

一宮市自転車活用推進計画

2026（令和8）年3月

一宮市

目 次

第 1 章	はじめに	1
1.1	計画の背景と目的	2
1.2	自転車活用のメリット	3
1.3	本計画の位置づけ	7
1.4	対象地域・計画期間	8
第 2 章	前計画のフォローアップ	9
2.1	施策の進捗状況	10
2.2	計画目標の達成状況	15
2.3	前計画のフォローアップまとめ	15
第 3 章	社会情勢の変化	17
3.1	国や県の動向	18
3.2	本市の動向	22
第 4 章	一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	25
4.1	本市の特徴	26
4.2	自転車利用環境の状況	29
4.3	自転車の利活用の状況	37
4.4	自転車に関する市民意識	41
4.5	自転車をとりまく課題のまとめ	43
第 5 章	基本理念と基本方針	45
5.1	基本理念	46
5.2	基本方針	47
第 6 章	自転車の活用に向けた施策と取り組み	49
6.1	基本方針に応じた施策	50
6.2	個別施策と具体的な取り組み	53
第 7 章	計画の推進	85
7.1	評価指標・目標値	86
7.2	推進手法	87
	参考資料	89

Chapter 1

第1章 はじめに

- 1.1 計画の背景と目的
- 1.2 自転車活用のメリット
- 1.3 本計画の位置づけ
- 1.4 対象地域・計画期間

第1章 はじめに

1.1 計画の背景と目的

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乗りものであり、通勤・通学やレジャーなど、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、様々な場面での利活用が期待されています。

本市は濃尾平野のほぼ中央に位置し、きわめて平坦な地形であることから、自転車利用に適した環境である一方、他都市と比較して自転車事故が多く、自転車利用者に対する安全対策が求められています。

こうした背景の中、本市では2019（令和元）年度、自転車通行空間¹の整備や自転車利用ルールの周知啓発を主とした「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（以下、「前計画」という。）」を策定し、安全で安心な自転車利用環境の創出と、更なる自転車利活用の推進を目指して、総合的に事業を推進してきました。

しかしながら、依然として本市の自転車事故死傷者数²は愛知県内で高い水準となっており、ヘルメット着用の努力義務化などの自転車利用ルールの変化を踏まえた、自転車の安全で安心な利活用の推進が引続き必要な状況となっています。

一方で、国における2050年カーボンニュートラル³の実現に向けた「道路脱炭素化基本方針」の策定や、国・県・市町の連携による「木曽川中流域を自転車で繋ぐかわまちづくり」の取り組みの推進など、自転車をとりまく社会情勢は大きく変化し、自転車に期待される役割は拡大しています。

本市においては、2025（令和7）年3月に策定した、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を定める一宮市総合交通戦略において、将来都市像「みんなでつむぐ 多様な交通で織りなす トカイナカ ～いつまでも私らしく、誰もがおでかけできるまち～」の実現に向け、多様な交通の連携を掲げました。安全・安心・快適に自転車を利用できる基盤の整備や自転車の安全利用の促進、公共交通との連携強化などを通じて、自転車の役割を拡大し、観光振興や健康増進、環境負荷の低減、災害対応力の強化など、まちづくりと一体となった自転車施策の総合的な展開が求められています。

そこで本市では、国及び愛知県の自転車活用推進計画を勘案するとともに、一宮市総合交通戦略をはじめとした本市の関連計画との整合・連携を図りつつ、より多くの人々が自転車を利用して安全・安心・快適に移動でき、自転車を楽しめるまちづくりを推進するため、自転車を「暮らしに必要なツール」として、そして、「暮らしを豊かにするツールのひとつ」として捉え、市民の毎日に自転車が根付き、活用される姿を目指し、「一宮市自転車活用推進計画」を改定いたします。

1.2 自転車活用のメリット

自転車は誰もが手軽に利用できる身近な交通手段で、環境にやさしく健康の増進にも効果的であり、自転車を活用することは「市民」、「企業や従業員」、「まち」の全てにとって様々なメリットがあります。

(1) 「市民」のメリット

1) 効率的な移動を実現

自転車は、近距離では他の交通手段と比較して短時間で移動することが可能であり、効率的であるといえます。

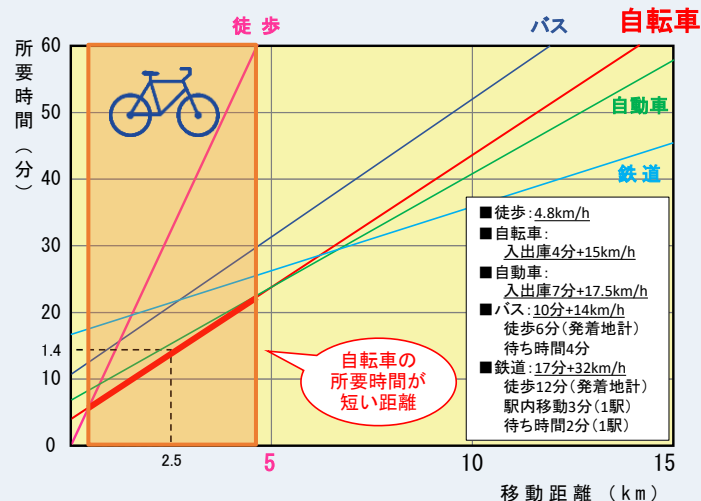
さらに、鉄道駅やバス停の近くに駐輪場が配置されていることで、乗り継ぎ時の移動距離や移動時間が短く、また、自動車と比較して入出庫に要する時間が短いことなどにより公共交通への乗り継ぎが容易で、組合せによる遠距離の移動も可能です。

COLUMN

～自転車の移動距離と所要時間～

それぞれの交通手段の速度の違いだけでなく、自動車や自転車における駐車施設への入出庫、鉄道やバスにおける待ち時間などを考慮した移動の所要時間、すなわち移動の早さを比較すると、長距離の移動では鉄道や自動車が早く移動できるものの、近距離の移動では自転車が早く移動できることが分かります。

<移動距離と所要時間（大都市都心部水準）>



出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（国土交通省）
 ・MATT 関東圏時刻表 2002年11月：八峰出版、東京都交通局ホームページ
 (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)、1995年 大都市交通センサス：財団法人
 運輸経済研究センター、1999年 道路交通センサス：建設省道路局、自転車駐
 車場整備マニュアル：建設省都市局 監修、自転車歩行者通行空間としての自歩
 道等のサービス水準に関する分析：土木計画学研究・講演集 No22(2)1999.10

2) 健康の増進や心身への効果

日常的な自転車の利用は、生活習慣病や認知症の予防、肥満解消などの身体的な面はもちろん、移動中に爽快感が持続するため、精神的な面でも良い効果が期待されます。

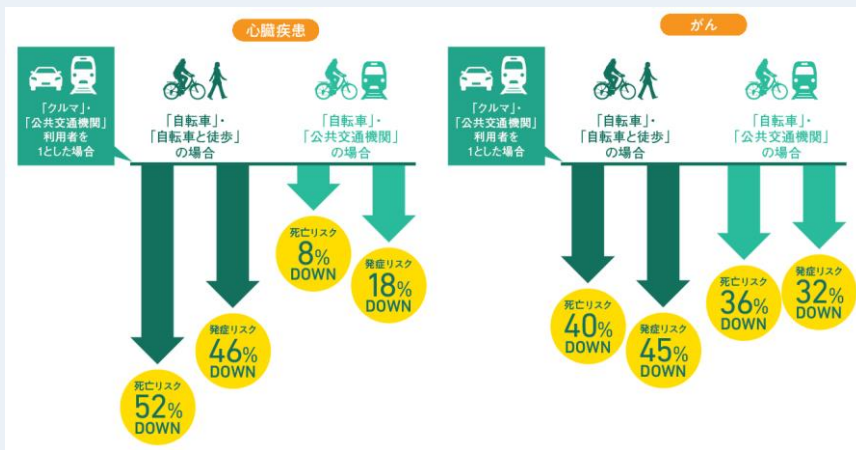
また、自転車通勤をすると集中力や仕事の成果などが向上していると感じ、労働生産性が向上すると考えられています。さらに、自転車による運動後は認知機能が向上する可能性が示唆されており、業務の効率アップも期待できます。

COLUMN

～自転車利用による健康への効果～

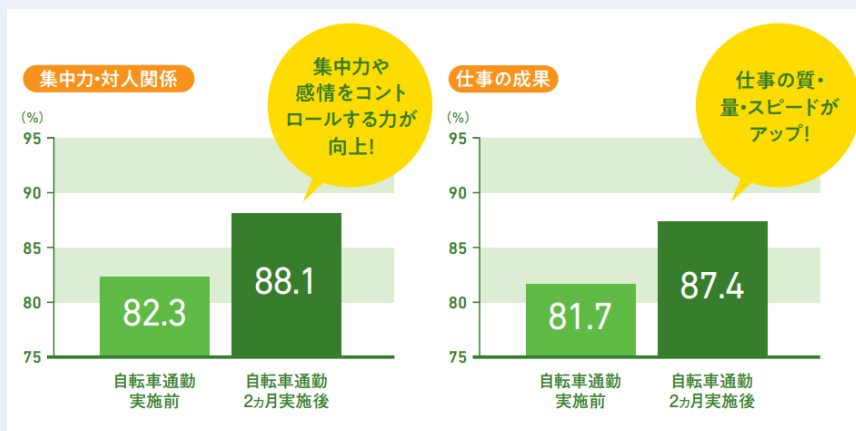
心臓疾患・がんの発症リスクをみると、「クルマや公共交通機関」を利用している人に比べて「自転車と徒歩」、「自転車と公共交通機関」の組み合わせで通勤している人の方が死亡／発症リスクが低い結果となっています。

<自転車利用による発症リスクの減少>



出典：株式会社シマノ Health Data File メタボ編
https://cyclingood.shimano.co.jp/download/dl/pdf/HDF_METABO_02.pdf

<自転車通勤の健康効果>



出典：株式会社シマノ Health Data File ココロ編
https://cyclingood.shimano.co.jp/download/dl/pdf/HDF_COCORO_02.pdf

3) 経済的効果

自転車は自動車に比べて維持費がかからないため、家計にやさしく経済的です。

また、自転車を活用した運動効果によって生活習慣病などの健康リスクが改善することで、個人と社会（行政）双方の医療費の負担軽減にも寄与します。

COLUMN

～通勤において自転車に転換した場合の年間の利益～

通勤手段を自動車から自転車に転換した場合、医療費や自動車にかかるガソリン代のコスト削減や、環境負荷の低減が期待できます。

例えば、片道 3km の通勤の場合、通勤時間は同じですが、医療費は一人当たり約 7 万 1 千円、ガソリン代は約 1 万 6 千円、二酸化炭素の排出量は 196kg 削減することが可能であると試算されています。

＜自転車への転換による片道距離あたりの年間の利益＞

片道	時間節約 (往復)	医療費削減 (往復40歳以上)	ガソリン代節約 (往復)	CO2削減 (往復)
1km	4分×246日 = 984分 = 16.4時間	96円×246日 = 23,616円	21円×246日 = 5,166円	266g×246日 = 65.4kg
2km	2分×246日 = 492分 = 8.2時間	192円×246日 = 47,232円	42円×246日 = 10,332円	532g×246日 = 130.9kg
3km	0分×246日 = 0分 = 0時間	288円×246日 = 70,848円	64円×246日 = 15,744円	798g×246日 = 196.3kg
4km	▲2分×246日 = ▲492分 = ▲8.2時間	384円×246日 = 94,464円	84円×246日 = 20,664円	1064g×246日 = 261.7kg
5km	▲4分×246日 = ▲984分 = ▲16.4時間	480円×246日 = 118,080円	107円×246日 = 26,322円	1330g×246日 = 327.2kg

※ 所要時間算出に際し、郊外都市を想定した旅行速度*水準（自転車：15km/h、自動車：20km/h）を採用
出典：（公財）自転車駐車場整備センターウェブサイト（<https://www.jitensha.jp/>）

(2) 「企業や従業員」のメリット

1) 経費の削減

自動車通勤から自転車通勤への転換により通勤手当などの削減につながります。また、駐車場確保が不要になるなどのコストダウンも期待できます。

2) 企業の社会的評価の向上

企業が自転車通勤を推奨することは、『環境にやさしい企業』としてのイメージアップや認知度の拡大が期待できます。国土交通省では、2020（令和 2）年から「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」を実施しています。

(3) 「まち」のメリット

1) 環境負荷の低減

自転車は自動車と比べて二酸化炭素などの排出がなく、環境にやさしい乗り物です。

また、自動車から自転車への転換が進むことで、渋滞緩和による環境負荷の低減が期待されます。

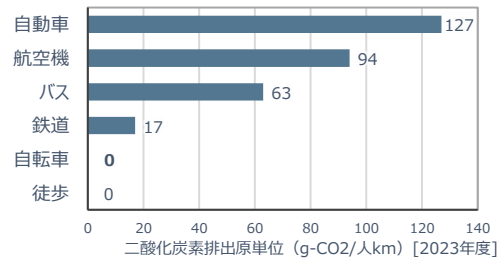


図 1-1 輸送量あたりの CO2 排出量

出典：国土交通省総合政策局資料「運輸部門における二酸化炭素排出量」から作成

2) 地域社会の活性化

自転車で地域をゆっくりと回遊する機会が増えることで、にぎわいの創出や地域の魅力発見に寄与し、人々のコミュニケーションの活性化につながります。また、サイクルツーリズム⁵の振興や自転車関連イベントの開催は、地域への誘客や観光消費の促進などの経済的効果を生み出します。

3) 災害時の移動手段としての活用

災害時は、避難渋滞の発生や道路の破損、建物の倒壊など、自動車での道路通行が限定されることが予想されます。自転車は比較的道路状況の影響を受けにくく、幅広い世代が利用できることから、災害時の移動手段として有効です。また、被災状況の把握や物資の輸送にも活用が期待できます。

COLUMN

～自転車のまちづくり効果～

自転車を利用する人は、自動車を利用する人よりも買物に出かける回数が多く、自転車利用を促進させることはまちの回遊性⁶向上につながることを期待されます。

また、地域の観光資源と自転車を組合せた施策の展開により、新たなスポットへの誘客や市内外からの来訪者増加を図ることで、回遊性向上や消費活動拡大への効果が期待できます。

<宇都宮市の来店手段別の購入金額・週あたり来店回数>

店舗種類	来店手段	購入金額 (平均金額)	週あたり 来店回数	週あたり換算 (金額×回数)
郊外店	自動車	7,789	1.4	10,905
	自転車	該当なし	該当なし	-
中心市街地店	自動車	5,326	1.9	10,119
	自転車	3,691	3.4	12,549

出典：(公財) 自転車駐車場整備センターウェブサイト (<https://www.jitensha.jp/>)

1.3 本計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）の規定に基づき、本市における自転車の活用推進に関する施策を定めるものであり、国及び愛知県の自転車活用推進計画を勘案するとともに、第 7 次一宮市総合計画や市関連計画との整合・連携を図ります。

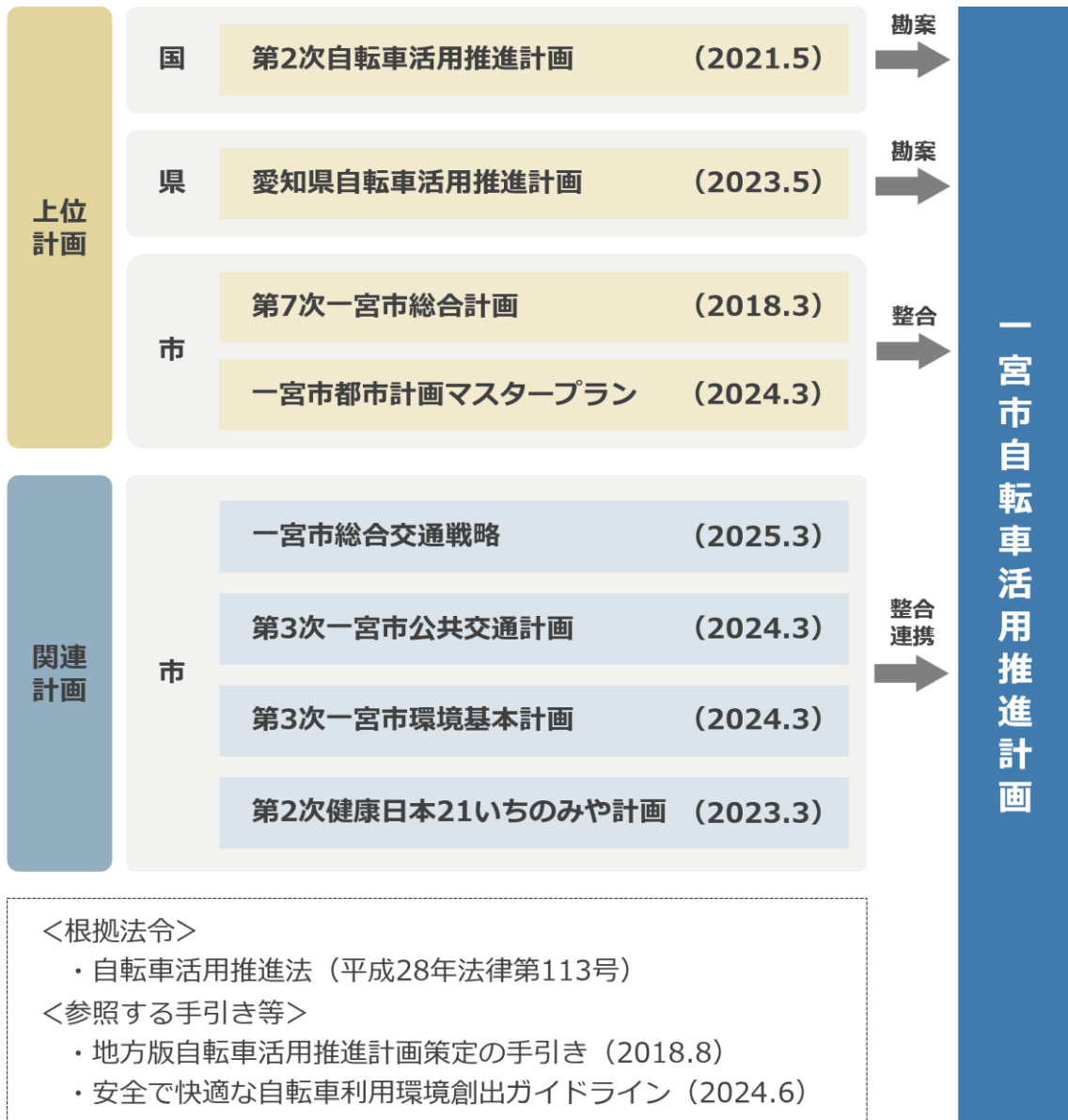


図 1-2 計画の位置づけ

1.4 対象地域・計画期間

(1) 対象地域

本計画の対象地域は、一宮市全域とします。

(2) 計画期間

本市における交通の総合的な計画である「一宮市総合交通戦略」との連動を考慮し、2026（令和8）年度から2035（令和17）年度までの10カ年とします。なお、計画期間内における上位計画である国及び愛知県の自転車活用推進計画の動向や急激な社会情勢の変化などにより、必要に応じて中間見直しを行います。

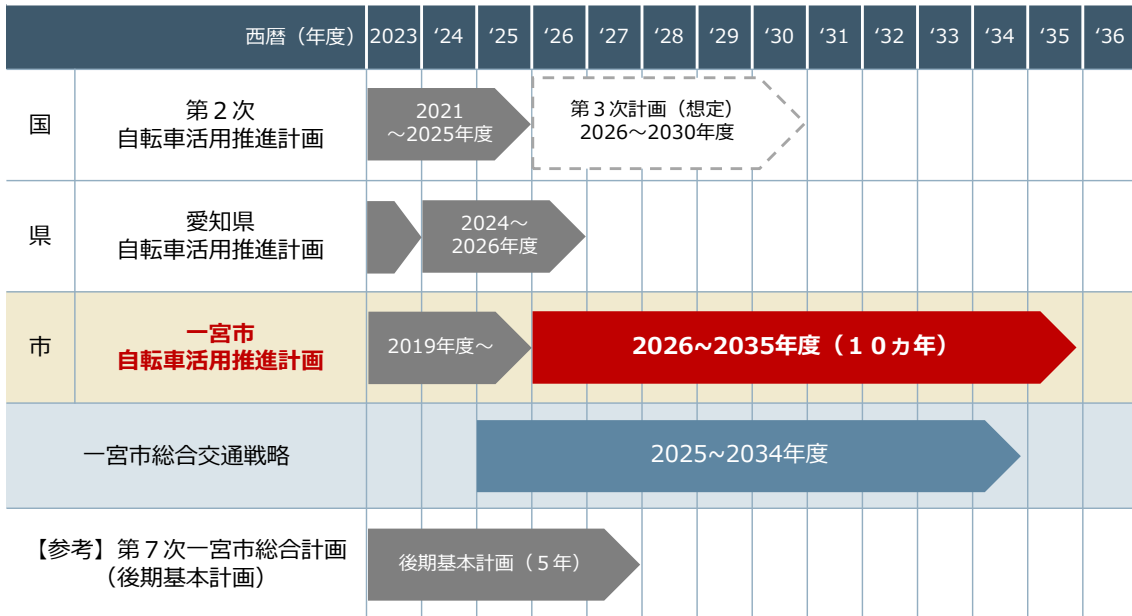


図 1-3 計画期間

Chapter 2

第2章 前計画のフォローアップ

- 2.1 施策の進捗状況
- 2.2 計画目標の達成状況
- 2.3 前計画のフォローアップまとめ

第2章 前計画のフォローアップ

2.1 施策の進捗状況

(1) 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

1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

自転車利用者が安全に安心して通行できるよう、前計画に定めた自転車ネットワーク路線及び整備優先区間に基づき、本市内における自転車通行空間（自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示）の整備を進めてきました。

2025（令和7）年度末時点では、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワーク路線約40.0kmのうち、約4.9kmが整備済となっています。

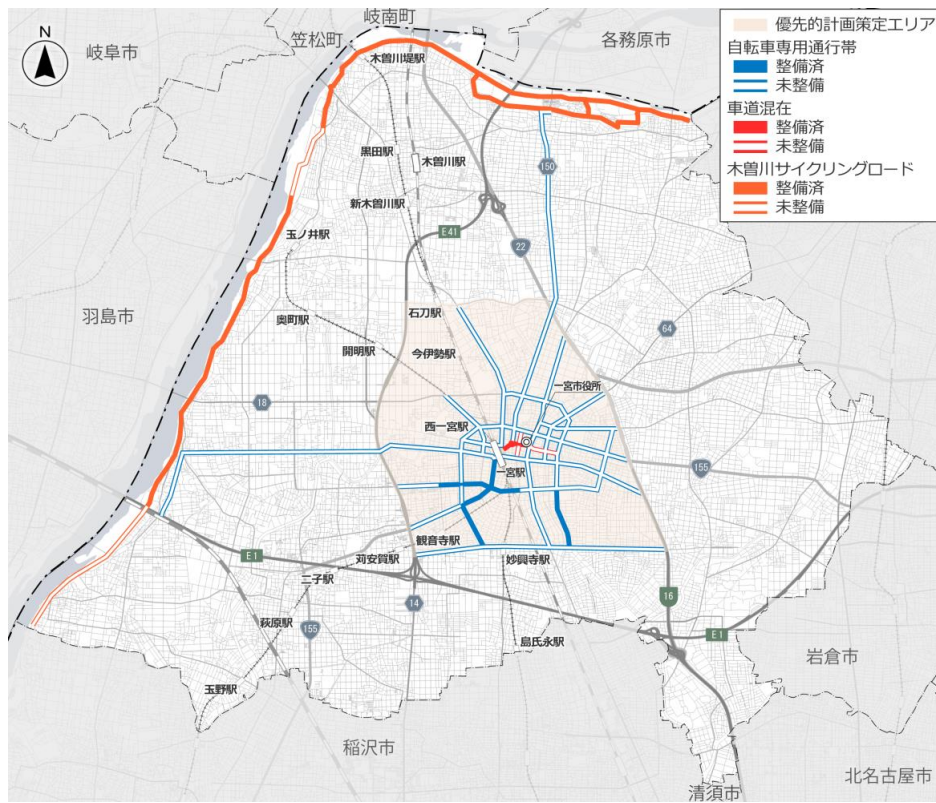


図 2-1 自転車通行空間整備状況（2025 年度末時点）

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成

表 2-1 整備形態別の整備状況（優先的計画策定エリア内 2025 年度末時点）

整備形態	計画延長※	整備済延長※	整備率
自転車専用通行帯	約 38.5km	約 4.5km	11.7%
車道混在	約 1.5km	約 0.4km	26.7%
合計	約 40.0km	約 4.9km	12.3%

※ 自転車ネットワーク路線の延長（実際の整備にあたり整備形態の変更を行った区間を含む）

【参考情報】「自転車専用通行帯の整備効果」

整備済の自転車専用通行帯のうち、3 区間における自転車事故件数を整備前後で比較したところ、単位延長あたりの自転車事故件数は約 34%減少しており、一定の整備効果が確認できています。(2024 (令和 6) 年末時点)

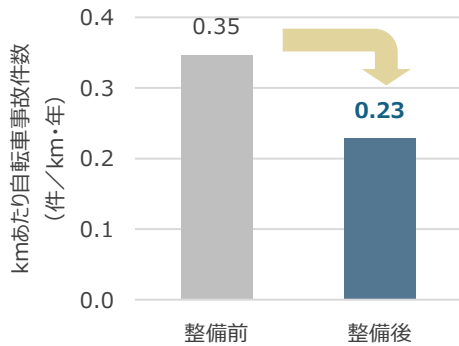


図 2-2 自転車事故件数の推移

図 2-3 自転車専用通行帯の整備例 (市道 0120 号線)

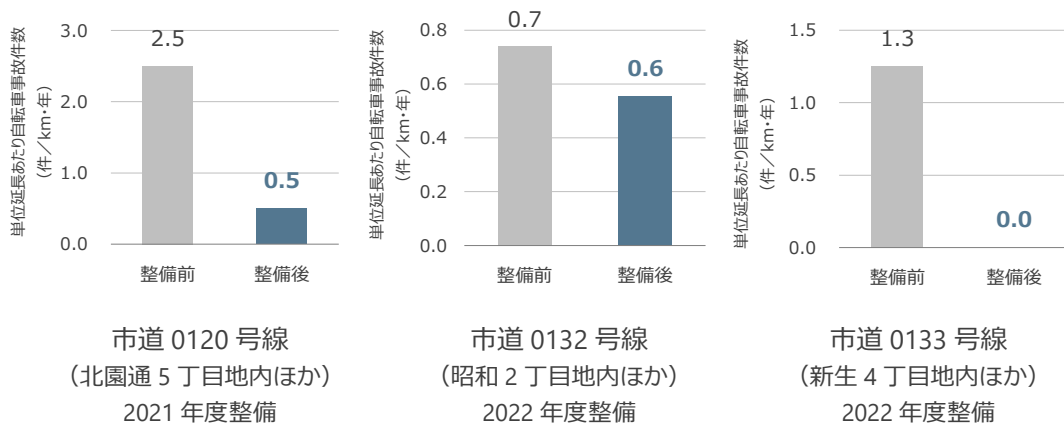


図 2-4 自転車事故件数の推移 (路線別)

※ 2017 年から 2024 年までの自転車事故件数を集計

出典：交通事故統計情報のオープンデータ (2019~2024,警察庁)、愛知県警察交通事故データ (2017,2018) から作成

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

一宮警察署において、自転車利用者に対する交通指導取締りや交通安全教育などに特化した自転車対策専従部隊・通称「B-Force138（ビーフォース 138）」により、前計画期間内で 6 回の巡回活動の実施及び自転車利用者の指導取締りと正しい自転車の運転の啓発などが行われました。

また、年間 50～100 回程度の「交通安全教室及び交通安全講話」の実施や、自転車盗難対策として駐輪場における啓発活動やワイヤー錠の配布が行われました。



図 2-5 B-Force138 の活動の様子

出典：一宮市立南部中学校ウェブサイト

(<https://ichinomiya.schoolweb.ne.jp/2320060/weblog/94351174>)

3) ニーズに応じた駐輪場の整備推進

駐輪場不足、収容台数不足に対応するとともに、駐輪場利用環境の向上のため、本市内の鉄道駅周辺において、駐輪場を 1 か所増設するとともに、サイクルポート（レインコートなどの雨着の脱着場所）を 7 か所設置しました。



図 2-6 新たに整備した駐輪場（観音寺駅）

(2) 基本方針2 サイクスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

1) サイクスポーツ振興の推進

市民の自転車の利活用をより一層推進させるため、木曽川中流域の魅力を楽しむことができるロングライドイベントや、舗装・未舗装が入り混じるコースを周回するシクロクロス大会など、木曽川サイクリングロードを活用して様々な自転車関連イベントが開催されました。



図 2-7 ロングライドイベント
(ツール・ド・KISOGAWA2025)



図 2-8 シクロクロス大会
(東海シクロクロス 2024-2025)

2) 自転車を活用した健康づくりの推進

本市では健康教室を年に4～8回開催しており、自転車の活用による健康効果に関する情報の提供を実施しました。

(3) 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

1) 広域的なサイクリングロードの整備

2025(令和7)年度末時点で、木曽川サイクリングロードの市内区間21.8kmのうち17.7kmが整備済みとなっています。

また、2025(令和7)年2月には木曽川沿川の広域連携を目的とした「木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり協議会」が設立され、同年8月に「木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり計画」が登録されています。



図 2-9 木曽川サイクリングロードの整備状況

出典：広報一宮(2025年5月)

2) 自転車マップの作成

木曽川サイクリングロードの整備進捗にあわせ、サイクリングマップの改訂を行いました。

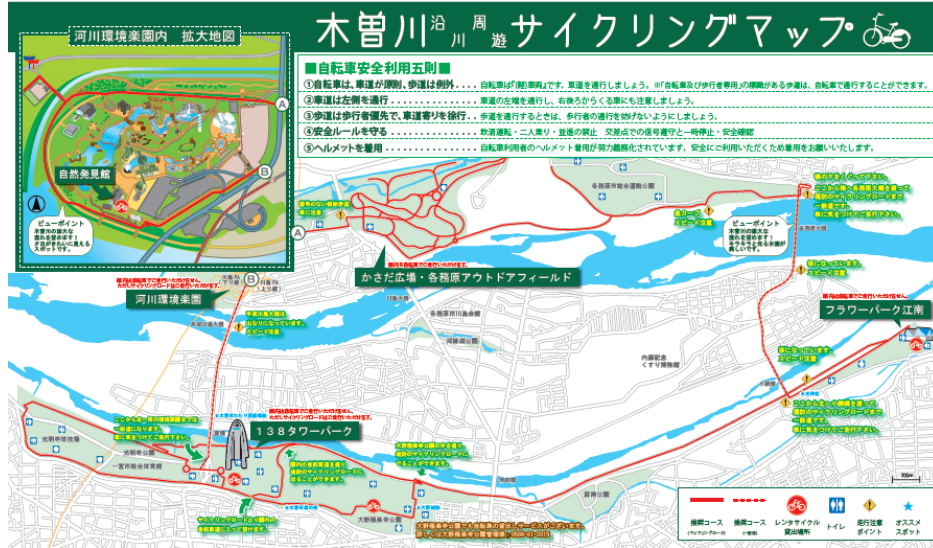


図 2-10 木曽川沿川周遊サイクリングマップ

出典：木曽ポタウェブサイト (<https://www.cbr.mlit.go.jp/kisojyo/cyclingmap/>)

(4) 基本方針 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

1) 自転車の安全利用の促進

テレビやラジオ、SNS などにより、自転車利用ルール啓発などを実施しました。

表 2-2 取り組み内容

取り組み内容	実施詳細
地域や関係機関と連携した自転車利用ルール周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全運動推進の駅前キャンペーンにおける自転車利用ルールの周知（年 2～5 回程度） 自転車利用ルールの周知啓発を含む大規模集客施設におけるイベント開催（年 4 回程度）
映像・メディア・SNS を活用した周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> テレビ、ラジオを活用した自転車利用ルールの周知及び啓発（年 6 回程度） SNS などを活用した自転車関連イベントの紹介及び自転車利用ルールの啓発
子どもを対象とした自転車利用ルールの周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> 小学校における交通安全教室での自転車利用ルールの周知・啓発（年 30～40 回程度）
親子を対象とした自転車利用ルールの周知・啓発	<ul style="list-style-type: none"> 大野極楽寺公園における自転車乗り方教室に参加する保護者への講習会を実施（年 2 回）
主に大人を対象とした出前講座の開催	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用ルールに関する内容を含めた交通安全をテーマにした出前講座の実施（年 4～15 回程度）

2.2 計画目標の達成状況

自転車の安全性に関する指標である「優先的計画策定エリア内の自転車事故件数」は、目標値である「8%削減」に対して、「7.3%の増加」となっています。

また、「自転車利用ルールの平均認知度」は、目標値の「主な項目が75%以上」に対して、「主な項目が約63%」にとどまっています。

表 2-3 計画目標の達成状況（前計画）

項目	自転車の安全性	自転車利用ルールの認知
目標指標	優先的計画策定エリア内の 自転車事故件数	自転車利用ルールの認知度
現状値	191件 (2019年)	平均認知度 約55% (2017年)
目標値	8%削減 ^{※1}	主な項目が 75%以上
目標達成 年度	205件(7.3%増) (2024年度)	平均認知度 約63% ^{※2} (2025年度)

※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%の削減を目指す

※2 自転車利用に関するアンケート調査（2025年7月～8月実施）の結果から、2017年の調査と同じ項目の平均値を記載

2.3 前計画のフォローアップまとめ

前計画においては、関係機関と連携し、自転車通行空間の整備や自転車利用ルールの周知啓発、観光・レジャー、健康などの様々な分野における事業に取り組み、安全で安心な自転車利用環境の創出と更なる自転車の利活用を推進してきました。

一方で、計画目標として設定した2つの指標「自転車の安全性」及び「自転車利用ルールの認知」はいずれも達成されておらず、引続き、安全性確保、自転車利用の促進に関する取り組みの推進が必要です。

Chapter 3

第3章 社会情勢の変化

3.1 国や県の動向

3.2 本市の動向

第3章 社会情勢の変化

2019（令和元）年度の前計画策定以降、上位・関連計画の策定又は改定や、自転車利用に関する改正道路交通法の施行が行われています。

表 3-1 自転車の活用に関する社会の動き

年度	一宮市		国・県（社会情勢の変化）	
	自転車に関すること	上位・関連計画に関すること	自転車に関すること	その他のこと
2013年以前			2012年：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（第一版）	2013年：健康日本21（第二次）
2014年				
2015年				2015年：国連でのSDGs採択
2016年			安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（第二版）	
2017年			自転車活用推進法（施行） （国）自転車活用推進計画	
2018年		第7次一宮市総合計画	地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）	太平洋岸自転車道推進協議会の設立
2019年	一宮市自転車ネットワーク計画 一宮市自転車活用推進計画（前計画）		ナショナルサイクルルート制度創設 第1次ナショナルサイクルルート指定	
2020年		一宮市都市計画マスタープラン		
2021年			第2次自転車活用推進計画 愛知県自転車活用推進計画	自転車損害賠償責任保険等の加入義務化
2022年				
2023年		第2次健康日本21いちのみや計画	愛知県自転車活用推進計画（改定）	ヘルメット着用に関する改正道路交通法の施行
2024年		第3次一宮市環境基本計画 第3次一宮市公共交通計画		ながら運転、酒気帯びの罰則に関する改正道路交通法の施行
2025年		一宮市総合交通戦略		
2026年	一宮市自転車活用推進計画			交通反則通告制度（青切符）導入予定

3.1 国や県の動向

(1) 道路の脱炭素化

国において、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた道路の脱炭素化⁷の取り組みが進められています。自転車が環境負荷の低減に資する重要な交通手段であることを踏まえ、2025（令和7）年10月には道路法に「脱炭素化」の基本理念が加えられ、国の方針として「自転車など環境にやさしい移動手段への切り替えを進めること」が明確に示されました。

(2) 国及び愛知県の自転車活用推進計画

国の自転車活用推進計画が2021（令和3）年5月に改定され、地方公共団体における災害時の自転車活用の促進など、新たな施策が追加されました。また、愛知県の自転車活用推進計画は2023（令和5）年5月に改定され、情報通信技術⁸の活用推進や自転車賠償責任保険等への加入促進などの施策が追加されました。

表 3-2 国及び愛知県の自転車活用推進計画

計画名	<国> 第2次自転車活用推進計画	<県> 愛知県自転車活用推進計画
策定年次	2021年5月	2023年3月
計画期間	2025年度まで	2026年度まで
目標	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 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 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	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の促進による国内外から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
施策数	22 施策	20 施策

(3) 自転車利用ルールの変化

2019（令和元）年度の前計画策定以降、自転車の利用ルールが変化しています。自転車損害賠償責任保険等の加入義務化、自転車利用者に対するヘルメット着用の努力義務化、ながらスマホの罰則強化や酒気帯び運転の罰則新設などが行われました。

また、2026（令和8）年4月には、16歳以上の自転車利用者による反則行為を対象とした交通反則通告制度（青切符）の導入が予定されています。

表 3-3 自転車利用ルールに関する法令改正

2021年 4月	「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の施行 愛知県民に対して、自転車利用者などのヘルメット着用の努力義務化、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化など
2022年 11月	新たな自転車安全利用五則の決定 車道が原則・左側を通行 歩道は例外・歩行者を優先、交差点では信号と一時停止を守って安全確認、夜間はライトを点灯、飲酒運転は禁止、ヘルメットを着用
2023年 4月	改正道路交通法の施行（ヘルメット着用の努力義務化） 全ての自転車利用者に対して、ヘルメット着用の努力義務化
2024年 11月	改正道路交通法の施行（ながらスマホ、酒気帯び運転の罰則強化・新設） 自転車のながらスマホの罰則強化、酒気帯び運転の罰則新設
2026年 4月	改正道路交通法の施行（青切符の導入など） 自転車など軽車両の交通違反に対し、交通反則通告制度（青切符）の導入など

自転車 五則 安全利用 五則 を守りましょう!

令和4年11月1日、中央交通安全対策会議交通対策本部決定。
また、令和5年4月1日から全ての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメットの着用が努力義務となっています。

1

車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

自転車は軽車両に該当します。車道と歩道の区別がある道路では車道通行が原則です。道路の左に寄って通行してください。



2

交差点では信号と 一時停止を守って、安全確認

信号、一時停止は必ず守り、道路を横断する際は、安全確認を行います。



3

夜間はライトを点灯

夜間、無灯火では、前方の安全確認ができません。また、周りからも見えにくくなり、大変危険です。



4

飲酒運転は禁止

自転車も、自動車の場合と同様に、お酒を飲んだときは、運転してはいけません。



5

ヘルメットを着用

乗車用ヘルメットは、交通事故における被害軽減を図る重要な役割を果たします。こどもから大人まで、全ての自転車利用者が乗車用ヘルメットを着用しましょう。



図 3-1 自転車の安全利用五則

出典：警察庁「自転車は車のなかま～自転車はルールを守って安全運転～」から作成

(4) モビリティ⁹の多様化

2023（令和 5）年 7 月から、特定小型原動機付自転車（一定の要件を満たす電動キックボードなど）に関する区分と交通ルールが新たに規定されました。特定小型原動機付自転車は、自転車と通行空間を共有する一方で、交通ルールに相違点があります。

COLUMN

～道路空間におけるモビリティの多様化～

<多様なモビリティの共存イメージ>

近年、人口の減少、高齢化の進展、脱炭素化への要請や、自動運転などの技術革新などを背景に、多様なニーズに対応した新たなモビリティの開発・普及により、道路空間における多様なモビリティの混在が進んでいます。



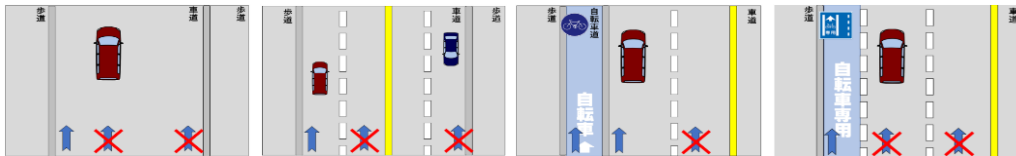
安全で快適な道路利用を実現するためには、通行空間の整備だけでなく、各モビリティ同士が互いに配慮し、交通ルールを遵守することが重要です。

出典：国土交通省 基本政策部会資料
(<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001595749.pdf>)

【参考情報】「特定小型原動機付自転車」

- 2023（令和5）年7月1日以降、電動キックボードのうち『一定の基準（車体の長さ190cm以下・幅60cm以下、最高速度20km/h以下など）』を満たすものは、「特定小型原動機付自転車」に分類され、免許不要で運転できるようになりました。
- こうした乗り物は、自転車道を通行でき、自転車専用通行帯を通行しなければならないなど、自転車と通行空間を共有することになります。
- また、「特定小型原動機付自転車」のうち一定の要件(①歩道等を通行する間、最高速度表示灯を点滅させていること②歩道通行中、車体の構造上、6km/hを超える速度を出すことができないものであることなど)を満たす車両は、「特例特定小型原動機付自転車」に区分され、普通自転車等及び歩行者等専用道路の道路標識が設置されている歩道に限り、歩道を通行することができます。しかし、この道路標識がない場合、自転車であれば、高齢者等が運転する場合や、安全上やむを得ない場合などは歩道を通行することができますが、「特例特定小型原動機付自転車」には適用されず、このような場合でも車道を通行しなければなりません。

【通行場所のイメージ】



■ 車道通行の原則：

- 車道と歩道又は路側帯の区別があるところでは、車道を通行しなければなりません（自転車道も通行することができます）。道路では、原則として、左側端に寄って通行しなければならず、右側を通行してはいけません。

■ 例外的に歩道等を通行できる場合：

- 特例特定小型原動機付自転車に限り、道路標識などにより歩道を通行できるとされているとき（※）は、その歩道を通行することができます。
- ただし、歩道を通行するときは、その歩道の中央から車道寄りの部分又は普通自転車通行指定部分を通行しなければなりません。
- 歩道を通行するときは、歩行者優先です。歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければなりません。
- また、特例特定小型原動機付自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側に設けられた路側帯（歩行者用路側帯を除く。）を通行することができます。

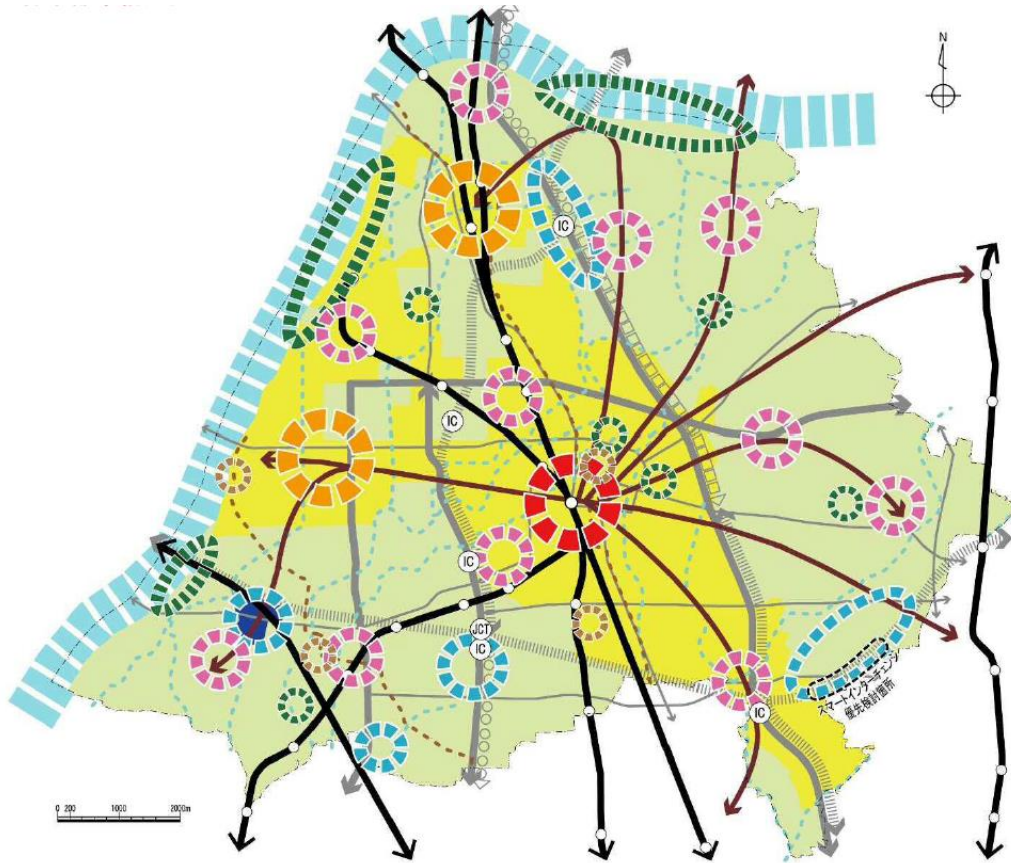
※「普通自転車等及び歩行者等専用」の道路標識が設置されている場所などを指します。

出典：警察庁ウェブサイト（<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>）

(2) 一宮市都市計画マスタープラン

一宮市都市計画マスタープランでは、本市の歴史や現在の暮らしに対応した拠点の形成を図り、これらを公共交通などでネットワーク化し連携する多拠点ネットワーク型都市を将来都市像としています。

また、自転車に関する施策として、「道路において自転車及び歩行者の安全で快適な通行空間の確保」を設定しています。



凡 例

<ゾーン>	<拠点>	<ネットワーク>
<ul style="list-style-type: none"> 都市居住ゾーン 田園環境共生ゾーン 工業集積ゾーン 	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点 副次的都市拠点 地域生活拠点 産業拠点 レクリエーション拠点(大規模公園緑地等) 歴史文化拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線道路 (計画路線調査区間) 道路 (計画路線) 幹線道路 公共交通 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道 主要バス 水と緑のネットワーク 都市と歴史のネットワーク

図 3-3 将来都市構造図

出典：一宮市都市計画マスタープラン

Chapter 4

第4章 一宮市における自転車利用環境等の 現状と課題

- 4.1 本市の特徴
- 4.2 自転車利用環境の状況
- 4.3 自転車の利活用の状況
- 4.4 自転車に関する市民意識
- 4.5 自転車を取りまく課題のまとめ

第4章

一宮市における自転車利用環境等の現状と課題

4.1 本市の特徴

(1) 地勢

本市は、愛知県の北西部、濃尾平野のほぼ中央にあり、木曽川を挟んで岐阜県と接し、名古屋市と岐阜市のほぼ中間に位置しています。

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 程できわめて平坦な地形をしているため、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。

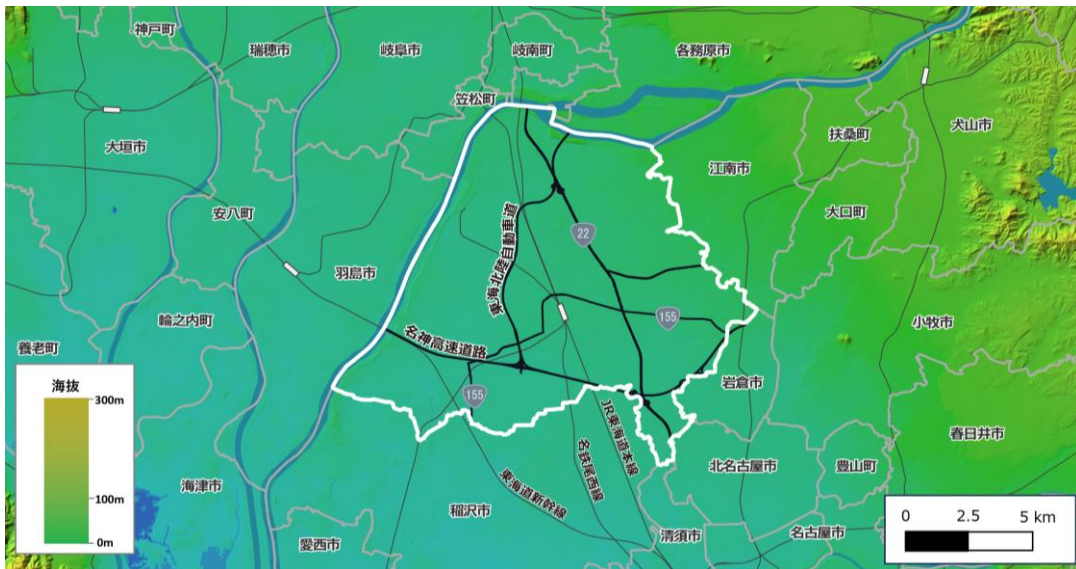


図 4-1 一宮市の地形（海拔）

出典：国土地理院タイルを加工して作成

(2) 自転車の保有状況

本市の自転車保有状況をみると、市民の 8 割が自転車を保有しています。

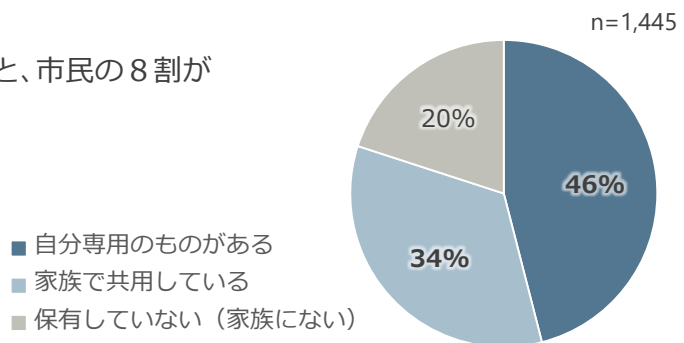


図 4-2 一宮市の自転車保有状況

出典：一宮市おでかけに関するアンケート調査結果（2023）

(3) 交通手段における自転車の割合

1) 代表交通手段分担率

本市の代表交通手段分担率¹²をみると、自動車が61.7%と最も高く、自転車は12.5%となっています。

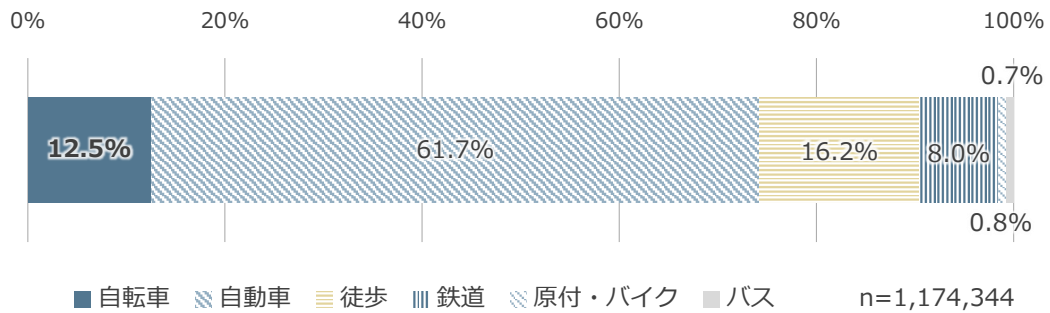
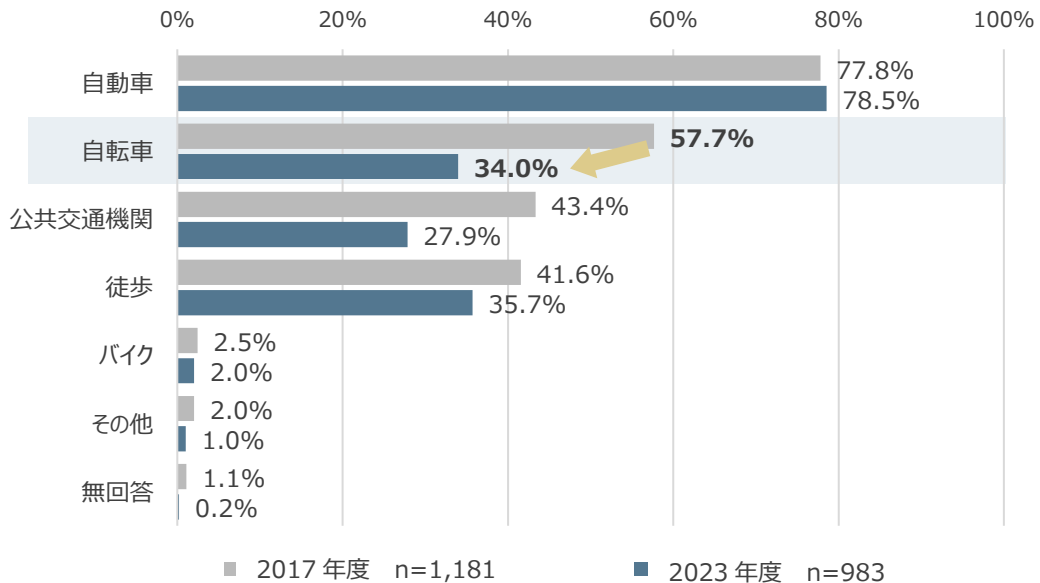


図 4-3 一宮市の代表交通手段分担率

出典：第6回中京圏パーソントリップ調査(2022)から作成

2) 日常生活の交通手段

本市における日常生活の交通手段[※]は、2017(平成29)年と比較し、2023(令和5)年は自転車利用が23.7ポイント減少しています。



※ 普段の交通手段 (複数選択可)

図 4-4 日常生活の交通手段

出典：一宮市市政アンケート (2017,2023)

(4) 自転車の移動目的

本市における自転車利用者の移動目的は、「通学（51%）」が最も高く、次いで「通勤（38%）」となっています。

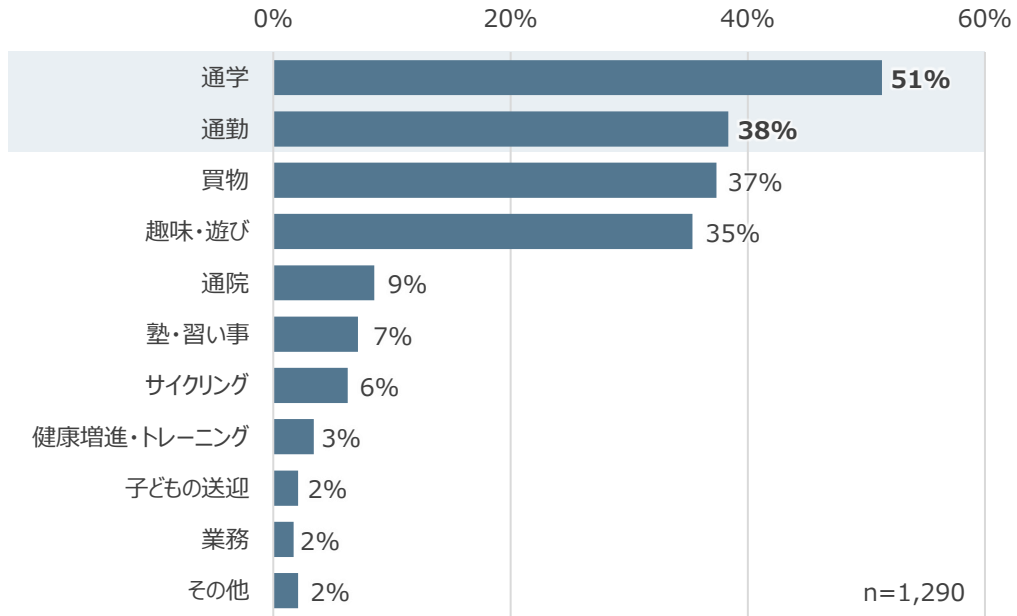


図 4-5 自転車の移動目的

出典：自転車利用に関するアンケート調査（一宮市,2025）

(5) 公共交通までのアクセス手段

普段利用する市内の公共交通（鉄道駅やバス停）までのアクセス手段は、自転車が最も高く、60%となっています。

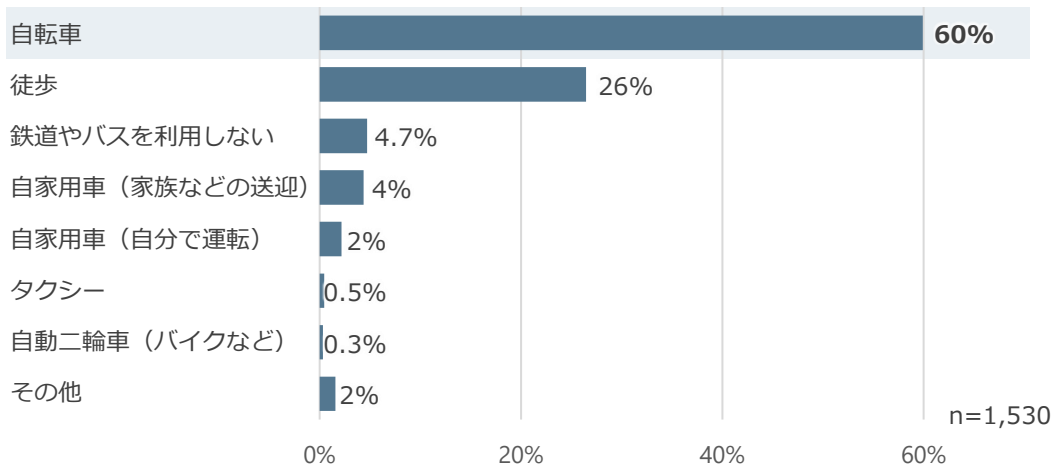


図 4-6 公共交通までのアクセス

出典：自転車利用に関するアンケート調査（一宮市,2025）

4.2 自転車利用環境の状況

(1) 自転車通行空間の整備状況

自転車利用者が安全に安心して通行できるよう、前計画で設定した自転車ネットワーク計画に基づき、本市内における自転車通行空間（自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示）の整備を進めてきました。

2025（令和7）年度末時点で、優先的計画策定エリア内の自転車ネットワーク路線約40.0kmのうち、約4.9kmが整備済みです。整備形態別でみると、自転車専用通行帯は約4.5km、車道混在は約0.4kmが整備済みです。

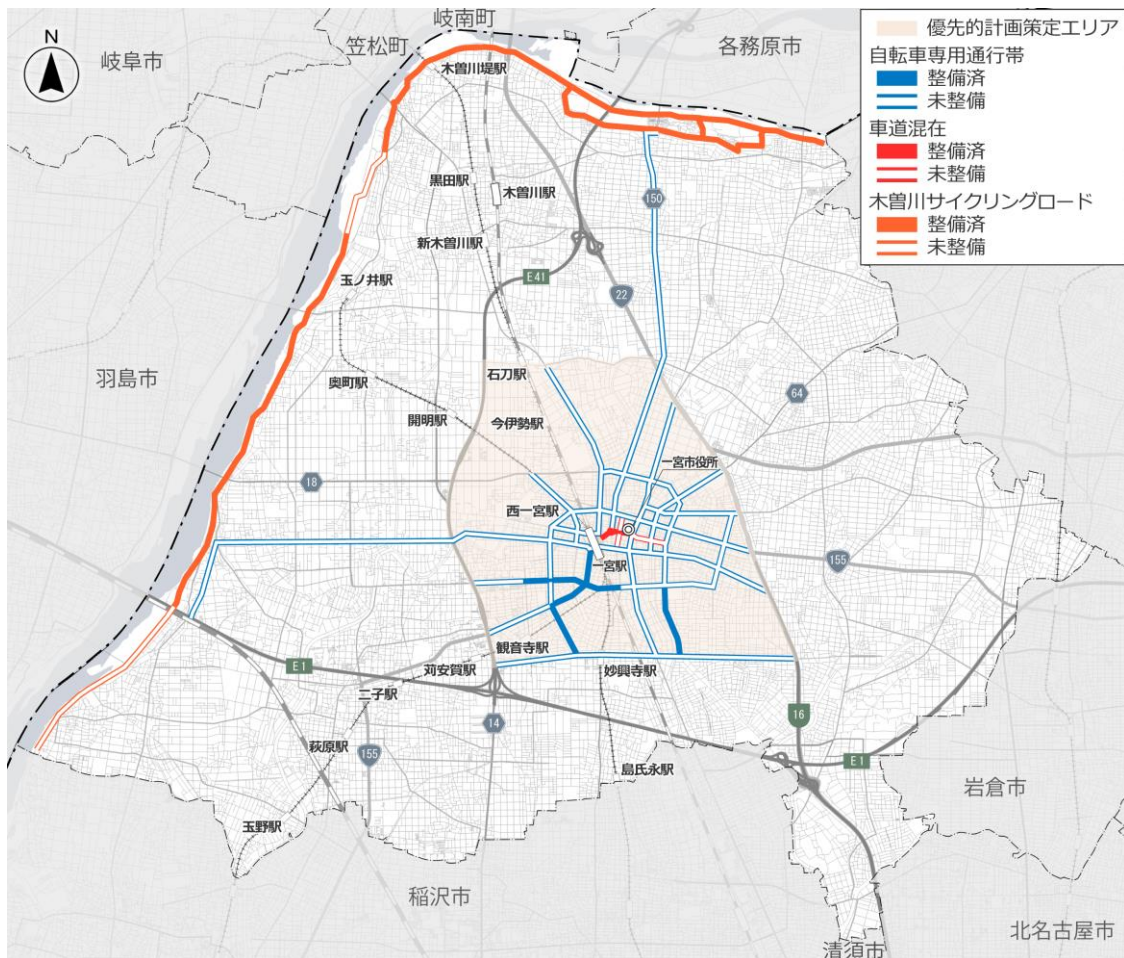


図 4-7 自転車通行空間整備状況（2025 年度末時点）

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成

表 4-1 整備形態別の整備状況（優先的計画策定エリア内 2025 年度末時点）

整備形態	計画延長 [※]	整備済延長 [※]	整備率
自転車専用通行帯	約 38.5km	約 4.5km	11.7%
車道混在	約 1.5km	約 0.4km	26.7%
合計	約 40.0km	約 4.9km	12.3%

※ 自転車ネットワーク路線の延長（実際の整備にあたり整備形態の変更を行った区間を含む）

(2) 自転車事故の発生状況

1) 死傷者数

本市内の自転車事故死傷者数は近年増加傾向であり、2024（令和6）年は新型コロナウイルス感染症拡大前である2019（令和元）年の死傷者数より増加しています。

また、一宮警察署管内の自転車事故死傷者数は千人あたり1.26人となっており、愛知県内で最も多くなっています。

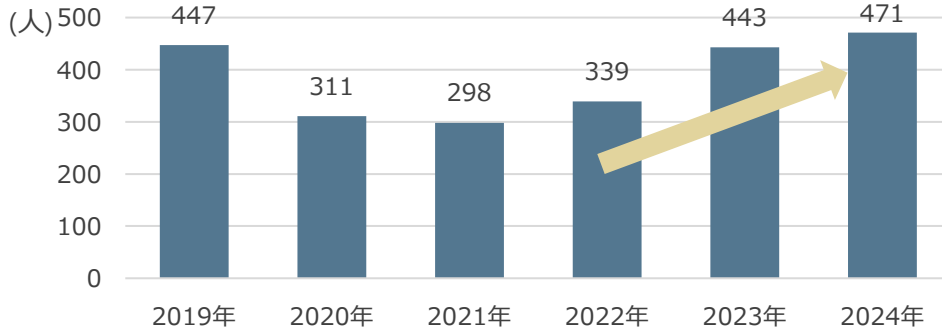


図 4-8 一宮市内の自転車事故死傷者数の推移

出典：愛知県統計年鑑（2019～2023）、愛知県の交通事故発生状況（2024）から作成

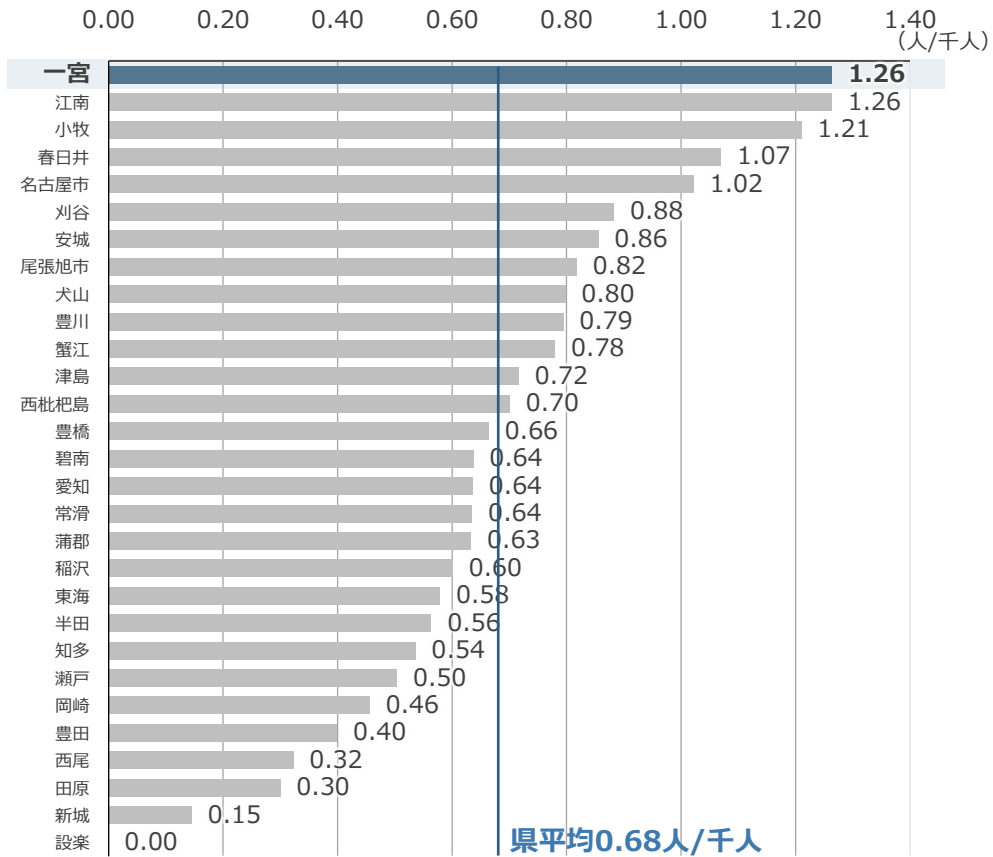


図 4-9 警察署別千人あたりの自転車事故死傷者数

出典：愛知県の交通事故発生状況（2024）、愛知県人口月報（2024年12月）から作成

本市内の自転車事故類型の推移をみると、9割以上は自転車対自動車の事故となっており、事故類型の種類別に明確な増減は見られない状況です。

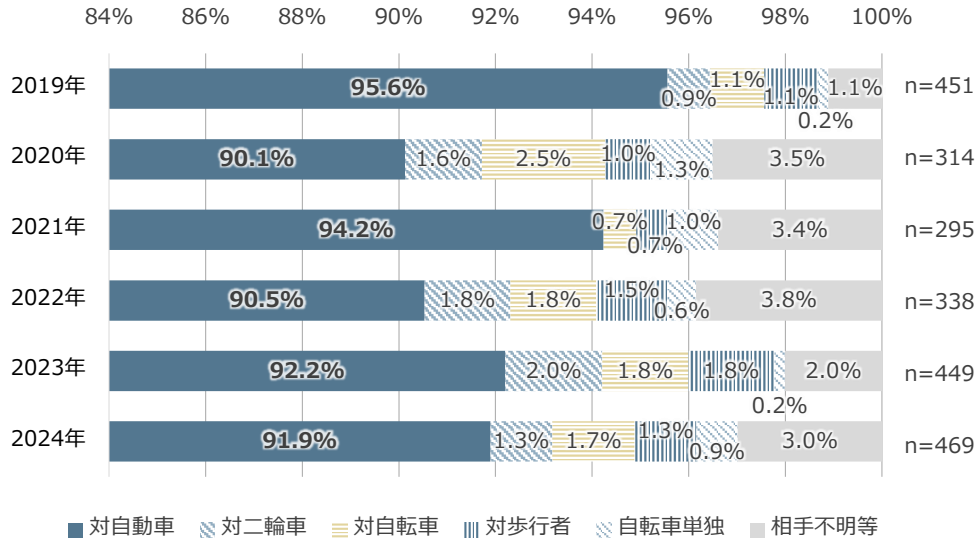


図 4-4-10 一宮市内の自転車事故類型の推移
出典：交通事故統計情報のオープンデータ（2019～2024）（警察庁）から作成

愛知県内の自転車事故死傷者の年代別割合をみると、県内においては、16～19歳が19%で最も多く、次いで15歳未満が16%となっており、高校生や中学生などの若年層による自転車事故が多く発生しているものと考えられます。

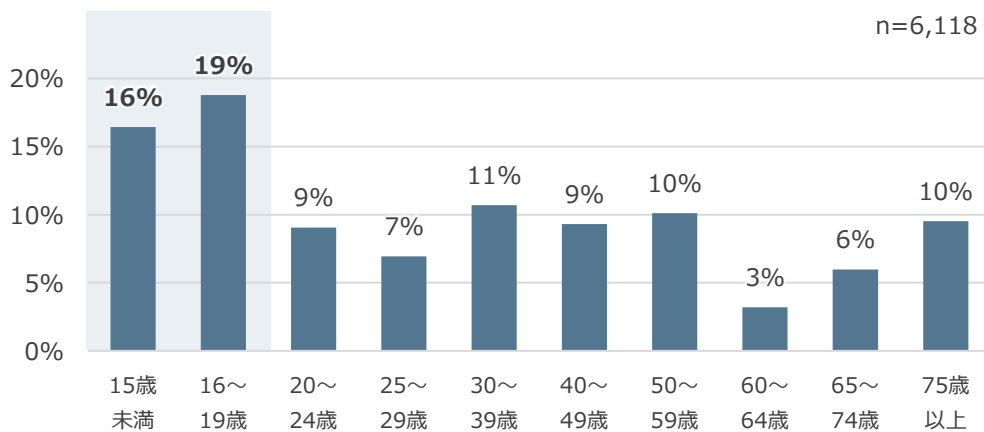


図 4-11 愛知県内の自転車事故死傷者の年代別割合
出典：愛知県の交通事故発生状況（2024）から作成

2) 事故発生地点

本市内の自転車事故は、鉄道駅周辺や幹線道路¹³を中心に、優先的計画策定エリアや交差点周辺で多く発生しています。なお、優先的計画策定エリア内における単位面積あたりの自転車事故発生件数は、市全体と比較して約2.8倍となっています。

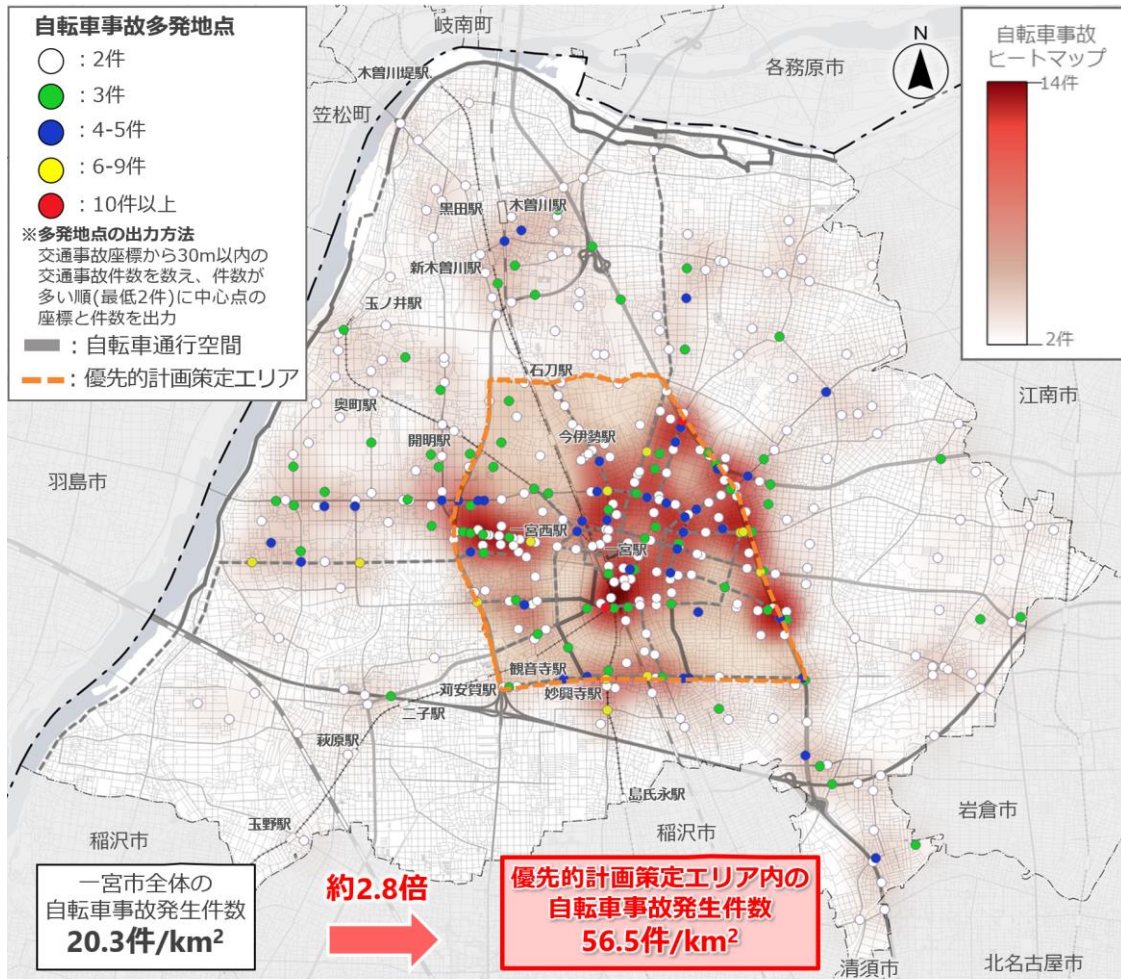


図 4-12 一宮市内の自転車事故発生地点

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成、交通事故統計情報のオープンデータ（2019～2024）から作成

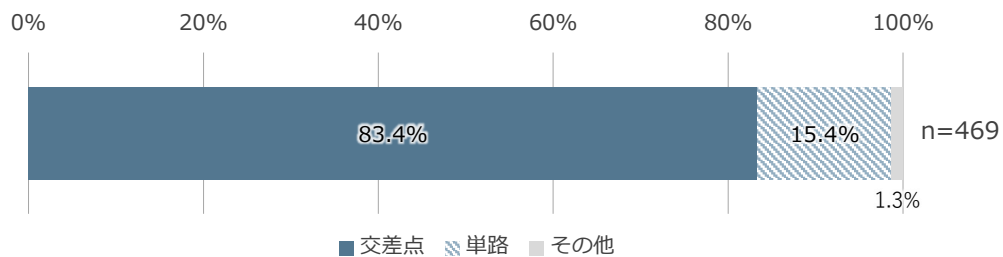
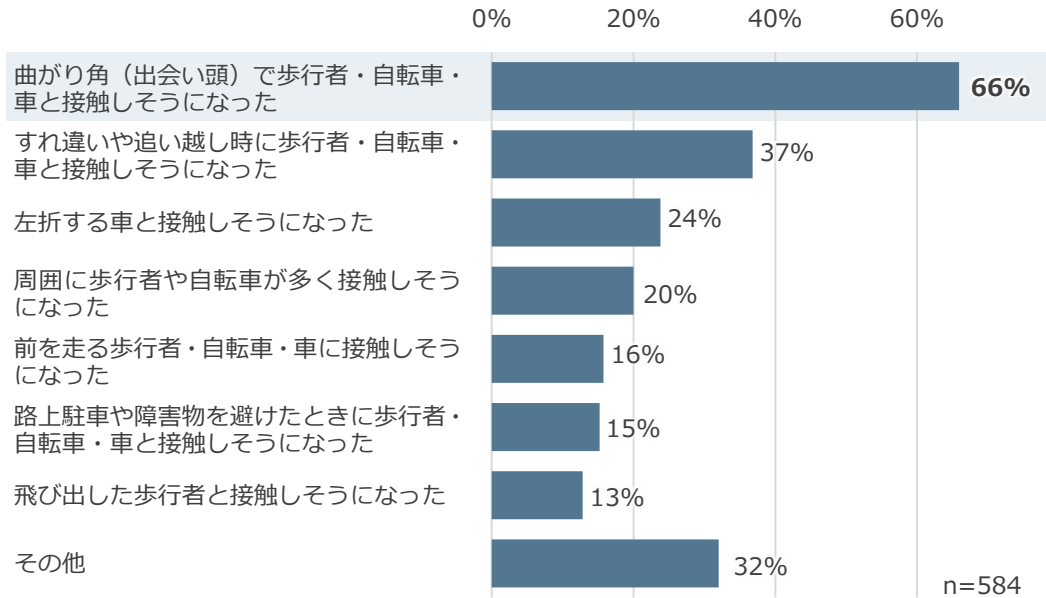


図 4-13 一宮市の自転車事故の発生地点割合（2024年）

出典：愛知県の交通事故発生状況（2024）から作成

3) 危険を感じた状況

自転車での移動において危険を感じた状況は、「曲がり角（出会い頭）で歩行者・自転車・車と接触しそうになった」が66%で最も割合が高くなっています。



※「危険を感じた場所はない」と答えた回答者は除く

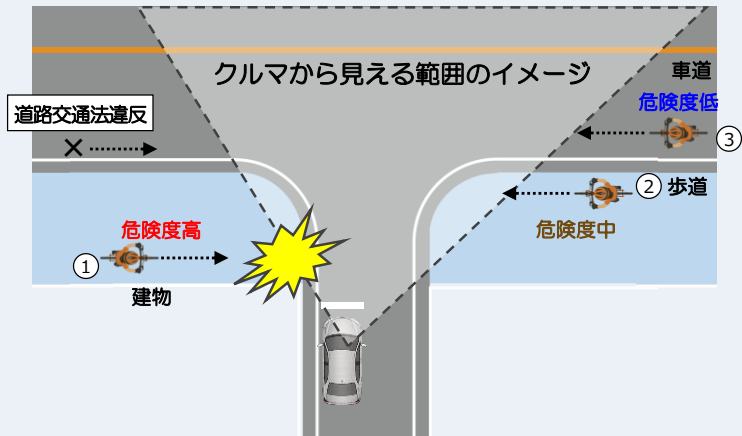
図 4-14 自転車移動における危険を感じた状況

出典：自転車利用に関するアンケート調査（一宮市,2025）

COLUMN

～自転車の通行位置による危険度の違い～

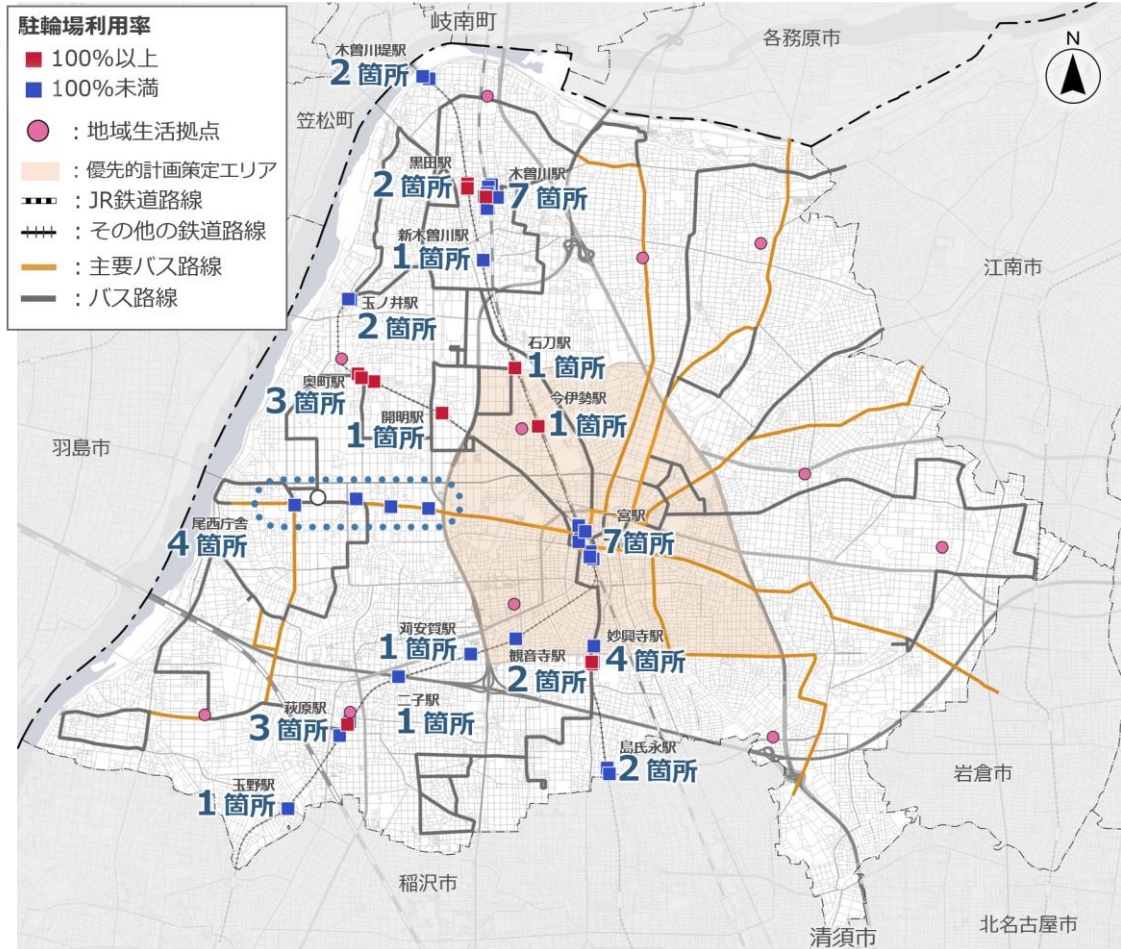
自転車の通行位置による危険度として、歩道の建物側を通行する自転車は危険度が高くなり（図中①）、自転車の通行する位置が車道に近いほど危険度が低くなるとされています（図中②③）。



（国土交通省国土技術政策総合研究所資料から豊田市作成）
出典：豊田市自転車活用推進計画（改訂版）から作成

(3) 駐輪場の整備状況

本市内には鉄道駅やバス停留所周辺に、計 45 箇所の市営及び公営駐輪場が整備されていますが、駐輪場の収容台数を超過した駐輪が一部で発生しています。



※公共交通利用者のための市営又は公営駐輪場

図 4-15 一宮市内の市営及び公営駐輪場の整備状況

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成 2025 年度末時点



図 4-16 収容台数の超過（黒田駅）



図 4-17 収容台数の超過（今伊勢駅）

表 4-2 一宮市内の市営及び公営駐輪場一覧（2025 年度末時点）

No.	鉄道・バス別	最寄り駅・停留場名	駐輪場名	有料	駅からの距離	利用率※ 100%以上
1	鉄道	一宮駅	一宮駅栄駐輪場	●	100m 以内	-
2	鉄道	一宮駅	一宮駅南第 1 駐輪場	●	300m 以内	-
3	鉄道	一宮駅	一宮駅南第 2 駐輪場	●	300m 以内	-
4	鉄道	一宮駅	一宮駅北第 1 駐輪場	●	300m 以内	-
5	鉄道	一宮駅	一宮駅北第 2 駐輪場	●	300m 以内	-
6	鉄道	一宮駅	一宮駅北第 3 駐輪場	●	300m 以内	-
7	鉄道	一宮駅	一宮駅西駐輪場	●	300m 以内	-
8	鉄道	木曽川駅	一宮市 J R 木曽川駅第 1 駐輪場	-	300m 以内	-
9	鉄道	木曽川駅	一宮市 J R 木曽川駅第 2 駐輪場	-	100m 以内	-
10	鉄道	木曽川駅	一宮市 J R 木曽川駅第 3 駐輪場	-	100m 以内	-
11	鉄道	木曽川駅	一宮市 J R 木曽川駅第 4 駐輪場	-	100m 以内	●
12	鉄道	木曽川駅	一宮市 J R 木曽川駅第 5 駐輪場	-	500m 以内	-
13	鉄道	木曽川駅	一宮市 J R 木曽川駅第 6 駐輪場	-	100m 以内	-
14	鉄道	木曽川駅	一宮市 J R 木曽川駅第 7 駐輪場	-	100m 以内	-
15	鉄道	石刀駅	一宮市石刀駅西駐輪場	-	100m 以内	●
16	鉄道	今伊勢駅	一宮市今伊勢駅駐輪場	-	100m 以内	●
17	鉄道	妙興寺駅	一宮市妙興寺駅東駐輪場	-	100m 以内	-
18	鉄道	妙興寺駅	一宮市妙興寺駅南第 1 駐輪場	-	100m 以内	●
19	鉄道	妙興寺駅	一宮市妙興寺駅南第 2 駐輪場	-	100m 以内	●
20	鉄道	妙興寺駅	一宮市妙興寺駅北駐輪場	-	100m 以内	-
21	鉄道	島氏永駅	一宮市島氏永駅東駐輪場	-	100m 以内	-
22	鉄道	島氏永駅	一宮市島氏永駅駐輪場	-	100m 以内	-
23	鉄道	木曽川堤駅	一宮市木曽川堤駅東駐輪場	-	100m 以内	-
24	鉄道	木曽川堤駅	一宮市木曽川堤駅西駐輪場	-	100m 以内	-
25	鉄道	黒田駅	一宮市黒田駅第 1 駐輪場	-	100m 以内	●
26	鉄道	黒田駅	一宮市黒田駅第 2 駐輪場	-	100m 以内	●
27	鉄道	新木曽川駅	一宮市名鉄木曽川駅駐輪場	-	300m 以内	-
28	鉄道	玉ノ井駅	一宮市玉ノ井駅第 1 駐輪場	-	100m 以内	-
29	鉄道	玉ノ井駅	一宮市玉ノ井駅第 2 駐輪場	-	100m 以内	-
30	鉄道	奥町駅	一宮市奥町駅西駐輪場	-	100m 以内	●
31	鉄道	奥町駅	一宮市奥町駅東駐輪場	-	100m 以内	●
32	鉄道	奥町駅	一宮市奥町駅南駐輪場	-	100m 以内	●
33	鉄道	開明駅	一宮市開明駐輪場	-	100m 以内	●
34	鉄道	観音寺駅	一宮市観音寺駅第 1 駐輪場	-	100m 以内	-
35	鉄道	観音寺駅	一宮市観音寺駅第 2 駐輪場	-	100m 以内	-
36	鉄道	苅安賀駅	一宮市苅安賀駅駐輪場	-	100m 以内	-
37	鉄道	二子駅	一宮市二子駅北駐輪場	-	100m 以内	-
38	鉄道	萩原駅	一宮市萩原駅第 1 駐輪場	-	100m 以内	-
39	鉄道	萩原駅	一宮市萩原駅第 2 駐輪場	-	100m 以内	●
40	鉄道	萩原駅	一宮市萩原駅第 4 駐輪場	-	100m 以内	-
41	鉄道	玉野駅	一宮市玉野駅駐輪場	-	100m 以内	-
42	バス	尾張中島	一宮市中島駐輪場	-	-	-
43	バス	尾西公園前	一宮市新開駐輪場	-	-	-
44	バス	尾張三条	一宮市三条駐輪場	-	-	-
45	バス	籠屋	一宮市籠屋駐輪場	-	-	-

※鉄道駅周辺の駐輪場における収容能力台数に対する実収容台数（2022～2024 平均値）の割合

出典：一宮市資料

(4) 放置自転車の状況

本市内の放置自転車台数は、名古屋市に次いで県内で2番目に多くなっています。

表 4-3 愛知県内の放置自転車台数（2024年度）

順位	市町村名	放置自転車台数※1	自転車収容台数※2
1	名古屋市	2,756	119,525
2	一宮市	365	18,665
3	愛西市	167	4,739
4	岡崎市	86	12,089
5	みよし市	68	1,321

※1 鉄道駅周辺の自転車等駐車場以外への駐車及び放置禁止区域における駐車台数
（調査基準：2024年10～11月の雨天ではない平日午前11時頃）

※2 各自治体に設置される自転車等駐車場（自転車・バイク併用含む）における総収容能力台数

出典：2024年度 自転車駐車等に関する実態調査結果報告書（愛知県 都市・交通局）

(5) 自転車盗難の状況

一宮警察署管内の自転車盗難の件数は増加傾向であり、直近の2024（令和6）年では413件となっています。

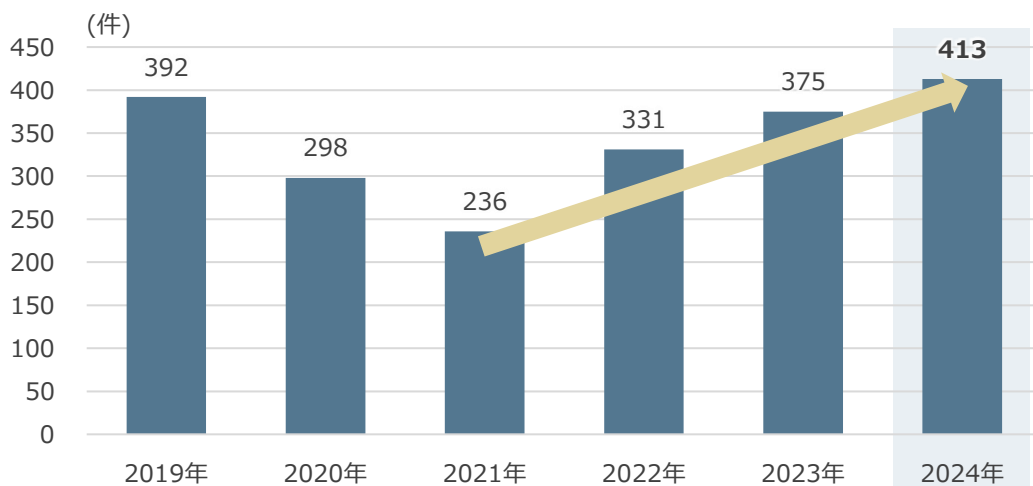


図 4-18 自転車盗難の件数（一宮警察署）

出典：犯罪統計書（愛知県警察）から作成

4.3 自転車の利活用の状況

(1) サイクルスポーツ・サイクルツーリズムの状況

1) 木曽川サイクリングロード

現在、木曽川沿川においてサイクリングロードの整備が進められており、自転車での利用者数は微増傾向となっています。また、「ツール・ド・KISOGAWA」や「東海シクロクロス」などのサイクリングイベントが開催されています。

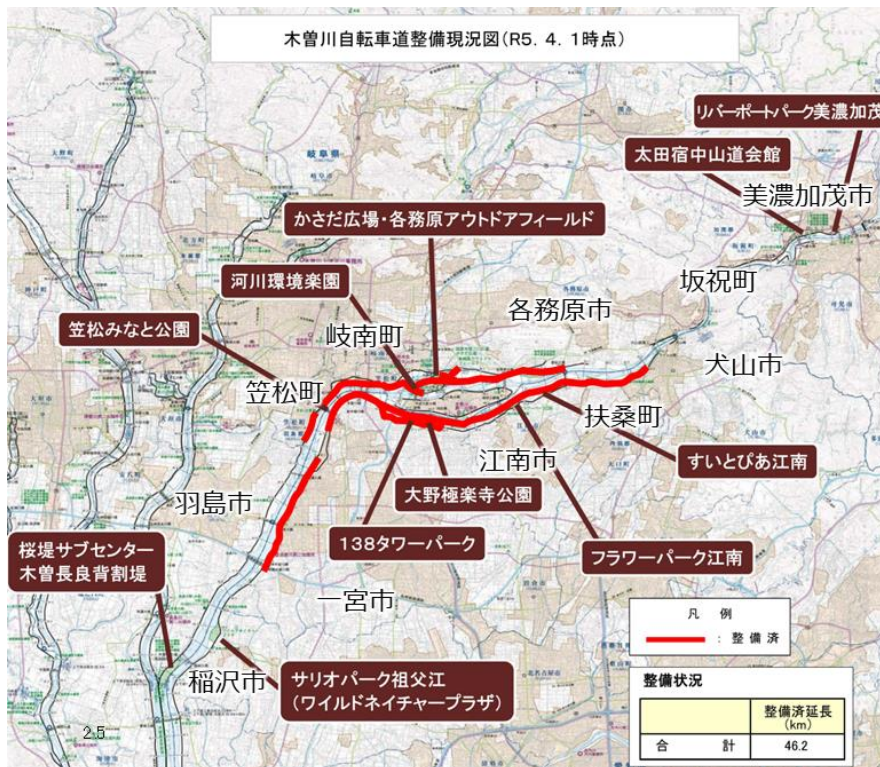


図 4-19 木曽川サイクリングロードの整備状況

出典：木曽川沿川周遊サイクリングウェブサイト
(<https://www.cbr.mlit.go.jp/kisogyo/cyclingmap/>)、一宮市資料から作成

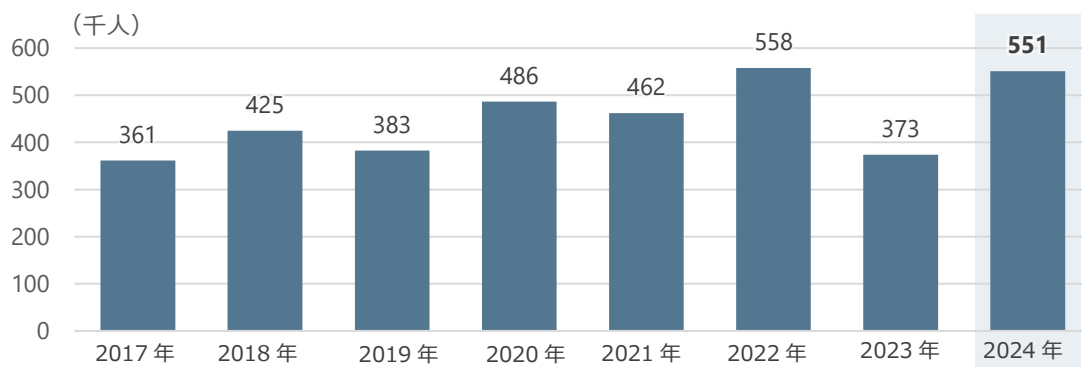


図 4-20 木曽川沿川（三派川地区）の自転車利用者の推移

出典：公園利用実態調査（自転車利用者数調査）、きそがわりバーサイド来訪者アンケートから作成

2) 木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり協議会

2025（令和7）年2月に、国・県・市町が連携した「木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり協議会」が設立されています。

また、同年8月には「木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり計画」が登録され、既存サイクリングロードなどの活用や更なる延伸、水辺からまちなかへのアクセス性の向上などによる新たな人の流れと交流形成により、地域活性化が目指されています。

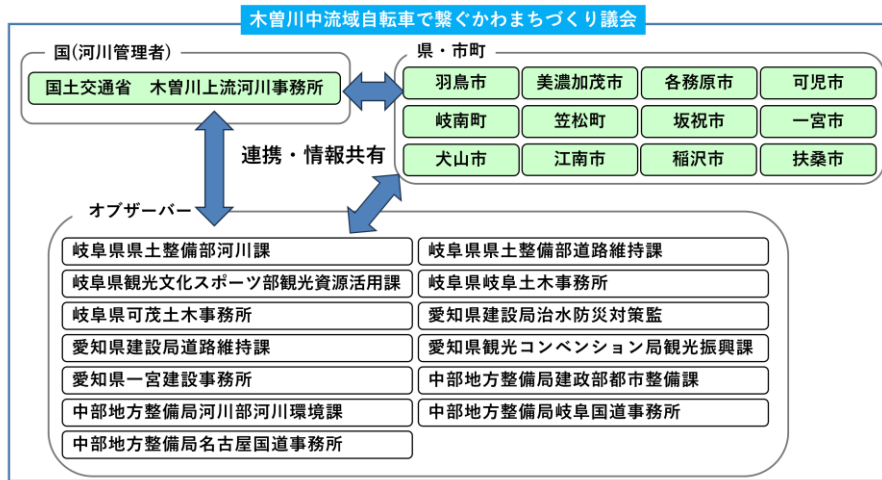
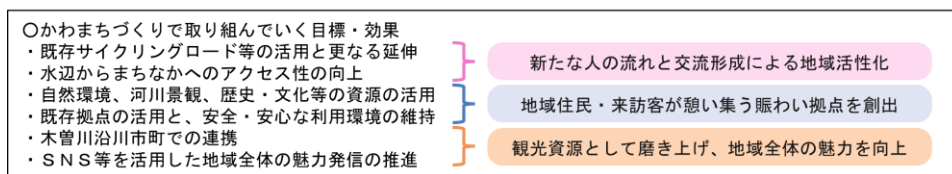


図 4-21 木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり協議会の組織図

出典：木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり計画

■かわまちづくりの目的■

既存サイクリングロードの活用とさらなる延伸、サイクリングコースの整備や、水辺からまちなかへのアクセス性の向上により、新たな人の流れと交流形成により地域活性化を目指す。また、自然環境、河川景観、歴史・文化等の資源の活用、既存拠点の活用と、安全・安心な利用環境の維持により、地域住民・来訪客が憩い集う賑わい拠点を創出する。さらに、木曽川沿川市町で連携し、SNS等を活用した地域全体の魅力発信の推進により、観光資源として磨き上げ、地域全体の魅力の向上につなげる。



■取組方針■

木曽川を軸とした魅力向上

つなぐ（サイクリングコース）・賑わう（地域拠点）・拡げる（連携）

	つなぐ（サイクリングコース）	賑わう（地域拠点）	拡げる（連携）
ハード施策	サイクリングロード等の整備	拠点の充実整備	広域連携による案内サイン整備
ソフト施策	広域モデルコースの設定	官民連携・オープン化	連携イベント・広域広報

図 4-22 木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり協議会の目的・取組み方針

出典：木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり計画

(2) 健康と運動習慣の状況

1) 平均寿命

本市の平均寿命は、男女ともに国・県と同程度で推移しています。

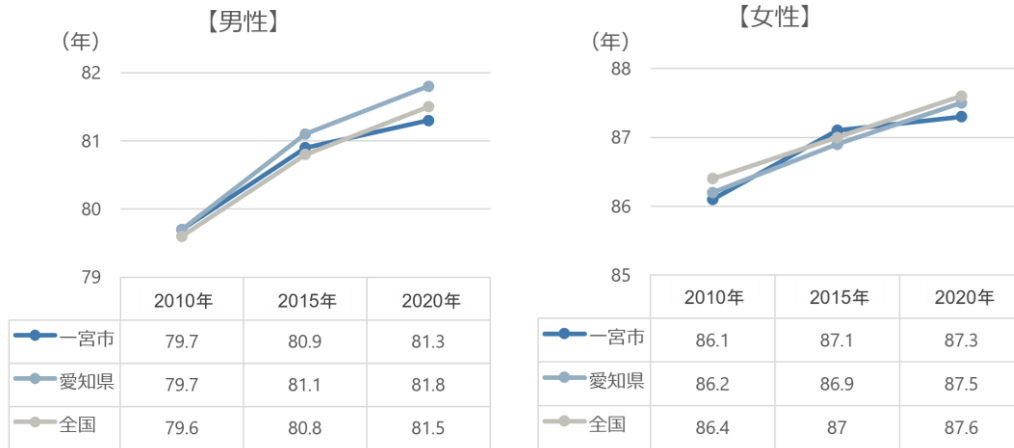


図 4-23 平均寿命の推移

出典：第2次健康日本21 いちのみや計画

2) 運動習慣

本市の運動習慣者¹⁴の割合は、20～64歳において男性が3割・女性が2割弱、65歳以上において男女ともに4割程度となっており、いずれも市の目標値に達していません。

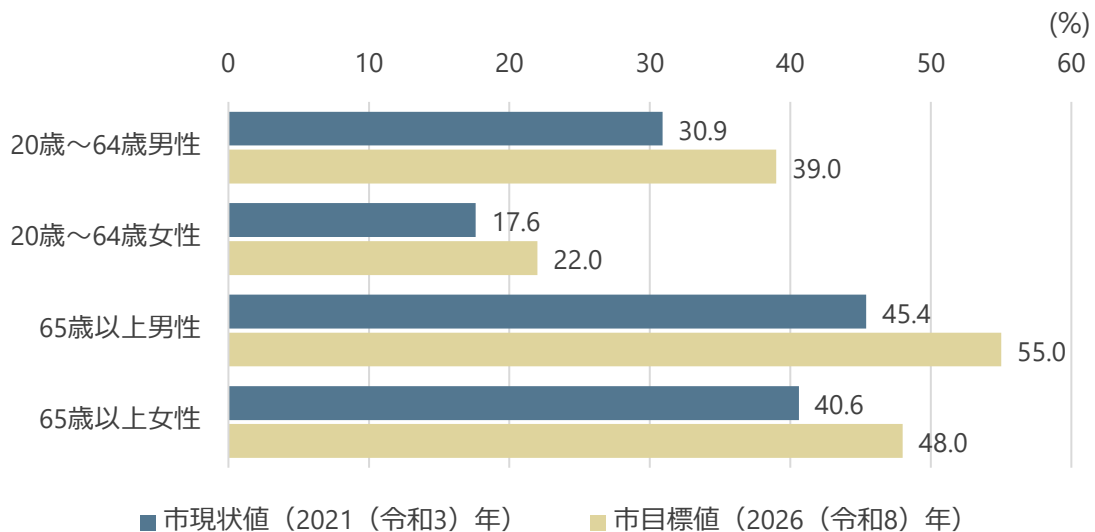


図 4-24 一宮市の運動習慣者の割合

出典：第2次健康日本21 いちのみや計画

(3) 環境への取り組みの状況

本市の温室効果ガス排出量は、2013（平成 25）年度以降、産業部門、家庭部門、業務部門は減少傾向ですが、運輸部門からの排出量は 2013（平成 25）年度に比べて増加しています。

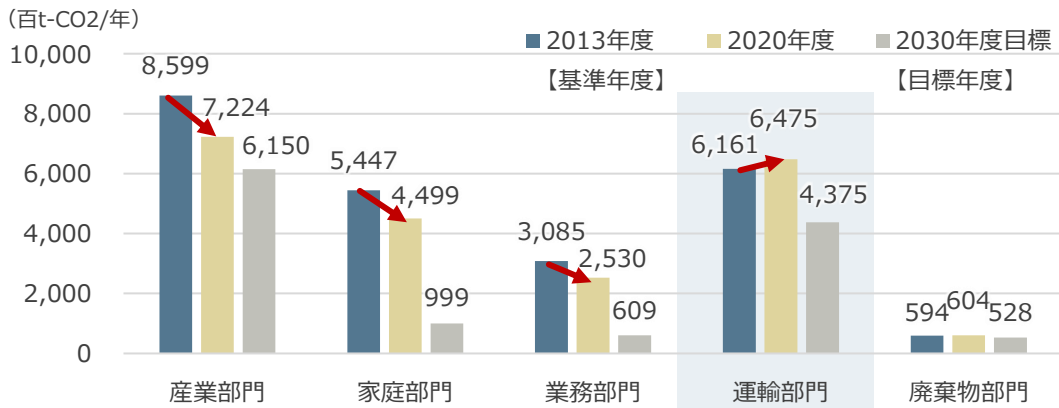


図 4-25 一宮市の部門別 CO2 排出量

出典：いちのみや気候変動対策アクションプラン 2030 から作成

本市では、2023（令和 5）年 2 月、2050 年に二酸化炭素の排出量を実質ゼロとする「いちのみやゼロカーボンシティ宣言」を表明しました。また、2024（令和 6）年 1 月に「いちのみや気候変動対策アクションプラン 2030」を改訂し、2030 年度の温室効果ガス排出量の削減目標を 26%から 47%に引き上げています。

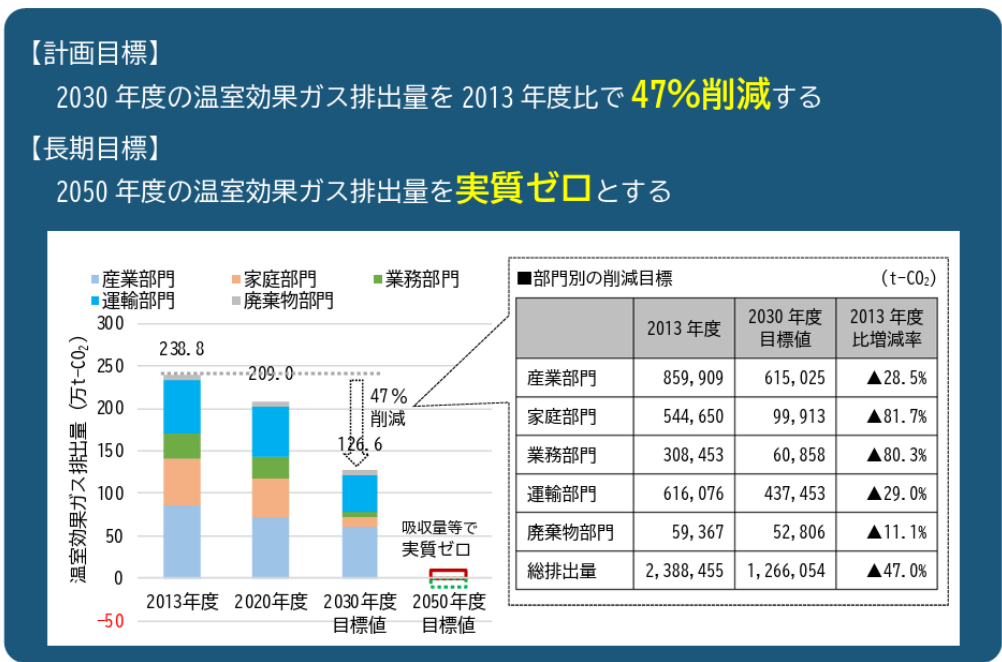


図 4-26 一宮市の温室効果ガス排出量の削減目標

出典：いちのみや気候変動対策アクションプラン 2030

4.4 自転車に関する市民意識

(1) 自転車利用環境の満足度

アンケート調査による自転車利用環境に対する市民の満足度をみると、「自転車通行空間の整備」に対しては約7割の方が「不満」「やや不満」と回答しており、「鉄道駅、バス停周辺の駐輪場整備」に対しては約5割の方が「不満」「やや不満」と回答しています。

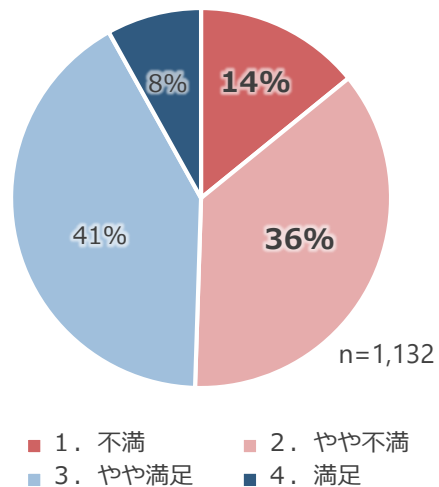
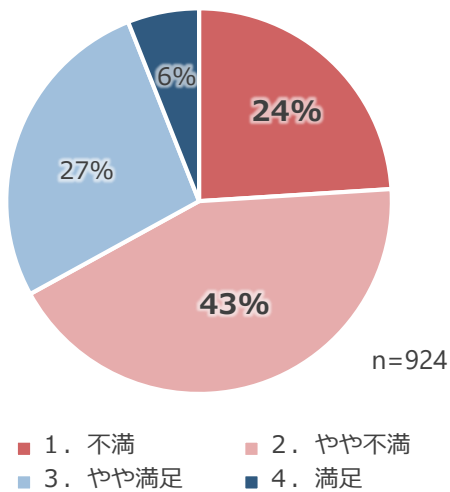


図 4-27 自転車通行空間整備の満足度

図 4-28 鉄道駅・バス停周辺の駐輪場整備の満足度

出典：一宮市 おでかけに関するアンケート調査（2023）

(2) 自転車利用時のヘルメット着用率

アンケート調査による市民の自転車利用時のヘルメット着用率をみると、着用率は16%にとどまっています。

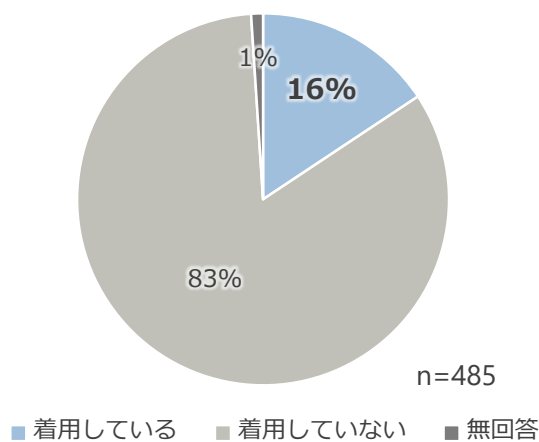


図 4-29 ヘルメットの着用状況

出典：一宮市市政アンケート（2023）

(3) 自転車の利用拡大の余地

アンケート調査による自転車の利用拡大の余地として、鉄道駅やバス停までの道路や駐輪場がさらに利用しやすくなった場合、約4割の方が自転車を「利用したい」「やや利用したい」と回答しています。

また、シェアサイクル¹⁵を導入した場合、約3割が「利用したい」「やや利用したい」と回答しています。

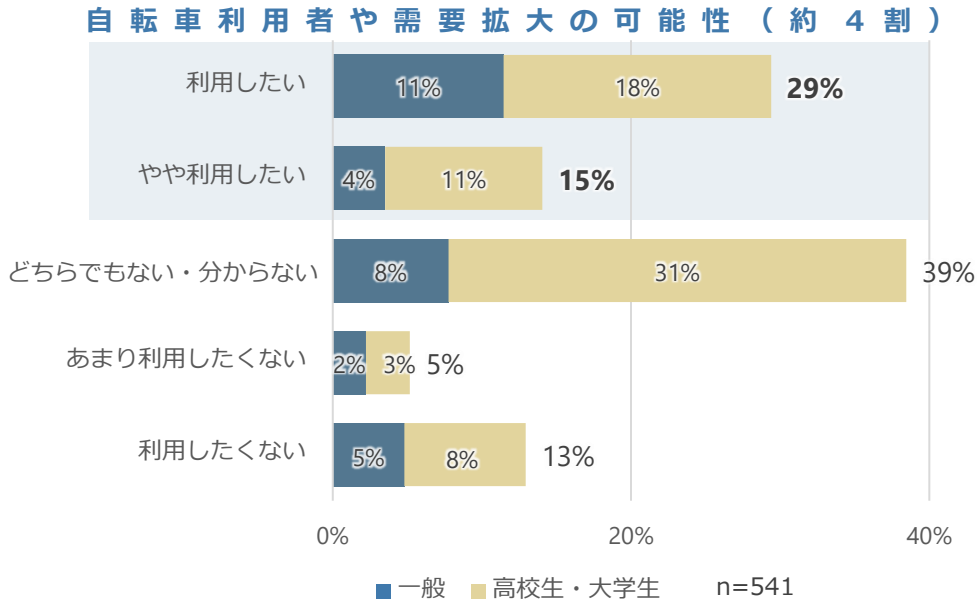


図 4-30 鉄道やバス停までの自転車利用環境の整備による自転車の利用意向
出典：自転車利用に関するアンケート調査（一宮市,2025）

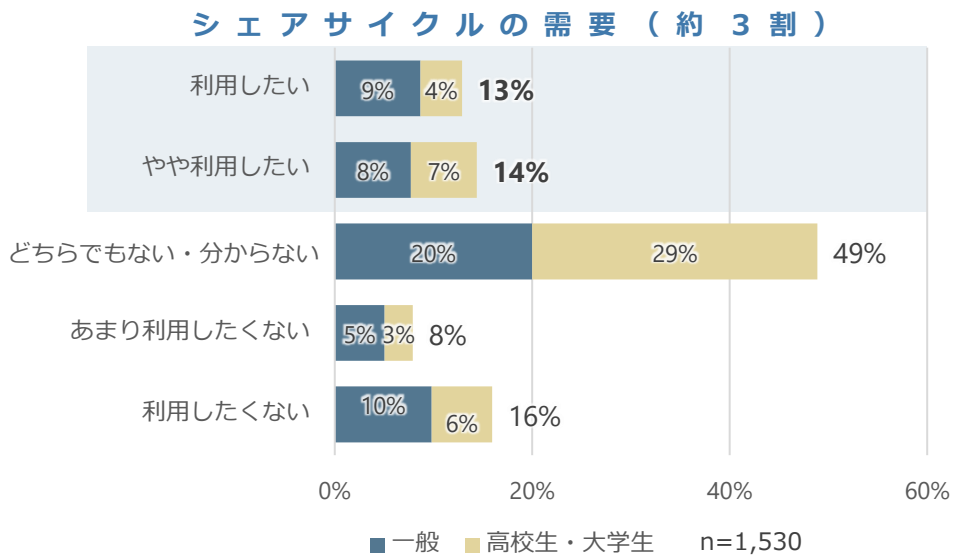


図 4-31 シェアサイクルの利用意向
出典：自転車利用に関するアンケート調査（一宮市,2025）

4.5 自転車をとりまく課題のまとめ

第2章における前計画のフォローアップ、第3章における社会情勢の変化、そして、本章における自転車利用環境等の現状と課題を踏まえ、本市における自転車をとりまく課題を以下のとおり整理しました。

① 社会情勢の変化への対応

【国や県の主な動向】

- 国による**道路の脱炭素化**の動きが加速（道路法の改正、道路脱炭素化基本方針など）
- 国及び愛知県の自転車活用推進計画の改定により、「**情報通信技術の活用推進**」や「**自転車損害賠償責任保険等への加入促進**」が新たな施策として追加
- 国の自転車活用推進計画では災害時の自転車活用に関する措置として「**地方公共団体における災害時の自転車の活用の促進**」が追加
- **ヘルメット着用の努力義務化**、自転車に対する交通反則通告制度（**青切符**）の導入など、自転車の利用ルールが変化

【本市の主な動向】

- 一宮市総合交通戦略にて、本市の目指す将来都市像として「**多様な交通の連携**」を設定

② 自転車利用環境等に関する課題・ニーズ

【自転車利用環境に関して】

- 依然として**自転車事故が多く発生**（特に高校生や中学生）
- 市民から**自転車通行空間の整備**が求められている
- 駐輪場の**収容台数を超過した駐輪**が一部で発生
- **放置自転車台数**が県内で**2番目**に多い
- **自転車の盗難件数**が増加傾向

【自転車の利活用に関して】

- **木曽川中流域**を自転車で繋ぐ**かわまちづくり**の取り組みが推進
- 木曽川沿川での**サイクリングロード**や**関連拠点施設の整備**、**サイクリングイベント**の開催
- 市民の**運動習慣の改善**が必要

【自転車に関する市民意識に関して】

- 鉄道駅やバス停までの**道路や駐輪場**がさらに利用しやすくなった場合に**自転車を利用したい**と思う人が約4割
- **シェアサイクル**を利用したいと思う人が約3割
- 自転車利用ルールに対する**平均の認知度は約6割**
- 努力義務となった**ヘルメットの着用率が2割未満**

Chapter 5

第5章 基本理念と基本方針

5.1 基本理念

5.2 基本方針

第5章 基本理念と基本方針

5.1 基本理念

自転車は、通勤・通学・買物・観光・スポーツなど、さまざまな場面で活用される、環境にやさしく、健康にも資する身近な交通手段であり、本市においても、自転車は市民の暮らしを支える重要な交通手段であるとともに、まちの魅力や活力を高めるツールとしての役割が期待されています。

自転車に関する様々な分野の取り組みにより、自転車の更なる活用を推進し、市民の毎日に自転車が根付き、活用される姿を目指すため、次のとおり基本理念を定めます。

いつものおでかけも 特別な体験も 自転車で織りなす豊かなくらし

～安全で快適な移動環境の構築とサイクリングライフの推進～

本計画の基本理念には、次のような想いが込められています。

- 平日の通勤・通学や休日のレクリエーションまで、市民の毎日に自転車が根付き、活用される姿を目指します。
- 何本もの糸を織り上げて美しく立派な織物を作るように、自転車に関する様々な分野の取り組みにより、市民の豊かな暮らし（公共の利益の増進）を目指します。

5.2 基本方針

自転車活用推進法の理念と国及び愛知県の自転車活用推進計画を勘案しつつ、本市における自転車をとりまく課題を踏まえ、市民の毎日に自転車が根付き、活用される姿を目指すため、3つのシーンにあわせた基本方針を掲げて自転車の活用推進に取り組みます。

基本方針1 【つくる】 安全で快適な自転車利用環境の整備



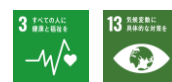
より多くの人々が安全で快適に自転車を利用できる環境を提供し、自転車の更なる活用推進を図るため、自転車通行空間や駐輪場の整備のほか、まちづくりと連携した自転車利用環境の向上に取り組みます。



基本方針2 【つかう】 心と体を豊かにし、環境にやさしいサイクリングライフの推進



毎日を快適に、楽しく、健康的に暮らす手段としての自転車の活用推進を図るため、自転車を有効に活用する機会の創出に取り組みます。



基本方針3 【まもる】 安全で安心な自転車活用社会の構築



誰もが安全に安心して自転車を利用できるよう、自転車を安全に利用する意識の醸成と、自転車を安心して利用できる社会環境の構築に取り組みます。



Chapter 6

第6章 自転車の活用に向けた 施策と取り組み

- 6.1 基本方針に応じた施策
- 6.2 個別施策と具体的な取り組み

第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み

6.1 基本方針に応じた施策

本計画における基本理念の実現に向けて、次のとおり基本方針に応じた施策を定めます。

(1) 基本方針1 【つくる】安全で快適な自転車利用環境の整備

より多くの方が安全で快適に自転車を利用できる環境を提供し、自転車の更なる活用推進を図るため、自転車通行空間や駐輪場の整備のほか、まちづくりと連携した自転車利用環境の向上に取り組みます。

自転車をとりまく課題

- **社会情勢の変化への対応**
 - 1 国及び愛知県の自転車活用推進計画に、情報通信技術の活用などが追加
 - 2 本市の目指す将来都市像として、「多様な交通の連携」を設定
- **自転車利用環境等に関する課題・ニーズ**
 - 3 依然として自転車事故が多く発生している（特に高校生や中学生）
 - 4 市民から自転車通行空間の整備が求められている
 - 5 駐輪場の収容台数を超過した駐輪が一部で発生している
 - 6 シェアサイクルのニーズ、鉄道駅・バス停までの自転車利用ニーズがある
 - 7 木曽川沿川でのサイクリングロードや関連拠点施設の整備が推進

自転車の活用推進に向けて必要な措置

文末の数字は課題の番号に対応

- ニーズや自転車事故の発生状況に応じた自転車通行空間の整備 (3・4)
- 都市の将来を見据えたまちづくりと連携した自転車利用環境の向上 (2・5・6)
- 国及び愛知県の自転車活用推進計画の勘案 (1)
- 木曽川サイクリングロード等の整備推進による更なる魅力向上 (7)

取り組むべき施策

- | | | |
|------------|----------------------------|----|
| 施策1 | 自転車通行空間の計画的な整備 | 53 |
| 施策2 | まちづくりと連携した自転車利用環境の向上 | 68 |
| 施策3 | 情報通信技術の活用 | 72 |
| 施策4 | 広域的なサイクリングロードの整備 | 72 |

(2) 基本方針 2

【つかう】心と体を豊かにし、環境にやさしいサイクリングライフの推進

毎日を快適に、楽しく、健康的に暮らす手段としての自転車の活用推進を図るため、自転車を有効に活用する機会の創出に取り組みます。

自転車をとりまく課題

● 社会情勢の変化への対応

- 1 国による道路の脱炭素化の動きが加速
(道路法の改正、道路脱炭素化基本方針など)
- 2 国の自転車活用推進計画において、
「地方公共団体における災害時の自転車の活用の促進」が追加

● 自転車利用環境等に関する課題・ニーズ

- 3 木曽川中流域を自転車で繋ぐかわまちづくりの取り組みが推進
- 4 木曽川沿川でのサイクリングイベントの開催
- 5 市民の運動習慣の改善が必要

自転車の活用推進に向けて必要な措置

文末の数字は課題の番号に対応

- 自転車の魅力発信と自転車に触れる機会・楽しむ機会の創出 (3・4)
- 広域的な観光資源としての木曽川沿川サイクリングコースの活用推進 (3・4)
- 自転車の活用による市民の運動習慣の改善 (5)
- 自転車の利用拡大による脱炭素化の推進 (1)
- 災害時における自転車の活用 (2)

取り組むべき施策

- 施策5 サイクルスポーツ・サイクルツーリズムの振興 75
- 施策6 自転車を活用した健康づくりの推進 78
- 施策7 環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進 79
- 施策8 災害時における自転車の活用 80

(3) 基本方針3【まもる】安全で安心な自転車活用社会の構築

誰もが安全に安心して自転車を利用できるよう、自転車を安全に利用する意識の醸成と、自転車を安心して利用できる社会環境の構築に取り組みます。

自転車をとりまく課題

- **社会情勢の変化への対応**

- 1 ヘルメット着用の努力義務化、自転車に対する交通反則通告制度（青切符）の導入など、自転車の利用ルールが変化

- **自転車利用環境等に関する課題・ニーズ**

- 2 依然として自転車事故が多く発生している（特に高校生や中学生など）
- 3 自転車利用ルールに対する平均の認知度は約6割
- 4 努力義務となったヘルメットの着用率が2割未満
- 5 自転車の盗難件数が増加傾向

自転車の活用推進に向けて必要な措置

文末の数字は課題の番号に対応

- 自転車の正しい乗り方やルール・マナーの更なる周知・啓発 (1・2・3・4)
- 自転車利用時のヘルメット着用の促進 (1・4)
- 自転車の盗難防止に関する取り組みの推進 (5)

取り組むべき施策

- 施策9** 自転車を安全に利用する意識の醸成 81
- 施策10** 自転車を安心して利用できる社会環境の創出 83

6.2 個別施策と具体的な取り組み

基本方針1 【つくる】安全で快適な自転車利用環境の整備

施策1 自転車通行空間の計画的な整備

本市における自転車事故死傷者数は県内他都市と比較して依然として高く、引続き安全で快適な自転車利用環境の整備が求められています。

より多くの人に安全で快適に自転車を利用できる環境を提供するため、自転車通行空間の計画的な整備の推進に取り組みます。

計画に定める事項

1) 優先的ネットワーク計画策定エリア（旧 優先的計画策定エリア）

- 自転車通行空間の整備効果を早期に発現させるため、優先的に自転車ネットワークの形成に取り組むエリアを定めます。



2) 自転車ネットワーク路線

- 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定めます。



3) 自転車通行空間の整備形態

- 交通状況等を踏まえ、自転車ネットワーク路線における自転車通行空間の整備形態を定めます。



4) -1 整備優先区間

- 自転車ネットワーク路線の内、計画期間内において優先的に自転車通行空間の整備を行う区間を定めます。

4) -2 連携整備区間

- 自転車ネットワーク路線の内、関連事業と連携して自転車通行空間の整備を行う路線を定めます。

図 6-1 自転車ネットワーク構築の検討フロー

1) 優先的ネットワーク計画策定エリア

自転車の利用状況や自転車事故の発生状況を踏まえ、優先的に自転車ネットワークの形成に取り組むエリアとして、「優先的ネットワーク計画策定エリア（前計画における優先的計画策定エリア）」を以下のとおり設定します。



図 6-2 優先的ネットワーク計画策定エリア

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成

(設定の考え方)

優先的ネットワーク計画策定エリアにおいて、依然として自転車事故が多く発生している状況に鑑みて、前計画と同じ範囲を優先的ネットワーク計画策定エリアとして設定し、引続き施策の推進に取り組みます。

【参考情報】「前計画における優先的計画策定エリアの設定」

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(1kmあたり)が**50件以上**のエリアを抽出

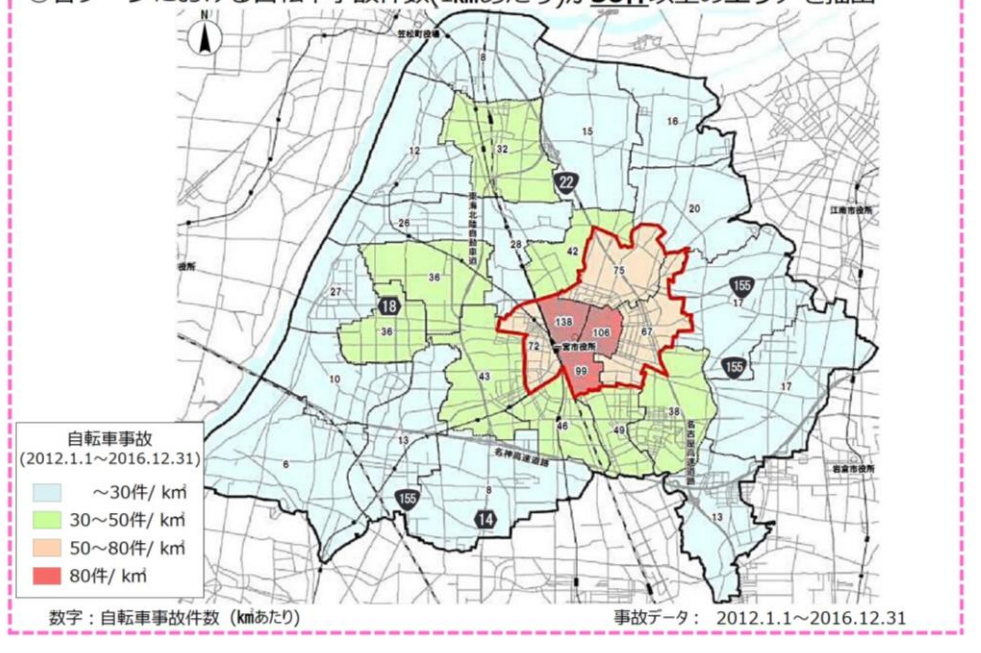


図 5.2 優先的計画策定エリアの設定の考え方（安全性の観点）

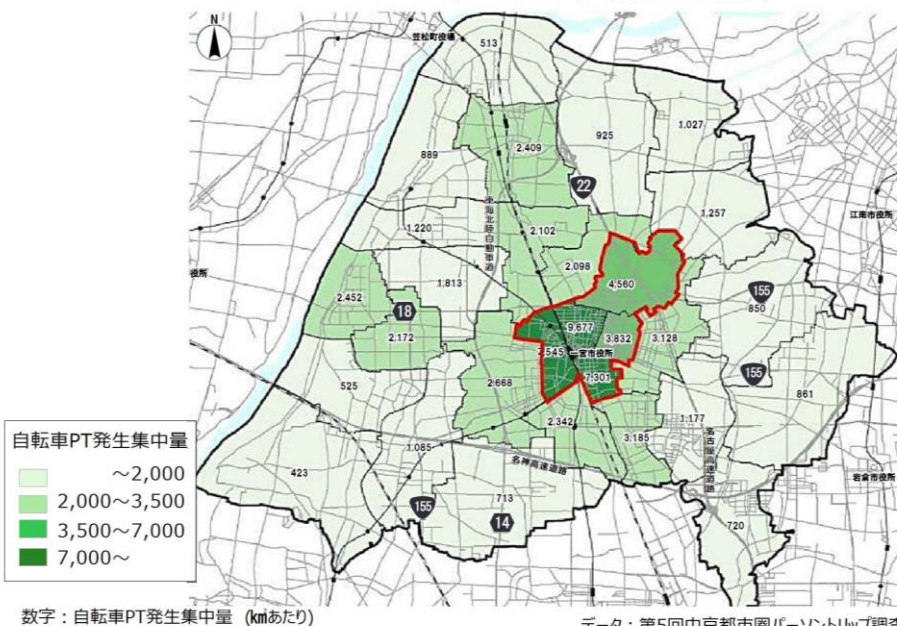
需要の観点

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(1km²あたり)が**3,500件以上**のエリアを抽出



※1 発生集中量

ある目的地で「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。



図 6-4 前計画抜粋（優先的計画策定エリアの設定の考え方） 2/2

2) 自転車ネットワーク路線

安全性・実用性・需要の観点と、自転車事故の発生状況や連続性の担保の観点を踏まえ、以下のとおり自転車ネットワーク路線として約 69.6km を設定します。

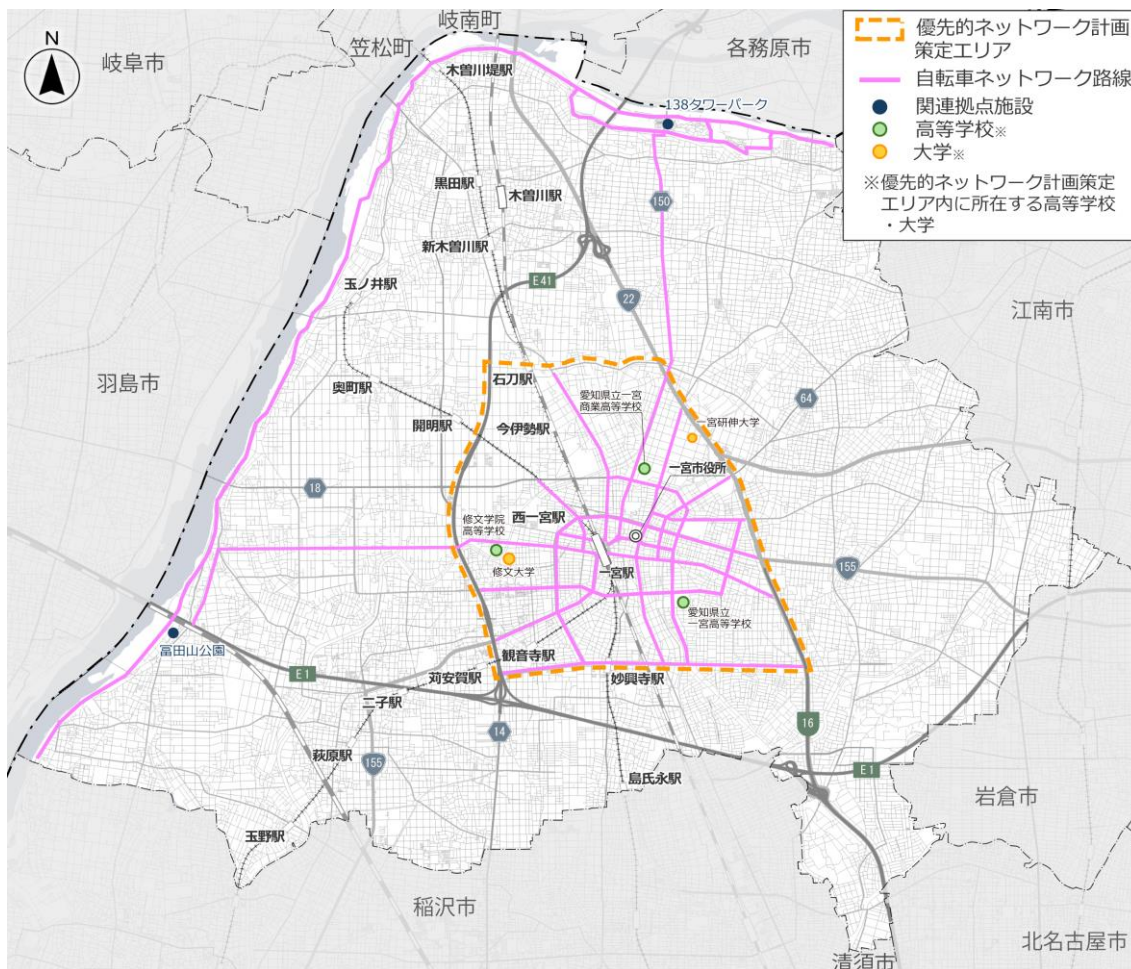


図 6-6 自転車ネットワーク路線

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成

(設定の考え方)

前計画における自転車ネットワーク路線の整備率は 12.3%であり、自転車ネットワークが概成していない状況に鑑みて、前計画を踏襲することを基本とします。

【参考情報】「前計画における自転車ネットワーク路線の選定」

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。

①-1 安全性、実用性、需要の観点から路線を抽出。

安全性

交通事故件数の多い『多車線道路』を抽出

実用性

自転車利用者が通行したい道路である『2車線道路』を抽出

需要

自転車利用者の主な利用経路のうち、『10%以上が利用している区間』を抽出

実用性・需要データ：2017.10～11月に実施した一般の方、学生の方へのアンケートから集計

選定イメージ



選定対象
路線を抽出

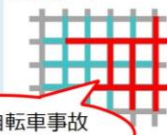
①-2 自転車事故の多い路線を選定。

安全性

①-1で抽出した路線のうち、自転車事故件数が『1kmあたり10件以上の路線』を抽出

事故データ：2012.1.1～2016.12.31

選定イメージ

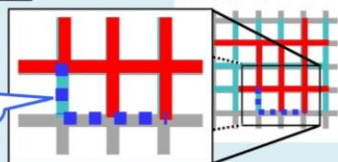


①-1のうち自転車事故の多い路線を選定

①-3 自転車ネットワークの連続性担保のために必要な路線を選定。

①-2で選定した路線を補完する路線を選定。

選定イメージ



② レジャー、観光の観点からも路線を選定。

レジャー

一宮市内の木曽川沿川サイクリングロードと、その拠点である『138タワーパーク』や再整備計画の進む『富田山公園』までのアクセス路線を追加。

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。



図 6-7 前計画抜粋（自転車ネットワーク路線の選定の考え方）

(自転車ネットワーク路線外における自転車通行空間の整備)

自転車ネットワーク路線に含まれていない幹線道路においても、自転車ネットワーク路線との接続性を考慮した上で、連続的な自転車通行空間としての有効性がみとめられる場合、関係機関と連携し、新築・改築事業にあわせた自転車通行空間の確保を図ります。

特に、県内でも屈指の交通量を誇り、本市の道路交通ネットワークの骨格をなす一般国道 22 号名岐道路の改築事業にあつては、自転車通行空間の整備により自転車利用者の安全性の確保や交通手段の転換による効果が期待されるため、今後、自転車ネットワーク路線として位置づけることも視野に入れ、関係機関との連絡・調整に取り組めます。

【参考情報】「一般国道 22 号 名岐道路の改築事業」

- 名岐道路は、名古屋都市圏と岐阜都市圏を結ぶ延長約 10km の高規格道路であり、そのうち、名高速一宮東出口～東海北陸道一宮木曾川 IC の区間について、2025 (令和 7) 年度に新規事業化されました。
- 本事業の整備によって、名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ時間信頼性の高いネットワークが構築され、日本の航空宇宙産業の拡大・強化を支援します。また、その他にも地方の観光産業の活性化支援、渋滞緩和などの整備効果が見込まれます。

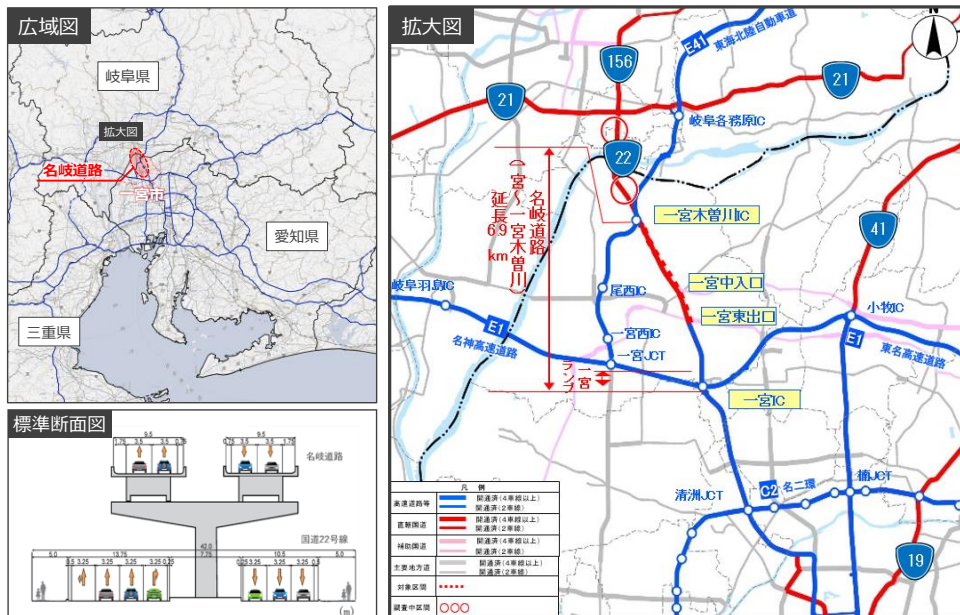


図 6-8 名岐道路の概要

出典：広域図は国土地理院地図タイルを加工して作成（地図：国土地理院地図タイル、境界・高速道路網：国土数値情報ダウンロードサイト）、路線概要・拡大図・標準断面図は国土交通省 中部地方整備局 愛知国道事務所ウェブサイト (<https://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/project/route22/>) より抜粋

3) 自転車通行空間の整備形態

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2024（令和6）年6月）では、自動車の速度と交通量に応じ、車道通行原則による整備形態の考え方が示されています。本計画では、これを踏まえた自転車ネットワーク路線の整備形態を設定します。

表 6-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方

	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/2024.6/国土交通省道路局、警察庁交通局



図 6-9 自転車通行空間の整備形態イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン/2024.6/国土交通省道路局、警察庁交通局を基に作成、国土交通省名古屋国道事務所ウェブサイトのイラストを加工して使用

自転車ネットワーク路線の自動車の速度と交通量に応じ、車道混在での整備区間を約 1.0km、自転車専用通行帯での整備区間を約 46.8km 設定しました。

なお、木曽川サイクリングロード約 21.8km 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。

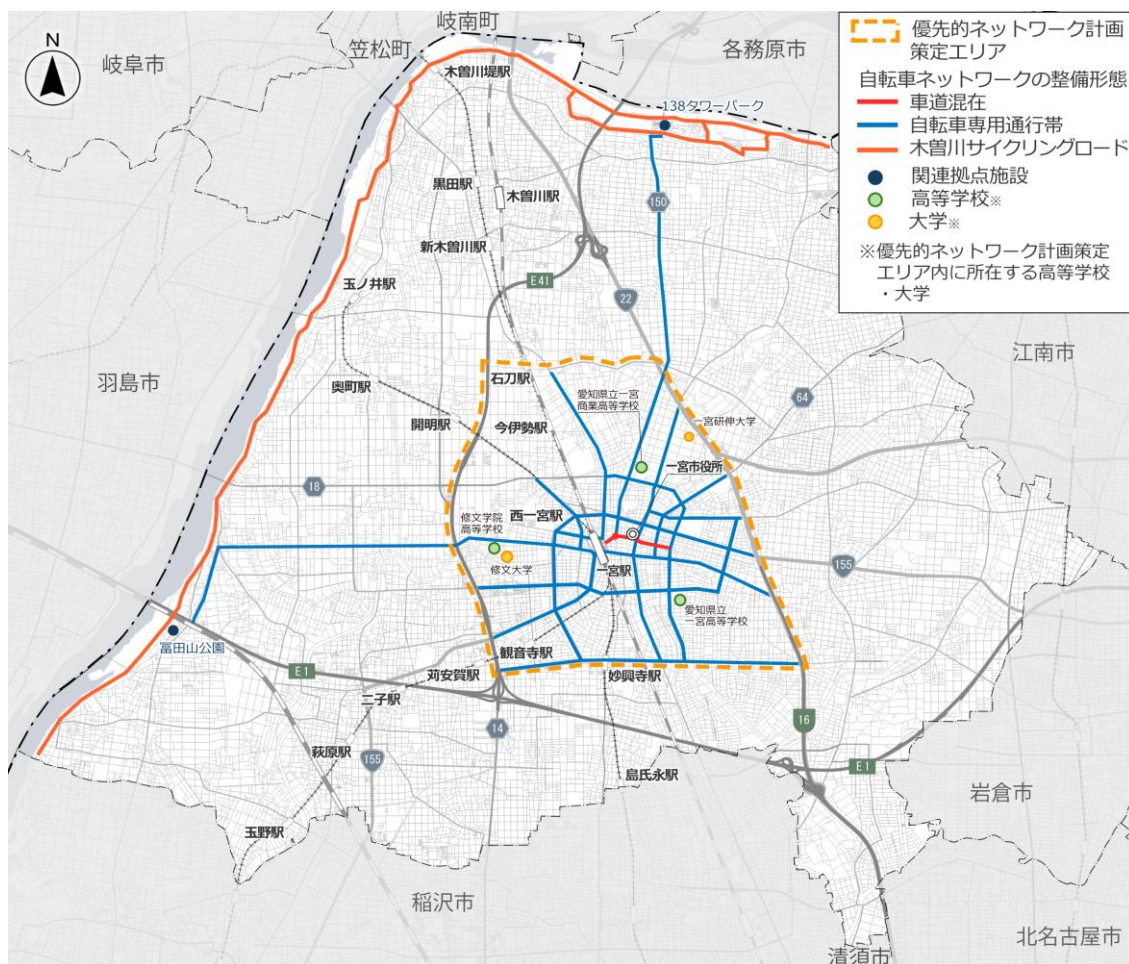


図 6-10 自転車ネットワーク路線の整備形態

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成

表 6-2 整備形態別延長

整備形態	延長	管理者別内訳	
車道混在	約 1.0 km	県	約 0.0 km
		市	約 1.0 km
自転車専用通行帯	約 46.8 km	県	約 22.4 km
		市	約 24.4 km
木曽川サイクリングロード	約 21.8 km		
合計	約 69.6 km		

※整備形態については、区間ごとに具体的な整備に向けた詳細な検討を行った上で、関係機関などとの協議を経て決定するため、変更となる場合があります。

4) - 1 整備優先区間

効果的・効率的な自転車通行空間の整備を推進するため、計画期間内において優先的に整備を行う区間を「整備優先区間」として定め、自転車ネットワーク路線約69.6kmのうち、整備優先区間約10.7kmを設定しました。

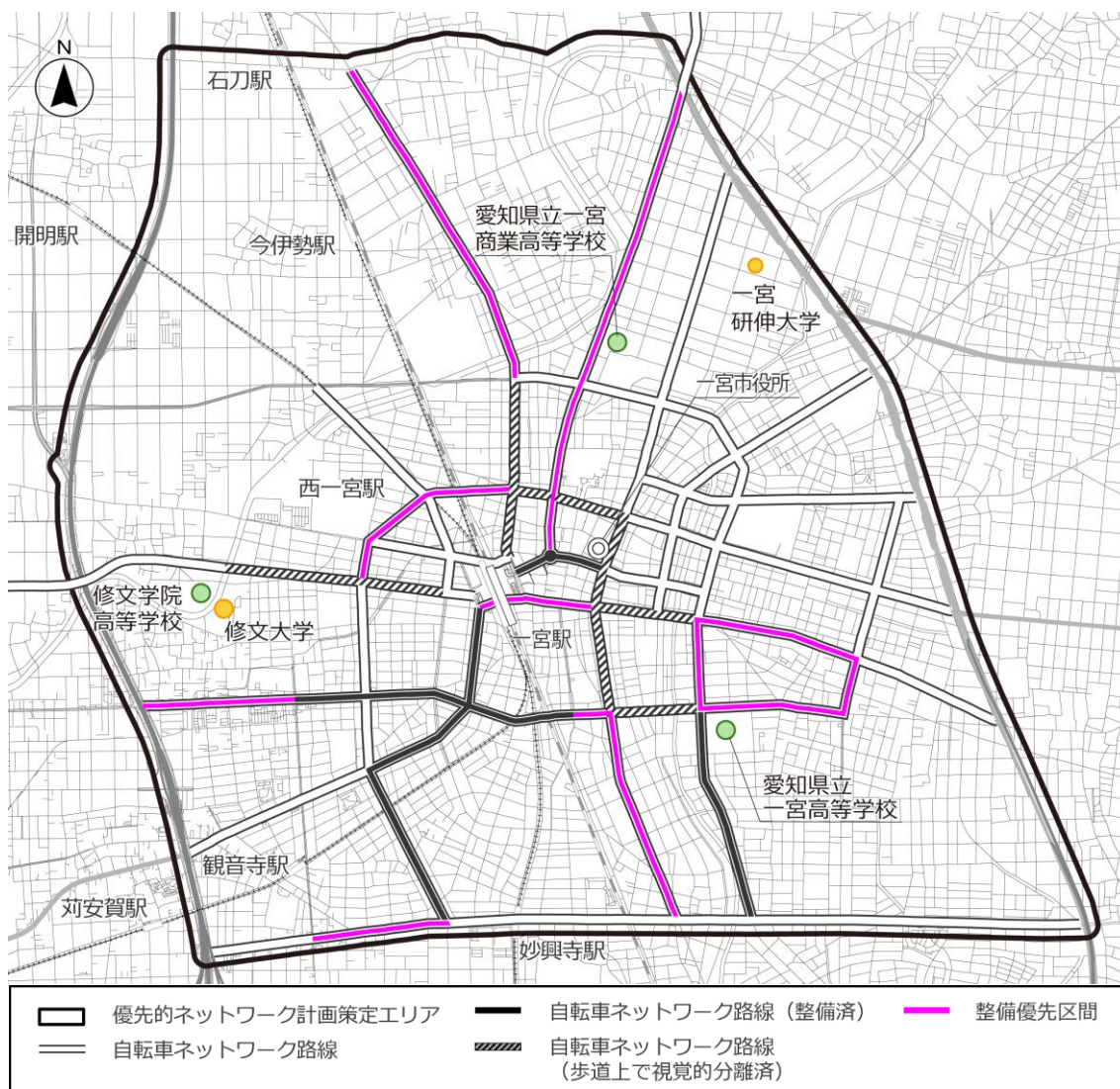


図 6-11 整備優先区間

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成

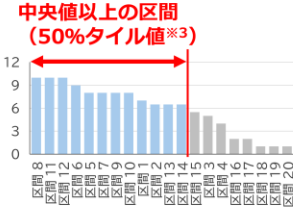
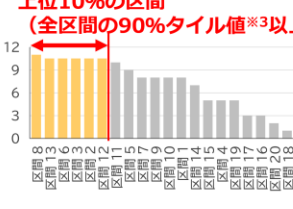
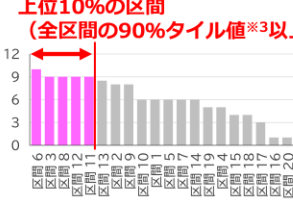
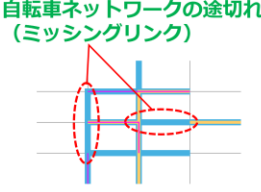
なお、具体的な整備にあたっては、完成形態での整備が当面困難であり、かつ自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、車道混在での整備など、暫定形態での整備についても視野に入れた検討を行います。

また、自転車専用通行帯上の路上駐停車対策や、整備済区間と未整備区間との接続部における逆走対策などの個別対策について検討を行います。

(設定の考え方)

整備優先区間は、自転車利用者の利用状況、整備ニーズ、自転車事故、連続性の担保の観点から設定しました。設定の考え方を以下に示します。

表 6-3 整備優先区間の設定の考え方

路線選定の観点	抽出方法
<p>① 自転車利用状況に応じた検討対象路線の抽出</p>	<p>未整備のネットワーク路線のうち、自転車利用の多い(中央値以上)の区間^{※1}を抽出</p> <p>中央値: 区間別に集計したアンケート結果を昇順に並べた全区間の50%タイル値以上^{※3}にあたる区間の数値</p> 
<p>② 整備ニーズへの対応</p>	<p>①で抽出した区間のうち、自転車通行空間の整備ニーズ^{※1}が高い(上位10%)区間及び具体的な地域要望区間を抽出</p> <p>上位10%区間: 区間別に集計したアンケート結果を昇順に並べた全区間の90%タイル値^{※3}以上にあたる区間の数値</p> 
<p>③ 自転車事故への対応</p>	<p>①で抽出した区間のうち、自転車事故^{※2}が多い(上位10%)区間、または自転車移動時に危険を感じたことがある区間^{※1}(上位10%)を選定</p> <p>上位10%区間: 区間別に集計したアンケート結果を昇順に並べた全区間の90%タイル値^{※3}以上にあたる区間の数値</p> 
<p>④ 連続性の担保</p>	<p>②及び③による選定結果を踏まえ、自転車ネットワークの途切れ(ミッシングリンク)を補正</p> 

※1 自転車利用に関するアンケート調査(2025) ※2 交通事故統計情報のオープンデータ(2019~2024)
 ※3 タイル値: データを小さい順に並べたときに、全体を100として「何パーセントの位置にあるか」を示す値

なお、自転車利用状況及び整備ニーズについては、自転車利用に関するアンケート調査[※]及びビッグデータによる分析結果に基づきます。

※自転車利用に関するアンケート調査(2025年7月~8月実施)。高校生以下の自転車事故が多い状況を踏まえ、優先的ネットワーク計画策定エリア内の高等学校に対して重点的に調査票を配布し、高校生による自転車の利用実態や、自転車通行空間の整備意向などをより具体的に把握。

4) - 2 連携整備区間

関連事業と連携した自転車通行空間の整備を推進するため、自転車の更なる活用が期待される木曾川サイクリングロードに関連する事業や、無電柱化¹⁶などの道路整備事業の進捗を踏まえて整備する区間を「連携整備区間」として定め、自転車ネットワーク路線約 69.6 km のうち、連携整備区間約 8.0km を設定しました。

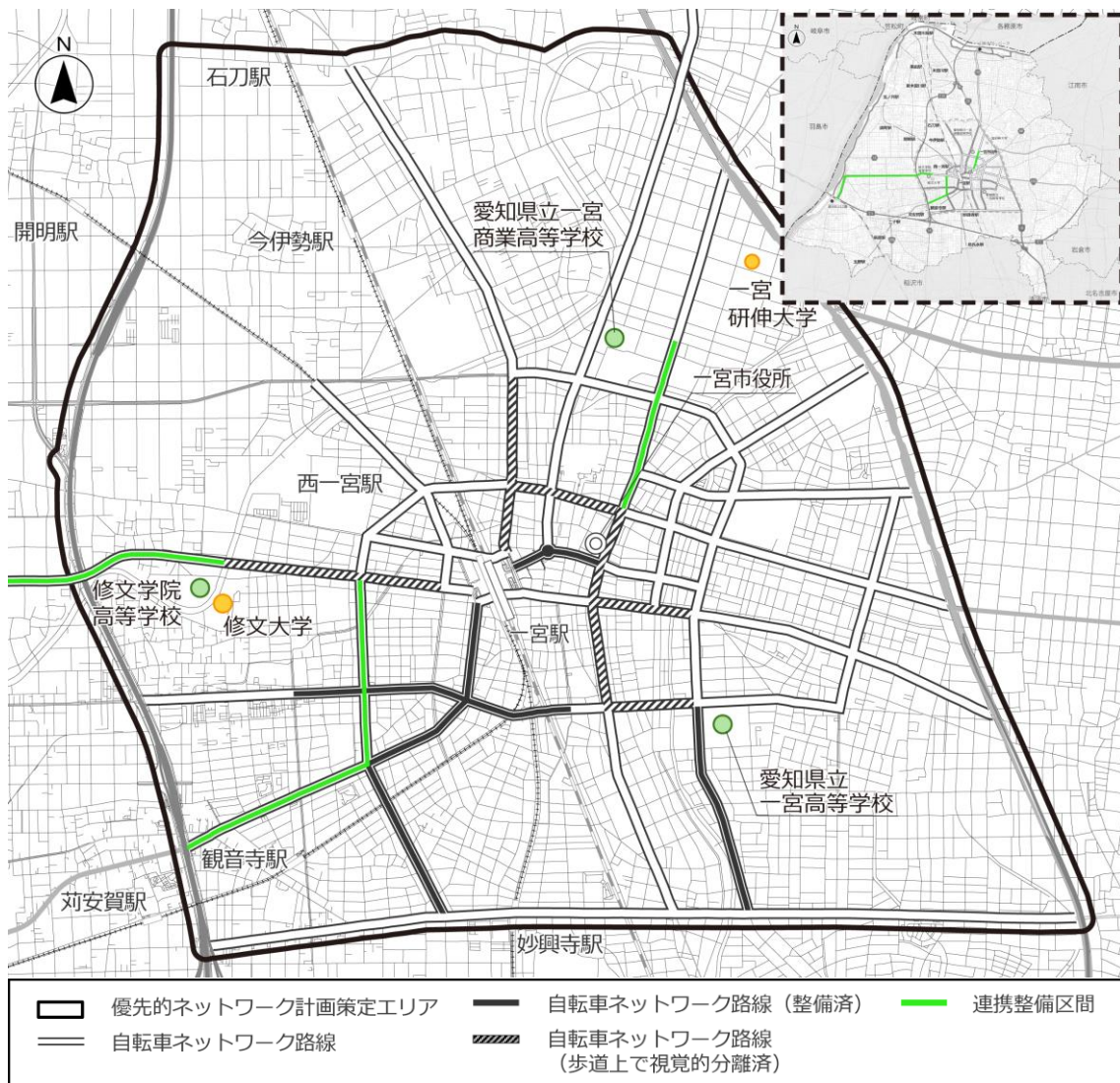


図 6-12 連携整備区間

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成

なお、具体的な整備にあたっては、関連事業との同調によるまちづくりとしての総合的な整備効果を考慮し、未改良の都市計画道路における車道混在での整備など、暫定形態での整備についても視野に入れた検討を行います。

また、自転車専用通行帯上の路上駐停車対策や、整備済区間と未整備区間との接続部における逆走対策などの個別対策について検討を行います。

5) 計画に定める事項のまとめ

以上より、自転車通行空間の計画的な整備のため計画に定める事項は以下のとおりです。

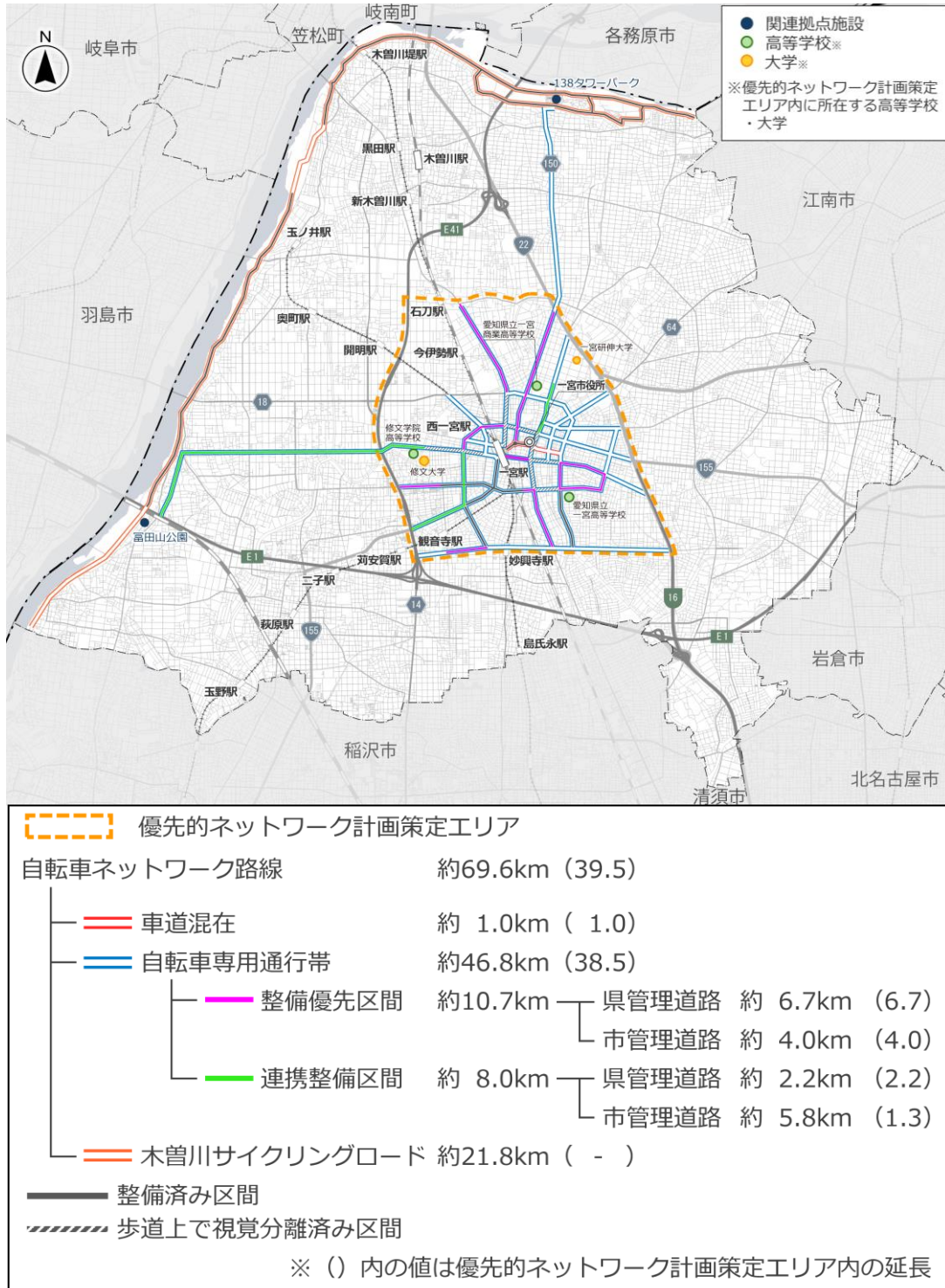
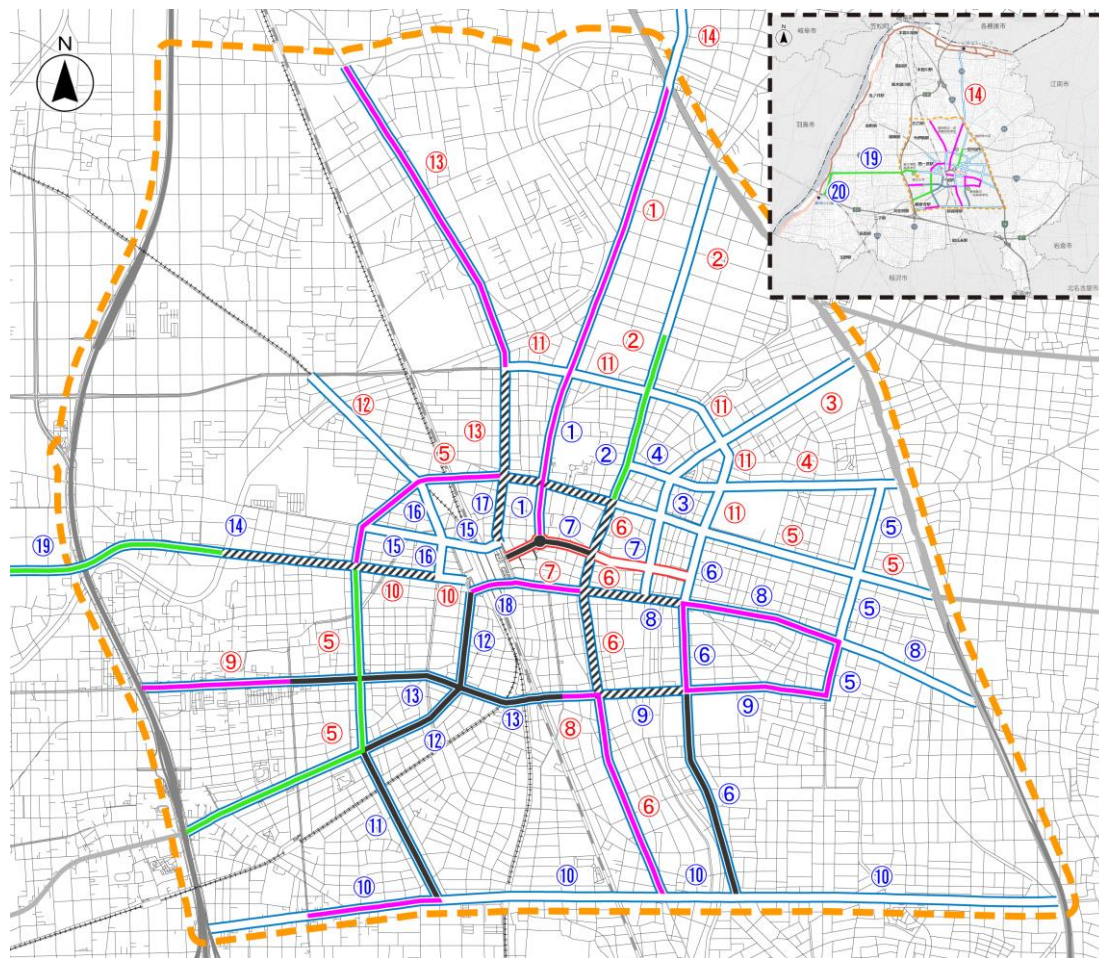


図 6-13 自転車通行空間の計画的な整備に関して計画に定める事項

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成



路線名	延長 : km	路線名	延長 : km
① (一) 一宮川島線	1.5 (1.5)	④ 市道0119号線	0.5
② (一) 一宮各務原線	1.2 <0.3>	⑤ 市道0140号線	1.1 (0.3)
③ (主) 一宮犬山線	0.8	⑥ 市道0120号線	1.9 (0.4) [1.1]
④ (一) 小折一宮線	1.0	⑦ 市道0118号線	1.0 [0.4]
⑤ 国道155号	5.3 (1.0) (1.9)	⑧ 市道0115号線	2.1 (0.8)
⑥ (一) 名古屋一宮線	2.1 (1.1)	⑨ 市道0114号線	1.1 (0.7)
⑦ (一) 尾張一宮停車場線	0.4 (0.4)	⑩ 市道0112号線	4.5 (0.7)
⑧ (主) 一宮蟹江線	0.2 (0.2)	⑪ 市道0132号線	0.9 [0.9]
⑨ (一) 富田一宮線	1.1 (0.7) [0.4]	⑫ 市道0133号線	1.1 [1.1]
⑩ (一) 名鉄一宮停車場線	0.5	⑬ 市道0114号線	1.0 [1.0]
⑪ (主) 大垣一宮線	1.6	⑭ 市道0116号線	1.5 <0.7>
⑫ (一) 奥音羽線	0.5	⑮ 市道0117号線	0.6
⑬ (一) 名古屋一宮線	2.4 (1.8)	⑯ 市道0113号線	0.7
⑭ (一) 一宮川島線	3.8	⑰ 市道0136号線	0.3
① 市道0137号線	0.9 (0.9)	⑱ 市道K0938号線ほか1	0.2 (0.2)
② 市道0138号線	0.6 <0.6>	⑲ 市道0116号線	3.4 <3.4>
③ 市道0139号線	0.9	⑳ 市道0162号線	1.1 <1.1>
		木曽川サイクリングロード	21.8 [17.7]

※ () 内の値は整備優先区間の延長、<> 内の値は連携整備区間の延長、[] 内の値は整備済み延長

図 6-14 自転車ネットワーク路線の路線別延長一覧

出典：OpenStreetMap contributors を加工して作成

施策2 まちづくりと連携した自転車利用環境の向上

自転車のもつ特性や効果を活かし、本市の目指す将来都市像を踏まえた多様な交通手段の組合せによる優れた交通環境の形成のため、まちづくりと連携した自転車利用環境の構築に取り組みます。

① 自転車と公共交通との連携強化

- 自転車と公共交通との円滑な連携を促進し、地域における移動の利便性向上と放置自転車の抑制を図るため、引続き、鉄道駅周辺における自転車の利用状況などを踏まえた駐輪場の整備を行います。
- 鉄道駅周辺の既存各駐輪場においては、利用状況と利用者ニーズに応じた質的向上に取り組むとともに、需給バランスを踏まえた余剰地の有効活用や管理・運営方法の見直しなど、まちづくりと連携した駐輪場のあり方について検討を行います。

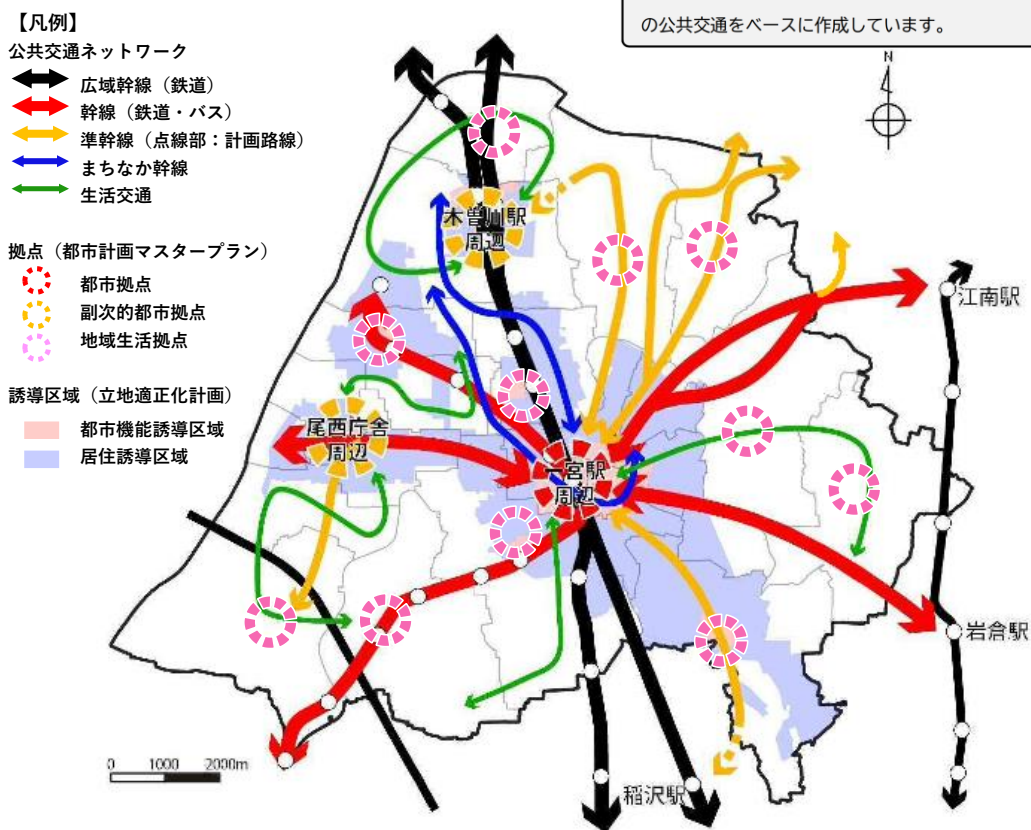


図 6-15 将来の公共交通ネットワークイメージ図

出典：第3次一宮市公共交通計画

- 本市の目指す将来都市像を踏まえ、路線バスなどの公共交通と自転車との乗継機能の強化のため、地域生活拠点や主要バス停留所周辺における駐輪スペースの確保に取組みます。



図 6-16 一宮駅北第1自転車駐車場



図 6-17 バス停留所付近の簡易駐輪場の整備例
出典：自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省）
(<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001880113.pdf>)

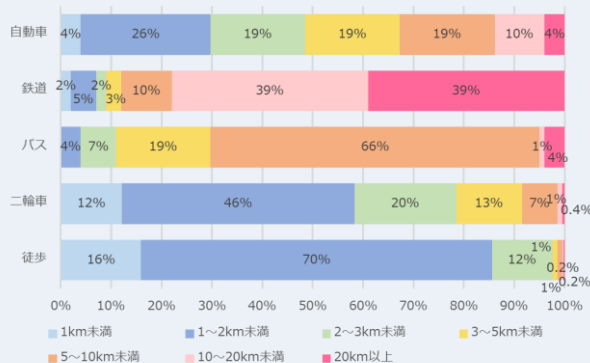
COLUMN

～交通手段の役割分担～

本市の代表交通手段の構成比は自動車が一番高く、自動車の移動距離は、2km未達の短距離の利用もみられます。

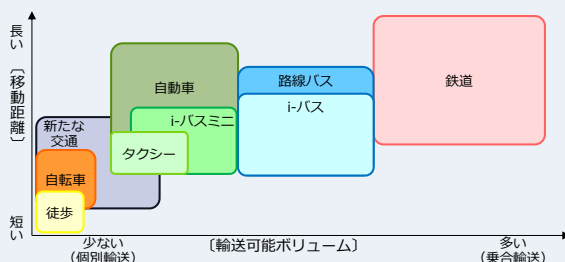
短距離かつ少人数の移動であれば、自転車や徒歩などの交通手段と分担ができる可能性があることから、一宮市総合交通戦略では、多様な交通手段の利便性向上や利用促進を図ることで、近距離移動は新たなモビリティや徒歩、自転車、バス路線の近隣地域はバスの利用へと、多様な交通手段による適切な役割分担を目指しています。

<代表交通手段別の移動距離>



出典：第5回 中京都市圏パーソントリップ調査

<交通手段の役割分担のイメージ>



出典：一宮市総合交通戦略

② まちなかエリアにおける駐輪スペースの維持・確保

- まちなかエリアにおける快適な回遊性の向上と、路上駐輪の削減のため、市役所などの既存駐車場における駐輪スペースの維持・確保に向けた検討を行います。

COLUMN

～商店街における自転車ラックの設置～

静岡市では、七間町通りの駐輪スペースを地元商店街主導で民間事業者を入れラック化し、短時間の利用を無料としています。

一方、長時間の利用に対しては有料とすることにより、市民の利便性向上と放置自転車の削減につながり、まちなか環境の改善に寄与する効果が確認されています。

<七間町通りの自転車ラック>



出典：静岡市自転車活用推進計画

③ 生活道路等における安全対策の推進

- 生活道路における自転車利用者の安全確保のため、警察と連携し、速度規制（時速30km/h以下）と物理的デバイス（ハンプ、狭さく、カラー舗装など）を適切に組み合わせる「ゾーン30プラス」の拡大に取り組みます。



狭さく



ハンプ



イメージハンプ



スムーズ横断歩道

図 6-18 富士地区で整備されたゾーン30プラス

出典：一宮市ウェブサイト

- 生活道路同士の交差点における出会い頭の事故を未然に防ぐため、警察と連携し、自転車事故が多発する箇所を把握した上で、必要に応じてカラー舗装による交差点の明示などを行います。また、予算の範囲内において、地域からの要望に基づくカーブミラーの設置や、土地所有者の承諾を地域で得られる場合には交差点隅切りの設置を行います。



図 6-19 交差点部の明示

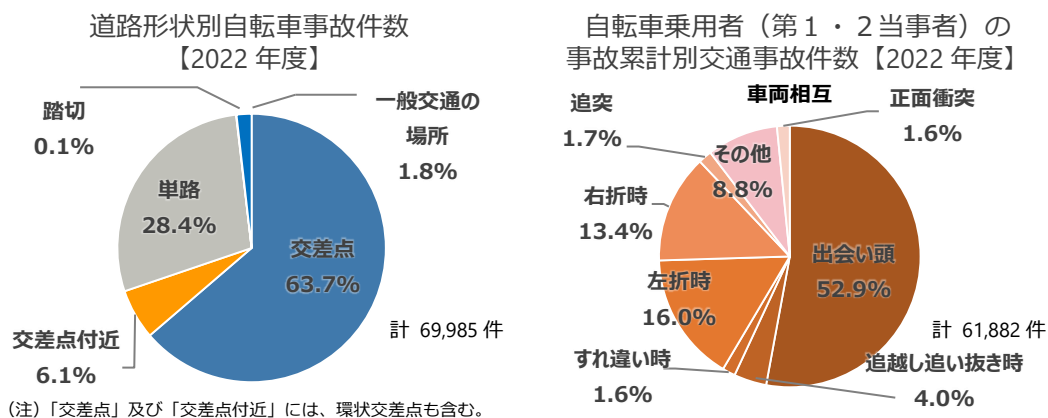


図 6-20 自転車事故の発生状況

出典：警察庁ウェブサイト (<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kentokai/01/siryou07.pdf>)

④ シェアサイクルの導入可能性及び効果に関する検討

- 地域における移動の利便性や周遊性の向上を図るため、公共交通との連携や観光・通勤・通学など多様な利用シーンを想定し、持続可能な交通手段としての自転車のシェアリングサービス（シェアサイクル）の導入可能性及び効果に関する検討を行います。



図 6-21 駅前に整備されたシェアサイクル

出典：シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン（国土交通省）

施策3 情報通信技術の活用

自転車関連情報の活用による利便性の向上と快適な自転車利用環境の整備のため、情報通信技術の活用推進に取り組みます。

① 自転車関連情報のオープンデータ化¹⁷

- 自転車利用者や民間事業者による自転車関連情報の活用を促進するため、自転車通行空間の整備状況や駐輪場位置などについてオープンデータ化を行います。

施策4 広域的なサイクリングロードの整備

木曽川沿川では、国を含む関係機関が連携して、木曽三川の広大な空間を活かし、健康づくりを支援するレクリエーション施設等として広域的なサイクリングロード等の整備が進められています。

木曽川沿川には豊かな自然と歴史的・文化的資産が多く、自転車を楽しむことができる本市を代表する施設として更なる魅力向上を図るため、引続き木曽川サイクリングロードなどの整備に取り組みます。

① 木曽川サイクリングロード等の整備

- 木曽川沿川自治体などの関係機関と連携し、概ね2030（令和12）年度までの木曽川サイクリングロード市内区間の整備完了を目指します。また、関連拠点施設（レクリエーション拠点）として、国営木曽三川公園138タワーパークの活用や富田山公園の再整備を推進します。



図 6-22 木曽川サイクリングロード

- 木曽川サイクリングロード及び関連拠点施設への自転車によるアクセス性の向上のため、一宮駅周辺のまちなかエリアからのアクセス路線における案内サインの設置や、到着後の利便性を高めるための施設整備などについて、検討を行います。

② 木曽川サイクリングロードを活用したかわまちづくりの推進

- 木曽川サイクリングロードの更なる延伸や活用、水辺からまちなかへのアクセス性の向上による地域活性化などを目指し、国・県・木曽川中流域の沿江市町と連携して「木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり計画」の推進に取り組みます。

新たに登録されました！

木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり

概要

- 木曽川の中流域にある、12市町が連携して新たな「かわまちづくり」を始めます。
- “つなぐ、賑わう、広げる”をコンセプトとし、地域資源を活用した賑わい拠点を、自転車で繋ぎ、広げることで地域全体の魅力の向上を目指します。

現状の課題

- 河川敷の通路が途切れており、自転車等で移動できない場所があります。
- 通路が舗装されていなかったり、自転車と歩行者の通行帯が分かれていなかったりして、安全に通行できない場所があります。

整備イメージ

- 一部の区間で途切れていた木曽川沿いのサイクリングロードを繋ぐことで、長距離の自転車での周遊や、サイクルイベント等が活発になります。
- 案内サインを設置したり、通行帯の区分をカラー舗装により明示することで、自転車利用者が安全に走行でき、さらに河川敷を通行する歩行者の安全性も高まります。
- このような整備により、木曽川の豊かな自然や景観、沿川の歴史・文化や地域の拠点を「繋ぎ」、地域の住民や来訪客が憩い集える地域の活性化を目指します。

「かわまちづくり」とは？

地域が持つ「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村や民間事業者、地域住民と河川管理者が連携して、「河川空間」と「まち空間」が融合した、良好な空間形成を目指す取り組みです。





図6-23は、木曽川中流域のサイクリングロード整備計画を示しています。地図には木曽川沿いの市町村（美濃加茂市、坂崎町、各務原市、犬山市、扶桑町、江南市、笠松町、羽島市、一宮市、稲沢市）が示されています。整備計画は、既存のサイクリングロード（赤線）と新規整備するサイクリングロード（青線）で構成されています。また、まちなかルートへの活用を視野に入れて検討しているルート（緑点線）も示されています。

整備イメージとして、以下の写真が紹介されています：

- レンタサイクルの実施・展開
- 官民連携でのイベント開催
- サイクリングロード等の整備
- サイクルラックの整備
- モニュメント設置

※2025年8月 かわまちづくり支援制度に登録

図 6-23 「木曽川中流域自転車で繋ぐかわまちづくり計画」の概要

- 木曽川サイクリングロードの活用や関連拠点施設である富田山公園における官民連携¹⁸施設の整備など、地域の魅力向上や観光振興の促進を図る「一宮西部地区かわまちづくり計画」の推進に取り組みます。

新たに登録
されました！

一宮西部地区 かわまちづくり

概要

- 一宮市の西部、木曽川に面した富田山公園で、新たな「かわまちづくり」を始めます。
- 「KISOGAWA FUN&FAN」として、景色をたのしみ、自然・文化をたのしみ、イベントやレクリエーションをたのしみ、にぎわいの輪が広がりファンが増え、地域の「誇り」となるような水辺の空間をつくります。

「かわまちづくり」とは？

地域が持つ「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村や民間事業者、地域住民と河川管理者が連携して、「河川空間」と「まち空間」が融合した、良好な空間形成を目指す取り組みです。

現状の課題

- 現在の水際は草木が生い茂り、川に近づけません。
- 堤防から河川敷にのり道が少なく、河川敷はスポーツにしか利用されていません。

整備イメージ

- 木曽川の美しい景色を楽しみながら散歩できる川沿いの遊歩道を整備します。
- 安全に水辺へ近づける「親水護岸」を整備します。水と触れ合ったり、環境学習の場での活用が広がります。
- グラウンドの約半分を芝生広場として整備し、スポーツやイベント、デイキャンプなど、多様な遊び場に生まれ変わります。さらに、堤防のまち方面にも魅力的な公園整備を行い、これらを階段で繋ぐことで、かわとまちとの一体性が高まります。
- 木曽川を楽しむ人が増え、一宮市の魅力と活力と好きな人が増えることを目指して、かわまちづくりに取り組みます。

位置図





川に近づけない水際



水上アクティビティ等の活性化



遊船など舟遊文化の継承



マルシェ等による地域の賑わいづくり



まつり等の地域文化の継承



河川敷の整備イメージ



親水護岸の整備イメージ

※2025年8月 かわまちづくり支援制度に登録

図 6-24 「一宮西部地区かわまちづくり計画」の概要

基本方針2 【つかう】心と体を豊かにし、環境にやさしいサイクリングライフの推進**施策5 サイクスポーツ・サイクルツーリズムの振興**

自転車の魅力発信と自転車に触れる機会・楽しむ機会を創出し、余暇利用としての自転車の活用推進を図るとともに、広域的な観光資源としての木曽川沿川サイクリングコースの活用を推進するため、サイクスポーツ及びサイクルツーリズムの振興に取り組みます。

① サイクスポーツ大会などの自転車関連イベントの支援

- 本市の地形的特徴や、木曽川沿川の豊かな自然・レクリエーション拠点を活かしたサイクスポーツ大会などの自転車関連イベントの開催を支援します。



図 6-25 木曽川沿川での自転車関連イベント
(きそがわりバーサイドライド 2025)

② 木曽川沿川サイクリングコースを活用したサイクルツーリズムの推進

- 木曽三川沿いの魅力的な観光資源や河川空間の施設を活かした、国内外から観光客が長期滞在し、安全かつ快適に巡るサイクルツーリズムの創出を目指し、国・県・木曽川中流域の沿川市町が連携した「木曽川中流域サイクルツーリズム検討会」におけるサイクルツーリズムの推進に取り組みます。
- 官民連携（Park-PFI¹⁹など）による都市公園の再整備や、木曽川沿川の市街化調整区域²⁰において土産物店や飲食店などを建築できる基準の制定による民間事業の参入機会の拡大により、民間の資金力、ノウハウを活用した木曽川沿川サイクリングコースの魅力向上に取り組みます。

【参考情報】「市街化調整区域における建築物の許可基準の制定」

木曽川沿線サイクリングコースや 138 タワーパークなどの周辺において、観光資源の魅力向上・活用につながる施設などの建築を促進するため、都市計画法第 34 条第 2 号の運用基準を制定し、2026（令和 8 年）1 月 1 日から運用を開始しています。

市街化調整区域において
◆観光資源を有効利用するうえで必要な建築物の許可

※**観光資源**とは
 自然・歴史・伝統・文化・産業など観光振興に資する資源
 例：登録有形文化財・木曽川・138タワーパーク・サイクリングコース

これら、**観光資源**の周辺での建築の許可基準を制定

◆**許可対象の用途**

- (1) 観光価値を維持するため必要な施設
 土産物店
- (2) 観光客を対象とした休憩施設
 飲食店・休憩所
- (3) 観光資源を活用した見学・体験・学び・遊びなどができる施設
 展示場・資料館・観光農園施設・サイクリング関連施設

◆**許可基準**

- (1) 観光資源となる起点地から300m以内の土地
- (2) 敷地面積500㎡以下、建築物の高さ10m以下

◆**施行日**
 2026年1月1日（祝）

【都市計画法第34条第2号 条文】
 市街化調整区域内に存する鉱物資源、**観光資源**その他の**資源の有効な利用上必要な建築物**又は第一種特定工作物の建築又は建設の用に供する目的で行う開発行為

図 6-26 都市計画法第 34 条第 2 号の許可基準制定概要

出典：一宮市ウェブサイト

③ サイクリングコースや関連施設等を掲載したマップの作成

- 関係機関と連携し、サイクリングコースや自転車関連施設、地域の観光情報などを掲載したサイクリングマップを公開するとともに、おすすめのサイクリングルートや観光スポットを紹介するデジタル観光ガイドを作成し、自転車を活用した観光の促進と地域の魅力発信に取り組みます。



図 6-27 木曽川沿川サイクリングルート MAP

出典：木曾ポタウェブサイト (<https://www.cbr.mlit.go.jp/kisojyo/cyclingmap/>)

④ サイクルトレイン等の導入可能性及び効果に関する検討

- 自転車による木曽川沿川サイクリングコースへの広域的なアクセス性の向上のため、交通事業者と連携し、サイクルトレイン²¹・サイクルバス²²の導入可能性及び効果についての検討を行います。



写真：大都市中心部から郊外へのサイクルルートへのアクセス手段としての活用
(千葉県 JR 東日本 B.B.BASE)

図 6-28 サイクルトレイン

施策6 自転車を活用した健康づくりの推進

自転車は、手軽に運動ができる手段であるほか、外出機会の増加や活動範囲の拡大により、健康長寿社会²³や共生社会²⁴の構築に貢献するものとして更なる活用が求められています。

自転車を利用することによる健康への効果を踏まえ、日常的な自転車の活用推進による市民の健康増進を図るため、自転車を活用した健康づくりの推進に取り組めます。

① 健康教室等における自転車利用効果の周知

- 本市が主催する健康づくりに関連する教室及び講座や健康支援アプリを活用し、自転車の健康効果に関する情報を発信します。



図 6-29 健康教室

② 日常的な自転車利用に対するインセンティブ制度の導入

- 健康マイレージなどの健康支援事業や健康支援アプリを活用し、日常的な自転車利用に対してポイントを付与するインセンティブ制度を導入します。

健康支援アプリkencomで
楽しみながら、健康に。

kencomってこんなアプリ！

- 歩数・体重・血圧などを記録・管理できる。
- 自分に合った健康情報が届く。
- 日々の健康行動でポイントが貯まる。
- 年2回のウォーキングイベントが楽しめる。



図 6-30 健康支援アプリ「kencom」(ケンコム)

出典：一宮市ウェブサイト

施策7 環境にやさしい交通手段としての自転車の利用促進

環境に対する意識が世界的に高まっていく中で、市民一人ひとりが今まで以上に地球環境に強い危機感を持ち、脱炭素への取り組みを強化し、将来にわたって本市の豊かな環境を次世代に引き継ぐ必要があります。

「いちのみやゼロカーボンシティ宣言」や国における道路の脱炭素化に関する動向を踏まえ、環境にやさしい交通手段として、自転車の利用による環境負荷の低減に取り組みます。

① 自転車の利用による環境負荷の低減

- 日常の移動における自動車から自転車への転換促進のため、市民に対する自転車の環境的価値に関する情報発信や、普段の交通手段を工夫して CO2 排出量の削減を目指す「スマートムーブ」に関する広報を実施します。

COLUMN

～smart move(スマートムーブ)～

環境省が推進する「smart move (スマートムーブ)」は、日常の交通手段を見直し、CO2 排出量の少ない方法を選ぶことで地球温暖化対策を進めるライフスタイルの提案です。家庭からの CO2 排出量のうち、自動車からの排出量は約 2 割を占めており、交通手段を見直すことが重要です。

スマートムーブが推進する5つの取り組みとして「電車やバスなどの公共交通機関を利用」「徒歩、自転車での移動」「自動車の使い方を工夫」「長距離移動の工夫」「移動・交通における CO2 削減の取り組みに参加」が挙げられています。

<スマートムーブが推進する5つの取り組み>

1 電車やバスなどの公共交通機関を利用



通勤や通学、旅行やちょっとした外出において、電車やバスなどの利用を心がけてみましょう。最近ではハイブリッドバスやLRTなどの取組も広がっています。

2 徒歩、自転車での移動



徒歩や自転車は、CO2を排出しない移動方法であり、健康面でもメリットを得ることができます。渋滞の起こりやすい場所の移動では利便性向上にもつながります。

愛知県では令和3年10月より、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」で全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となっています

3 自動車の使い方を工夫



環境省では、ふんわりアクセルやアイドリングストップ等の「エコドライブ」の普及促進を行っています。エコドライブにより燃費は改善し、安全運転にもつながります。最近ではハイブリッド車や電気自動車等のエコカーが登場しています。エコカーへの乗り換えによってCO2削減が可能となるほか、ランニングコストを節約できます。

4 長距離移動の工夫



旅行や出張など長距離移動においてもCO2削減が可能です。目的地への移動には新幹線や特急を活用、旅行先での移動手段は自転車やバス、電車を利用することが挙げられます。飛行機の利用にはカーボンオフセットという取組も登場しています。

5 移動・交通におけるCO2削減の取組に参加



カーシェアリング、コミュニティサイクル、パーク&ライド、エコ輸送といったCO2削減の取組に参加することが可能です。

出典：環境省ウェブサイトから作成

(https://ondankataisaku.env.go.jp/deco katsu/smartmove/about_smartmove/index.html)

施策8 災害時における自転車の活用

災害時における自転車の機動性の高さを活かした、危機管理体制の強化に取り組めます。

① 自転車を活用した危機管理体制の強化に関する検討

- 自動車による道路不通時における被災状況の迅速な把握のため、自転車を活用した情報収集体制の構築に向けた検討を行います。



図 6-31 自転車を活用した緊急パトロール訓練

出典：2025 年度 第 2 回 自転車の活用推進に向けた有識者会議 資料
(<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bicycle-up/17pdf/03.pdf>)

基本方針3 【まもる】安全で安心な自転車活用社会の構築

施策9 自転車を安全に利用する意識の醸成

交通安全意識と交通マナーの更なる向上など、自転車の安全な利用に対する意識の醸成を図るため、自転車利用ルールなどの周知・啓発に取り組みます。

実施にあたっては、「自転車安全利用五則」の活用などによる自転車の正しい乗り方（歩行者や他の車両に配慮した通行、スマートフォンなどの操作やイヤホンを使用しながら自転車を運転しないことなど）に関する普及啓発の強化と、自転車損害賠償責任保険等への加入義務の周知を図ります。

① ライフステージに応じた交通安全教育の推進

- 交通安全に対する意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせた生涯にわたる学習を促進し、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えられるようになることが重要です。このため、学校や警察、関係団体と連携し、小・中・高等学校における交通安全教室や親子を対象とした自転車乗り方教室などの段階的な交通安全教育を通じて、自転車利用ルールなどの周知・啓発に取り組みます。



図 6-32 交通安全教室



図 6-33 交通安全教室

② 広報・イベント等による自転車利用ルール等の周知・啓発

- 警察、関係機関、団体などと連携し、街頭における立哨や、テレビ、ラジオ、SNS、街頭ビジョンなどの多様な広報媒体の活用と、大規模集客施設におけるイベントの開催などにより、自転車利用ルールなどの周知・啓発に取り組みます。



図 6-34 交通安全市民運動推進駅前キャンペーン

③ 自転車用ヘルメットの着用促進

- すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化された一方で、市民のヘルメット着用率は2割程度にとどまっています。このため、自転車用ヘルメットの購入費の一部補助の実施や、警察、関係機関・団体などと連携した各種講習・交通安全運動などのあらゆる機会を通じた着用効果の広報・啓発により、自転車乗車時のヘルメット着用率の向上に努めます。

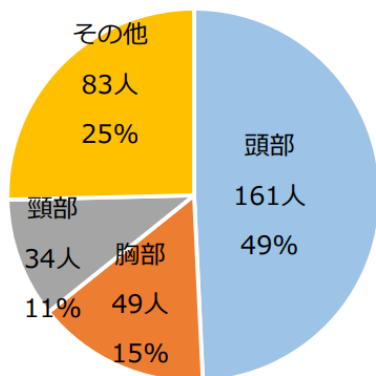


図 6-35 人身損傷主部位別の自転車乗用中死者数 (2024年)
出典：警察庁 自転車ルールブック

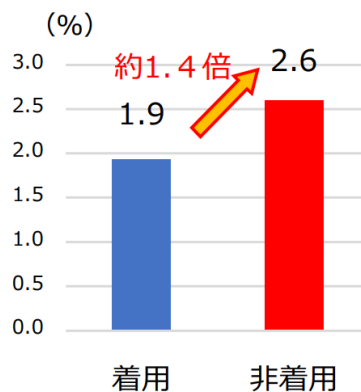


図 6-36 自転車乗用中人身損傷主部位「頭部」のヘルメット着用状況別致死率比較 (2020年～2024年合計)
出典：警察庁 自転車ルールブック

施策10 自転車を安心して利用できる社会環境の創出

すべての人が安心して自転車を利用できるよう、盗難などの自転車に関連する犯罪被害の防止や自転車乗車時のヘルメットの着用促進など、自転車を安全に利用できる社会環境の創出に取り組みます。

① 自転車の盗難防止に関する取り組みの実施

- 警察による駐輪場などでの自転車の施錠啓発活動や、自転車の盗難の被害者に高校生が多いことに着目した「高校生自転車盗難防止トライアル」などの実施とともに、市営駐輪場における防犯カメラの適切な機能維持など、自転車を盗難しにくい環境づくりを推進し、自転車盗難被害の防止を図ります。



図 6-37 警察による施錠啓発活動

出典：愛知県一宮警察署資料

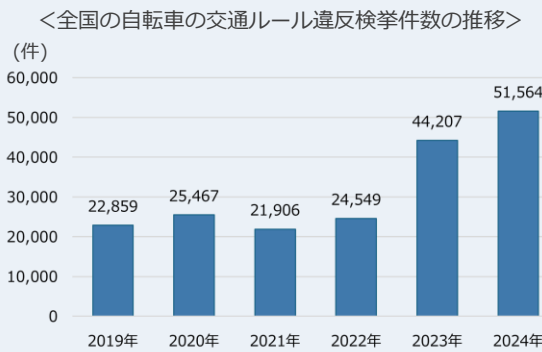
COLUMN

～ 一宮警察署からのメッセージ ～

2026（令和8）年4月から自転車への交通反則通告制度（いわゆる青切符）が導入されます。

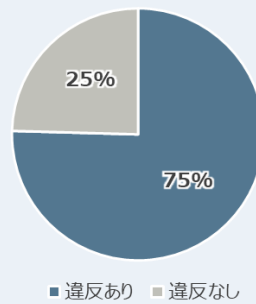
この制度の導入によって、自転車の交通ルール違反に対する罰則が強化される、取締りが強化される、と感じている方がいると思われませんが、この制度導入の目的は、違反者の時間的・手続的な負担を軽減するとともに、自転車の交通ルールを守ることによって自転車事故の抑止を図ることであり、罰則自体を強化するものではなく、取締りについては従来から実施しています。

自転車乗車中の死亡・重傷事故のうち、7割以上に一時停止違反などの自転車側の交通ルール違反があります。自転車の交通ルールを順守して交通事故に遭わない、起こさない運転を心がけましょう。



出典：警察庁

<全国の自転車乗車中の死亡・重傷事故における自転車による法令違反の有無(2024年)>



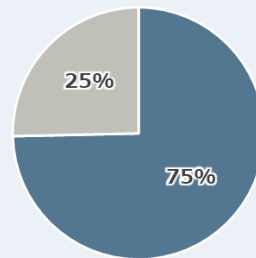
出典：警察庁

また近年、一宮警察署管内では自転車の盗難被害が増加傾向にあり、被害にあった自転車の7割以上が無施錠であったことがわかっています。

鍵かけは最大の防犯対策であり、鍵かけによって防げる被害はたくさんあります。鍵かけにかかる時間は数秒です。戻ったら自転車がない…あの時鍵をかけておけば…そんな後悔をしないためにも…

急いでいる、時間がないその時こそ～「(自転車を)降りたら必ず鍵かけ！」の徹底をお願いします。

<一宮市内での自転車盗難被害時における施錠の状況(2024年)>



出典：一宮警察署

自転車事故と自転車盗難被害の減少には、交通ルールを守ることや、盗難されやすい状況をつくらない、自転車を利用される方一人ひとりの意識が重要です。皆さんも一緒になって、自転車を安全に利用できる社会環境の創出に取り組みましょう。

一宮警察署

Chapter 7

第7章 計画の推進

7.1 評価指標・目標値

7.2 推進手法

第7章 計画の推進

7.1 評価指標・目標値

本計画では、3つのシーンにあわせた基本方針を設定しています。

計画の着実な推進を図るため、基本方針ごとに評価指標と目標値を定め、達成状況の評価を行います。

基本方針1 【つくる】安全で快適な自転車利用環境の整備

表 7-1 【つくる】 達成状況の評価指標と目標

指標	計測方法	単位	現況値 (年次)	目標値 (年次)
自転車通行空間（整備優先区間）の整備延長	実施成果	km	4.9 (2025)	15.6 (2035)
鉄道駅・バス停周辺の駐輪場整備の満足度 ^(※1)	アンケート	%	50 (2023)	75 (2035)

※1 満足、やや満足と答えた人の割合

基本方針2 【つかう】心と体を豊かにし、環境にやさしいサイクリングライフの推進

表 7-2 【つかう】 達成状況の評価指標と目標

指標	計測方法	単位	現況値 (年次)	目標値 (年次)
自転車分担率	パーソントリップ調査	%	13 (2022)	16 (2032)
自転車利用頻度（週1日以上）	アンケート	%	32 (2023)	40 (2035)

基本方針3 【まもる】安全で安心な自転車活用社会の構築

表 7-3 【まもる】 達成状況の評価指標と目標

指標	計測方法	単位	現況値 (年次)	目標値 (年次)
自転車事故死傷者数	警察資料	人	471 (2024)	377 (2035)
自転車利用ルールの認知度 ^(※2)	アンケート	%	63 (2025)	90 (2035)

※2 自転車利用ルールのうち、主な項目の平均値（車道通行の原則、車道では左側通行、一時停止、歩道通行に関するルール）

7.2 推進手法

(1) PDCAサイクルによる継続的な計画の推進

本計画は、毎年度ごとの施策実施状況と概ね中間年度における計画進捗状況の把握を行い、PDCA サイクルを用いた継続的な計画の推進を図ります。

(2) 推進体制

本計画の推進にあたり、施策実施主体が参加する「(仮称)一宮市自転車活用推進会議」を毎年度1回以上開催し、施策実施状況の把握と計画の推進に向けた各主体の連携を図ります。



図 7-1 PDCA サイクル

参考資料

用語集

一宮市自転車活用推進計画改定委員会 委員名簿

用語集

No	用語	解説
1	自転車通行空間	自転車が通行する道路、又は道路の部分。
2	自転車事故死傷者数	自転車事故（当事者種別が自転車）における死者と負傷者数の合計。なお、「死者」とは、交通事故によって発生から 24 時間以内に亡くなった場合をいう。
3	2050 年 カーボンニュートラル	2050 年までに、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、植林、森林管理などによる吸収量を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
4	旅行速度	移動した距離に対して、信号や渋滞などによる停止時間を含めた所要時間で割ったもの。
5	サイクルツーリズム	自転車を活用した観光形態（ツーリズム）のこと。自転車に乗ることを主な目的とするものだけでなく、観光時における移動手段の一つとして自転車を利用することも含まれる。
6	回遊性	動き回りやすさのこと。目的の有無に関わらず、来訪者や市民が循環し渡り歩く移動を促し、都市の滞在時間を増加させ、消費活動を活発化させることから、賑わいと消費の両面において影響がある。
7	脱炭素化	温室効果ガスの排出の量の削減並びに吸収作用の保全及び強化を行うこと。適正かつ合理的な利用を通じて社会経済活動その他の活動に伴って発生する温室効果ガスの排出の量の削減を促進することを含む。
8	情報通信技術	情報や通信に関する技術の総称。ICT（Information and Communication Technology）とも呼ばれる。
9	モビリティ	移動性や可動性など、人・物の移動やその能力、それを支える仕組みを含めた総称。
10	パーソナル モビリティ	個人で使用する交通手段（立ち乗り型のモビリティや電動自転車など）。

No	用語	解説
11	グリーンスロー モビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した 小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
12	代表交通手段分担率	すべての移動（トリップ）に占める代表交通手段を利用した トリップの割合。 トリップとは人の「移動」のことで、ある目的による出発地 から目的地までの移動を 1 トリップとする。また、1 つのト リップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交 通手段のことを代表交通手段という。
13	幹線道路	都市構造を形成する骨格的な道路のうち、県内各都市間交通、 都市内交通などに対処する道路。
14	運動習慣者	1 回 30 分以上の運動を週 2 回以上、1 年以上継続している人 のこと。
15	シェアサイクル	一定の地域内に設置されたポート（駐輪場所）であれば、ど こでも自転車を借りることができ、返却することができる サービス。
16	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて 収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通 りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電 柱をなくすこと。
17	オープンデータ化	国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、 国民誰もがインターネットなどを通じて容易に利用（加工、 編集、再配布など）できるようにデータを公開すること。
18	官民連携	行政（官）と民間（民）が連携すること。
19	Park-PFI	飲食店、売店などの公園利用者の利便の向上に資する公募対 象公園施設の設置と、当該施設から生ずる収益を活用してそ の周辺の園路、広場などの一般の公園利用者が利用できる特 定公園施設の整備・改修などを一体的に行う者を、公募によ り選定する制度。

No	用語	解説
20	市街化調整区域	都市計画区域において定められた、市街化を抑制すべき区域。
21	サイクルトレイン	自転車を解体せず、また「輪行袋」（解体した自転車をすべて覆うように入れる袋）に入れることなく、鉄道にそのまま持ち込むなどして輸送する鉄道及びそのサービス。
22	サイクルバス	自転車を解体せず、また「輪行袋」（解体した自転車をすべて覆うように入れる袋）に入れることなく、バスの車内にそのまま持ち込む、あるいは車外サイクルラックに搭載するなどして輸送するバス及びそのサービス。
23	健康長寿社会	健康寿命（健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間）を延伸し、一人一人が心豊かに生き生きと過ごせる社会のこと。
24	共生社会	年齢、性別、障害の有無、国籍などに関わりなく、誰もが多様な価値観やライフスタイルを持ちつつ豊かな人生を享受できる社会のこと。

一宮市自転車活用推進計画改定委員会 委員名簿

区 分	氏 名	所属・役職	備 考
1号委員 (学識経験者)	嶋田 喜昭	大同大学建築学部 教授	委員長
2号委員 (関係団体)	菱川 宗弘	一宮商工会議所 事務局長	
	柴田 有亮	尾張トライアスロンクラブ 事務局長	副委員長
	石川 晴夫	愛知県自転車モーター商協同組合 一宮支部長	
	國立 秋夫	一宮市健康づくりサポーター協議会 会長	
	稲垣 紀子	一宮市小中学校PTA連絡協議会 代表者	
3号委員 (関係行政機関)	井上 重人	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	
	吉田 真樹	愛知県一宮建設事務所 道路整備課長	
	齋木 大輔	愛知県立一宮工科高等学校 教頭	
4号委員 (交通管理者)	櫻井 智浩	愛知県警察一宮警察署 交通課長	
5号委員 (交通事業者)	平井 崇士	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部企画開発部 担当部長	
	高井 勇輔	名古屋鉄道株式会社 地域活性化推進本部地域連携部 交通サービス担当課長	
	臼井 雅宏	名鉄バス株式会社 運輸統括部 交通企画官	

一宮市自転車活用推進計画

2019年12月 策定

2026年 3月 改定

○発行 一宮市

○編集 まちづくり部 地域交通課

〒491-8501 愛知県一宮市本町2丁目5番6号

TEL 0586-28-8955