

静岡県自転車活用推進計画

「まだ知らない静岡に出会おう」

2019年度



2021年度

静岡県

はじめに

自転車は、年齢や性別に関係なく誰でも利用できる身近な移動手段として私達の生活に根付いており、レジャー・スポーツにも広く活用されるようになりました。我が国における2018年の自転車保有台数は6,600万台とも言われています。近年ではロードバイクなどのスポーツタイプの車種が充実し、本格的に取り組む方から休日に楽しむ方まで多くの人々がサイクリングに親しんでいます。

また、本県においては、太平洋岸自転車道や浜名湖周遊自転車道など、県内各地で安全・快適な走行空間の整備が進み、バイシクルピットなどサイクリストの受入環境の整備も加速しています。

本県では、東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技の開催を控え、サイクルスポーツ全体に注目が集まる中、全県を挙げて万全の準備を進めるとともに、大会を契機としたレガシーの創出・継承に取り組んでいます。

このような中、「自転車活用推進法」の施行を受け、国内外との交流や県民の自転車利用の裾野拡大などを柱とした「静岡県自転車活用推進計画」を策定いたしました。本計画では、本県の魅力と自転車を活かした地域づくりを県内全域で展開し、サイクリストの憧れを呼ぶ「サイクルスポーツの聖地」となることを目指す姿としています。

「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。目指す姿の実現に向け、関係行政機関や各市町、自転車関連団体等、関係の方々との連携を図り、県民の皆様の幅広い御理解と御協力を得て、計画に基づく諸施策を着実に推進してまいります。

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、関係の皆様にご心から感謝申し上げます。

2019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) 静岡県の特徴	2
(2) 静岡県自転車活用推進計画の方向性	11
(3) 静岡県の自転車活用に関する現状と課題	12
1) 競技振興	12
2) サイクルツーリズム	14
3) 裾野拡大・安全	17
4) 走行空間整備	19
(4) 計画の目標	22
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	23
(1) 実施すべき施策及び具体的な措置	23
1) 競技振興	23
2) サイクルツーリズム	26
3) 裾野拡大・安全	29
4) 走行空間整備	33
IV. 自転車活用を推進するために必要な事項	35
(1) 計画の推進体制	35
(2) 計画のフォローアップ及び見直し方法	37
1) 競技振興	37
2) サイクルツーリズム	38
3) 裾野拡大・安全	39
4) 走行空間整備	40
(3) 戦略的広報	41
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-6
(3) 自転車活用推進法	巻末資料-8

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日に閣議決定しました。

静岡県においては、東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技の成功に向け、万全の準備を進めるとともに、開催後のレガシーとして、市町や民間団体等と一丸となり本県をサイクルスポーツの聖地とするため、自転車競技振興、サイクルツーリズム²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います。

このような中で静岡県は、政府が閣議決定した「自転車活用推進計画」を勘案して、本県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る「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

計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、「静岡県の新ビジョン 富国・有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり」の基本計画との整合を図り、**2021年度**までとします。

※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) 静岡県の特性

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す

○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本県で開催されます。

▼東京 2020 オリンピック自転車競技の概要

種目	会場	日程
ロード	ロードレース ゴール：富士スピードウェイ	2020年7月25日(土) ・26日(日)
	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	2020年7月29日(水)
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)	2020年8月3日(月) ～9日(日)
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)	2020年7月27日(月) ・28日(火)

▼東京 2020 オリンピック自転車競技の会場とコース

富士スピードウェイ/ロード



▼ロードレース





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

ロードレース ゴール 富士スピードウェイ

ロードレース スタート 飯倉野の森公園

山梨県 東京都 静岡県 神奈川県

日本サイクルスポーツセンター

伊豆マウンテンバイクコース/マウンテンバイク▶

▼伊豆ベロドローム/トラック




— : ロードレースコース
(— : 男子コースのみ)
(— : 個人タイムトライアルのみ)

ロードレース
男子：約 244 kmのうち県内約 115 km
女子：約 147 kmのうち県内約 31 km

※巻末資料用語集に示す

▼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	2020年9月1日（火） ～4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）	2020年8月26日（水） ～29日（土）

▼東京 2020 パラリンピック自転車競技の会場とコース

富士スピードウェイ/ロード

▼クラス T/三輪自転車 ▼クラス H/ハンドバイク ▼クラス C/二輪自転車 ▼クラス B/タンデム自転車

富士スピードウェイ

静岡県 小山町

- ロードレースコース
- タイムトライアルコース
- チームパルレーコース

伊豆ベロドローム/トラック
（日本サイクルスポーツセンター内）

▼クラス B/タンデム自転車

▼クラス C/二輪自転車

多種多様な自転車競技に適す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るだけでなく、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学校があります。また、国内で唯一、国際大会の開催が可能な世界基準の室内自転車競技場「伊豆ペドローム」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。
- 日本パラサイクリング連盟も伊豆の国市に拠点を移しています。
- 伊豆半島をはじめ、起伏にとんだ地形が多く、オフロードコースとして適した環境があります。
- UCI（国際自転車競技連合）公認国際自転車ロードレース Tour of Japan（2018）全 8 ステージのうち、静岡県内で 2 ステージ（富士山ステージ、伊豆ステージ）が開催されました。

▼ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設 日本サイクルスポーツセンター



▼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

▼Tour of Japan（2018）



※巻末資料用語集に示す

サイクリストの受入環境の整備が進んでいます

- 本県を訪れるサイクリストが安全・快適に走行できるよう、休憩や自転車メンテナンスのため、気軽に立ち寄ることができるバイシクルピット等が 383 箇所（2019.1 時点）設置されています。
- 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・旅館を「サイクリストウェルカム」の宿」として浜名湖観光圏整備推進協議会が認定するなど、サイクリスト歓迎の宿が多数あります。
- 地元のサイクリスト等が常同して、コースの案内や解説等のサポートを受けながら、サイクリングでしか見られない景色や地元の食材等、地域の魅力を感じ、楽しみながらサイクリングするガイドライドが行われています。

▼バイシクルピット
（道の駅くるら戸田）



▼バイシクルピット
（NUMAZU サイクルステーション静岡東）



▼サイクリストウェルカムの宿の対応サービス



出典：浜名湖一周サイクリング WEB

▼室内に自転車を持ち込める宿泊施設
（三島市）



▼ガイドライド



出典：SHIZUOKA CYCLING

世界に誇る資源を有しています

○世界文化遺産をはじめ、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資源を多く有しています。
 ○静岡県が面する駿河湾や浜名湖は優良な景観を有するとともに、さくらえび、しらす等の海産物の水揚げやうなぎ、かき等の養殖により豊かな食を提供しています。また、1年を通して温暖な気候で育つみかんや水はけがよい山間部に適したお茶の全国有数の産地となっている他、多彩で高品質な食品に恵まれています。
 ○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。（2017.3時点）

▼世界文化遺産/富士山



▼世界文化遺産/富士山



出典：SHIZUOKA CYCLING

▼世界文化遺産/
 蘆山反射炉（明治日本の産業革命遺産）



出典：SHIZUOKA CYCLING

▼ユネスコ世界ジオパーク/伊豆半島



出典：YAMABUSHI TRAIL TOUR



出典：SHIZUOKA CYCLING

▼駿河湾



出典：SHIZUOKA CYCLING

▼浜名湖



出典：浜名湖一周サイクリングWEB

▼浜名湖



出典：SHIZUOKA CYCLING

▼世界農業遺産（伊豆）/
 静岡水わさびの伝統栽培



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

▼富士を望む温泉/
 富士地区



出典：ハローナビしずおか

II. 自転車を巡る静岡県の現状・課題と目標

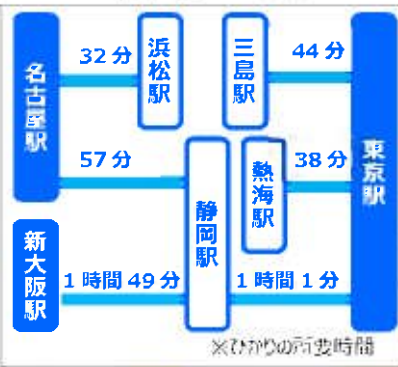
陸・海・空からのアクセスが可能です

○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



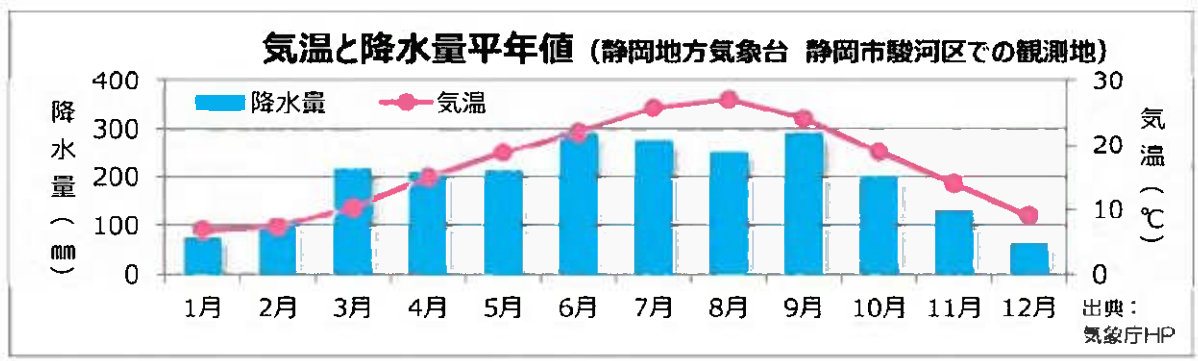
▼富士山静岡空港の就航路線図



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 16.5 度、年間降水量の平年値 2,324.9 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（1981～2010年））

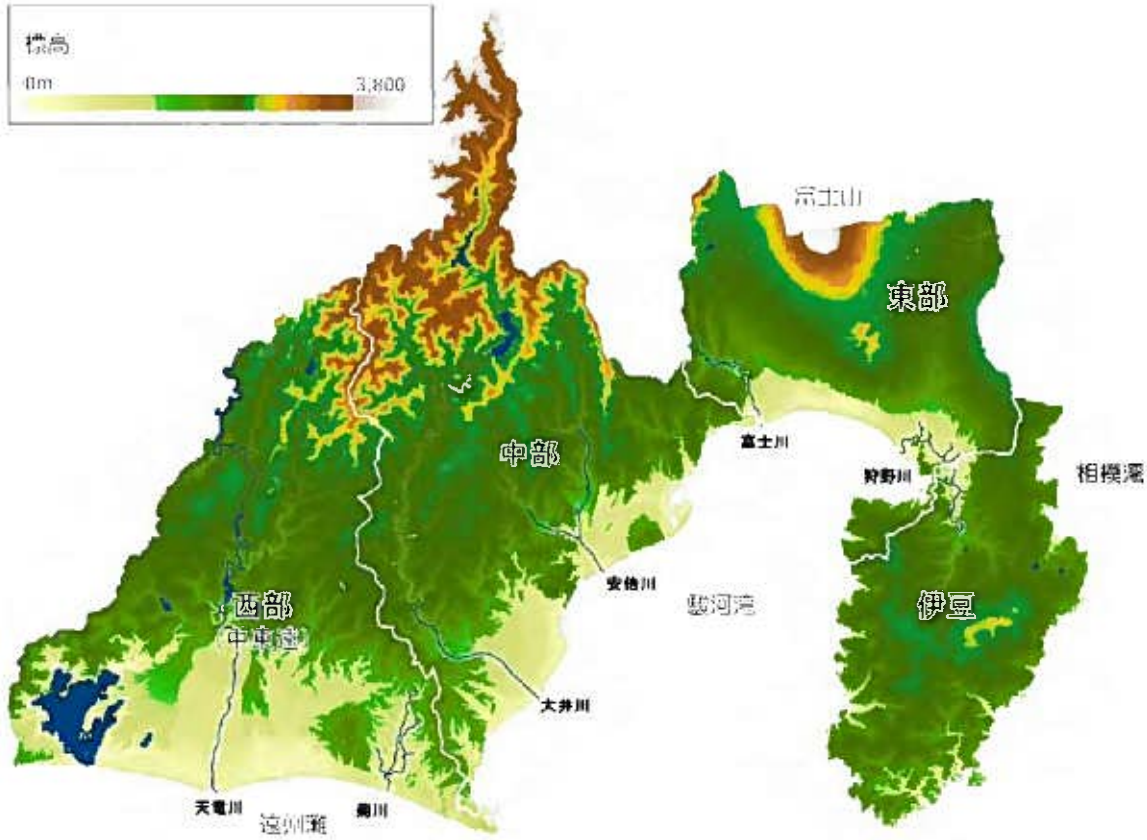


海あり、山あり、起伏ありの表情豊かな地形を有します

○遠州灘、駿河湾、相模湾に沿った約 500km の海岸線を南側に、北側は富士山など 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。

▼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

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。

順位	男性		順位	女性		順位	男女計	
	2010・2013・2016年 平均(歳)			2010・2013・2016年 平均(歳)			2010・2013・2016年 平均(歳)	
1	山梨	72.31	1	山梨	75.49	1	山梨	73.93
2	静岡	72.15	2	静岡	75.43	2	静岡	73.82
2	愛知	72.15	3	愛知	75.30	3	愛知	73.73

出典：厚生労働省「健康寿命」(2010・2013・2016年の平均値)

男女計は県健康福祉部健康増進課算出

自転車道「太平洋岸自転車道」等が整備されています

- 「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 1,400 kmの自転車道構想です。
- 静岡県内では、1973 年から整備を進め、太平洋岸自転車道の一部となる「静岡清水自転車道」、「静岡御前崎自転車道」、「浜松御前崎自転車道」が整備済（延長 155.7km）です。
 - （注）その他、「浜名湖周遊自転車道」（延長 48km）が整備済です。
 - ※整備区間の詳細については、巻末資料を参照
- 現在、太平洋岸自転車道のうち、伊豆地域において矢羽根型路面表示の設置を進めています。
- 2018 年 11 月 28 日には、太平洋岸自転車道構想の早期実現に向け「太平洋岸自転車道推進協議会」が設置され、東京 2020 オリンピック・パラリンピック開催までに、統一感をもって、太平洋岸自転車道全線を繋ぐため、加速度的に環境整備が進められます。

▼太平洋岸自転車道ルート



※今後、関係機関との協議により、ルートが変わる場合があります

▼太平洋岸自転車道

浜松御前崎自転車道（潮整橋）



伊豆地域の整備状況



▼浜名湖周遊自転車道



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

- 静岡県内では、学識者・国・県・政令市・警察等が連携し、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、注意喚起ライン等を示した「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
(県道豊橋湖西線 湖西市)



▼自転車道の整備例
(国道414号 沿津市)



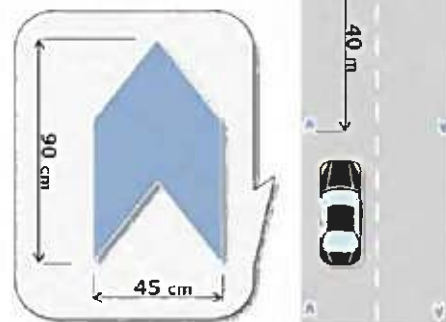
▼自転車専用通行帯の整備例
(県道静岡富士停車場線 富士市)



▼矢羽根型路面表示の整備
(伊豆地域の例)



伊豆地域では以下を標準に設置
 ・幅45cm×長さ90cm
 ・設置間隔40m



矢羽根型路面表示の設置概要

＜参考：路面表示＞

路面表示は、基本的に、太平洋洋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ますが、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ます。

(2) 静岡県自転車活用推進計画の方向性

国の自転車活用推進計画の目標と静岡県の特性を踏まえ、静岡県自転車活用推進計画は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」に分けて策定します。

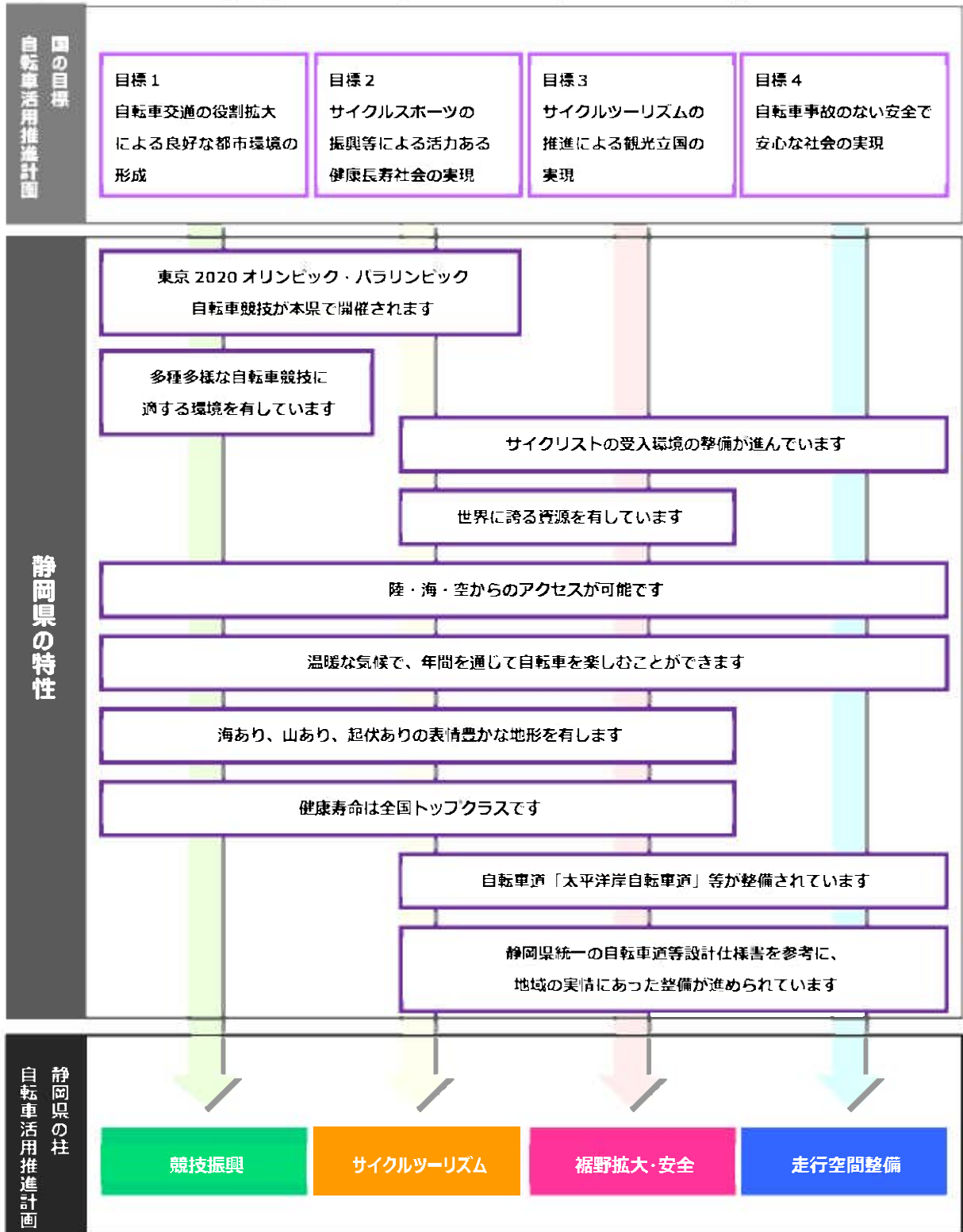


図1 静岡県自転車活用推進計画の4つの柱

※巻末資料用語集に示す

(3) 静岡県の自転車活用に関する現状と課題

1) 競技振興

現状 1 静岡県では自転車競技大会が多数開催されています。競技大会への参加者数は近年増加傾向であり、静岡県内からも参加しています。登録競技者数は増加傾向にありますが、今後の人口減少や少子化を考慮すると競技者を増やしていくことは簡単ではありません。
また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック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。

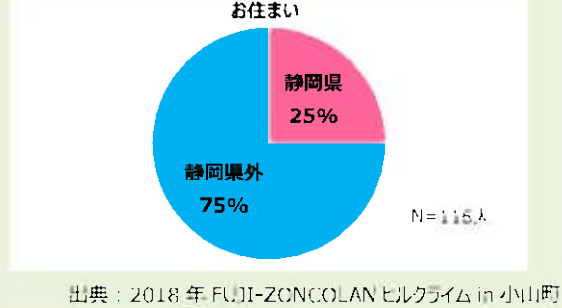
課題 1 自転車競技者の裾野拡大、自転車アスリートの育成・レベルアップ

課題 2 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

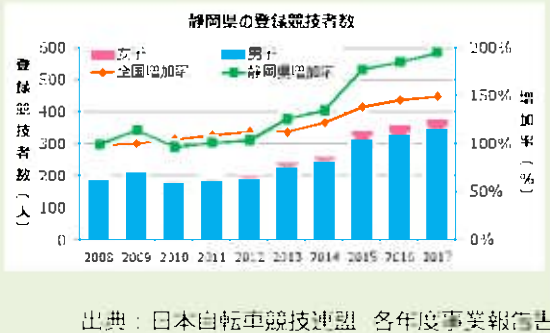
▼自転車競技大会の参加者数状況



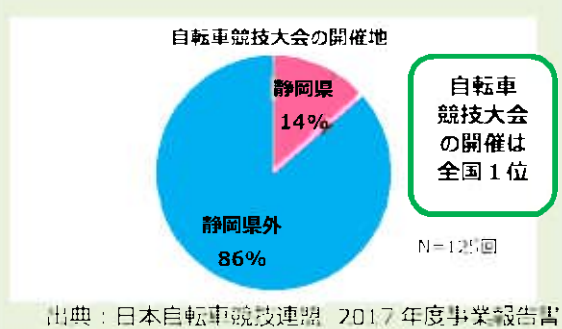
▼自転車競技大会の参加者に占める県民の割合



▼県内の登録競技者数は近年増加の傾向



▼日本自転車競技連盟公認の自転車競技大会のうち 14%が静岡県で開催（全国 1 位）



▼パラサイクリングでは、国際的、全国的な自転車競技大会が静岡県で開催

大会	場所
ジャパンパラサイクリングカップ 2017 (トラック)	伊豆ベロドローム
2016 日本パラサイクリング選手権大会トラック大会	伊豆ベロドローム
ジャパンパラサイクリングカップ 2016 (トラック・ロード)	日本サイクルスポーツセンター

出典：日本パラサイクリング連盟 2016・2017 年度事業報告書

▼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拠点として有効活用

<伊豆ベロドローム (日本サイクルスポーツセンター内) >

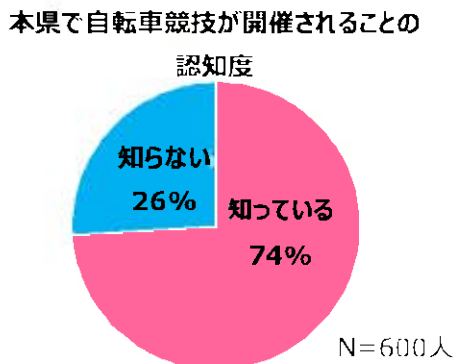


現状② 東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技が本県で開催されることについて、県民の認識は高いです。静岡県内において自転車競技大会は、年間を通じて開催されていますが、県民の自転車競技の観戦経験は少ない状況にあります。
 県民の自転車利用目的は、サイクリング、レジャーなど多様ですが、競技に関しては少ない状況です。



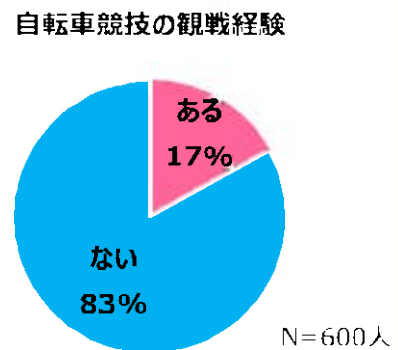
課題③ 自転車競技に親しむ県民（観戦、競技者とのふれあい、競技体験）の増加

▼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ることの県民の認知度



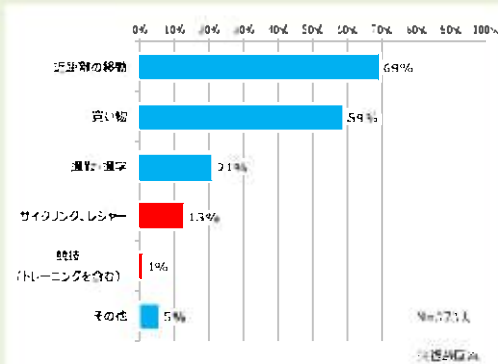
出典：ウェブアンケート調査（2018.11.1～11.5 実施）

▼競技観戦の経験がある県民は少ない



出典：ウェブアンケート調査（2018.11.1～11.5 実施）

▼県民の自転車の利用目的をみると、日常利用のほかサイクリング、レジャー、競技と多様



出典：県インターネットモニターアンケート（2018.5.31～6.13 実施）

▼静岡県内で全国的な自転車競技大会が開催されている

大会（行事）名	会場
チャレンジサイクルロードレース	日本サイクルスポーツセンター
静岡県高校総体ロード競技	日本サイクルスポーツセンター 5kmサーキット
静岡県高校総体トラック競技	静岡競輪場
第71回ツアー・オブ・ジャパン「富士山ステージ」	ふじあざみライン(小山町)
第71回ツアー・オブ・ジャパン「伊豆ステージ」	修善寺駅～日本サイクルスポーツセンター
ジャパントラックカップ I・II	伊豆パドドーム
全日本選手権トラックレース	伊豆パドドーム
ウィンターシリーズ1戦・2戦・3戦	伊豆パドドーム

2) サイクルツーリズム

現状① 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。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す。

また、静岡県における外国人延べ宿泊者数は、2015年以降150万人泊を超える状況にあり、今後も東京2020オリンピック・パラリンピック自転車競技をはじめ、ラグビーワールドカップ2019など国際的スポーツイベントが本県で開催され、国内外からの更なる来訪者の増加が期待されます。



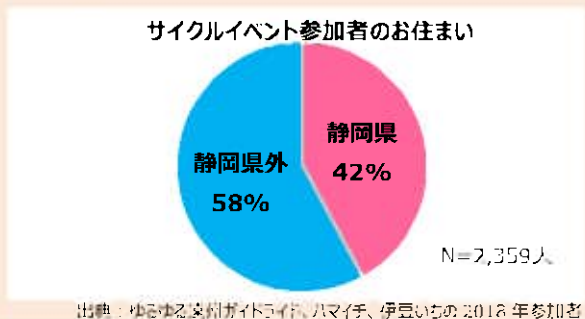
課題① 国内外をターゲットとしたサイクルツーリズム^{*}の拡大

▼静岡県内では様々なサイクルイベントが開催

サイクルイベント
富士山ぐるっと一周 100 km サイクリング大会
ライド&ライド伊豆狩野川
ゆるゆる遠州ガイドライド
ハマイチ (浜名湖一周)
伊豆いち (伊豆半島一周 サイクリング)



▼静岡県外からのサイクルイベントへの参加は 58%



▼静岡県における外国人延べ宿泊者数は 2015年に急増し、以降150万人泊を超える



▼イタリア、台湾とのサイクリングを通じた国際交流が行われている

<イタリアとの交流をきっかけに始まった FUJI-ZONCOLAN ヒルクライム in 小山町>



<中華民国自転車騎士協会理事長が大会参加と表彰プレゼンターを務めた FUJI-ZONCOLAN ヒルクライム in 小山町>



<台湾バス協会から「ゆるゆる遠州ガイドライド」へ参加>



※巻末資料用語集に示す

現状 2 地域ごとに名称や取り扱いが異なるものの、バイクヘルプやサイクリスト歓迎の宿等のサイクリストの受入施設が近年充実してきています。また、各地で地域の特色を活かしたガイドライドも行われていますが、各地域でガイドの養成方法が異なります。

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のサイクリストや観光客向けの受入環境整備が進んでいます。

近年、初級者でも上級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。e-BIKE の利用経験の割合は低いものの、認知度は高い状況であり、利用機会の創出が必要で

静岡県では、ウェブサイト「SHIZUOKA CYCLING」を設置し、サイクリングコースやバイクヘルプ等のサイクリストや観光客に向けた情報を一元的に発信しています。



課題 2 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

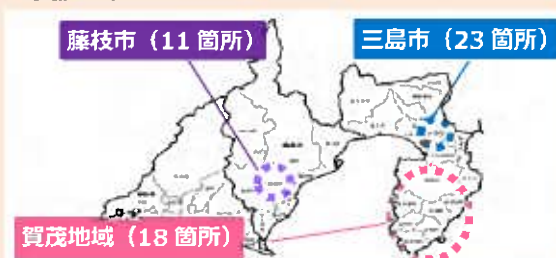
▼地域によって名称が異なるサイクリスト受入施設
県内 383 箇所 (2019.1 時点)



▼4つの実施団体がガイドを養成しており、
現在まで 136 人のガイドが養成されている
(2018.3 時点)

実施団体	ガイド養成数
浜松自転車協会	20 人
掛川観光協会	65 人
ライド＆ライド狩野川 実行委員会	10 人
静岡県東部地域 スポーツ産業振興協議会	41 人

▼シェアサイクルは、三島市、藤枝市、賀茂地域で
実施されている



出典：HELLO CYCLING HP を参考に作成
(2019.2 時点)

▼e-BIKE の利用経験は 25% に対して、認知度
は 43% と高い



出典：ウェブアンケート調査 (2018.11.1~11.5 実施)

▼レンタサイクルは県全域で実施されている

地域	設置数
東部・伊豆	42 箇所
中部・志太・榛原	38 箇所
中東遠	2 箇所
西部	10 箇所

出典：SHIZUOKA CYCLING
(2019.2 時点)

▼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」



出典：SHIZUOKA CYCLING/ハローナビしずおか

※ 各資料用語集に示す

◆◆◆ コラム ◆◆◆

e-BIKEとは？

スポーツタイプの電動アシスト付きの自転車（e-マウンテンバイク、e-クロスバイク、e-ロードバイク）です。スムーズなアシストを行うモーターと制御するシステム、大容量バッテリー、走行中の情報表示ディスプレイがセットになったスポーツタイプの自転車用のドライブユニットを搭載しており、体力に自信のない方等も気軽に上級者コースや長距離コースが楽しめます。欧州や北米ではe-マウンテンバイクやe-クロスバイクなど、急速に普及が進んでいます。

◆種類

e-マウンテンバイク	e-クロスバイク	e-ロードバイク
		

出典：ヤマハ発動機株式会社

◆スピード

アシスト上限速度 24km/h（道路交通法施行規則第1条の3）

◆走行距離

1回の充電走行距離およそ 100 km（使用モードや走行環境により異なる）

3) 裾野拡大・安全

現状①

静岡県では多くの方に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、イベントへの参加経験のある県民は少ない状況です。

自転車の利用は適度な運動になります。運動量を増やすことはメタボリックシンドロームを含めた糖尿病といった生活習慣病の発症予防になるとともに、健康増進に繋がります。また、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になり得ます。

静岡県は世帯当たり乗用車保有台数が全国平均を上回ります。静岡県は、温暖な気候で年間を通じて自転車利用が可能なおから、環境負荷の少ない自転車利用に転換し、自転車利用の分担率を向上させることで、温室効果ガス発生抑制への効果が期待されます。

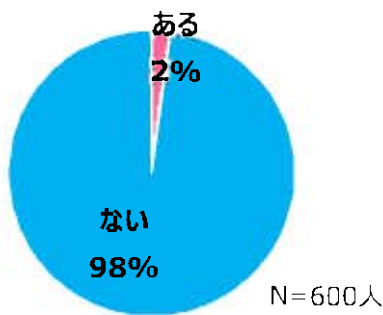


課題①

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に参加したことのある静岡県民は少ない

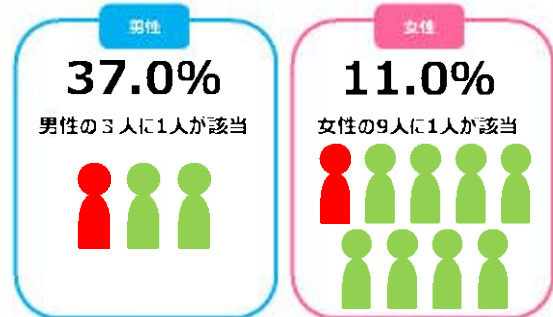
イベントへの参加経験



出典：ウェブアンケート調査（2018.11.1～11.5実施）

▼メタボリックシンドロームの該当者及び予備群は、男性 37.0%、女性 11.0%

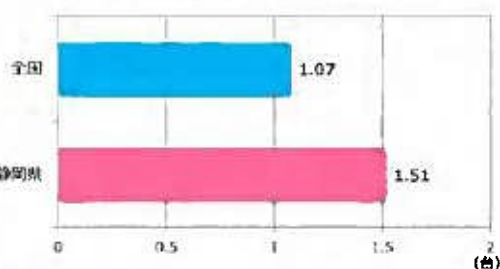
メタボリックシンドロームの該当者及び予備群の割合



出典：静岡県特定保健多・特定保健指導に係る健診データ報告書（2016年度）

▼世帯当たりの乗用車保有台数は 1.51 台で、全国平均を上回る

1世帯当たりの自家用自動車保有台数（2014年4月）



出典：ふじのくに地球温暖化対策実行計画（2015.3）

▼静岡県の自転車分担率[※]は約 13.9%

代表交通手段別構成比



県の代表交通手段別構成比は県内調査対象市町の平均値を使用
出典：全国都市交通特性調査（2015年）

※巻末資料用語集に示す

現状 2

静岡県内では、自転車利用者の交通ルールやマナーの周知を図るため、自転車の安全利用促進に向けたイベント・PR 等が実施されていますが、イベントへの参加経験のある県民は少ない状況です。
 自転車関連事故は、減少傾向にあったものの2017 年は増加しました。年齢別の事故負傷者数は高校生や65 歳以上の高齢者の割合が高く、2016 年の高校生の通学中の自転車に関する事故件数は全国最多（1 位静岡、2 位埼玉、3 位愛知）です。
 自転車関連事故では、自転車の利用者が事故の被害者になることもあれば、加害者になることもあるため、ヘルメット着用、自転車損害賠償保険の加入等について定めた県条例を2019 年4 月に施行します。

課題 2

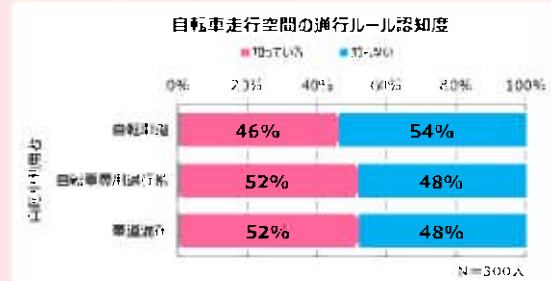
自転車利用に関する安全性の向上

▼自転車の安全利用促進に向けたイベントに参加したことのある静岡県民は少ない



出典：ウェブアンケート調査（2018.11.1～11.5 実施）

▼自転車利用者の自転車走行空間の通行ルール認知度は約 50%



※自転車走行空間についてはP20を参照
 出典：ウェブアンケート調査（2018.11.1～11.5 実施）

▼年齢別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



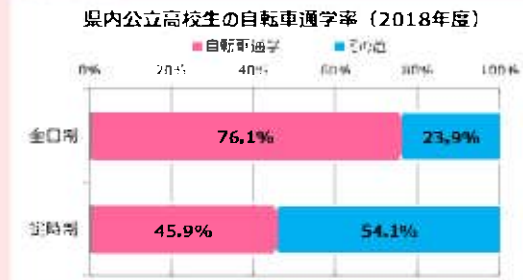
出典：静岡県警察本部 交通企画課

▼自転車関連事故件数は減少傾向

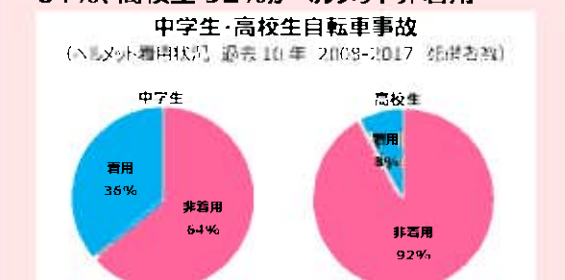


出典：静岡県警察本部 交通企画課

▼県内公立高校生（全日制）の自転車通学率は約 76%



▼中高生の自転車関連事故において、中学生64%、高校生92%がヘルメット非着用



出典：静岡県警察本部 交通企画課

4) 走行空間整備

現状 1 静岡県では、歩行者と自転車が分離された自転車本来の走行空間の整備を進めているものの、県内の整備延長は約 122km(2017 年度)に留まっており、自転車ネットワーク計画の策定自治体数は 5 市(全体の 14%)です。自転車ネットワーク計画策定や自転車走行空間の整備が進まない理由としては、「自転車走行空間を整備する余地がないため(幅員、用地)」という意見が多いです。

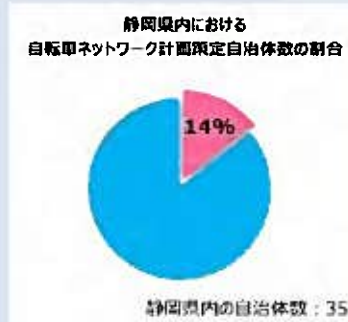
また、サイクリストからみて、トンネル内での走行は見通しが悪く不安を感じ、スポーツ自転車はシティサイクルと比較してタイヤが細く、路面状況が走行の快適さに大きく影響を与えるため、安全・快適に走行できる自転車走行空間の整備が求められています。

課題 1 自転車走行空間の整備推進

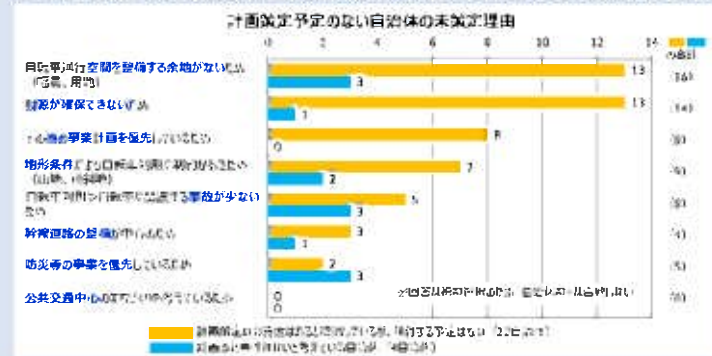
▼静岡県内で整備されている自転車走行空間の延長は約 122 km (自転車道 0.6 km、自転車専用通行帯 21.9 km、車道混在 99.5 km)
 <伊豆地域の整備状況(車道混在)>



▼静岡県内の自転車ネットワーク計画策定自治体は 5 市で全体の 14%
 2018.3 時点



▼計画策定予定のない自治体の未策定理由のうち、最も多い理由は「空間を整備する余地がない」



■自転車ネットワーク計画
 安全で快適な自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的に自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画

出典: 静岡国道事務所調査結果(2018.1)

▼サイクリスト目線の整備が必要(トンネル内、グレーチング等)

<狭く暗いトンネル内>



<自転車走行に影響のあるグレーチングや路肩の段差>




◆◆◆ コラム ◆◆◆

自転車走行空間の整備形態の紹介

自転車走行空間は、主に「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3つの整備形態があり、各整備形態に応じて、自転車の走行方法が異なります。

◆基本的な整備形態イメージ ※自転車は車道が原則

整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
イメージ	 <p>写真 3-1 自転車道の事例</p>	 <p>写真 3-2 自転車専用通行帯の事例 (幅の全部をカラー化)</p>	 <p>写真 3-3 車道左端部の路肩内に矢羽根型の路面表示を設けた事例</p>
車との 分離方法	物理的分離 (緑石等)	視覚的分離 (カラー舗装等)	混在 ※分離なし
自転車の 走行方法	双方向通行 一方通行	一方通行 ※自動車と同じ方向	一方通行 ※自動車と同じ方向

出典：静岡県自転車道等設計仕様書（2017.3）

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。

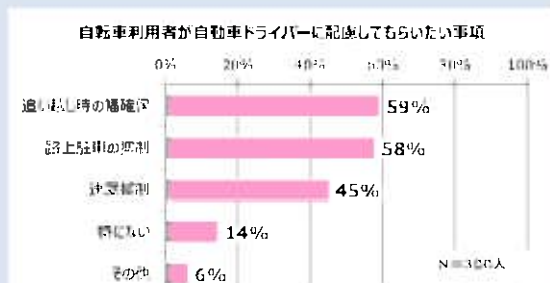
また、駅周辺における放置自転車台数は過去減少傾向にあったものの、近年は増加傾向にあり、交通障害となったり、まちの美観を損ねています。

自転車利用者が気持ちよく自転車に乗ることができるよう、快適な自転車走行空間の創出のため、段差解消、除草、清掃等が必要です。

課題 2

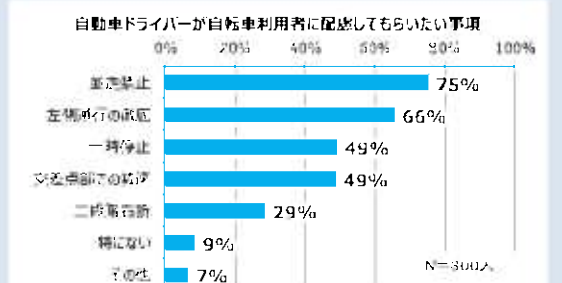
快適に利用できる自転車走行空間の創出

▼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」「路上駐車の抑制」共に約 60%と多くを占める



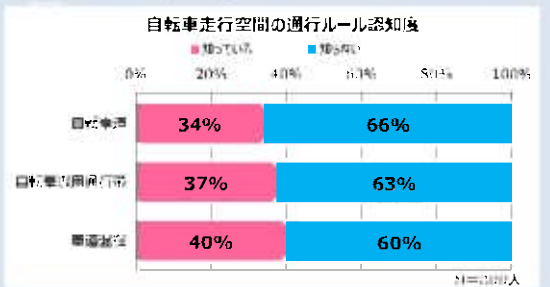
出典：ウェブアンケート調査（2018.11.1～11.5 実施）

▼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 75%、「左側通行の徹底」が 66%



出典：ウェブアンケート調査（2018.11.1～11.5 実施）

▼自動車ドライバーの自転車走行空間の通行ルール認知度は約 40%



※自転車走行空間についてはP 20 を参照

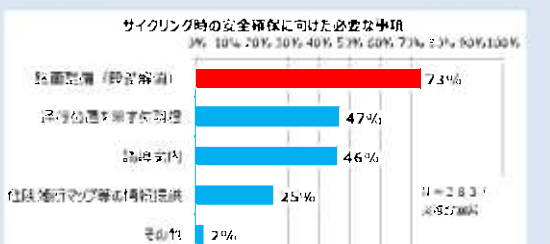
出典：ウェブアンケート調査（2018.11.1～11.5 実施）

▼県内の放置自転車台数は減少していたが、近年は増加傾向



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

▼静岡県におけるサイクリング環境に対して、路面状況等の改善を求める要望がある



出典：アンケート調査（2018.10.27-28、11.18 実施）

▼路肩の状況（除草が必要）



(4) 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地域「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。

東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技を一過性のイベントで終わらせるのではなく、開催後に様々なレガシーを残すことができるよう、長期的な展望に立って施策を展開します。

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

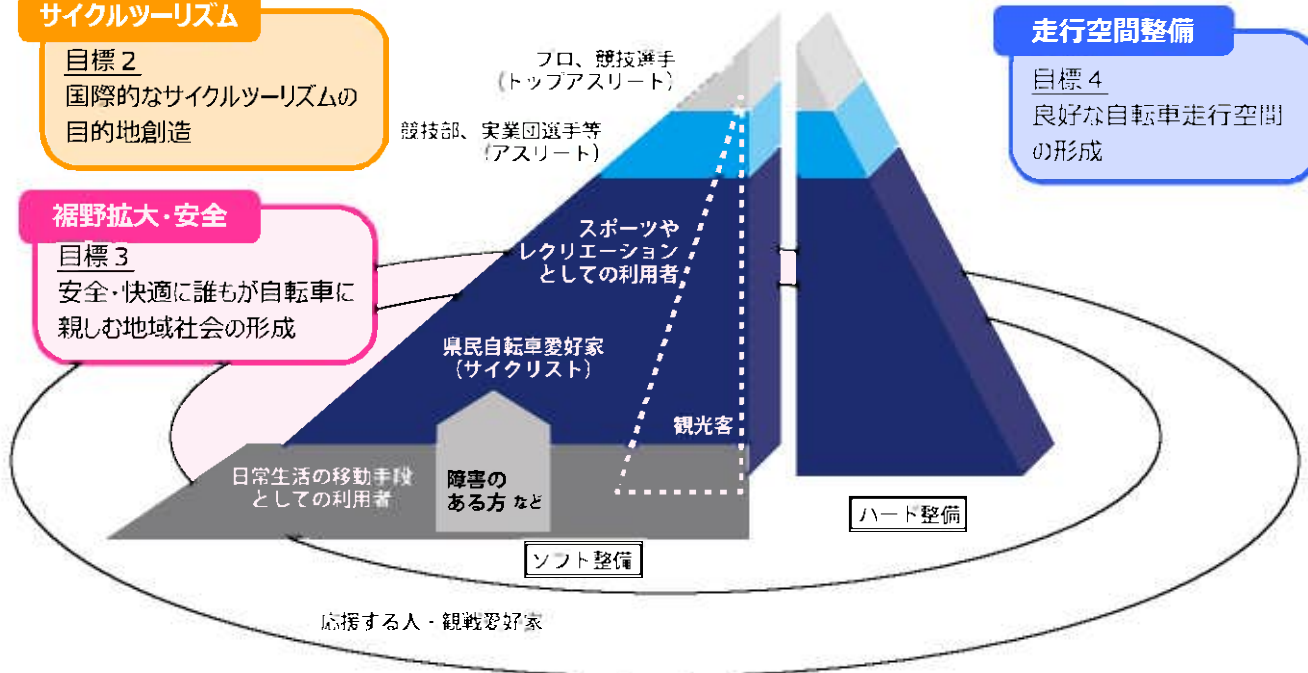


図 2 計画の目標

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

1) 競技振興

目標 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

官民が連携して、自転車競技施設の整備を進め、自転車競技大会の誘致等を促進し、自転車競技の普及・振興を図ります。また、自転車競技に親しむ機会を創出し、自転車競技に興味を持ち、競技大会を観戦する愛好者の増加を図ります。

措置①：レガシー創出に向けた東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技会場の整備を推進

- 関係者が連携し、大会後の利活用も見据えた競技会場を整備

マウンテンバイク競技
会場整備予定



日本サイクルスポーツセンター

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

- 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・国内主要大会の定例化
- 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

▼Tour of Japan 伊豆ステージ



出典：ツアー・オブ・ジャパン組織委員会

措置③：国際的レーシングチーム、競技団体のトレーニングキャンプの本拠地化を促進

- 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

▼伊豆ペロドローム (日本サイクルスポーツセンター内)



Photo: Hideaki Takai

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、競技以外の楽しさ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



▲Tour of Japan のコースのすぐ脇で BBQ を楽しむ (サイクルフェスティバル伊豆)

出典：伊豆市観光情報サイト

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、自転車競技者の育成・発掘を目指します。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子ども時代に身に付けます。

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します。

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

- 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の実施

▼小中学生を対象としたオリンピック3種目体験キャンプ 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⑦：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に自転車を自由に乗れる自転車フィールド整備の促進（ロードバイク、マウンテンバイク等）

▼パンプトラック（沼津市）



出典：沼津市

措置⑥：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

▼パラサイクリングイベント



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

- 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

▼2018UCI パラサイクリング賞を受賞した野口選手（静岡県出身）



出典：JPCF+ Ayako KOITABASHI

措置⑨：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

施策 3：自転車文化の創造・定着

自転車関連団体、競技者等が連携して多くの県民が自転車に親しみ、自転車競技を体験できる場を創出するなど、自転車競技を身近に感じ、自転車を意識しないで利用し、自転車を深める文化を創造するための取組を推進します。

措置⑩：自転車競技選手や競技経験者が中心となり、自転車文化の醸成に向けた取組を促進

- 小学校への出前講座に参加するなど、自転車競技者との連携
- 安全啓発等の地域貢献への活動における自転車競技選手等との連携

▼自転車競技者が参加した小学校への出前講座



出典：伊豆市

▼自転車競技者による安全講習



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

- 遊びながら体験し、学ぶ教室の開催

▼自転車教室 ウィーラースクール in 清水町



▼トラックレースの接近観戦/サイクルフェスティバル伊豆



出典：伊豆市観光情報サイト

措置⑫：地域の自転車クラブ創設の促進

- 自転車安全教室やサイクルイベントの開催など、自転車を安全に利用促進する地域活動を担う自転車クラブの創設
- 自転車を通じた心と体の健康増進
- スポーツバイクセミナー（乗り方、メンテナンス方法）
- ジュニア育成

静岡県東部におけるサイクリストの裾野拡大、安心安全な自転車環境の整備を目的として発足した「ふじのくに EAST サイクリストクラブ」▶



2) サイクルツーリズム

目標 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、富士山などの静岡県の地域資源を活かしたモデルルートを設定し、ナショナルサイクルルート（仮称）[※]の登録を目指します。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^①を推進します。

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

- サイクリストを惹きつける魅力のあるルートとして、「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」を県モデルルートに設定
- 県モデルルートにおける走行環境、受入環境、魅力づくり、情報発信を推進（詳細は巻末資料を参照）
- 旧東海道ルート、空港周辺お茶ルート等についても県モデルルートに設定することを検討
- オリンピックロードレースコースについても今後、県モデルルートと同様、関係機関と連携して取り組む

①太平洋岸自転車道

②浜名湖1周

③伊豆半島1周
(太平洋岸自転車道の部分活用)

④富士山1周

出典：SHIZUOKA CYCLING

※点線は東京2020オリンピック自転車競技におけるロードレースのコース

措置⑭：世界文化遺産の富士山や蘆山反射炉、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

- 地域実践団体[※]、DMO[※]、TSJ[※]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
- 景観、歴史、自然、食を体感し、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[※]を実施

旧東海道▶
(新居関所)



出典：SHIZUOKA CYCLING

措置⑮：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

- 関係者と連携し、林道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

措置⑯：国際色豊かなサイクリイベント、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の実施

※巻末資料用語集に示す

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特徴である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を整えるとともに、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⑦：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の対応拡大

▼サイクルラックを備えたバス ▼クルーズ&ライド



▼サイクルトレイン



措置⑧：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



◀富士山静岡空港のバイクヒット

措置⑨：休憩、修理等の対応を行うバイクヒット等の整備を促進

-休憩、修理等の対応可能な施設の増加と、県内施設の名称統一

▼県内施設の名称統一



措置⑩：宿泊・観光施設のサイクリスト受入態勢の向上を促進

-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

▼室内に自転車を持ち込みできる宿泊施設とカフェ



措置⑪：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促進

-ICT[※]を活用し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



乗り捨て可能な自転車シェアリングシステムを▲活用したレンタサイクル（賀茂地域）

措置⑫：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

-ガイド養成のための統一教本作成
-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⑬：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等の整備やガイドの養成

※巻末資料用語集に示す

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 ㉔：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

-企業と連携し、e-BIKE のレンタサイクルシステムを構築

▼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」内)



▼e-BIKE のレンタルが可能な道の駅「ゲートウェイ函南」



措置 ㉕：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

▼伊豆 e-BIKE 充電ネットワークマップ (全 25 箇所)



2018.12 時点

措置 ㉖：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

3) 裾野拡大・安全

目標 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

子どもや初心者、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、障害のある方等）、ニーズ（健康増進、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①：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
- 東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技の機運醸成
- 子どもから大人までがサイクリング・レースイベント等を楽しみ環境づくり
- 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

▼自転車の魅力を伝えるイベントを開催



措置②：5月の自転車月間での啓発の推進

- 県民だよりを活用した啓発、各市町において自転車と触れ合うイベント等の集中開催、集中広報

▼県民だよりでの啓発記事



措置③：健康増進、CO2削減に向けた自転車利用の周知促進

- サイクリングの健康への効果や環境負荷軽減など、自転車のメリットをPR

▼自転車のメリット



出典 静岡県自転車利用計画 基本計画 (2015.3)

※巻末用語集に示す

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活用の促進

- 子ども、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

▼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等の促進

▼街なかシェアサイクル（藤枝市）



出典：藤枝市

措置㉒：タンデム自転車の安全な乗り方の啓発促進

- イベント時におけるタンデム自転車の安全・快適な乗り方教室の開催
- 前方に乗車する「パイロット」の養成
- 視覚特別支援学校における体験乗車会

▼タンデム自転車の乗り方安全教室を開催



措置㉓：自転車通勤の促進

- 自転車通勤に関する実態調査
- 自転車通勤における課題解決に向けた企業関係者との勉強会

▼通勤サイクリストによるライドイベント



措置㉔：災害発生後における自転車活用の検討

- 燃料不足時、道路復旧前等における自転車活用

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、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 ⑤：自転車交通ルール・マナーの周知及び安全利用の啓発推進

- 自転車安全利用五則を活用した正しい交通ルールの周知徹底
- 小中学生、高校生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

自転車の安全な乗り方とルール

自転車は誰もが気軽に乗れる便利な乗り物です。しかし、交通ルール無視やマナー不備による事故が後を絶ちません。交通ルールとマナーを守って、安全運転を心がけましょう。

自転車安全利用五則

1 自転車は車道が原則、歩道は例外

道路は道路であり、歩道は歩道が原則です。歩道は歩行者優先です。歩道に自転車を乗せる場合は、歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。

2 車道は左側を通行

自転車は、歩道の左側を通行し、歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを行

歩道は歩行者優先です。歩道に自転車を乗せる場合は、歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。

4 安全ルールを守る

●信号を正しく守る

赤信号は止まり、黄信号は減速し、青信号は進む。歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。

●一時停止と緊急停止をしっかりと行う

一時停止は、歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。緊急停止は、歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。

●二人乗りはしない

自転車の二人乗りは、歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。

5 子どもはヘルメットを着用

子どもはヘルメットを着用し、歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。

自転車安全利用五則

●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歳以上の方などが運転している場合
 ●歩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
自転車に乗って歩行できることを示す標識。

路側帯も左側通行

路側帯も左側通行を心がけ、歩行者優先を尊重し、歩行者の邪魔をしないようにしましょう。

出典：中学生・高校生のための副読本 自転車セーフティ&マナー

施策 8：自転車安全利用の推進

措置⑤⑥：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の促進

-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

措置⑦：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

-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

▼自転車損害賠償保険に関する情報の発信

自転車事故と保険 損害賠償責任保険に入りましょう!

自転車事故による損害賠償に備える保険があります。また、自転車事故が起きたら、損害賠償のために強制賠償(強制賠償)が課せられます。では、どのような保険に入っておけばよいのでしょうか?

	任意自動車保険	任意自転車保険
損害賠償に備える保険(強制加入)	自賠責保険	X
損害賠償に備える保険(任意加入)	任意の自動車保険	個人賠償責任保険など

自転車での自転車利用は危険な行為です。また、自転車事故が起きたら、損害賠償のために強制賠償(強制賠償)が課せられます。では、どのような保険に入っておけばよいのでしょうか?

保険の種類	任意自動車保険	任意自転車保険	内容
個人賠償責任保険	○	X	損害賠償会社で取り扱い
傷害保険	X	X	損害賠償会社で取り扱い
TSMマーク付添付保険	○	X	自転車安全啓発店で点検整備を行い、添付した自賠責に付随(保険期間1年)

個人賠償責任保険は、損害賠償に備えるための保険です。また、自転車事故が起きたら、損害賠償のために強制賠償(強制賠償)が課せられます。では、どのような保険に入っておけばよいのでしょうか?

TSMマークは、安全・安心な自転車のしるしです

TSMマークが貼付されている自転車に搭載中事故にあった場合、傷害保険が適用されます。

青色TSMマーク	赤色TSMマーク
〈個人賠償責任保険〉 個人賠償責任保険 1,000万円 〈傷害保険〉 1万円 死亡・傷性賠償増額 →430万円	〈個人賠償責任保険〉 個人賠償責任保険 1,000万円 〈傷害保険〉 1万円以上 →410万円 死亡・傷性賠償増額 →100万円 〈損害者見舞金〉 1万円以上 →410万円

出典：中学生・高校生のための副読本
自転車サーフテック&マナー

措置⑧：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

▼矢羽根型路面表示の広報



▼ポスター掲示（道の駅）



4) 走行空間整備

目標 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

市町自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画含む）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⑨：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

- 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
- 静岡県のモデルルートを踏まえた自転車ネットワーク計画の策定支援

▼沼津市自転車ネットワーク計画



出典：沼津市

措置⑩：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
- ・東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技会場周辺
- ・県モデルルート

等

措置⑪：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を推進

- 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

▼グレーチングの改良

整備前



整備後



措置⑫：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を推進

- 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

生活道路への自転車走行空間の整備
(静岡市)



措置⑬：自転車走行空間に関する情報発信を推進

- 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」



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り締まり、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 44：自転車走行空間上の路上駐車を抑制を促進

- 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り締まり強化の検討

▼路上駐車を取り締まり



出典：警視庁HP

措置 45：鉄道事業者等と連携した駐輪場整備を促進

- 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）



措置 46：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



◀情報通信等を活用したシェアサイクル

出典：ハレビサイクル

措置 47：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

▼矢羽根型路面表示の広報



▼ポスター掲示（道の駅）



措置 48：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除草・清掃・補修を実施

▼除草による自転車走行空間の確保

除草前



除草後



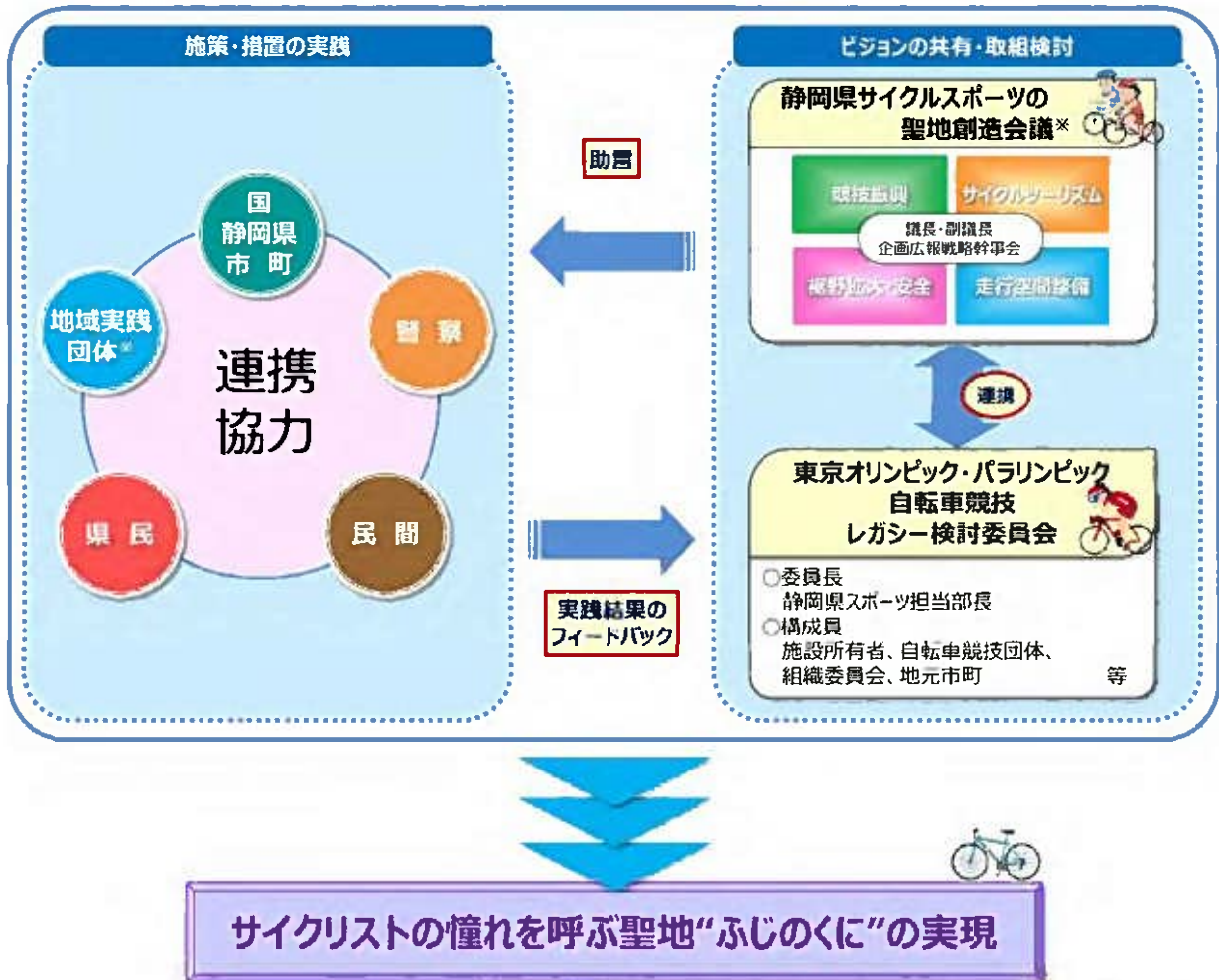
※巻末資料用誌集に示す

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[※]及び4つの部会（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）、東京オリンピック・パラリンピック自転車競技レガシー検討委員会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。

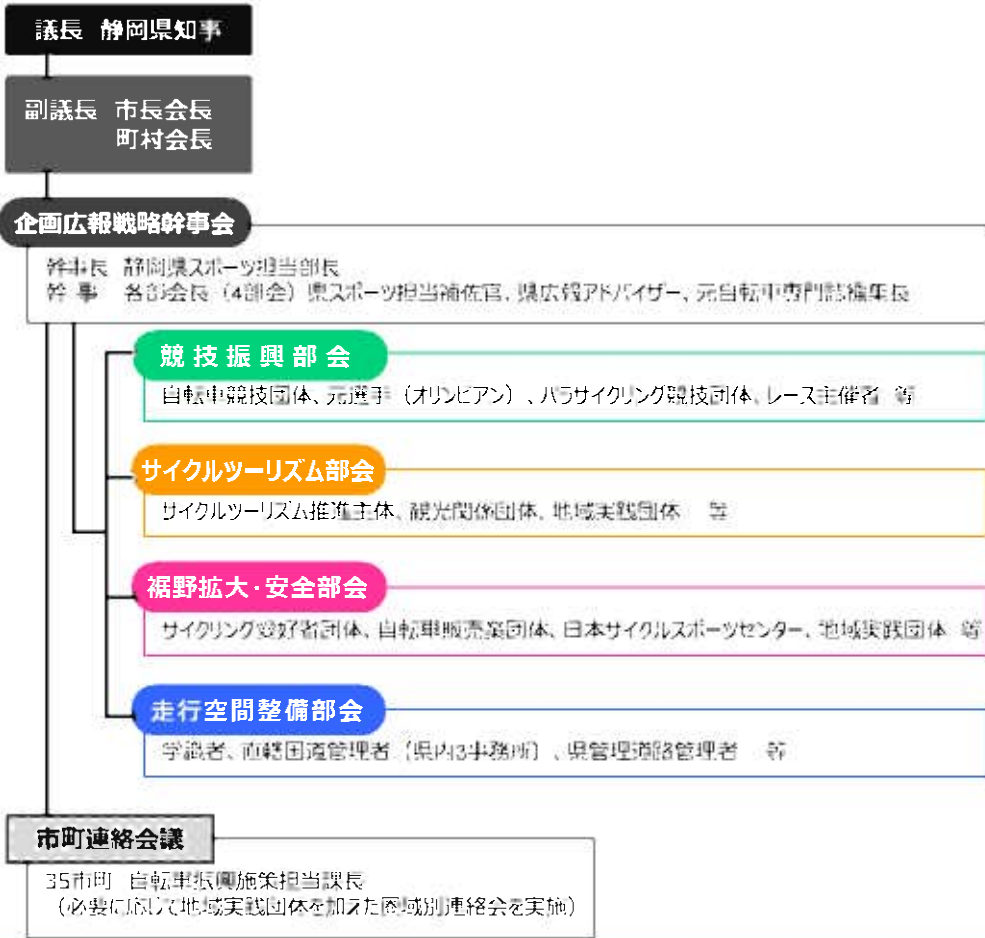


※静岡県サイクルスポーツの聖地創造会議及び地域実践団体は次頁を参照

図 3 計画の推進体制

※各末資料用語集に示す

静岡県サイクルスポーツの聖地創造会議



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。



(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（2021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：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： 自転車競技の普及・振興	措置①：レガシー創出に向けた東京 2020 オリンピック・パラリンピック自転車競技会場の整備を推進 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 措置③：国際的レーシングチーム、競技団体のトレーニングキャンプの本拠地化を促進 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	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	3種目 2018年 （ロード、トラック、パラサイクリング）	4種目 2021年 （+MTB等）
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 措置⑥：企業等と連携したパラサイクリストの発掘の支援 措置⑦：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 措置⑨：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	静岡県内の自転車競技連盟（JCF）登録競技者数	376名 2017年度	400名 2021年度
施策 3： 自転車文化の創造・定着	措置⑩：自転車競技選手や競技経験者が中心となり、自転車文化の醸成に向けた取組を促進 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 措置⑫：地域の自転車クラブ創設の促進			

※添付資料用語集に示す

2) サイクルツーリズム

目標：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 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 措置⑮：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⑯：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	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	0ルート 2017 年度	4ルート 2021 年度
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⑰：鉄道、バス等とのモーダルミックスの促進 措置⑱：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⑲：休憩、修理等の対応を行うバイクピット等の整備を促進 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 措置㉑：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㉒：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促進 措置㉓：インバウンドにも対応した環境整備の支援	バイクピット数	303 箇所 2017 年度	500 箇所 2021 年度
施策 6： 国内最高峰の e-BIKE 環境の創出	措置㉔：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 措置㉕：e-BIKE 充電ステーションネットワークの構築の促進 措置㉖：e-BIKE を活用したサイクルルートの設定の促進	e-BIKE レンタル台数	41台 2017 年度	200台 2021 年度

3) 裾野拡大・安全

目標：安全・快適に誰もが自転車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①：自転車の魅力、楽しさ、効能の周知啓発の促進 措置②：5月の自転車月間での啓発の推進 措置③：健康増進、CO ₂ 削減に向けた自転車利用の周知促進 措置④：ターゲットに応じた自転車活用の促進 措置⑤：電動アシスト付き自転車の利用促進 措置⑥：タンDEM自転車の安全な乗り方の啓発促進 措置⑦：自転車通勤の促進 措置⑧：災害発生後における自転車活用の検討	自転車分担率 (平日) 県内調査対象 市町の平均値	13.9% 2015 年	14.7% 2020 年
施策 8： 自転車安全利用の推進	措置①：自転車交通ルール・マナーの周知及び安全利用の啓発推進 措置②：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の促進 措置③：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 措置④：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	自転車乗用中の 人身事故発生 件数	3,992 件 2018 年	現状値より 減少 2021 年

4) 走行空間整備

目標：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①：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 措置②：計画的な自転車走行空間の整備の推進 措置③：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を推進 措置④：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を推進 措置⑤：自転車走行空間に関する情報発信を推進	※自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画含む）策定市町数	0市町 2017年度	35市町（全市町） 2021年度
施策 10： 良好な自転車走行環境の維持	措置①：自転車走行空間上の路上駐車の抑制を促進 措置②：鉄道事業者等と連携した駐輪場整備を促進 措置③：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④：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⑤：自転車走行空間の適正な維持管理の推進	※自転車走行環境整備延長（県管理道路における矢羽根型路面表示の延長）	約83km 2017年度	約276km 2021年度

※静岡県総合計画の目標値

卷末資料

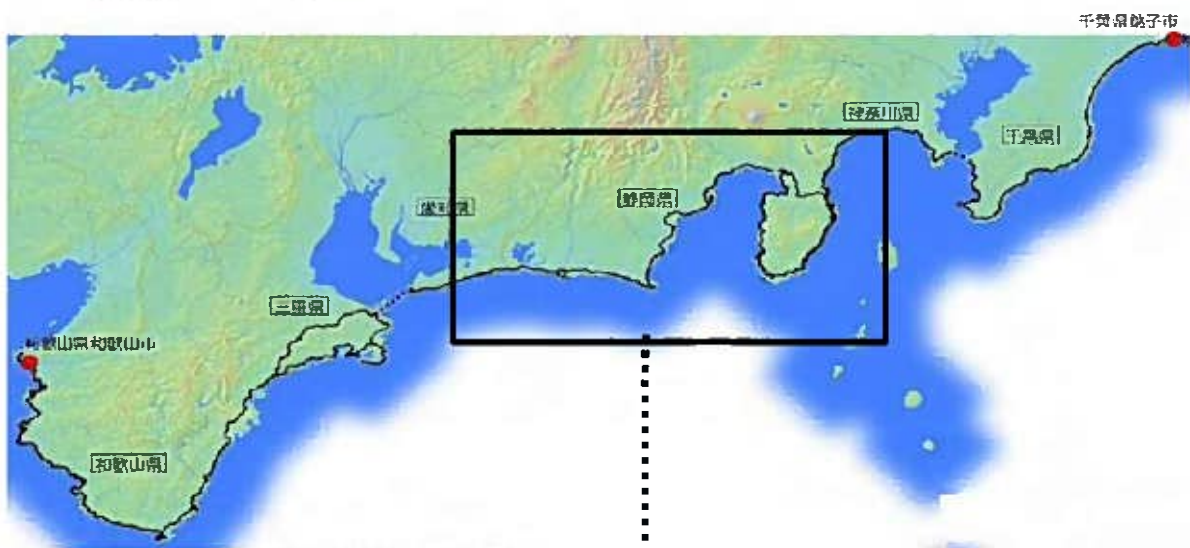
- (1) 県モデルルートの詳細…………… 卷末資料-1
- (2) 用語集…………… 卷末資料-6
- (3) 自転車活用推進法…………… 卷末資料-8

(1) 県モデルルートの詳細

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 1,400 kmの自転車道構想（県内約 450 km）です。
- 関係機関と連携し、東京 2020 オリンピック・パラリンピック開催（2020 年夏）までに太平洋岸自転車道全線（約 1,400km）について統一感をもって繋ぐとともに、受入環境整備、情報発信、魅力づくりに取り組みます。

▼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



- 情報発信の強化**
- 愛称・ロゴ
 - 路線MAP作成
 - HP等による広報
 - 旅行会社等エージェントとタイアップ

快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

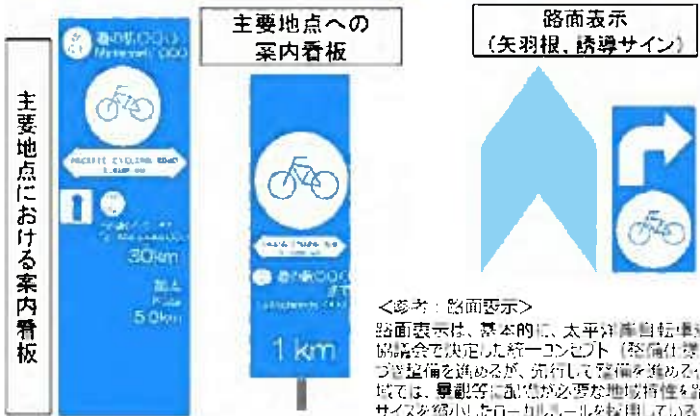
- 自転車走行空間の整備
 - ・県内では、約 250km が整備済み（2018.3 時点）
 - ・整備が遅れている伊豆地域で、2016 年から矢羽根型路面表示を集中的に整備中



- ルート案内サインの整備
 - ・統一コンセプトに基づき、整備を進める

6 県で統一した太平洋岸自転車道の新たな愛称・ロゴを検討

※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



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増加
- レンタサイクルやシェアサイクル（e-BIKE 含む）の増加
- 「ガイドライド」や「e-BIKE 試乗会」等のイベント開催
- サイクリトレインを始め、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）



◀バイクピットの例

② 浜名湖1周

○ 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）



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

- ・2017年から自転車走行空間整備を実施
- 矢羽根（青色）型路面表示の設置
- 自転車ピクトグラムの設置



(路面表示)



(自立型サイン)

○ 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（矢羽根型路面表示
設置箇所の走行状況）
- 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

サイクルツーリズム推進のための取組

- バイシクルピットとサイクリストウエルカムの宿の認定
- レンタサイクルの増加
- 「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）



バイシクルピットの例と
認定施設用プレート



毎年開催の
「浜名湖サイクリング」



インバウンド対応サイクリングマップ
 （日本の交通ルールも掲載（英語））



鉄道や舟運との連携

④富士山1周

○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に、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。

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年策定予定）にて位置づけ



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（検討中）

- ・矢羽根型路面表示の設置
- ・自転車ピクトグラム

○ルート案内サインの整備

- ・共通コンセプトを検討予定
- ・ルート案内標識等を設置



（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
- 富士山1周サイクリングイベントの開催
- 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



サイクリングマップ（静岡県例案）



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	Destination Management Organization の略。地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりを行う舵取り役となる法人。
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。あらゆるものがインターネットにつながるための技術を指し、これを利用した新サービスやビジネスモデルにも用いられる。
TSJ	静岡ツーリズムビューロー（Tourism Shizuoka Japan）の略。静岡県全域をマネジメントエリアとし、観光に関する各種データの収集・分析、戦略の策定などの科学的アプローチによって、これまで以上に旅行者のニーズにも対応したサービスを提供することで、本県を訪れる観光客の満足度を高めるとともに、地域の稼ぐ力を引き出す観光地域づくりを実践する DMO。
インバウンド	インバウンド（Inbound）とは、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、自国から外国へ出かける旅行をアウトバウンド（Outbound）または海外旅行という。
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。
サイクルスポーツの聖地創造会議	本編 P36 に詳細を記載。
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	代表交通手段が「自転車」の割合。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り、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。
地域実践団体	本編 P36 に詳細を記載。
ナショナルサイクルルート（仮称）	日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へ PR を図るため、国土交通省はナショナルサイクルルート（仮称）の創設に向け、「ナショナルサイクルルート制度検討小委員会」において検討している。

<p>ナショナル トレーニングセンター (東京都北区)</p>	<p>我が国におけるトップレベル競技者の国際競技力の総合的な向上を図るトレーニング施設。</p>
<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>	<p>ナショナルトレーニングセンターでは対応できない競技について、国は「ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点」を指定。ナショナルトレーニングセンターとの連携により、我が国の国際競技力向上のためのトレーニング環境を整備している。</p>
<p>ファムツアー</p>	<p>海外旅行会社の訪日旅行責任者、海外メディアの旅行ライターなどを自らの地域に招へいする視察旅行のこと。ファムは Familiarization (慣れ親しませる) の略。</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百八十一号)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者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資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 学校教員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 前各号に掲げらるるもののほか、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 前二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 取府は、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。

自次中「第二十九条の二」を「第二十九条の二」に改める。

第四条第一項第百七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。

第二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（これに基づき命令を含む。）の定めるところによる。

静岡県自転車活用推進計画

2019年 3月策定

静岡県 文化・観光部 スポーツ局スポーツ振興課
〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9番6号
電話番号 054-221-2504