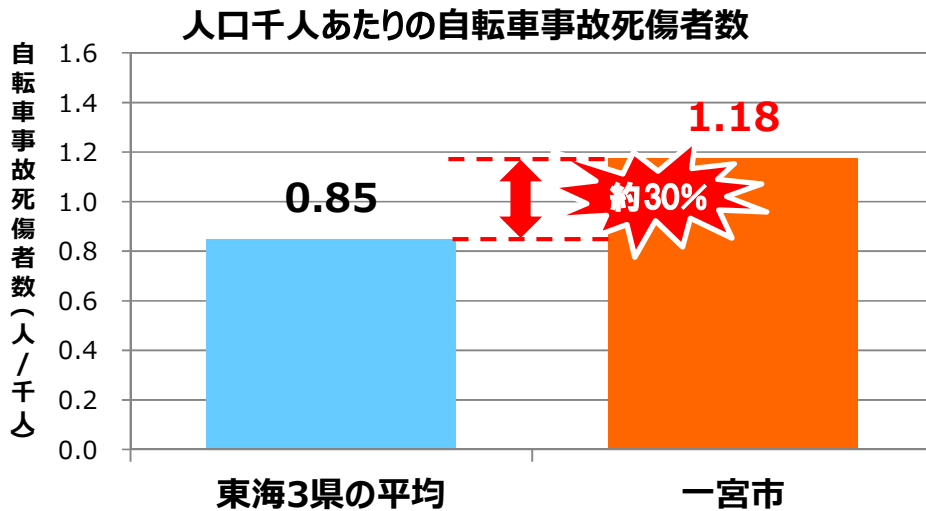
出典：一宮市市政アンケート (2017年)

図 3.3 一宮市における日常生活の移動手段



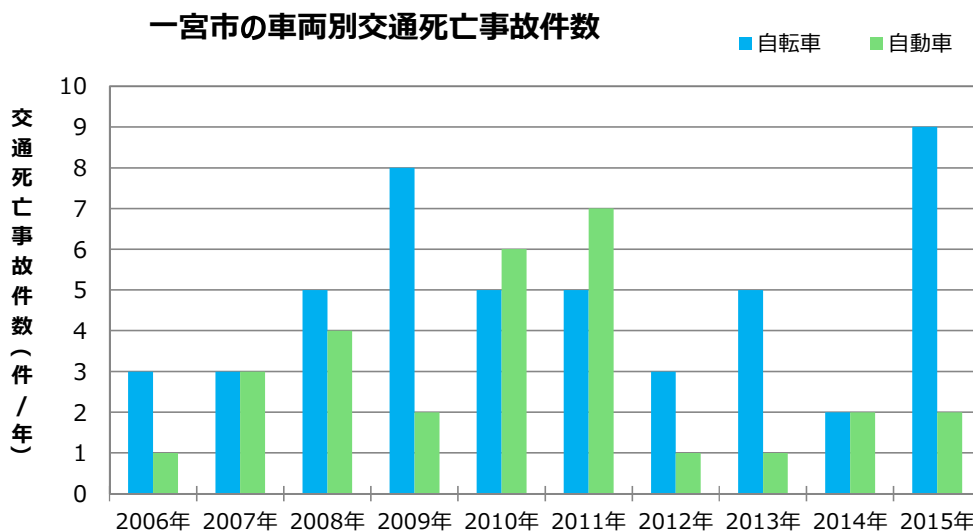
3.3.一宮市内の自転車事故の発生状況

- 人口千人あたりでみると、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

図3.4 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3.5 車両別交通死亡事故件数



3.4. 一宮市の駐輪場の現状

- 本市では鉄道駅を中心に多くの駐輪場が整備されていますが、一宮駅以外の駅周辺駐輪場の一部で、収容台数を上回る自転車が駐輪されています。
- 一宮駅周辺の自転車等放置禁止区域において、多くの放置自転車が見られます。

| | 一宮駅 | 一宮駅以外の駅等 |
|--------------|----------------|---|
| 駐輪場の数 | 8 箇所 | 37 箇所 |
| 収容台数 | 9,896 台 | 6,062 台 |
| 駐輪台数 | 7,080 台 | 6,501 台 (うち駐輪場内 5,750 台、 路上等の駐輪場外 751 台) |

表 3.1 一宮駅と一宮駅以外の駅等における駐輪場の現状（2019.4 調査）

| | 一宮駅周辺自転車等放置禁止区域 |
|-----------|-----------------|
| 警告 | 2,546 台 |
| 撤去 | 747 台 |
| 返還 | 513 台 |

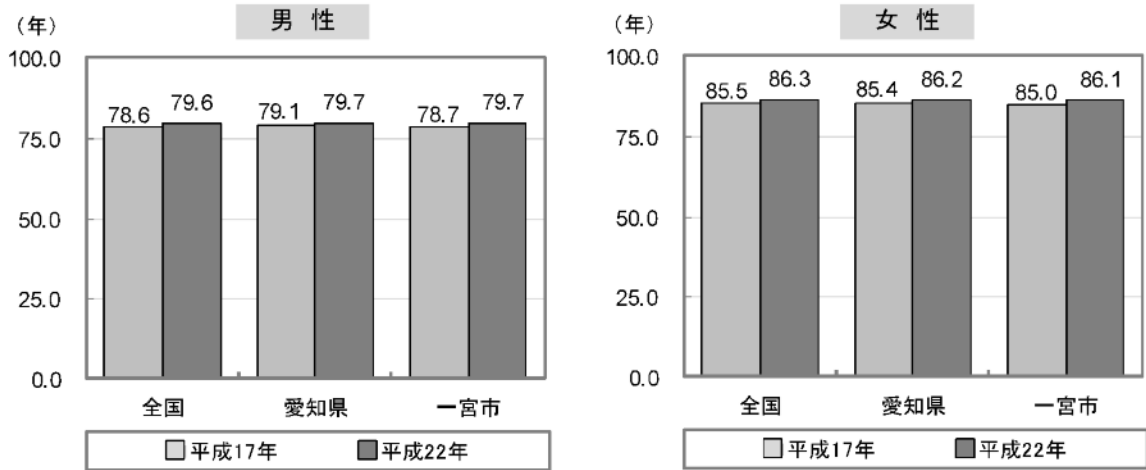
表 3.2 一宮駅周辺の自転車等放置禁止区域における現状（2018 年度）



3.5. 一宮市の健康と運動習慣の状況

- 本市の平均寿命は、男女共に国・県と同程度の数値となっています。
- 本市の運動習慣者の割合は、20～64歳の男性 21.5%、女性 13.8%、65歳以上の男性 44.0%、女性 38.3%となっており、65歳未満での数値が低い状況となっており、理由としては「忙しい」が最も多くなっています。

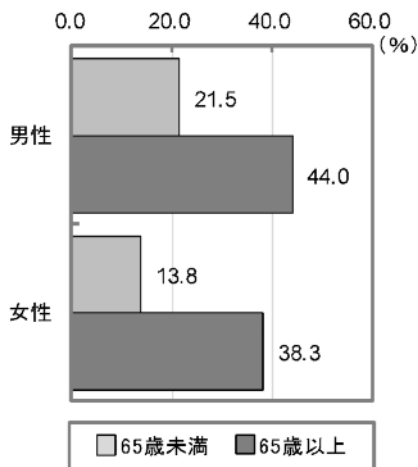
■平均寿命の推移(国・県との比較)



資料：全国…完全生命表、愛知県・一宮市…市区町村別生命表

図 3.6 平均寿命の推移 (第2次健康日本21いちのみや計画より)

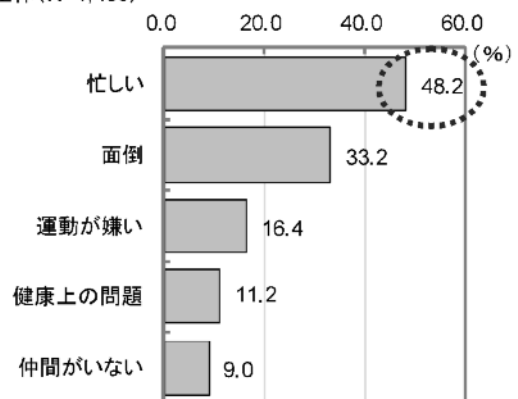
運動習慣者の状況(単数回答 性別・年齢別)



資料：市民アンケート調査(成人用調査)

運動を行っていない理由(複数回答 上位5位)

全体(N=1,450)



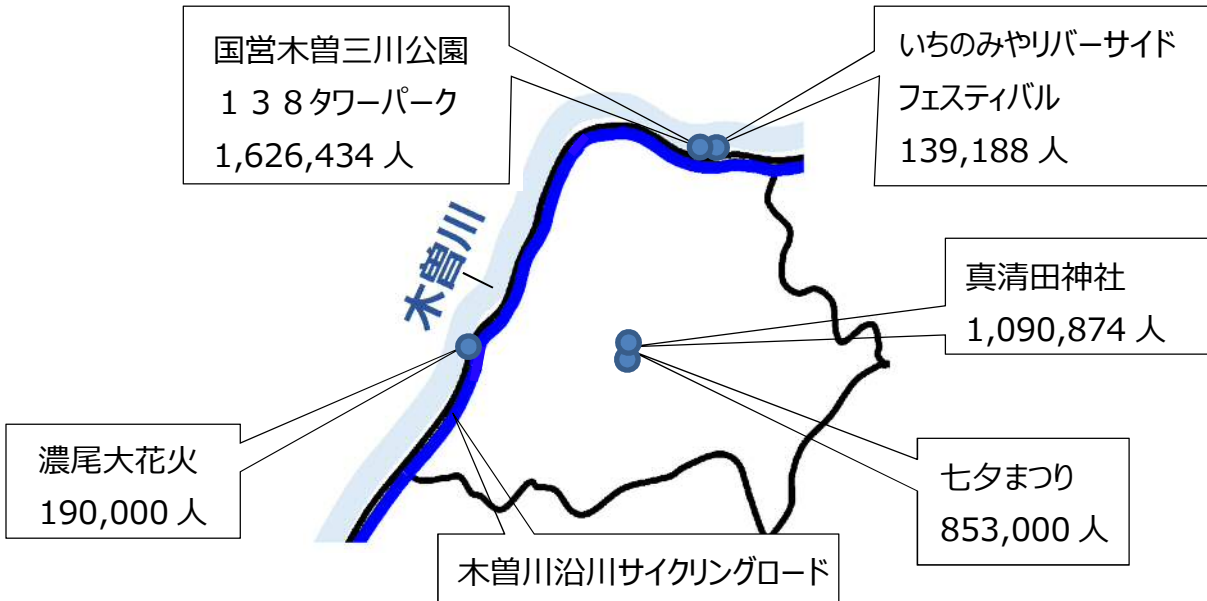
資料：市民アンケート調査(成人用調査)

図 3.7 運動習慣者の状況 (第2次健康日本21いちのみや計画より)



3.6.一宮市の観光の現状

- 本市の主要観光スポットにおける来訪観光客数は年間約500万人です。
- 施設への来場者数では、国営木曽三川公園138タワーパークが約160万人、真清田神社が約110万人と突出しています。
- イベント関連では、一宮七夕まつりが突出しており、濃尾大花火が後に続きます。
- 木曽川周辺と中心市街地周辺に主要観光スポット、主要イベントが集中しています。



| 一宮市内の主な観光施設 | 入場者数(人) | 一宮市内の主なイベント | 入場者数(人) |
|-----------------------|-----------|------------------------|---------|
| 国営木曽三川公園 138タワーパーク | 1,626,434 | 一宮七夕まつり | 853,000 |
| 真清田神社 | 1,090,874 | 濃尾大花火 | 190,000 |
| エコハウス138 | 322,104 | びさいまつり | 160,000 |
| 一宮市温水プール | 163,530 | いちのみやリバーサイド フェスティバル | 139,188 |
| 一宮地域文化広場 | 141,177 | 石刀まつり | 30,000 |
| ツインアーチ138 | 131,388 | チンドン祭り | 30,000 |
| 三岸節子記念美術館 | 47,614 | 一豊まつり | 21,000 |
| 一宮市博物館 | 24,786 | ホワイトイルミネーション | 6,000 |
| 尾西歴史民俗資料館 | 12,838 | | |
| 尾西文化広場 | 16,257 | | |
| 合計 | | 5,006,190人 | |

表 3.3 2018年の一宮市内の主な観光施設・イベントの入場者数（愛知県観光入込客統計調査）

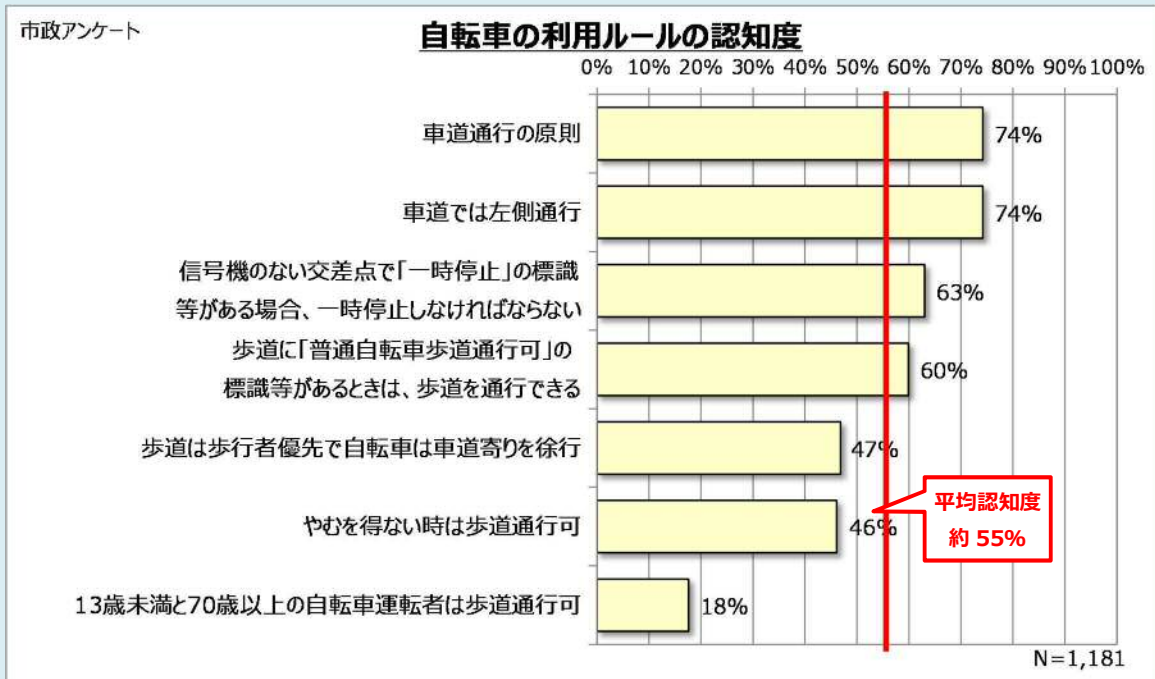
※一宮七夕まつりは台風の影響で中止となった日があったため、例年よりも入場者数が少なくなっています。（2017年は1,178,000人）



3.7. 一宮市民の自転車利用における意識

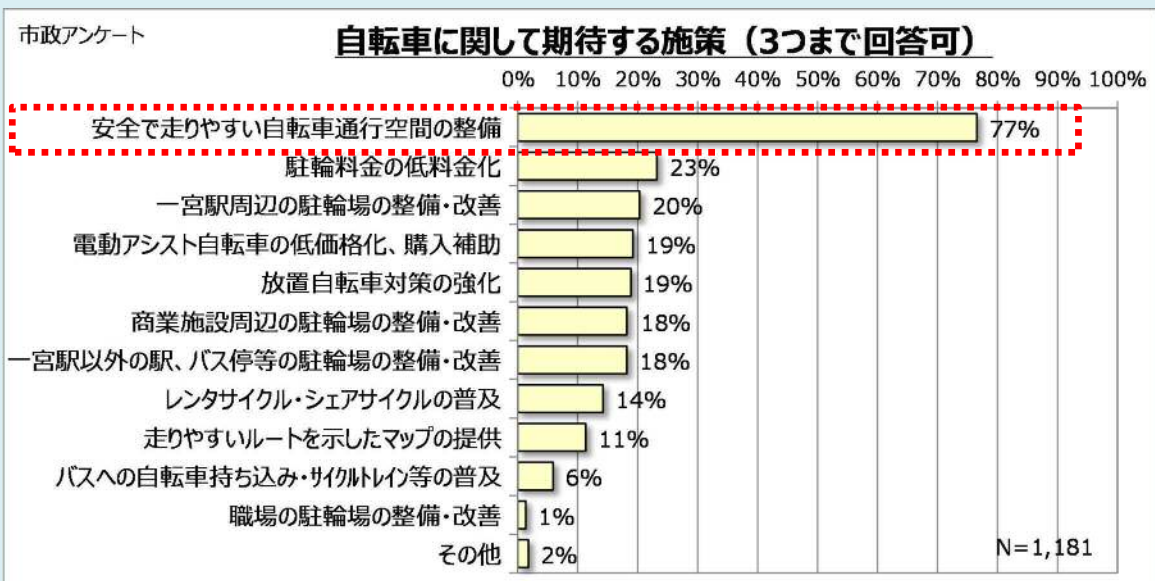
- 自転車の利用ルールの認知度は、平均約 55%であり、内容によりばらつきがあります。
- 市民が自転車に関して最も期待する施策は「安全で走りやすい自転車通行空間の整備」であり、市民からも自転車の利用環境の整備が求められています。

▼自転車の利用ルールの認知度は平均約 55%



出典：一宮市市政アンケート（2017年）

▼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通行空間の整備」で、77%



出典：一宮市市政アンケート（2017年）

図 3.8 一宮市民の自転車利用における意識



3.8. 一宮市の自転車利用における課題と解決のための方針

(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、多くの駅があります。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、多くの中学校、高校、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^{※1}の中でも自転車の利用が多い地域です。
- ※1 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) 一宮市の駐輪場の現状

- ・本市では鉄道駅を中心に多くの駐輪場が整備されていますが、一部の駐輪場で収容台数が不足しており、依然として放置自転車が見られます。

**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が求められています。
また、鉄道駅周辺での駐輪場の整備が必要です。**

➡ [基本方針 1 へ](#)



(5) 一宮市の健康と運動習慣の状況

- ・本市では65歳未満の年齢層で運動習慣者の割合が低く、その理由として「忙しい」が最も多くなっています。

身体活動を高め、健康を維持するための有効な手段の一つとして自転車の活用が望まれます。

➡ 基本方針 2 へ

(6) 一宮市の観光の現状

- ・中心市街地（真清田神社、一宮七夕まつり）と木曽川周辺（国営木曽三川公園 138タワーパーク、濃尾大花火）に多くの観光資源が集中しています。

中心市街地と木曽川周辺を結ぶ自転車のアクセスルート、サイクリングロードの整備が必要です。

➡ 基本方針 1、3 へ

(7) 一宮市民の自転車利用における意識

- ・自転車の利用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。

自転車利用ルールの周知・啓発が求められています。

➡ 基本方針 4 へ



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、自転車の活用に向けた取組みを以下のとおり行います。

基本方針 1

自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策 1. 自転車通行空間の計画的な整備推進 (P.17)
- 施策 2. 警察と連携した安全で安心な自転車利用環境創出の推進 (P.29)
- 施策 3. ニーズに応じた駐輪場の整備推進 (P.30)

基本方針 2

サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策 4. サイクルスポーツ振興の推進 (P.32)
- 施策 5. 自転車を活用した健康づくりの推進 (P.33)

基本方針 3

サイクルツーリズムの推進によるレジャーと観光の発展

- 施策 6. 広域的なサイクリングロードの整備 (P.34)
- 施策 7. 自転車マップの作成 (P.38)

基本方針 4

自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策 8. 自転車の安全利用の促進 (P.40)



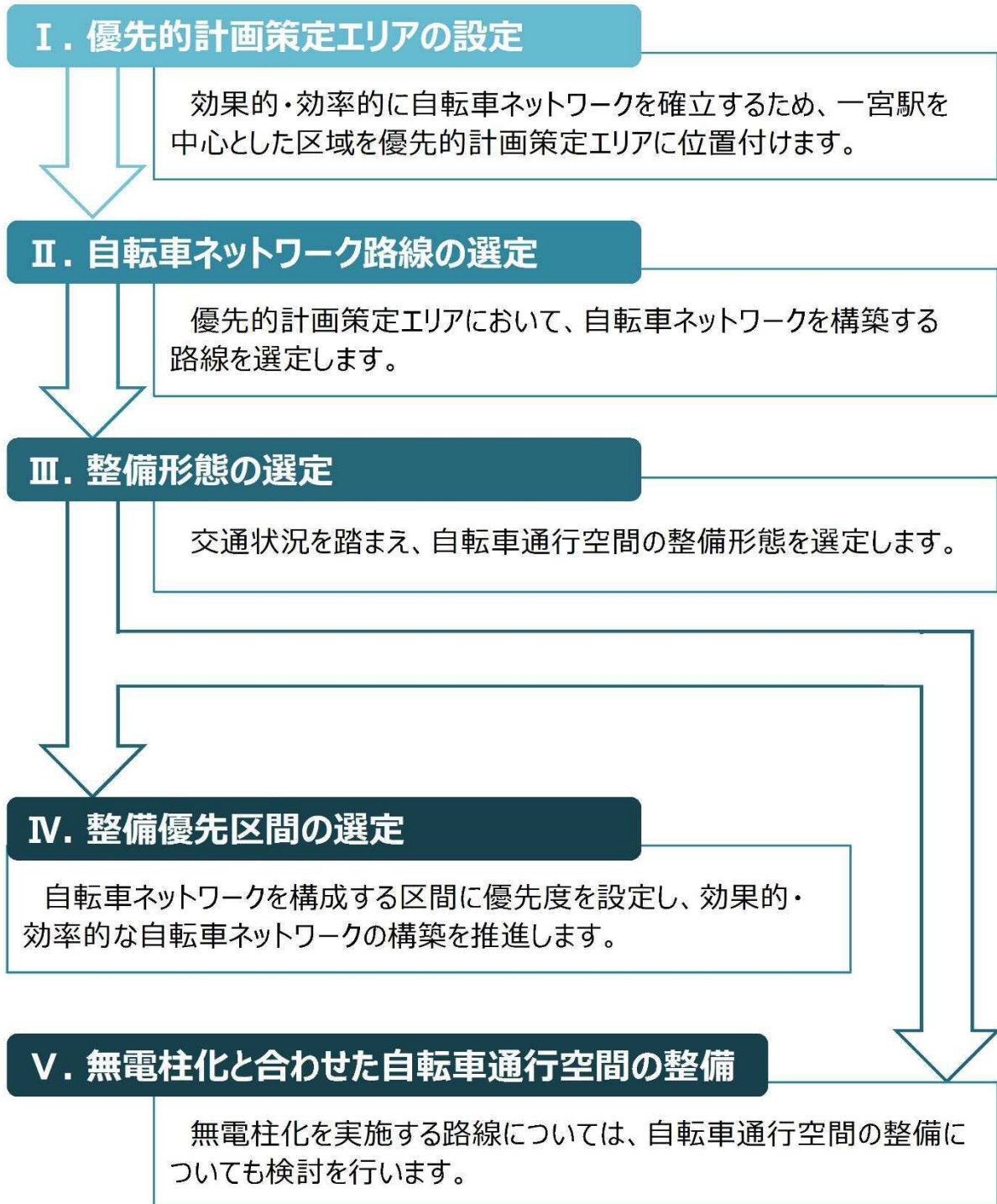
第5章 自転車の活用に向けた取り組み

基本方針 1 :

自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

施策 1. 自転車通行空間の計画的な整備推進

図 5.1 自転車ネットワーク構築フロー



I. 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30%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

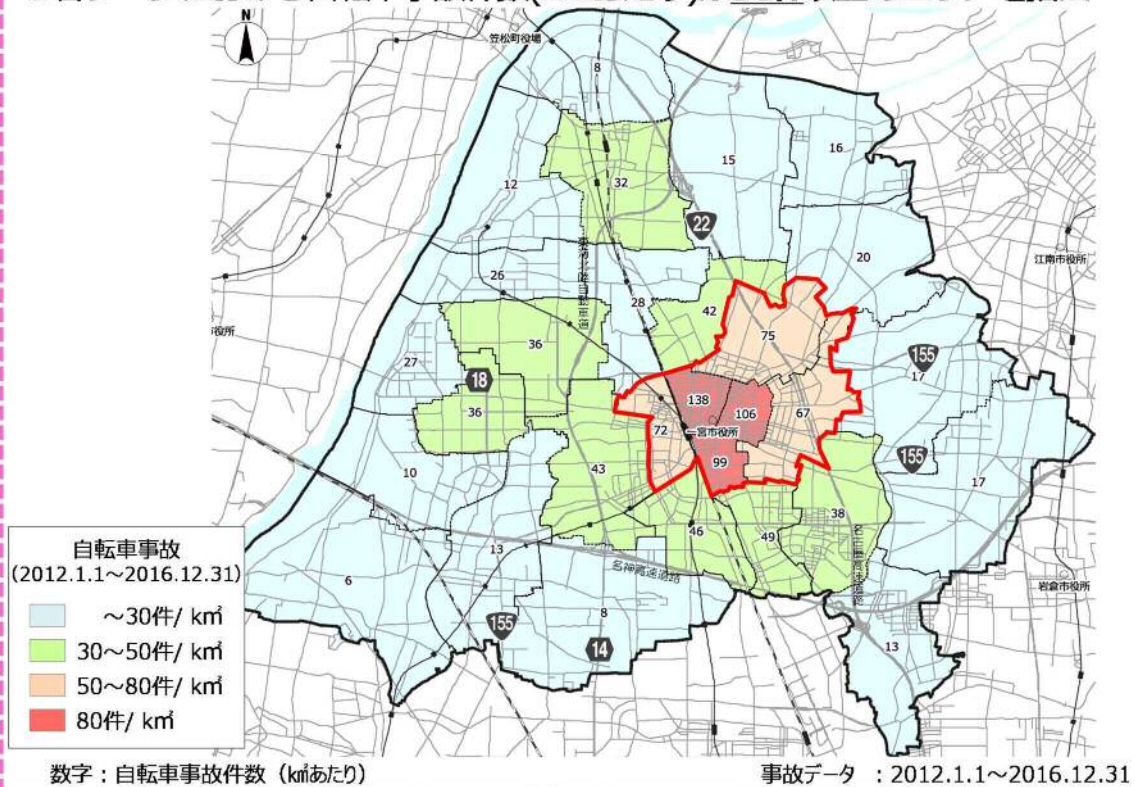


図 5.2 優先的計画策定エリアの設定の考え方（安全性の観点）



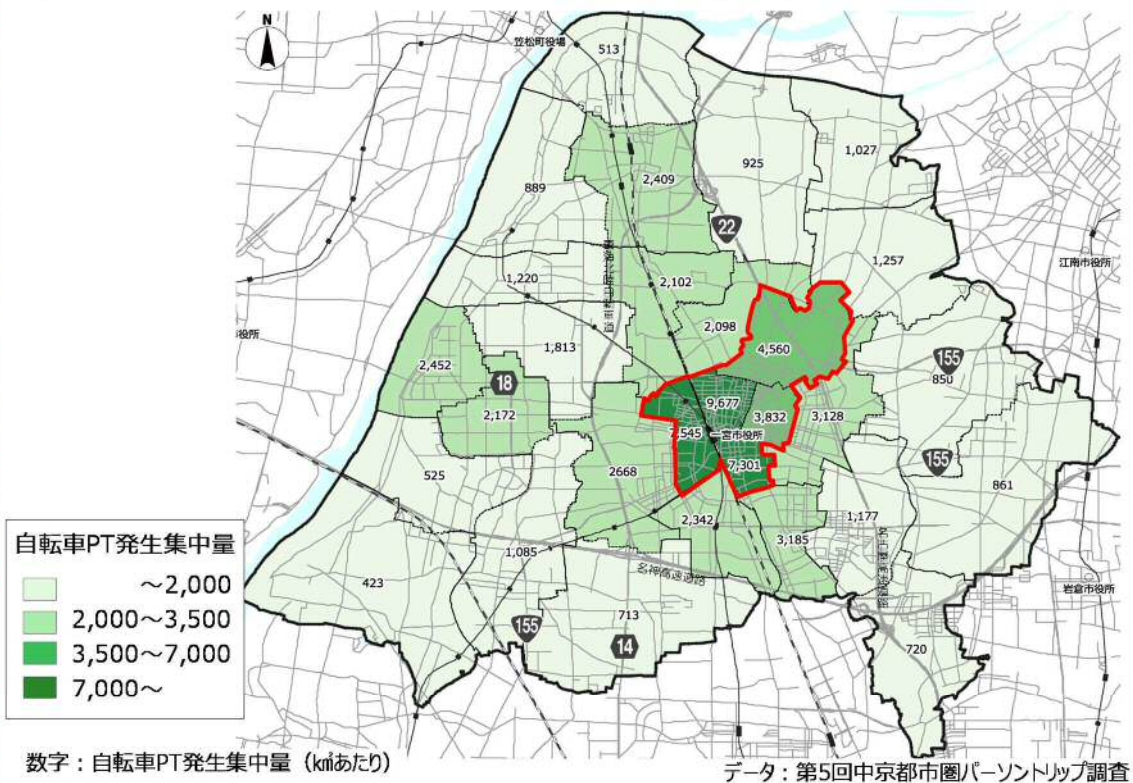
需要の観点

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量※¹(1kmあたり)が**3,500件以上**のエリアを抽出



※1 発生集中量

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量を合計した値

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。

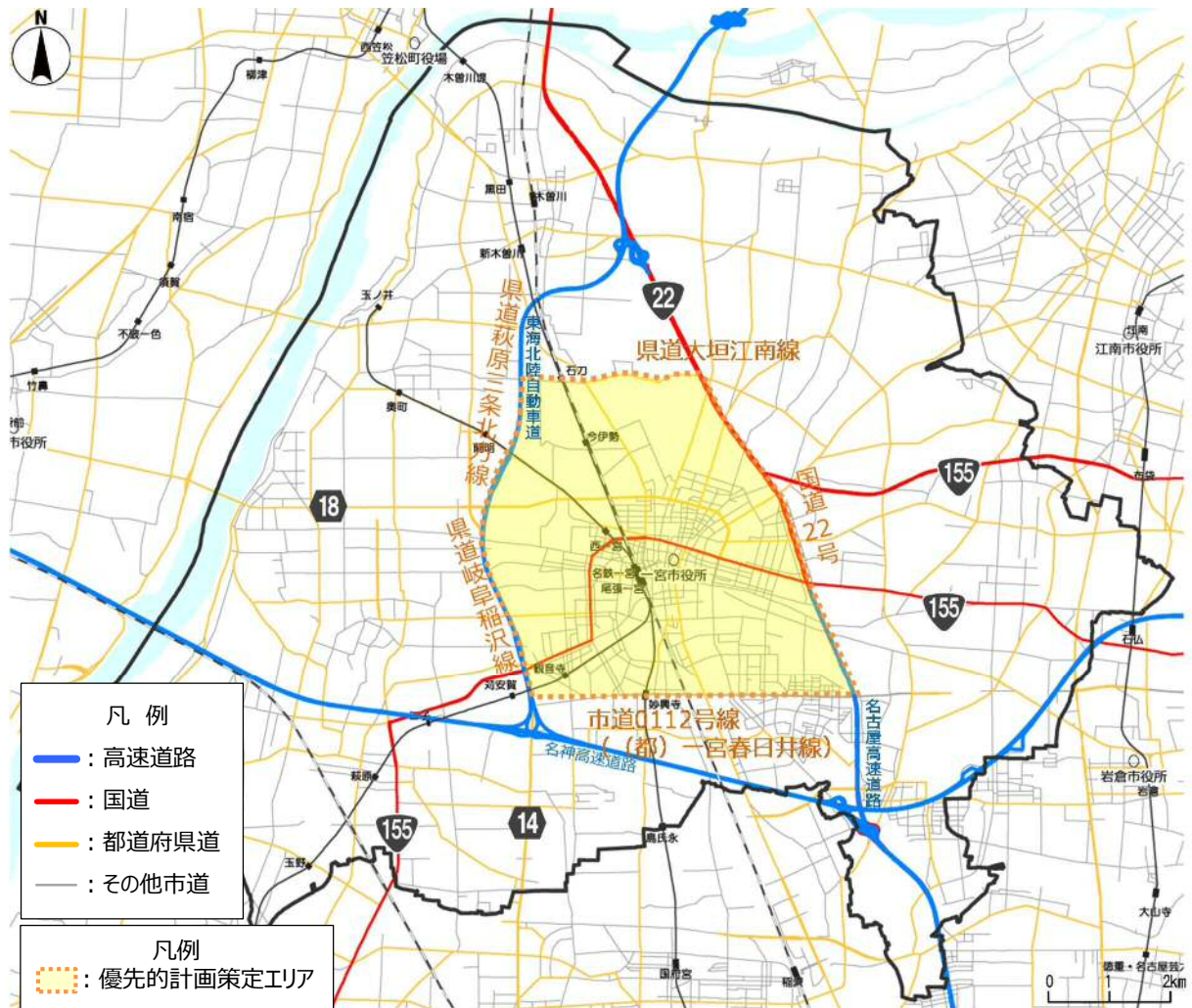


図 5.4 優先的計画策定エリア

※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。



II. 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。

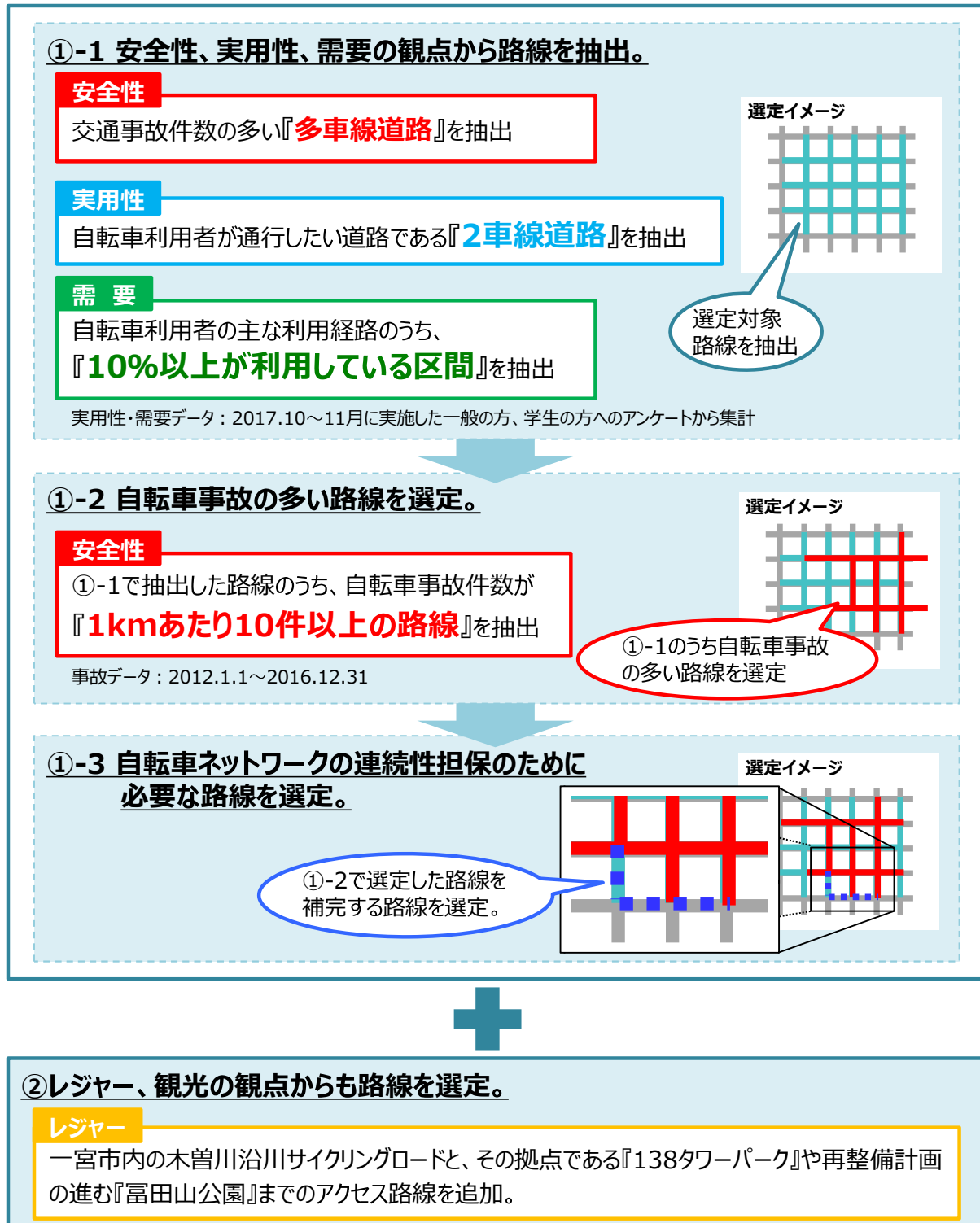


図 5.5 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

※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 70.1km を選定します。

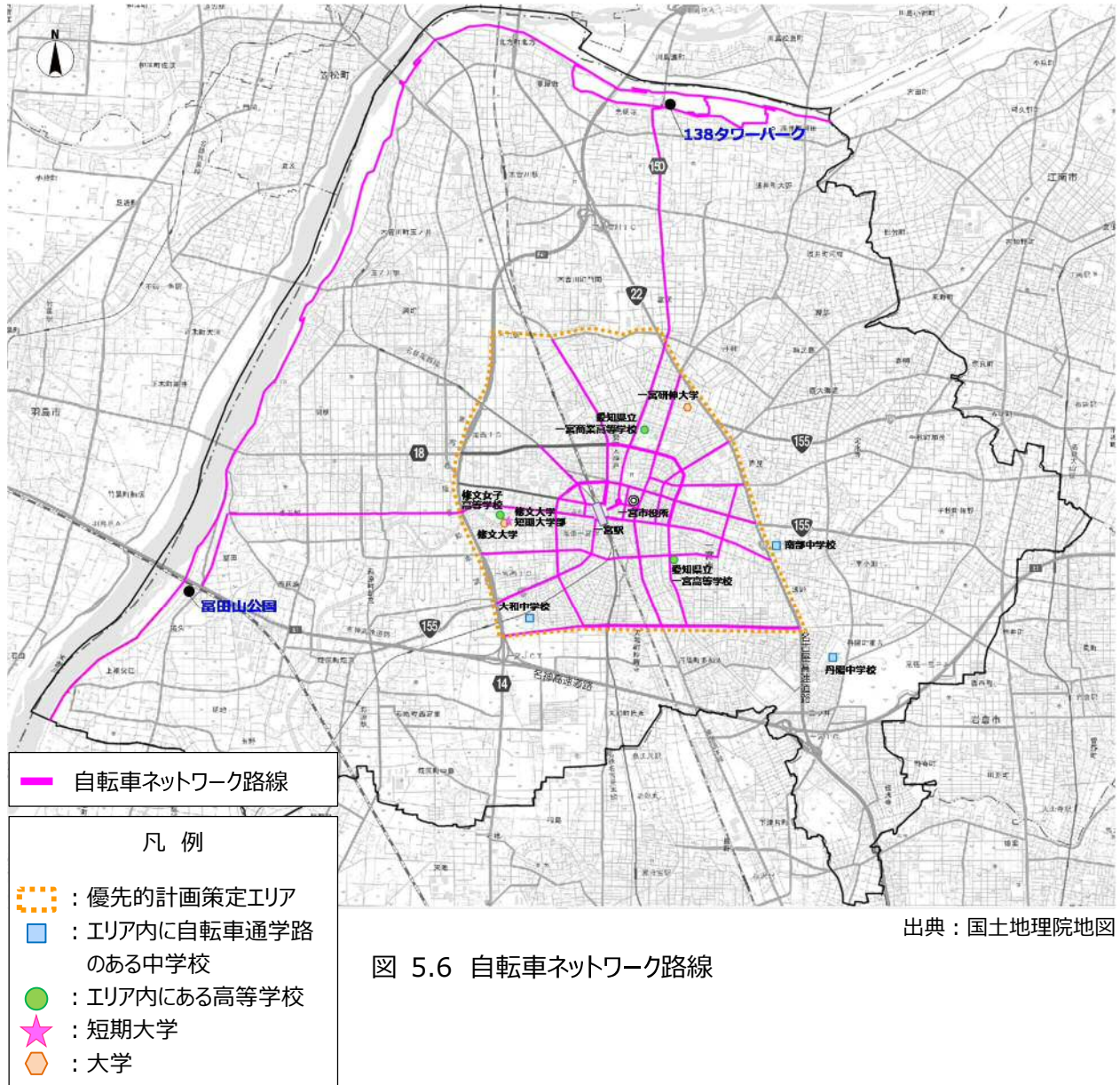


図 5.6 自転車ネットワーク路線



Ⅲ. 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(2016.7)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。

なお、木曽川沿川サイクリングロードについては、別に定める基準などに基づいて整備するため、本計画の整備形態選定の対象外とします。


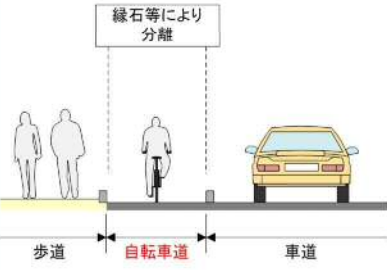


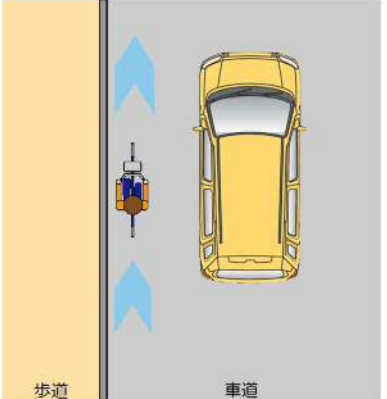
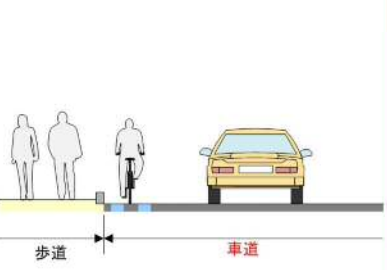



| | A 自動車の速度が 高い道路 | B A, C以外の道路 | C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が 少ない道路 |
|----------------|----------------------|----------------|---------------------------------------|
| 自転車と自動車の 分離 | 構造的な分離 | 視覚的な分離 | 混在 |
| 目安 | 速度が50km/h超 | A, C以外の道路 | 速度が40km/h以下、 かつ自動車交通量が 4,000台以下 |
| 整備形態 | 自転車道 | 自転車専用通行帯 | 車道混在 (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/2016.7/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>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>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、帯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>■整備イメージ</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>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>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/2016.7/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。

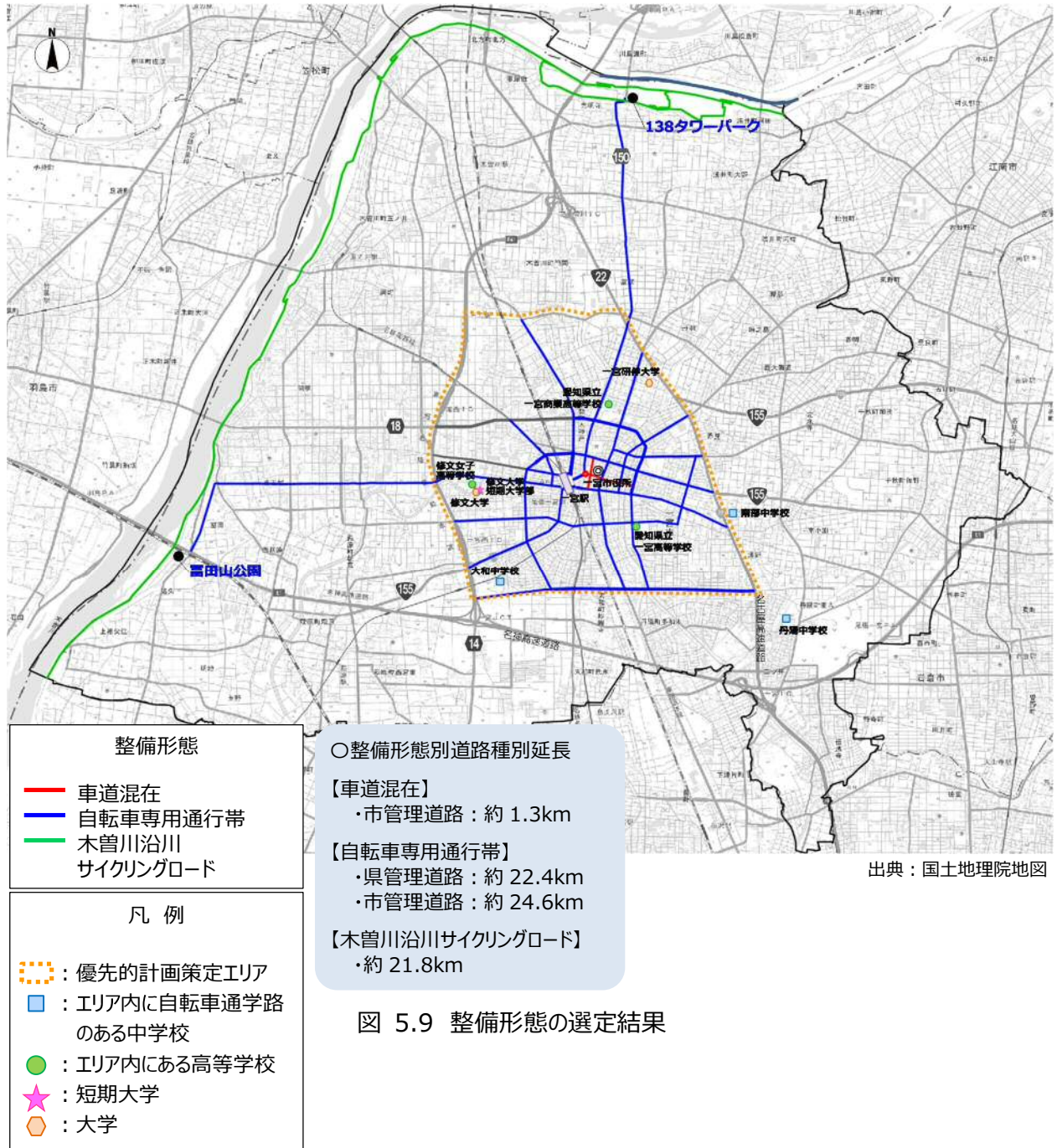


図 5.9 整備形態の選定結果

※整備形態は、今後各区間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。



IV. 整備優先区間の選定

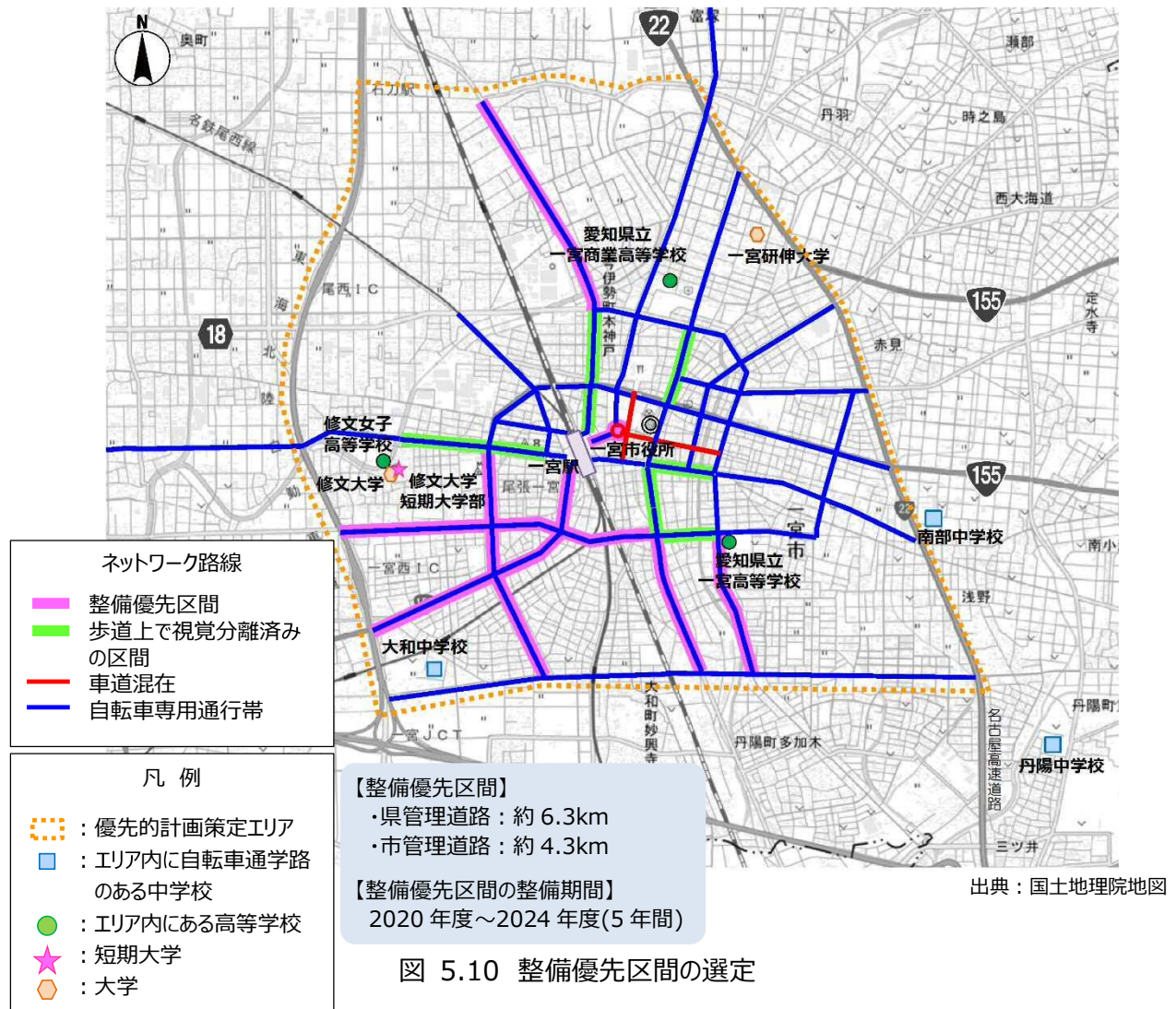
(1) 整備優先区間の選定の考え方

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。

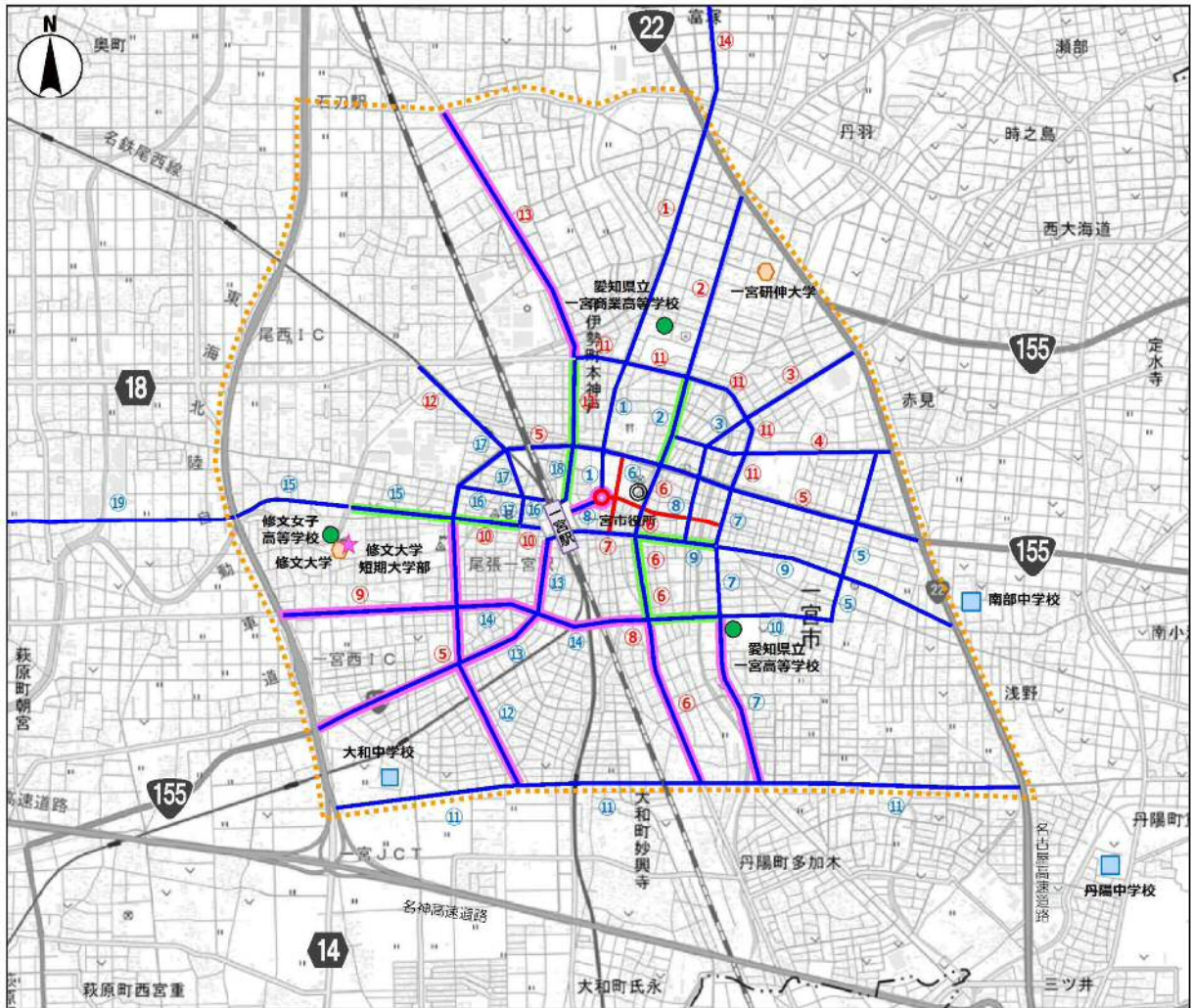
(2) 整備優先区間の選定結果

ネットワーク路線約 70.1km のうち、整備優先区間は約 10.6km です。なお、整備優先区間の整備期間は、2020 年度～2024 年度の5 年間です。



※整備優先区間は、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。





| 記号 | 路線名 | 延長 (km) | 記号 | 路線名 | 延長 (km) |
|----|--------------|---------|----|----------|---------|
| ① | (一) 一宮川島線 | 1.5 | ④ | 市道0119号線 | 0.5 |
| ② | (一) 一宮各務原線 | 1.2 | ⑤ | 市道0140号線 | 1.1 |
| ③ | (主) 一宮犬山線 | 0.8 | ⑥ | 市道0135号線 | 0.5 |
| ④ | (一) 小折一宮線 | 1.0 | ⑦ | 市道0120号線 | 1.9 |
| ⑤ | 国道155号 | 5.3 | ⑧ | 市道0118号線 | 1.0 |
| ⑥ | (一) 名古屋一宮線 | 2.1 | ⑨ | 市道0115号線 | 2.1 |
| ⑦ | (一) 尾張一宮停車場線 | 0.4 | ⑩ | 市道0114号線 | 1.1 |
| ⑧ | (主) 一宮蟹江線 | 0.2 | ⑪ | 市道0112号線 | 4.5 |
| ⑨ | (一) 富田一宮線 | 1.1 | ⑫ | 市道0132号線 | 0.9 |
| ⑩ | (一) 名鉄一宮停車場線 | 0.5 | ⑬ | 市道0133号線 | 1.1 |
| ⑪ | (主) 大垣一宮線 | 1.6 | ⑭ | 市道0114号線 | 1.0 |
| ⑫ | (一) 奥音羽線 | 0.5 | ⑮ | 市道0116号線 | 1.5 |
| ⑬ | (一) 名古屋一宮線 | 2.4 | ⑯ | 市道0117号線 | 0.7 |
| ⑭ | (一) 一宮川島線 | 3.8 | ⑰ | 市道0113号線 | 0.8 |
| ⑰ | 市道0137号線 | 0.9 | ⑱ | 市道0116号線 | 4.5 |
| ⑱ | 市道0138号線 | 0.6 | | | |
| ⑲ | 市道0139号線 | 0.9 | | 計 | 48.3 |

図 5.11 整備区間一覧表 (赤字：県管理道路 青字：市管理道路)

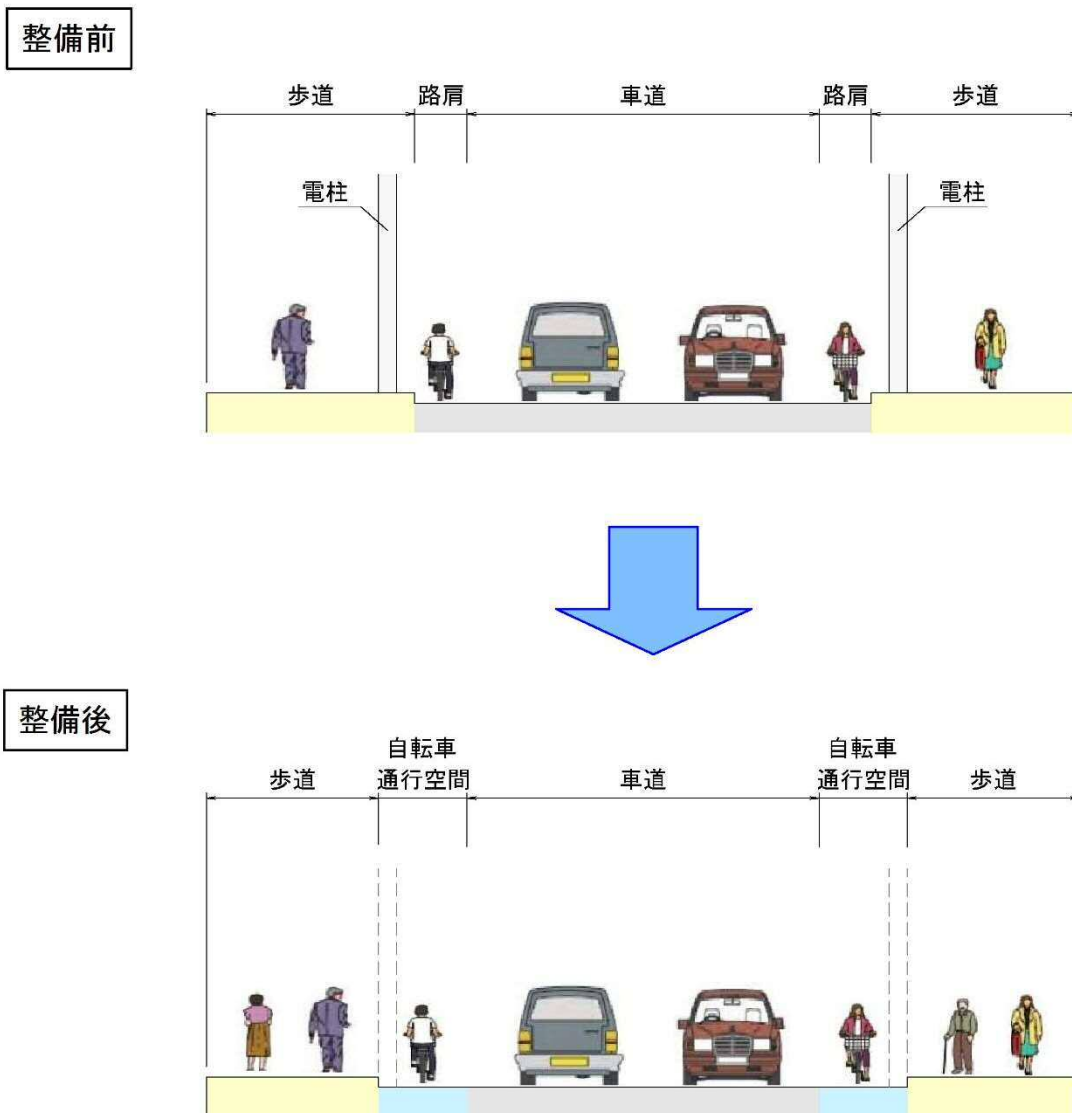


V. 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

本市では、より魅力あるまちの形成に向けて災害の防止や安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成の観点から無電柱化を推進していくため「一宮市無電柱化推進計画」を策定しています。

無電柱化を実施する路線については、自転車通行空間の整備についても検討を行い、効率的な自転車通行空間の形成を図っていきます。

図 5.12 無電柱化と自転車通行空間の整備イメージ



※ 整備方法等は検討結果による



施策2. 警察と連携した安全で安心な自転車利用環境創出の推進

愛知県警では自転車の利用者が安全に自転車を利用し、事故の被害に遭わないよう自転車部隊「B-FORCE」を発足させており、一宮警察署においても、「B-FORCE 138」を2018年より発足させています。

B-FORCE 138は自転車で巡回しながら、自転車利用者が交通ルールに則った運転をしているかを確認し、一時不停止や信号無視など交通事故に直結するような運転者には指導取締りを行い、正しい自転車の運転を促すなどの活動を行っています。

B-FORCE 138を始めとした活動により、自転車利用者の交通事故死傷者数を、2017年の650人から、2018年は608人にまで減らすことができました。



写真 5.1 B-FORCEの活動状況

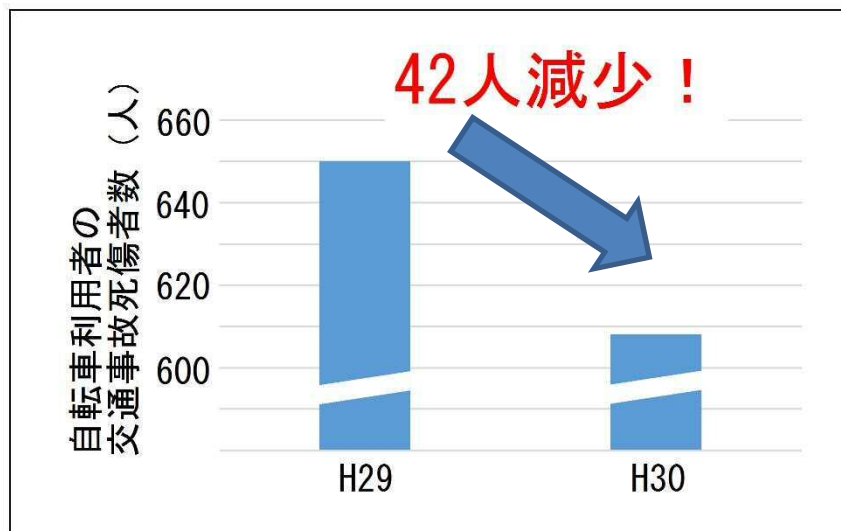


図 5.13 自転車利用者の交通事故死傷者数の推移

本市では、今後も警察と連携・協力し、自転車関連の事故を減少させ、安全で安心な自転車利用環境の創出を図っていきます。



施策3. ニーズに応じた駐輪場の整備推進

● 計画に基づく駐輪場の整備

本市は、一宮駅周辺における歩行者や自転車等の安全・快適な通行空間の確保を目的として、「一宮駅周辺自転車等駐輪場整備基本計画」を2011年に策定しました。

計画に基づき、(公財)自転車駐輪場整備センターが8箇所、9896台(自動二輪車含む)の有料駐輪場を整備し、駐輪場の防犯性、安全性を向上させるために有人管理として、防犯カメラ、LED灯、ラック等を設置しています。

その結果、2009年度に198台だった一宮駅周辺の自転車盗難台数は、整備後の2013年度には21台となり、大幅に減少しています。



写真 5.2 計画に基づき整備した有料駐輪場



写真 5.3 駐輪場に設置された防犯灯、防犯カメラ

● 一宮市の駐輪環境の課題

一宮駅周辺においては1万台近い駐輪場が整備されたことにより、路上駐輪や自転車盗難の減少など一定の成果をあげていますが、市内全体に目を向けると、特に鉄道駅周辺の駐輪場で100台以上が路上に溢れている箇所があるなど、収容台数の不足は深刻であり、新たな駐輪場の整備が必要とされています。



写真 5.4 路上に自転車が溢れている鉄道駅付近の駐輪場



● 課題への対策

本市では、駐輪場の不足に対応し、自転車の活用を市内全域でより促進させるために、市内の鉄道駅周辺における駐輪場の整備を引き続き行っていきます。

また、駐輪場の適切な利用に関する周知啓発、案内誘導を行うことにより、自転車利用環境の向上を図るとともに、自転車盗難件数の減少に取り組んでいきます。

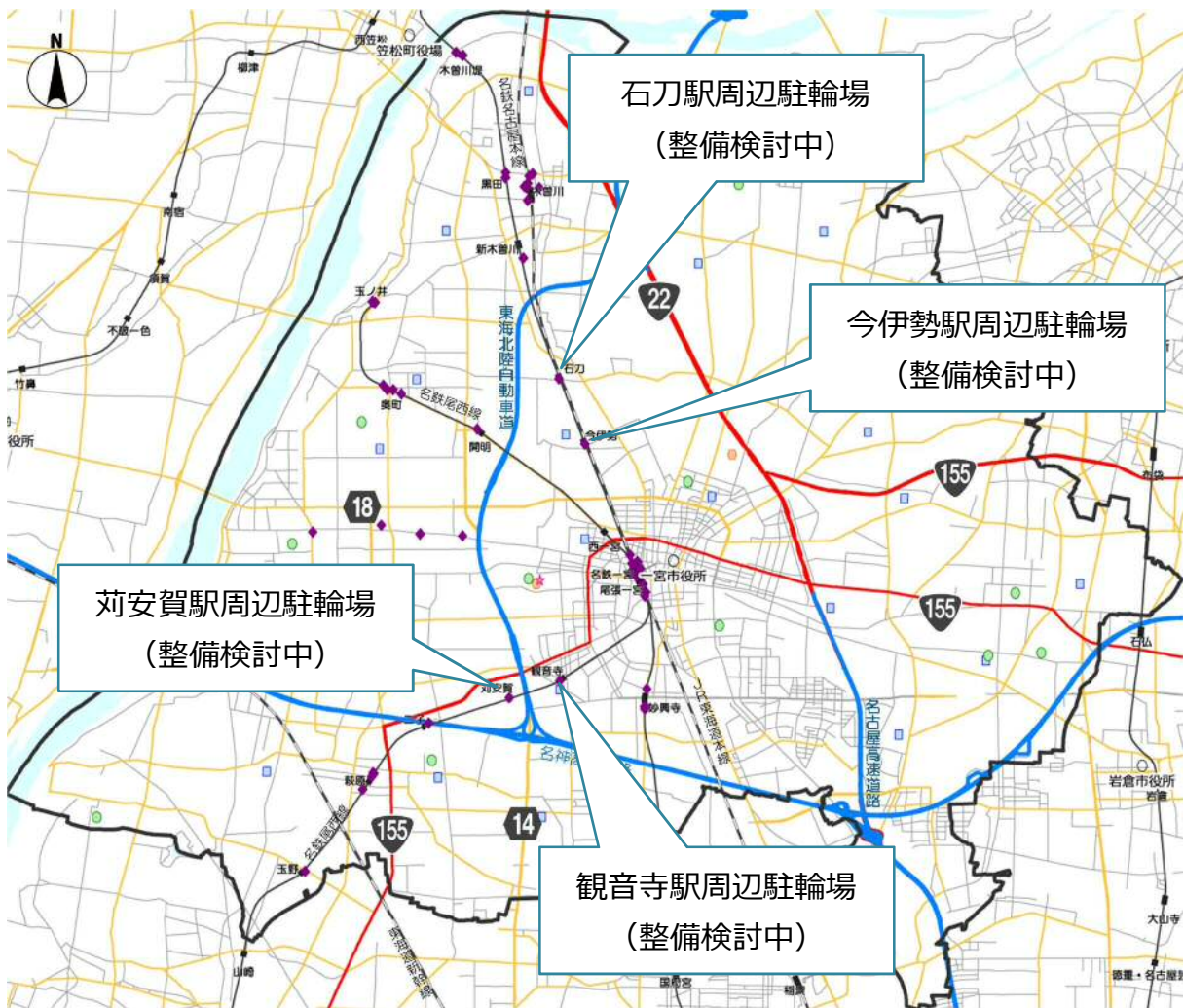


図 5.14 整備を検討中の駐輪場



基本方針 2 :**サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現****施策 4. サイクルスポーツ振興の推進**

本市においては、市民の自転車の利活用をより一層促進させるために、自転車に関するさまざまなイベントが行われています。

2019年1月には、木曽川の河川敷を利用してシクロクロスの競技会が開催されました。

また、大野極楽寺公園や木曽川沿いに整備されている国営公園の拠点等を巡るサイクリングスタンプラリーや木曽川を周遊するサイクリングなどのイベントも開催されています。

2020年度以降も継続して、サイクルスポーツ大会の開催を始めとした各種イベントを開催し、自転車の活用推進を図っていきます。



写真 5.5 東海シクロクロスシリーズ第5戦開催の様子



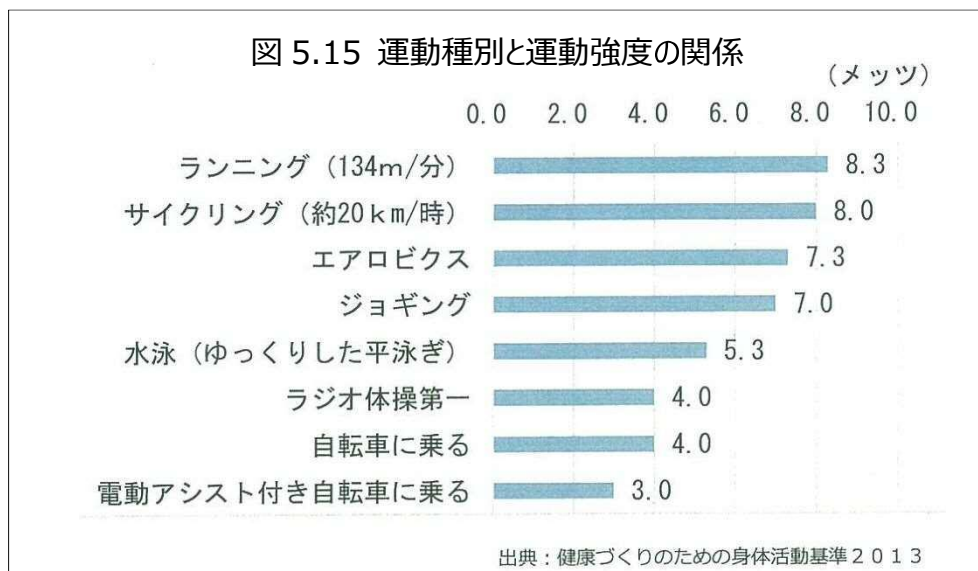
施策5. 自転車を活用した健康づくりの推進

本市では、市民一人ひとりが健康で暮らせるための行動を促すとともに、健康づくりに取り組む環境を整備し、市全体で健康づくりの取り組みを進めていくための指針として「第2次健康日本21いちのみや計画」を策定しています。

近年は家事や仕事の自動化、交通手段の発達等により、日常生活の中で、身体を動かす機会が減少しています。「身体活動・運動」には、生活習慣病をはじめとした各種疾病の予防や高齢者の介護予防への効果、メンタルヘルスや生活の質の改善への効果が期待されています。

身体活動・運動について正しい理解を促し、身体活動量の増加、運動習慣の定着につなげていく必要から、市では各種の健康教室、健康に関するさまざまなイベントを行っています。

サイクリングの運動強度は、ランニングと同程度です。また、普通に自転車に乗るだけでも、ラジオ体操と同程度の運動になります。こうした運動面での有用性について、様々なイベント等で啓発し、自転車の利活用につなげていきます。



※運動強度の指標：身体活動量を表す。(単位メッツ) 安静時は1メッツ

写真 5.6 健康に関するイベントの様子 (左：健康教室、右：健康まつり)



基本方針3：

サイクルツーリズムの推進によるレジャーと観光の発展

施策6. 広域的なサイクリングロードの整備

●木曽川サイクリングロードの整備

本市では、市域の北西部を流れる木曽川沿いにサイクリングロードを整備しています。

一宮市の中でも、特に自然豊かなこのエリアは歴史的、文化的資産にも恵まれ、138タワーパークなどのランドマークや総合体育館などの施設が点在しています。

また、サイクリングロードの大部分は平坦で走りやすく、道中には多くの休憩施設があり、サイクリングロードを走ることで、この地方の自然や風景を楽しむことができます。

2018年度末の時点で、木曽川沿いの21.8kmのサイクリングロードのうち、17.25km（約79%）が整備済みであり、未整備区間や関連設備の整備についても引き続き行っていく予定です。



写真 5.7 市のランドマークでもある138タワーパーク

写真 5.8 様々なスポーツイベントが開催される
一宮市総合体育館写真 5.9 木曽川沿いのサイクリングロードから
ツインアーチ138を望む写真 5.10 関連設備のイメージ
(サイクルスタンド等)

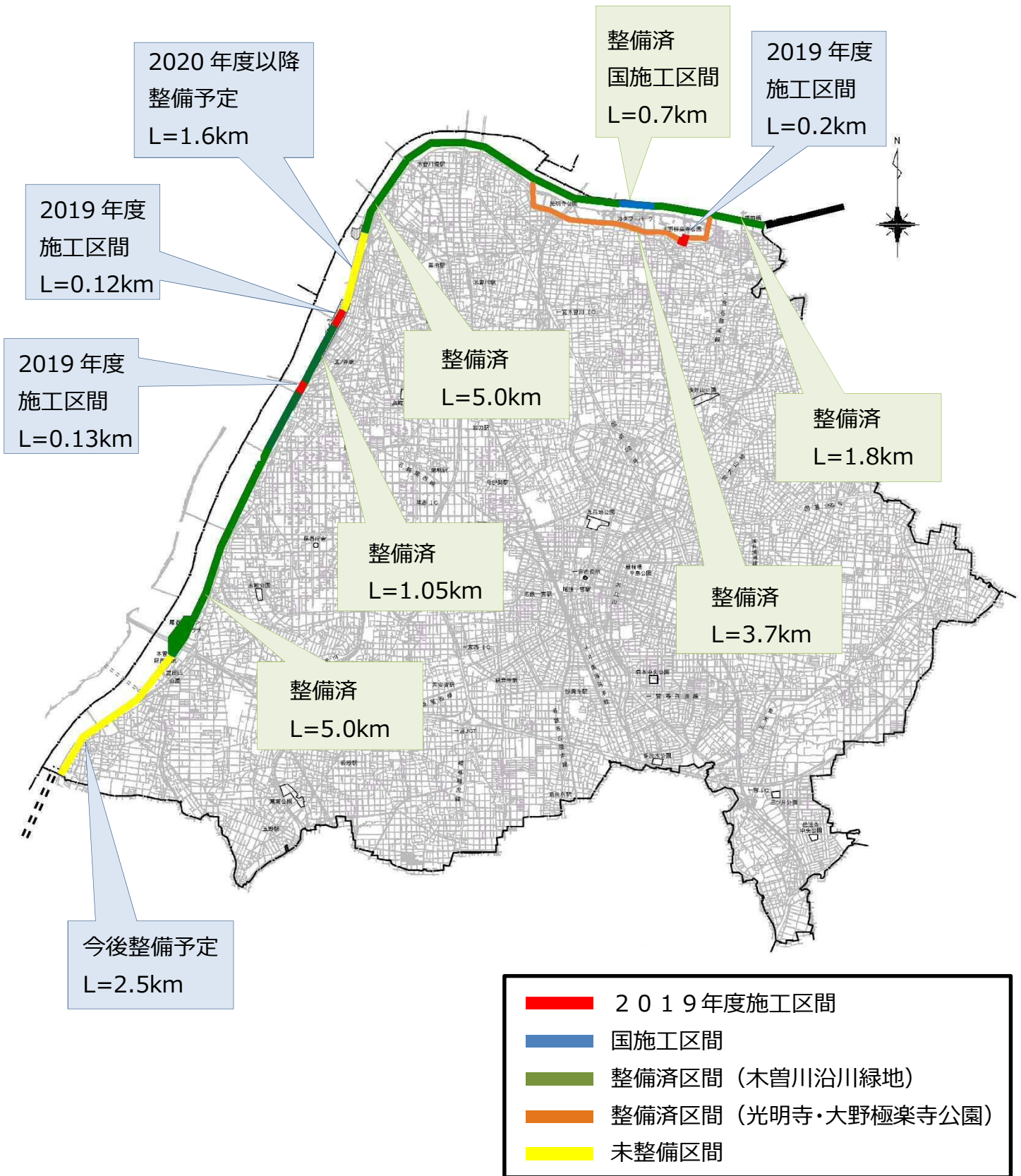


図 5.16 一宮市内の木曽川サイクリングロード整備状況



●サイクリングロードの広域的な連携

サイクリングロードは、一宮市だけでなく近隣の市町にもまたがり、周辺には文化的施設や展望スポット、公園などが数多く点在しています。

木曽川という自然豊かな資源を活かし、サイクリングロードをより一層活用していくためには、近隣市町との連携も欠かせません。

木曽川上流域サイクリングロードの広域ネットワークの形成を図るために、国土交通省と一宮市を含めた木曽川沿川の8市4町（一宮市、犬山市、扶桑町、江南市、稲沢市、美濃加茂市、坂祝町、可児市、各務原市、笠松町、岐南町、羽島市）で「木曽川上流域自転車道整備活用推進会議」を開催しています。

また、木曽川上流域の公園の整備促進を図ることを目的に「木曽川上流域公園整備促進期成同盟会」（一宮市、江南市、犬山市、稲沢市、扶桑町）を結成し、木曽川沿川サイクリングロードコースMAPを作成しています。

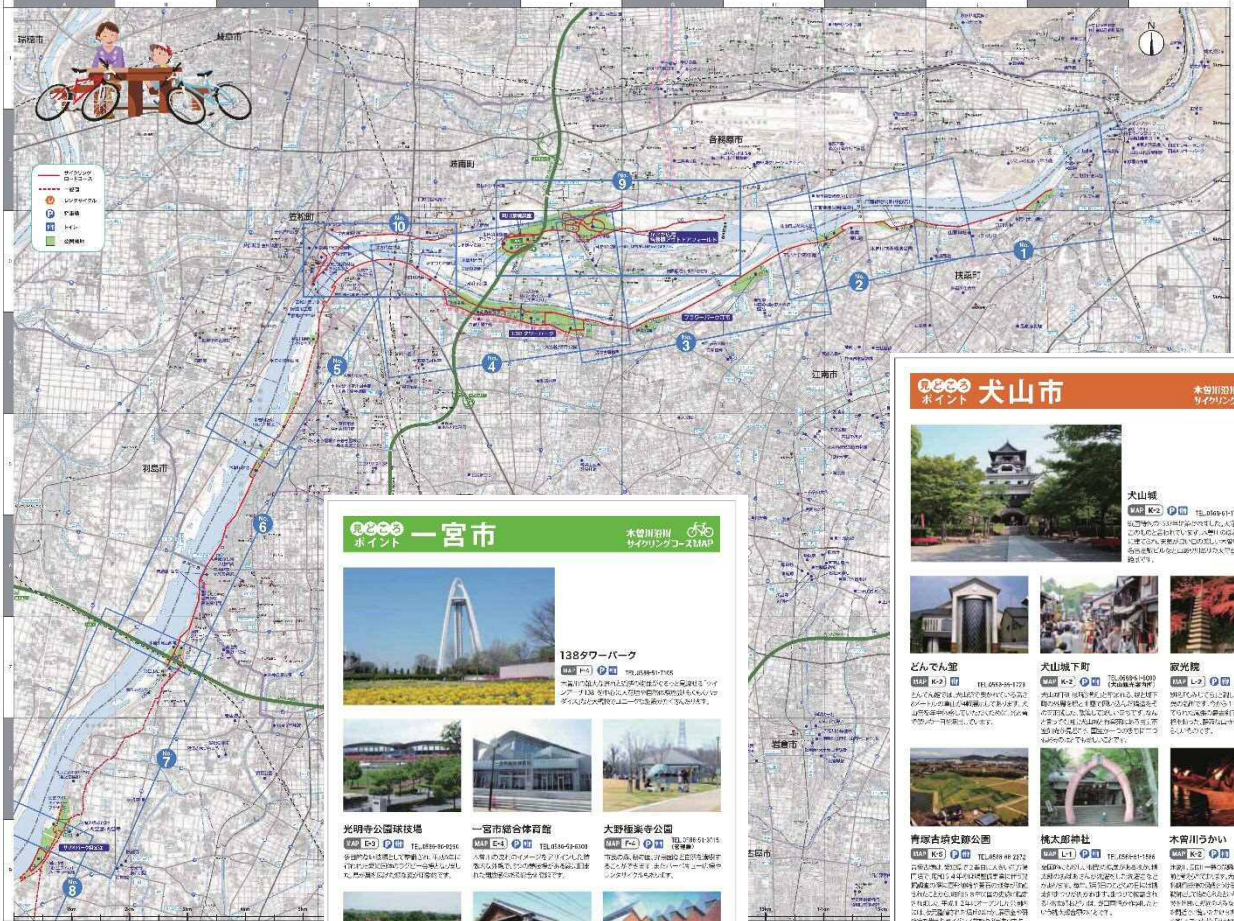
今後、この会議や同盟会を通して近隣市町との連携を深めることで、木曽川サイクリングロードのより一層の利活用を目指していきます。



図 5.17 木曽川沿川サイクリングコースMAP



木曾川沿川サイクリングコースMAP



🚲🚲🚲🚲 犬山市

本曾川沿川サイクリングコースMAP

犬山城
MAP K2 ① TEL.0564-43-1111
1574年の築城から始まった歴史ある城郭。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。

どんでん堂
MAP K2 ② TEL.0564-44-1733
1874年に建てられた、徳川家康の命で、1612年に完成した。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。

犬山城下町
MAP K2 ③ TEL.0564-44-1733
1874年に建てられた、徳川家康の命で、1612年に完成した。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。

観光院
MAP K2 ④ TEL.0564-44-8886
1874年に建てられた、徳川家康の命で、1612年に完成した。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。

青塚古墳史跡公園
MAP K2 ⑤ TEL.0564-44-1733
1874年に建てられた、徳川家康の命で、1612年に完成した。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。

桃太郎神社
MAP K2 ⑥ TEL.0564-44-1733
1874年に建てられた、徳川家康の命で、1612年に完成した。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。

木曾川うかい
MAP K2 ⑦ TEL.0564-44-1733
1874年に建てられた、徳川家康の命で、1612年に完成した。天守閣は、徳川家康の命で、1612年に完成した。

🚲🚲🚲🚲 一宮市

本曾川沿川サイクリングコースMAP

138タワーパーク
MAP K3 ① TEL.0564-94-7105
138タワーパークは、138メートルの高さを誇る、日本一のタワーです。タワーからは、美しい自然風景を一望することができます。

光明寺公園球技場
MAP K3 ② TEL.0564-94-2136
光明寺公園球技場は、138タワーパークの隣りにあります。サッカー、野球、バスケットボールなどの球技大会が行われます。

一宮市総合体育館
MAP K3 ③ TEL.0564-94-0009
一宮市総合体育館は、138タワーパークの隣りにあります。バスケットボール、バレーボールなどの大会が行われます。

大野権楽寺公園
MAP K3 ④ TEL.0564-94-3119
大野権楽寺公園は、138タワーパークの隣りにあります。桜の名所として知られています。

木曾川緑地公園
MAP K3 ⑤ TEL.0564-94-2136
木曾川緑地公園は、138タワーパークの隣りにあります。木曾川の美しい風景を堪能することができます。

尾西歴史民俗資料館
MAP K3 ⑥ TEL.0564-94-2711
尾西歴史民俗資料館は、138タワーパークの隣りにあります。尾西の歴史と文化を学ぶことができます。

三岸餅子記念美術館
MAP K3 ⑦ TEL.0564-94-9922
三岸餅子記念美術館は、138タワーパークの隣りにあります。餅子の歴史と文化を学ぶことができます。

🚲🚲🚲🚲 稲沢市

本曾川沿川サイクリングコースMAP

善光寺東海別院
MAP K3 ① TEL.0564-93-0443
善光寺東海別院は、善光寺の別院として知られています。善光寺の歴史と文化を学ぶことができます。

永楽寺
MAP K3 ② TEL.0564-93-0444
永楽寺は、善光寺の別院として知られています。善光寺の歴史と文化を学ぶことができます。

刈萱堂
MAP K3 ③ TEL.0564-93-0445
刈萱堂は、善光寺の別院として知られています。善光寺の歴史と文化を学ぶことができます。

刈萱寺
MAP K3 ④ TEL.0564-93-0446
刈萱寺は、善光寺の別院として知られています。善光寺の歴史と文化を学ぶことができます。

正塔院
MAP K3 ⑤ TEL.0564-93-0447
正塔院は、善光寺の別院として知られています。善光寺の歴史と文化を学ぶことができます。

飯積寺
MAP K3 ⑥ TEL.0564-93-0448
飯積寺は、善光寺の別院として知られています。善光寺の歴史と文化を学ぶことができます。

地楽院の鐘楼堂
MAP K3 ⑦ TEL.0564-93-0449
地楽院の鐘楼堂は、善光寺の別院として知られています。善光寺の歴史と文化を学ぶことができます。

🚲🚲🚲🚲 江南市

本曾川沿川サイクリングコースMAP

フラワーパーク江南
MAP K3 ① TEL.0564-92-2111
フラワーパーク江南は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

花柳寺公園
MAP K3 ② TEL.0564-92-2112
花柳寺公園は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

蘇南公園
MAP K3 ③ TEL.0564-92-2113
蘇南公園は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

すいとびる江南
MAP K3 ④ TEL.0564-92-2114
すいとびる江南は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

稲刈り体験農園
MAP K3 ⑤ TEL.0564-92-2115
稲刈り体験農園は、稲刈り体験が楽しめるスポットです。

首家寺
MAP K3 ⑥ TEL.0564-92-2116
首家寺は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

江南市風花火大会
MAP K3 ⑦ TEL.0564-92-2117
江南市風花火大会は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

🚲🚲🚲🚲 扶桑町

本曾川沿川サイクリングコースMAP

本曾川扶桑緑地公園
MAP K3 ① TEL.0564-91-1111
本曾川扶桑緑地公園は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

つまおり傘
MAP K3 ② TEL.0564-91-1112
つまおり傘は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

守口大観
MAP K3 ③ TEL.0564-91-1113
守口大観は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

扶桑文化会館
MAP K3 ④ TEL.0564-91-1114
扶桑文化会館は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

長泉稲古墳
MAP K3 ⑤ TEL.0564-91-1115
長泉稲古墳は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

寺修院大門
MAP K3 ⑥ TEL.0564-91-1116
寺修院大門は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

稲刈り体験
MAP K3 ⑦ TEL.0564-91-1117
稲刈り体験は、美しい花畑と遊園地が楽しめるスポットです。

図 5.18 木曾川沿川サイクリングコースMAP

施策7. 自転車マップの作成

本市では、「真清田神社」や「木曾三川公園 138タワーパーク」などの市内の主要な観光施設や、「一宮七夕まつり」、「濃尾大花火」などの市内で行われるイベントの会場を巡るための「いちみんのサイクリング観光MAP」を作成しています。

図 5.19 いちみんのサイクリング観光MAP



サイクリングMAPの表紙



4つのコース別に市内の観光スポットの概要を紹介



市内に主要観光スポットを巡る4つのコースを設定



今後は、市内の自転車走行空間の整備状況を踏まえたコースの設定や、木曽川サイクリングロードとの連携、レンタサイクル施設などの情報も追加し、MAPの内容をより充実したものにしていきます。

また、MAPに自転車の利用ルールなどを記載し、正しい自転車利用に関する周知・啓発活動も合わせて行っています。

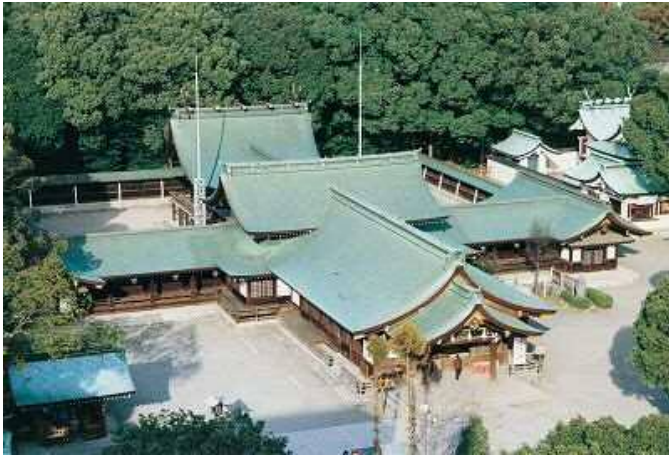


写真 5.11 真清田神社と七夕まつり



写真 5.12 138タワーパーク内のレンタサイクル施設



基本方針4：**自転車事故のない安全で安心な社会の実現****施策8．自転車の安全利用の促進**

関係機関と連携して以下の施策に取り組み、自転車利用ルールの認知度を向上させることで、安全で安心な自転車利用環境の創出を図ってまいります。

表 5.1 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 |



● 周知・啓発施策の内容

表 5.1 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



○大規模集客施設で自転車関連イベント等を実施し、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 5.2 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 5.3 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、自転車利用ルールの周知・啓発。

▼小学校の交通安全教室の様子



表 5.4 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、自転車利用ルールの周知・啓発。

▼親子自転車教室の様子



表 5.5 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6章 計画推進に向けた手法と目標設定

(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。

なお、「(仮)一宮市自転車活用推進計画に関する会議」を毎年度1回以上開催し、計画の進捗状況を管理していきます。

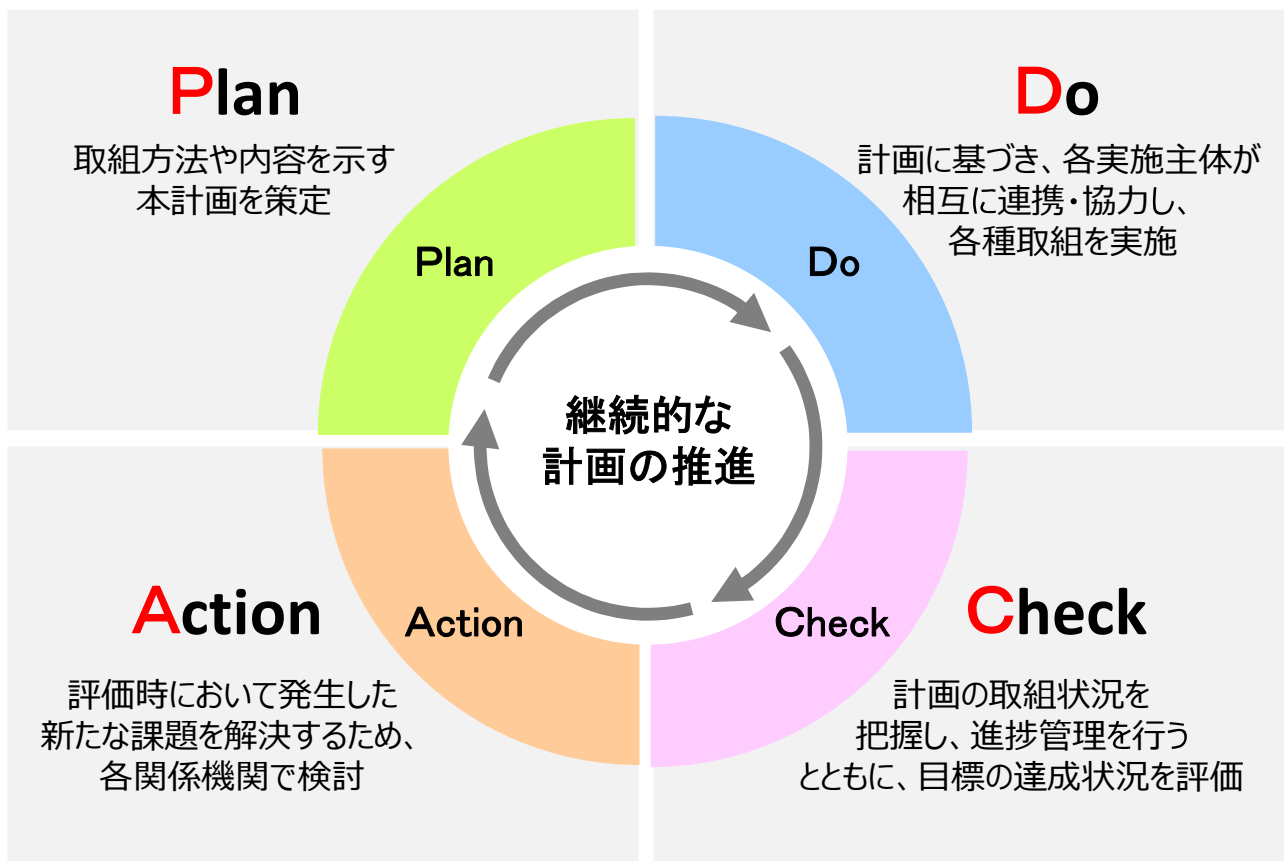


図 6.1 PDCA サイクル



(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 6.1 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>自転車利用ルールの認知度</u> |
| 現状値 | <u>2019年の事故件数</u> 【参考値】251件 (2012.1～2016.12の年平均) | 平均認知度 <u>約55%</u> |
| 目標値 | <u>8%削減^{※1}</u> | <u>自転車の利用ルールの認知度(P.13参照) において、主な項目が75%以上</u> |
| 目標達成年度 | <u>2024年度^{※2}</u> | <u>2024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.9参照）。

※2 目標達成年度は、整備優先区間の整備が完了する2024年度とします。
また、中間時の目標の達成状況を確認します。



参考資料 1：一宮市自転車活用推進計画策定調整会議名簿

※敬称略

表 1 一宮市自転車活用推進計画策定調整会議名簿

| 職名等 | 氏名 |
|---------------------|-------|
| 一宮市 まちづくり部長 | 山田 芳久 |
| 一宮市 まちづくり部公園緑地課長 | 山本 篤人 |
| 一宮市 建設部維持課長 | 角田 政彦 |
| 一宮市 建設部次長兼道路課長 | 佐藤 知久 |
| 一宮市 経済部商工観光課長 | 村上 明 |
| 一宮市 教育文化部スポーツ課長 | 岡本 哲也 |
| 一宮市 総合政策部交通政策課長 | 星野 克治 |
| 一宮市 市民健康部健康づくり課長 | 後藤 隆 |
| 愛知県一宮警察署 交通課長 | 山田 達也 |



参考資料 2 : (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

※敬称略

表 2 (仮称)一宮市自転車ネットワーク計画策定検討委員名簿 (2017年度)

| 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 |



※敬称略

表3 (仮称) 一宮市自転車ネットワーク計画策定検討委員名簿 (2018年度)

| 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 |



一宮市自転車活用推進計画

2019年12月

-
- 発行 一宮市
○編集 まちづくり部 都市計画課
〒491-8501 愛知県一宮市本町2丁目5番6号
TEL 0586-28-8981 (ダイヤルイン)
FAX 0586-73-9218

