

背景と目的

本市では、2019年度、自転車通行空間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」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。

近年の本市における自転車の利用状況や自転車を取りまく社会情勢の変化などを踏まえ、**より多くの方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」を改定しました。**

計画の位置づけと対象地域・計画期間

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一宮市総合交通戦略などの市上位・関連計画との整合・連携を図ります。

対象地域：一宮市全域

計画期間：10カ年（2026年度～2035年度）

※必要に応じて中間見直しを実施

上位計画	第2次自転車活用推進計画（国）	(2021.5)
	愛知県自転車活用推進計画	(2023.5)
	第7次一宮市総合計画	(2018.3)
関連計画	一宮市都市計画マスタープラン	(2024.3)
	一宮市総合交通戦略	(2025.3)
	第3次一宮市公共交通計画	(2024.3)
	第3次一宮市環境基本計画	(2024.3)
	第2次健康日本21いちのみや計画	(2023.3)

前計画のフォローアップ

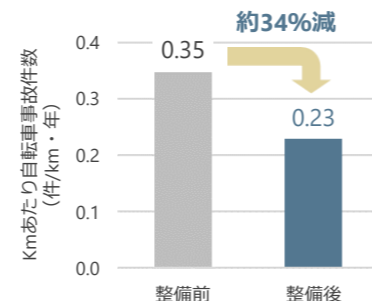
前計画においては、関係機関と連携し、自転車通行空間の整備や自転車利用ルールの周知啓発、観光・レジャー、健康などの様々な分野における事業に取り組み、安全で安心な自転車利用環境の創出と更なる自転車の利活用を推進してきました。一方で、計画目標として設定した2つの指標「自転車の安全性」及び「自転車利用ルールの認知」はいずれも達成されておらず、引続き、安全性確保、自転車利用の促進に関する取り組みの推進が必要です。

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	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% (2025年度)

<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年末時点)



基本理念と基本方針

基本理念

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～

- 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。

基本方針



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。



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。



(参考) 基本方針構成の変更

	前計画	改定
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	基本方針1【つくる】
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	基本方針2【つかう】
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	
基本方針4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現	基本方針3【まもる】

自転車を取りまく課題

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・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

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

自転車の活用に向けた施策・取り組みと目標指標

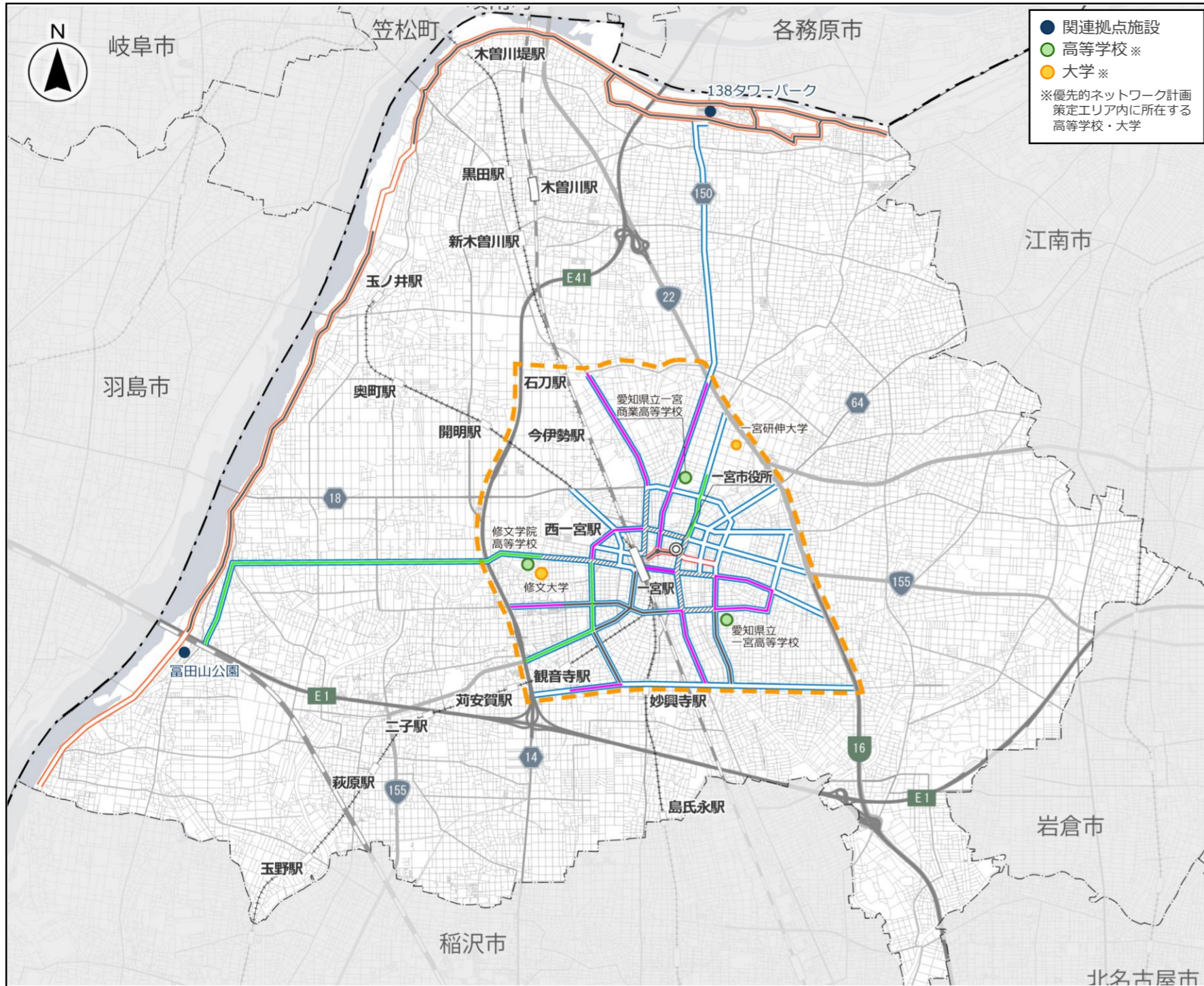
基本方針1 【つくる】安全で快適な自転車利用環境の整備		目標指標	単位	現況値※1	目標値※1
施策1 自転車通行空間の計画的な整備	拡充	自転車通行空間（整備優先区間）の整備延長	km	4.9 (2025)	15.6 (2035)
施策2 まちづくりと連携した自転車利用環境の向上	拡充	鉄道駅・バス停周辺の駐輪場整備の満足度※2	%	50 (2023)	75 (2035)
① 自転車と公共交通との連携強化					
② まちなかエリアにおける駐輪スペースの維持・確保					
③ 生活道路等における安全対策の推進					
④ シェアサイクルの導入可能性及び効果に関する検討					
施策3 情報通信技術の活用	新規				
① 自転車関連情報のオープンデータ化					
施策4 広域的なサイクリングロードの整備	継続				
① 木曽川サイクリングロード等の整備					
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					
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		目標指標	単位	現況値※1	目標値※1
施策5 サイクルスポーツ・サイクルツーリズムの振興	拡充	自転車分担率	%	13 (2022)	16 (2032)
① サイクルスポーツ大会などの自転車関連イベントの支援					
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					
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					
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					
施策6 自転車を活用した健康づくりの推進	拡充	自転車利用頻度（週1日以上）	%	32 (2023)	40 (2035)
① 健康教室等における自転車利用効果の周知					
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					
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	新規				
① 自転車の利用による環境負荷の低減					
施策8 災害時における自転車の活用	新規				
① 自転車を活用した危機管理体制の強化に関する検討					
基本方針3 【まもる】安全で安心な自転車活用社会の構築		目標指標	単位	現況値※1	目標値※1
施策9 自転車を安全に利用する意識の醸成	拡充	自転車事故死傷者数	人	471 (2024)	377 (2035)
① ライフステージに応じた交通安全教育の推進					
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					
③ 自転車用ヘルメットの着用促進					
施策10 自転車を安心して利用できる社会環境の創出	新規	自転車利用ルールの認知度※2	%	63 (2025)	90 (2035)
① 自転車の盗難防止に関する取り組みの実施					



※1（ ）内の数値は年次を示す
 ※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）

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

下図のとおり「優先的ネットワーク計画策定エリア」、「自転車ネットワーク路線」、「整備形態」、「整備優先区間」、「連携整備区間」を定めます。



優先的ネットワーク計画策定エリア	約69.6km (39.5)	整備優先区間	約10.7km	県管理道路	約 6.7km (6.7)
自転車ネットワーク路線		連携整備区間	約 8.0km	市管理道路	約 4.0km (4.0)
車道混在	約 1.0km (1.0)	整備済み区間		県管理道路	約 2.2km (2.2)
自転車専用通行帯	約46.8km (38.5)	歩道上で視覚分離済み区間		市管理道路	約 5.8km (1.3)
木曾川サイクリングロード	約21.8km (-)				

※ () 内の値は優先的ネットワーク計画策定エリア内の延長

設定の考え方

（優先的ネットワーク計画策定エリア）

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、引き続き施策の推進に取り組みます。

（自転車ネットワーク路線）

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。

（整備優先区間）

路線選定の観点	抽出方法
① 自転車利用状況に応じた検討対象路線の抽出	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 抽出方法：中央値以上の区間（50%タイル値※3） 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
② 整備ニーズへの対応	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 抽出方法：上位10%の区間（全区間の90%タイル値※3以上の区間） 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
③ 自転車事故への対応	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 抽出方法：上位10%の区間（全区間の90%タイル値※3以上の区間） 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
④ 連続性の担保	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 抽出方法：自転車ネットワークの途切れ（ミッシングリンク）

※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

「自転車ネットワーク路線」とは
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たもの

「整備優先区間」とは
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たもの

「連携整備区間」とは
関連事業と連携して自転車通行空間の整備を行う区間を定めたもの