

第2回 岐阜県自転車活用推進計画検討委員会

開催日：令和元年6月27日（木）午前10時30分～

場 所：OKBふれあい会館 第2棟4階 4-2会議室

次第

1. 開会

2. 岐阜県挨拶

3. 出席者紹介

4. 議事

計画の目標と実施すべき施策について

5. 今後の予定

6. 閉会

【配布資料】

- ・ 次第
- ・ 座席表
- ・ 資料1 計画の目標と実施すべき施策
- ・ 資料2 今後の予定
- ・ 参考資料 第1回委員会の主な意見と対応

第2回 岐阜県自転車活用推進計画検討委員会 座席表

日時：令和元年6月27日(木)午前10時30分～

場所：OKBふれあい会館 第2棟4階 4-2会議室

岐阜大学工学部社会基盤工学科 教授

倉内 文孝

○

○ (一社)岐阜県観光連盟
会長 岸野 吉晃

○ 長良川鉄道(株)
代表取締役専務 坂本 桂二

○ 養老鉄道(株)
代表取締役常務 植松 知也
(代理)チーフ営業マネージャー 小林 峰生

○ 明知鉄道(株)
代表取締役専務 渡邊 康正
(代理)企画参与 山村 茂美智

○ 中部ブロック「道の駅」連絡会
事務局長 田島 浩美

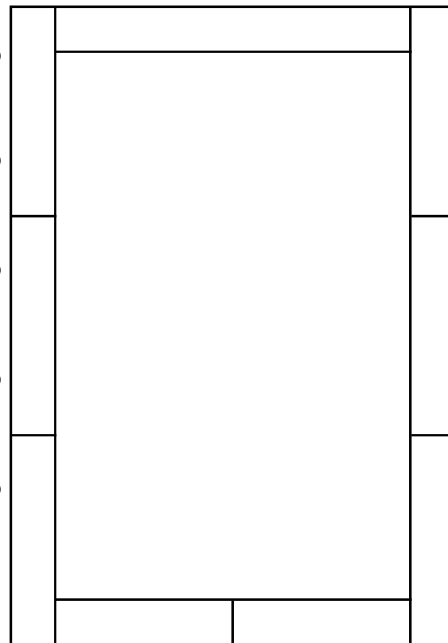
○ 岐阜県市長会代表
美濃市長 武藤 鉄弘

○ 岐阜県町村会代表
大野町長 宇佐美 晃三

○ (一財)岐阜県交通安全協会
事務局長 酒井 史朗

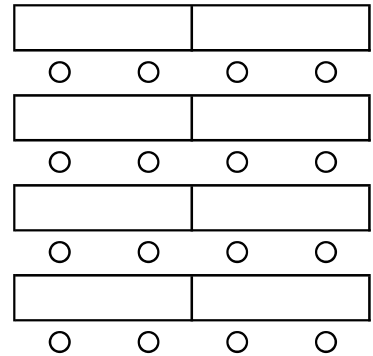
○ 岐阜県自転車競技連盟
理事長 山崎 好弘

○ 岐阜県自転車軽自動車商協同組合
理事長 國枝 久人



○	○	○	○	○
道路維持課 交通安全対策監	道路維持課 課長 飯島 竜二	県土整備部 土木技監 大野 真義	道路管理企画監 所 充士	道路維持課 安全防災係長 大橋 徹也
吉田 和浩				

陪席者



事務局

入口

第2回 岐阜県自転車活用推進計画検討委員会

計画の目標と実施すべき施策について

■計画の趣旨

2017年5月 自転車活用推進法 施行
 自転車の活用により、「環境への負荷の低減」
 「災害時の機動性」
 「健康の増進」
 「交通混雑の緩和」等を図る

2018年6月 自転車活用推進計画 閣議決定
 地方自治体は、国の計画を踏まえ、地域の実情に応じた
 施策を定めるよう努めることとされている。

岐阜県自転車活用推進計画

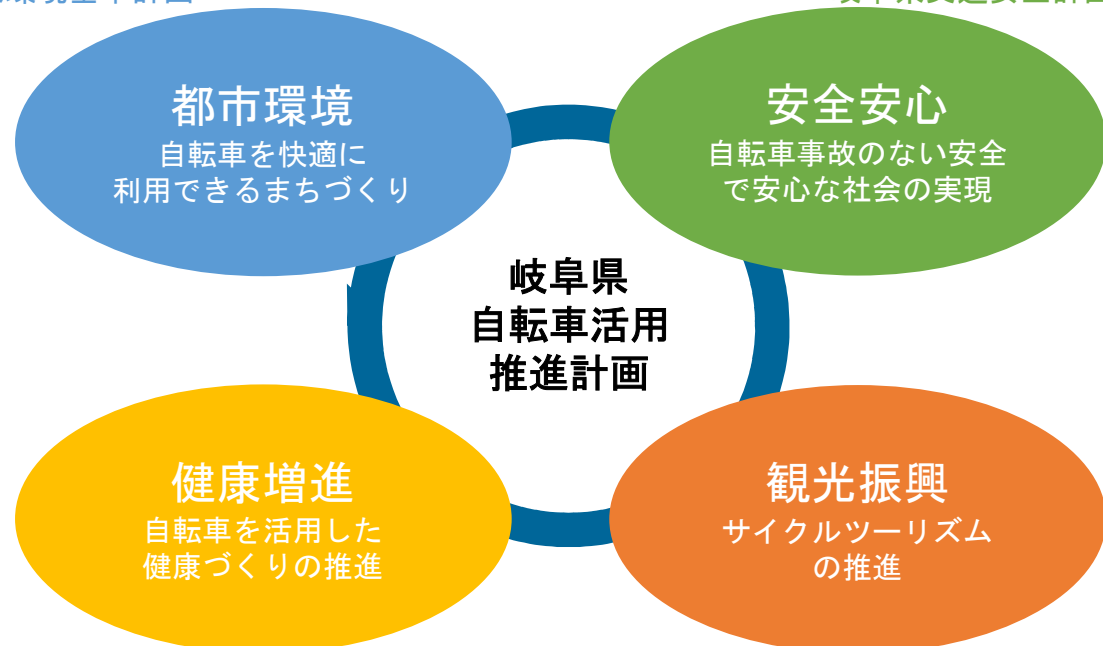
■計画の位置付け

岐阜県における自転車の活用の推進に関する施策をとりまとめた計画として位置づけ

- 本計画は、自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、岐阜県の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付けます。
- 自転車を活用した「観光振興」に主眼を置き、本県の地域特性を活かした特徴的な取り組みについて検討し、とりまとめます。

岐阜県都市計画マスタープラン
 岐阜県環境基本計画

岐阜県地域防災計画
 岐阜県交通安全計画



ヘルスプランぎふ21
 (岐阜県健康増進計画)
 清流の国ぎふスポーツ推進計画

岐阜県成長・雇用戦略2017
 観光産業の基幹産業化プロジェクト
 岐阜県都市公園活性化基本戦略

■計画期間

- 計画期間は5年間(2020年度~2025年度)とし、自転車を取り巻く社会環境の変化等を踏まえながら、適宜、必要な見直しを行います。

■自転車の利用者・利用目的

- 目指すべき将来像や自転車活用に関する施策を検討していく上では、様々な属性の自転車利用者が存在することを念頭に置きます。
- 自転車利用者は、大きく「日常生活で自転車を利用する住民」と「観光・レジャーで自転車を利用する観光客」に分類することができます。さらに、日常生活での利用についてはライフステージに応じた分類もできます。
 子ども：通学時、日常の買い物・遊び
 大人：通勤時、日常の買い物等、子どもの送迎
 高齢者：日常の買い物等

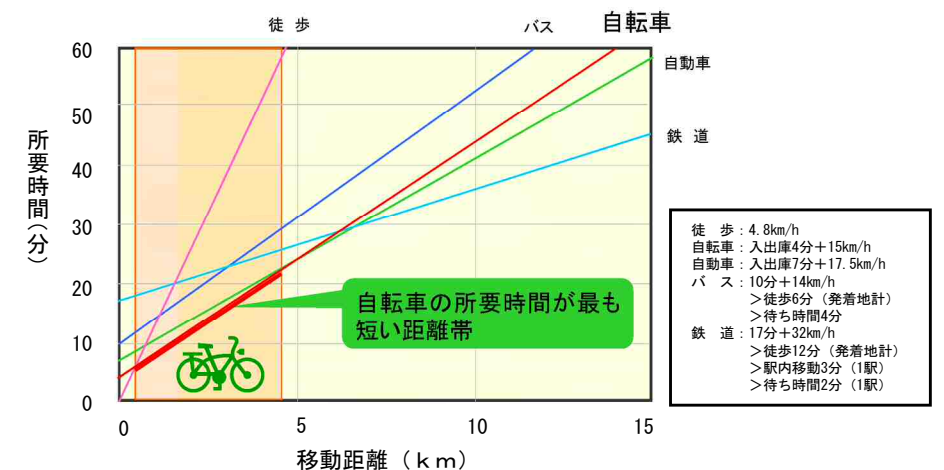
■自転車のメリット

- 自転車の利用は、環境や健康などの観点からメリットが大きいといえます。

(1) 短距離移動では所要時間が短い

- 自転車は、5km程度の短距離移動において、自動車や鉄道、バスよりも所要時間が短く、時間的かつ経済的に最も有効な交通手段であると考えられます。

▼都市内の交通手段としての自転車の特徴

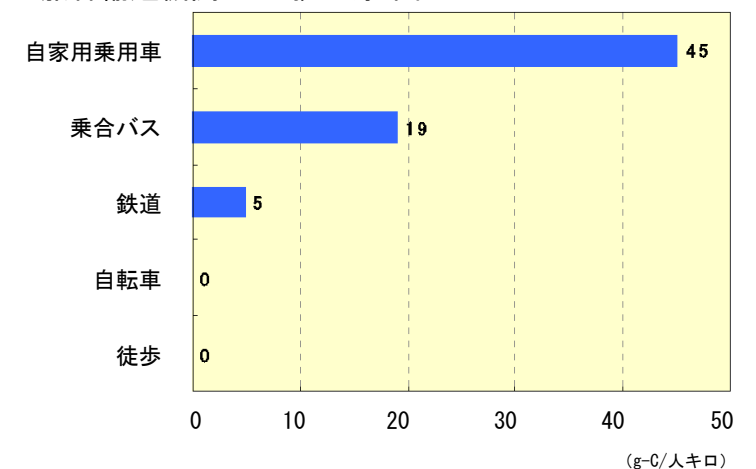


出典:国土交通省 第32回総合的交通基盤整備連絡会議資料「都市交通としての自転車の利用について」

(2) 環境にやさしい

- 自転車は自家用乗用車や乗合バス、鉄道と比べて化石燃料を必要としないためCO2排出量はゼロであり、環境に優しい移動手段といえます。

▼旅客輸送機関のCO2排出原単位

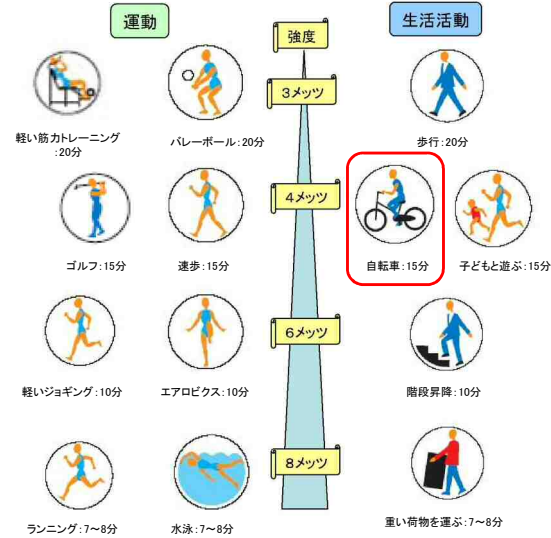


出典:警察庁資料「自転車をとり巻く環境」(2011年)

(3) 健康によい

- ・ 自転車は日常生活で利用することで自然に健康づくりができる移動手段です。
- ・ 自転車もしくは自転車及び徒歩による通勤では、自動車や公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが40%、心臓疾患による死亡リスクが52%も低いことが明らかにされています。(2017年イギリスの研究より)

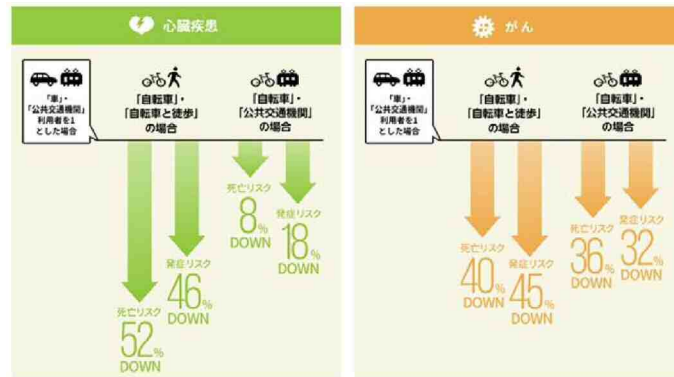
▼1エクササイズに相当する活発な身体活動



出典:厚生労働省「健康づくりのための運動指針」(2006)

※エクササイズとは:身体活動の量を表す単位で、身体活動の強度(メッツ)に身体活動の実施時間(時)をかけたもの。より強い身体活動ほど短い時間で1エクササイズとなる。

▼通勤時の手段別にみた
心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク



※図は下記資料より株式会社シマノ作成
出典:BMJ2017;357:j1456.

出典:自転車活用推進官民連携協議会
「自転車通勤導入に関する手引き」(2019)

(4) 経済的である

- ・ 燃料費や税金、車検費用等の維持費がかかる自家用乗用車に比べて、自転車は維持費があまりかからない経済的な移動手段です。

(5) まちや自然を楽しめる

- ・ 自転車を利用することで、五感を活用して、まちや自然を楽しみながら走ることができます。

▼様々な自転車の利用

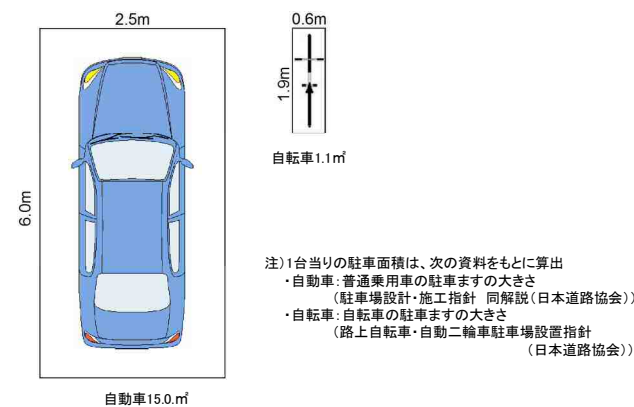


出典:国土交通省中部地方整備局資料

(6) 駐車スペースを節約できる

- ・ 自転車は、一台あたりの専有面積が自動車の約13分の1であり、駐車のための空間を有効に活用することが可能です。

▼一台あたり駐車面積の比較



出典:国土交通省中部地方整備局資料

■目指すべき将来像

都市環境 目標1: 自転車を快適に利用できるまちづくり

- ・ 自転車通行空間をネットワーク化することで、安全で快適に自転車を利用できる環境の創出を目指します。
- ・ 無電中化の推進等、地域のまちづくりと連動し、自転車通行空間の創出を目指します。

- 施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進
- 施策2 違法駐車取締りの推進
- 施策3 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
- 施策4 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

健康増進 目標2: 自転車を活用した健康づくりの推進

- ・ 四季折々の地域の魅力を体感しながら日常的にサイクルスポーツやサイクリングを楽しむことができる環境の創出を目指します。
- ・ 心身の健全な発達を図るため、日常生活や余暇において、楽しみながら運動できる環境の創出を目指します。

- 施策5 サイクルスポーツ振興の推進
- 施策6 自転車を活用した健康づくりの推進
- 施策7 自転車通勤等の促進

観光振興 目標3: サイクルツーリズムの推進

- ・ 岐阜県の特徴である山と川、鉄道、道の駅、歴史や文化・芸術施設などの魅力的な資源を自転車で繋ぐサイクルツーリズムの創出を目指します。
- ・ 国内外から訪れる観光客がサイクリングルートを利用した周遊観光やサイクルスポーツを楽しむ環境の創出を目指します。

- 施策8 国際的なサイクリング大会等の誘致への支援
- 施策9 世界に誇るサイクリング環境の創出

安全安心 目標4: 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- ・ 自転車で安全・快適に移動できるよう、歩行者・自転車・自動車がお互いの交通ルールを理解し、尊重し合う社会を目指します。
- ・ 学校、家庭、地域社会が一体的に自転車利用の安全教育を進めることで、誰もが安全・安心して自転車利用をできる環境の向上を目指します。
- ・ 災害時において、自転車の機動性を活かした消防活動ができるように体制を整え、危機管理体制の強化を目指します。

- 施策10 自転車の整備点検の促進
- 施策11 自転車の安全利用の促進
- 施策12 学校における交通安全教育の推進
- 施策13 保険などの加入義務を促進させる取組の推進
- 施策14 自動車運転者に対する自転車の交通ルールの周知
- 施策15 災害時における自転車活用の推進
- 施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進 ※再掲

現状 1

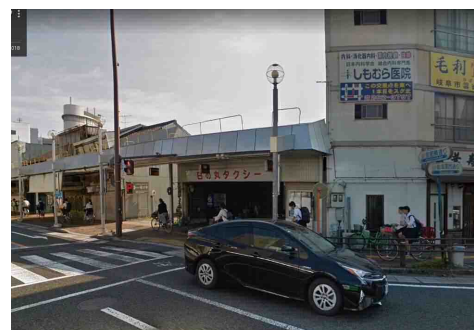
- 岐阜県内における自転車道の整備延長は12.4km（設置率0.3%）です。※2015年道路交通センサス
- 岐阜県内において自転車ネットワーク計画等を策定している自治体数は1市です。
- 岐阜駅周辺や大垣駅周辺では、自転車通行環境整備モデル地区に選定され、自転車専用レーン等が整備されています。整備後の調査によると自転車利用者のほとんどが整備されたレーンを通行しています。
- 一方、自動車交通量が多い区間等では自転車が車道を通行することが困難であったり、グレーチングや路肩の段差、交差点の自転車横断帯などによって自転車走行の安全性や快適性が損なわれたりするなどの問題点もあります。

▼岐阜駅周辺整備状況



県内初となる自転車専用レーン
(供用：2013年 延長：約430m)

▼安全性の阻害要因

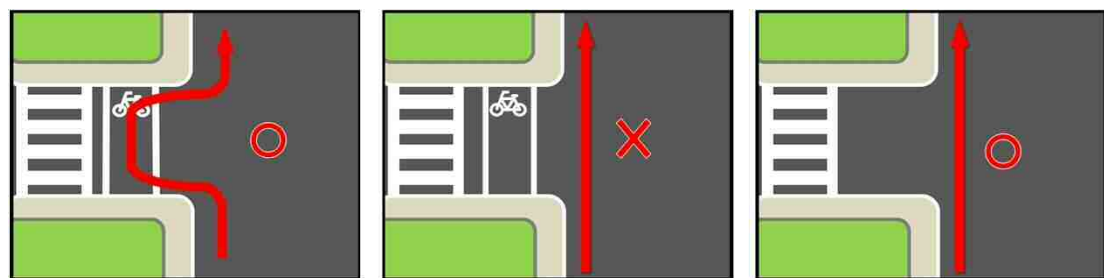


自動車交通量が多い区間で
歩道を通行する自転車



グレーチングにはまるタイヤ

▼自転車横断帯の走行



自転車横断帯がある場合は直進禁止

ない場合は直進

※自転車横断帯がある場合、自転車横断帯によって道路を横断しなければならないが、近年は「巻き込み事故の要因」として、警察庁の横断帯撤去方針により撤去が進められている。

課題 1

自転車、歩行者、自動車が安全で快適に通行できる道路空間の整備

施策	具体的な措置
施策 1) 自転車通行空間の計画的な整備推進	①市町村における自転車活用推進計画の策定支援 ②自転車通行空間の整備 ③道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用 ④乗鞍スカイラインのマイカー規制の実施 ⑤自転車走行空間の適正な維持管理の実施

措置① 市町村における自転車活用推進計画の策定支援

- 「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を市町村へ周知すること等により、市町村における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援します。

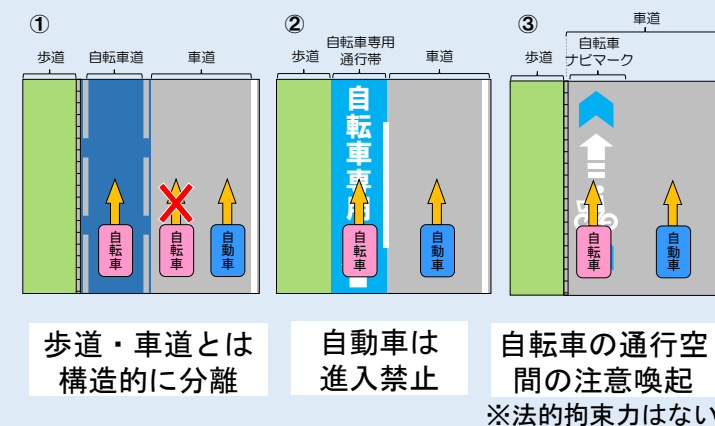
▼岐阜市自転車ネットワーク計画



措置② 自転車通行空間の整備

- 歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、交通管理者と道路管理者が連携しつつ、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備を地域の道路事情に応じた整備手法により推進します。
- 交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて心身の健全な発達に資するため、長良川清流自転車道などの大規模自転車道の整備を推進します。

▼自転車の通行空間



措置③ 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用

- 自転車交通を含め、全ての交通に対してわかりやすい誘導・案内を行うため、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置や運用に努めます。

▼長良川清流自転車道に設置している標識



措置④ 乗鞍スカイラインのマイカー規制の実施

- 乗鞍岳の自然環境を保護するため、また、乗鞍岳の来訪者に交通渋滞のない快適な時間が過ごしてもらうため、乗鞍スカイラインの通行可能車両をバス、タクシー、自転車とする「マイカー規制」を実施します。

措置⑤ 自転車走行空間の適正な維持管理の実施

- 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・補修を実施します。

▼長良川自転車道における雑草の繁茂状況



現状 2

- 道路交通法では、自転車は車道を通行することが原則とされています。しかしながら、車道上の自転車通行空間に駐車する車両がある場合、自転車の通行の支障となります。
- 岐阜県では、警察官による駐車違反取締りに加えて、2006年6月より駐車監視員を民間企業に委託して、交通の円滑を阻害し、交通事故、交通渋滞の原因となる違法駐車取締りを徹底しています。
- 2018年度中は、5,709件の放置車両確認標章を取り付け、交通の円滑を阻害する迷惑性の高い違法駐車を重点に取締りを行いました。
- 駐車監視員活動地区における違法駐車台数には減少が見られており、円滑な交通環境の確保に貢献しています。

▼自転車の通行空間をふさぐ駐車車両



▼駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線及び重点地域地図



課題 2

自転車通行空間確保のための駐車違反取締り

施策	具体的な措置
施策2) 違法駐車取締りの推進	① 駐車禁止等の規制実施 ② 違法駐車の積極的な取締り ③ 駐車監視員による違反車両の確認

措置① 駐車禁止等の規制実施

- 自転車を含めた道路交通の安全と円滑を図るため、適切な交通規制を実施します。

措置② 違法駐車の積極的な取締り

- 幹線道路、交差点内、横断歩道上ほか、地域住民の要望等も踏まえ、悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐車に重点を置いた取締りを推進します。

措置③ 駐車監視員による違反車両の確認

- 駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進します。

▼駐車監視員の活動



現状 3

- 県内では、駐輪場の需要に対して収容台数が足りない駅があります。
- JR岐阜駅・名鉄岐阜駅周辺に整備されている市営有料駐輪場は5箇所あり、収容台数は計4,703台ですが、すべての施設で予約待ちとなっています。(2019年4月現在)

課題 3

交通結節点等における利便性向上のための駐輪場の整備

施策	具体的な措置
施策3) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進	① ニーズに対応した駐輪場の整備の促進

措置① ニーズに対応した駐輪場の整備の促進

- 地域のニーズに応じた駐輪場を整備できるよう、県は市町村に対して、パーソントリップ調査などの必要な資料を提供するとともに、随時、国の技術資料などを周知します。

現状 4

- 都市部では、まちなか居住を誘導するために、住宅施策や中心市街地活性化だけでなく、居住環境の向上を図るための交通施策として、生活道路における自動車の速度抑制対策等が実施されています。
- また、防災や景観形成・観光振興、安全・円滑な交通確保を図るため、無電柱化も進められています。
- 岐阜県では、総合計画やマスタープラン等の計画において自転車に関する施策を明記している自治体は33自治体です。（全体の約8割）
- 岐阜県では、生活道路において自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者及び自転車中心の空間にすることを目的に、ゾーン30等の整備を推進しています。
- 2012～2015年度までに36箇所、2016年度は11箇所をゾーン30として整備しました。
- 岐阜県では、直轄国道及び補助国道、県道、市町村道を合わせ延べ約89.4kmで無電柱化の整備が進められています。このうち県管理道路においては36.1kmで無電柱化の整備が完了しています。（2018.3時点）

▼ゾーン内における速度抑制対策の例



路側帯のカラー舗装

イメージハンプの設置

狭さく等の設置

▼高山市の無電柱化の例



課題 4

まちづくりと連携した自転車通行空間の整備

施策	具体的な措置
施策4) まちづくりと連携した総合的な取組の実施	<ul style="list-style-type: none"> ①まちづくりと連携した自転車施策の推進 ②ゾーン30等による安全対策の実施 ③無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

措置① まちづくりと連携した自転車施策の推進

- 市町村が策定する自転車活用推進計画に自転車通行空間の整備や駐輪場の整備等を位置付けるにあたっては、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備等が進むよう、技術的な支援を実施します。

措置② ゾーン30等による安全対策の実施

- 歩行者・自転車の安全な通行空間を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を前提とした「ゾーン30」を整備します。

措置③ 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

- 無電柱化を推進し、生活道路における安全で快適な自転車通行空間を確保します。

現状 5

- 岐阜県では、現役のアスリートや将来のアスリート育成支援のため、競技力向上対策事業、優秀選手活用事業、清流アスリート強化事業、オリンピックアスリート強化事業、ジュニアアスリート発掘・育成事業を実施しています。
- 岐阜県には、ジュニアからナショナルチームのアスリートまでが標高1,700mという環境でトレーニングをすることができる飛騨御嶽高原高地トレーニングセンターがあります。
- 岐阜百年公園では、自然に囲まれながら安全に園内を回ることができるサイクリングコースが整備されており、親子連れなどに利用されています。また、自転車の貸出しや持ち込みも実施しています。(2018年度実績：自転車貸出し約15,300台、持ち込み約2,400台)

▼清流の国ジュニアアスリート発掘・育成プロジェクト（自転車競技）



※自転車競技プログラム参加者数（1991年よりプログラムに組み込みスタート）
2018年実績：4回開催、延べ85名参加、2019年計画：4回開催、延べ96名参加

課題 5

サイクルスポーツやサイクリングの魅力の普及

施策	具体的な措置
施策5) サイクルスポーツ振興の推進	①アスリートの育成支援 ②公園等の有効活用の促進

措置① アスリートの育成支援

- 国体で開催される競技の競技団体が実施する選手の競技力向上に関する事業、指導者の育成に関する事業及びジュニアの育成・競技普及に関する事業に係る経費を助成します。
- 県内を活動拠点としている日本トップレベルの優秀選手・指導者を活用し、スポーツの普及・競技力向上のため、県内のジュニアを対象としたスポーツ教室等を実施します。
- 全国レベルの大会で活躍が期待できる選手、チーム、学校等が実施する競技力向上に関する事業に係る経費を助成します。
- オリンピックで活躍が期待できる選手が実施する競技力向上に関する事業に係る経費を助成します。
- ジュニア世代の優秀な人材を発掘し、複数の競技種目の体験や栄養学・スポーツ心理学の講習等の育成プログラムを実施することで、将来オリンピック等で活躍できる選手を育成します。
- 安全性が確保される飛騨御嶽高原高地トレーニングエリア内の公道において、タンDEM自転車の走行が可能となるよう検討します。

措置② 公園等の有効活用の促進

- 岐阜県百年公園におけるサイクリングロードの再整備を検討します。

現状 6

- 自転車を利用することで、血糖値やコレステロールを下げ生活習慣病の予防につながったり、精神的な健康度を良好に保つことができます。
※一般財団法人日本自転車普及協会「自転車による健康増進のための自然科学的研究」
- 岐阜県では、市町村等と協働して「清流の国健康ぎふポイント」事業を行っています。健康診断や各種検診の受診、健康講座やスポーツ教室など、市町村が指定する健康づくりメニューに取組むと、その取組みに応じてポイントが付与され、所定ポイントを獲得すると特典が得られるものです。しかしながら、現在はポイント対象となるメニューには自転車関連のものはありません。
- ぎふ清流里山公園では、GTBC（Gifu Tono Bicycle Club）企画運営によりサイクルフェスティバル2019が開催され、自然豊かな美濃加茂市内を自転車に乗ってチェックポイントを回るサイクルロゲイニングや様々なメーカーの自転車の試乗体験ができるサイクルマルシェ、30分で自転車に乗れるようになるキッズ自転車教室などが行われました。

▼サイクルフェスティバルの様子



サイクルロゲイニング



サイクルロゲイニングのチェックポイント
※チェックポイントには、企画運営のGTBCよりバイクラックが寄贈された



キッズ自転車教室

課題 6

自転車の利用が健康に与える効果の周知

施策	具体的な措置
施策6) 自転車を活用した健康づくりの推進	①健康増進の広報啓発

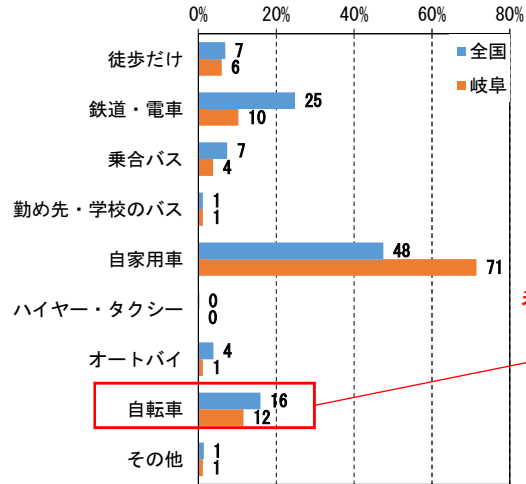
措置① 健康増進の広報啓発

- 県民の自主的な健康づくりを推進する「清流の国ぎふ健康ポイント事業」において、自転車による健康づくりをポイント付与の対象とします。(ポイント付与の対象の可否は各市町村が設定)
- ぎふ清流里山公園におけるサイクルフェスティバルを支援します。

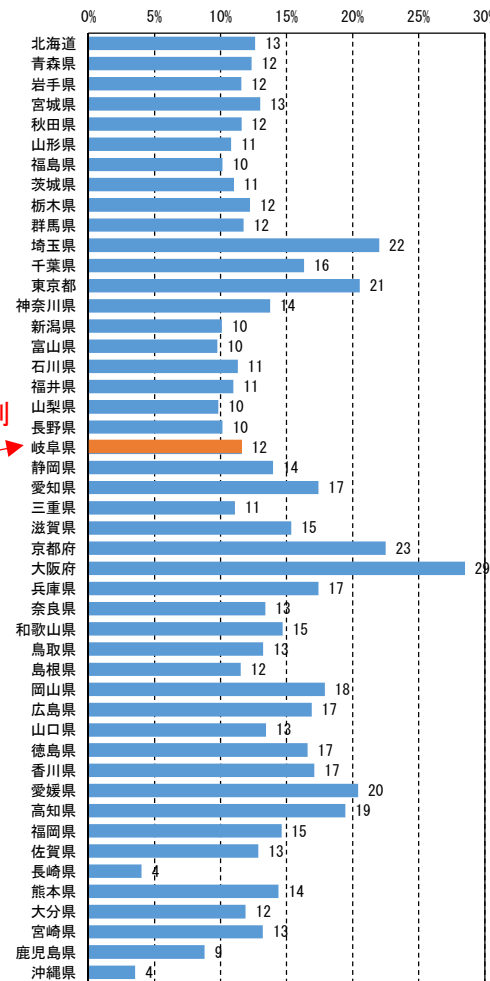
現状 7

- 岐阜県における通勤・通学での自転車利用率は12%であり、全国平均の16%より低くなっています。また、公共交通機関の利用率が低く、自家用車の利用率が高くなっています。
- 市町村別自転車利用率にみると、自転車利用率が最も高いのは岐阜市の17.7%であり、次いで大垣市が17.0%、岐南町が16.4%となっています。

▼岐阜県の交通手段分担率（通勤・通学）



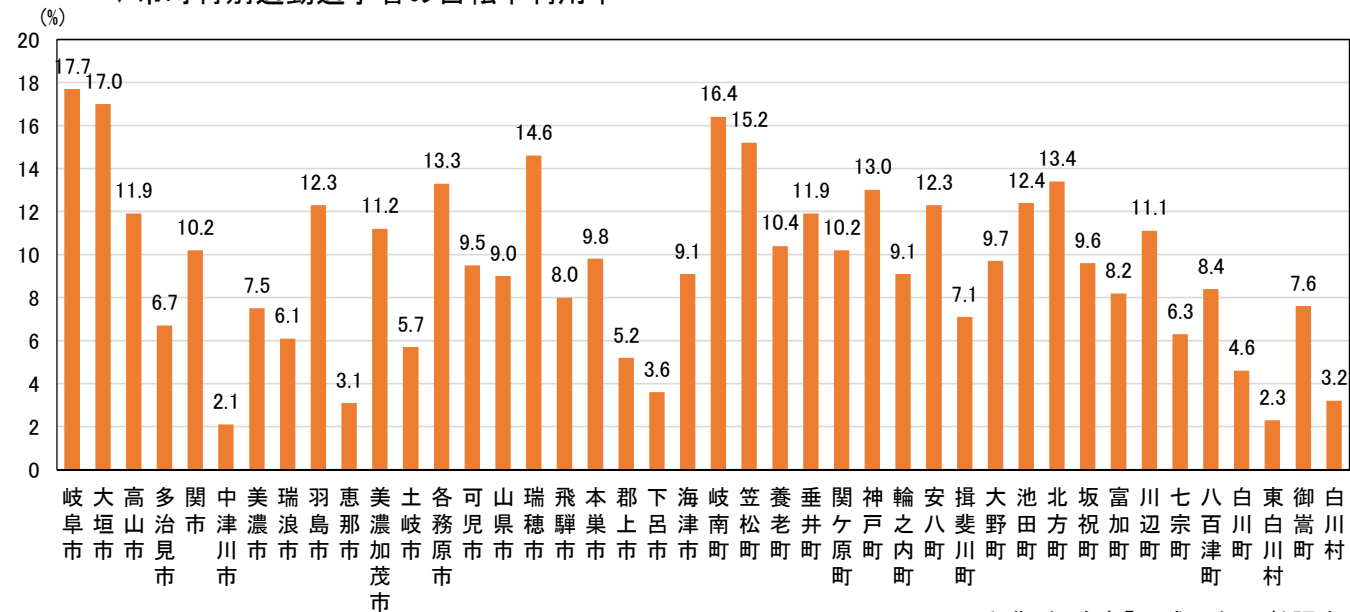
都道府県別



※複数回答であるため、利用交通手段9区分を足したものは100%とはならない。

出典：総務省「平成22年国勢調査」

▼市町村別通勤通学者の自転車利用率



出典：総務省「平成22年国勢調査」

課題 7

日常生活における自転車利用による健康づくり

施策	具体的な措置
施策7) 自転車通勤等の促進	① 自転車通勤の広報啓発

措置① 自転車通勤の広報啓発

- 「マイカー使用自粛運動実施要綱」に基づき、マイカー使用を自粛し、鉄道やバス等の公共交通機関を利用したり、健康のため自転車利用や徒歩に努めるよう、広報活動を推進します。
- 県が実施している「早く家庭に帰る日」(毎月平日の8,18,28日)に合わせ、通勤経路が同じ人との相乗り通勤や公共交通機関、自転車の利用により、職員のマイカー使用の自粛に努める「マイカー通勤自粛の日」の取組みを推進します。

現状 8

- ・ 岐阜県内では、サイクルスポーツの振興を目的としたイベントが開催されています。
- ・ UCI公認の国際自転車ロードレースである「ツアー・オブ・ジャパン美濃ステージ」は岐阜県美濃市で2007年から開催されており、毎回平均して25,000~26,000人ももの観客動員があります。
- ・ 西美濃地域では2市9町（大垣市、海津市、養老町、垂井町、関ヶ原町、神戸町、輪之内町、安八町、揖斐川町、大野町、池田町）の連携による地域活性化に向けた取組として、「ツール・ド・西美濃」が毎年9月に開催されており、2018年大会では626人の参加がありました。

▼ツアー・オブ・ジャパン美濃ステージチラシ



▼ツール・ド・西美濃チラシ



課題 8

自転車イベントとのタイアップによる地域活性化

施策	具体的な措置
施策8) 国際的なサイクリング大会等の誘致への支援	① 国際的なサイクリング大会の誘致に対する支援

措置① 国際的なサイクリング大会の誘致に対する支援

- ・ 毎年美濃市で開催されている国際大会「Tour of Japan」(主催:自転車月間推進協議会)について、県から美濃市に対し経費の一部を補助します。



現状 9

- 岐阜県では、広域周遊観光の核となる関ヶ原古戦場の魅力づくりを進めており、その一環として、関ヶ原古戦場や西濃・岐阜地域を周遊する5つのサイクリングコースを作成しました。2018年には、ガイドマップを作成し、周辺の主要施設にて配布しています。
- また、2018年10月に関ヶ原古戦場サイクルコース完成を記念し、ガイドの解説を聞きながら史跡を巡るツアーやスタンプラリー形式のサイクリングイベントを実施しました。
- 岐阜県には56箇所の道の駅があり、その箇所数は全国2位を誇ります。
- 道の駅「美濃にわか茶屋」や「池田温泉」では、自転車で周辺観光できるようレンタサイクルを設置しています。
- 清流里山公園内の道の駅「みのかも」では、地域の魅力を渡り歩く旅を観光客に提案するというコンセプトのもと、隣接地に宿泊施設を建設予定です。
- 岐阜県内にはJR、名鉄以外に、4つの鉄道が運行しており、そのうち長良川鉄道や養老鉄道ではサイクルトレインの取り組みをしています。
- 県内市町村が連携した広域的なサイクルツーリズムの取り組みとしては「西美濃サイクルツーリズム」があり、休憩施設の整備やモデルルートの設定、情報発信などの取り組みが行われています。※関係市町：揖斐川町、大野町、池田町、本巣市、神戸町、大垣市
- 訪日外国人旅行者のニーズが「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へと変化しており、滞在コンテンツの充実が求められている状況の中、インバウンド効果を全国へ拡大するため自転車を活用した観光地域づくりが行われています。

▼関ヶ原サイクリングガイドマップ



▼西美濃サイクルツーリズムにおけるモデルルート (全4ルート) ねお・いびがわチャレンジルート



▼道の駅 美濃にわか茶屋 レンタサイクル (美濃市)



サイクルステーション

- 道の駅内にあるサイクルステーションにてレンタサイクルを設置
- シャワー室も完備しており、レンタサイクル利用者は100円で利用可能

西美濃サイクルツーリズムにおける休憩施設の充実



空気入れ・修理工具



サイクルラック

▼道の駅 池田温泉 (池田町)



サイクルポート

- レンタサイクルを設置 (池田・揖斐川レンタサイクル推進協議会)
- 池田温泉を発着点としたサイクリングのモデルルートを設定

▼養老鉄道サイクルトレイン



- 播磨～揖斐間の各駅で利用可能
- 平日は9時頃～15時頃までの指定列車、土日・休日はすべての列車で利用可能

課題 9

地域特性を活かしたサイクルツーリズムの拡大

施策	具体的な措置
施策9) 世界に誇るサイクリング環境の創出	①サイクリング環境の整備 ②サイクルトレイン等の情報発信支援

措置① サイクリング環境の整備

- 関ヶ原町及び関ヶ原観光協会において、県が作成したサイクリングコースを活用したイベントを実施します。
- 外国人を中心とした観光誘客を促進するため、中山道を軸とするサイクリングのモデルコース造成や、マップの作成を行うとともに、旅行ツアーの商品化を目指し、海外の旅行会社等へのプロモーションを実施します。
- 県管理の「道の駅」について、サイクルラックやサイクリストが利用できるベンチの設置、トイレ機能の向上、周辺情報の提供など、「道の駅」のサイクルステーション化を図ります。
- 県管理以外の「道の駅」について、サイクルラックやサイクリストが利用できるベンチの設置、トイレ機能の向上、周辺情報の提供など、「道の駅」のサイクルステーション化について働きかけます。
- 長良川沿川におけるサイクルツーリズムを推進するため、サイクリングマップを作成するなど、サイクリストに対する受入環境整備、地域の魅力づくりと情報発信を推進します。
- 「木曾川サイクリングロード」の整備と併せて進められる、サイクルステーションとしての機能を有する「桜堤サブセンター」(国営木曾三川公園内)の整備を促進します。
- 県内のサイクルツーリズムに関連する取り組みについて情報発信します。

措置② サイクルトレイン等の情報発信支援

- 鉄道事業者が実施するサイクルトレインの取組事例をPRするため、県ホームページで情報発信します。

現状 10

- 自転車販売店での点検整備を行ったことのある世帯の割合をみると、岐阜県は37.0%であり、都道府県別順位は13位と高いものの、整備不良に対する危機意識は低い状況だと考えられます。
- また、自転車販売店での点検整備の平均間隔年数をみると、岐阜県は2.57年であり、点検整備の頻度は決して高くありません。
- 羽島市が2019年4月1日に施行した「羽島市自転車安全利用推進条例」の条文によると、市立中学校における自転車通学者の自転車点検において「毎年の点検で約2割の自転車が整備不良」との記載があることから、自転車の点検整備が十分に行われていないと考えられます。

▼自転車販売店での点検整備を行ったことのある世帯の割合

順位	都道府県	%
1	京都府	43.7
2	東京都	42.3
3	神奈川県	41.4
⋮		
13	岐阜県	37.0
⋮		
47	沖縄県	22.4
全国平均		36.8

▼自転車販売店での点検整備の平均間隔年数

順位	都道府県	年
1	山口県	1.80
2	秋田県	1.91
3	茨城県	1.95
⋮		
36	岐阜県	2.57
⋮		
47	山形県	3.07
全国平均		2.31

出典:「平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書」一般社団法人自転車産業振興協会

課題 10

自転車の安全利用を図るための定期的な点検整備

施策	具体的な措置
施策10) 自転車の整備点検の促進	①より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

措置① より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

- 定期的な点検整備について、関係団体等と連携して普及啓発を実施します。

▼自転車の確認項目（赤字：乗車前確認，青字：定期点検）

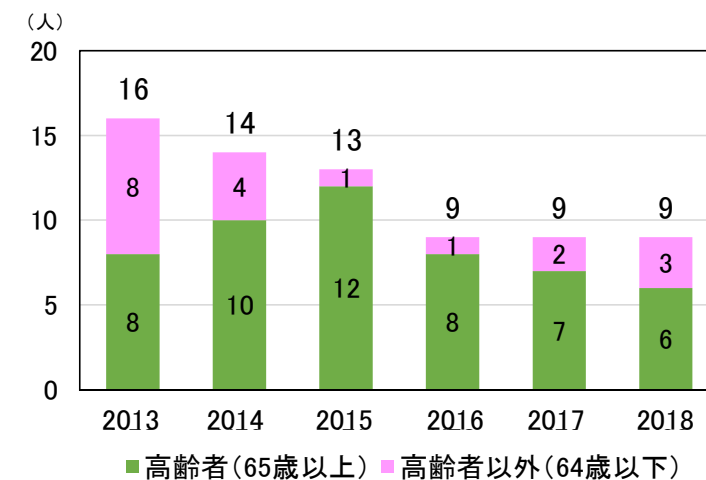


出典：独立行政法人製品評価技術基盤機構「自転車の点検チェックリスト」

現状 11

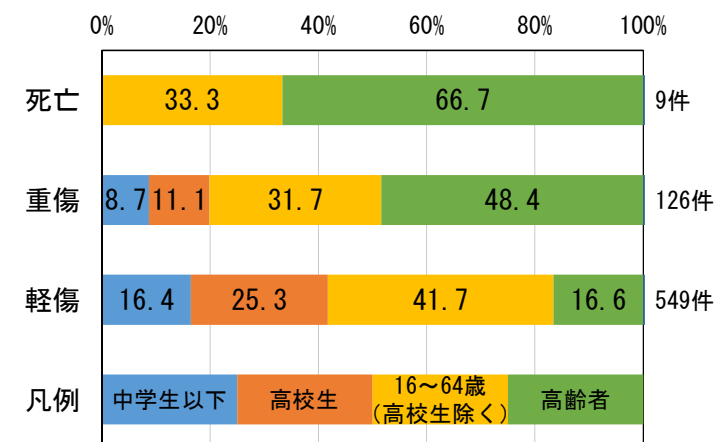
- 自転車乗用中の交通事故による死者の80.2%、負傷者の62.6%は、自転車を運転する側に法律違反が認められています。※警視庁 2017年
- 自転車の法律違反が多くなっている理由としては、自転車利用者の“自転車は車両である”という意識が低いことや自転車の交通ルールが十分に周知されていないことにあります。
- 岐阜県における2018年中の自転車事故は680件であり、そのうち自転車が第一原因の事故は113件となっています。また、自転車事故による死者は9人（うち高齢者6人）、負傷者は675人（うち高齢者152人）となっています。
- 自転車関連事故死者数の推移をみると、2015年までは減少傾向でしたが2016年以降は横ばいとなっています。
- 年齢別自転車事故被害状況をみると、高齢者の死亡の割合が多くなっています。
- 岐阜県では、自転車の安全な乗り方を身に着けるため自転車シミュレーターを活用した参加体験型の出前講座を実施しています。（県民生活安全課主催：2018年度40回，参加者数約4,100人 警察本部交通企画課主催：2018年度57回，参加者数約5,200人）。

▼岐阜県の自転車事故死者数の推移



出典：岐阜県警察

▼岐阜県の年齢別自転車事故被害状況（2018）



出典：岐阜県警察

課題 11

自転車の交通ルールとマナーの周知徹底

施策	具体的な措置
施策11) 自転車の安全利用の促進	①「自転車安全利用五則」の活用等による通行ルールの周知 ②交通安全意識向上を図る広報啓発 ③ヘルメット着用の広報促進 ④自転車運転者講習制度の着実な運用 ⑤交通安全に関する指導技術の向上 ⑥高齢者向けの安全教室の実施 ⑦公務員に対するルール遵守の徹底 ⑧自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施 ⑨地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

措置① 「自転車安全利用五則」の活用等による通行ルールの周知

- 四季の交通安全運動や自転車安全利用推進月間(5月)を通じ「自転車安全利用五則」の周知を図ります。
- 街頭啓発活動や交通安全教育を通じて、自転車安全利用五則を始めとする、自転車の交通ルール等の周知やヘルメット着用促進等を図ります。

▼チラシ「自転車の安全利用の推進」



措置② 交通安全意識向上を図る広報啓発

- 自転車シミュレーターを活用した参加体験型の出前講座を実施するなど、自転車の正しい乗り方や交通マナーに関する普及啓発を図ります。
- 自転車シミュレーターを活用するほか、スタントマンによるスクエアードストレイト方式の自転車教室や自転車安全大会の開催など、子供から高齢者までの幅広い年齢層を対象に、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。
- 県営各務原公園における春と秋のイベント時に、自転車の交通安全利用の促進のために開催される交通安全教室等を支援します。
- 自転車利用者の交通ルールの遵守や交通マナーの向上を図るため、自転車利用者が多い通勤通学時間帯、駅周辺等を重点とした指導・警告等街頭活動を推進するほか、悪質・危険な違反に対しては検挙措置を講じます。

▼各務原公園における交通安全教室

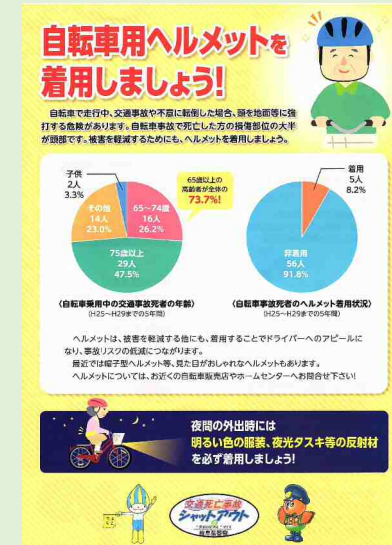


※「自転車によって交通ルールを学ぼう」参加者数
 2018年10月 90名
 2019年 5月 46名

措置③ ヘルメット着用の広報啓発

- 自転車販売店やホームセンターと連携して、自転車用ヘルメットの販売を促進するとともに、交通安全教育の場等でデザインヘルメットをファッションショー形式で紹介するなどヘルメットの利用促進を図ります。
- 四季の交通安全運動や自転車安全利用推進月間を通じ、ヘルメット着用の重要性について啓発し、着用の促進を図ります。

▼チラシ「ヘルメットの着用促進」



措置⑤ 交通安全に関する指導技術の向上

- 岐阜県交通安全協会と連携して自治体の指導員や教員等を対象に自転車の交通安全教育についての講習会を開催します。

▼講習会の様子



措置⑦ 公務員に対するルール遵守の徹底

- 自転車の交通ルール順守について県民の見本となるよう職員に対して自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底します。

措置⑧ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施

- 各警察署管内の自転車利用、交通事故発生状況を基に自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、自転車安全利用に対する指導啓発活動を推進します。

措置④ 自転車運転者講習制度の着実な運用

- 傘差しやスマートフォン・イヤホン使用等『ながら運転』の危険性、及び危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する「自転車運転者講習制度」の周知を図ります。

▼チラシ「自転車運転者講習制度」



措置⑥ 高齢者向けの安全教室の実施

- 自転車シミュレーターを活用するほか、スタントマンによるスクエアードストレイト方式の自転車教室や自転車安全大会の開催など、子供から高齢者までの幅広い年齢層を対象に、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。
- 自転車シミュレーターを活用した参加・体験・実践型出前講座を実施するとともに、「自転車安全利用五則」を活用しての交通ルールや自転車の安全な利用方法など交通安全意識の向上を図ります。

▼シミュレーターを体験している様子



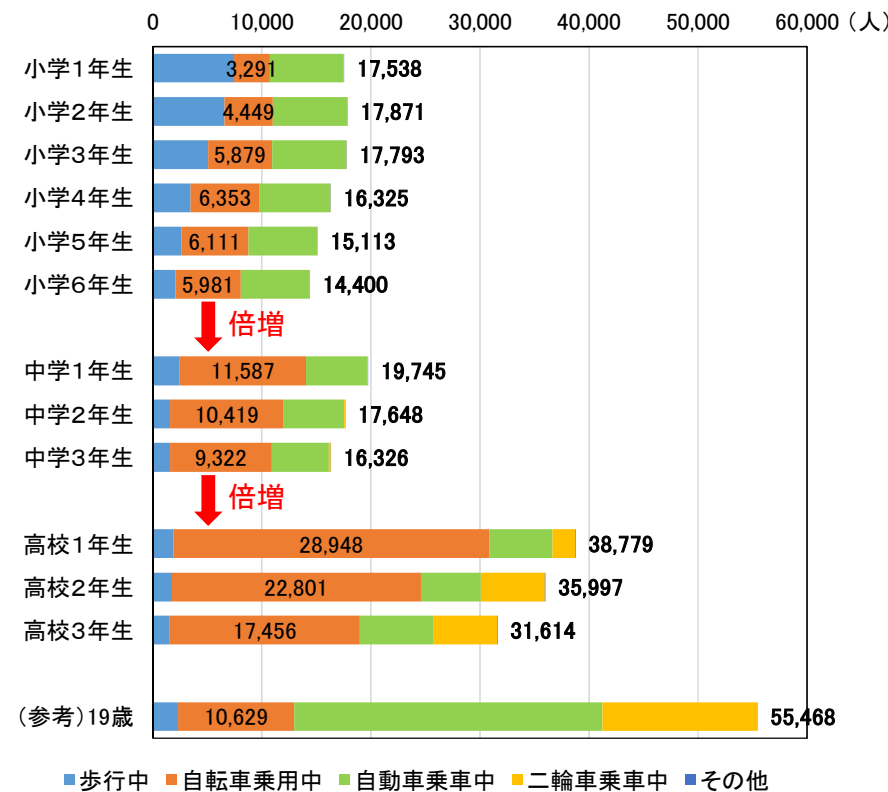
措置⑨ 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

- 地域交通安全活動推進委員、ボランティア、地方公共団体、関係機関・団体、地域住民等と連携した指導啓発活動を推進します。

現状 12

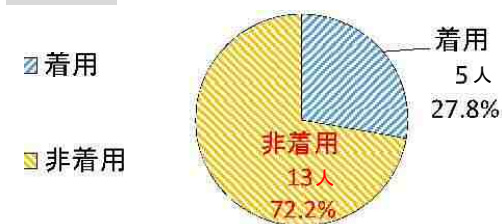
- 学年別の状態別死傷者数をみると、自転車乗用中の死傷者は、小学6年生から中学1年生で倍増し、さらに中学3年生から高校1年生で倍以上となっています。
- 頭部損傷死者のヘルメット非着用率をみると、中学生が72.2%、高校生が100%となっています。また、ヘルメットの着用励行の実施率をみると、中学校では85.3%と高いものの、高校では7.7%と非常に低くなっています。
- 岐阜県における2018年中の自転車事故による負傷者数は、こども101人、高校生153人となっています。
- 岐阜県では、中・高校生に交通ルールの遵守、交通事故の未然防止のため、自転車安全運転授業の開催（12校）や安全運転についての知識を理解でき自らチェックできるシートの配布（合計約100,000人分）を行っています。

▼学年別の状態別死傷者数（全国）

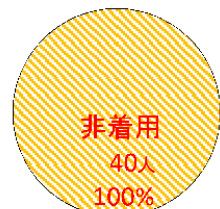


▼頭部損傷死者のヘルメット非着用率（全国，2013～2017年）

中学生

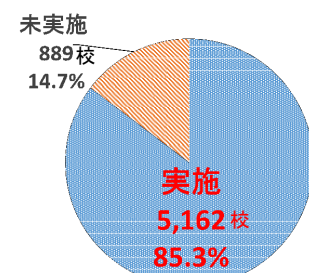


高校生

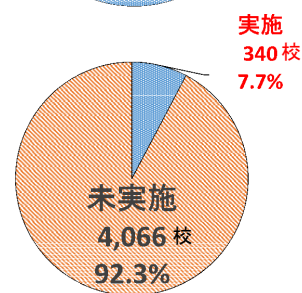


▼中学校、高校におけるヘルメットの着用励行の実施率（全国）

中学校



高校



出典：警察庁交通局「児童・生徒の交通事故」(2018年)

課題 12

自転車乗用中の交通事故防止のための交通ルール順守・ヘルメットの着用

施策	具体的な措置
施策12) 学校における交通安全教育の推進	①交通安全教室の開催 ②交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

措置① 交通安全教室の開催

- 中・高校生に交通ルールの遵守、交通事故の未然防止のため、交通ルールや安全運転についての知識を理解でき、生徒が自らチェックできるシートを県内学校に配布します。
- 自転車乗用中に被害者にも加害者にもならないよう、事故の未然防止のため、2017年度に(株)東京海上日動保険と協定を結び、2018年度から希望する小学校、中学校、高校、特別支援学校に指導者を派遣し、自転車安全運転授業を開催します。
- 教職員が主体となり学校生活を通じた交通安全教育ができるよう、教職員用マニュアルを作成し、全職員に配付します。
- 自転車シミュレータを活用した参加・体験・実践型出前講座を実施するとともに、「自転車安全利用五則」を活用しての交通ルールや自転車の安全な利用方法など交通安全意識の向上を図ります。

▼「自転車安全運転授業」の内容例

1. 身近な事故例
実際の危険運転を題材にした映像もしくは実演を行い、生徒の皆様が安全運転について考えていただきます。

2. 様々な責任と社会的制裁
事故を起こすと、様々な責任を負います。賠償だけでなく、社会的制裁が待ち受けている可能性もあることを学習します。

3. 岐阜県の事故データから事故防止
事故発生率が高いのはどのような道路形態か、またどういった事に気を付ければ事故が未然に防げるのかについて、岐阜県の事故データから考えます。

4. まとめ
自転車の違法行為とはどんなものか？また安全運転利用五則を理解し、安全運転について学習します。

安全運転利用五則

- 1) 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2) 車道は、左側を通行
- 3) 歩道は、歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4) 安全ヘルメットを着用
- 5) 子供は、ヘルメットを着用

措置② 交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

- 岐阜県交通安全協会と連携して自治体の指導員や教員等を対象に自転車の交通安全教育についての講習会を開催する。【再掲：施策11 ⑤交通安全に関する指導技術の向上】

現状 13

- 自転車の乗車中に、歩行者等と衝突し、相手方に怪我をさせるなど加害者となる事故を起こした場合、刑事責任の他、賠償責任が生じ、多額の賠償命令が下される場合があります。
- 自転車損害賠償保険に加入している世帯の割合をみると、岐阜県は37.2%と全国平均の38.1%と比較してやや低くなっています。他都道府県の加入率をみると、京都府や兵庫県、大阪府など保険加入を義務化している府県の加入率は高くなっています。

- 岐阜県における自転車と歩行者の事故は6件、自転車と自転車の事故は1件となっています。

▼自転車事故での高額賠償事例（5,000万円以上）

賠償額(概算)	地域	概要
約9,500万円	兵庫県	男子小学生が、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。
約9,200万円	東京都	男子高校生が屋間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害が残った。
約6,700万円	東京都	男性が交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡
約5,400万円	東京都	男性が交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡

▼自転車損害賠償保険に加入している世帯の割合

順位	都道府県	%
1	京都府	58.1
2	兵庫県	54.8
3	大阪府	52.1
...
14	岐阜県	37.2
...
47	沖縄県	21.6
全国平均		38.1

出典:「平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書」一般社団法人自転車産業振興協会

課題 13

自転車事故を起こした場合に備えた自転車損害賠償保険への加入

施策	具体的な措置
施策13) 保険などの加入義務を促進させる取組の推進	①自転車損害賠償保険への加入促進

措置① 自転車損害賠償保険への加入促進

- 自転車事故の加害者になると、自動車事故と同じように多額の損害賠償責任を負うケースがあることから、自転車愛好家等を対象とした各種イベント等における啓発や県・市町村のホームページ、地デジ・データ放送など様々な媒体を通じて、自転車保険への加入を促進します。

▼保険の種類と補償内容

種類	事故の相手		自分
	生命・からだ	財産	
個人賠償責任保険	○	○	×
障害保健	×	×	○
TSマーク付帯保険	○	×	○

※自転車安全整備士が普通自転車を点検・整備して安全が確認された自転車にはTSマークが貼られ、TSマークには、TSマーク付帯保険という保険を付けることが可能になる

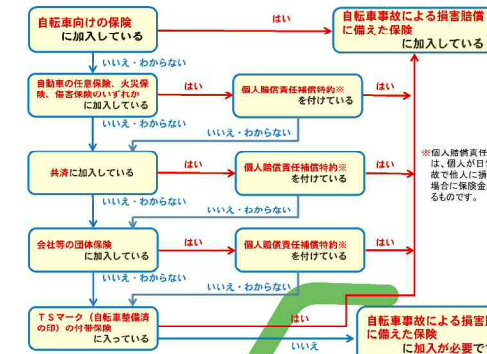
▼TSマーク



▼チラシ「自転車損害賠償保険への加入促進」

あなたは大丈夫？自転車保険！

日頃から、自転車保険に入っているか確認しておきましょう。未加入の場合は、相手の救済（損害賠償）のために、あらかじめ自転車保険に加入しておきましょう。



もし、あなたが加害者になったら、・・・どうしますか？

高額賠償の事例！
賠償額 9,521万円！
小学生が横断歩道を横断中に、歩行者の女性と衝突。女性は頭蓋の骨折等で意識が戻らず、賠償責任を負った母親に賠償命令。

どんな補償が受けられるか、しっかり確認しましょう。

対象	事故の相手		自分	取扱い先
	生命・からだ	財産		
TSマーク付帯保険	○	×	○	自転車安全整備士
個人賠償責任保険	○	○	×	損害保険会社
障害保健	×	×	○	損害保険会社

岐阜県 県民生活課 交通安全・コミュニティ係 TEL 058-272-1111 (代)

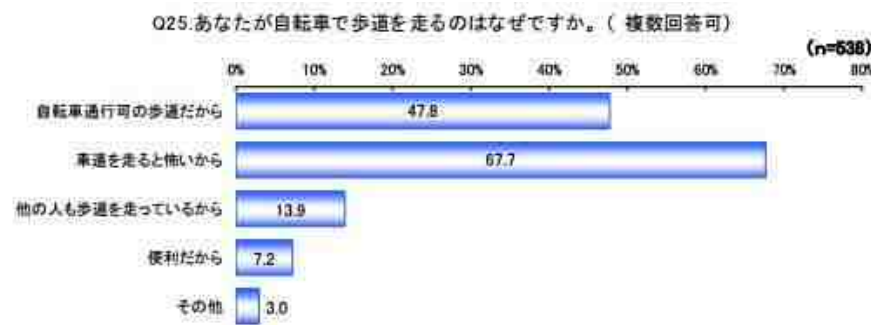
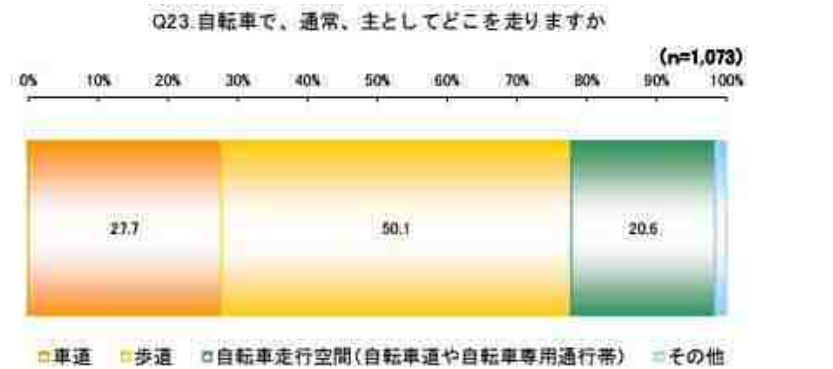
現状 14

- 自転車の通行空間は車道が原則となっているにもかかわらず、歩道を走行する自転車が多くみられます。
- これは、自転車利用者自身が車道を通行するという基本的なルールを知らないことだけが要因ではなく、ルールを知っていたとしても、自転車で狭い車道を走っていると、自動車との接触の危険がある、クラクションを鳴らされるなど、安心して走ることができないためであると考えられます。
- 参考として、東京都が2015年に公表したアンケートによると、自転車で走行する位置を「歩道」と回答した割合は50%以上を占めており、このうち、歩道を走行する理由としては「車道を走ると怖いから」が67.7%を占めています。

▼歩道を走る自転車



▼参考：「自転車で走行する位置」と「自転車で歩道を走る理由」（東京都）



出典：東京都「自転車・歩行者の利用実態Webアンケート」(結果速報)2015年

課題 14

自動車運転者の自転車利用者に対するマナーの向上

施策	具体的な措置
施策 14) 自動車運転者に対する自転車の交通ルールの周知	①自動車教習所における教育の実施

措置① 自動車教習所における教育の実施

- 自動車運転免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自転車は「車道」の左側を走行することなどの自転車に関する交通ルールやマナーを併せて教えます。

現状 15

- 大規模災害時は、鉄道やバス等の公共交通機関の利用が困難となることを見込まれ、さらにはガソリン不足や交通渋滞の発生等により、自動車が移動手段として成り立たなくなる可能性があります。
- 一方、自転車は、被災状況の把握や住民の避難等、災害時における最も機動的な移動手段として注目されています。
- 実際、東日本大震災では、全国から集まったボランティア等がその被災現場へ行く手段として効率的な移動手段として自転車を用意していたという事例があります。

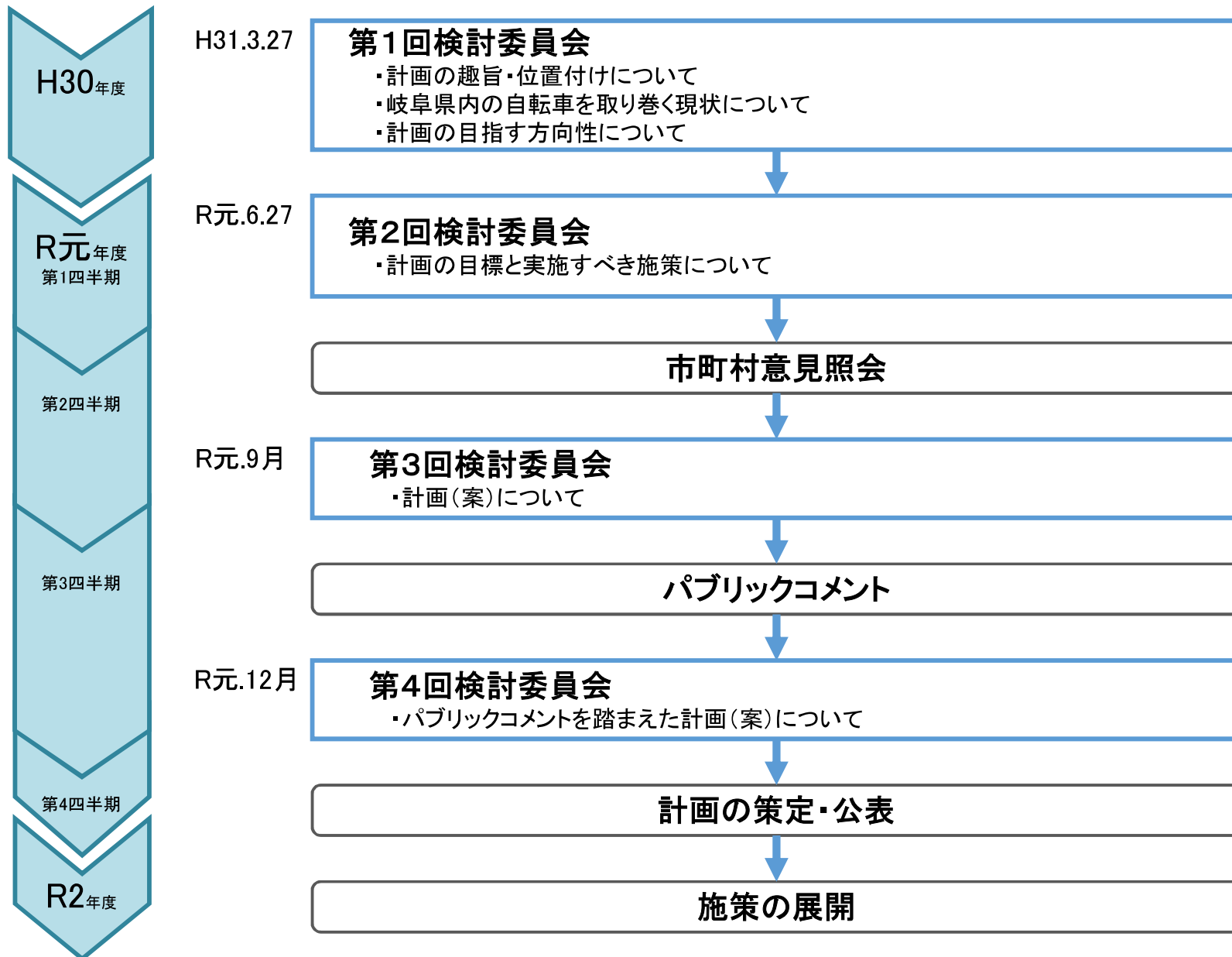
課題 15

災害時における自転車の利活用

施策	具体的な措置
施策 15) 災害時における自転車活用の推進	①災害時における自転車利用の推進

措置① 災害時における自転車利用の推進

- 災害時の迅速な被災状況の把握など危機管理体制の強化につなげるため、「国土強靱化地域計画」や「地域防災計画」などの見直しに際しては、災害時における自転車の活用方策を検討します。
- 大規模災害時など、道路の寸断で車両の通行が困難な場合等、消防活動(情報収集、住民の避難誘導など)における自転車の活用の検討を市町村等に働きかけます。
- 災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、県内の土木事務所等において自転車を配備し、訓練を重ねる等により危機管理体制を強化します。



第1回岐阜県自転車活用推進計画検討委員会の主な意見と対応

参考資料

番号	主な意見	対応
1	●実効性のある計画にして欲しい。	●県庁内関係課から、自転車に関する取り組みの実績及び今後の計画を聴き取り、実施すべき施策及び具体的な措置として盛込んでいます。
2	●他の都道府県の計画も調査し、よいところを取り込む工夫をして欲しい。	●既に策定済みの都道府県の計画における施策及び具体的な措置を調査し、岐阜県においても実施可能と考えられるものについては、関係課の意見を踏まえて盛込んでいます。
3	●K P I の設定と長期的な計画の推進をどのように考えていくのか。	●具体的な措置によって得られる成果・効果を客観的に示すアウトカム指標の設定が望ましいと考えますが、自転車事故件数や自転車分担率などの指標は、具体的な措置との因果関係を明確に示すことが難しいことから、今回はアウトカム指標を設定していません。 ●ただし、具体的な措置の活動量を示すアウトプット指標を設定できるものは、それらの指標の達成度をチェックし、必要に応じて改善しながら本計画を推進していきたいと考えております。（P D C Aサイクルの実施）
4	●自動車と自転車の事故削減や自転車利用者のマナー向上などに関する提言もあるとよい。 ●基本的な自転車の使い方や走り方の普及等についても計画に盛り込むとよい。	●「安全・安心」に関する施策及び具体的な措置については、これまでも安全教室や出前講座、広報啓発等の取り組みを実施しています。これらの取り組みを継続して実施していくよう盛込んでいます。
5	●自転車の保険加入についても考えていかななくてはならない。	●自転車保険への加入促進に関する措置を盛込んでいます。
6	●自動車利用者にも自転車は車道を走るという意識づけが必要である。	●自動車利用者に対する自転車の交通ルールやマナーの周知に関する措置も盛込んでいます。
7	●こういった面で健康によいのかデータで示すといった見える化に配慮するとよい。	●健康に関するデータを総論に追加しています。