一宮市自転車活用推進計画（素案）への意見に対する市の考え方

募集期間　2025年12月15日から2026年1月15日まで
提出件数　99件（10人）

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
1	第1章 はじめに	1.2 自転車活用のメリット	「全国の大都市の事例」という大きな枠組みの提示、「概ね5km圏内」という具体的で印象に残りやすい数値、「一番早いのは自転車」といった方向性を強く感じさせる表現が、「5kmが前提条件として置かれているのではないか」と受け取られても不思議ではない形になっている。	本計画では、自転車の活用推進を図るため「市民」「企業や従業員」「まち」の観点から、一般論としての自転車活用のメリットを紹介しております。 ご意見を踏まえ、誤認を避けるため本文中から「5km程度の」を削除しました。（計画書P3）	2
2	第1章 はじめに	1.2 自転車活用のメリット	「自動車を保有、運転できない市民にも自由度の高い移動を保証する」ことが自転車活用のメリットとして見過ごされている。 これは公共交通機関でもある程度は実現可能だが、「自動車と同じく好きな時間にドアツードア（厳密には目的地の駐車場駐輪場までであるが包含・隣接されていることも多いので便宜上）で移動することができる」という点において自家用車（四輪、二輪）と伍することができる唯一（徒歩を除けば）の交通手段が自転車である。	本計画では、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」、「誰もが手軽に利用できる身近な交通手段」として、自転車の特性を踏まえた記載を行っております。（計画書P2,3）	2

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
3	第1章 はじめに	1.2 自転車活用のメリット	一宮市内の各鉄道駅周辺にどれだけ自動車のコインパーキングがあるかを考慮すると、実のところ一宮市では自動車から鉄道への乗り換えも十分に容易であったりするのではないか。 自転車からの乗り継ぎの容易性が市民に響くものになっているかどうかを確認する必要があるかと思う。	ご意見を踏まえ、容易さがつたわりやすいよう「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。」に記載を変更しました。（計画書P3）	2
4	第1章 はじめに	1.2 自転車活用のメリット	いったん高額な費用を支払って自動車を購入・所有してしまうと、どうしても「使わなくては損」「使えば使っただけお得」というマインドになってしまう。 それを考えると、自動車の維持費を取り上げて経済的な比較をするというのは、自転車にとってはあまり分がいいものとはいえないのではないか。 経済的な比較はいっそ省略することについて検討願う。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	4
5	第1章 はじめに	1.2 自転車活用のメリット	医療費の負担軽減は点数ベースの医療費総額ではないか。個人負担分は1～3割で、自動車を維持することに比べると問題になるような額でもない。 むしろ『「まち」のメリット』として「自転車利用者が何%増えるだけで市の医療費はこれだけ減って他の課題に使えるようになります」とアピールしたほうが効果的に思える。	ご意見を踏まえ、社会的な医療費の負担軽減効果についても自転車活用のメリットに含まれることを示すため、「個人と社会（行政）双方の」を加筆しました。（計画書P5）	4

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
6	第1章 はじめに	1.2 自転車活用のメリット	新たに会社を作る、あるいは移転する場合であれば駐車場の確保が不要になることもメリットになるが、すでに会社敷地内に駐車場を確保してしまっていると、わざわざ減らそうという話にはなかなかならないのではないか。かわりに以下のようなメリットをアピールしてみるのはいかが。 ・自転車で通勤する人は仕事を病気で休む日が少ない ・日本企業における従業員のライフスタイルとメンタルヘルス関連欠勤率および離職率との関連	自転車の活用により駐車場の削減が期待されますので、素案掲載内容が適切であると考えます。 なお、ご提案の内容については、「市民」のメリットとして、「健康の増進や心身への効果」に類似の情報を掲載しております。（計画書 P4）	4
7	第1章 はじめに	1.4 対象地域・計画期間	現在の施策は駅周辺を中心とした設計が多く、駅周辺に居住していない市民にとっては実効性が乏しい。 生活圏・通勤圏が広域化している現状において、限定的なエリアのみを想定した施策が、市民全体の安全や利便性、負担の公平性を確保しているのかは疑問が残る。	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、本計画の対象地域は一宮市全域としております。（計画書 P8） 自転車通行空間の整備につきましては、限られた財源の中で効果的かつ効率的に整備を推進するため、まずは自転車利用と自転車事故が多い一宮駅周辺の市街地において優先的ネットワーク計画策定エリアを定め、整備を進めてまいります。	7
8	第2章 前計画のフォローアップ	―	前計画のフォローアップは「現状と課題」のうしろに配置したほうが話の流れが自然に思える。	前計画をベースに社会情勢等の現状と課題を踏まえた改定を行っておりますので、素案構成が妥当であると考えます。	8

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
9	第2章 前計画のフォローアップ	2.1 施策の進捗状況	前計画の整備優先区間 10.6km の整備が未達成であった（あるいはひょっとしたら整備優先区間の変更があったかもしれないがその場合は変更の）原因として考えられるもの、そしてそれらを解決するのに必要なことがらを挙げていただきたい。	前計画の整備優先区間の整備につきましては、市管理道路分は 2025 年度末に完了予定であり、また、愛知県からは、路肩を拡げるための道路改良や無電柱化に時間を要したものであると伺っております。 引続き自転車通行空間整備に関する関連部署と連携し、安全で快適な自転車通行空間の整備に取り組んでまいります。	8
10	第2章 前計画のフォローアップ	2.1 施策の進捗状況	自転車通行空間の整備前後には（できれば事故に関係する当事者すべて、すなわち歩行者、自転車、自動車それぞれの）交通量調査を実施して、効果を正しく評価すること。言うまでもなく自転車通行空間整備の目的は自転車利用者を増やすことであり、事故件数の減少は安心感の増大という途中経過にすぎない。 また自転車利用者の増減が自転車通行空間整備の影響であるか否かを判断するため、比較の基準として周辺の整備未実施路線においても同様の交通量調査を実施していただきたい。	いただいたご意見につきましては、自転車通行空間整備に関する関連部署と共有のうえ参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	9
11	第2章 前計画のフォローアップ	2.1 施策の進捗状況	交通安全教室及び交通安全講話の実施について、類似のさまざまなイベントの実施回数が実績として挙げられているが、施策の良し悪しを判断するために、回数だけではなく累計の参加人数も併記していただきたい。	全ての関連イベント等の参加人数を把握していないため、記載は困難です。	10

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
12	第2章 前計画のフォローアップ	2.1 施策の進捗状況	観音寺に新設された駐輪場の写真が掲載されているが、「施策の進捗状況」と銘打つ以上、前計画で「整備検討中」と謳われていた残りの石刀、今伊勢、苅安賀の各駅の駐輪場についても、検討の有無と、検討されたのであれば検討結果とその材料を示すべき。	前計画期間において、石刀、今伊勢、苅安賀駅の各駐輪場について、利用状況の把握及び整備検討を行っております。 引続き、鉄道駅周辺における自転車の利用状況等を踏まえた駐輪場の整備に取り組んでまいります。	10
13	第2章 前計画のフォローアップ	2.1 施策の進捗状況	サイクルポート（レインコートなどの雨着の脱着場所）の設置は、あまり類を見ない素晴らしい取り組みかと思うので、できればサイクルポートの写真を掲載して成果をアピールしていただきたい。	計画の構成や紙面の都合上、素案掲載内容が適切であると考えます。	10
14	第2章 前計画のフォローアップ	2.1 施策の進捗状況	自転車の安全利用の促進に関するイベントは、とくに市民にどこまでリーチできているのか気になる。 参加人数が判明していれば記載いただきたい。	全ての関連イベント等の参加人数を把握していないため、記載は困難です。	10 12
15	第2章 前計画のフォローアップ	2.1 施策の進捗状況	木曽川サイクリングロードを活用して開催されたイベントごとに、参加人数がどの程度であったか主催者に問い合わせて一覧表にしてみてはいかがか。 掲載写真については、シクロクロスのほうが参加人数が圧倒的に多いため、イベントの盛況ぶりがわかる写真の提供をお願いするのもおすすめである。	全ての関連イベント等の参加人数を把握していないため、記載は困難です。 また、ご意見を踏まえ、東海シクロクロスの開催の様子を追加しました。（計画書 P13）	11

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
16	第2章 前計画のフォローアップ	2.3 前計画のフォローアップまとめ	前計画の目標指標の達成状況に対して、まとめを「うまくいきませんでした」で終わらせてしまうのはどうかと思う。 みなさんなりの原因の分析や反省点を本計画にどのように活かすのかといった記述が必要ではないか。	前計画において目標指標としている自転車事故件数と自転車利用ルールの認知度につきましては、複数の要因が影響するため原因を特定することは困難です。 目標が未達成であることを真摯に受け止め、より一層の計画の推進に取り組んでまいります。	13
17	第3章 社会情勢の変化	3.1 国や県の動向	特定小型原動機付自転車については、文章で長々と書かれてもわかりにくいため自転車との共通点と相違点を一覧表にしていただけると助かる。	引用文であり、誤認等を避けるため、素案掲載内容が適切であると考えます。	17
18	第4章 一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	4.2 自転車利用環境の状況	年齢層ごとの自転車利用率はおそらく市町村によってそこそこ異なっているはずであり、愛知県警にお願いして、可能であれば一宮市内に限定した自転車事故死傷者数の統計を出していただきたい。	本計画に掲載する資料は、公表又は公表を前提とした統計情報等から作成しておりますので、本市に限定した自転車事故死傷者数を掲載することは困難です。	25
19	第4章 一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	4.2 自転車利用環境の状況	駐輪場の整備状況について、地図にも表にも西一宮駅が掲載されていないが、駐輪場は存在しないという扱いなのか。	西一宮駅周辺の駐輪場は民営のものであり、2025年度末時点で掲載対象となる駐輪場はありません。	28

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
20	第4章 一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	4.2 自転車利用環境の状況	市営及び公営駐輪場一覧の表について、以下の点を改善するとさらに直感的になるかと思う。 ・混雑度の指標が 100%を超えたかどうかだけでは実態がわからない。駐輪台数、収容台数、パーセンテージ（駐輪台数÷収容台数）の3列構成にしていただきたい。 ・駐輪場近辺の放置台数を調べていたら表に加えていただきたい。混雑度が低いのに放置台数が多い駐輪場があれば、利用者にとって使いにくいということがわかる。 ・駅からの距離は 50m、100m、200m、300m、500m ぐらいで刻んでいただきたい。 ・「鉄道・ バス別」列は不要。（「○○駅」「○○バス停」表記で十分）。	当該一覧表の掲載目的は、市営又は公営駐輪場の設置箇所及び利用率の超過状況を簡潔に示すことであるため、素案掲載内容が適切であると考えます。	29
21	第4章 一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	4.2 自転車利用環境の状況	市内の放置自転車台数の絶対数のランキングにはとくに意味がない。 なにがしかの順位をどうしても表示したいのであれば、自転車利用人口（人口×自転車分担率）あるいは駐輪場総収容台数あたりの数字にするべき（本質的に他市町村と比べること自体がナンセンスにも思える）。	放置自転車の状況は、市内における放置自転車の台数が多く発生している現状を課題として整理しております。 当該表につきましては、放置自転車が多く発生していることを市民にわかりやすく伝えるために県内他都市と比較する形でお示しするものであり、素案掲載内容が妥当であると考えます。	30

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
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	4.2 自転車利用環境の状況	盗難について、後半で対策として「市営駐輪場における防犯カメラの適切な機能維持」が挙げられているため、「駐輪場ごとの、収容台数あたり盗難台数」を防犯カメラの有無別にまとめて、防犯カメラの有効性を示すべきかと思う。 また防犯カメラの設置率も提示したうえで、設置率向上も計画達成度の指標とするのはいかがか。	本計画に掲載する資料は、公表又は公表を前提とした統計情報等から作成しておりますので、駐輪場ごとの盗難台数を掲載することは困難です。 いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	30,68
23	第4章 一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	4.4 自転車に関する市民意識	自転車利用環境の満足度を示す円グラフの色と柄がバラバラで、度合いの高低がぱっと見でわかりにくい。 ひと目見ただけで満足不満足がわかるように、グラデーションにしていただきたい（暖色～寒色、あるいは同じ色調で暗色～明色など）。	ご意見を踏まえ、グラフデザインを変更しました。（計画書P41）	35
24	第4章 一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	4.4 自転車に関する市民意識	ヘルメットの着用率について、「とどまっています」という表現には、とどまってほしくないという意図があると解するのが一般的かと思うが、ではとどまらなかったら何%ぐらいになるとお考えか。またその数字の根拠はどこから来ているのか。 それを示せない場合、「とどまっています」という表現は不適切ですので使用を控えるべき。	道路交通法上、「自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない」とされている中で、2割未満という値については着用率が低い状況であると認識しており、素案掲載内容が適切であると考えます。	35

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
25	第4章 一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	4.4 自転車に関する市民意識	自転車の利用意向について「鉄道やバス停まで」と限定したものだけを掲載しているが、ドアツードアの移動についてはアンケートを取っていないか。 取っているのであればあわせて掲載していただきたい。取っていない場合は次回からは取るようにしていただきたい。	今回の改定にあたり実施したアンケートでは、ご意見に記載の内容の設問は設けていません。 いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	36
26	第4章 一宮市における自転車利用環境等の現状と課題	4.5 自転車をとりまく課題のまとめ	「依然として」というフレーズは「減るはずなのに減っていない」というニュアンスを含んでいると解するのが一般的かと思うが、それはつまり、一宮市はこれまでに自転車事故を減らすために十分な施策を遂行してきたとおっしゃりたいのか。通行空間整備すら計画通り進んでないのでは、事故が減らないのも当然かと思うがいかがか。 あるいはひょっとして「計画通りに整備を進めることができていたら事故が減ったはずなのに」という反省を込めているのであれば、「計画の遅れにより」という一言を入れていただけると伝わりやすくなるかと思う。	前計画では、事故件数の削減を目標指標として定め、自転車通行空間の整備や自転車利用ルールの周知・啓発などにより、安全で安心な自転車利用環境の構築に取り組んでまいりました。 目標が未達成であることを真摯に受け止め、より一層の計画の推進に取り組んでまいります。	37
27	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	前計画を読まないとなぜこの範囲が優先的ネットワーク計画策定エリアとされたのかがわからないのでは困る。 前計画に掲載されていた事故件数と自転車トリップ発生集中量の資料をこちらの計画にも掲載するようにしていただきたい。	ご意見を踏まえ、「前計画における優先的計画策定エリアの設定」を掲載しました。（計画書 P55～57）	44

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
28	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	前計画から引き継ぐ優先的ネットワーク計画策定エリアについて、事故件数と自転車トリップ数を考慮するということは、すでに自転車を利用している市民のサポートという意味ではよいが、自転車活用推進計画としては同時に「適切なインフラさえ整えば自転車を利用できるはずなのにできていない市民のための施策」も必要なはず。 たとえば周辺部に存在する大規模商業施設と近隣住宅街のあいだを結ぶようなルートも自転車ネットワークとしていますぐにでも整備を始めるべきかと思う。自転車の利活用は市中心部に限定せず全域で強力に進めていただきたい。	自転車通行空間の整備につきましては、限られた財源の中で効果的かつ効率的に整備を推進するため、まずは自転車利用と自転車事故が多い一宮駅周辺の市街地において優先的ネットワーク計画策定エリアを定め、整備を進めてまいります。	44
29	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車ネットワーク路線が「いま現在自転車が安心して通行できて数多く走っている場所」、すなわち広い歩道を備える道路＝幹線道路になりがちであるが、そうした道路では自動車の交通量が多く速度も高いため、柵や縁石による物理的な分離が必須となり整備が大きく遅れることが予想される。 また整備できたとしても、交差点部で自転車の安全を担保するための改良が伴わなければ、だれもが安心して走れる路線にはなりえない。 危険性への対処の大原則は発生源と隔離することであり、そのためには自動車と自転車はそもそものネットワークから分離すべき。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。 なお、必要な安全対策等につきましては、自転車通行空間の整備に際して行う詳細な検討において、個別に検討してまいります。	45

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
30	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車ネットワーク路線の地図は、優先的ネットワーク計画策定エリアだけを拡大し、大学高校だけでなく図書館や病院、コミュニティセンター、スポーツ競技場といった公共施設や集客施設をもう少し追加したバージョンも掲載していただけるとありがたい。	自転車ネットワーク路線の設定にあたり考慮した施設を視覚的に示すため、素案掲載内容が適切であると考えます。 いただいたご意見につきましては、自転車ネットワーク路線の周知などについての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	45
31	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車が歩道を走ることによる取り締まりが厳罰化されるが、現状車道側を走ると車の進路妨害になったり、車との距離が近くなりとても危険。 なので自転車通行空間を増やしてもっと安全に自転車を使えるようにして欲しい。	より多くの人が安全で快適に自転車を利用できる環境を提供するため、引続き、自転車通行空間の整備に取り組んでまいります。	45
32	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	事故の多い場所を対象に自転車通行区間の確保を行うのはとても良いことだと思う。 普段から中学校や高校の通学路となっている区間でも自転車通行空間を確保できると安心。	本計画の改定にあたりましては、特に若年層の自転車事故が多く発生していることを課題として捉え、重点的に高校生の自転車利用状況や自転車通行空間の整備ニーズを調査したうえで、整備優先区間の選定を行っています。	45
33	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	木曽川駅周辺も自転車通路を整備していただきたい。	自転車通行空間の整備につきましては、限られた財源の中で効果的かつ効率的に整備を推進するため、まずは自転車利用と自転車事故が多い一宮駅周辺の市街地において優先的ネットワーク計画策定エリアを定め、整備を進めてまいります。	45

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
34	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	県道150号をネットワーク路線に指定しているが、138 パーク公園の周辺は自転車での通行が非常に危険。 車道に路側帯が少ないので通行は歩道を通る。北進すると右側にしか歩道がないにも関わらず、渡河する歩道橋は左側にしかない。車道を横断する事になるが、堤防に登る為クランク状態に見通しが悪く、しかも東西方向からの堤防道路が150号に交差してくる。 安全に通行出来ないルートを指定して大丈夫なのか。	県道150号は未改良の都市計画道路であり、一宮駅周辺から木曽川サイクリングロード及び関連拠点施設である138タワーパークへのアクセス路線として、レジャー・観光の観点から自転車ネットワーク路線に位置付けております。 必要な安全対策等につきましては、自転車通行空間の整備に際して行う詳細な検討において、個別に検討してまいります。	45
35	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	県道190号（一般県道名古屋一宮線）は国道22号線の名残で車道の車線が異常に広い。 歩道は狭いのに歩行者と自転車が共存して、車道は多分三車線半位幅員があるので、車線を制限し、歩車境ブロックから2m位の幅員で自転車専用道路を整備すればよい。	いただいたご意見につきましては、自転車通行空間整備に関する関連部署と共有のうえ参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	45

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
36	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	国交省のガイドラインから整備形態の表だけを抜粋して掲載しているが、表に含まれない内容やそもそもガイドラインでは触れられていない手法について計画関係者が見過ごしてしまうおそれがある。 たとえばガイドラインには「規制速度の抑制を行った上で、自転車道から自転車専用通行帯、自転車専用通行帯から車道混在へと完成形態を変更する」手法についての言及があるが、こうした部分は地方自治体版の自転車活用推進計画で具体化するための道筋をきっちり作り込む必要があるのではないか。	整備形態の選定は、原則として国のガイドライン（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）に基づいて行っております。 整備形態につきましては、国のガイドラインにおいて「目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分踏まえた上で検討するもの」と記載されているとおり、本計画においても、区間ごとに詳細な検討を行ったうえで決定することとしています。（計画書P62）	47

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
37	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	整備形態の選定を「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」とすることについて、国交省のガイドラインを踏まえるとこのような書き方になってしまうが、こうした「自動車交通ありき」で整備形態を決める手法では自転車の利活用につながらない。 制限速度 50km/h の道路をそれ以上のスピードで車が走っている横を柵も縁石もない自転車レーンで自転車に乗ろうと思うだろうか。 まずは自転車通行空間ネットワークがどうあるべきかを出発点として、その実現のために必要であれば、単一道路内なら通行空間の物理的な分離や自動車の速度と量の低減、あるいは道路によって優先する交通を変えるといったやり方も選択肢として提示しておくべき。	整備形態の選定は、原則として国のガイドライン（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）に基づいて行っております。 整備形態につきましては、国のガイドラインにおいて「目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分踏まえた上で検討するもの」と記載されているとおり、本計画においても、区間ごとに詳細な検討を行ったうえで決定することとしています。（計画書 P62）	47

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
38	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	かつては幅の広い歩道に「自転車通行可」の標識が設置されていたが、自転車専用通行帯の整備後、私はその道路の利用を避け、大通りから一本奥に入った細い道路を選ぶようになった。自転車利用者として、その自転車専用通行帯が「安全で安心して通行できる道路」と感じられなくなり、できれば通りたくない道路になってしまった。 自転車と自動車の双方を利用する立場から、自転車専用通行帯ではなく、構造物によって物理的に分離された自転車道の整備を強く希望する。	整備形態の選定は、原則として国のガイドライン（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）に基づいて行っております。 整備形態につきましては、国のガイドラインにおいて「目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分踏まえた上で検討するもの」と記載されているとおり、本計画においても、区間ごとに詳細な検討を行ったうえで決定することとしています。（計画書P62）	48
39	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	「計画期間内において優先的に整備を行う区間」との文言を素直に読めば、優先的ではないものの計画期間内に整備を行う区間が他にもあるということになるが、計画目標を確認するとほぼ整備優先区間だけが計画期間内の整備対象であることがわかる。 したがって「整備優先区間」という呼称よりはむしろ「計画内整備区間」「計画内必達区間」とするほうが適切。	前計画における名称や関連資料等を踏まえ、整備優先区間としています。	49
40	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自動車が何台も自転車専用通行帯にはみ出して走っているのを毎日のように見る。 自転車専用通行帯の周知が難しければ、自動車が入れないようにポールやガードレールのようなもので車道と区切ることが必要であると思う。	道路交通法上、自動車は自転車専用通行帯を通行してはならないこととなっています。いただいたご意見につきましては、交通安全に関する関連部署と共有し、交通ルールの周知・啓発に取り組んでまいります。 また、必要な安全対策につきましては、現地状況等に応じた対策を検討してまいります。	―

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
41	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車事故は「交差点周辺で多く発生しています」との記述もあり、その種の事故が自転車レーンの敷設だけで防止できるとは思えない。 とくに大規模交差点では右左折時に徐行しないどころか加速していく車両が 100%といってよく、下記に挙げるような対策が必要であるのでこれらも計画の一部として掲載すべき。 ・歩車分離信号 ・交差点のコンパクト化 ・protected intersection（オランダや英国、北米などで普及が進む、自転車の物理防護と視認性改善を図った交差点構造。） ・スムーズ横断歩道（幹線道路と細街路の交差点） ・ラウンドアバウト	道路交通法上、自動車は右左折時の徐行が義務づけられています。いただいたご意見につきましては、交通安全等に関する関連部署と共有し、交通ルールの周知・啓発に取り組んでまいります。 また、必要な安全対策につきましては、現地状況等に応じた対策を検討してまいります。	―
42	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	交差点から歩道へ進入する際、車道側の縁石の段差が大きく、自転車のタイヤや車体への負荷が大きいと感じる場所があり、その段差を避けるために歩道の歩行者側にある段差の低い部分を通行したいと考える自転車利用者も一定数いるのではないか。 速度抑制の観点からも、ある程度の段差が設けられていること自体は理解でるが、その高さや形状については安全性や利用実態を踏まえ、ぜひ検討していただきたい。	いただいたご意見につきましては、自転車通行空間整備等に関する関連部署と共有のうえ参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	―

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
43	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	通行空間整備全般について、自動車のドライバーがより確実に安全確認ができるようにするために速度を落としてもらうしかけが必要。 細街路の出口にスムーズ横断歩道を設置する、駐車場の出口付近にハンプの設置を義務付ける（あるいは設置を奨励し費用を補助する）などの具体的な施策を計画内で提示し実現につなげていただきたい。	いただいたご意見につきましては、自転車通行空間整備に関する関連部署と共有し、安全で快適な自転車通行空間の整備に努めてまいります。 また、生活道路等における安全対策の推進を計画に位置付けており、ゾーン 30 プラスの拡大や交差点の明示などに取り組んでまいります。（計画書 P70）	―
44	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	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り組むことは、従前の計画ではまったく触れられていなかった内容であり、本計画における大きな進歩かと思う。 しかしながら計画の段階で候補地が具体的に挙がっていない点については実効性に疑問が残る。できることなら候補地として現時点で検討対象となっている場所をいくつか提示していただきたい。	都市計画マスタープランや公共交通計画などの関連計画を踏まえ、地域生活拠点や主要バス停留所周辺を対象に検討を行ってまいります。	54
45	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車活用のメリットで「5km 未満であれば自転車がいちばん速い」といっているため、交通手段の役割分担に関するコラムでは「自動車移動の３分の２は、自転車が最も速いはずの 5km 以内の利用となっています」としたほうがインパクトが大きいのではないか。	他のご意見を踏まえ、本文中から「5km 程度の」を削除しました。 いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	55

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
46	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	まちなかエリアにおける駐輪スペースの維持・確保について、駐輪場の使いやすさについても検証いただきたい。	いただいたご意見につきましては、まちなかエリアにおける駐輪スペースの維持・確保についての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	56
47	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	生活道路は自動車のそれとは分離独立した自転車ネットワークの一部として活用可能なインフラであるため（もちろんそのためには様々な規制や物理デバイスの導入が必要）、計画内で自転車通行空間の整備対象路線が示されているのと同じように、本来であればゾーン30プラスの整備対象エリアも明示して計画的な整備を進めるべき。	生活道路等における安全対策の推進につきましては、交通事故の発生状況や地域の課題、地域の関係者からの要望等を踏まえて、計画の立案・実施に取り組んでまいります。 また、交通安全に関する関連部署と連携し、事故の発生状況等に応じた安全対策の実施に取り組んでまいります。	56
48	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	カラー舗装だけでなく、カーブミラーの設置なども検討してほしい。 また、事故が多い交差点については、カーブミラーと「止まれ」の標識を設定するなど、車も自転車も双方が確認を行った上で安心して走行できる道路作りが良いと思う。	カーブミラーの設置につきましては生活道路等における安全対策の推進として計画に位置付けており、地域からの要望に応じて予算の範囲内において設置を行います。（計画書P70） また、交差点における安全対策につきましては、交通安全に関する関連部署と連携し、事故の発生状況等に応じた安全対策の実施に取り組んでまいります。	56

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
49	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	隅切り設置はぜひとも積極的に進めていただきたい。ただしカラー舗装やミラーの効果については懐疑的であり、ゾーン30プラスの指定とあわせて交差点ハンプの連続設置と左側通行の徹底が効果的かと思われるので対応いただきたい。 さらには、道路端に寄り過ぎるのも曲がり角での見通しを悪くする一因であるため、交差点付近では自転車の通行位置を少し中央に寄せるような工夫もあるとよいかと思う。	いただいたご意見につきましては、生活道路等における安全対策の推進についての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	56
50	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	一宮駅を中心に、人の集まる場所や人の流れがある場所にシェアサイクルが設置されると嬉しい。 ただし、空気が少ない・パンクしているなど、自転車自体の故障が起こった場合にシェアサイクルではどのような対応になるのか、しっかり考えておきたい。	いただいたご意見につきましては、シェアサイクルの導入可能性及び効果に関する検討についての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	57
51	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	木曽川沿いの河川敷のサイクリングロードは、市内はサイクリングロードとして完全接続して欲しい。 もっといえば沿岸市町村の調整し県内は一体幅員でルート化して欲しい。特に伊勢湾まで自転車で行きたい。	いただいたご意見につきましては、木曽川サイクリングロードの計画、整備に関する関連部署と共有のうえ参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	58

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
52	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	移住、来訪、滞在を促す施策と、投資回収を本気で考えたインフラ整備が必要であり、ロードバイク利用者は比較的所得水準が高く、快適なルートを選んで訪れる。 岐阜県側の木曽川両岸と隣接市町と連携し、 ・「木曽1」「木曽100」など愛称ある周回ルート設定 ・鉄道駅と連携した起点整備で、乗り捨て可能なレンタサイクル事業、具体的には、木曽川堤駅～犬山遊園駅間の連携も有効 と考える。	いただいたご意見につきましては、サイクルツーリズムに関する関連部署と共有のうえ参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	61
53	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	・138タワーパーク付近の自転車は、自転車と歩行者とは、完全に分離し自転車は可能な限り河川敷側を整備し走行させる ・タワー周辺はサービスエリア的な滞留・休憩拠点とする ・いちい信金アリーナのシャワールーム利用を積極的に周知し自転車だけでなく、ランニング後の汗の洗い流しが出来次の予定が支障なく行動可能な魅力的な施設である事をPRすべき。	いただいたご意見につきましては、サイクルツーリズムに関する関連部署と共有のうえ参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	61

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
54	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	尾西グリーンプラザ辺りにパーキングエリアの許可を取り誘致する。グリーンプラザの稼働を上げるとともに、自転車積載して移動中の人達に休憩にサイクリングを使ってもらう。 あの辺りは木曽川は川幅が広くゆったりした流れと養老山地の景色を楽しめるし夕陽が綺麗。そして、西中野の渡船が廃止されるのであれば、起の渡しに移転し継続すると良いのではないか。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	61
55	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車利用が必ずしも健康増進に直結するとは限らず、長時間・高頻度の自転車利用は、肩・手首・腰・膝などに慢性的な障害を生じさせることもあり、転倒や衝突による外傷リスクも無視できない。事故や障害が発生すれば、その影響は個人の問題にとどまらず、医療費や福祉費として公的負担が長期化する。 健康促進を掲げながら、結果として医療・福祉支出を増大させる可能性があるのであれば、政策としての整合性を欠く。	自転車の利用は、個々の事情と自転車利用の効果やリスクを踏まえた上で、主体的な判断により行われるものであると考えます。 いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	63
56	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	災害時における自転車の活用について、情報収集者にのみ与えられるデザインの自転車や、パッと見で分かる服装、身分証明書の提示などがあると安心できるかと思う。	いただいたご意見につきましては、災害時における自転車の活用についての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	65

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
57	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自動車が赤信号で停止する際、先に追い越した自転車が再び前に出ないよう、意図的に幅寄せして停止する車両を見かけることがある。 また、自転車専用通行帯があるにもかかわらず、自動車がそのレーンにはみ出して停止しているケースもある。 このような状況は、自転車側・自動車側の双方に「お互いが邪魔な存在である」という意識を生みやすく、円滑で安全な共存を妨げていると感じる。	いただいたご意見につきましては、交通安全に関する関連部署と共有し、自転車と自動車が互いに配慮し合える意識を醸成するため、交通安全意識と交通マナーの向上に取り組んでまいります。 また、自転車専用通行帯上の路上駐車対策について個別対策を検討することを計画に位置付けており、現地状況等に応じて必要な対策を講じるよう努めてまいります。（計画書 P63, 65）	66
58	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	歩道の中央に線を引き、歩行者と自転車の通行帯を区分している道路もあるが、実際に利用していると歩行者側にも区分の意識が十分に浸透しておらず、自転車が通行しにくい場面が少なくない。	いただいたご意見につきましては、交通安全に関する関連部署と共有のうえ、自転車利用ルール等の周知・啓発についての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	66
59	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	・義務教育期間中、年1回の交通ルール教育 ・免許更新時（警察と連携） ・高齢者向けや、市の公民館を利用して、5分間でも必ず交通安全啓蒙動画を視聴して貰ってからの講習開始の徹底(映画開始前の盗撮禁止画像の様に、公民館等) など、継続的な周知体制の確立を求める。	いただいたご意見につきましては、交通安全に関する関連部署と共有のうえ、自転車利用ルール等の周知・啓発についての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	66

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
60	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車講習を行っていただきたい。	自転車乗り方教室などの講習につきましては、ライフステージに応じた交通安全教育の推進として計画に位置付けており、交通安全に関する関連部署と連携し、段階的な交通安全教育を通じて自転車利用ルールの周知・啓発に取り組んでまいります。（計画書P81） また、生涯学習出前講座「いちのみや出前一聴」にて交通ルールに関する講座がございます（2025年度時点）ので、ご活用ください。	66
61	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	今回新しく定められた自転車に対するルール(守られなければ青切符が発生する)ことに関して、まだ具体的なルールが分かっていないので、可能であれば動画にして配信いただきたい。 基本的な走行方法と、なにをしたら違反になるのか、大きい道路を走っていて信号で右に曲がりたいときはどうすれば良いかなど、実際に人が自転車に走っているところを動画にして説明してもらえると大変分かりやすい。	いただいたご意見につきましては、交通安全に関する関連部署と共有のうえ、自転車利用ルール等の周知・啓発についての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	67
62	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車損害賠償保険等への加入義務の周知はあってもいいが、同時に「どのような保険商品があるのか」「補償範囲はどうなっているのか（対物保障の有無や限度額、入院補償など)」「費用はどの程度なのか」といったこともわかりやすく広報していくべき。	いただいたご意見につきましては、交通安全に関する関連部署と共有のうえ、自転車利用ルール等の周知・啓発についての参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	67

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
63	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	自転車ヘルメットという個人用防護具によるリスク低減効果の限界について、行政も市民もきちんと認めたうえで、より効果的な安全対策に注力していくことが自転車活用推進につながる。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	67
64	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	ヘルメット補助の枠と実績、今後の推進方針の記述。	本市における自転車用ヘルメット購入費用の補助につきましては、2020年度から2024年度末までの過去5年間で22,416件実施しております。 同補助の実施は自転車用ヘルメットの着用促進として計画に位置付けており、自転車用ヘルメットの着用効果の広報・啓発とあわせて自転車乗車時のヘルメット着用率の向上に努めてまいります。(計画書P82)	67
65	第6章 自転車の活用に向けた施策と取り組み	6.2 個別施策と具体的な取り組み	全国の自転車取締件数の推移を「取締については従来から実施しています」の証拠として挙げたとすると、「車両は年間500万件以上検挙されているのだから警察は自転車には甘いのだ」と逆の理解をされてしまうのではという懸念がある。 もしそのような意図があるのであれば、むしろ今後は青切符に移行するであろう指導警告票の発行件数を掲載したほうがよいのではないか。こちらは近年、年間100～150万件で推移しています。	当該表につきましては、従来から警察による自転車の交通ルール違反に対する指導取締りが強化されている中で、近年、検挙件数が増加していることを示すものであり、素案掲載内容が適切であると考えます。	69

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
66	第7章 計画の推進	7.1 評価指標・目標値	自転車通行空間の整備に関する評価指標が 10 年で 10km ちょっとというのは、いくらなんでも消極的すぎる。 せめて一宮市内の歩道のある道路の 10 分の 1、170km を、孫が自転車に乗るようになる前、あと 20～30 年のうちにというのはそんなに贅沢な話だろうか。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	70
67	第7章 計画の推進	7.1 評価指標・目標値	駐輪場整備に関しては満足度アンケートを評価指標にするとのことであるが、停められない、使いにくいということで自転車で駅やバス停に行かなくなった市民の意見は反映されるのか。 駐輪場の質と量の指標としてはむしろ駐輪総台数を使用したほうがアンケートの手間もかからず正確に思える。	評価指標については、市民へのわかりやすさ、基本方針や施策との関連性、測定値の入手継続性等を考慮して設定しており、素案掲載内容が妥当であると考えます。	70
68	第7章 計画の推進	7.1 評価指標・目標値	評価指標の自転車分担率について、パーソントリップや国勢調査では間隔が長すぎて、気がつけば 10 年を棒に振っていたということにもなりかねない。 利用者数の指標としてたとえば市全域の駐輪台数の推移などを採用し、1 年単位で施策の効果を判断するといったことも必要かと思う。	評価指標については、市民へのわかりやすさ、基本方針や施策との関連性、測定値の入手継続性等を考慮して設定しており、素案掲載内容が妥当であると考えます。	70

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
69	第7章 計画の推進	7.1 評価指標・目標値	交通事故死傷者数を指標とするのは不適切である。 むろん自転車利用者が増えても事故は増えないようにしたいという意気込みは立派であるし、Safety in Numbers 効果（自転車利用者が増えることにより車両運転手からの認知度向上や車両運転手自身が自転車利用者である確率が高まることで事故が起きにくくなる）も期待したいところであるが、やはり自転車利用者あるいは分担率あたりの数とすべきではないか。	評価指標については、市民へのわかりやすさ、基本方針や施策との関連性、測定値の入手継続性等を考慮して設定しており、素案掲載内容が妥当であると考えます。	70
70	第7章 計画の推進	7.1 評価指標・目標値	ルールの認知度を評価指標とすることについて、必要なことは認知することではなく実際に守ること、守れる意識と環境が整っていることであるため、もう少し直接的な、たとえば自転車に対する指導警告票や青切符の発行数を使うことも検討いただきたい。	評価指標については、市民へのわかりやすさ、基本方針や施策との関連性、測定値の入手継続性等を考慮して設定しており、素案掲載内容が妥当であると考えます。	70
71	用語集	－	用語集で説明しなくてはいけない単語が 24 個もあるのはさすがにノイズではないか。平易な言い換えができないか、あるいはこれらの単語を使った文章が計画内に不可欠かどうか、再度ご検討いただきたい。	計画に記載する文章や使用する語句については平易な表現に努めていますが、広く一般的に使用される言葉ではないと思われる単語を用語集に掲載しており、素案掲載内容が妥当であると考えます。	72

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
72	その他	－	自転車に対する取り締まりおよび反則金等の適用は強化されている。この状況下で利用促進のみを強く打ち出すことは、違反が生じやすい環境のまま市民にリスク（事故・健康・経済）を集中させる構造を生む。 「使え」と「罰する」を同時に進める政策は矛盾しており、都市政策として危険性が高い。	いわゆる青切符制度の導入により、自転車の交通ルール遵守に対する意識が向上するものと認識しています。 自転車の持つ特性や自転車に関する本市の特徴・利用状況等を踏まえ、まちづくりと一体となった自転車施策の総合的な展開により、自転車の活用推進に取り組んでまいります。	－
73	その他	－	通勤手段の転換という生活行動の変更を市民に求める以上、政策を発案・了承・推進した行政側が、同一条件でその政策を自ら引き受けることが不可欠である。 具体的には、政策公表・説明開始時点から、発案者、了承した管理職、全職員、市議会議員は、通勤車両を勤務先から5km以上離れた場所に駐車し、そこから先は自転車で通勤することを、在職（任期）終了の日まで継続すること。	本計画は、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、市民の主体的な選択の結果として、市民の毎日に自転車が根付き、活用される姿を目指すものであり、市民に対して自転車の利用を強制するものではありません。 いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	－
74	その他	－	自転車を主交通として活用する考え方が見受けられるが、現実の道路条件では危険が増すのではないか、自動車やバイクに代わる主交通として位置づけることには無理があるのではないか。 自転車は条件が整った場合に利用できる補助的な交通手段として整理する方が現実的である。	本計画は、自転車を主な交通手段として限定するものではありません。 より多くの人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、自転車通行空間の整備等に取り組んでまいります。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
75	その他	－	制度運用の過程で、「自転車は車両である」という法的位置付けが強調され、自転車を車道へ誘導する施策が事実上の前提となっており、この流れをそのまま一宮市に当てはめることが本当に市民の安全につながっているのかは慎重に検証されるべき。 一宮市の道路は幅員が狭く、交通量も多い箇所が多く存在し、その中で自転車と自動車の併走を常態化させることは、事故の発生確率だけでなく、事故が起きた際の重篤性を高める構造を持っている。	道路交通法上、自転車の通行位置は原則車道となっています。 より多くの人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、自転車通行空間の整備等に取り組んでまいります。	－
76	その他	－	道路幅が限られている状況下での自転車優先レーン整備については、かえって歩行者や自動車との交錯を増やし、事故リスクを高めるのではないかという不安も多い。 無理な優先設計ではなく、混在を前提とした交錯回避や安定した通行を重視すべき。	道路交通法上、自転車の通行位置は原則車道となっています。 より多くの人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、自転車通行空間の整備等に取り組んでまいります。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
77	その他	ー	自動車の路上駐車によって自転車専用通行帯が突然通行不能になる。 多くの場合、歩道との間には縁石やブロックが設置されており、路上駐車を避けるために歩道側へ逃げることができず、自転車はやむを得ず車道へ大きくはみ出して走行することになる。ロードバイクなど高速走行を前提とした利用者であれば日常的に対応しているのかもしれないが、通勤や生活利用を目的とした一般的な自転車利用者にとっては、非常に恐怖を感じる。 また、自転車専用通行帯が設けられている道路は比較的幅が広く、自動車の制限速度も高い場合が多いため、自動車を運転する立場から見ても、自転車が突然車道に出てくる状況は危険だと感じる。	道路交通法上、自転車の通行位置は原則車道となっています。 より多くの人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、自転車通行空間の整備等に取り組んでまいります。	ー

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
78	その他	－	子どもには歩道を走行させ、保護者である大人が自転車専用通行帯を走行せざるを得ない状況では、物理的な距離が生じるだけでなく、街路樹や構造物によって視界も遮られ、子どもの様子を見守ったり、危険を感じた際に即座に声かけや指導を行ったりすることができない。 一方で、子ども自身を自転車専用通行帯で走行させることには強い不安があり、現実的な選択とは言えない。子どもと大人が安全に一体となって移動できる環境という観点からも、現在の自転車専用通行帯には課題があると感じる。	道路交通法上、自転車の通行位置は原則車道となっています。 より多くの人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、自転車通行空間の整備等に取り組んでまいります。	－
79	その他	－	一宮市でも市街地のスプロール化は問題になっているかと思う。その原因が高い自動車依存度にあるのは言うまでもないが、それを後押ししているのが自動車の空間効率の悪さである。 自動車のために作られた街では、土地の多くが駐車場に費やされ、また道路も幅が広く横断箇所が少なく交差点の信号サイクルも長いものになり、徒歩や自転車による移動の魅力が大きく減ってしまう。 土地の利用効率を高めてコンパクトな街を作り、道路を歩きやすくするために自転車の果たす役割についても本計画内で掲示すべき。	都市計画マスタープランや交通総合戦略などの上位計画・関連計画との整合・連携を図り、持続可能なまちづくりに取り組んでまいります。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
80	その他	－	一宮駅周辺についても、人・車・自転車が一点に集中し危険を感じる、駅前広場や商業空間が通過交通で混雑しているといった意見が多く、駅を終点として扱うのではなく、通過結節点として整理し、通過交通と滞留空間を分離する設計が必要ではないかとの声が寄せられている。	都市計画マスタープランや交通総合戦略などの上位計画・関連計画との整合・連携を図り、持続可能なまちづくりに取り組んでまいります。	－
81	その他	－	自転車を速く走らせたいわけではなく、危険な状況をこれ以上増やしたくないこと、自転車を主役とする無理な設計は避けてほしいこと、信号や動線整理により「止まる」「分かれる」が明確な方が安心できる。理想的な自転車都市像よりも、事故が起きにくい街を優先してほしい。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止め、関連部署と共有させていただきます。	－
82	その他	－	一宮市内の市道は、名古屋市や財政力指数の高い近隣自治体と比較して、舗装状態・構造物の沈下・打継ぎ部の段差・ひび割れ（蜂の巣状劣化）などが顕著であり、安全かつ快適に自転車を利用できる状況とは言えない。 さらに、今回指定されている県道については、市道以上に舗装劣化や雑草放置が目立ち、管理水準はより劣悪と感じる。このような道路を自転車ネットワーク路線として指定し、継続的に安全管理ができるのか。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止め、関連部署と共有させていただきます。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
83	その他	－	計画内容は立派である一方、実現に必要な概算事業費や維持管理費が庁内で共有された上でパブリックコメントに出されているのか疑問である。 現実には、 ・雑草が繁茂し車道にはみ出さなければ通行できない ・除草後、同年秋には再び同様の状態になる ・「今年は実施済」「予算がない」として対応が先送りされる といった事例が繰り返されている。 この体制で、新たなネットワーク路線を維持できるとは思えない。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止め、関連部署と共有させていただきます。	－
84	その他	－	比較的良好な舗装状態であった 138 タワーパークへ導入する道路は舗装が打ち替えられた一方で、今回指定されている宮西通り、他にも市道である生活道路周辺など、自転車利用者が日常的に通行する市道で、自転車走行にとって転倒の危険性があると思われるは箇所は放置されている。 新たな路線指定よりも、既存市道の安全性向上を優先すべき。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止め、関連部署と共有させていただきます。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
85	その他	－	国や県から示された方針を形式的に受け止めるだけでなく、担当部署が実際に現地を確認し、現状を踏まえた素案を作成しているのか疑問である。 市民からの苦情についても、 ・市道か県道か ・民地か、農地か、空き地か などの切り分けを市民に求めるのではなく、一宮市内の道路に関する窓口として、まず市が一括して受け止め、庁内連携で対応すべき。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止め、関連部署と共有させていただきます。	－
86	その他	－	通学路や自転車レーンの明示自体は評価できるが、 ・下地舗装の段差 ・劣化を放置したままペイント ・早期剥離後も再整備されない ・全体的に消えかかっていても放置 といった状態が散見される。 これでは一過性の施策との印象を免れない。	いただいたご意見につきましては、自転車通行空間整備等に関する関連部署と共有のうえ参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	－
87	その他	－	138 サイクリングロード、とくに 138 タワー周辺では、・コロナ禍以降の歩行者増加・高齢者や日傘利用者の並列歩行・自転車通行帯の認識不足により、接触事故の危険が高まっている。 進行方向の矢印明示、歩行者・自転車の動線整理が必要。	いただいたご意見につきましては、木曽川サイクリングロードの計画、整備に関する関連部署と共有のうえ参考とさせていただき、計画の推進に取り組んでまいります。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
88	その他	―	138 タワーパーク内のサイクリングロードでは樹木の枝張りが自転車レーンに張り出し、やむなく歩行者空間を走行するケース、市道、県道やそれらの交差点部分は、角切り不足、停止線が近過ぎること、歩車分離の不徹底、信号周期の長さ、構造的に危険な要因が多数放置されている。 交差点が少ない河川・水路敷（暗渠含む）を活用したルート整備の方が、事故リスク低減と維持管理の合理化につながるのではないか。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止め、関連部署と共有させていただきます。	―
89	その他	―	バイパスより北の県道 150 号は拡幅計画があるものの、県の事業化の見通しは立っていない。交差点付近だけでも、歩行者の退避場所として道路用地を買収すべき。信号付近の民地はここ 10 年位の間で売り土地の売買が行われた。 また歩道がなく余地も少ない中で、舗装劣化や雑草放置への対応も不十分。管理権限が限定的な県道をネットワーク路線に指定する責任を、市は負えるのか。	本計画の改定にあたりましては、愛知県にも参画していただいております。 いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止め、関連部署と共有させていただきます。	―

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
90	その他	－	車道を通ることを前提として、自宅車庫や営業所駐車場に乗り入れるために、車道と歩道の間に「乗り入れ用スロープ」を勝手に設置している事例が見られる。これでは、夜間等や車両等の接近に伴い、歩道側に寄った時に接触して転倒事故が起きる恐れがある。道路管理者の不作為が問われることにもなる。したがって、国土交通省の乗り入れ基準に準拠した施工方法にて、乗り入れするように行う必要が生じる。 当面は、記者会見等で、行政が認めていないスロープを撤去する様に広報して、自転車、バイク等の事故防止を図るべきである。なお、市職員の外出時等に、警告書を交付することも３月中に行う必要がある。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止め、関連部署と共有させていただきます。	－
91	その他	－	一宮市において進められている自転車活用素案、医療増進施策、ならびにSDGsを根拠とした政策運用は、それぞれ個別には正当性を有するように見える。 しかし、これらを「健康」「環境」「持続可能性」という言葉で一体的に結び付けた結果、市民の回復や治癒とは逆方向の構造が完成しつつある点は、看過できない。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
92	その他	－	交通施策を起点として事故や慢性障害を増やし、回復を評価しない医療制度に接続することで、**治らない障害者を安定的に増やす「障害者増進型医療」**を完成させつつあると読むことができる。 これは西洋医学そのものの否定ではなく、回復を目的としない医療運用が制度として固定化されることへの警告である。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	－
93	その他	－	自転車を最速かつ健康的と位置付け、医療増進やSDGs と連結して推進する現在の運用は、交通事故および慢性負荷を通じて回復不能と扱われる障害者を増加させ、治癒と回復を伴わない医療制度を完成させる結果を招いている。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	－
94	その他	－	交通事故による障害は、治療途中で症状固定とされ、十分な回復を得られないまま障害認定に移行する例も少なくない。 これは被害者本人の人生に大きな影響を与えるだけでなく、市の福祉費増大という形で将来世代にも負担を残し、自転車政策は交通施策にとどまらず、医療・福祉・財政政策と不可分であることを強く認識すべき。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
95	その他	－	自転車政策については、歩行者保護という制度の原点に立ち返り、一宮市の道路条件や生活実態を踏まえた安全性の再検証、事故が発生した場合の医療・福祉負担まで含めた長期的影響の検討を行った上で、慎重に見直すことを求めます。 理念や流行に依拠するのではなく、現実の事故実態と将来負担を直視した政策判断を強く要望します。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	－
96	その他	－	自転車活用を推進するのであれば、事故防止の啓発だけでなく、事故が発生した後の対応についても、体系的に市民へ示す必要がある。 救急車や警察を呼ぶことは当然とされがちであるが、その後の保険対応、保険会社とのやり取り、医療機関との関係、費用負担や後遺症への対応について、正確な知識を持っている市民は一部に限られている。多くの市民は十分な知識を持たないまま自転車を利用しているのが現状であり、事故後対応を含めた分かりやすい資料の整備は、利用者保護と行政の説明責任の両面から不可欠である。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	－
97	その他	－	自転車活用推進計画の素案において最も重視すべき点は、自転車の利便性や環境負荷低減といった利点だけでなく、万が一事故が発生した場合に被害者および加害者の双方に対して、行政がどのように公的に寄り添うのかを明確に位置づけることである。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	－

番号	該当箇所		意見概要	市の考え方	素案頁
98	その他	―	自転車活用を本気で進めるのであれば、事故を未然に防ぐ取り組みと同時に、事故が起きた後の対応を計画の中心に据える必要がある。 事故直後から中期、さらに長期に至るまでの各段階において被害者および加害者それぞれの立場に応じた行動の目安や相談窓口を分かりやすく示し、誰がいつどこで何をすべきかを明確にする仕組みが求められる。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	―
99	その他	―	行政が果たすべき役割は事故の善悪を裁くことではなく、事故という予期しない事態に直面した市民が必要以上に追い詰められることなく適切な支援につながれる環境を整えることである。 事故後対応に関する分かりやすい資料の整備・相談を一度で受け止める窓口の設置、医療・保険・法的支援機関との連携などは、自転車活用推進計画において欠かすことのできない要素である。	いただいたご意見につきましては、参考意見として受け止めさせていただきます。	―