



静岡県自転車活用推進計画

「サイクルスポーツの聖地創造」

第2次

2022 年度



2026 年度

静岡県

はじめに

自転車は、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げるとともに、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。さらに、近年、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により新しい生活様式が求められる中、環境にやさしく、密を避ける移動手段として、また、コロナ禍における手軽なスポーツとしても人気が高まっています。

このような中、本県では、2019年3月に「静岡県自転車活用推進計画」を策定し、「サイクルスポーツの聖地」の実現に向けて取り組んでまいりました。2020年度には、サイクリング中に休憩や簡単なメンテナンスができる「バイシクルピット」設置数など2つの指標を前倒しで達成したほか、2021年5月には、県モデルルートのうち、太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されるなど、着実に成果が現れ始めています。

加えて、昨年開催した東京2020オリンピック・パラリンピックにおいて、本県はオリンピック自転車競技の有観客開催により、児童・生徒をはじめ、多くの県民の皆様の世界のトップレベルの選手の熱戦を直接御観戦いただくことができ、自転車競技の中心地としての「SHIZUOKA」の知名度も飛躍的に高まりました。このたび策定した「第2次静岡県自転車活用推進計画」は、これら有形・無形のレガシーの継承を図りつつ、ジュニア育成、生活様式の変容、SDGs等の視点を加えるなど、社会情勢の変化に対応するものです。

「サイクルスポーツの聖地」とは、国内外から多くのサイクリスト、自転車競技者が訪れ、交流する地域であり、住民の多くが自転車に親しみ、サイクリストを理解し、温かくもてなす地域社会です。計画に基づく諸施策を着実に推進し、サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現を目指してまいります。

結びに、本計画の策定に当たり、様々な視点から貴重な御意見を頂いた静岡県サイクルスポーツの聖地創造会議の委員の皆様をはじめ、関係の皆様から心から感謝申し上げます。

2022年3月

静岡県知事
川勝 平太

目 次

I. 総論	1
(1) 自転車活用推進計画の位置づけ	1
(2) 計画区域	1
(3) 計画期間	1
II. 自転車を巡る静岡県の現状・課題と目標	2
(1) 第2次静岡県自転車活用推進計画の方向性	2
(2) 静岡県の特性	3
(3) 自転車利用に関わる社会情勢の変化	8
(4) 第1次静岡県自転車活用推進計画の振り返り	13
1) 競技振興	14
2) サイクルツーリズム	17
3) 裾野拡大・安全	20
4) 走行空間整備	22
5) 目標の達成状況	24
(5) 静岡県の自転車活用に関する現状と課題	25
1) 競技振興	25
2) サイクルツーリズム	27
3) 裾野拡大・安全	30
4) 走行空間整備	32
(6) 計画の目標	35
III. 自転車活用の推進に関する実施すべき施策及び具体的な措置	36
(1) 実施すべき施策及び具体的な措置	36
1) 競技振興	36
2) サイクルツーリズム	40
3) 裾野拡大・安全	44
4) 走行空間整備	48
IV. 自転車活用を推進するために必要な事項	50
(1) 計画の推進体制	50
(2) 計画のフォローアップ及び見直し方法	52
1) 競技振興	52
2) サイクルツーリズム	53
3) 裾野拡大・安全	54
4) 走行空間整備	55
(3) 戦略的広報	56
巻末資料	
(1) 県モデルルートの詳細	巻末資料-1
(2) 用語集	巻末資料-7
(3) 自転車活用推進法	巻末資料-9

I. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置づけ

これまで、我が国においては、自転車に関する諸課題への対応の一環として「自転車道の整備等に関する法律」（昭和45年法律第16号）や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和55年法律第87号）等に基づき、大規模な自転車道の整備、交通事故防止対策、放置自転車対策等を推進してきました。

また、自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号）が2017年5月1日に施行されました。

政府は、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第9条に基づいて「自転車活用推進計画」を2018年6月8日に閣議決定し、更に、新型コロナウイルス感染症の流行による生活様式・交通行動の変容、情報通信技術の発展、高齢者等も踏まえた「安全・安心」、脱炭素社会の実現に向けた動き等の社会情報の変化を踏まえ、第1次計画から強化する措置等を追加した「第2次自転車活用推進計画」を2021年5月28日に閣議決定しました。

静岡県においては、2019年3月に「静岡県自転車活用推進計画」を策定し、市町や民間団体等と一丸となり、自転車競技振興、サイクルツーリズム[※]推進、愛好者の裾野拡大、安全利用の促進、走行空間整備等に取り組んできました。また、東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技のうち、ロード、トラック、マウンテンバイクが2021年7月から9月にかけて静岡県で開催、2021年5月31日に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルート[※]に指定される等、静岡県がサイクルスポーツの聖地となる機運も到来しています。

このような中で静岡県は、政府が閣議決定した「第2次自転車活用推進計画」を勘案して、本県の実情や近年の社会情勢の変化に応じ、これまでの取組を更に加速させ質の向上を図りつつ、自転車の活用の推進に関する施策を定める「第2次静岡県自転車活用推進計画」を自転車活用推進法第10条に基づいて定め、サイクルスポーツの聖地に向けたビジョンを市町や県民と共有しながら、ハード・ソフトの施策を総合的に進める指針となる計画として位置付けるものです。

(2) 計画区域

静岡県全域

(3) 計画期間

第2次計画期間は、国計画に準じて5年間とし、**2022年度から2026年度まで**とします。

2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
静岡県自転車活用推進計画			第2次静岡県自転車活用推進計画				

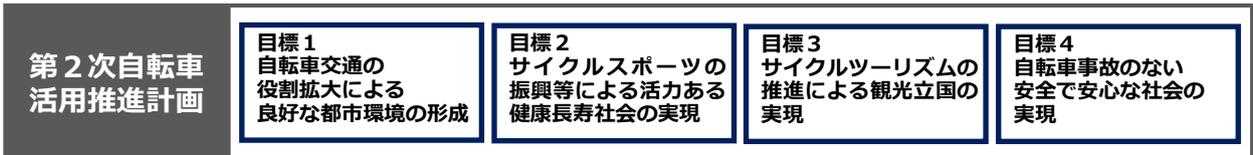
※巻末資料用語集に示す

II. 自転車を巡る静岡県の現状・課題と目標

(1) 第2次静岡県自転車活用推進計画の方向性

国の第2次自転車活用推進計画の目標と静岡県の特徴、社会情勢の変化を踏まえ、第2次静岡県自転車活用推進計画は、前計画の4つの柱「競技振興」、「サイクルツーリズム」、「裾野拡大・安全」、「走行空間整備」を踏襲し、策定しました。

【国計画】



【県計画】

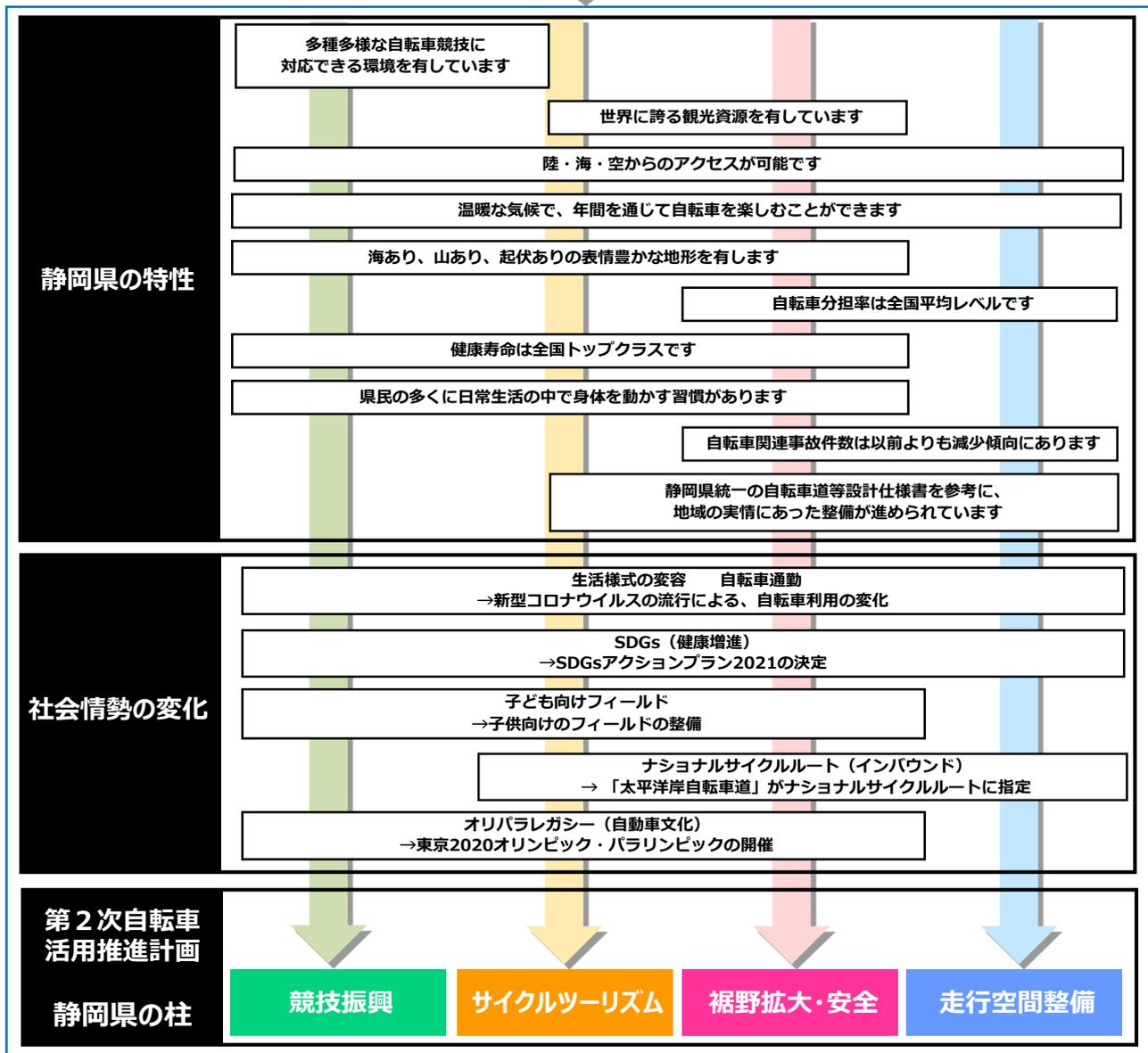


図1 静岡県自転車活用推進計画の4つの柱

(2) 静岡県の特性

多種多様な自転車競技に対応できる環境を有しています

- ロード・トラック・マウンテンバイクの東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技が開催されただけでなく、自転車競技のトレーニングが可能な日本サイクルスポーツセンターや日本競輪選手養成所があります。また、国際大会の開催が可能な世界基準の室内自転車競技場「伊豆ベロドローム」も有します。
- 日本サイクルスポーツセンターは、自転車競技のナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設※となっており、自転車競技選手が近隣に居住して練習を重ねています。
- 伊豆半島をはじめ、起伏に富んだ地形が多く、オフロードコースとして適した環境があります。

▼伊豆ベロドローム



▼起伏に富んだ地形を活用したオフロードコース



出典：YAMABUSHI TRAILTOUR

世界に誇る観光資源を有しています

- 世界文化遺産である富士山をはじめ、世界農業遺産、ユネスコ世界ジオパークに登録されている観光資源を多く有しています。
- 静岡県に面する駿河湾や浜名湖は美しい景観を有するとともに、豊かな食材を提供しています。
- 効能豊かな湯に恵まれる伊豆半島、絶景に癒される富士山周辺、海沿いから山里まで上質な湯が点在する中部エリア、遠州灘や浜名湖を望む西部エリアと、地域ごとに多様な温泉を有します。温泉数（源泉総数）は全国3位です。（2020.3時点）

▼世界文化遺産/富士山



出典：SHIZUOKA CYCLING

▼世界農業遺産（中東遠）/ 静岡の茶草場農法



出典：SHIZUOKA CYCLING

▼ユネスコ世界ジオパーク/伊豆半島



出典：ツール・ド・ニッポン

▼駿河湾



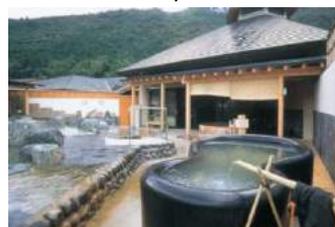
出典：静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会

▼浜名湖



出典：浜松市

▼山間部の温泉/中部エリア



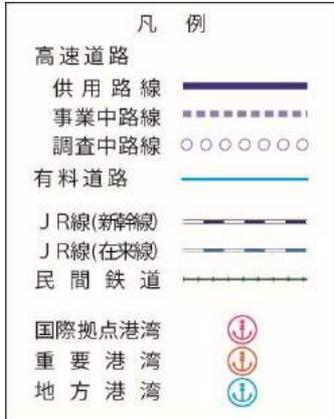
出典：ハローナビしずおか

陸・海・空からのアクセスが可能です

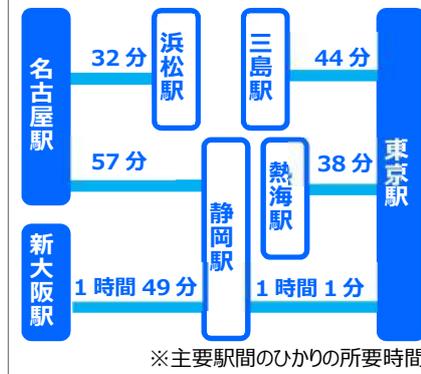
※巻末資料用語集に示す

○関東・中京の大都市圏の中間に位置し、東名高速道路、新東名高速道路等の高規格幹線道路、新幹線、港、空港など、陸・海・空のアクセスが充実しており、国内外、県内外からのアクセスが容易です。

▼静岡県の交通機関



▼東海道新幹線の所要時間



▼富士山静岡空港の就航路線図



温暖な気候で、年間を通じて自転車を楽しむことができます

○平均気温 16.9 度、年間降水量の平年値 2,327.3 mm で、北部山岳地帯を除けば全体的に温暖な海洋性気候のため、年間を通じて自転車を楽しむことができます。

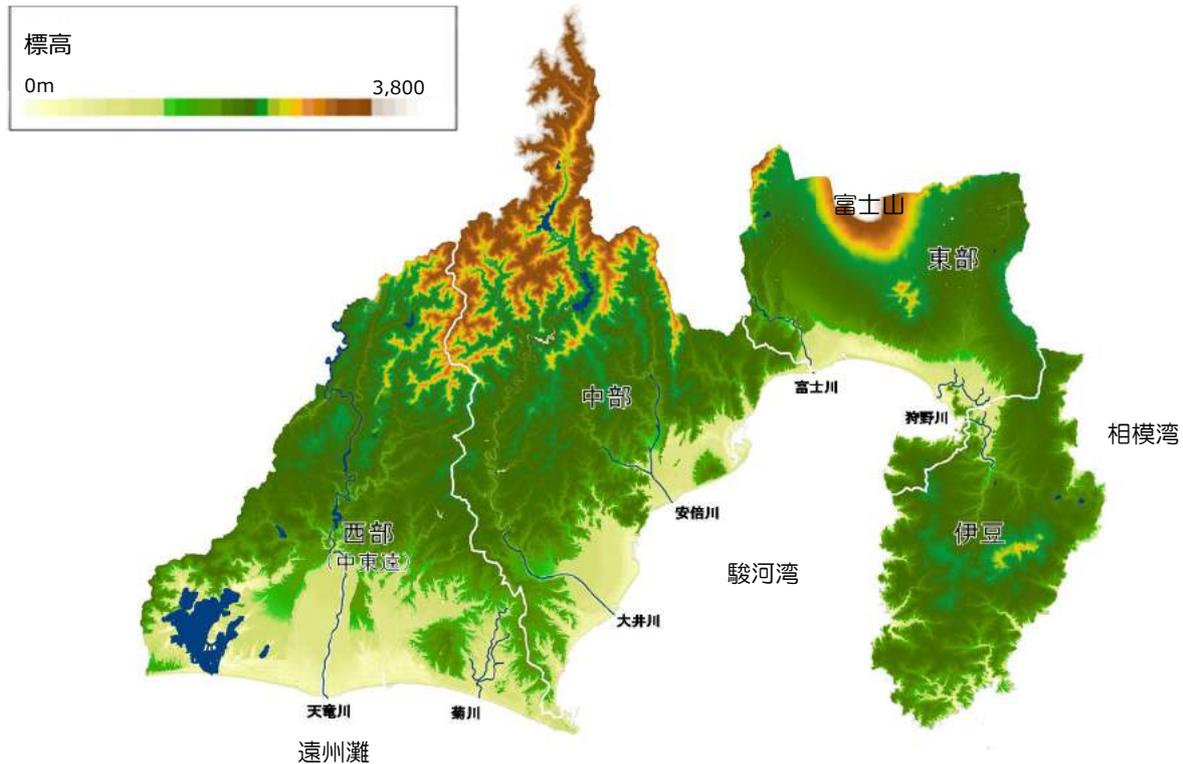
▼静岡市駿河区における気温と降水量（平年（1991～2020年））



海あり、山あり、起伏ありの表情豊かな地形を有します

- 南側は遠州灘、駿河湾、相模湾に沿った約 500km の海岸線、北側には富士山など 3,000m級の山々からなる北部山岳地帯が、東西に長い地形を囲んでいます。
- 山地・丘陵地は県土の約 8 割を占め、海と山とが近接する雄大な景観を有しています。
- 地域ごとに自転車利用の目的や状況は異なり、平野部では通勤・通学等、中山間部ではアクティビティ等での利用が多く見られます。

▼静岡県の地形

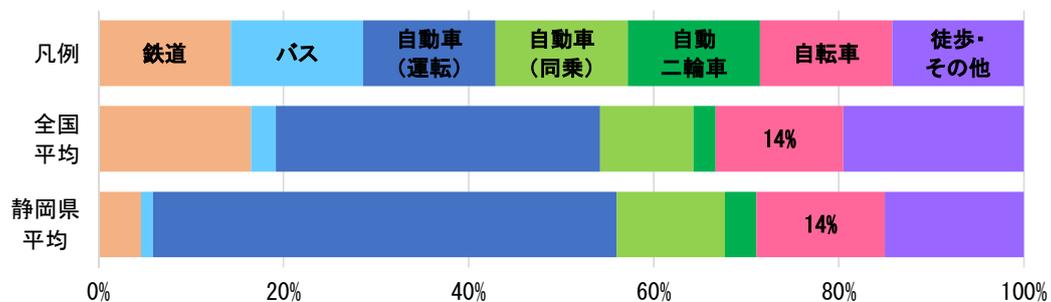


出典：基盤地図情報、国土数値情報/国土地理院

自転車の分担率は全国平均レベルです

- 静岡県内の自転車分担率[※]は、全国平均とほぼ同じ水準です。

【2021年調査中(公表時期未定)】

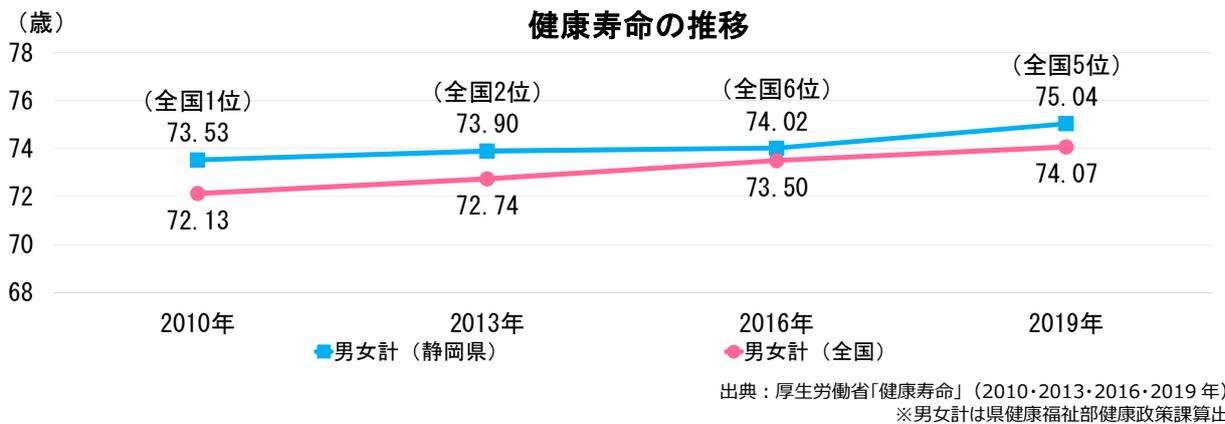


出典：平成 27 年度全国都市交通特性調査

※巻末資料用語集に示す

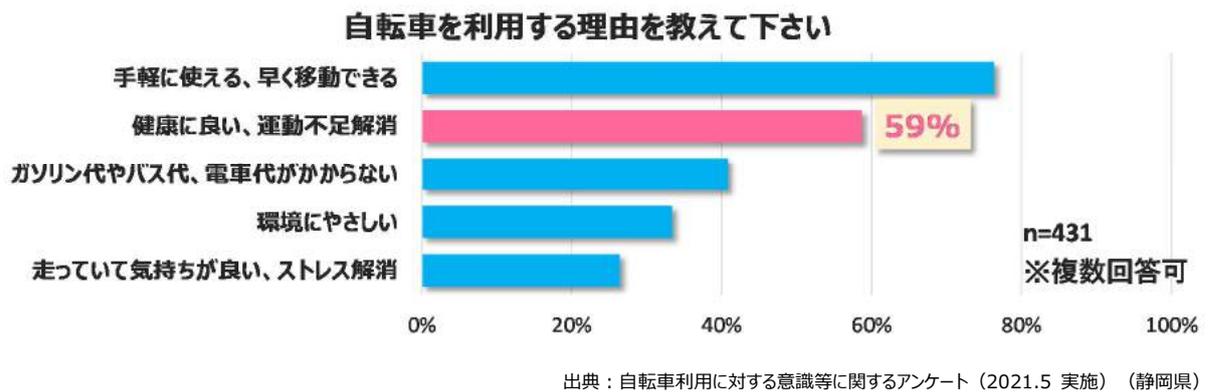
健康寿命は全国トップクラスです

○静岡県の健康寿命は、全国トップクラスです。



県民の多くに日常生活の中で身体を動かす習慣があります

○自転車を利用する理由の第2位が「健康に良い、運動不足解消」と、県民の多くが健康のため意識的に自転車を利用しています。



自転車関連事故件数は以前よりも減少傾向にあります

○静岡県内での自転車関連事故件数は、過去10年間の推移を見ると、2021年には年間約3,000件となり、2012年と比較して4割以上減少しています。



静岡県統一の自転車道等設計仕様書を参考に、地域の実情にあった整備が進められています

- 静岡県では、国・県・政令市・警察等が連携し、学識者等の意見を伺い、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在等における整備の考え方や、走行位置の明示方法、注意喚起サイン等を示した「静岡県自転車道等設計仕様書」を作成しています。
- 「静岡県自転車道等設計仕様書」を参考に、各地域の交通特性や道路特性に応じて、自転車専用通行帯の整備や、車道への矢羽根型路面表示の整備などを進めています。

▼静岡県自転車道等設計仕様書
(2017.3)



▼車道混在の整備例
(県道下土狩徳倉沼津港線 清水町)



▼自転車歩行者専用道の整備例
(県道静岡御前崎自転車道線 焼津市)

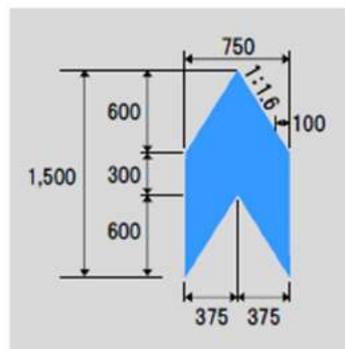


▼自転車専用通行帯の整備例
(県道鷹岡富士停車場線 富士市)

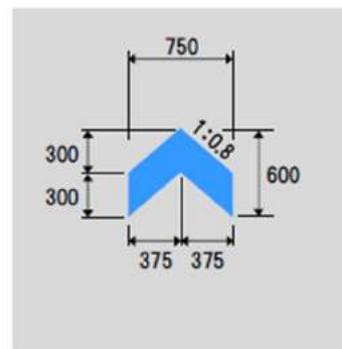


出典：富士市

▼矢羽根の寸法



(a)標準型



(b)縮小型

(3) 自転車利用に関わる社会情勢の変化

現在の静岡県自転車活用推進計画は2019年3月に策定されました。その後、2020年4月に日本政府により「新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言」が発出され、2020年6月に、自転車活用推進本部から「自転車通勤・通学の促進に関する当面の取り組みについて～「新しい生活様式」を踏まえ、一層の促進を図っていきます！～」が発表されました。更に2020年12月には、日本政府による「SDGsアクションプラン2021」の決定、2021年5月に国の「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定されました。また、太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定、東京2020オリンピック・パラリンピックの開催等、社会情勢は大きく変化してきました。

第2次静岡県自転車活用推進計画は、静岡県自転車活用推進計画の取組を継続しつつ、社会情勢の変化に対応することで更なるステップアップを図ります。

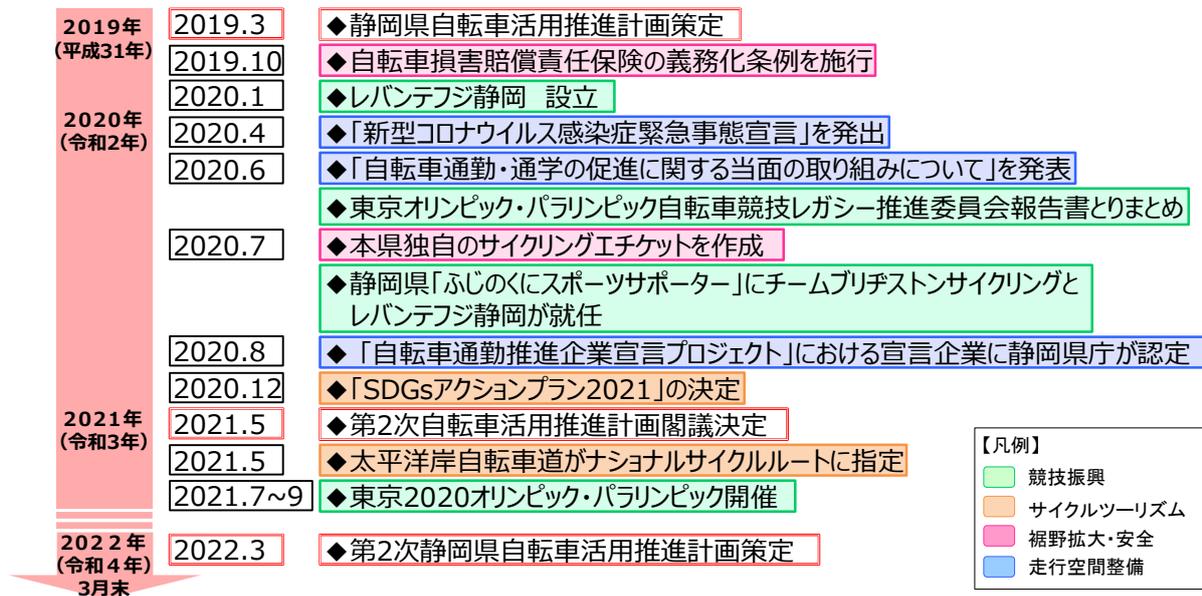


図2 社会情勢の変化



図3 第2次計画の6つのキーワード

【生活様式の変容】【自転車通勤】新型コロナウイルスの流行に伴い自転車利用が変化しました

- 新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、感染の拡大を避けるため、人との接触・密な状態を避ける取組の1つとして自転車利用が促進されています。
- 自転車活用推進本部では、「新しい生活様式」を踏まえ、自転車通勤・通学の促進に関する取組として「1. 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進について」、「2. 自転車通行空間の整備の推進について」、「3. シェアサイクルの拡大」を推進しています。
- 民間保険会社が実施したアンケートによると、自転車通勤者 500 人のうち、約 2 割は新型コロナ流行後に自転車通勤を開始しています。また、約 7 割の方が、周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じています。

▼自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について
(一部抜粋)



自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について
 ～「新しい生活様式」を踏まえ、一層の促進を図っていきます！～

自転車活用推進本部においては、自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤等の促進に取り組んできたところです。この度「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対応方針」において、感染の拡大を防止するため、政府及び地方公共団体は、自転車通勤を含め人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行うこととされたところです。これを踏まえ、各都道府県・政令指定市地関係機関と連携して、自転車通勤・通学の一層の促進を図ることとし、下記の取組を推進することとしました。

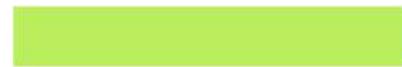
1. 企業・団体等における自転車通勤制度の導入の促進について
 - (1) 企業等への自転車通勤導入の促進 (別紙 1)

企業等が過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように、「自転車通勤導入に関する手引き」の活用や、チラシの配布、押における情報発信等により、企業・団体等に対する自転車通勤制度の導入を促進します。

 - (2) 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト (別紙 2)
- 自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信するとともに、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、本年4月3日に創設、募集を開始した、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトについて、7月に第一回「宣言企業」を認定し、その後、認定企業及びその取組を公表することを予定しています。

出典：国土交通省ウェブサイト

▼自転車通勤導入に関する手引き

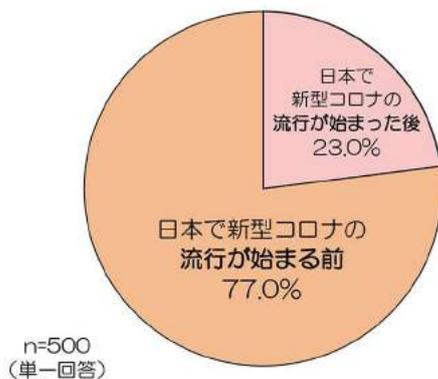


令和元年5月
自転車活用推進官民連携協議会

出典：国土交通省ウェブサイト

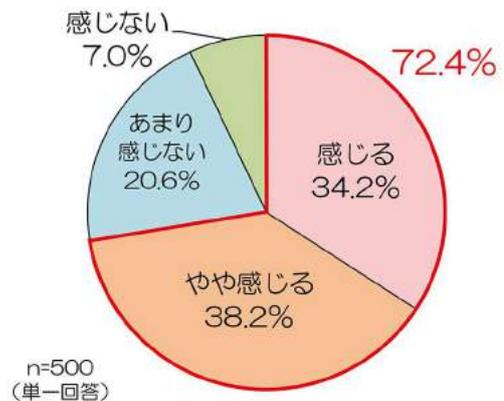
▼自転車通勤に関するアンケート調査

Q. いつ自転車通勤を始めましたか？



出典：au 損害保険

Q. 日本で新型コロナの流行が始まった後周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じますか？



出典：au 損害保険

【SDGs（健康増進）】SDGs アクションプラン 2021 の決定

- SDGsとは環境や健康、持続可能な消費など、世界の様々な問題を2030年までに解決するための国際的な開発目標であり、17のゴールがあります。
- 日本政府は、2020年12月の第9回推進本部会合において、2021年のSDGs推進のための具体的施策をとりまとめた『SDGs アクションプラン 2021』を決定しました。
- 県内では、静岡市・浜松市・富士市・掛川市・富士宮市が優れたSDGsの取組を提案する地方自治体として「SDGs 未来都市」に選定されており、SDGs推進に向けた活動が活発になっています。
- 自転車は、CO₂をほとんど排出しない交通手段であり、また健康にも寄与することから、自転車利用への関心が高まっています。

▼SDGs：17のゴール



出典：外務省「持続可能な開発目標(SDGs)達成に向けて日本が果たす役割」

【子ども向けフィールド※】子供向けのフィールドが整備されました

- 子供たちが安心して自転車を利用できる練習場等の環境整備が進んでいます。
- 東京2020オリンピック・パラリンピックの開催や、静岡県「ふじのくにスポーツサポーター」への地域自転車クラブの就任などを契機に、子供向けイベントや施設整備など様々な取組が行われ、子供たちの自転車に触れ合う機会が増えています。

▼沼津市の公園内に整備されたマウンテンバイクパーク



出典：DKFREERIDE MTB PARK

▼富士山こどもの国のマウンテンバイクコース



出典：富士山こどもの国

※巻末資料用語集に示す

【ナショナルサイクルルート（インバウンド）】

「太平洋岸自転車道」がナショナルサイクルルートに指定されました

- 「太平洋岸自転車道」は、千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長 1,487 kmのルートで、うち 468 kmが静岡県を通過しています。
- 静岡県内では、1973 年から整備を進め、自転車走行空間の整備や、路面表示、案内看板の設置、サイクルステーションの整備等の取組が行われてきました。
- その結果、2021 年 5 月 31 日に、太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートへ指定され、今後のインバウンド誘客も含めたサイクルツーリズムの促進が期待されます。

▼太平洋岸自転車道（全体図）



▼浜松市での状況



出典：浜松市

▼沼津市での状況



▼スタンプラリーの開催（御前崎市）



出典：太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会ホームページ

【オリパラレガシー（自転車文化）】

東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技が本県で開催されました

- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技のうち、BMX※種目を除く全ての自転車競技が静岡県で開催されました。オリンピックは有観客で実施され、県内で多数のボランティアが活動しました。
- 御殿場市・裾野市においては、参加者を県民・市民に限定する等の新型コロナウイルス感染症対策を実施した上で、東京 2020 ライブサイトを実施しました。
- 今後、選手や自転車競技、競技会場について、より身近に感じてもらえるよう、オリパラレガシー継承に向けた取組が必要となります。

▼東京 2020 オリンピック自転車競技の概要

種目	会場	日程	入場者数
ロード	ロードレース ゴール：富士スピードウェイ	2021年7月24日(土) ・25日(日)	約6,800人
	個人タイムトライアル スタート/ゴール：富士スピードウェイ	2021年7月28日(水)	約2,600人
トラック	伊豆ベロドローム (日本サイクルスポーツセンター内)	2021年8月2日(月) ～8日(日)	約4,900人
マウンテンバイク	伊豆マウンテンバイクコース (日本サイクルスポーツセンター内)	2021年7月26日(月) ・27日(火)	約6,300人

出典：東京 2020 オリンピック競技大会公式ウェブサイト

▼東京 2020 オリンピック自転車競技

【競技成績】

銀メダル	1件 (梶原悠未選手/女子 オムニアム)
入賞	1件



©フォート・キシモト



©フォート・キシモト

▼東京 2020 パラリンピック自転車競技の概要

種目	会場	日程
ロード	スタート/ゴール：富士スピードウェイ	2021年8月31日(火) ～9月3日(金)
トラック	伊豆ベロドローム (日本サイクルスポーツセンター内)	2021年8月25日(水) ～28日(土)

▼東京 2020 パラリンピック自転車競技

【競技成績】

金メダル	2件 (杉浦佳子選手/女子 ロードレース、女子タイム トライアル)
入賞	5件



出典：一般社団法人日本パラサイクリング連盟



出典：一般社団法人日本パラサイクリング連盟

※巻末資料用語集に示す

第1次計画

(4) 第1次静岡県自転車活用推進計画の振り返り

第1次静岡県自転車活用推進計画は、目指す姿「サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現」を掲げ、4つの柱「競技振興」、「サイクルツーリズム」、「裾野拡大・安全」、「走行空間整備」毎に目標を達成するため、10の施策に取り組んできました。

目指す姿

サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現

「聖地」とは

- ・国内外から多くのサイクリスト、自転車競技者が訪れ、交流する地域
- ・住民の多くが自転車に親しみ、サイクリストを理解し、温かくもてなす地域社会

図4 第1次静岡県自転車活用推進計画の目指す姿

表1 第1次静岡県自転車活用推進計画の4つの目標と施策

柱	目標	施策
競技振興	目標1： 自転車競技のアジア中心地への成長と自転車アスリート育成体制の構築	施策1： 自転車競技の普及・振興
		施策2： 自転車アスリートの育成・競技力向上
		施策3： 自転車文化の創造・定着
サイクルツーリズム	目標2： 国際的なサイクルツーリズムの目的地創造	施策4： 世界に誇るサイクルツーリズムの推進
		施策5： 交通事業者や宿泊・観光施設等との連携による受入態勢の向上
		施策6： 国内最高峰のe-BIKE環境の創出
裾野拡大・安全	目標3： 安全・快適に誰もが自転車に親しむ地域社会の形成	施策7： 自転車利用の裾野拡大
		施策8： 自転車安全利用の推進
走行空間整備	目標4： 良好な自転車走行空間の形成	施策9： 自転車走行空間の計画的な整備
		施策10： 良好な自転車走行環境の維持

第1次計画

競技振興

1) 競技振興

目標1 自転車競技のアジア中心地への成長と自転車アスリート育成体制の構築

施策1：自転車競技の普及・振興

措置②：既存競技施設等を活用した競技大会等の開催を促進

- 2021年5月28日に2021 ツアー・オブ・ジャパンの第1ステージ（富士山）が小山町で開催されました。
東京五輪自転車ロードレースのフィニッシュ会場に決まった「富士スピードウェイ」の西ゲートをリアルスタートし、東京五輪タイムトライアルの周回コースを4周半してから「ふじあざみライン」に向かうコースで行われました。
- 静岡県内の地域型チーム「レバンテフジ静岡」から、選手5名が主催者推薦で参加しました。
- 新型コロナウイルス感染症の影響で現地観戦は自粛になったものの、YouTubeで18万回の視聴がありました。

▼第1ステージ（富士山）ステージマップ



出典：ツアー・オブ・ジャパン組織委員会

▼ツアー・オブ・ジャパンの大会の様子（小山町）



出典：ツアー・オブ・ジャパン組織委員会

措置④：自転車競技大会において、競技の魅力を伝えるイベントを実施するなど、競技以外の楽しみを演出する取組の促進

- 東京2020オリンピック・パラリンピックに向け、競技の魅力を発信や自転車競技に関する企画、選手の応援企画・日本代表選手の特設ページのPR等に取り組みました。

▼特設HPでの企画「ケイデンスチャレンジ」



出典：MoreCADENCE.jp
日本代表応援企画「ケイデンスチャレンジ」

▼東京2020大会自転車競技
日本代表選手応援プロジェクト



第1次計画

競技振興

施策2：自転車アスリートの育成・競技力向上

措置⑤：競技への発展を目指した、低年齢層が参加するイベントの開催及びパラサイクリングに親しむイベントの実施の促進

- 地域の子供たち等を対象とし、静岡県に拠点のある自転車クラブを中心に、自転車競技や、オリンピック・パラリンピックの素晴らしさ・魅力を伝える講演や、小学生スポーツサイクル体験教室や、幼児向けのランニングバイク体験教室を開催しました。
- パラサイクリングに親しんでもらうために、パラサイクリングの練習会・体験会の開催、他のスポーツと連携したイベントの開催に取り組みました。

▼小学生スポーツサイクル体験教室



出典：レバンテフジ静岡

▼サッカー×パラサイクリングのコラボ

(Jリーグの試合会場でのイベントに出演)



出典：静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会

措置⑧：国内外の主要競技大会において、優秀な成績を収めるため、県内選手の競技力向上を支援

- 日本サイクルスポーツセンター等の県内の施設で国体候補選手合宿やトレーニングキャンプ等の開催、静岡県自転車競技連盟によるクリテリウム練習会の開催等、県内選手の育成を図りました。

▼静岡県国体候補選手合宿



出典：静岡県自転車競技連盟

▼富士川クリテリウム練習会



出典：静岡県自転車競技連盟

第1次計画

競技振興

施策3：自転車文化の創造・定着

措置⑪：安全啓発活動やサイクルイベントを通じた自転車文化の発信・定着の促進

- 静岡県や地域の民間企業、自転車クラブ等により、交通安全運動（街頭啓発）や交通安全講話、交通安全サイクリングガイド養成講習会等、安全啓発活動を行い自転車文化の発信・定着を図りました。
- また、コロナ禍における感染防止対策として、WEBを活用したサイクリングイベント等を開催しました。

▼高等学校での交通安全講話



出典：レバンテフジ静岡

▼サイクリングWEBスタンプラリー



措置⑫：地域の自転車クラブ創設の促進

- 静岡県を拠点とする地域密着型プロサイクリングチーム、「レバンテフジ静岡」が2020年に設立しました。チームは国内ロードレースシリーズ戦「ジャパンサイクルリーグ（JCL）」に参戦し、国内トッププロチームを目指すとともに、静岡県が掲げる「サイクルスポーツの聖地創造」の一翼を担うチームを念頭に、スポーツサイクルの魅力を広め、自転車を取り入れた活力ある生活を提唱しています。
- 「チームブリヂストンサイクリング」は新天地として、本社のある埼玉県上尾市からナショナルチームの活動拠点である伊豆ベロドロームにも近い、静岡県三島市に活動の拠点を移し始動しました。
- 静岡県が設置した「ふじのくにスポーツサポーター」にレバンテフジ静岡、チームブリヂストンサイクリングが2020年7月24日に就任しました。

▼レバンテフジ静岡



出典：レバンテフジ静岡

▼チームブリヂストンサイクリング



出典：TEAM BRIDGESTONE Cycling

目標の達成状況（競技振興）

指標	計画策定時	2018実績	2019実績	2020実績	2021見込み	目標値
国際公認レースの静岡県開催競技種目数	3種目 2018年	同左	4種目 2019年	0種目 2020年	4種目 2021年	4種目 2021年
自転車競技連盟登録競技者数	367名 2017年度	291名 2018年度	270名 2019年度	263名 2020年度	—	400名 2021年度

第1次計画

サイクルツーリズム

2) サイクルツーリズム

目標2 国際的なサイクルツーリズムの目的地創造

施策4：世界に誇るサイクルツーリズムの推進

措置⑬：ナショナルサイクルルート（仮称）の登録に向けた県モデルルートの設定

○静岡県の県モデルルートである、「太平洋岸自転車道」、「浜名湖1周ルート」、「伊豆半島1周ルート」、「富士山1周ルート」について、分かりやすく走行しやすいサイクリングルートの整備（案内看板の設置も含む）、受入環境整備のための官民連携体制の構築のほか、PR 動画やサイクリングマップの作成、イベントの実施等、情報発信の強化を行いました。

▼4つの県モデルルート



▼太平洋岸自転車道のサイクリングマップの作成



出典：太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会ホームページ

措置⑭：世界文化遺産の富士山や韮山反射炉、世界農業遺産、ユネスコ世界ジオパーク、エコパーク等を巡るサイクルツーリズムの促進

○世界文化遺産を含むポイントを巡る周遊イベントの実施、多言語のWEB 連携型冊子の作成など、県内を巡るサイクルツーリズムに取り組みました。

▼周遊イベント「ツール・ド×伊豆・沼津」



出典：ツール・ド×伊豆・沼津 HP



出典：ツール・ド×伊豆・沼津 HP

第1次計画

サイクルツーリズム

施策5：交通事業者や宿泊・観光施設等との連携による受入態勢の向上

措置⑱：休憩、修理等の対応を行うバイクピット等の整備を促進

○静岡県内各地において、バイクピット等（バイクフレンドリーステーション、自転車の駅等を含む）の整備を行いました。

▼NEOPASA 静岡上り線（静岡市）



出典：静岡市

▼The Crank 修善寺駅前（伊豆市）



出典：伊豆市 観光情報サイト

▼浜松まつり会館（浜松市）



出典：浜松市

措置⑳：宿泊・観光施設のサイクリスト受入態勢の向上を促進

○自転車の持ち込み・保管スペースの確保等のサイクリストの受入に関する一定の条件を満たすホテル・旅館「サイクリストウェルカム」等の拡大に取り組みました。

○サイクリストの受入可能な宿泊施設をHPで検索できる仕組の構築や、宿泊施設と連携したツアーの開催等、更なる受入態勢の向上に取り組みました。

▼“バイクルーム”がある
宿泊施設（島田市）



出典：HATAGO INN Shizuoka Yoshida IC

▼自転車用ラックを設置している
宿泊施設（湖西市）



出典：ホテル nanvan 浜名湖

▼サイクリストウェルカム
の宿マーク



出典：ゆるゆる遠州サイクルツーリズム

措置㉑：観光地を巡る広域での乗り捨て可能なレンタサイクル・シェアサイクルシステムの構築の促進

○静岡県内各地において、レンタサイクルやシェアサイクルの設置に取り組みました。

▼シェアサイクル ハレヒサイクル（沼津市）



出典：加和太建設

▼JR 静岡駅前 サイクルポート（静岡市）



出典：静岡市

第1次計画

サイクルツーリズム

施策6：国内最高峰のe-BIKE環境の創出

措置⑳：e-BIKE（e-マウンテンバイク、e-クロスバイク、e-ロードバイク）を活用した
レンタサイクルシステムの構築を促進

Oe-BIKE レンタル施設の設置、e-BIKE レンタル施設を表記したサイクルコースマップの作成・配布を行い、レンタサイクルシステムの構築に取り組みました。

▼e-BIKE レンタルができる施設
「富士山ゲストハウス掬水」



出典：スルガ銀行株式会社

▼「宮ぼた～E-BIKE のまち富士宮をきままに
ポタリング～」のロゴ（富士宮市）



出典：富士宮市

措置㉑：e-BIKE を活用したサイクルートの設定の促進

Oe-BIKE を活用したモニターツアーの実施によるガイドの育成、e-BIKE で巡るサイクリングコースについての実証実験や情報発信など、e-BIKE を活用したサイクルートの設定促進に取り組みました。

▼モニターツアー（掛川市）



出典：掛川市森林組合

▼富士ヒルクライムをe-BIKEで走行する実証実験



出典：レバンテフジ静岡

目標の達成状況（サイクルツーリズム）

※バイシクルビット数、e-BIKE レンタル台数は当初の目標を達成したため、2020 年度末に目標値を上方修正

指標	計画策定時	2018 実績	2019 実績	2020 実績	2021 見込み	目標値
国認定モデルルート数	0 ルート 2017 年度	4 ルート 2018 年度	4 ルート 2019 年度	4 ルート 2020 年度	4 ルート 2021 年度	4 ルート 2021 年度
バイシクルビット数※	303 箇所 2017 年度	419 箇所 2018 年度	498 箇所 2019 年度	554 箇所 2020 年度	—	500 箇所 2021 年度 →600 箇所/修正
e-BIKE レンタル台数※	41 台 2017 年度	130 台 2018 年度	139 台 2019 年度	203 台 2020 年度	—	200 台 2021 年度 →250 台/修正

第1次計画

裾野拡大・安全

3) 裾野拡大・安全

目標3 安全・快適に誰もが自転りに親しむ地域社会の形成

施策7：自転車利用の裾野拡大

措置⑳：自転車の魅力、楽しさ、効能の周知啓発の促進

措置㉑：タンデム自転車の安全な乗り方の啓発促進

- 自転車の魅力、楽しさ、効能の周知のために地域での交通安全イベントを実施しました。
- 県主催のイベントと民間が連携し、タンデム自転車の構造や安全な乗り方の指導・実走等に取り組みました。

▼交通安全イベント



出典：レバンテフジ静岡

▼タンデム自転車の練習会



出典：レバンテフジ静岡

措置㉓：自転車通勤の促進

- 「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」への参加を促すパンフレットを作成したほか、2020年8月に静岡県庁が「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」における宣言企業に認定されました。
- その後、国土交通省「自転車通勤推進企業」に静岡県内民間1号として2020年9月に加和太建設（三島市）、続いて2020年12月にヤマハモーターエレクトロニクス（森町）が認定されました。

▼企業・団体向けのパンフレット



▼加和太建設の認定



出典：加和太建設

第1次計画

裾野拡大・安全

施策8：自転車安全利用の推進

措置③⑤：自転車交通ルール・マナーの周知及び安全利用の啓発促進

- 各関係機関が連携し、街頭での啓発活動や学校での交通安全教室の実施、県下全ての中1・高1年生全員を対象とした「自転車ルール＆マナー副読本」の配布など、自転車交通ルール・マナーの周知を行いました。
- その他、外国人を対象とした自転車の交通ルールの内容を周知するチラシ配布等に取り組みました。

▼学校での交通安全教室



出典：一般社団法人静岡県交通安全協会

▼外国人サイクリスト向けのチラシ



措置③⑦：ヘルメット着用、自転車損害賠償保険加入の促進、自転車点検実施の啓発の推進

- 2019年4月1日に静岡県自転車条例を施行し、自転車保険への加入やヘルメットの着用を呼び掛けるチラシを作成し、街頭啓発活動等を通じて配布しました。
- OTSマーク※の周知のため、点検実施店舗でのチラシの配布や夏祭りでの広報（うちわを配布）を行いました。
- その他、小学校を対象とした自転車点検を実施しました。

▼静岡県自転車条例周知チラシ



▼TSマークの広報のためのうちわ



出典：静岡県自転車軽自動車商業協同組合

目標の達成状況（裾野拡大・安全）

指標	計画策定時	2018実績	2019実績	2020実績	2021見込み	目標値
自転車分担率	13.9% 2015年	5年毎集計 (2020年)	5年毎集計 (2020年)	調査延期 (2020年)	2021年調査中 (公表時期未定)	14.7% 2020年
自転車乗車時の人身事故発生件数	3,992件 2018年	同左	3,658件 2019年	3,015件 2020年	3,001件 2021年	減少 2021年

※巻末資料用語集に示す

第1次計画

走行空間整備

4) 走行空間整備

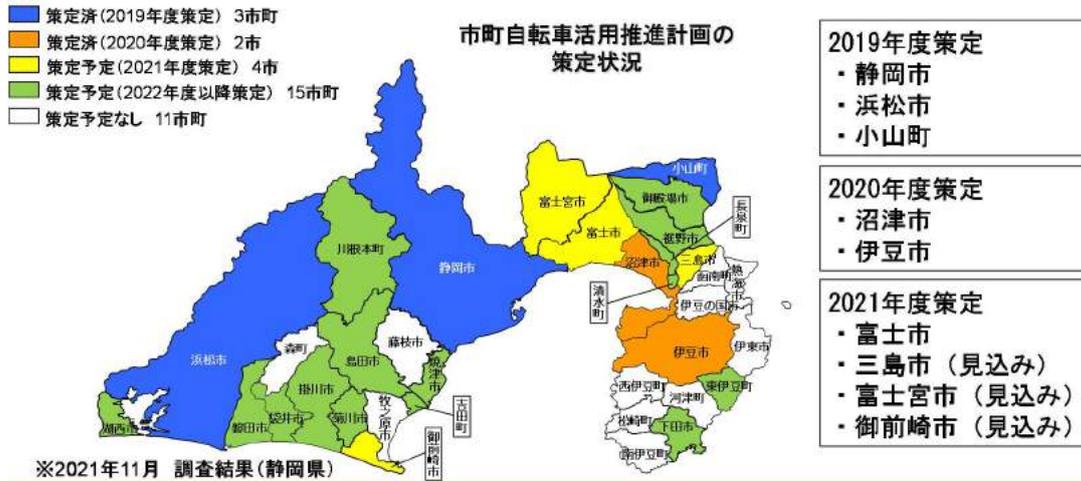
目標4 良好な自転車走行空間の形成

施策9：自転車走行空間の計画的な整備

措置③⑨：市町自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画を含む）の策定を支援

- 自転車活用推進法に基づき、2020年度末までに5市町が市町自転車活用推進計画を策定しました。
- 更に、2021年度末までには4市が計画策定を完了する予定です。

▼静岡県内の市町自転車活用推進計画策定状況



措置④⑩：計画的な自転車走行空間の整備の推進

- 各市町の自転車活用推進計画やネットワーク計画に基づき自転車走行環境整備に取り組みました。
- 伊豆半島1周ルートにおける矢羽根型路面表示の設置については、2020年度末までに全区間、約260km（県管理道路）の整備が完了しました。
- 浜名湖1周ルートにおける矢羽根型路面表示や観光案内看板等の設置については、2021年度末までに全区間、約67km（うち県管理道路、約16km）の整備が完了しました。

▼伊豆半島1周ルートにおける矢羽根型路面表示の設置



▼浜名湖1周ルートにおける矢羽根型路面表示の設置



第1次計画

走行空間整備

施策10：良好な自転車走行環境の維持

措置④④：自転車走行空間上の路上駐車の抑制を促進

○良好な自転車走行環境に向け、路上駐車抑制のため、広報啓発活動に取り組みました。

▼広報啓発活動



出典：沼津市



出典：沼津市

措置④⑤：鉄道事業者等と連携した駐輪場整備を促進

○鉄道駅周辺の駐輪場の整備に取り組みました。

▼駐輪場（新蒲原駅前駐輪場）



出典：静岡市



出典：静岡市

措置④⑧：自転車走行空間の適正な維持管理の推進

○自転車走行空間について、道路パトロールを行い、堆砂の撤去等、維持管理に取り組みました。

▼道路パトロール



▼堆砂の撤去



目標の達成状況（走行空間整備）

指標	計画策定時	2018 実績	2019 実績	2020 実績	2021 見込み	目標値
自転車活用推進計画 策定市町数	0 市町 2017 年度	0 市町 2018 年度	3 市町 2019 年度	5 市町 2020 年度	9 市町 2021 年度	35 市町 2021 年度
走行空間整備延長 (矢羽根型路面表示)	約 83 km 2017 年度	約 179 km 2018 年度	約 263 km 2019 年度	約 275 km 2020 年度	約 276 km 2021 年度	約 276 km 2021 年度

5) 目標の達成状況

10の施策について、関係機関と連携し取組を実施してきた結果、9つの目標指標のうち、6つの指標を達成見込みです。また、バイクピット数、e-BIKEレンタル数については、当初の目標を達成したため、2020年度末に目標値の上方修正を行いました。一方、新型コロナウイルス感染症の影響等により、目標が未達成の指標もあります。

表2 第1次静岡県自転車活用推進計画の指標の目標と実績

計画の柱	指標	計画策定時	2018実績	2019実績	2020実績	2021見込み	目標値
競技振興	国際公認レースの静岡県開催競技種目数(①)	3種目 2018年	同左	4種目 2019年	0種目 2020年※1	4種目 2021年	4種目 2021年
	自転車競技連盟登録競技者数(②)	367名 2017年度	291名 2018年度※2	270名 2019年度※2	263名 2020年度※2	—	400名 2021年度
サイクルツーリズム	国認定モデルルート数(③)	0ルート 2017年度	4ルート 2018年度	4ルート 2019年度	4ルート 2020年度	4ルート 2021年度	4ルート 2021年度
	バイクピット数(④)	303箇所 2017年度	419箇所 2018年度	498箇所 2019年度	554箇所 2020年度	—	500箇所 2021年度 →600箇所/修正
	e-BIKEレンタル台数(⑤)	41台 2017年度	130台 2018年度	139台 2019年度	203台 2020年度	—	200台 2021年度 →250台/修正
裾野拡大・安全	自転車分担率(⑥)	13.9% 2015年	5年毎集計 (2020年)	5年毎集計 (2020年)	調査延期※1 (2020年)	2021年調査中※1 (公表時期未定)	14.7% 2020年
	自転車乗車時の人身事故発生件数(⑦)	3,992件 2018年	同左	3,658件 2019年	3,015件 2020年	3,001件 2021年	減少 2021年
走行空間整備	自転車活用推進計画策定市町数(⑧)	0市町 2017年度	0市町 2018年度	3市町 2019年度	5市町 2020年度	9市町 2021年度	35市町 2021年度
	走行空間整備延長(矢羽根型路面表示)(⑨)	約83km 2017年度	約179km 2018年度	約263km 2019年度	約275km 2020年度	約276km 2021年度	約276km 2021年度

※1 新型コロナウイルス感染症の影響

※2 競輪学校の生徒の登録がなくなったことによる減少

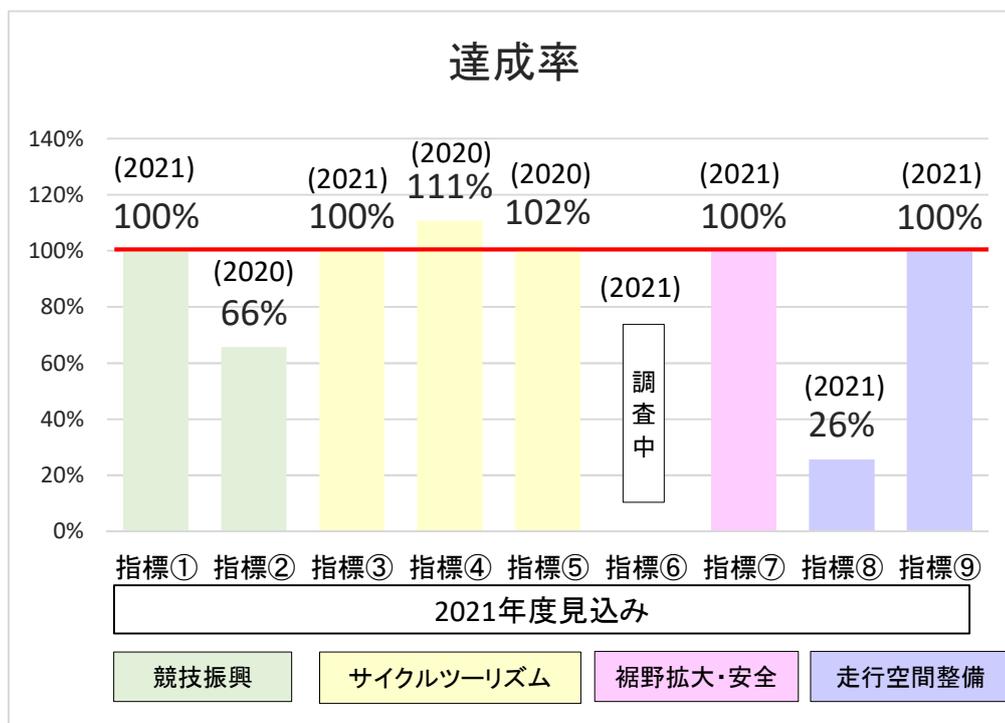


図5 目標の達成率

第1次計画

(5) 静岡県の自転車活用に関する現状と課題

競技振興

1) 競技振興

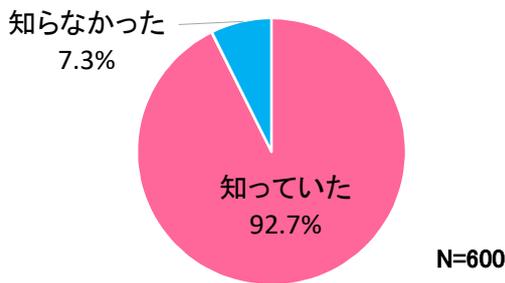
現状① 東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技が本県で開催されました。県民の認知度は高いですが、結果のみ見た方を含めても、テレビやweb配信視聴を含めて、観戦した県民は約半数に留まります。また自転車競技を自転車の利用目的としている県民は2020年に比べ減少しており、自転車競技に親しむ機会づくりが必要です。

地元プロサイクリングチーム「チームブリヂストンサイクリング」、「レバンテフジ静岡」が誕生しましたが、知名度は低い状況です。東京2020オリンピック・パラリンピックをきっかけに、今後「応援したい」という県民は半数以上を占めています。

課題① 自転車競技に親しむ県民（観戦、競技者とのふれあい、競技体験）の増加

▼静岡県内の自転車競技に対する認知度は高い

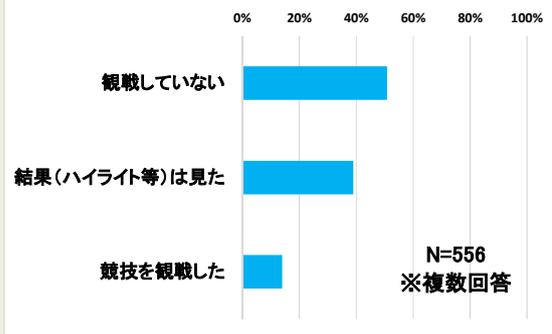
東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会において、自転車競技が静岡県で開催されたことをご存じですか



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼オリンピック・パラリンピックを実際に観戦した県民は少ない（テレビ・web配信等含む）

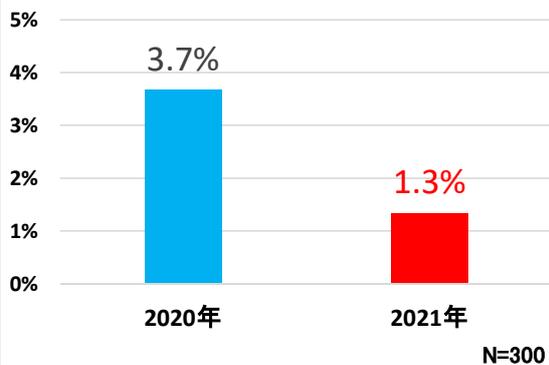
競技の観戦経験を教えてください



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼自転車競技を自転車の利用目的としている県民が減少

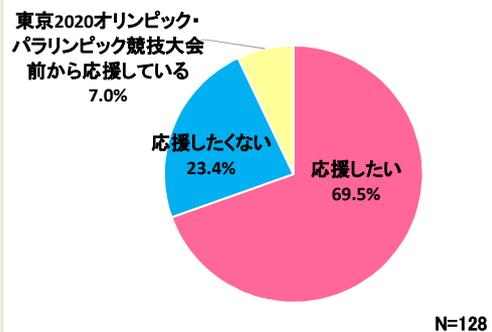
自転車の利用方法についてお答えください



出典：ウェブアンケート調査（2020.12、2021.9実施）（静岡県）

▼地元チーム「チームブリヂストンサイクリング」「レバンテフジ静岡」の誕生

地元のプロチームを応援したいと思うようになりましたか



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

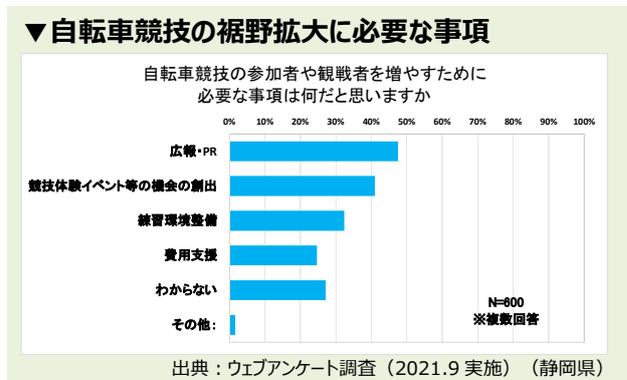
第1次計画

競技振興

現状② 自転車競技大会への参加者数は近年増加傾向です（2020年は新型コロナウイルス感染症の影響で一部大会中止あり）。東京2020オリンピック・パラリンピックでは、本県に関連する選手がメダルを獲得・入賞しました。一方で、自転車競技の裾野拡大には更なる広報・PRの実施、競技体験イベント等の機会の創出を求める意見が上がっています。

また、東京2020オリンピック・パラリンピックで使用された自転車競技会場や施設を有効活用する等、レガシーとして引き継ぐことが必要です。

- 課題②** 自転車競技者の裾野拡大、自転車アスリートの育成・レベルアップ
- 課題③** 東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技開催後のレガシーの創出



第1次計画

サイクルツーリズム

2) サイクルツーリズム

現状① 2021年5月に太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されましたが、県内での認知度は低く、今後広報PRを行い、利用促進を図ることが必要です。

観光交流客数を見ると、2020年度は、新型コロナウイルス感染症の流行により大きく減少しています。このため、旅行者のニーズの変化に応じたサイクルツーリズムによる観光促進が期待されます。

静岡県では様々なサイクルイベントが多数実施され、静岡県内外からの参加がみられます。また、以前はイタリアや台湾とのサイクリングを通じた国際交流も行われていました（現在は新型コロナウイルス感染症の影響により自粛）。今後はインバウンドも含めた国内外のサイクルツーリズムの促進が必要です。

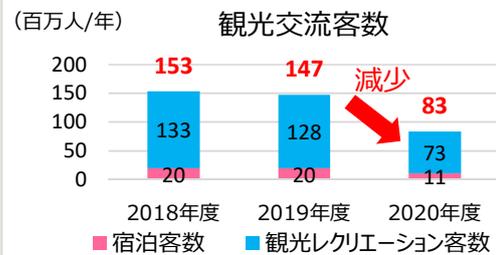
課題① 国内外をターゲットとし、ナショナルサイクルルートのブランド力や静岡県の特性を活かしたサイクルツーリズムの拡大及び認知向上

▼ナショナルサイクルルートの指定



出典：国土交通省ウェブサイト

▼観光交流客数の減少



※単位未満で四捨五入しています。このため、合計と内訳の計は必ずしも一致しません。

▼静岡県内でのサイクルイベントの開催

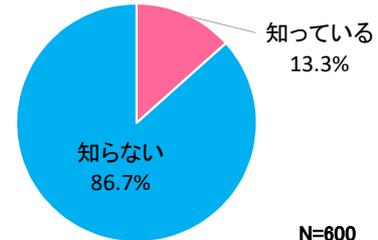
<ハマイチ> (浜松市・湖西市)



出典：浜松市

▼ナショナルサイクルルートの認知度が低い

太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されたことをご存じですか



N=600

出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

<バイシクルピットスタンプラリー>

(狩野川周辺サイクル事業推進協議会)



出典：狩野川周辺サイクル事業推進協議会

<映画「弱虫ペダル」ロケ地巡り>

(浜松市・湖西市)



出典：浜名湖サイクルツーリズム推進会議 社会実験委員会

第1次計画

サイクルツーリズム

現状② 鉄道、バス等の他の交通手段との連携や、レンタサイクルやシェアサイクル施設の整備等により、サイクリストや観光客向けの受入環境整備が進んでおり、シェアサイクルの利用者も増加しています。一方で、利用時に困ったこととして、サイクルポートが少ないことが挙げられ、更なる整備が必要であるとともに、整備した既存ストックの適正な管理も必要です。

近年、初級者でも高低差の大きいコースが走行可能な e-BIKE の普及により、多様な体験が可能となっています。県内でも普及促進の取組がなされていますが、e-BIKE の認知度は高いものの、利用経験の割合は低い状況であり、さらなる利用機会の創出が必要です。

また、サイクリングを楽しむための必要事項として休憩場所や路面の段差解消、自転車走行空間など様々な意見があり、今後更なる整備が必要です。



課題② これまで整備してきた既存ストックの管理も含め、サイクリストが安全・快適にサイクリングを楽しめる受入環境の向上

課題③ e-BIKE を活用したサイクルツーリズムの拡大

▼シェアサイクルの整備状況及び e-BIKE の整備状況

<シェアサイクル> (静岡市)



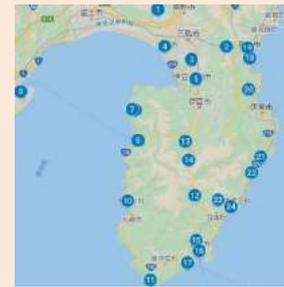
出典：HELLO CYCLING

<e-BIKE> (富士宮市)



出典：富士宮市

<伊豆 E-BIKE 充電ネットワーク>



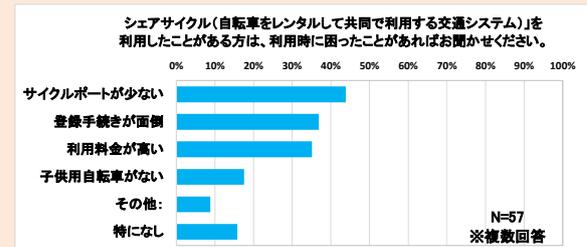
出典：伊豆 E-BIKE 充電ネットワーク

▼休憩場所や路面整備などの要望



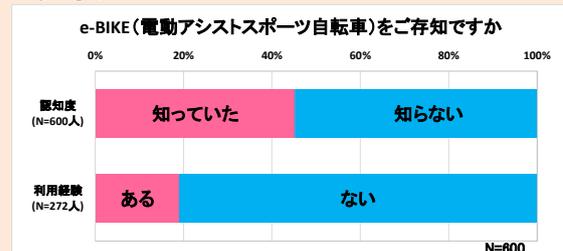
出典：ウェブアンケート調査 (2021.9 実施) (静岡県)

▼シェアサイクル利用者の要望 (上位3項目)



出典：ウェブアンケート調査 (2021.9 実施) (静岡県)

▼e-BIKE の認知度は高いが、利用経験者は少ない



出典：ウェブアンケート調査 (2021.9 実施) (静岡県)

第1次計画

サイクルツーリズム

◆◇◆ コラム ◇◇◆

ナショナルサイクルルートとは？

優れた観光資源を、走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組と連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくものです。

◆指定要件

観点	指定要件
ルート設定	サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
走行環境	誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること いつでも休憩できる環境を備えていること
受入環境	ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
情報発信	誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
取組体制	官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

◆ロゴマーク



◆指定ルート

- 第1次指定 2019.11.7
- 第2次指定 2021.5.31

Map callouts include: びわいち (Biwachi), しまなみ海道サイクリングロード (Shimanami Kaido cycling road), 太平洋岸自転車道 (Pacific cycling road), つくば霞ヶ浦りんりんロード (Tsukuba-Kasumigaura ring-ring road), 富山湾岸サイクリングコース (Toyama bay cycling route), トカプチ400 (Tokapuchi400).

Photos include: びわいち (Biwachi), しまなみ海道サイクリングロード (Shimanami Kaido cycling road), 太平洋岸自転車道 (Pacific cycling road), つくば霞ヶ浦りんりんロード (Tsukuba-Kasumigaura ring-ring road), 富山湾岸サイクリングコース (Toyama bay cycling route), トカプチ400 (Tokapuchi400).

出典：国土交通省ウェブサイト

第1次計画

裾野拡大・安全

3) 裾野拡大・安全

現状①

静岡県では多くの方に通勤、買い物、観光等の目的で自転車を利用してもらうため、自転車の利用促進に関するイベント・PR等を実施していますが、県民の認知度は低い状況であり、更なる広報、PRが必要です。

また、新型コロナウイルス感染症の流行を機に、健康への意識が向上しています。自転車の利用は適度な運動になるため、自転車利用による効能を周知し、健康増進を目的とした自転車利用の促進が必要です。

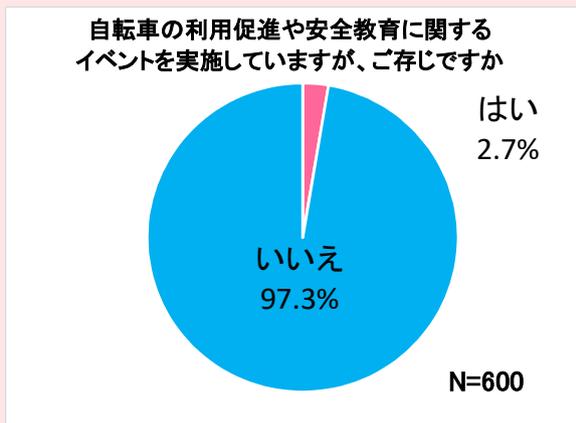
さらに、南海トラフ地震の発生も懸念されている静岡県にとって、自転車は災害発生後の交通手段として有効です。浜松市・湖西市において、災害時に物資運搬や道路通行可否情報収集に自転車を活用する実証実験が行われており、今後県内全域への展開が期待されます。



課題①

多様な利用者や目的に応じた自転車利用の促進

▼自転車の利用促進に関するイベント・PRを認知している静岡県民は少ない



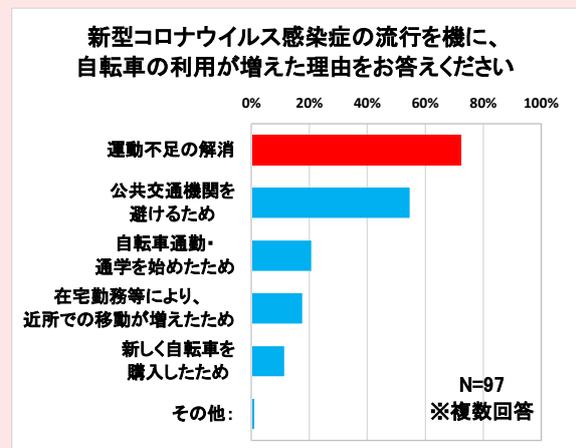
出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼自転車運動による、体重や体脂肪率の減少と
いった健康増進効果



出典：株式会社ソマノ
※3ヶ月間、自転車を自由に利用した場合の体重の変化（被験者6名の平均）

▼コロナ禍で、健康増進の意識が向上



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼災害時における自転車活用社会実験
（浜松市・湖西市 2020年）



出典：浜名湖サイクルツーリズム災害連携社会実験協議会

第1次計画

裾野拡大・安全

現状②

静岡県内では、新型コロナウイルス感染症の流行を機に、自転車の利用は増加傾向にあると考えられます。一方、自転車関連事故件数は、過去10年間の推移をみると、減少傾向にあります。

年齢別の自転車関連事故の負傷者数は、高校生や65歳以上の高齢者の割合が高く、2020年における高校生1万人当たりの通学時の自転車事故件数は、全国ワースト2位（1位群馬、2位静岡、3位宮崎）です。また、自転車通行ルールの認知度にはバラつきがあり、40代以上の認知度が低いことから、安全性向上のためにも、通行ルールの周知が必要です。

ヘルメットの着用や自転車損害賠償責任保険の加入等の条例化及び広報PRを行っているものの、自転車保険加入義務の認知度は65%に留まっており、更なる周知が必要です。

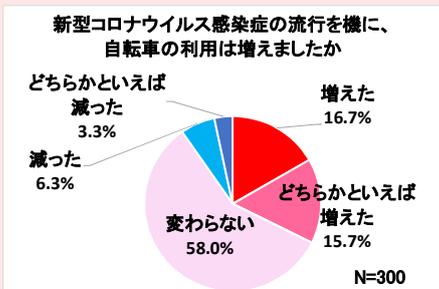
また、誰もが自転車に乗れるよう、高齢者や障害のある人等が利用できる、多様な自転車の開発も進められており、様々な方が自転車に乗れるような機会の創出が必要です。



課題②

自転車利用に関する安全性の向上

▼コロナ禍において自転車の利用は増加傾向



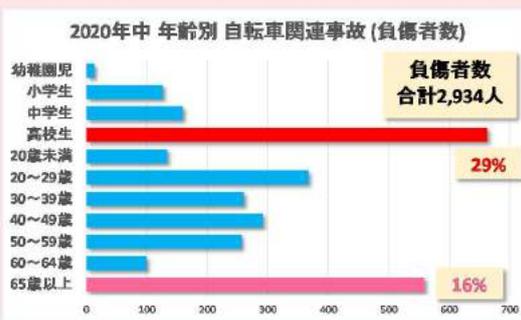
出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼自転車関連事故件数は減少傾向



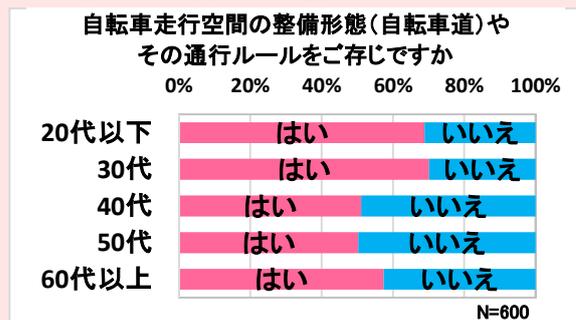
出典：静岡県警察本部 交通企画課

▼年齢別の自転車関連事故の負傷者数は、高校生や高齢者（65歳以上）の割合が高い



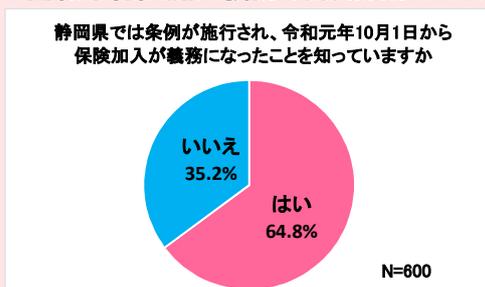
出典：静岡県警察本部 交通企画課

▼年齢別の自転車通行ルールの認知度は、40代以上の認知度が低い



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼自転車保険加入義務の認知度は65%



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼多様な自転車の開発



手と足の両方で漕ぐことができる

出典：日本自転車普及協会 高齢者・障がい者向け自転車カタログ

第1次計画

走行空間整備

4) 走行空間整備

現状① 静岡県では、伊豆半島1周ルート、浜名湖1周ルート等の自転車走行空間の整備を行ってきました。今後も引き続き、富士山1周ルート等の整備を進めていきます。自転車利用環境の整備を促進するため、今後も引き続き、自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画の策定を進める必要があります。

また、新型コロナウイルス感染症の流行により、通勤・通学等で自転車を利用する方が増えています。それにより、自転車利用者からは「危険を感じる（接触等）」、「走行空間が足りない」、「ルールが守られていない」、「駐輪場が足りない」といった問題が生じているとの意見があり、自転車走行空間整備のニーズが高まっています。



課題① 生活様式の変容に合わせた自転車走行空間の整備推進

▼静岡県内で自転車走行空間の整備が進められている

＜沼津市の整備例＞（車道混在）

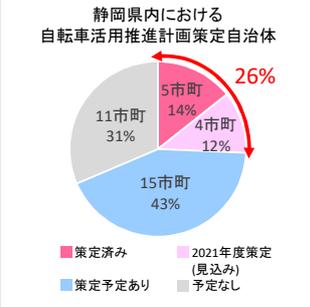


＜藤枝市の整備例＞（自転車道）



▼静岡県内の自転車活用推進計画 策定自治体は9市町

2022.3 見込み



＜策定済の自治体＞

- ・静岡市(2019年度)
- ・浜松市(2019年度)
- ・小山町(2019年度)
- ・沼津市(2020年度)
- ・伊豆市(2020年度)
- ・富士市(2021年度)
- ・三島市(2021年度見込み)
- ・富士宮市(2021年度見込み)
- ・御前崎市(2021年度見込み)

＜静岡市自転車活用推進計画＞



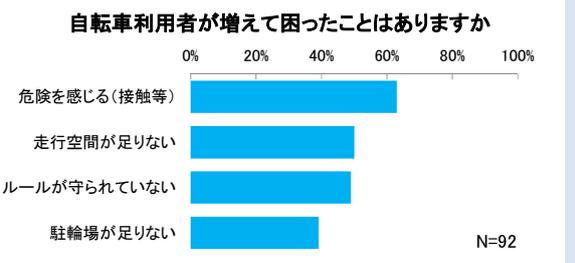
＜富士市自転車活用推進計画＞



出典：静岡市自転車活用推進計画 出典：富士市自転車活用推進計画

▼自転車利用者の要望

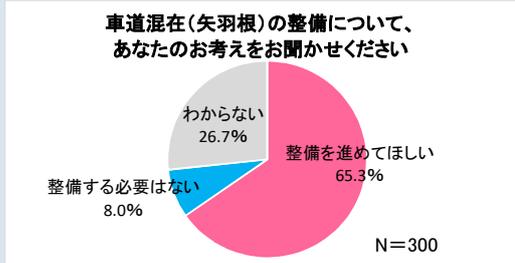
自転車利用者が増えて困ったことはありますか



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼自転車走行空間の整備に関するニーズ

車道混在(矢羽根)の整備について、あなたのお考えをお聞かせください



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

第1次計画

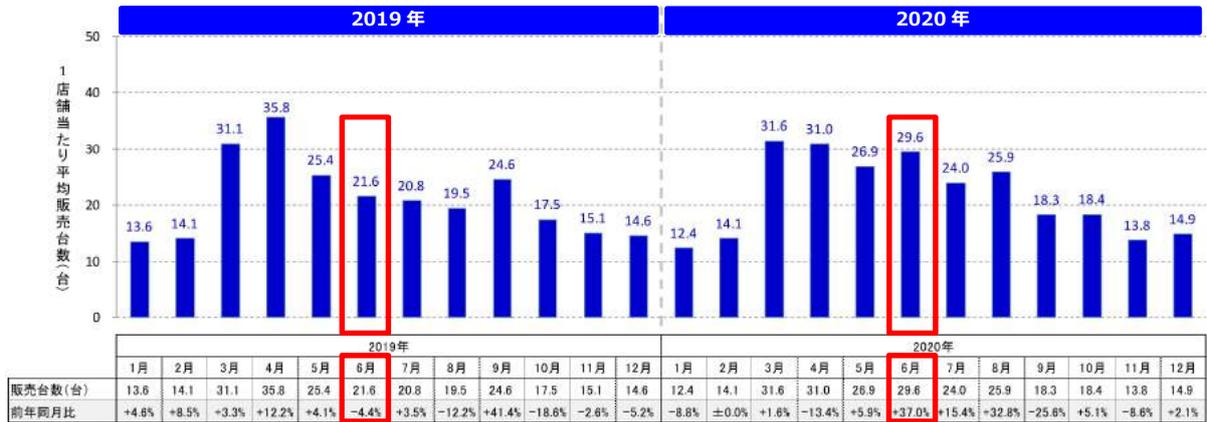
走行空間整備

◆◆◆ コラム ◆◆◆

コロナ禍における自転車利用実態

コロナ禍において、運動不足解消や公共交通機関の利用を避ける等の目的で、自転車を利用する方が増加しています。

月別の全国の自転車販売台数推移を見ると、例年梅雨時期は販売が低迷する中、コロナ禍による自転車需要の高まりの影響からか、2020年は、前年を大幅に上回っています。



出典：一般社団法人自転車産業振興協会「自転車国内販売動向調査 年間総括【2020年】」

自転車利用者の増加は世界的に起こっています。フランス政府は、新型コロナウイルス感染症対策として、計6千万ユーロ（約72億円）規模の新たな自転車利用促進策「Coup de Pouce Vélo(自転車を助けよう)」計画を発表し、自転車の修理費用の補助や無料講習の実施、仮設駐輪場の設置にかかる費用補助を行いました。

政府の取り組みを受け、地方自治体でも自転車の利用促進を推進しています。パリ市では、自動車用の車線を自転車専用レーンに転換するなどの方法で、暫定的な自転車専用レーン「コロナピスト（ピスト：フランス語で“走路”の意味）」を整備し、1日当たりの自転車通行者が4,500人から9,400人に増加しました。（一般財団法人 自治体国際化協会 パリ事務所 HPより）



車道にポールを設置し
自転車専用レーンを
暫定的に2車線化

出典：一般財団法人 自治体国際化協会 パリ事務所 HP

また、アメリカ、ニューヨーク市においても、一部の道路について自動車を通行禁止とし、歩行者やサイクリストに開放する「オープン・ストリート」が2020年3月から実施されています。

第1次計画

走行空間整備

現状②

自転車利用者が自動車ドライバーに配慮してもらいたい事項としては、「追い越し時の幅確保」や「路上駐車の抑制」等を挙げており、自動車ドライバーが自転車利用者に配慮してもらいたい事項としては、「並走禁止」や「左側通行の徹底」等を挙げています。自転車利用者、自動車ドライバーがともに思いやりを持つことが必要です。

また、静岡市・浜松市ではサイクル&ライド[※]が整備され、公共交通と連携した取組が進められています。更に各市町の主要な駅周辺では放置自転車対策も行われており、各市町、継続した取組が必要です。

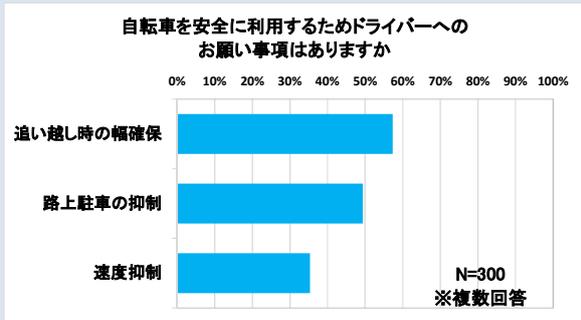
これまで整備が進められてきた自転車走行空間について、現在のストックを有効活用していく視点から、今後は気持ちよく自転車に乗ることができるよう、段差解消、除草、清掃等の定期的な維持管理が必要です。



課題②

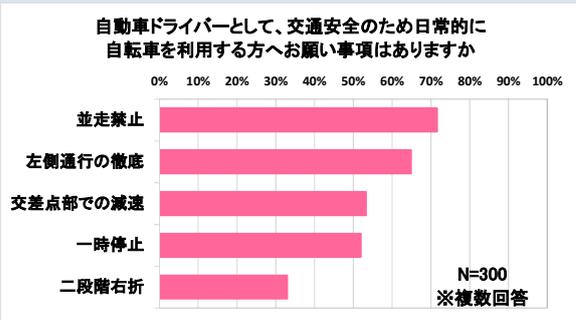
快適に利用できる自転車走行空間の創出

▼自転車利用者が自動車ドライバーに配慮してもらいたい事項は「追い越し時の幅確保」が57%、「路上駐車の抑制」が49%



出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼自動車ドライバーが自転車利用者に配慮してもらいたい事項は「並走禁止」が72%、「左側通行の徹底」が65%



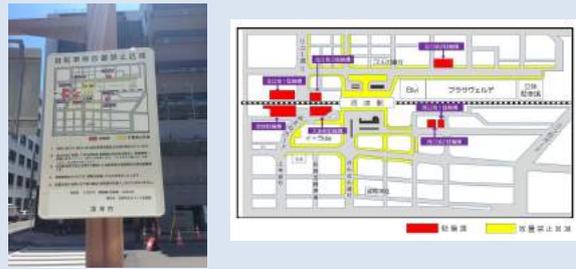
出典：ウェブアンケート調査（2021.9実施）（静岡県）

▼サイクル&ライドの取組



出典：浜松市

▼放置自転車対策



出典：沼津市

▼県内の放置自転車台数は近年増加傾向



出典：駅周辺における放置自転車の実態調査の集計 (国土交通省 総合政策局総務課 交通安全室)

▼自転車走行空間の維持管理



定期的な維持管理が必要

※巻末資料用語集に示す

第2次計画

(6) 計画の目標

東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技の本県開催を契機に、国内外のサイクリストを惹きつける「サイクルスポーツの聖地」を目指すとともに、自転車を巡り多様化する課題に対応するため4つの目標を定め、これらを達成するために実施すべき施策を推進します。

特に、第2次静岡県自転車活用推進計画では、オリンピック・パラリンピック自転車競技のレガシー創出、SDGsを意識した取組、健康増進、生活様式の変容による自転車通勤、ナショナルサイクルルートの活用、自転車アスリートの育成・競技力向上としてジュニア育成の視点を加え、施策を展開します。

サイクリスト目線の自転車走行空間整備を進め、更なる自転車利用の裾野拡大と安全性の向上を図り、住民の多くが自転車に親しみ、多くのサイクリストが訪れ、温かくもてなす地域社会の実現に向けた施策を展開します。

目指す姿

サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現

「聖地」とは

- ・国内外から多くのサイクリスト、自転車競技者が訪れ、交流する地域
- ・住民の多くが自転車に親しみ、サイクリストを理解し、温かくもてなす地域社会

競技振興

目標1

自転車競技のアジア中心地への成長と自転車アスリート育成体制の構築

サイクルツーリズム

目標2

国際的なサイクルツーリズムの目的地創造

裾野拡大・安全

目標3

安全・快適に誰もが自転車に親しむ地域社会の形成

走行空間整備

目標4

良好な自転車走行空間の形成

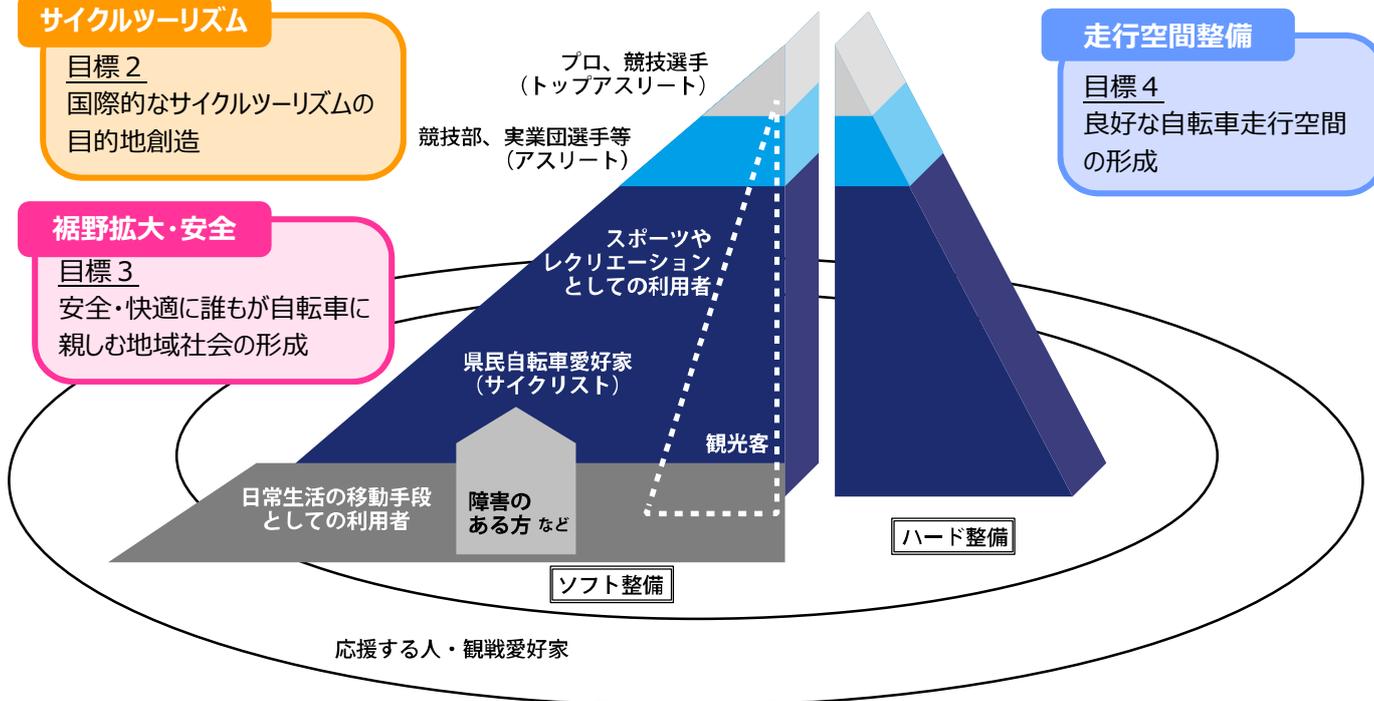


図6 計画の目標

第2次計画

Ⅲ. 自転車活用の推進に関する実施すべき施策及び具体的な措置

(1) 実施すべき施策及び具体的な措置

競技振興

1) 競技振興

目標1 自転車競技のアジア中心地への成長と自転車アスリート育成体制の構築

施策1：自転車競技・文化の普及・振興



官民が連携して、自転車競技施設の活用を進め、自転車競技大会の誘致等を促進し、自転車競技・文化の普及・振興を図ります。また、自転車競技に親しむ機会を地元プロチーム等と連携して創出し、サポーターを含めた自転車競技の愛好者の増加を図ります。

措置①：既存競技施設等を活用した競技大会等の開催促進

- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技会場等（ロードレースコース含む）を利用した国際・国内主要大会の定着
- 地元の協力による公道を利用したロードレース（クリテリウム等）の実施
- 大会を支えるボランティアの育成

▼2021 Tour of Japan 第1ステージ（富士山）



出典：ツアー・オブ・ジャパン組織委員会

措置②：競技団体のトレーニングキャンプの本拠地化の促進

- 競技力向上に向け、「ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点」に指定された日本サイクルスポーツセンターの利用

▼伊豆ベロドローム（日本サイクルスポーツセンター内）



出典：伊豆市

措置③：自転車競技大会において、競技の魅力を伝えるイベントを実施するなど、競技以外の楽しみを演出する取組の促進

- トークショー実施等、自転車競技者との連携
- 自転車競技のエンターテインメント性の充実
- 観戦の楽しみ方、観戦ポイント発信
- 住民の理解促進
- 自転車競技大会のライブ配信の充実

▼ツアー・オブ・ジャパンのレースをライブ配信



出典：ツアー・オブ・ジャパン組織委員会



施策1：自転車競技・文化の普及・振興

措置④：地元プロチームの積極的な活用による自転車文化の普及

- チームブリチストンサイクリングやレバンテフジ静岡等と連携した、自転車競技の素晴らしさ・魅力を伝える講演
- 地元プロチームによるキッズ自転車教室の開催
- 子供達のロードレース等の観戦や地元プロチーム選手との交流による自転車文化の普及の促進

▼チームブリチストンサイクリングが子供達のロードレース初観戦をサポート



出典：静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会

▼レバンテフジ静岡による「キッズ自転車教室」の開催



出典：レバンテフジ静岡



出典：静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会

措置⑤：競技への発展を目指した、低年齢層が参加するイベントの開催及びパラサイクリングに親しむイベントの実施促進

- 日本サイクルスポーツセンターを世代や障害の有無を問わず幅広くサイクルスポーツに親しみ、学び、体験できる場として活用
- 小中学生を対象とした、アカデミー・体験教室を実施する「ジュニアアスリート発掘・育成事業」の継続
- 親子で参加可能なサイクルイベントやメダリスト等と連携したサイクルイベントの実施
- パラサイクリングやタンDEM自転車、パラリンピック等の写真展示等によるパラサイクリングの周知促進

▼初級ロードバイクスクール
in 日本サイクルスポーツセンター



出典：日本サイクルスポーツセンター

措置⑥：安心して利用できる子ども向けフィールド等の整備の促進

- 自転車競技・文化の普及・振興及び自転車利用の拡大として、地域に密着した自転車フィールド（MTB コースやパンptrack*等）の整備の推進
- 子供が安心して利用できる環境整備

▼NUMAZU サイクルステーション静浦東スキルパーク



出典：沼津市



出典：沼津市

※巻末資料用語集に示す

第2次計画

競技振興



施策2：自転車アスリートの育成・競技力向上

自転車競技及びパラサイクリングを体験する機会を創出し、自転車競技者の発掘・育成を目指します。また、楽しく自転車に乗ることを通じて、正しい乗り方や基本的な技術を幼少期から身に付けます。専門指導などの推進により自転車アスリートの育成を図り、県内選手の競技力の向上を支援するとともに、ジュニア育成につながる自転車フィールド確保の推進を支援します。

措置⑦：企業等と連携したパラサイクリストの発掘の支援

- パラサイクリング体験会の実施
- パラサイクリングのロード競技、トラック競技について、イベント等で紹介し、パラサイクリストの発掘を支援

▼パラサイクリングイベント



出典：一般社団法人日本パラサイクリング連盟

措置⑧：ジュニア育成につながる地域に密着した自転車フィールド確保の促進

- アクセスのよい箇所への自転車を自由に乘れる自転車フィールド整備の促進（ロードバイク、マウンテンバイク、BMX等）

▼DKFREERIDE MTB PARK（沼津市）



出典：DKFREERIDE MTB PARK

措置⑨：国内外の主要競技大会において、優秀な成績を収めるため、県内選手の競技力向上を支援

- トップアスリート強化事業、ジュニア育成・強化事業等の実施

▼静岡県ジュニア強化合宿



出典：静岡県自転車競技連盟

措置⑩：日本サイクルスポーツセンターをジュニア・ユース世代の育成拠点とし、自転車エリートアカデミーを設置

- 指導養成の場として利用
- ジュニア世代の発掘・育成を含めた、アスリートパスウェイ[※]による自転車アスリートの育成

※巻末資料用語集に示す

施策3：東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技のレガシー創出



東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技に使用した施設やコースを活用した、国内・国際大会の誘致、開催を推進します。自転車競技のアジア中心地であることを国内外にPRするとともに、各施設の利用促進を図ります。

措置⑪：エリート選手から初心者までが利用する自転車トレーニングヴィレッジの実現に向けた取組の促進

- 日本サイクルスポーツセンター（CSC）を活用したエリート及びアスリートの強化・育成
- 指導者育成・支援スタッフ育成プログラムの展開
- プロ選手と初心者や子供との交流の場として、定期的な自転車教室等の開催

▼子供向け自転車教室の実施



出典：ウィーラースクール ジャパン

措置⑫：自転車競技のアジア中心地としてPRの推進

- オリンピックコースを活用した大会及びサイクルイベントの開催
- ツアー・オブ・ジャパン（主催：自転車月間推進協議会）の継続開催
- SNSの積極的活用及び他の関連施設や団体との相互シェアによる情報発信

▼オリンピックロードレースコース



©フォート・キシモト

措置⑬：国内・国際大会の誘致・開催の促進

- 全日本選手権等の主要国内大会や国際大会の誘致・開催
- ジャパン・マウンテンバイク・カップ等の開催

▼2020 第33回全日本選手権大会（マウンテンバイク）



出典：日本自転車競技連盟（JCF）

措置⑭：スポーツハブとしての日本サイクルスポーツセンター（CSC）の活用促進

- 自転車愛好家向け大会の開催
- スポーツサイクルの実施やウェイトジムの活用による健康づくり
- 日本サイクルスポーツセンター（CSC）を拠点としたMTBトレイルツアーの実施等による地域振興の促進

▼伊豆マウンテンバイクコース



©フォート・キシモト

第2次計画

サイクルツーリズム

2) サイクルツーリズム

目標2 国際的なサイクルツーリズムの目的地創造

施策4：世界に誇るサイクルツーリズムの推進



静岡県のブランド化に向け、ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道を活用した取組を推進するとともに、富士山などの静岡県の地域資源を活かした新たな県モデルルートの設定を目指します。また、国内外にPRすることで世界に誇るサイクルツーリズムを推進するとともに、各ルートのサイクリング環境の整備状況を踏まえ、ナショナルサイクルルート指定への取組を推進します。

措置⑮：先進的なサイクリング環境の整備を目指す新たな県モデルルートの設定

- サイクリストを惹きつける魅力のあるルートとして、県のモデルルートである「太平洋岸自転車道」、「浜名湖1周ルート」、「伊豆半島1周ルート」、「富士山1周ルート」に加え、「塩の道ルート」、「富士山静岡空港周遊ルート」、「東京2020オリンピック・パラリンピックコース」をはじめとする魅力ある他のルートについて、新たな県モデルルートに設定することを検討
- 県モデルルートにおける走行環境整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信を推進
- 関係機関との会議を通じた、効果的な取組の推進



措置⑯：世界文化遺産、世界農業遺産、ユネスコ世界ジオパーク、エコパーク等を巡るサイクルツーリズムの促進及び他県等と連携したナショナルサイクルルートやロングライドコースのPRの促進

- 地域実践団体※、DMO※等と連携し、観光と組み合わせた体験型、長期滞在型サイクルツーリズムのツアー開発、情報発信
- 文化、景観、歴史、自然、食を体感できるストーリー性をもったコースの設定
- 国内外のターゲットに向けたファミツアー※の実施
- ナショナルサイクルルートの利用促進に向けた国内外への広報・PR
- ナショナルサイクルルートを活用したサイクリング大会やイベントの実施
- ナショナルサイクルルートへのアクセスルートや他のサイクリングルートと連携し、拠点施設や交通結節点への引込ルートや案内看板等の整備を推進



▼ナショナルサイクルルート（沼津市）



出典：太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会ホームページ

※巻末資料用語集に示す

施策 4 : 世界に誇るサイクルツーリズムの推進



措置⑰ : オンロード・オフロードの多様なコースの整備・情報発信の推進

- 静岡県の特徴を踏まえ、関係者と連携し、森林を活用したマウンテンバイクコースを開発
- SNS を活用した地域サイクリストによる情報発信
- 多様なコースを紹介する VR (バーチャリアリティ) 等の PR 動画による情報発信



E-MTB×フォレストツーリズム ▶

出典：掛川市森林組合

措置⑱ : 国際色豊かなサイクルイベント、展示会、会議等の開催支援

- イタリアとの交流を機に始まったヒルクライム大会や台湾との交流の継続
- 国内外へのプロモーションを web 配信を含め実施

▼台北サイクルオンライン (PR の様子)



措置⑲ : サイクルツーリズムを含む体験型、滞在型コンテンツの整備・利用の推進

- インバウンドを含め静岡県に訪れるサイクリストが、里山から海まで変化に富む地形や風景、歴史遺産、多彩な農産物といった静岡県の地域資源を楽しめる、体験型や滞在型のサイクリングツーリズムの推進
- SDG s を踏まえた、林業や農業等と共存したマウンテンバイクツアーの推進
- 女性の参加に寄与するコンテンツの整備を推進
- 他のアクティビティと連携したコンテンツの造成
- サステナブルツーリズムの一環としての実施

ゆるゆる遠州ガイドライド ▶

(静岡県中東遠地域で、毎年春と秋に催行しているサイクリングによる大会型ガイドツアー)



出典：ゆるゆる遠州サイクルツーリズム



出典：ゆるゆる遠州サイクルツーリズム

措置⑳ : 富士山 1 周ルートのナショナルサイクルルート指定への取組の推進

- 世界遺産富士山の麓、サイクリストを引き付ける魅力のあるルートとして、山梨県側と調整を図りながら、「富士山 1 周ルート」のナショナルサイクルルート指定に向けた取組を推進するとともに、活動体制の構築を図る
- 推奨ルート、接続ルート及び引込ルートにおける矢羽根型路面表示や案内看板等の自転車走行空間の整備を推進

▼富士山 1 周ルートと眺望



出典：SHIZUOKA CYCLING



出典：SHIZUOKA CYCLING

▼富士山 1 周サイクリングルート (静岡県側)



出典：中部地方整備局 静岡国道事務所ホームページ



**施策5：交通事業者や宿泊・観光施設等との連携による
受入態勢の向上**

交通機関や宿泊・観光施設等の受入態勢向上や本県の地域特性を熟知したサイクリングガイドの養成、インバウンドを視野に入れた環境整備により、本県を訪れたサイクリストや観光客が自転車を安全・快適に走行できる環境の整備や機能拡充を行うとともに、地域における消費拡大等、地域活性化に繋がっていきます。

措置⑳：鉄道、バス等とのモーダルミックスの促進

-バス、鉄道、フェリーへの自転車乗入やサイクルタクシーの対応拡大

▼サイクルラックバス ▼サイクリトレイン



出典：静岡県東部地域
スポーツ産業振興協議会



出典：伊豆市

**措置㉑：民間事業者との連携強化による鉄道駅や
空港への駐輪スペース設置等サイクルツー
リズム拠点の形成促進**

-日本サイクルスポーツセンター、富士山静岡
空港、鉄道駅、道の駅などをサイクルツーリズ
ムの拠点として整備



◀道の駅 くら戸田

出典：沼津市

措置㉒：休憩、修理等の対応を行うバイクピット等の整備・利用促進と適正な管理

(コンビニ等の商業施設と連携)

- 休憩、修理等の対応可能な施設の拡大
- 自転車の故障に対応可能なサポート SHOP (自転車店) 等の登録制度の促進
- サイクルラック等の定期的なメンテナンスの実施
- 自転車店やコンビニ等とのサポート体制の構築
- タイヤチューブの販売、空気入れを取付けた、サイクリストを応援する自動販売機の設置促進

▼サイクルラック



出典：静岡市

▼バイクピット



出典：静岡県東部地域
スポーツ産業振興協議会

**措置㉓：宿泊・観光施設のサイクリスト受入態勢の
向上の促進**

- サイクリスト歓迎の宿、情報交換の場となるサイクリストウェルカムなカフェの増加
- 宿泊施設等と連携したツアーの実施

▼室内に自転車を持ち込みできる宿泊施設



出典：コナステイ伊豆長岡

**措置㉔：観光地を巡る広域での乗り捨て可能なレン
タサイクル・シェアサイクルシステムの構築の
促進**

- ICT※を活用しMaaS※への活用も視野に入れたシェアサイクル事業の拡大と情報発信
- レンタサイクル・シェアサイクルの一元管理
- レンタサイクル・シェアサイクルの継続的なメンテナンスの促進
- レンタサイクル・シェアサイクルを活用したツアーの実施

▼シェアサイクル・パルクール



出典：静岡市

**措置㉕：県内統一教本を使用したガイドの養成など
ガイドライドシステムの充実**

- ガイドの養成に向けた講座を実施
- ガイドスキルの均一化を図るとともに、地域特性を活かしたガイドライドの実施

措置㉖：インバウンドにも対応した環境整備の支援

- 外国語言語に対応したルート表示や案内看板の整備及びガイドの養成
- バイクピットや宿泊施設における外国語言語に対応した環境整備



施策6：国内最高峰の e-BIKE 環境の創出

伊豆半島、富士山麓、大井川流域、天竜川流域など県全体において e-BIKE のレンタサイクルシステム・充電ネットワークを構築し、手軽に利用できる環境を整備するとともに、e-BIKE のメリットを活かしたサイクルルートを開発、情報発信するなど国内最高峰の e-BIKE 環境を創出します。

措置⑳：e-BIKE（e-マウンテンバイク、e-クロスバイク、e-ロードバイク）を活用したレンタサイクルシステムの構築の促進

- 企業と連携し、e-BIKE のレンタサイクルシステムを構築
- e-BIKE の P R 動画の発信
- e-BIKE を活用したガイドツアー等の実施

▼自転車メーカーによる世界最大規模の展示場（道の駅「伊豆のへそ」）



出典：伊豆の国市



出典：伊豆の国市

措置㉑：e-BIKE 充電ステーションネットワークの構築の促進

- 快適な利用を促す e-BIKE の充電ステーションネットワークの構築を県全体で推進
- ロングライドが可能となるように、e-BIKE の充電ステーションの増設を促進

措置㉒：e-BIKE を活用したサイクルルートの設定の促進

- e-マウンテンバイク、e-クロスバイク、e-ロードバイクそれぞれのメリットを活かしたサイクルルートの設定、情報発信
- e-BIKE サイクリングマップの作成、配布

▼e-BIKE サイクリングマップ



出典：富士宮市観光協会

▼朝霧高原サイクリングマップ



第2次計画

裾野拡大・安全

3) 裾野拡大・安全

目標3 安全・快適に誰もが自転りに親しむ地域社会の形成

施策7：自転車利用の裾野拡大



子供や初心者、女性などを対象とした自転車イベントや教室の開催を促進し、自転車に触れる機会を創出するとともに、多様な対象（高齢者、障害のある人等）、ニーズ（生活様式の変容による健康増進意識の向上・通勤時の利用、災害発生後等）に応じた自転車の活用を推進し、自転車利用の裾野拡大を図ります。

措置⑳：自転車の魅力、楽しさ、効能の周知啓発の促進

- e-BIKE、マウンテンバイク等の試乗体験や、ガイドツアーの実施
- 子供から大人までがサイクリング・レースイベント等を楽しむ環境づくり
- お茶、食など、自転車以外の静岡県の資源も活かした啓発
- 行政・経済界など、地域のオピニオンリーダー※の参加による啓発
- 健康サイクリング等、健康増進の効果に着目した取組



出典：静岡市

◀キックバイクレースで子供たちへ自転車の魅力を伝えるイベントを開催

▼自転車の魅力を伝えるイベントを開催



出典：（公財）浜松・浜名湖ツーリズムビューロー

措置㉑：競技への発展を目指した、低年齢層が参加するイベントの開催及びパラサイクリングに親しむイベントの実施促進（再掲）

- 日本サイクルスポーツセンターを世代や障害の有無を問わず幅広くサイクルスポーツに親しみ、学び、体験できる場として活用
- 小中学生を対象としたアカデミー・体験教室を実施する「ジュニアアスリート発掘・育成事業」の継続
- 親子で参加可能なサイクルイベントやメダリストと連携したサイクリングイベントの実施
- パラサイクリングやタンDEM自転車、オリンピック等の写真展示等によるパラサイクリングの周知促進

▼初級ロードバイクスクール in 日本サイクルスポーツセンター



出典：日本サイクルスポーツセンター

措置㉒：5月の自転車月間での啓発の推進

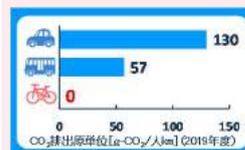
- 県民だよりやラジオ、地デジ等を活用した啓発、各市町において自転車と触れ合うイベント等の集中的な開催や広報を実施



▲自転車月間の啓発（県庁本館前に啓発看板設置）

措置㉓：健康増進、CO₂削減に向けた自転車利用の周知促進

- サイクリングのメンタルヘルスケアとして医療面や健康への効果、ゼロカーボン実現への第1歩となる環境負荷軽減など、自転車のメリットをPR



◀輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）
出典：国土交通省ウェブサイト「輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）」2019年度活用

施策7：自転車利用の裾野拡大



措置⑳：ターゲットに応じた自転車の活用促進

- 子供、初心者、女性などを対象とした自転車の乗り方・メンテナンス教室、ツアー等の実施促進及び情報提供の推進
- ロードバイク等、ターゲットに応じた安全な自転車活用の促進

▼女性のための自転車教室の開催



出典：日本サイクルスポーツセンター

措置㉑：電動アシスト付き自転車の利用促進

- 気軽に利用できる電動アシスト付自転車を取り入れたシェアサイクル等の導入拡大
- 電動アシスト付き自転車に関する紹介や安全な乗り方教室の開催
- 充電ステーションの整備やレンタサイクルの継続的なメンテナンスの促進

▼街なかシェアサイクル（藤枝市）



出典：藤枝市

措置㉒：タンDEM自転車の安全な乗り方の啓発促進

- イベント時におけるパラサイクリングの練習会・体験会の開催
- 視覚特別支援学校における体験乗車会

▼パラサイクリング練習会・体験会を開催



出典：静岡県障害者スポーツ協会

措置㉓：自転車通勤促進のための「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの情報発信の強化

- 自転車通勤推進企業の取組の情報や企業を対象としたイベントの検討
- 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの周知や、自転車通勤に関する動画の配信

▼自転車通勤のための安全講習動画



措置㉔：災害発生後における自転車活用（シェアサイクルの運用方法等）の検討

- 燃料不足時、道路復旧前等における自転車活用
- 民間企業と連携しシェアサイクル等を災害時の荷物運搬等に活用するとともに放置自転車の活用を促進
- 自転車を活用した防災訓練の実施

自転車を活用した▶
防災訓練

出典：浜名湖サイクルツーリズム
災害連携社会実験協議会



措置㉕：安心して利用できる子ども向けフィールド※等の整備の促進（再掲）

- 自転車競技・文化の普及・振興及び自転車利用の拡大として、地域に密着した自転車フィールド（MTB コースやパンプトラック等）の整備の推進
- 子供が安心して利用できる環境整備

NUMAZU サイクル
ステーション静浦東
スキルパーク ▶



出典：沼津市



施策8：自転車安全利用の推進

官民が連携し、啓発活動やイベント等を実施することで、自転車の交通ルール・マナーを周知し、配達員、高校生、未就学児とその保護者等を含め自転車の安全利用の意識向上を図ります。また、自動車ドライバーに対する自転車への理解の醸成を推進していきます。

措置④：生活様式の変容による新たな自転車利用者の増加も踏まえた、自転車交通ルール・マナーの周知及び安全利用の啓発の推進

- 「自転車ルール＆マナー副読本」等を活用した自転車安全利用五則の周知徹底
- 配達員、小中学生、高校生、未就学児とその保護者、学校等の指導者、外国人、各対象に応じた人への自転車交通安全教育の充実
- 高齢者、自動車運転免許証を持っていない人（免許証返納者を含む）への安全教育や安全利用の啓発
- 県・市町の職員による安全利用の率先

▼自転車安全利用五則（「自転車ルール＆マナー」副読本の抜粋）

自転車の安全な乗り方とルール

自転車安全利用五則

1 自転車は車道が原則、歩道は例外

自転車は道路交通法上、「軽車両」と位置づけられています。自動車やオートバイと同じ「車両」なので、歩道と車道の区分のあるところでは、**自転車は車道を通行するのが原則**です。また、自転車道が設けられている道路では、そこを走らなければなりません。

2 車道は左側を通行

自転車は、**車道の左側を通行しなければなりません**。右側通行は、対面する自転車や自動車にとって大変危険です。自転車道を通行する場合は左側を走行しましょう。

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

自転車も例外的に歩道を走ることがありますが、しかし歩道ではあくまで歩行者優先です。歩道を走るときは、歩道の車道寄りまたは指定された部分をすくりに停止できる速度で走り、歩行者の妨げとなる場合は一時停止しなければなりません。

自転車歩道走行が可能な場合

- 歩道に「自転車歩道通行可」の道路標識がある場合
- 子ども（13歳未満）や70歳以上の方が運転している場合
- 車道通行に支障のある障害を有する場合
- 車道または交通の状況からみて、やむを得ない場合

自転車歩道通行可
自転車に乗って通行できることを示す標識。

4 安全ルールを守る

- 信号を正しく守る
歩行者、自転車用信号機の青信号の点滅は黄色信号と同じです。次の青信号になるまで待ちましょう。
- 一時停止と安全確認をしっかりと行う
一時停止標識のある場所や大通りに出るとき、踏切などでは、必ず止まって左右の安全確認をしましょう。
- 二人乗りはしない
自転車の二人乗りは、バランスを崩しやすく非常に危険です。13歳以上の小学生は歩道の車道寄り、中学生は歩道の車道寄り、高校生は歩道の車道寄りを歩道に降ろさなければなりません。
- 夜間は必ずライトも点灯する
気灯又は、他から自転車が見えないので、夜間は必ずライトを点灯し、明るい目印としての反射板や反射材などの活用を心がけましょう。
- 飲酒運転はしない
お酒を飲んで自転車運転することは、自動車の場合と同じく、禁止されています。あなたの周りや飲酒運転を見かけたら、やめさせましょう。

5 子どもはヘルメットを着用

自転車使用中の事故による被害を軽減させるため、子ども（13歳未満）には**乗車用ヘルメットを着用させましょう**。

路側帯も左側通行

自転車が路側帯を通行する場合は、道路の左側部分に設けられた路側帯を通行しなければなりません。

路側帯の通行方法

（道路交通法第17条第1項） 路側帯は13歳以下の乗客または5万円以下の積載物を運ぶことができる。

措置④：高齢者、障害のある人等も含め、身体にあった多様な自転車の普及促進

-安全な自転車を利用するように身体にあった自転車の選び方に関する情報発信や広報等を促進

▼身体にあった自転車の選び方

①サドル	サドルにまたがって両足のつま先が地面につく高さが適正です。サドルを真横から見て、座面が地面と平行なように固定。	
②ハンドル	サドルの座面から約10cm上にハンドルのグリップの上部が位置するように固定するのが適正です。	

出典：公益財団法人日本サイクリング協会（JCA）



施策8：自転車安全利用の推進

措置④③：関係機関が連携した街頭活動等を通じての交通安全指導の実施促進

-悪質な自転車利用者に対する自転車運転者講習制度の適切な運用

交通安全指導の実施促進▶



措置④④：ヘルメット着用、自転車損害賠償責任保険加入の促進、自転車点検実施の啓発の推進

-自転車利用者に対するヘルメット着用、保険加入促進活動を実施

-子供等を対象とした自転車の点検の実施

自転車保険周知チラシ▶



措置④⑤：自動車ドライバーや自転車に乗る全ての人へ、自転車と自動車の道路での共存に向けた相互理解の促進

- 矢羽根型路面表示の周知等の広報活動を実施
- 道の駅や街中でのイベント・広報、アンケート等による働きかけを実施
- 自動車ドライバーへの自転車利用のすすめ
- 自転車利用者への自動車の動きの特性（死角等）の周知
- 運転免許更新時等を活用したチラシ配布等による自転車ルールの周知

▼矢羽根推進 PR イベント



出典：静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会

▼ポスター掲示（道の駅）



出典：道の駅伊豆ゲートウェイ函南

第2次計画

走行空間整備

4) 走行空間整備

目標4 良好な自転車走行空間の形成

施策9：自転車走行空間の計画的な整備

自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた市町自転車活用推進計画の策定支援や、まちづくりや道路事業、交通安全事業と合わせ、生活様式の変容に伴う自転車交通量の増加にも配慮した自転車走行空間の計画的な整備を関係者と連携して推進します。



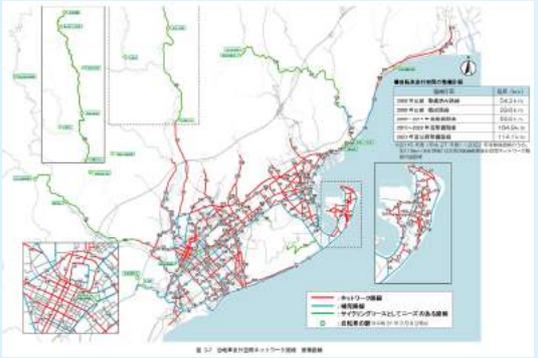
措置④⑥：市町自転車活用推進計画の策定支援

- 市町の現状、課題を把握し、計画策定に関する情報や自転車走行空間整備の効果等を提供
- 県モデルルート等を踏まえた自転車ネットワーク計画の策定支援



▼静岡市自転車ネットワーク計画

出典：静岡市



出典：静岡市

措置④⑦：生活様式の変容による自転車交通量の増加に合わせた計画的な自転車走行空間の整備の推進

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」、「静岡県自転車道等設計仕様書」を参考に、連続的な自転車走行空間の計画的かつ重点的な整備を推進
- 【重点整備箇所】
 - ・自転車ネットワーク計画に位置付けられたルート
 - ・通勤、通学等の自転車交通量が多い路線
 - ・県モデルルート 等

措置④⑧：他の事業との連携や少しの工夫による快適な自転車走行空間の整備の推進

- 道路利用状況、沿道の土地利用などを勘案し、無電柱化など道路事業に合わせた道路空間再配分の検討
- 舗装の段差解消、グレーチングの改良、案内表示設置などサイクリスト目線の整備
- 側溝の蓋掛け等による路肩の拡幅

▼グレーチングの改良



措置④⑨：まちづくりや交通安全事業と合わせた自転車走行空間の整備の推進

- 市町計画等に基づき、歩行者、自転車中心のまちづくりと合わせた自転車走行空間の整備を推進するとともに、生活道路における自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制についても検討

自転車走行空間の整備



措置⑤⑩：自転車走行空間に関する情報発信の推進

- 自転車走行空間整備マップ（駐輪場等も含む）の作成
- 自転車走行空間の整備状況も含め、ウェブサイト「SHIZUOKA CYCLING」において情報発信

ヒヤリハット情報「SHIZUOKA CYCLING」



出典：SHIZUOKA CYCLING



施策 10：良好な自転車走行環境の維持

自転車走行空間上の違法駐車取締り、自動車と自転車の共存、IoT[※]を活用した放置自転車対策、自転車走行空間の適正な維持管理等により自転車走行空間を確保します。

措置 ⑤1：自転車走行空間上の路上駐車抑制促進

- 自転車走行空間整備箇所の駐車禁止規制実施や駐車監視員の活用等による違法駐車取締り強化の検討

▼路上駐車取締り



出典：警察庁 HP

措置 ⑤2：鉄道事業者等と連携した駐輪場整備の促進

- 鉄道事業者との連携強化や、小規模駐輪場設置検討

▼高架下の駐輪場（静岡市）



出典：静岡市

措置 ⑤3：情報通信技術を活用した駐輪場やシェアサイクルの普及による放置自転車対策の促進

- 情報通信等を活用したシェアサイクルの拡大・普及
- 駐輪場の利用効率化（IC カード利用等）の検討
- 駐輪マナー向上に関する啓発活動及び指導
- 放置禁止区域の見直し



◀情報通信等を活用したシェアサイクル

出典：加和太建設

措置 ⑤4：自動車ドライバーや自転車に乗る全ての人へ、自転車と自動車の道路での共存に向けた相互理解の促進（再掲）

- 矢羽根型路面表示の周知等の広報活動を実施
- 道の駅や街中でのイベント・広報、アンケート等による働きかけを実施
- 自動車ドライバーへの自転車利用のすすめ
- 自転車利用者への自動車の動きの特性（死角等）の周知
- 運転免許更新時等を活用したチラシ配布等による自転車ルールの周知

▼矢羽根推進 PR イベント



出典：静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会

▼ポスター掲示（道の駅）



出典：道の駅伊豆ゲートウェイ函南

措置 ⑤5：公共交通機関との連携強化の促進（サイクルトレイン等）

- バス停、鉄道駅等における駐輪場の利用促進に向けた広報周知
- 鉄道とフェリー等との連携強化（サイクルトレイン等）

▼フェリーに乗ってサイクリング



出典：一般社団法人 ふじさん駿河湾フェリー

措置 ⑤6：自転車走行空間の適正な維持管理の推進

- 自転車利用者のニーズを踏まえ、快適な自転車走行空間確保のための安全点検や老朽化した施設（舗装・防護柵・矢羽根等の表示）の補修や除草・清掃を実施
- 事例：「太平洋岸自転車道の安全点検」
- 自転車走行空間のトンネル照明の LED 化

▼トンネル照明の LED 化（妻良トンネル）



第2次計画

IV. 自転車活用を推進するために必要な事項

(1) 計画の推進体制

目指す姿「サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現」に向け、国・県・市町、地域実践団体、県民、民間、警察が緊密に連携・協力して施策の推進を図ります。

静岡県サイクルスポーツの聖地創造会議[※]の3つの部会（競技振興、サイクルツーリズム・走行空間整備、裾野拡大・安全）などから助言をいただきながら、多岐にわたる施策・措置を円滑かつ着実に進めるとともに、実践結果をフィードバックすることで、定期的なモニタリングを行います。

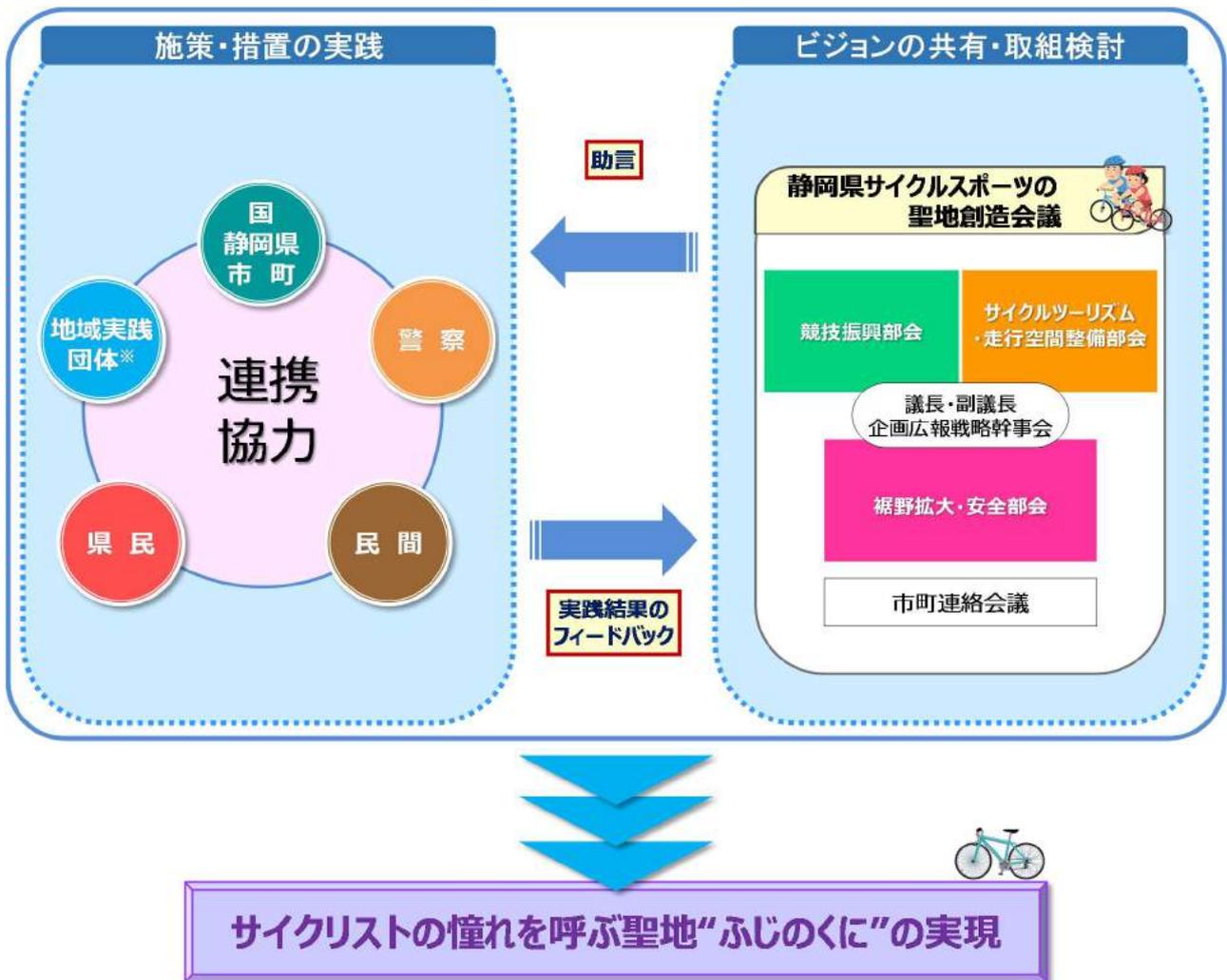


図7 計画の推進体制

※巻末資料用語集に示す

第2次計画

静岡県サイクルスポーツの聖地創造会議

議長 静岡県知事

副議長 市長会長
町村会長

企画広報戦略幹事会

幹事長 静岡県スポーツ担当部長
幹事 各部長 (3 部会)、県スポーツ担当補佐官、県広報アドバイザー、元自転車専門誌編集長

競技振興部会

自転車競技団体、元選手 (オリンピック)、パラサイクリング競技団体、レース主催者 等

サイクルツーリズム・走行空間整備部会

サイクルツーリズム推進主体、観光関係団体、地域実践団体
学識者、直轄国道管理者、県管理道路管理者 等

裾野拡大・安全部会

サイクリング愛好者団体、自転車販売業団体、日本サイクルスポーツセンター、地域実践団体 等

市町連絡会議

35 市町 自転車振興施策担当課長
(必要に応じて地域実践団体を加えた圏域別連絡会を実施)

地域実践団体

官民によるビジョンの実践

サイクルスポーツの聖地創造会議で共有されたビジョンの実現に向け、地域実践団体が、行政・関係団体等と連携し、地域特性に応じた取組を推進する。



第2次計画

(2) 計画のフォローアップ及び見直し方法

施策ごとに設定した指標を用いて、計画の進捗を確認し、毎年度、静岡県サイクルスポーツの聖地創造会議からの助言をいただき、フォローアップを行います。また、計画期末（2026年度）までに施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて本計画を見直します。

1) 競技振興

目標1：自転車競技のアジア中心地への成長と自転車アスリート育成体制の構築

施策	措置	項目	現状値	目標値
施策1： 自転車競技・文化の 普及・振興	措置①：既存競技施設等を活用した競技大会等の開催促進	日本自転車競技連盟（JCF） 公認レースの 静岡県開催数 ※JCF・加盟団体が公表する大会	29件 2019年	50件 2026年
	措置②：競技団体のトレーニングキャンプの本拠地化の促進			
	措置③：自転車競技大会において、競技の魅力を伝えるイベントを実施するなど、競技以外の楽しみを演出する取組の促進			
	措置④：地元プロチームの積極的な活用による自転車文化の普及			
	措置⑤：競技への発展を目指した、低年齢層が参加するイベントの開催及びパラサイクリングに親しむイベントの実施促進			
	措置⑥：安心して利用できる子ども向けフィールド等の整備の促進			
施策2： 自転車アスリートの育成 ・競技力向上	措置⑦：企業等と連携したパラサイクリストの発掘の支援	静岡県内の日本自転車競技連盟（JCF） 登録競技者数	263名 2020年度	330名 2026年度
	措置⑧：ジュニア育成につながる地域に密着した自転車フィールド確保の促進			
	措置⑨：国内外の主要競技大会において、優秀な成績を収めるため、県内選手の競技力向上を支援			
	措置⑩：日本サイクルスポーツセンターをジュニア・ユース世代の育成拠点とし、自転車エリートアカデミーを設置			
施策3： 東京2020オリンピック・ パラリンピック自転車競 技のレガシー創出	措置⑪：エリート選手から初心者までが利用する自転車トレーニングヴェルジの実現に向けた取組の促進	国際自転車競技連合（UCI） 公認レースの 静岡県開催 競技種目数	4種目 2021年	4種目 2026年
	措置⑫：自転車競技のアジア中心地としてPRの推進			
	措置⑬：国内・国際大会の誘致・開催の促進			
	措置⑭：スポーツハブとしての日本サイクルスポーツセンター（CSC）の活用促進			

第 2 次計画

2) サイクルツーリズム

目標 2 : 国際的なサイクルツーリズムの目的地創造

施策	措置	項目	現状値	目標値
施策 4 : 世界に誇る サイクルツーリズムの推進	措置⑮ : 先進的なサイクリング環境の整備を目指す新たな県モデルルートの設定	国計画の目標値となっている モデルルート数のうち 県内のモデルルート数	4 ルート 2021 年度	7 ルート 2026 年度
	措置⑯ : 世界文化遺産、世界農業遺産、ユネスコ世界ジオパーク、エコパーク等を巡るサイクルツーリズムの促進及び他県等と連携したナショナルサイクルルートやロングライドコースの PR の促進			
	措置⑰ : オンロード・オフロードの多様なコースの整備・情報発信の推進			
	措置⑱ : 国際色豊かなサイクルイベント、展示会、会議等の開催支援			
	措置⑲ : サイクルツーリズムを含む体験型、滞在型コンテンツの整備・利用の推進			
	措置⑳ : 富士山 1 周ルートのナショナルサイクルルート指定への取組の推進			
施策 5 : 交通事業者や宿泊・ 観光施設等との連携による受入態勢の向上	措置㉑ : 鉄道、バス等とのモーダルミックスの促進	バイシクルピット数	554 箇所 2020 年度	600 箇所 2026 年度
	措置㉒ : 民間事業者との連携強化による鉄道駅や空港への駐輪スペース設置等サイクルツーリズム拠点の形成促進			
	措置㉓ : 休憩、修理等の対応を行うバイシクルピット等の整備・利用促進と適正な管理（コンビニ等の商業施設と連携）			
	措置㉔ : 宿泊・観光施設のサイクリスト受入態勢の向上の促進			
	措置㉕ : 県内統一教本を使用したガイドの養成などガイドライドシステムの充実			
	措置㉖ : 観光地を巡る広域での乗り捨て可能なレンタサイクル・シェアサイクルシステムの構築の促進			
	措置㉗ : インバウンドにも対応した環境整備の支援			
施策 6 : 国内最高峰の e-BIKE 環境の創出	措置㉘ : e-BIKE（e-マウンテンバイク、e-クロスバイク、e-ロードバイク）を活用したレンタサイクルシステムの構築の促進	e-BIKE レンタル台数	203 台 2020 年度	250 台 2026 年度
	措置㉙ : e-BIKE 充電ステーションネットワークの構築の促進			
	措置㉚ : e-BIKE を活用したサイクルルートの設定の促進			

第2次計画

3) 裾野拡大・安全

目標3：安全・快適に誰もが自転りに親しむ地域社会の形成

施策	措置	項目	現状値	目標値
施策7： 自転車利用の裾野拡大	措置⑳：自転車の魅力、楽しさ、効能の周知啓発の促進	自転車分担率 (平日)	13.9% 2015年	現状値より 増加 2026年
	措置㉑：競技への発展を目指した、低年齢層が参加するイベントの開催及びパラサイクリングに親しむイベントの実施促進（再掲）	県内調査対象 市町の平均値	※2021年 調査中 (公表時期 未定)	
	措置㉒：5月の自転車月間での啓発の推進			
	措置㉓：健康増進、CO ₂ 削減に向けた自転車利用の周知促進			
	措置㉔：ターゲットに応じた自転車の活用促進			
	措置㉕：電動アシスト付き自転車の利用促進			
	措置㉖：タンデム自転車の安全な乗り方の啓発促進	自転車通勤宣言 企業数	3企業・団体 2020年度	13企業・団体 2026年度
	措置㉗：自転車通勤促進のための「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの情報発信の強化			
	措置㉘：災害発生後における自転車活用（シェアサイクルの運用方法等）の検討			
	措置㉙：安心して利用できる子ども向けフィールド等の整備の促進（再掲）			
施策8： 自転車安全利用の推進	措置㉚：生活様式の変容による新たな自転車利用者の増加も踏まえた、自転車交通ルール・マナーの周知及び安全利用の啓発の推進	自転車乗用中の 人身事故発生 件数	3,001件 2021年	現状値より 減少 2026年
	措置㉛：高齢者、障害のある人等も含め、身体にあった多様な自転車の普及促進			
	措置㉜：関係機関が連携した街頭活動等を通じた交通安全指導の実施促進			
	措置㉝：ヘルメット着用、自転車損害賠償責任保険加入の促進、自転車点検実施の啓発の推進			
	措置㉞：自動車ドライバーや自転車に乗る全ての人へ、自転車と自動車の道路での共存に向けた相互理解の促進			

第2次計画

4) 走行空間整備

目標4：良好な自転車走行空間の形成

施策	措置	項目	現状値	目標値
施策9： 自転車走行空間の 計画的な整備	措置④⑥：市町自転車活用推進計画の策定支援 措置④⑦：生活様式の変容による自転車交通量の増加に合わせた計画的な自転車走行空間の整備の推進 措置④⑧：他の事業との連携や少しの工夫による快適な自転車走行空間の整備の推進 措置④⑨：まちづくりや交通安全事業と合わせた自転車走行空間の整備の推進 措置④⑩：自転車走行空間に関する情報発信の推進	自転車活用推進計画の策定市町数 ※最終的には全市町（35市町）の策定を目指す 自転車走行環境整備率（富士山1周ルート） ※矢羽根型路面表示等の延長	5市町 2020年度 26.4% (18.5km) 2020年度	24市町 2026年度 100% (70km) 2026年度
	施策10： 良好な自転車走行 環境の維持	措置⑤①：自転車走行空間上の路上駐車抑制促進 措置⑤②：鉄道事業者等と連携した駐輪場整備の促進 措置⑤③：情報通信技術を活用した駐輪場やシェアサイクルの普及による放置自転車対策の促進 措置⑤④：自動車ドライバーや自転車に乗る全ての人へ、自転車と自動車の道路での共存に向けた相互理解の促進（再掲） 措置⑤⑤：自転車走行空間の適正な維持管理の推進 措置⑤⑥：公共交通機関との連携強化の促進（サイクルトレイン等）	トンネル照明LED化の箇所数 （県モデルルート） ※県管理道路における実施箇所数	16箇所 2020年度

第2次計画

(3) 戦略的広報

静岡県のブランド化に向け、静岡県サイクルスポーツの聖地創造会議から意見をいただきながら、戦略的な広報活動を行います。

また、市町等との連絡会議の場で、各市町及びサイクル関係団体への働きかけを強化するほか、ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道などから、県内の様々なサイクルルートを繋げるための誘導ルートの開発を促進するなど、今まで以上に県内サイクリングコースを幅広く周知できるよう努めるとともに、情報サイト「SHIZUOKA CYCLING」の更なる充実を図ります。

▼サイクリストに向けた情報を発信するウェブサイト「SHIZUOKA CYCLING」



<https://hellonavi.jp/cycling/index.html>

サイクリングコース

<p>静岡・藤枝・焼津-東海道宿場巡り 静岡県静岡市駿河区広野</p> <p>距離: 30.6km 標高差: 上り220m / 下り232m</p>	<p>白糸・平成棚田と田貫湖コース 静岡県富士宮市高岡区</p> <p>距離: 18.4km 標高差: 上り372m / 下り368m</p>
---	--

バイシクルピット(休憩ポイント)



▼facebook「SHIZUOKA CYCLING」



Shizuoka Cycling
(静岡県スポーツ政策課)



<https://www.facebook.com/ShizuCy>



出典: SHIZUOKA CYCLING

卷末資料

- (1) 県モデルルートの詳細 卷末資料-1
- (2) 用語集 卷末資料-7
- (3) 自転車活用推進法 卷末資料-9

(1) 県モデルルートの詳細

◆ 県モデルルートとは

- 国土交通省の第2次自転車推進計画において、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」の指標として、“先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数”を掲げており、これに基づき県モデルルートを設定しています。
- 静岡県では、サイクリストを惹きつける富士山などの静岡県の地域資源を活かした魅力あるルートを、県モデルルートとして設定しています。
- 2021年度末までに、「太平洋岸自転車道」、「浜名湖1周ルート」、「伊豆半島1周ルート」、「富士山1周ルート」の4ルートが県モデルルートに設定されています。
- 今後は、「塩の道ルート」、「富士山静岡空港周遊ルート」、「東京2020オリンピック・パラリンピックコース」をはじめとする魅力ある他のルートについても、新たに設定することを検討していきます。
- 県モデルルートでは、快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備、サイクルツーリズムの推進に取り組みます。

▼ 県モデルルート



① 太平洋岸自転車道

- 「太平洋岸自転車道」は、千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長約 1,487 kmのルートで、うち 468 kmが静岡県を通過しています。
- 2021 年 5 月 31 日にナショナルサイクルルートに指定されました。

▼太平洋岸自転車道ルート全体図



※今後、関係機関との協議により、ルートが変わる場合がある

▼太平洋岸自転車道（静岡県詳細図）



路線統一コンセプトを構築するための具体的な取組

主要地点における案内看板



主要地点への案内看板



路面表示
(矢羽根、誘導サイン)



分岐部における案内看板



6県で統一した太平洋岸自転車道の新たな愛称・ロゴを設定
 ※親しみやすいデザイン、道（太平洋岸自転車道）をイメージするデザイン、代表的な観光地をイメージするデザイン等

出典：太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会

<参考：路面表示>
 路面表示は、基本的に、太平洋岸自転車道推進協議会で決定した統一コンセプト（整備仕様）に基づき整備を進めるが、先行して整備を進める伊豆地域では、景観等に配慮が必要な地域特性を踏まえ、サイズを縮小したローカルルールを採用している。

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備

・2020年度末までに矢羽根型路面表示等の整備が完了

▼整備済（御前崎市）



▼整備済（湖西市）



▼整備済（西伊豆町）



○ルート案内サインの整備

・統一コンセプトに基づき、案内看板等の整備が完了

・ナショナルサイクルルートへのアクセスルートや他のサイクリングルートと連携し、拠点施設や交通結節点への引き込みルート等の案内看板の整備を推進



出典：浜松市



サイクルツーリズム推進のための取組

- バイクピットとサイクリストウェルカム宿の認定
- レンタサイクルやシェアサイクル（e-BIKE含む）の促進
- 「ガイドライド」や「e-BIKE 試乗会」等のイベント開催
- サイクルトレインを始め、自転車の積み込みについて交通事業者等と連携
- 情報発信（ホームページ、SNS、サイクリングマップ等）



出典：静岡県東部地域
 スポーツ産業振興協議会
 バイクピットの例



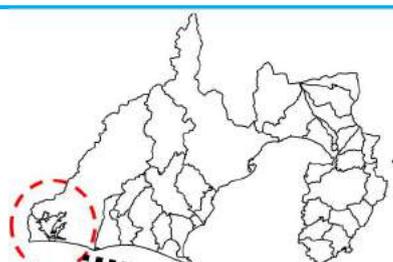
出典：HATAGO INN
 Shizuoka Yoshida IC
 室内に自転車を持ち込み
 できる宿泊施設

②浜名湖 1 周ルート

- 浜名湖におけるサイクリングを推進し、国内外から環浜名湖地域へサイクリストの誘致を図り、サイクリング観光を活性化することを目的に、浜名湖サイクルツーリズム推進会議が 2015 年に設置されました。
- 浜松市、湖西市、NPO 等と連携し、浜名湖サイクルツーリズム推進会議で設定したルートの矢羽根型路面表示や観光案内看板等の整備が 2021 年度末までに完了しました。

浜名湖サイクルツーリズム推進会議

- ・情報発信や受入態勢の整備等を実施（作業部会やワーキンググループを実施）
- ・メンバー（観光・自転車協会等、鉄道・舟運・道路事業者、新聞社、大学、行政等）



- 活用する道路
- ・浜名湖周遊自転車道
 - ・国道 301 号
 - ・県道館山寺弁天島線

凡例

- ハマイチルート(浜名湖一周)
- 浜名湖周遊自転車道(延長48km)



全長約 67 km

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

○自転車走行空間の整備

- ・2021 年度末までに、約 67km の矢羽根型路面表示や観光案内看板等の設置が完了

○ルート案内サインの整備

- ・2018 年から自立型サイン及び路面表示の整備を実施
自立型サイン：目的地までの案内や誘導、方向を伝える
路面表示：走行中のサイクリストを誘導



(矢羽根型路面表示
設置箇所の状況)



(路面表示)



(自立型サイン)

サイクルツーリズム推進のための取組

- バイクピットとサイクリストウェルカム宿の認定
- レンタサイクルの促進
- 「ガイドライド」や「大試乗会」等のイベント開催
- 鉄道や船へ自転車を積み込む「鉄道や舟運との連携」
- 情報発信（ホームページ、SNS、サイクリングマップ等）



バイクピットの例と認定施設用プレート



鉄道や舟運との連携

④富士山1周ルート

- 富士山周辺におけるサイクリングを推進し、国内外から富士山周辺地域へサイクリストの誘致を図り、サイクリング観光の活性化を目的として、ぐるり富士山サイクルネット研究会が2016年に設置されました。
- ナショナルサイクルルート指定に向け、矢羽根型路面表示等の自転車走行空間の整備を進めています。

ぐるり富士山サイクルネット研究会

- ・ぐるり富士山風景街道の取組の一つとして、サイクルルートの情報発信等を実施
- ・メンバー（NPO、地域の民間企業、道の駅、商工会議所、行政等）

※山梨県ルートは、山梨県自転車活用推進計画（2019年策定）にて位置づけ



■活用する道路（静岡県）

- ・国道138号 ・国道139号 ・国道469号
- ・県道御殿場富士公園線 ・県道富士宮鳴沢線
- ・県道清水富士宮線 ・県道富士富士宮線 ・他市町道

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

- 自転車走行空間の整備
 - ・矢羽根型路面表示等の設置
 - ・自転車ピクトグラムの設置
- ルート案内サインの整備（検討中）
 - ・統一コンセプトを検討予定
 - ・ルート案内標識等の設置



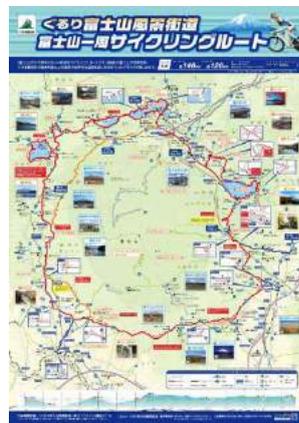
（矢羽根型路面表示設置イメージ）（路面表示イメージ）（ピクトグラムイメージ）

サイクルツーリズム推進のための取組

- バイクピットの設置の促進
- 富士山1周サイクルイベントの開催
- 日本風景街道と連携した情報発信（ホームページ、SNS、サイクリングマップ等）



バイクピットの例



出典：ぐるり富士山風景街道
サイクリングマップ



出典：ぐるり富士山風景街道

(2) 用語集

BMX	Bicycle Motocross の略。自転車競技の一種。スピードを競う BMX レーシングと、ジャンプやトリックなどの技を競う BMX フリースタイルはともにオリンピック種目。
DMO	多様な関係者と共同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人。
ICT	Information and Communication Technology の略。情報通信技術を指し、情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称にも用いられる。
IoT	Internet of Things の略で、「様々な物がインターネットにつながること」、「インターネットにつながる様々な物」を指す。
MaaS	ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。
TS マーク	自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもの。このマークには傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金（赤色 T S マークのみ）が付いている（付帯保険）。 ※「TS」は、TRAFFIC SAFETY（交通安全）の頭文字をとったもの。
アスリートパスウェイ	子どもがスポーツに触れてからトップアスリートになるまでの道すじのこと。
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。これに対し、本国から外国へ出かける旅行をアウトバウンドという。
オピニオンリーダー	ある集団の意見の形成に方向づけをする人。
子ども向けフィールド	子供が安心して自転車を利用できる、公園内等に整備されたマウンテンバイクコース等の施設。
サイクルスポーツの聖地創造会議	東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技開催を契機として、本県をサイクルスポーツの聖地とするため設置された会議。（詳細は本編 P51 参照。）
サイクル&ライド	郊外の鉄道駅やバス停の周辺などに整備された駐輪場に自転車を駐輪し、そこからは公共交通機関に乗り（ライド）、都心部等の目的地まで移動すること。
サイクルツーリズム	観光とサイクリングを組み合わせたもの。自転車の活用による地域振興の取組として全国各地で展開されている。

自転車分担率	<p>代表交通手段が「自転車」である割合。代表交通手段とは、1つの移動がいくつかの交通手段で成り立っているとき、この移動で用いた主な交通手段である。主な交通手段の集計上の優先順位は鉄道→バス→自動車→二輪車（自転車を含む）→徒歩の順。全国の都市において、人々が、どのような目的で移動しているか、どのような交通手段を利用しているかなど、人の動きからみた交通実態を調査した「全国都市交通特性調査」に基づく。</p>
地域実践団体	<p>サイクルスポーツの聖地創造会議で共有されたビジョンの実現に向け、行政・関係団体等と連携し、地域特性に応じた取組を推進する団体。（詳細は本編 P51 参照。）</p>
ナショナルサイクルート	<p>日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルート国土交通省自転車活用推進本部が「ナショナルサイクルート」として指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外に PR を行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくもの。（詳細は本編 P29 参照。）</p>
ナショナルトレーニングセンター 競技別強化拠点 施設	<p>ナショナルトレーニングセンターはトップレベル競技者が同一拠点で集中的・継続的に強化活動を行うトレーニング拠点のこと。スポーツ庁では、わが国の国際競技力強化に向けて、ナショナルトレーニングセンターのみでトレーニングを行うことが困難な競技について、地域の既存スポーツ施設を「ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点」として指定。</p> <p>※2021年12月時点、日本サイクルスポーツセンターは競技別強化拠点に指定されています。</p>
パンPtrack	<p>コースの路面が大小さまざまな波のように起伏しているコースのこと。</p>
ファミツアー	<p>海外の旅行関係やメディア関係者を観光の担当者が自らの地域へ招待して観光情報を提供し、旅行商品、旅行情報として取り上げてもらうよう働きかけること。</p>

(3) 自転車活用推進法

自転車活用推進法

(平成二十八年法律第百十三号)

施行日：平成二十九年五月一日

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

(基本理念)

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

(国の責務)

第三条 国は、前条に定める基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第五条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(国民の責務)

第六条 国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第七条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針

第八条 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路(道路法(昭和二十七年法律第百八十号)第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。)、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場(駐車場法(昭和三十二年法律第百六号)第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。)の整備及び時間制限駐車区間(道路交通法(昭和三十五年法律第百五号)第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。)の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第三章 自転車活用推進計画等

(自転車活用推進計画)

第九条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

- 2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。
- 3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。
- 4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

(都道府県自転車活用推進計画)

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

- 2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

(市町村自転車活用推進計画)

第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

- 2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第四章 自転車活用推進本部

(設置及び所掌事務)

第十二条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部（次項及び次条において「本部」という。）を置く。

- 2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。
 - 一 自転車活用推進計画の案の作成及び実施の推進に関すること。
 - 二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
 - 三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

(組織等)

第十三条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。

2 本部長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。

3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。

一 総務大臣

二 文部科学大臣

三 厚生労働大臣

四 経済産業大臣

五 環境大臣

六 内閣官房長官

七 国家公安委員会委員長

八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国務大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者

4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

第五章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)

第十四条 国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車の日及び自転車月間を設ける。

2 自転車の日は五月五日とし、自転車月間は同月一日から同月三十一日までとする。

3 国は、自転車の日においてその趣旨にふさわしい事業を実施するよう努めるものとし、国及び地方公共団体は、自転車月間においてその趣旨にふさわしい行事が実施されるよう奨励しなければならない。

(表彰)

第十五条 国土交通大臣は、自転車の活用の推進に関し特に顕著な功績があると認められる者に対し、表彰を行うことができる。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(法制上の措置)

第二条 政府は、自転車の活用の推進を担う行政組織の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(検討)

第三条 政府は、自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2 政府は、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(自転車道の整備等に関する法律の一部改正)

第四条 自転車道の整備等に関する法律(昭和四十五年法律第十六号)の一部を次のように改正する。

第六条第一項中「市町村である」及び「市町村道であつて」を削り、同条第二項中「市町村である」を削る。

(国土交通省設置法の一部改正)

第五条 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

目次中「第二十九条の二」を「第二十九条の三」に改める。

第四条第一項第百十七号の次に次の一号を加える。

百十七の二 自転車活用推進計画(自転車活用推進法(平成二十八年法律第百十三号)第九条第一項に規定する自転車活用推進計画をいう。)の作成及び推進に関すること。

第二十七条第二項中「小笠原総合事務所」を「小笠原総合事務所 自転車活用推進本部」に改める。

第三章第三節中第二十九条の二を第二十九条の三とし、第二十九条の次に次の一条を加える。

(自転車活用推進本部)

第二十九条の二 自転車活用推進本部については、自転車活用推進法(これに基づく命令を含む。)の定めるところによる。

第2次静岡県自転車活用推進計画

2022年 3月策定

静岡県 スポーツ・文化観光部 スポーツ局スポーツ政策課

〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9番6号

電話番号 054-221-2504