

第4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11月27日（水）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

パブリックコメントを踏まえた計画（案）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 岐阜県自転車活用推進計画（案）
- ・ 資料2 自転車活用推進計画策定に向けてのスケジュール
- ・ 参考資料1 パブリックコメントの主な意見と対応
- ・ 参考資料2 計画（案）の新旧対照表

第4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11月27日(水)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

樽見鉄道(株)

代表取締役専務 不破 道夫

(代理)企画営業係長 清水 弘樹

(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

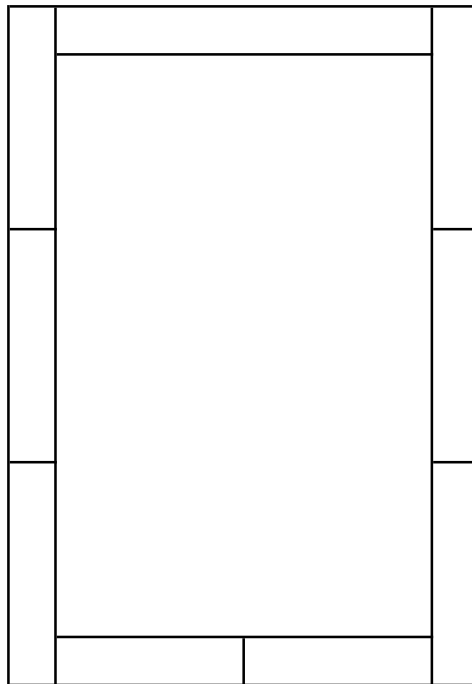
理事長 山崎 好弘

岐阜県自転車軽自動車商協同組合

理事長 國枝 久人

中部ブロック「道の駅」連絡会

事務局長 田島 浩美



○

道路維持課
交通安全対策監
吉田 和浩

○

道路維持課
課長 飯島 竜二

○

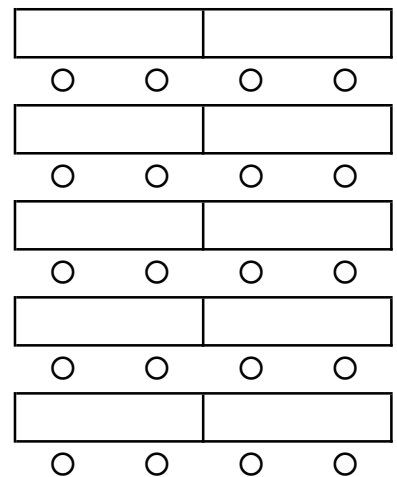
道路管理企画監
所 充士

○

道路維持課
安全防災係長
大橋 徹也

事務局

陪席者



入口

岐阜県 自転車活用推進計画(案)

2019年11月

岐 阜 県

目 次

1. 総論	
1.1 計画策定の背景	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画区域	4
1.4 計画期間	4
1.5 自転車の利用者・利用目的	4
1.6 自転車のメリット・デメリット	5
2. 目指すべき将来像	
2.1 都市環境	9
2.2 健康増進	10
2.3 観光振興	10
2.4 安全安心	11
3. 自転車を取り巻く現状と課題	
3.1 地域特性	12
(1) 人口の推移	12
(2) 岐阜県の地形・気候	12
(3) 道路網・鉄道網の状況	13
(4) 自転車道の整備状況	14
3.2 自転車の利用・普及状況	17
(1) 自転車の利用状況	17
(2) 通勤・通学における自転車利用状況	19
(3) 自転車の普及状況	20
(4) 自転車の保有・使用状況	22
(5) 使用車種	22
3.3 観光の状況	23
(1) 観光入込客数	23
(2) 自転車に関する取組事例	25
3.4 健康と自転車	28
(1) 健康寿命と運動習慣	28
3.5 事故と自転車	30
(1) 自転車事故件数	30
(2) 児童・生徒の自転車事故	30
(3) 点検・整備の状況	32
(4) 保険加入状況	33
3.6 課題	34
(1) 都市環境	34
(2) 健康増進	35
(3) 観光振興	36
(4) 安全安心	36

4.	実施すべき施策	
4.1	都市環境	38
	施策1) 自転車通行空間の計画的な整備推進	38
	施策2) 違法駐車取締りの推進	41
	施策3) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進	43
	施策4) まちづくりと連携した総合的な取組の実施	43
4.2	健康増進	47
	施策5) サイクルスポーツ振興の推進	47
	施策6) 自転車を活用した健康づくりの推進	50
	施策7) 自転車通勤等の促進	51
4.3	観光振興	54
	施策8) 関ヶ原の歴史資源を活かしたサイクルツーリズムの推進	55
	施策9) 長良川沿川の自然景観を活かしたサイクルツーリズムの推進	58
	施策10) 中山道を活用したサイクルツーリズムの創出	59
	施策11) サイクリスト誘客に向けた取組の推進	61
	施策12) 国際的なサイクリング大会等の誘致への支援	64
4.4	安全安心	67
	施策13) 自転車の点検整備の促進	67
	施策14) 自転車の安全利用の促進	68
	施策15) 学校における交通安全教室の推進	76
	施策16) 保険などの加入を促進させる取組の推進	79
	施策17) 自動車運転者に対する自転車の交通ルールの周知	81
	施策18) 災害時における自転車活用の推進	81
	■安心・安全に関する施策のライフステージ別分類	82
5.	計画の推進方策	
5.1	関係者の連携・協力	86
5.2	計画のフォローアップと見直し	86
	参考資料	
	長良川清流自転車道 整備計画	87

1. 総論

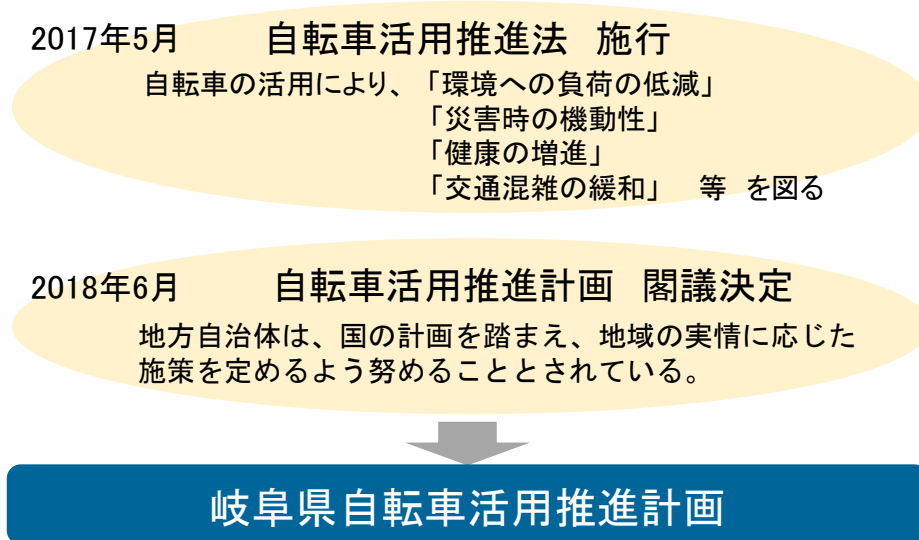
1.1 計画策定の背景

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が利用でき、通勤や通学、買い物、サイクリングなど、日常生活から余暇活動まで様々な場面で利用されています。さらに近年では、環境や健康意識の高まりとともに、コンパクトシティの形成を支える移動手段として、自転車を活用する動きが高まっています。また、自転車を活用して地域の観光資源を結びつけ、それらを周遊・体験するサイクルツーリズムを通じた地域活性化の取り組みも進められています。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどが重要な課題であることを鑑み、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の活用を推進していくことなどの基本理念を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、2017年5月に「自転車活用推進法」（以下「法」という。）が施行されました。さらに、2018年6月には、法第9条に基づき自転車活用の推進に関する国の基本計画となる「自転車活用推進計画」（以下、「国の推進計画」という。）が閣議決定されました。また、法第10条において都道府県は、国の推進計画を勘案して、地域の実情に応じた計画を定めるよう努めなければならないとされています。

そこで、本県では、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、自転車を取り巻く現状と課題、地域特性を踏まえた目標や施策をとりまとめた岐阜県自転車活用推進計画（以下「本計画」という。）を策定しました。

図表 1-1 計画策定の背景

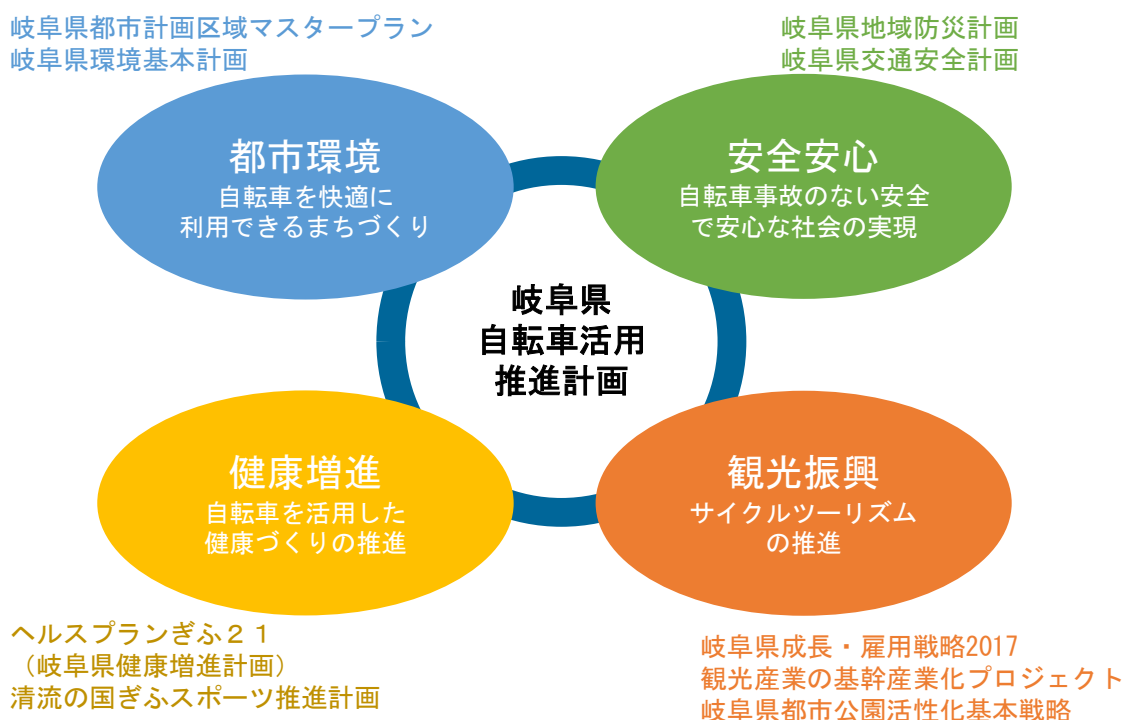


1.2 計画の位置付け

本計画は、法第10条に基づく都道府県自転車活用推進計画であるとともに、本県が策定する都市環境、健康増進、観光振興、安心安全などの分野における各種計画との整合を図り、本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付けます。

なお、自転車活用の推進については、県内市町村においても様々な取組みを展開しています。そのため、本計画は、これまでの本県や市町村での取組みも踏まえ、今後、本県としての取組みを進めていくための基本方針として定めるものです。

図表 1-2 本県の各分野における関連計画



計画	概要
岐阜県都市計画区域マスタープラン	都市計画法に基づき個別の都市計画を定める際の指針として、県が都市計画区域ごとに市町村界を超える広域的な観点から、都市計画区域の発展の動向、人口・産業などの現状や将来の見通しを勘案し、都市の将来像、区域区分の決定の有無、土地利用、都市施設（道路、公園、下水道など）の整備の方針を定めたもの。
岐阜県環境基本計画	岐阜県環境基本条例第10条の規定に基づき策定。人口減少社会の到来といった社会情勢の変化、地球温暖化等の影響による自然災害への懸念、野生鳥獣による農林業被害の深刻化などの課題に対応し、豊かで快適な環境社会を実現する施策の基本方針を定めたもの。
ヘルスプランぎふ21 (岐阜県健康増進計画)	健康増進法第8条に基づき同法第7条による「国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針（健康日本21）」を踏まえ、県民の健康寿命の延伸を目指し健康づくりに関する取組みと目標を定めたもの。

計画	概要
清流の国ぎふスポーツ推進計画	<p>本県のスポーツに関する施策を総合的かつ計画的に推進するための基本的な事項等を定めたもの。</p> <p>スポーツに親しみ、スポーツを楽しみ、スポーツを支える活動に参画することを支援し、競技団体、学校、市町村、県及びスポーツに関係するあらゆる団体がそれぞれの立場でスポーツに関する活動を行うための指針となる計画。</p>
岐阜県成長・雇用戦略2017	<p>県経済の発展と雇用拡大を目指し、産業政策の基本的な方針を定めたもの。</p> <p>雇用情勢の変化や第4次産業革命への対応など直面する課題に優先的に取り組むとともに、従前からの成長5分野（航空宇宙、医療福祉機器、医薬品、食料品、次世代エネルギー）の振興と観光の基幹産業化を一段と強力で推進するなど8つのプロジェクトとして整理。</p> <p><u>観光産業の基幹産業化プロジェクト（8つのうちの1つ）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○観光消費拡大につながる質の高い観光資源づくり ○主要観光地の魅力を活かした観光誘客プロモーション ○世界に選ばれる観光地域づくり
岐阜県都市公園活性化基本戦略	<p>県営都市公園の活性化に向け、公園が担うべきテーマ、指針とすべき取組方針と展開を明らかにするとともに、ハード・ソフトの両面にわたる具体的な取組内容について基本戦略を定めたもの。</p>
岐阜県交通安全計画	<p>交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき策定。</p> <p>交通事故のない安全・安心な『清流の国ぎふ』を実現するために、人優先の交通安全思想を基本とし、交通社会を構成する人間・交通機関・交通環境という3つの要素について、適切かつ効果的な施策を推進。</p> <p>具体的には、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進という7本の柱により交通安全対策を実施。</p>
岐阜県地域防災計画	<p>災害対策基本法第40条の規定に基づき策定。</p> <p>岐阜県防災会議が岐阜県の地域にかかる国及び地方の関係機関が処理しなければならない防災に関する事務又は業務について総合的な運営を計画化したもの。</p>

1.3 計画区域

計画区域は、岐阜県全域とします。

1.4 計画期間

計画期間は、5年間（2020年度～2024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。

1.5 自転車の利用者・利用目的

計画の策定にあたっては、様々な属性の自転車利用者が存在することを念頭に置いて、目指すべき将来像や自転車活用に関する施策をとりまとめました。

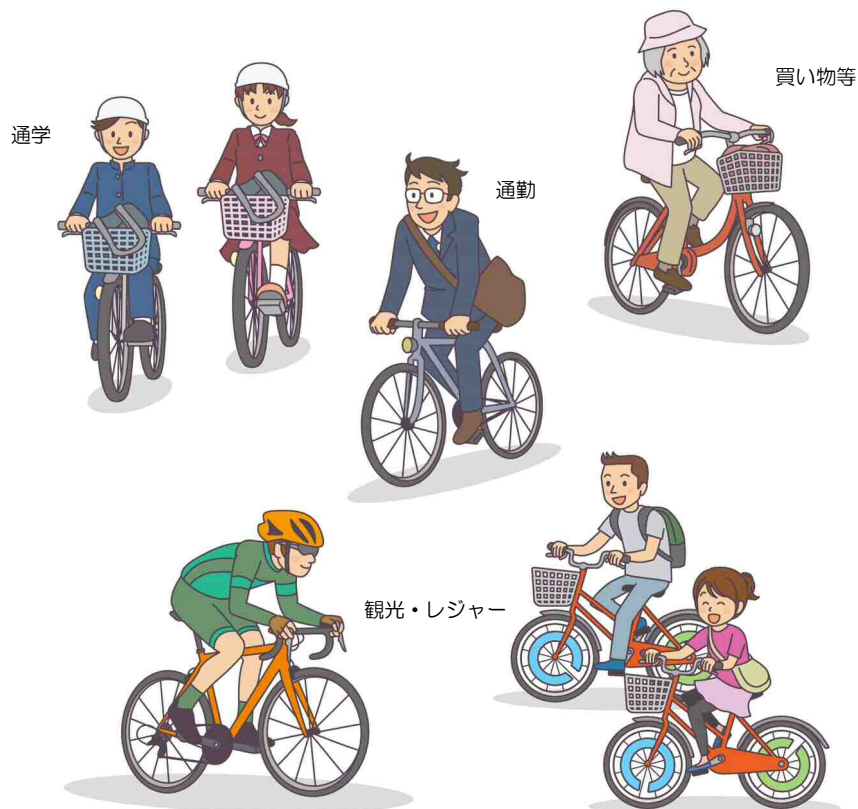
自転車利用者は、大きく「日常生活で自転車を利用する住民」と「観光・レジャーで自転車を利用する観光客」に分類することができます。さらに、日常生活での利用についてはライフステージに応じた分類もできます。

<日常生活での利用における分類の例>

子ども：通学、買い物・遊び

大人：通勤、買い物等、子どもの送迎

高齢者：買い物等

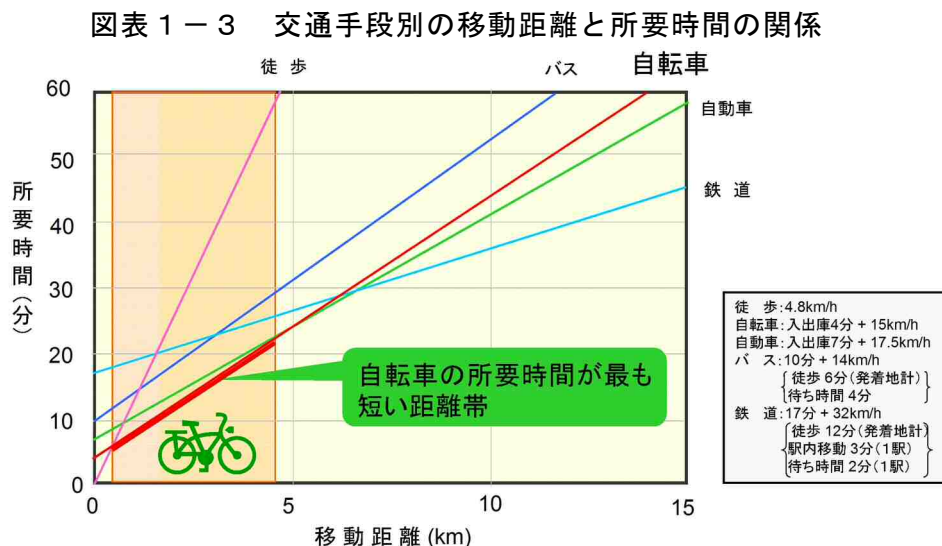


1.6 自転車のメリット・デメリット

自転車の利用は、環境に優しいことや健康に良いこと、また自家用車に比べて維持費がかからず経済的であることなど様々なメリットがあります。一方、天候に左右されやすいことや盗難に遭いやすいことなどのデメリットもあります。

メリット1) 短距離移動では所要時間が最も短い移動手段

自転車は、一般的に都市内において5km程度以内の短距離移動の場合、自動車、バス及び鉄道よりも所要時間が短く、時間的かつ経済的に最も効率的な移動手段です。

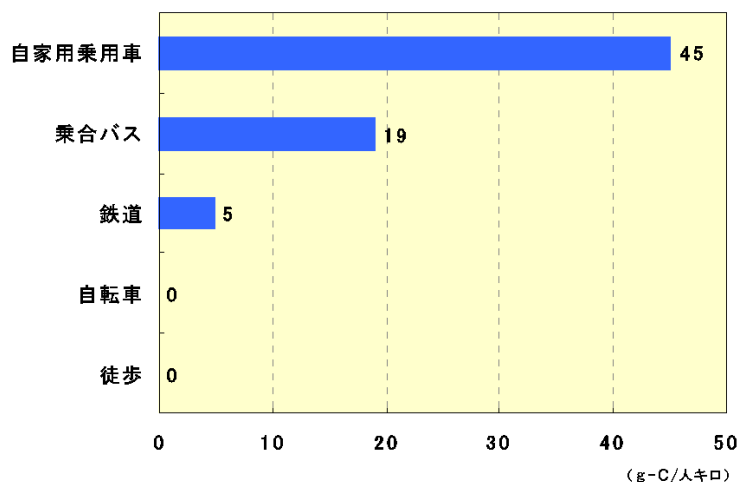


出典：国土交通省 第32回総合的交通基盤整備連絡会議資料
「都市交通としての自転車の利用について」

メリット2) 二酸化炭素を排出しない環境に優しい移動手段

自転車は、ガソリンなどの化石燃料を必要とせず、二酸化炭素を排出しない環境に優しい移動手段です。

図表 1-4 輸送機関別の二酸化炭素排出原単位



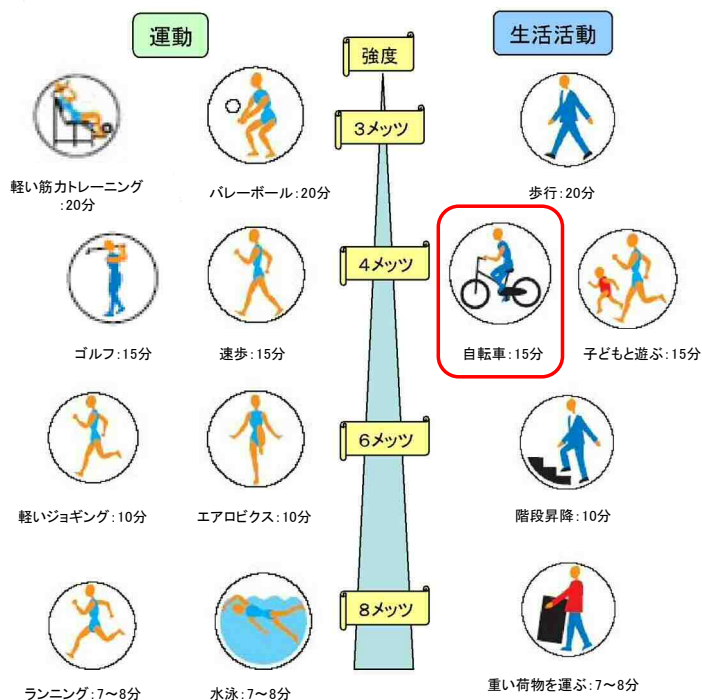
出典：警察庁資料「自転車を取り巻く環境」(2011年)

メリット3) 自然に健康づくりができる移動手段

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%も低いという調査結果も発表されています。

図表 1-5 1エクササイズに相当する活発な身体活動



※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。

出典：厚生労働省「健康づくりのための運動指針」（2006年）

図表 1-6 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



【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年）

※図は「BMJ2017;357:j1456.」より株式会社シマノ作成

メリット4) 自家用車に比べて維持費がかからない経済的な移動手段

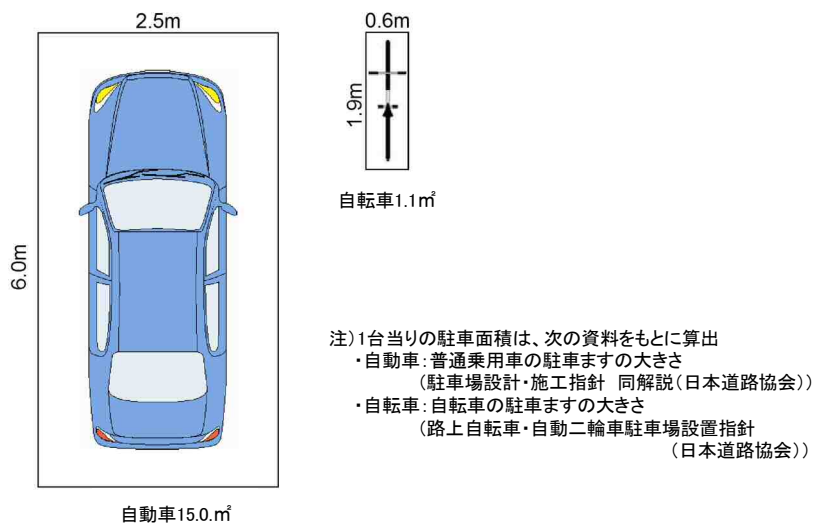
自転車は、燃料費や税金、車検費用等の維持費がかからないため、自家用乗用車等に比べて経済的な移動手段です。

※岐阜県の二人以上の世帯における年間の自動車関連消費額は平均32万円、勤労者世帯に限ると平均38万円
出典：全国消費実態調査（2014年）

メリット5) 空間の有効活用が可能

自転車は、一台あたりの占有面積が小さく、駐車や走行のための空間を有効に活用することが可能です。（駐車面積が自動車の約13分の1（＝自動車150.0㎡÷自転車1.1㎡））

図表 1-7 一台当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

メリット6) 街並み・景観・自然などを楽しめる移動手段

自転車を利用することで、五感を活用して、街並みや景観、自然などを楽しみながら走ることができます。

図表 1-8 様々な場面での自転車の利用



出典：国土交通省中部地方整備局資料

デメリット1) 悪天候時は利用が難しい

自動車を利用する場合と同様に、悪天候時は路面が滑りやすく、視界も悪くなるなど、晴天時に比べ事故を起こすリスクが高くなります。また、積雪時、路面凍結時は利用が困難となります。

デメリット2) 熱中症対策や防寒対策等が必要

屋外移動となる自転車は、公共交通機関や自動車と比較して熱中症対策や防寒対策等が必要となります。

デメリット3) 盗難に遭いやすい

特にロードバイクは高価な自転車となるため、盗難のリスクが高くなります。

※自転車盗難の認知件数は183,879件、自動車盗難の認知件数は8,628件

出典：警察庁犯罪統計(2018年1月～12月)

2. 目指すべき将来像

国の推進計画の4つの目標を踏まえて、本県の目指すべき将来像を「都市環境」「健康増進」「観光振興」「安全安心」の4つの分野に分けて決めました。

参考：国の推進計画における4つの目標

目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

目標2：サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

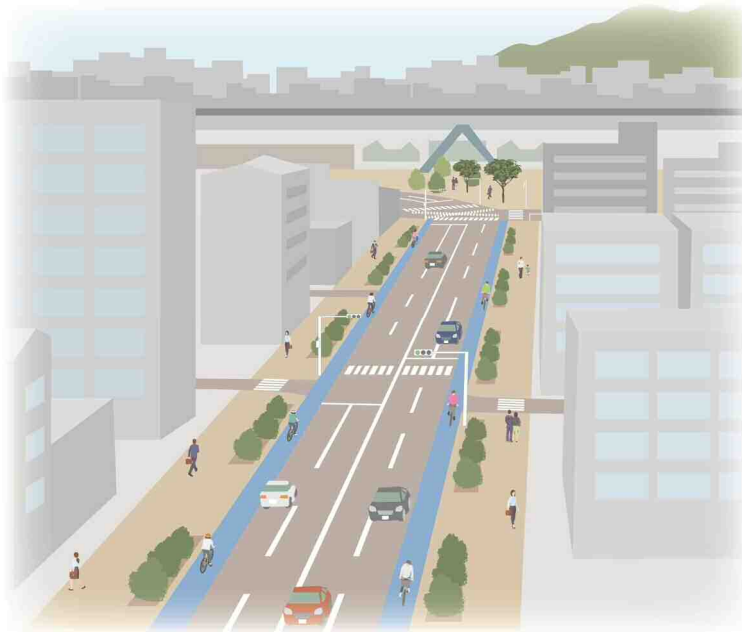
目標3：サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

2.1 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。
- ・無電柱化の推進等、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。



2.2 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。



2.3 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める環境の創出を目指します。



2.4 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・安心して自転車を利用できる環境の向上を目指します。
- ・災害時における機動的な移動手段として、被災状況の把握や消防活動等への自転車利用を推進し、危機管理体制の強化を目指します。



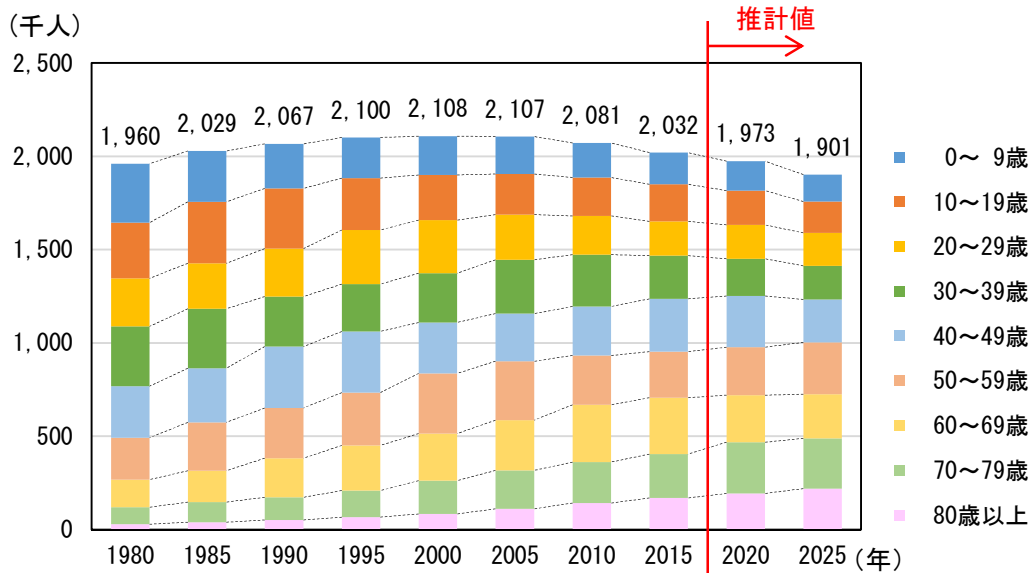
3. 自転車を取り巻く現状と課題

3.1 地域特性

(1) 人口の推移

本県の人口は、2000年の約2,018千人をピークに減少傾向にあります。2015年では約2,032千人であり、2025年には約1,901千人まで減少すると推計されています。

図表3-1 人口推移（岐阜県）



	(千人)									
	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025
0～9歳	316	272	238	217	207	200	185	169	157	143
10～19歳	298	330	323	278	241	217	206	199	184	168
20～29歳	256	244	257	290	284	242	208	184	181	176
30～39歳	322	319	267	255	264	288	278	231	199	180
40～49歳	275	290	329	326	273	255	262	283	275	230
50～59歳	224	259	269	284	323	317	265	247	256	278
60～69歳	148	169	210	242	253	269	307	301	254	238
70～79歳	91	108	121	142	178	206	219	236	273	268
80歳以上	29	39	51	67	84	110	143	169	194	219
総数	1,960	2,029	2,067	2,100	2,108	2,107	2,081	2,032	1,973	1,901

※総数は年齢不詳も含む

出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

(2) 岐阜県の地形・気候

本県北部の飛騨地域は、御嶽山、乗鞍岳、奥穂高岳など、標高3,000mを越える山々が連なっています。一方、南部の美濃地域は濃尾平野に木曾三川（木曾川、長良川、揖斐川）が流れ、特に長良川中流域は「日本の名水百選」に選ばれるほど美しい清流です。

また、南部の岐阜市の平均気温が15.8℃、北部の高山市の平均気温は11.0℃というように、気候も地域によって大きく差があります。

このような複雑な地形や気候の影響を受けて、県内にはさまざまな種類の動物や植物が生息しています。

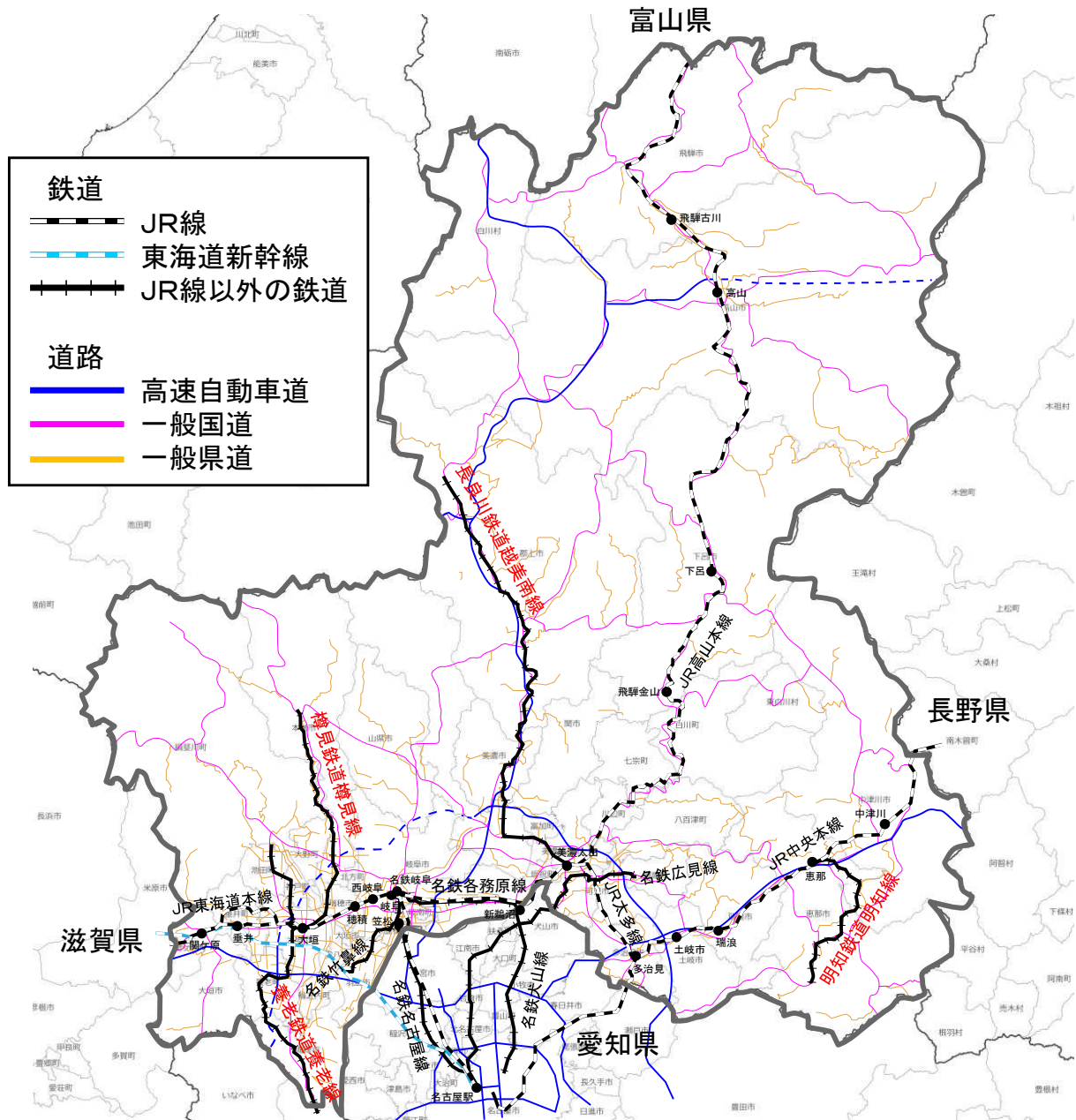
(3) 道路網・鉄道網の状況

本県の国道は22路線で延長約1,562km、県道は283路線で延長約3,152km、市町村道は延長約25,937kmとなっています。

このうち県が管理する道路は、国道が16路線で延長約1,027km、県道が283路線で延長約3,152kmであり、県管理の道路の総延長は約4,179kmとなっています。

また、鉄道については、JR東海、名古屋鉄道といった大手鉄道事業者の運行する路線に加え、樽見鉄道、明知鉄道、長良川鉄道、養老鉄道といったローカル鉄道の路線が運行されています。

図表3-2 道路網・鉄道網の状況



(4) 自転車道の整備状況

本県内の自転車道としては、長良川自転車道、長良川清流自転車道（未整備区間あり）の2つの大規模自転車道が整備されています。また、本県と愛知県にまたがる木曽川には、沿川市町等により木曽川沿川周遊サイクリングコースが整備されています。

図表 3-3 大規模自転車道の位置図



図表3-4 長良川自転車道



図表 3-5 長良川清流自転車道



図表 3-6 木曽川沿川周遊サイクリングコース



出典：木曽川沿川周遊サイクリング公式サイト

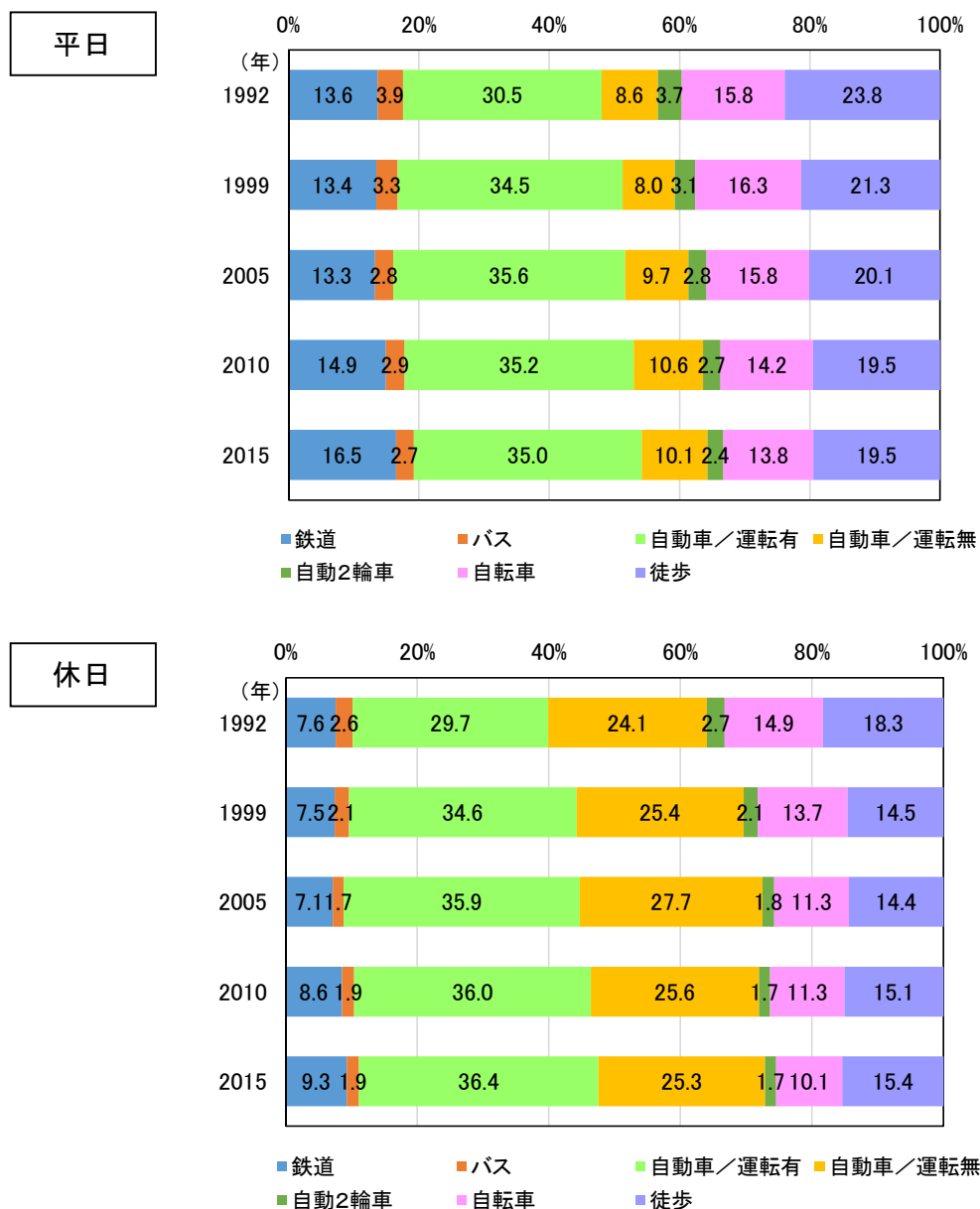
3.2 自転車の利用・普及状況

(1) 自転車の利用状況

全国の代表交通手段の利用率をみると、近年、自転車の利用率は平日・休日ともに減少傾向となっています。

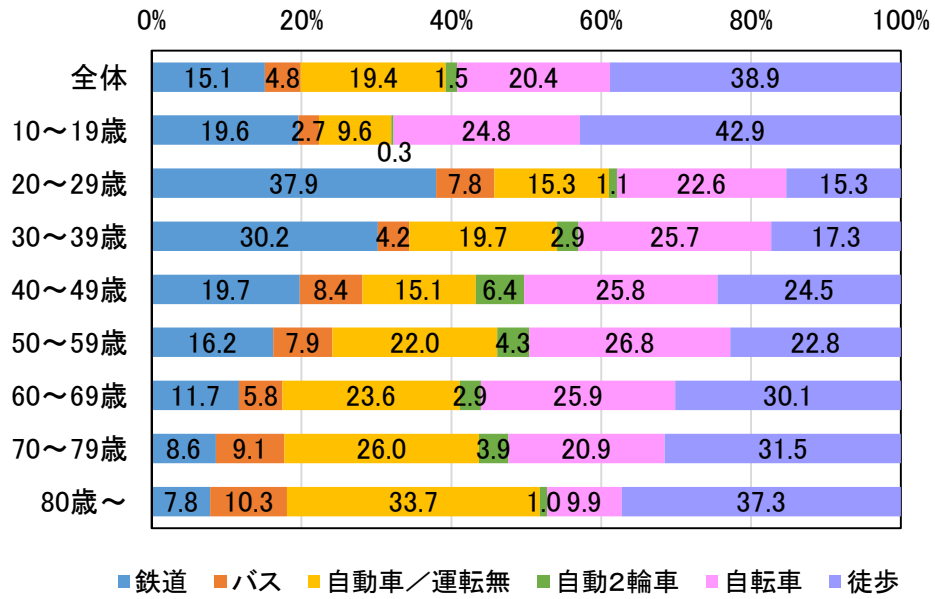
一方、運転免許を持っていない人の代表交通手段の利用率をみると、自転車の利用率は20.4%と徒歩に次いで高くなっています。

図表3-7 代表交通手段利用率（全国）



出典：国土交通省「全国都市交通特性調査」

図表3-8 運転免許非保有者の代表交通手段利用率（全国）



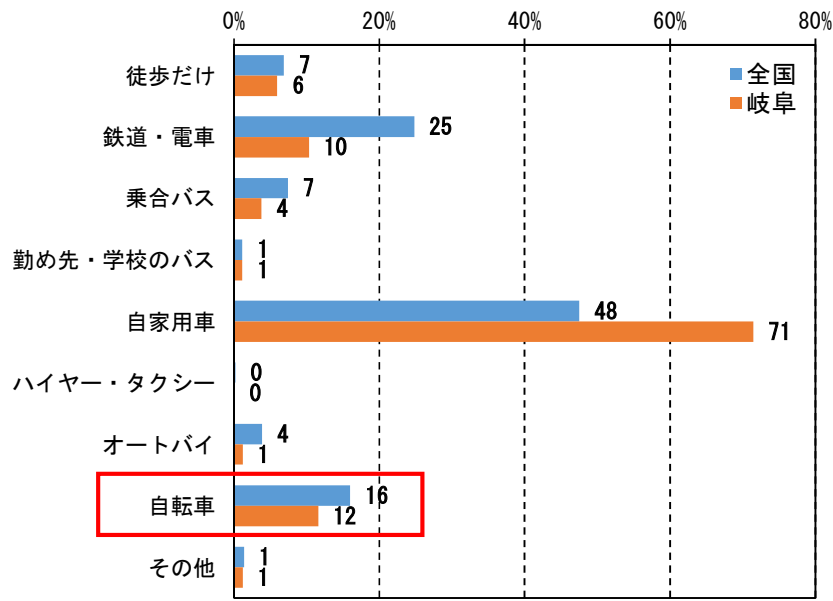
出典：国土交通省「全国都市交通特性調査」（2015年）

(2) 通勤・通学における自転車利用状況

本県における通勤・通学での自転車利用率は12%であり、全国平均の16%より4ポイント低くなっています。また、鉄道・電車や乗り合いバスなどの公共交通機関の利用率が低い一方で、自家用車の利用率が高くなっています。

市町村別の通勤通学者の自転車利用率をみると、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。

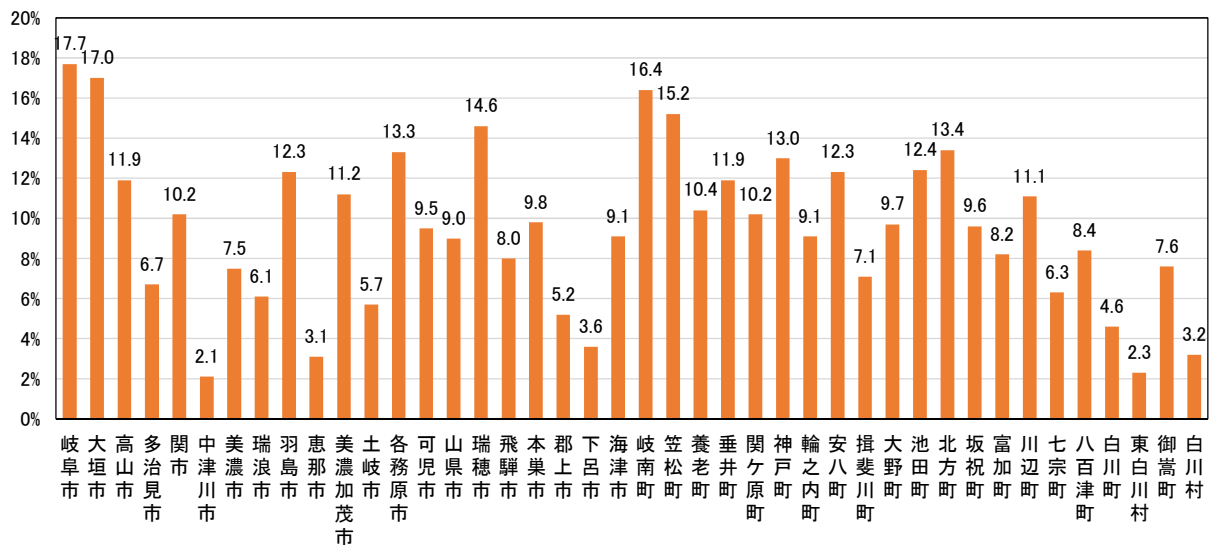
図表3-9 通勤・通学における交通手段利用率（岐阜県）



※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「国勢調査」（2010年）

図表3-10 県内市町村別通勤通学者の自転車利用率



出典：総務省「国勢調査」（2010年）

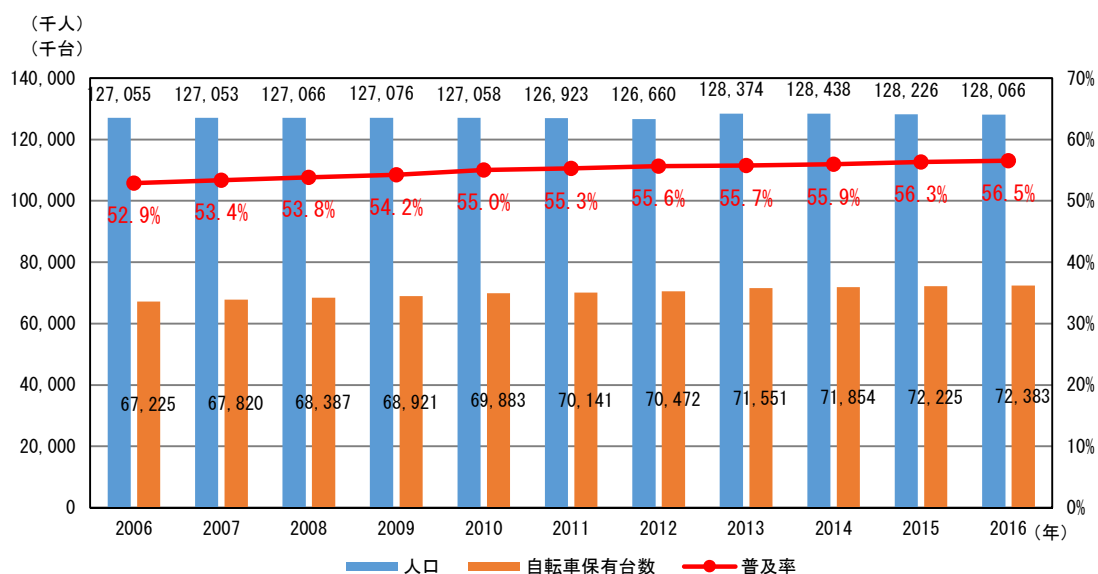
(3) 自転車の普及状況

全国の自転車普及率の推移をみると、微増傾向にあり、2016年では56.5%と最も高くなっています。

都道府県別の自転車普及率をみると、本県の自転車普及率は51.9%であり、全国値55.7%と比較して約4ポイント低くなっています。さらに、自転車普及率と自動車普及率を比較すると、本県の自転車普及率は自動車普及率と比較して27ポイント低くなっています。

本県における自家用乗用車の世帯当たり普及台数は、世帯数の増加もあり減少傾向となっています。

図表3-11 自転車普及率の推移（全国）



出典：自転車産業振興協会「自転車統計要覧」

図表3-12 自家用乗用車の世帯当たり普及台数（岐阜県）

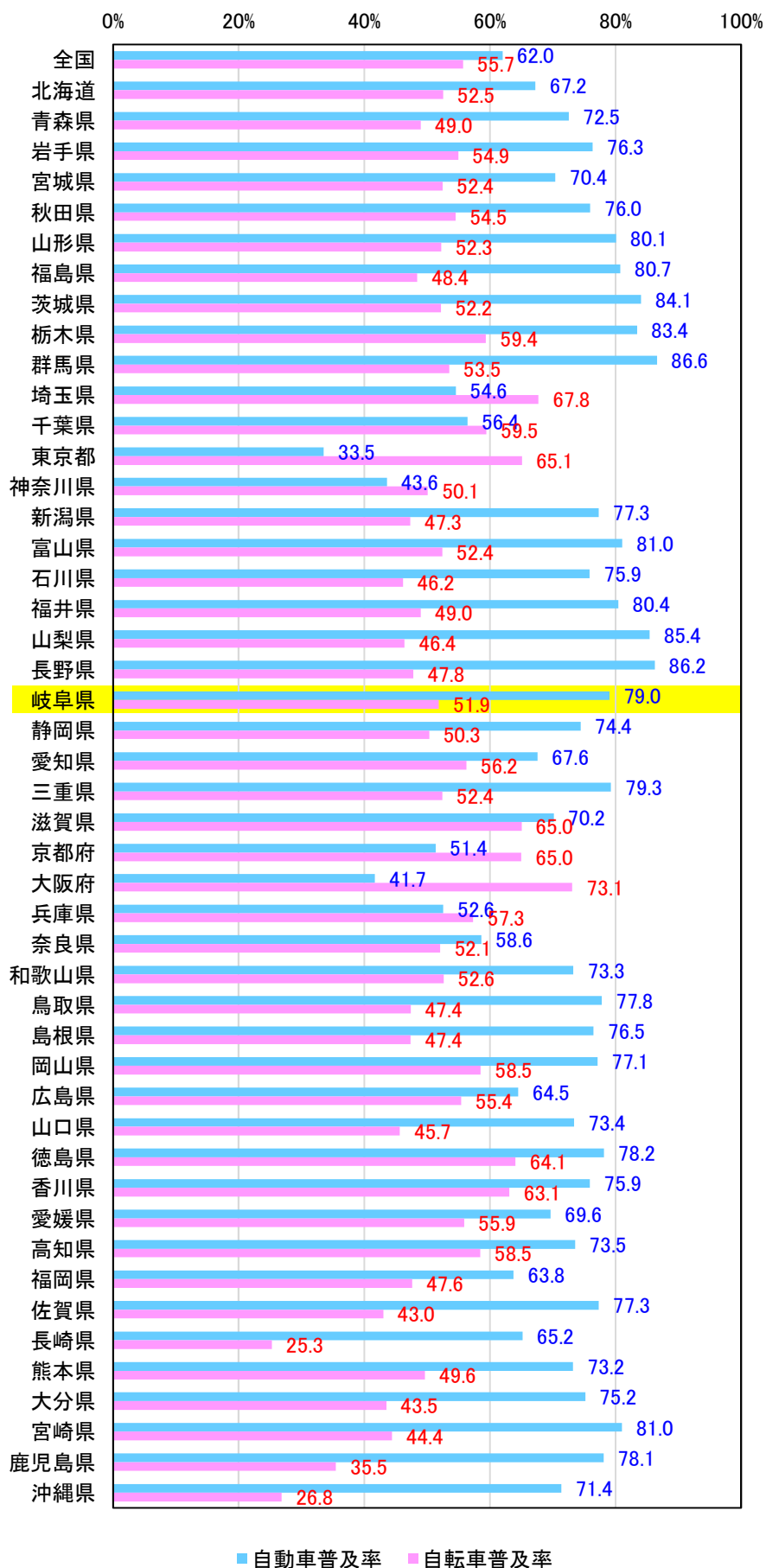
年	自動車保有台数 (台)	世帯数 (世帯)	世帯当たり普及台数 (台)	全国順位 (位)
2013年	1,260,140	765,098	1.647	5
2014年	1,272,291	792,656	1.605	6
2015年	1,279,850	798,069	1.604	7
2016年	1,283,308	804,061	1.596	7
2017年	1,291,304	809,888	1.594	7
2018年	1,295,731	816,077	1.588	7

出典：一般社団法人 自動車検査登録情報協会

※普及率は下記の計算式で算出

- ・自転車の普及率＝自転車保有台数／人口（人口動態調査より）
- ・自動車の普及率＝自動車保有台数／人口（人口動態調査より）

図表3-13 都道府県別自転車普及率と自動車普及率



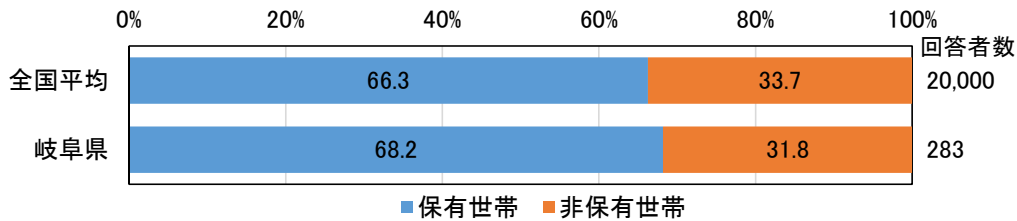
出典：自転車産業振興協会「自転車統計要覧」（2013年）、自動車検査登録情報協会（2013年）

(4) 自転車の保有・使用状況

本県の自転車の世帯保有率は68.2%となっており、全国平均の66.3%と比較して1.9ポイント高くなっています。

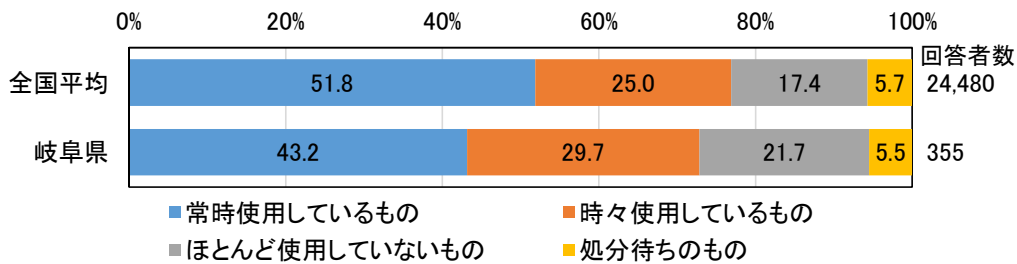
また、保有している自転車のうち常時使用しているものの割合は43.2%となっており、全国平均の51.8%と比較して8.6ポイント低くなっています。

図表3-14 自転車の世帯保有率



出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」(2018年度)

図表3-15 保有自転車の使用状況

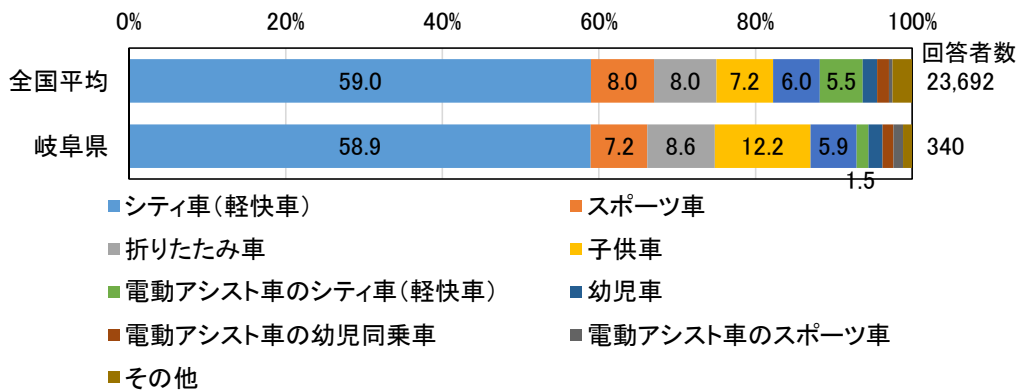


出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」(2018年度)

(5) 使用車種

本県における使用車種の割合をみると、シティ車(軽快車)が58.9%と最も高く、全国平均と同程度の割合です。また、子供車の割合が12.2%と、全国平均の7.2%と比較して5ポイント高くなっています。

図表3-16 使用車種



出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」(2018年度)

3.3 観光の状況

(1) 観光入込客数

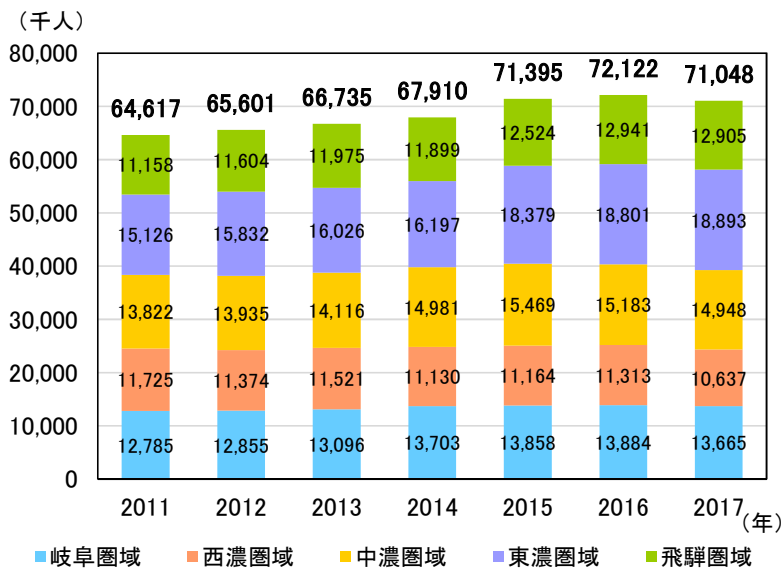
本県の観光入込客数は微増傾向となっています。

外国人宿泊客数は2011年から2018年までの7年間で約11倍に増加しています。

観光地分類別では、「歴史・文化」や「道の駅等」、「スポーツ・レクリエーション」といった分類の観光地の割合が高くなっています。

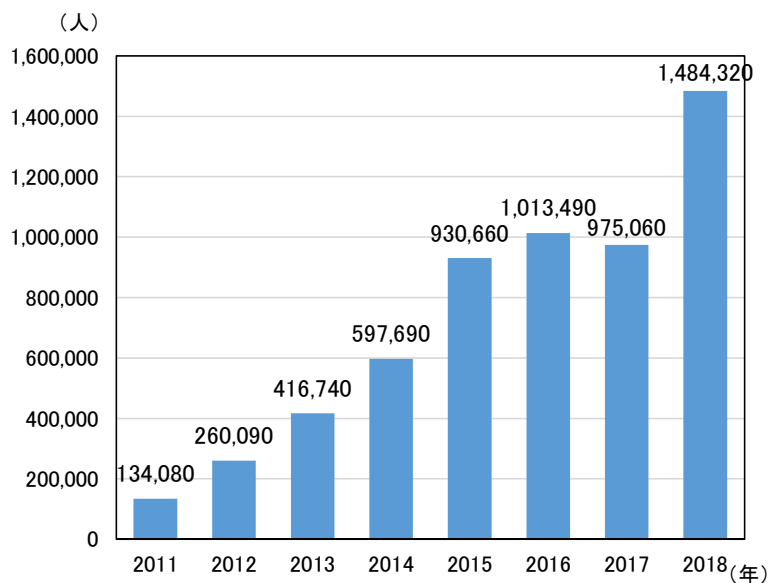
なお、本県には56箇所の道の駅があり、その箇所数は全国2位を誇ります。

図表3-17 観光入込客数（延べ人数）の推移（岐阜県）



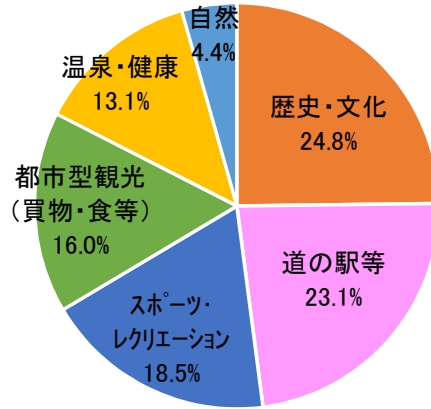
出典：岐阜県「岐阜県観光入込客統計調査」

図表3-18 外国人宿泊客数（延べ人数）の推移（岐阜県）



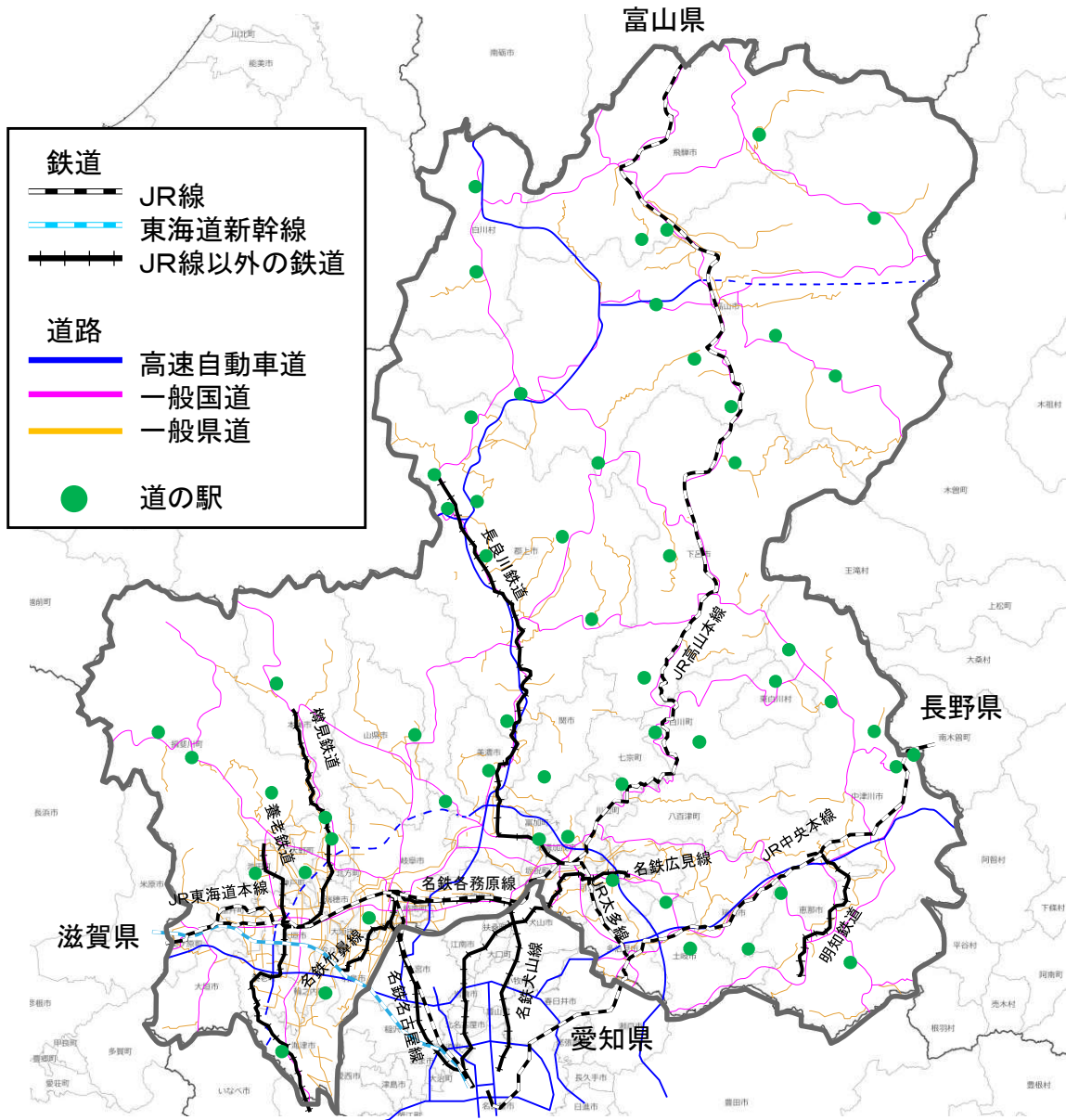
出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図表 3-19 観光入込客の目的分類別割合（岐阜県）



出典：岐阜県「岐阜県観光入込客統計調査」（2017年）

図表 3-20 道の駅の位置図



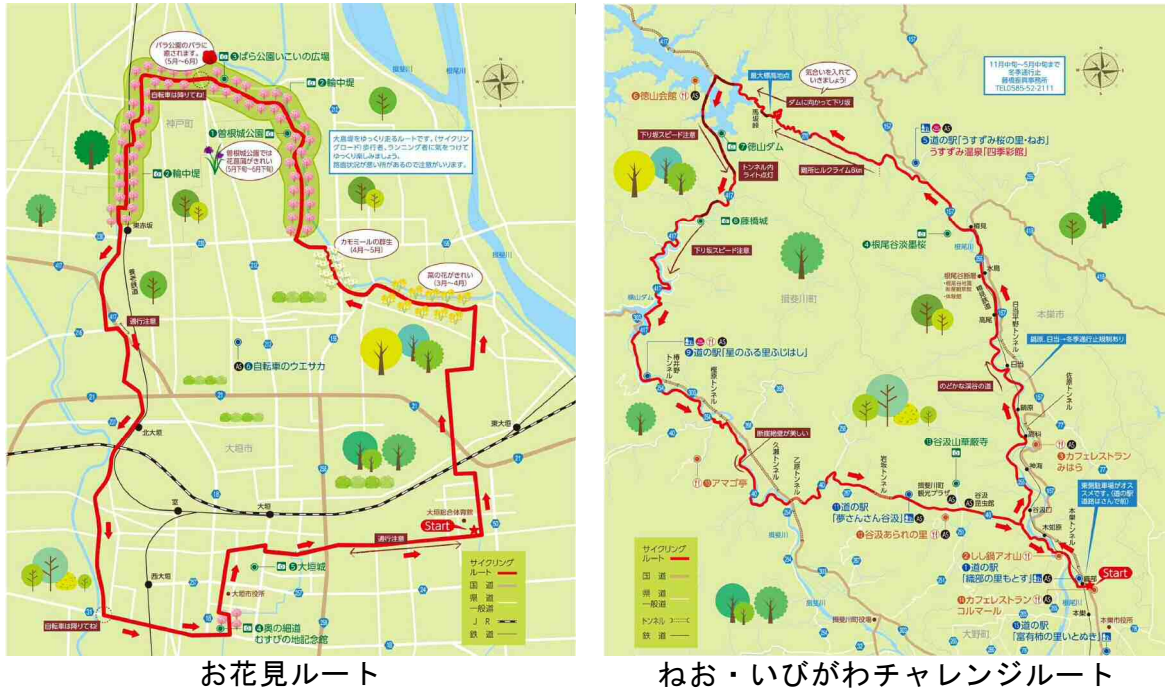
(2) 自転車に関する取組事例

県内各地において、サイクルツーリズム等に関する取組みやサイクルイベント、レンタサイクル等が行われています。

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組みとしては「西美濃サイクルツーリズム」があります。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

図表 3-21 西美濃サイクルツーリズムにおけるモデルルート



ねお・いびがわチャレンジルート
出典：西美濃サイクルツーリズムホームページ

図表 3-22 西美濃サイクルツーリズムにおける休憩施設の充実



※サイクルラック、空気入れ、修理工具を各休憩施設に設置

図表 3-23 サイクルツーリズム等に関する取組み一覧

事例	特徴
西美濃サイクルツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> ・複数市町の連携による取組み ・サイクルトレイン（養老鉄道）を活用 ・各エイドステーションにガイドブックやサイクルラック、修理工具を配備 ・コンビニとのタイアップ
長良川サイクルクルーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・民間によるガイド付きのツアーコース
飛騨里山サイクリング	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人向けのガイドツアーに特化 ・地域活性化の取組み
東濃サイクリング	<ul style="list-style-type: none"> ・地元団体によるガイド付きのツアーコース
中山道御嶽山里サイクリング	<ul style="list-style-type: none"> ・観光協会による取組み ・無料でのレンタサイクルの貸し出し
関ヶ原サイクリングコース	<ul style="list-style-type: none"> ・岐阜県、関ヶ原町による取組み ・歴史（関ヶ原の戦い）にちなんだコースの設定
レールマウンテンバイク 「Gattan Go!!」	<ul style="list-style-type: none"> ・NPOによる取組み ・自転車と廃線した鉄道を組み合わせた取組み
木曽川沿川周遊サイクリング	<ul style="list-style-type: none"> ・国、木曽川沿川市町の連携による取組み ・木曽川沿川のサイクリングコースのハード整備を順次展開中 ・沿川施設、市町によるレンタサイクルの実施
ウイングヒルズ白鳥リゾート	<ul style="list-style-type: none"> ・シーズンオフのスキー場を活用したマウンテンバイクコースの設置
ROOKIES MTB PARK	<ul style="list-style-type: none"> ・地元団体による取組み ・マウンテンバイクのスクールを実施
各務野自然遺産の森 「マウンテンバイクコース」	<ul style="list-style-type: none"> ・市による取組み ・公園内に無料のマウンテンバイクコースを整備
大杉トレイル	<ul style="list-style-type: none"> ・地縁団体、自転車愛好家、民間の連携による取組み ・地元有志の手作りによる整備作業により整備中

図表3-24 サイクルイベント一覧

事例	特徴
せきサイクル・ツーリング	<ul style="list-style-type: none"> ・市による取組み ・自然やグルメを楽しむツーリングイベント ・年に2回、別々のコースで開催
ツアー・オブ・ジャパン 美濃ステージ	<ul style="list-style-type: none"> ・NPOによる取組み ・UCI公認の国際自転車ロードレース
ツール・ド・西美濃	<ul style="list-style-type: none"> ・複数市町の連携による取組み ・コース上におもてなしステーションを設け、各市町の特産品を提供
グランfond東濃	<ul style="list-style-type: none"> ・地元団体による取組み ・自転車で安全に走行するためのマナー教育と環境作りをテーマに開催
乗鞍スカイライン サイクルヒルクライム	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車で登れる場所としては日本で一番高い場所での開催 ・徐々に参加者は増加

図表3-25 レンタサイクル一覧

市町村	実施事業	設置箇所数	自転車台数	主な貸出場所
岐阜市	ぎふ・まちなかレンタサイクル	6	150	岐阜駅、岐阜市役所等
大垣市	レンタサイクルすいとGO！[水都号]	12	37	まちづくり市民活動支援センター等
美濃市	美濃市レンタサイクル	3	22	道の駅 美濃にわか茶屋 美濃和紙の里会館
羽島市	レンタサイクルはしまぐるっと	2	10	岐阜羽島駅羽島こうか東駐車場、ぐるっと羽島はしま観光交流センター
美濃加茂市	1 dayレンタサイクル	2	5	太田宿中山道会館、 シティホテル美濃加茂
関ヶ原町	関ヶ原町レンタサイクル	2	50	関ヶ原町歴史民俗資料館、 関ヶ原駅前観光交流館
池田町	養鉄トレクル	2	20	池野駅、道の駅池田温泉
揖斐川町	養鉄トレクル	1	10	揖斐駅
笠松町	笠松町レンタサイクル	1	19	笠松みなと公園
垂井町	垂井町レンタサイクル	2	15	垂井町役場、 垂井町観光案内所
御嵩町	御嵩町レンタサイクル	1	6	御嵩町観光案内所 (御嵩駅)
神戸町	ごうどレンタサイクル	1	5	ごうど観光交流館 「ひよしの里」
合計		35	349	

※その他、鉄道会社、観光施設や宿泊施設等、民間の実施するレンタサイクルが各所にあり

※2019年7月末現在

3.4 健康と自転車

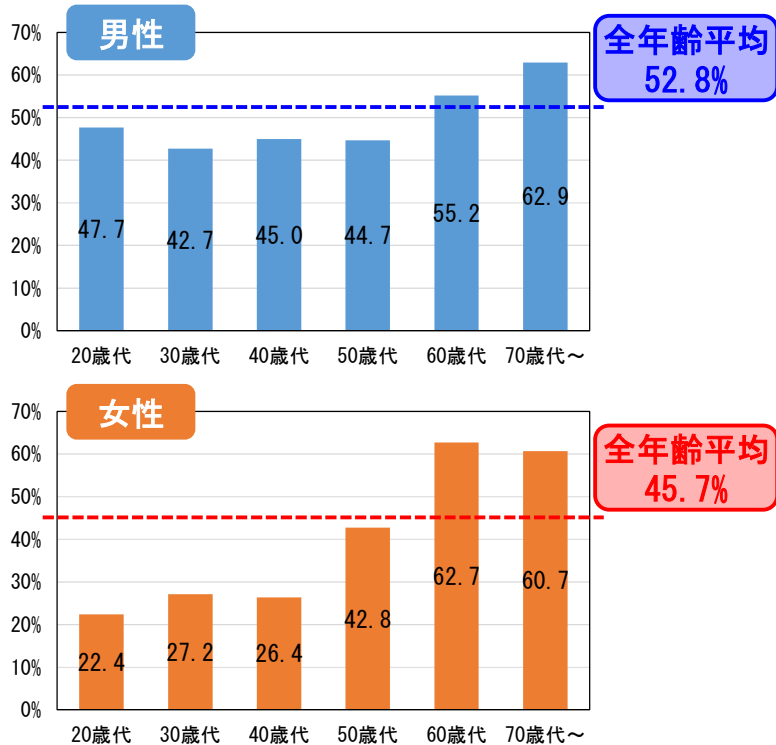
(1) 健康寿命と運動習慣

本県では、運動習慣のある人は、男性の方が高く、年齢別では60歳以上の割合が高くなっています。

県民が普段実施するスポーツは1人で気軽に実施できるものが多く、自転車等は3位となっています。

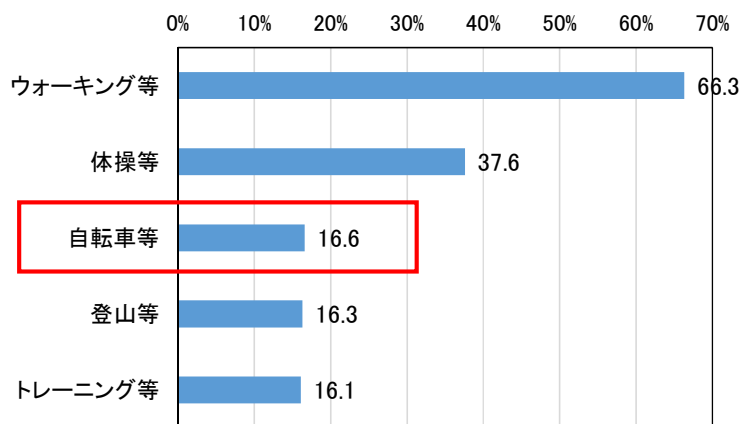
本県のメタボリックシンドローム該当者の割合は全国で最も低いです。

図表3-26 運動習慣のある人の割合（岐阜県）



出典：岐阜県「岐阜県民健康意識調査」（2016年）

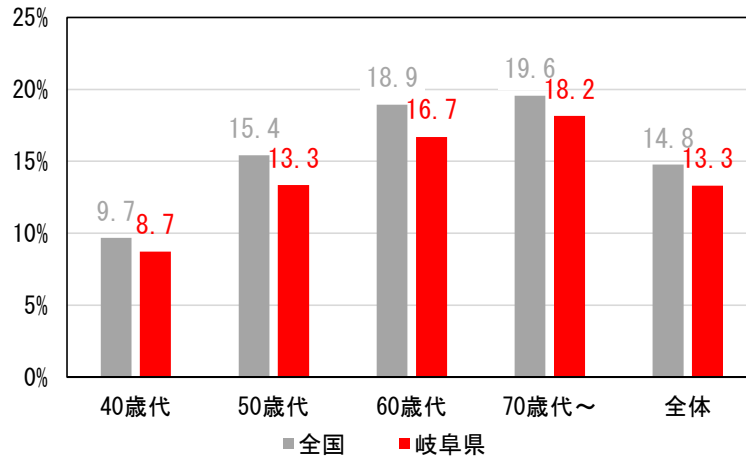
図表3-27 普段実施するスポーツ（上位5つ）（岐阜県）



出典：岐阜県地域スポーツ課「スポーツ・レクリエーションに関するアンケート調査」（2017年）

図表3-28 メタボリックシンドローム該当者の割合

順位	都道府県	%
1	岐阜県	13.3
2	静岡県	13.4
3	東京都	13.6
	⋮	
47	沖縄県	18.1
全国平均		14.8



出典：厚生労働省「特定健康診査・特定保健指導に関するデータ」（2016年）

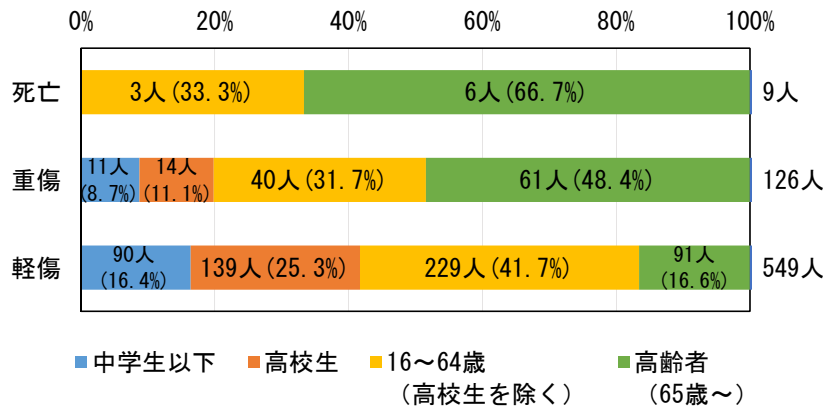
3.5 事故と自転車

(1) 自転車事故件数

本県における2018年中の自転車事故は684人であり、そのうち自転車が第一原因の事故は113人となっています。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。

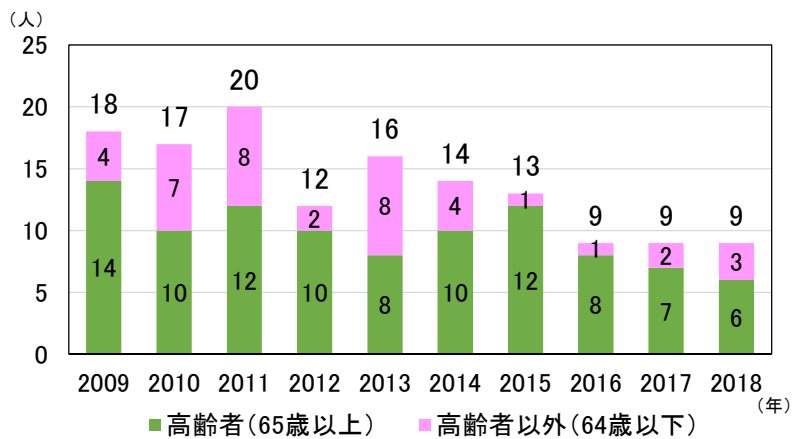
自転車関連事故死者数の推移をみると、2016年までは減少傾向でしたが2017年以降は横ばいとなっています。

図表3-29 年齢別自転車事故被害状況（岐阜県）



出典：岐阜県警察「自転車の交通事故状況」（2018年）

図表3-30 自転車事故死者数の推移（岐阜県）



出典：岐阜県警察「自転車の交通事故状況」

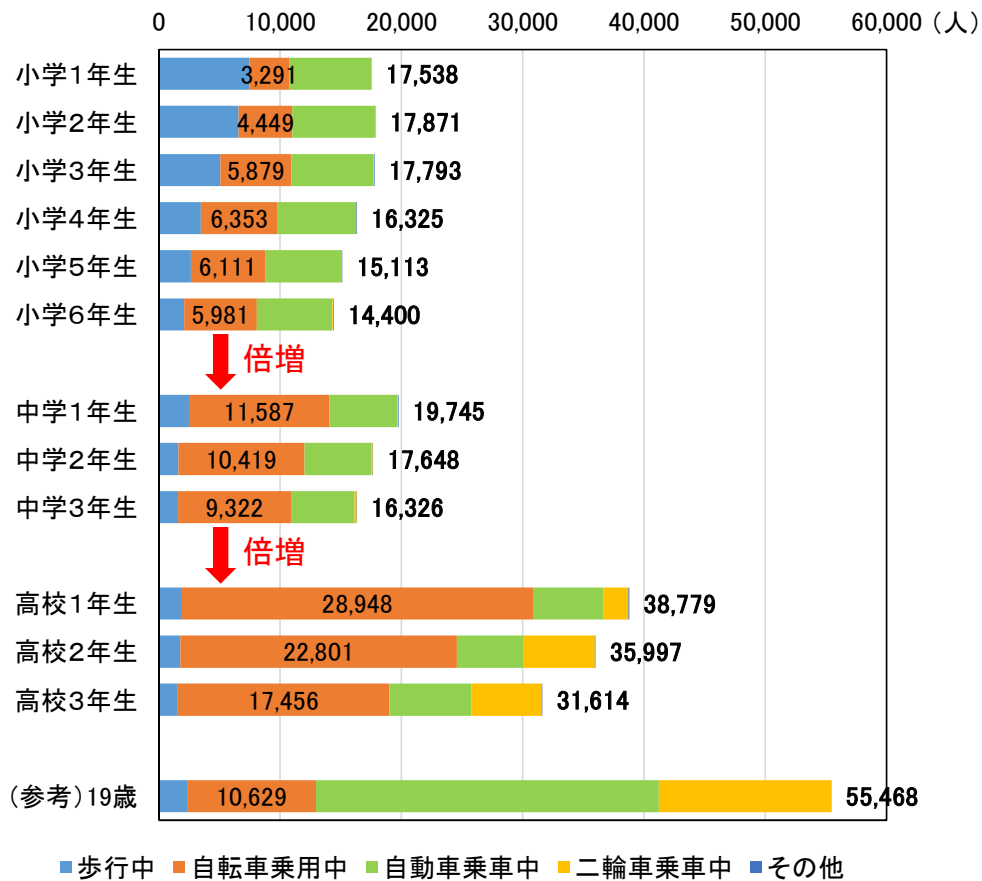
(2) 児童・生徒の自転車事故

本県における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。

全国の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。

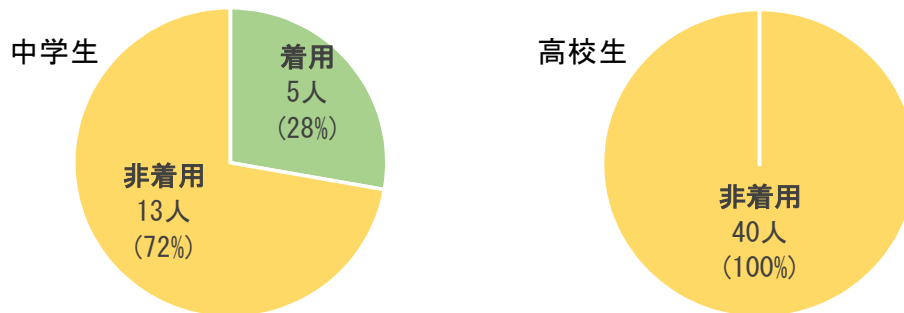
頭部損傷死者のヘルメット非着用率をみると、中学生が72%、高校生が100%となっています。ヘルメットの着用励行の実施率をみると、中学校では85%と高いものの、高校では8%と非常に低くなっています。

図表 3-3-1 状態別死傷者数（全国）



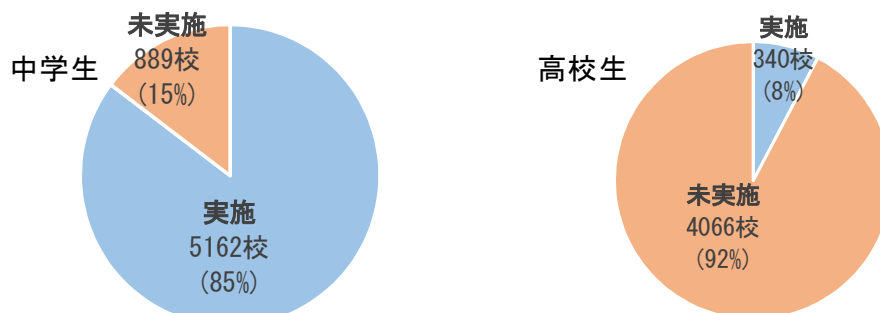
出典：警察庁交通局「児童・生徒の交通事故」（2018年）

図表 3-3-2 頭部損傷死者のヘルメット非着用率（全国，2013～2017年）



出典：警察庁交通局「児童・生徒の交通事故」（2018年）

図表 3-3-3 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）



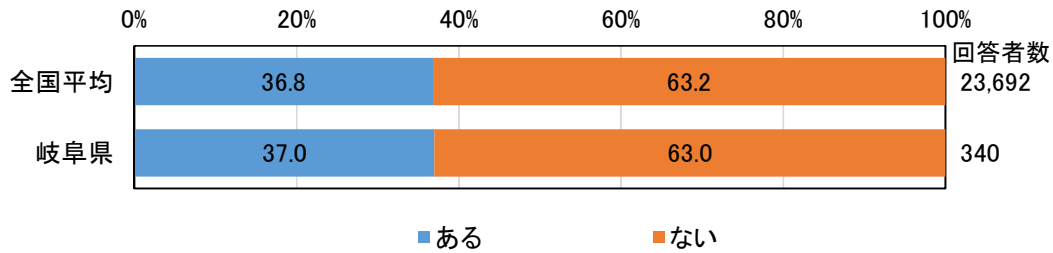
出典：警察庁交通局「児童・生徒の交通事故」（2018年）

(3) 点検・整備の状況

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、本県は37.0%です。全国では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。

点検整備の有無を「ある」と回答した人に、点検・整備の頻度を聞いたところ、本県では3年に1回未満程度の頻度が37.4%と最も高く、全国平均と比較して7.8ポイント高くなっています。点検整備の平均間隔年数をみると、本県は2.57年であり、全国で36位となっています。

図表 3-34 点検・整備の有無



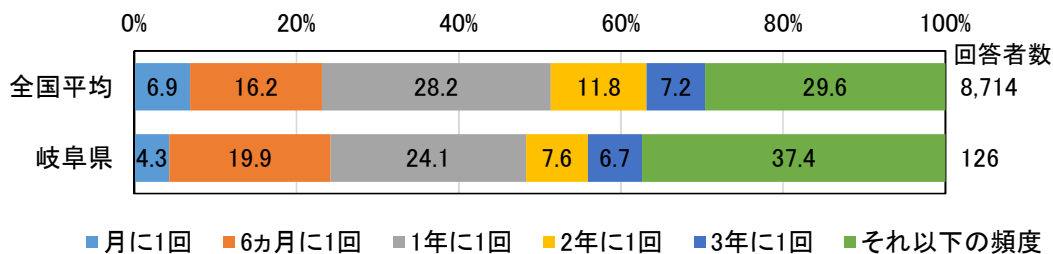
出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」（2018年度）

図表 3-35 点検整備の有無（都道府県別順位）

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

出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」（2018年度）

図表 3-36 点検・整備の間隔



出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」（2018年度）

図表 3-37 点検・整備の平均間隔年数（都道府県別順位）

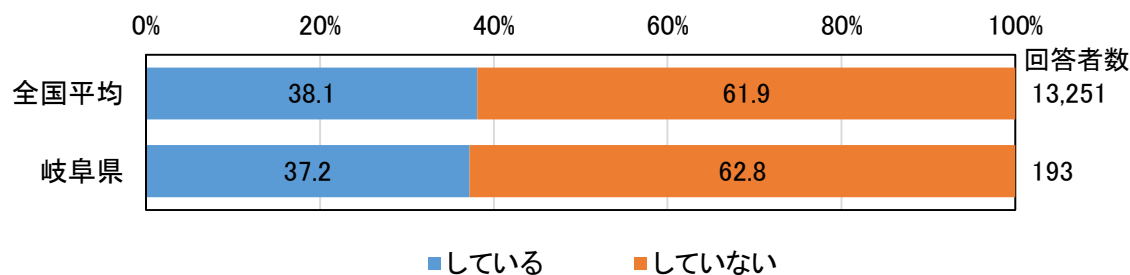
順位	都道府県	年
1	山口県	1.80
2	秋田県	1.91
3	茨城県	1.95
	⋮	
36	岐阜県	2.57
	⋮	
47	山形県	3.07
全国平均		2.31

出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」（2018年度）

（4）保険加入状況

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、本県は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。

図表 3-38 自転車損害保険加入の有無



出典：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」（2018年度）

図表 3-39 自転車損害保険に加入している世帯の割合（都道府県別順位）

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：自転車産業振興協会「自転車保有実態に関する調査報告書」（2018年度）

3.6 課題

本県の地域特性及び自転車にかかる現状等を踏まえた上で、「都市環境」「健康増進」「観光振興」「安全安心」の側面から、本県の課題を整理しました。

(1) 都市環境

課題1) 自転車通行における安全性や快適性の向上

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。

そのため、自転車はもちろんのこと、歩行者や自動車も安全で快適に通行できる道路空間の整備が必要となります。

図表3-40 安全性・快適性の阻害要因

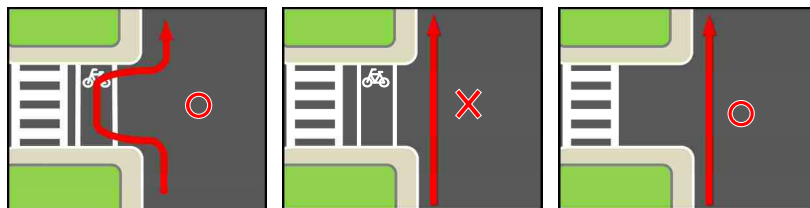


自動車交通量が多い区間で歩道を通行する自転車



グレーチングにはまるタイヤ

図表3-41 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、自転車は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」だとして、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2) 自転車の通行の支障となる駐車車両の排除

道路交通法では、自転車は車道を通行することが原則*とされていますが、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。

そこで、既存の道路空間において自転車の通行空間を確保するためには、駐車違反の取締りも必要となります。

図表3-42 自転車の通行空間をふさぐ駐車車両



※普通自転車が歩道を通行することができる場合（警視庁HPより）

- ・歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識等があるとき。
- ・13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転しているとき。
- ・道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行するのが困難な場所を通行する場合や、著しく自動車の通行量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などの接触事故の危険性がある場合など、普通自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるとき。

課題3) 交通結節点への自転車でのアクセス利便性向上

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。

そのため、鉄道駅やバスターミナルなどの交通結節点においては、自転車のアクセスの利便性向上や周辺での違法駐輪の削減を目指した駐輪場の整備が必要となります。

課題4) まちづくりとの連携

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。

県内の多くの自治体においては、実際に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ます。

今後もまちづくりにおける各種施策と連携した自転車通行空間の整備を進めていくことが求められています。

(2) 健康増進

課題5) サイクルスポーツやサイクリングの普及

本県では、現役のアスリートや将来のアスリート育成支援のための支援事業を実施しています。また、岐阜百年公園では、自然に囲まれながら安全に園内をまわ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。

今後も様々な事業を通じてサイクルスポーツやサイクリングの魅力を伝え、今以上に自転車利用を広く普及させていくことが必要となります。

課題6) 健康に与える効果の周知

自転車による運動は、脂肪燃焼や体力向上に効果的な運動強度を維持しやすく、脚部や体幹部の筋肉を使うことにより、筋力の維持・増強に役立ちます。また、がんや心臓疾患による死亡・発症のリスク軽減につながると言われています。

県民の健康増進を図るため、特に普段自転車を利用していない人には自転車の利用が健康に与える効果をわかりやすく伝えることが必要となります。

課題7) 日常生活における自転車を利用した健康づくり

自転車の利用は身体的な健康増進だけでなく、気分・メンタルの向上につながります。自転車通勤しなかった日と比較して、自転車通勤をした場合は出勤時・帰宅時ともに気分の「安定度」と「活性度」が向上するという調査結果も出ています。（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」より）

しかし、本県における通勤・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。

県民の健康寿命の延伸のためにも、通勤や通学などの日常生活において積極的に自転車を利用し、無理なく健康づくりを進めていくことが必要となります。

(3) 観光振興

課題8) 歴史資源を活かした観光振興

本県には、多くの歴史資源がありますが、現在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設定しています。

今後も引き続き、関ヶ原ならではの**歴史資源とサイクリングコースを活用した観光振興**を進めていくことが重要となります。

課題9) 自然景観や地域資源を活かした観光振興

本県では、美しい自然景観を楽しむことができ、また観光資源も点在しています。さらに、県内には列車内に自転車をそのまま持ち込めるサイクルトレインも走っています。これらの魅力的な観光資源を自転車で繋ぐため、自転車道の整備や案内標識の設置などを進めています。

今後は、この**自然景観や地域資源（観光資源、サイクルトレインや自転車道）を活用した観光振興**を進めていくことが重要となります。

課題10) 自転車を活用したインバウンド誘客

インバウンド市場において世界的に団体旅行から個人旅行へのシフトが進んでいる中、本県では、着地型観光の推進を目指しています。

その取組みの一つとして、訪日外国人による**自転車を活用した周遊・滞在型観光**も考えていきます。

課題11) 魅力向上と情報発信

サイクルツーリズムによる観光振興は全国各地で進められています。より多くのサイクリストや観光客を呼び込むためには、他県にはない魅力的なコースの整備・設定はもちろんのこと、それらの**魅力を伝えるための情報発信や利用施設の利便性向上**等の取組みが重要となります。

課題12) 自転車イベントとのタイアップによる地域活性化

美濃市では、2007年から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」が開催されており、毎回平均して25,000～26,000人もの観客動員があります。また、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みとして、「ツール・ド・西美濃」を毎年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。

地域活性化を図るためには、このような自転車イベントとのタイアップも効果的であると考えます。

(4) 安全安心

課題13) 定期的な点検整備

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」の逐条解説によると、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。また、「自転車保有実態に関する調査報告書（自転車産業振興協会 2018年度）」によると、本県において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は37.0%となっており、自転車の整備不良に対する危機意識は

低い状況にあると考えられます。

そこで、自転車をより安全に利用するため、定期的な点検整備を促進していくことが必要となります。

課題 1 4) 自転車乗用中の交通事故防止

自転車乗用中の交通事故による死者の80%は、自転車を運転する側に法令違反が認められています。(警察庁交通局2017年)自転車の法令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ると考えられます。

そのため、自転車の利用者には交通ルールとマナーの周知徹底が不可欠です。

課題 1 5) 児童・生徒の自転車事故防止

本県における2018年度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。

特に児童・生徒において自転車乗用中の交通事故防止を図るためには、交通ルールの遵守やヘルメットの着用の促進が不可欠です。

課題 1 6) 保険への加入促進

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。

「自転車保有実態に関する調査報告書(自転車産業振興協会 2018年度)」によると、本県において自転車損害賠償保険に加入している世帯の割合は37.2%となっており、京都府や兵庫県など保険加入を義務化している府県の加入率に比べると20ポイント程度低い状況です。

そのため、万が一、自転車事故を起こした場合に備えて、自転車損害賠償保険への加入を促進させる取組みが必要となります。

課題 1 7) 自動車運転者の自転車への理解向上

自転車の通行空間は車道が原則となっているにも関わらず、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。

自転車が安心して車道を走行するためには、自動車運転者の自転車利用者に対するマナーの向上が求められています。

課題 1 8) 災害時における自転車の利活用

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である自転車を用意していたという事例があります。

これらを踏まえ、災害時においても自転車の利活用を考えていきます。

4. 実施すべき施策

目指すべき将来像の実現に向けて、前章で整理した各課題に対して、以下に示す施策を実施していきます。

4.1 都市環境

施策1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

措置① 市町村の自転車活用推進計画策定の支援

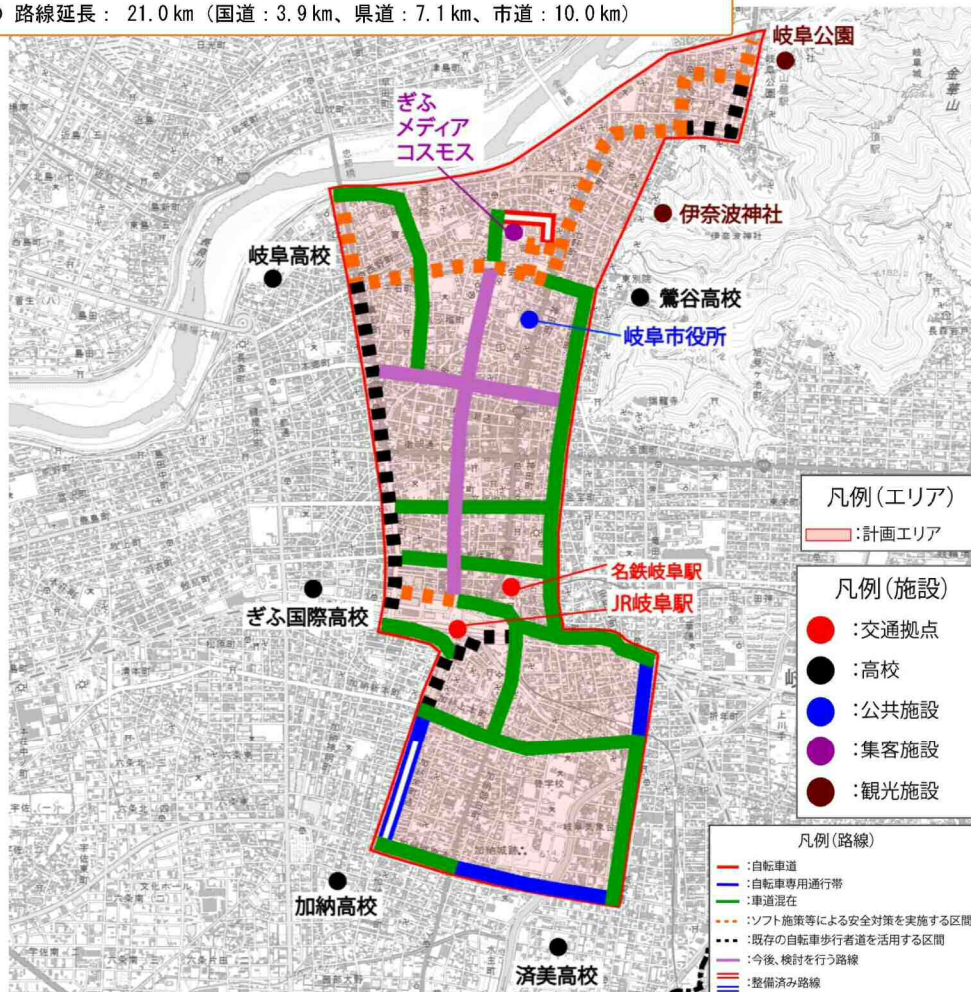
- a. 「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を市町村へ周知すること等により、市町村における自転車ネットワーク計画^{※1}を含む自転車活用推進計画の策定を支援します。【新規】

[担当課：道路維持課]

※1 自転車ネットワーク計画：安全で快適な自転車通行空間を効果的、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です。

図表4-1 岐阜市自転車ネットワーク計画

○ 路線延長：21.0 km（国道：3.9 km、県道：7.1 km、市道：10.0 km）



<完成形態と暫定形態を活用した自転車ネットワーク計画>

完成形態は、自転車利用者などの安全性を考慮し、自動車や歩行者と分離した整備形態になります。(自転車道、自転車専用通行帯など)
 暫定形態は、自転車利用者の安全を早期に向上させるため、現状の車道幅員で整備可能な当面の整備形態になります。(車道混在など)

※各路線について、関係機関と協議のうえ、見直す場合があります。

出典：岐阜市「自転車走行環境整備計画【概要版】」

措置② 自転車通行空間の整備

- a. 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」※²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。【新規】

[担当課：交通規制課，道路建設課，道路維持課，都市整備課]

※² 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン：全国各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底を進めるため、国土交通省道路局及び警察庁交通局が連携し作成されたものです。

図表 4-2 自転車の通行空間

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	<p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽型路面表示は外側線の下に重ねさせることができる</p>

出典：国土交通省道路局，警察庁交通局「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（2016年）

- b. 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の整備を推進します。（整備計画はp87参照）【継続実施】

[担当課：道路維持課]

措置③ 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用

- a. 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。【継続実施】
[担当課：交通規制課，道路維持課]

図表 4-3 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

- a. 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。【継続実施】
[担当課：道路維持課]

措置⑤ 自転車通行空間の適正な維持管理の実施

- a. 自転車利用者のニーズを踏まえ、快適な自転車通行空間確保のための除草・清掃・補修を実施します。【継続実施】

[担当課：道路維持課]

図表 4-4 長良川自転車道における雑草の繁茂状況



施策 2) 違法駐車取締りの推進

措置① 駐車禁止等の規制実施

- a. 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。【継続実施】

[担当課：交通規制課]

措置② 違法駐車 of 積極的な取締り

- a. 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。
【継続実施】

[担当課：交通指導課]

措置③ 駐車監視員による違反車両の確認

- a. 駐車監視員^{※3}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。【継続実施】

[担当課：交通指導課]

※3 駐車監視員：警察署長の委託を受けた法人の下で、地域を巡回し、放置車両の確認や確認標章の取付けなどの仕事を行う人のことであり、法律上の資格が必要とされています。反則告知をしたり、金銭を徴収したりすることはありません。2018年中は、2,400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。

図表4-5 駐車監視員の活動



図表4-6 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



出典：岐阜県警察「駐車監視員活動ガイドラインMAP」

施策3) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進

措置① 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進

- a. 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^{※4}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。【新規】

[担当課：都市政策課]

※4 パーソントリップ調査：「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものです。人の動き（地域別・交通手段別等の交通実態）を総合的に把握する唯一の調査であり、交通計画、道路計画、防災計画等の検討のための基礎資料として活用されています。

- b. 交通結節点への自転車でのアクセス利便性向上にむけた駐輪場整備を促進するため、岐阜県鉄道問題研究会をとおして、公共交通事業者に対しても、駐輪場の整備にむけた協力を要請します。【継続実施】

[担当課：公共交通課]

施策4) まちづくりと連携した総合的な取組みの実施

措置① まちづくりと連携した自転車施策の推進

- a. 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み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。

【新規】

[担当課：道路建設課，道路維持課，都市政策課，都市整備課]

措置② ゾーン30等による安全対策の実施

- a. 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。【継続実施】

[担当課：交通規制課，道路維持課]

図表4-7 ゾーン内における速度抑制対策の例



出典：岐阜県警察「ゾーン30イメージ図」

措置③ 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

- a. 生活道路における安全で快適な自転車通行空間を確保するため、無電柱化を推進します。【継続実施】

[担当課：道路維持課，都市整備課]

図表4-8 高山市の無電中化の例



図表 4-9 実施スケジュールと担当課

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
都市 環境	施策1) 自転車通行空間の計画的な整備推進						
	措置①市町村の自転車活用推進計画策定の支援						
	a. 「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。						道路維持課
	措置②自転車通行空間の整備						
	a. 歩行者、自転車、自動車が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。						交通規制課 道路建設課 道路維持課 都市整備課
	b. 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の整備を推進します。						道路維持課
	措置③道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用						
	a. 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。						交通規制課 道路維持課
	措置④乗鞍スカイラインのマイカー規制の実施						
	a. 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。						道路維持課
	措置⑤自転車走行空間の適正な維持管理の実施						
	a. 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。						道路維持課
	施策2) 違法駐車取締りの推進						
	措置①駐車禁止等の規制実施						
a. 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。						交通規制課	
措置②違法駐車 of 積極的な取締り							
a. 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。						交通指導課	
措置③駐車監視員による違反車両の確認							
a. 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。						交通指導課	

4. 実施すべき施策

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
	施策3) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進						
	措置①地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進						
	a. 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。						都市政策課
	b. 交通結節点への自転車でのアクセス利便性向上にむけた駐輪場整備を促進するため、岐阜県鉄道問題研究会をとおして、公共交通事業者に対しても、駐輪場の整備にむけた協力を要請します。						公共交通課
	施策4) まちづくりと連携した総合的な取組みの実施						
	措置①まちづくりと連携した自転車施策の推進						
	a. 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み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。						道路建設課 道路維持課 都市政策課 都市整備課
	措置②ゾーン30等による安全対策の実施						
	a. 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。						交通規制課 道路維持課
	措置③無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備						
	a. 生活道路における安全で快適な自転車通行空間を確保するため、無電柱化を推進します。						道路維持課 都市整備課

4.2 健康増進

施策5) サイクルスポーツ振興の推進

措置① アスリートの育成支援

- a. 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。【継続実施】

取組目標：天皇杯・皇后杯8位達成に向けて

- ・国体強化合宿（第1次、第2次）の実施（国体強化対策事業）
- ・全国都道府県対抗自転車大会など3つの全国大会への参加（国体強化対策事業）
- ・年間4回の地区練習会と2回の自転車初心者教室事業の実施（未来の清流アスリート育成事業）

[担当課：競技スポーツ課]

- b. 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。【継続実施】

取組目標：全国で優秀な成績を収めた選手を確保し、指導者として、次世代を担うアスリートの育成

- ・年間40回以上のジュニアを対象としたスポーツ教室等の実施（優秀選手活用事業）

[担当課：競技スポーツ課]

図表4-10 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

- c. 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。【継続実施】

取組目標：強化指定チーム（大学1校）、強化指定校（2校）、強化指定選手（2名）に対しての活動支援の実施（清流アスリート強化事業）

[担当課：競技スポーツ課]

- d. 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。【継続実施】

取組目標：オリンピック 県ゆかりの選手30名輩出に向けて

- ・強化指定選手（1名）に対しての活動支援の実施（オリンピックアスリート強化支援事業）

[担当課：競技スポーツ課]

- e. 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。【継続実施】

取組目標：自転車競技体験プログラム 年間4回の実施（ジュニアアスリート発掘・育成事業）

[担当課：競技スポーツ課]

- f. 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、タンデム自転車の走行が可能となるよう検討します。【継続実施】

[担当課：地域スポーツ課]

図表 4-11 トレーニングエリア内におけるトレーニングの様子

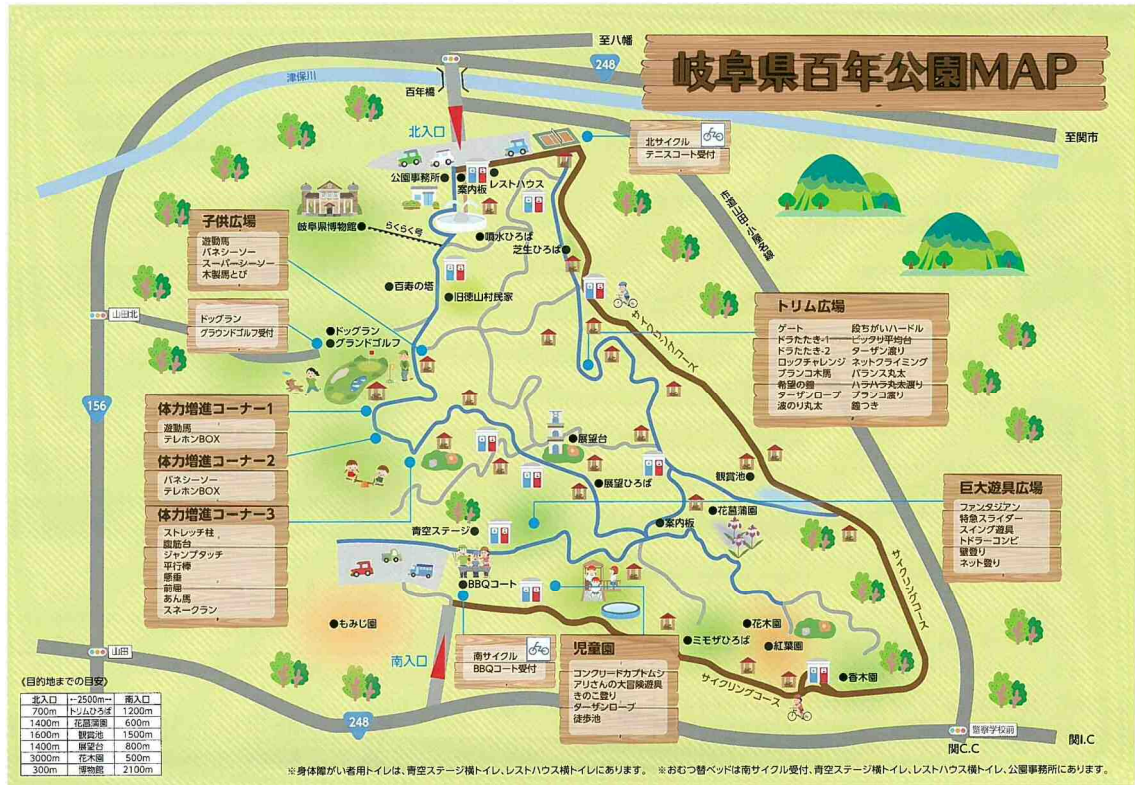


出典：ぎふスポホームページ

措置② 公園等の有効活用の促進

- a. 岐阜県百年公園におけるサイクリングロードの利用を促進します。【継続実施】
 [担当課：都市公園課]

図表 4-12 岐阜百年公園のサイクリングコース



※岐阜百年公園における自転車の貸出しや持込みの実績（2018年度）

自転車貸出し：約15,300台，持込み：約2,400台

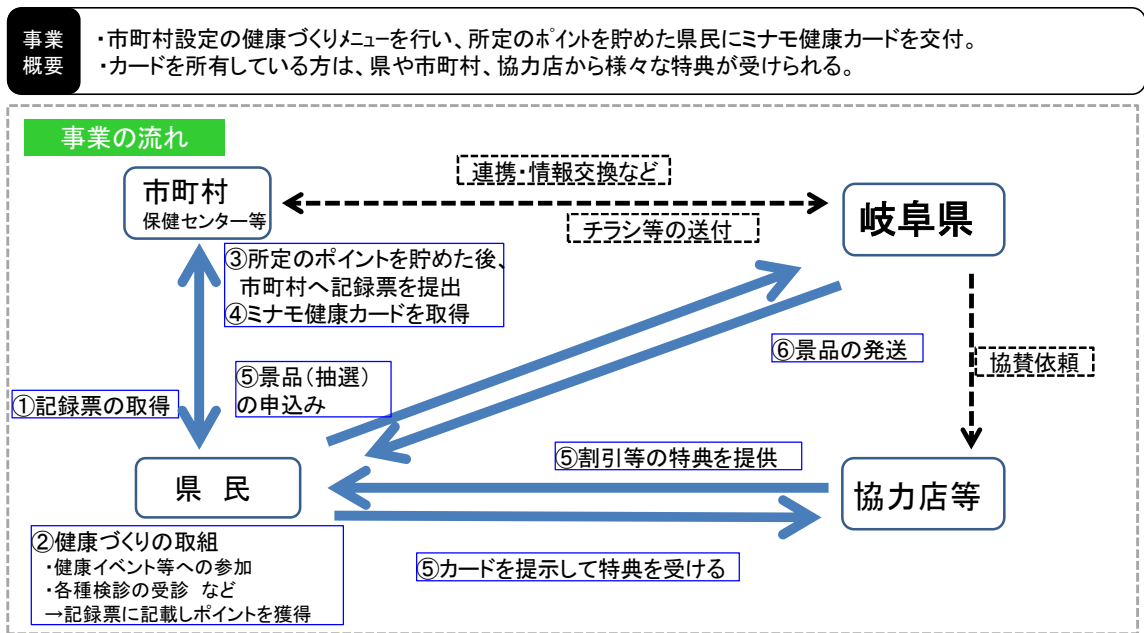
施策6) 自転車を活用した健康づくりの推進

措置① 健康増進の広報啓発

- a. 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)【継続実施】

[担当課：保健医療課]

図表4-13 清流の国ぎふ健康ポイント事業



※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。

出典：岐阜県保健医療課

- b. 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。【継続実施】
取組目標：年1回開催

[担当課：都市公園課]

図表4-14 サイクルフェスティバルの様子



※5 サイクルロゲイニング…あらかじめ決められたチェックポイントをまわり、できるだけ多くのポイントを獲得するイベントです。コースは指定されていません。サイクルフェスティバルでは、サイクルロゲイニングの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ました。

出典：Gifu Tono Bicycle Clubホームページ

施策7) 自転車通勤等の促進

措置① 自転車通勤の広報啓発

- a. 「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。【継続実施】
[担当課：県民生活課]
- b. 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。【継続実施】
[担当課：環境管理課]
- c. 自転車活用推進官民連携協議会発行の「自転車通勤導入に関する手引き」について、県ホームページで情報発信します。【新規】
[担当課：道路維持課]

図表4-15 自転車通勤導入に関する手引き

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

発行：自転車活用推進官民連携協議会，2019年5月

図表 4-16 実施スケジュールと担当課

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
健康増進	施策5) サイクルスポーツ振興の推進						
	措置①アスリートの育成支援						
	a. 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。						競技スポーツ課
	取組目標：天皇杯・皇后杯8位達成に向けて ・国体強化合宿（第1次、第2次）の実施（国体強化対策事業） ・全国都道府県対抗自転車大会など3つの全国大会への参加（国体強化対策事業） ・年間4回の地区練習会と2回の自転車初心者教室事業の実施（未来の清流アスリート育成事業）						
	b. 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。						競技スポーツ課
	取組目標：全国で優秀な成績を収めた選手を確保し、指導者として、次世代を担うアスリートの育成 ・年間40回以上のジュニアを対象としたスポーツ教室等の実施（優秀選手活用事業）						
	c. 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。						競技スポーツ課
	取組目標：強化指定チーム（大学1校）、強化指定校（2校）、強化指定選手（2名）に対する活動支援の実施（清流アスリート強化事業）						
	d. 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。						競技スポーツ課
	取組目標：オリンピック 県ゆかりの選手30名輩出に向けて ・強化指定選手（1名）に対する活動支援の実施（オリンピックアスリート強化支援事業）						
e. 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。						競技スポーツ課	
取組目標：自転車競技体験プログラム 年間4回の実施（ジュニアアスリート発掘・育成事業）							
f. 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、タンデム自転車の走行が可能となるよう検討します。						地域スポーツ課	
措置②公園等の有効活用の促進							
a. 岐阜県百年公園におけるサイクリングロードの利用を促進します。						都市公園課	

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
健康 増進	施策6) 自転車を活用した健康づくりの推進						
	措置①健康増進の広報啓発						
	a. 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。						保健医療課
	b. 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。 取組目標：年1回開催						都市公園課
	施策7) 自転車通勤等の促進						
	措置①自転車通勤の広報啓発						
	a. 「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。						県民生活課
	b. 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。						環境管理課
	c. 自転車活用推進官民連携協議会発行の「自転車通勤導入に関する手引き」について、県ホームページで情報発信します。						道路維持課

4.3 観光振興

岐阜県内の魅力的な観光資源（長良川沿川、関ヶ原古戦場、中山道など）を自転車でめぐ
るサイクルツーリズムの拡大により、インバウンドを含めた観光振興を進めます。

図表4-17 主な観光資源と自転車関連施設等



施策8) 関ヶ原の歴史資源を活かしたサイクルツーリズムの推進

措置① 関ヶ原古戦場サイクリングコース^{※6}を活用したイベントの実施

- a. 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。【継続実施】

[担当課：関ヶ原古戦場整備推進課]

※6 関ヶ原古戦場サイクリングコース：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、2018年に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。同年10月には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。また、初級者コースについては、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。

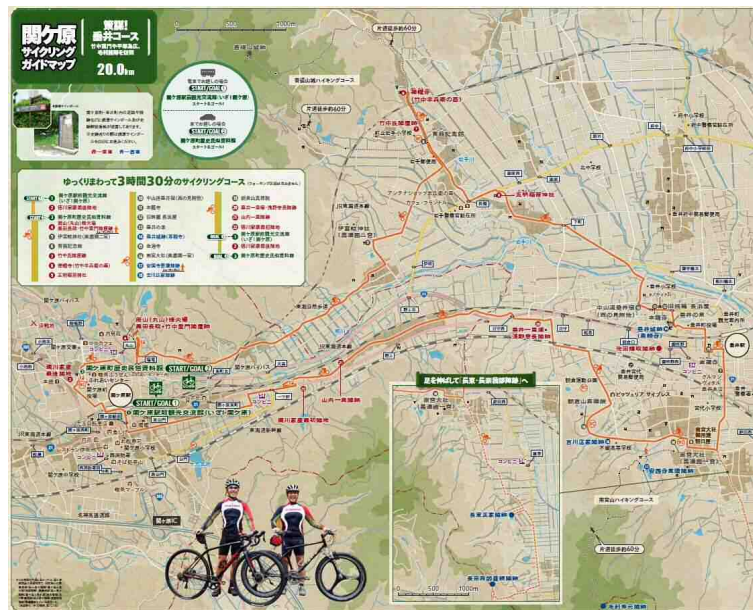
図表4-18 関ヶ原古戦場サイクリングコースの設定

コース名	対象	距離 (km)	所要時間 (時間)
決戦！関ヶ原コース	初級者	11.5	2.5
策謀！垂井コース	初級者	20	3.5
出陣！東西進軍コース	中級者	40	5
チェスト！島津退き口コース	上級者	63	6.5
天下一！美濃戦国コース	上級者	100	8



出典：関ヶ原古戦場グランドデザイン公式サイト

図表4-19 関ヶ原サイクリングガイドマップ



ガイドマップの設置箇所

- ・ 関ヶ原駅前観光交流館
- ・ 関ヶ原町歴史民俗資料館
- ・ 関ヶ原町役場
- ・ 垂井町観光案内所
- ・ 垂井町役場
- ・ 岐阜県庁関ヶ原古戦場整備推進課 など

図表4-20 関ヶ原古戦場サイクリングコースを活用したイベントチラシ

関ヶ原古戦場サイクリングコース完成記念

関ヶ原古戦場サイクリングイベント

関ヶ原の戦いゆかりの地を巡る5つのサイクリングコース完成を記念し、初心者から上級者までお楽しみいただけるサイクリングイベントを開催します!

1 策謀! 垂井コース **20 km**

垂井町の竹中重門、平塚為広、毛利謙隆ゆかりの地を訪ねるコース

日時 2018年10月20日[土]・21日[日] 9:30~14:00

料金 1名2,000円 電動レンタルサイクル、昼食、ドリンク、保険含む **初級**

2 決戦! 関ヶ原コース **11.5 km**

関ヶ原町内の主要な古戦場史跡をぐるりと一周するコース

日時 2018年10月27日[土] 10:30~13:30

料金 1名2,000円 電動レンタルサイクル、昼食、保険含む **初級**

3 チェスト! 島津退き口コース **63 km**

二之瀬越など島津隊の退却路を辿る高低差の大きいヒルクライムコース

日時 2018年10月27日[土] 9:30~17:00

料金 1名2,500円 昼食、特典、保険含む **上級**

詳細、申込みは裏面をご覧ください。

出典：岐阜県関ヶ原古戦場整備推進課

図表4-21 関ヶ原古戦場サイクリングイベント参加者数

コース名	日時	参加者数(人)
策謀! 垂井コース	10/20(土) 9:30~14:00	17
	10/21(日) 9:30~14:00	12
決戦! 関ヶ原コース	10/27(土) 10:30~13:30	10
チェスト! 島津退き口コース	10/27(土) 9:30~17:00	24

出典：岐阜県関ヶ原古戦場整備推進課

施策9) 長良川沿川の自然景観を活かしたサイクルツーリズムの推進

措置① 長良川サイクルツーリズム※7の推進

- a. 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の作成やガイドツアーの造成など、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。【新規】

[担当課：道路維持課，観光企画課]

※7 長良川サイクルツーリズム：本県の地域特性を踏まえた特徴的な取り組みとして、長良川沿川を対象とした「長良川サイクルツーリズム」を県の重点事業と位置づけ取り組んでいます。長良川流域内の「道の駅」等を拠点とし、地域の魅力的な観光資源を自転車で繋ぐ広域的なツーリズムとして、流域市町とともに検討を進めます。

図表4-22 長良川沿川の観光資源や道の駅等



<長良川サイクルツーリズム>

- 岐阜県の特徴である「山」と「川」や魅力的な観光地、サイクリング列車（長良川鉄道）をまわることができるモデルコースの設定
- 国内外の観光客が利用できるサイクリングマップの作成
- 全国2位の箇所数を誇る「道の駅」の拠点としてサイクリングを楽しめるよう、道の駅のサイクルステーション化
- 沿線市町が提供するレンタサイクルの活用促進

施策10) 中山道を活用したサイクルツーリズムの創出

措置① 中山道^{※8}サイクリングモデルコースの創出とプロモーションの実施

- a. 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。【継続実施】

[担当課：海外戦略推進課]

※8 中山道：江戸時代に整備された五街道の一つである中山道は、江戸と京都を結ぶ重要な街道で、全長135里32丁（約534km）に69の宿場が置かれました。そのうちの17宿、126.5kmが岐阜県的美濃地方を東西に横断しており、今も往時の面影を色濃く残しています。その土地の歴史や文化、隠れた魅力の発見を楽しむ街道観光は岐阜県の誇るべき観光資源であるとして、平成25年2月に「岐阜の宝もの」に認定されました。

図表4-23 中山道



出典：中山道岐阜県十七宿散策ガイドホームページ

図表4-24 中山道サイクリング



出典：岐阜県海外戦略推進課

図表4-25 インバウンド向け着地型観光セミナー

中山道サイクリングと地域を巻き込んだプロモーション
 ~インバウンド向け着地型観光セミナー~
 RIDAS × FeelJapan

参加費 無料

2018年 8月23日 木 (受付14:00~) 14:30-17:00
 場所：みのかも文化の森【緑のホール】
 岐阜県美濃加茂市蜂屋町上蜂屋3299-1 先着70名

第1部 14:35~15:20
「日本が誇る旧街道サイクリングの魅力」
 ~環境に良いスポーツバイクの第一人者~
 講師：井上寿氏 (株式会社ライダス 代表取締役)
 (株式会社ストラータ バイシクルズ 代表取締役)
 (JCA公認サイクリングガイド)

第2部 15:25~16:10
「地域を巻き込むゲストハウスのマーケティング戦略」
 ~TripAdvisorランキング・京都1位を獲得した経営者が語る~
 講師：藤田勝光氏 (株式会社Feel Japan 代表取締役)

第3部 16:15~17:00 パネルディスカッション
「地域をつなぐサイクルツーリズム」
 ファシリテーター：古田菜穂子氏 (岐阜県観光国際戦略アドバイザー)
 パネリスト 井上寿氏
 藤田勝光氏

申込方法 FAXまたはEメールにてお申込みください。
 締切2018年8月22日(水)*申込書は裏面にございます。

主催 岐阜県
 共催 中山道ぎふ17宿連携会議
 東海地区外国人誘致促進協議会岐阜県部会

問合せ 岐阜県商工労働部観光国際局海外戦略推進課
 欧米誘客係：福田、加藤
 TEL：058-272-8360 FAX：058-278-2603
 Eメール：c11336@pref.gifu.lg.jp

出典：岐阜県海外戦略推進課

施策 1 1) サイクリスト誘客に向けた取組みの推進

措置① 道の駅のサイクルステーション化

- a. 県管理道の「道の駅」について、サイクルラックやベンチ、自転車整備用品の設置、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。【継続実施】

[担当課：道路維持課]

- b. 県管理道以外の「道の駅」について、サイクルラックやベンチ、自転車整備用品の設置、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。【継続実施】

[担当課：道路維持課]

図表 4-26 レンタサイクルを実施している道の駅



美濃にわか茶屋（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実施
- ・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
- ・料金：普通自転車 200円/台、電動アシスト自転車 500円/台

出典：美濃にわか茶屋ホームページ



道の駅 池田温泉（池田町）「サイクルポート」

- ・池田・揖斐川レンタサイクル推進協議会がレンタサイクルを実施
- ・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
- ・空飛ぶ自転車ラックを設置

出典：池田町役場ホームページ、道の駅池田温泉(出店者組合) Twitter

措置② 桜堤サブセンターの整備促進

- a. 「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)の整備が促進されるよう国に働きかけます。【継続実施】

[担当課：都市公園課]

図表4-27 桜堤サブセンター



国営木曾三川公園
KISO GARDEN Natural Government Park

桜堤サブセンター 園内案内図



出典：国営木曾三川公園ホームページ

措置③ サイクルツーリズムに関する情報発信

- a. 県内のサイクルツーリズムに関連する取組みについて情報発信します。
【継続実施】

[担当課：観光企画課]

措置④ サイクルトレイン等の取組みに対する支援

- a. 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。【継続実施】

[担当課：公共交通課]

図表4-28 長良川鉄道サイクリング列車



【乗車可能駅】

平日 関駅～美濃白鳥駅
土日祝日 前平公園駅～北濃駅

【運行時刻】

平日 関駅8:35⇒美濃白鳥駅10:08
土日祝日 前平公園駅6:28⇒北濃駅8:38

出典：長良川鉄道株式会社ホームページ

図表4-29 養老鉄道サイクルトレイン



【乗車可能駅】

播磨～揖斐間の各駅

【運行時刻】

平日 9時頃～15時頃までの指定列車
土日祝日 すべての列車

出典：養老鉄道株式会社ホームページ

- b. サイクルトレインにおける列車の自転車ラック整備等、既存車両の魅力向上のための改修等に要する経費について、鉄道事業者の申請に応じて支援します。【継続実施】

[担当課：公共交通課]

措置⑤ 民間のインバウンド推進の取組みに対する支援

- a. 民間が実施するインバウンド向けガイドツアーについて造成支援や販売促進支援等を行います。【新規】

[担当課：海外戦略推進課]

施策12) 国際的なサイクリング大会等の誘致への支援

措置① 国際的なサイクリング大会の誘致に対する支援

- a. 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。

【継続実施】

[担当課：地域スポーツ課]

図表4-30 チラシ「ツアー・オブ・ジャパン美濃ステージ」



出典：NPO法人美濃うだつアップクラブホームページ

図表 4-31 実施スケジュールと担当課

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
観光 振興	施策 8) 関ヶ原の歴史資源を活かしたサイクルツーリズムの推進						
	措置①関ヶ原古戦場サイクリングコースを活用したイベントの実施						
	a. 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。						関ヶ原古戦場整備推進課
	施策 9) 長良川沿川の自然景観を活かしたサイクルツーリズムの推進						
	措置①長良川サイクルツーリズムの推進						
	a. 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の作成やガイドツアーの造成など、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。						道路維持課 観光企画課
	施策 10) 中山道を活用したサイクルツーリズムの創出						
	措置①中山道サイクリングモデルコースの創出とプロモーションの実施						
	a. 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。						海外戦略推進課
	施策 11) サイクリスト誘客に向けた取組みの推進						
	措置①道の駅のサイクルステーション化						
	a. 県管理道の「道の駅」について、サイクルラックやベンチ、自転車整備用品の設置、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。						道路維持課
	b. 県管理道以外の「道の駅」について、サイクルラックやベンチ、自転車整備用品の設置、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。						道路維持課
	措置②桜堤サブセンターの整備促進						
	a. 「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)の整備が促進されるよう国に働きかけます。						都市公園課
	措置③サイクルツーリズムに関する情報発信						
	a. 県内のサイクルツーリズムに関連する取組みについて情報発信します。						観光企画課
措置④サイクルトレイン等の取組みに対する支援							
a. 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。						公共交通課	
b. サイクルトレインにおける列車の自転車ラック整備等、既存車両の魅力向上のための改修等に要する経費について、鉄道事業者の申請に応じて支援します。						公共交通課	

4. 実施すべき施策

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
観光 振興	措置⑤民間のインバウンド推進の取組みに対する支援						
	a. 民間が実施するインバウンド向けガイドツアーについて造成支援や販売促進支援等を行います。						海外戦略推進課
	施策12) 国際的なサイクリング大会等の誘致への支援						
	措置①国際的なサイクリング大会の誘致に対する支援						
	a. 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。						地域スポーツ課

4.4 安全安心

施策13) 自転車の点検整備の促進

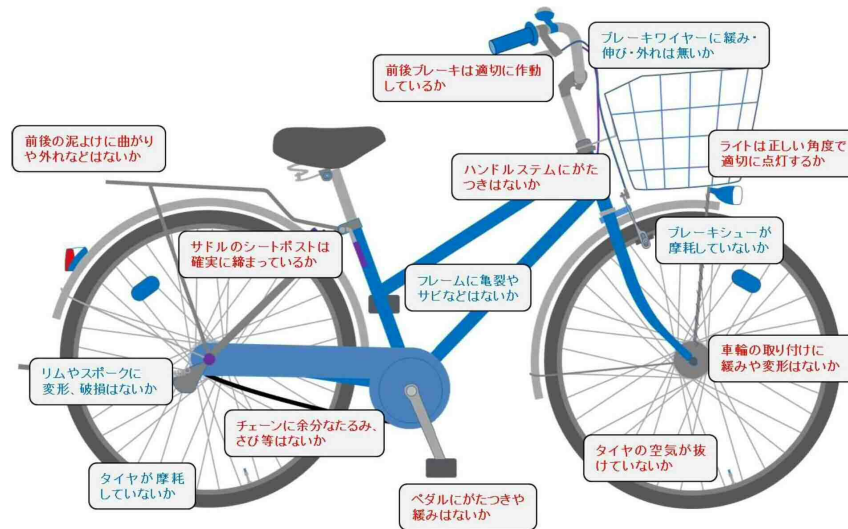
措置① より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

- a. 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。

【継続実施】

[担当課：県民生活課]

図表4-32 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」

施策 1 4) 自転車の安全利用の促進

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

- a. 四季の交通安全運動^{※9}や自転車安全利用推進月間^{※10}（5月）を通じ「自転車安全利用五則」の周知を図ります。【継続実施】

取組目標：随時（特に年4回の四季の運動等を中心に）実施

[担当課：県民生活課]

自転車安全利用五則（平成19年7月10日交通対策本部決定より）

- 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 安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止，夜間はライトを点灯，交差点での信号遵守と一時停止・安全確認）
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

- ※9 四季の交通安全運動：中央交通安全対策会議の定める要領等に基づいて日本全国で実施される交通安全に関する啓発期間です。子どもと高齢者の交通事故防止や自転車の安全利用の推進などに関する啓発活動を実施しています。
- ※10 自転車安全利用推進月間：自転車利用者の交通ルール遵守及び交通マナーの向上を図ることを目的として、各種の機会・広報媒体を通じた広報啓発活動の強化、交通安全教育の促進、街頭における指導や取締りの強化等を実施しています。

図表 4-33 チラシ「自転車の安全利用の推進」



出典：岐阜県県民生活課

- b. 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。【継続実施】
[担当課：交通企画課]

措置② 交通安全意識向上を図る広報啓発

- a. 自転車シミュレータ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。【継続実施】
取組目標：年40回程度開催
[担当課：県民生活課]

図表4-34 自転車シミュレータ（体験装置）とは？

自転車シミュレータとは？

スクリーンに実際の交通状況を映し、街中での自転車の運転を模擬的に体験できる装置です。

自転車を運転する際に起こりうる危険を安全に体験することで、危機予測能力や安全意識の向上を図ります。



(実際の体験講座の様子)

出典：岐阜県県民生活課

図表4-35 出前講座の開催実績

	2016年		2017年		2018年	
	実施回数 (回)	参加人数 (人)	実施回数 (回)	参加人数 (人)	実施回数 (回)	参加人数 (人)
高齢者	16	567	9	444	9	403
一般（地域住民等）	2	160	5	224	2	64
外国人、就学生	2	39	2	72	1	34
高校生	10	3,373	12	2,681	9	2,425
中学生	2	277	5	951	2	269
小学生	3	124	3	292	7	612
特別支援	4	110	5	130	6	220
その他	1	33	0	0	4	50
計	40	4,683	41	4,794	40	4,077

出典：岐阜県県民生活課

- b. 自転車シミュレータを活用するほか、スタントマンによるスケアードストレイト方式^{※11}の自転車教室や自転車安全大会^{※12}の開催など、子ども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。
【継続実施】

[担当課：交通企画課]

- ※11 スケアードストレイト方式：スタントマンを使って実際の事故を再現するなど、参加者に事故の危険性を視覚的に体験させ、恐怖を実感させることで、それにつながる危険運転を未然に防止し、交通ルールの大切さを学ばせる交通安全教室のことです。
- ※12 自転車安全大会：子どもに安全で正しい自転車の乗り方を体得させ、将来好ましい社会人に育成することを目的として、「交通少年団自転車安全大会」を開催しており、県下の各地区から選抜された小学校別チームで、学科テスト、安全走行テスト、技能走行テストを行っています。

図表 4-36 出前講座の開催実績（2018年）

	実施回数 (回)	参加人数 (人)
小学生	7	638
中学生	14	1,851
高校生	8	971
高齢者	20	1,157
その他	8	536
計	57	5,153

出典：岐阜県警察交通企画課

図表 4-37 自転車安全大会の様子



出典：岐阜県警察交通企画課

- c. 県営各務原公園において、自転車の交通安全利用の促進を図るために開催される交通安全教室（毎日開催）と、自転車乗り方教室（春と秋のイベント日のみ開催）※13等を実施します。【継続実施】

取組目標：年2回（春・秋）開催

[担当課：都市公園課]

※13 県営各務原公園の交通安全教室は「小学1年生～3年生」、自転車乗り方教室は「幼児～小学3年生」を対象に行っています。

図表4-38 県営各務原公園における自転車乗り方教室



出典：岐阜県各務原公園twitter

図表4-39 県営各務原公園における交通安全教室等の参加状況

	交通安全教室 (毎日開催) 参加者数 (人)	自転車乗り方教室 (イベント時のみ) 参加者数 (人)	【参考】 入園者数 (人)
2018年10月20日 秋イベント	90	11	1,162
2019年5月18日 春イベント	46	12	1,313
2018年度計	5,795		104,810

出典：岐阜県都市公園課

- d. 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。【継続実施】

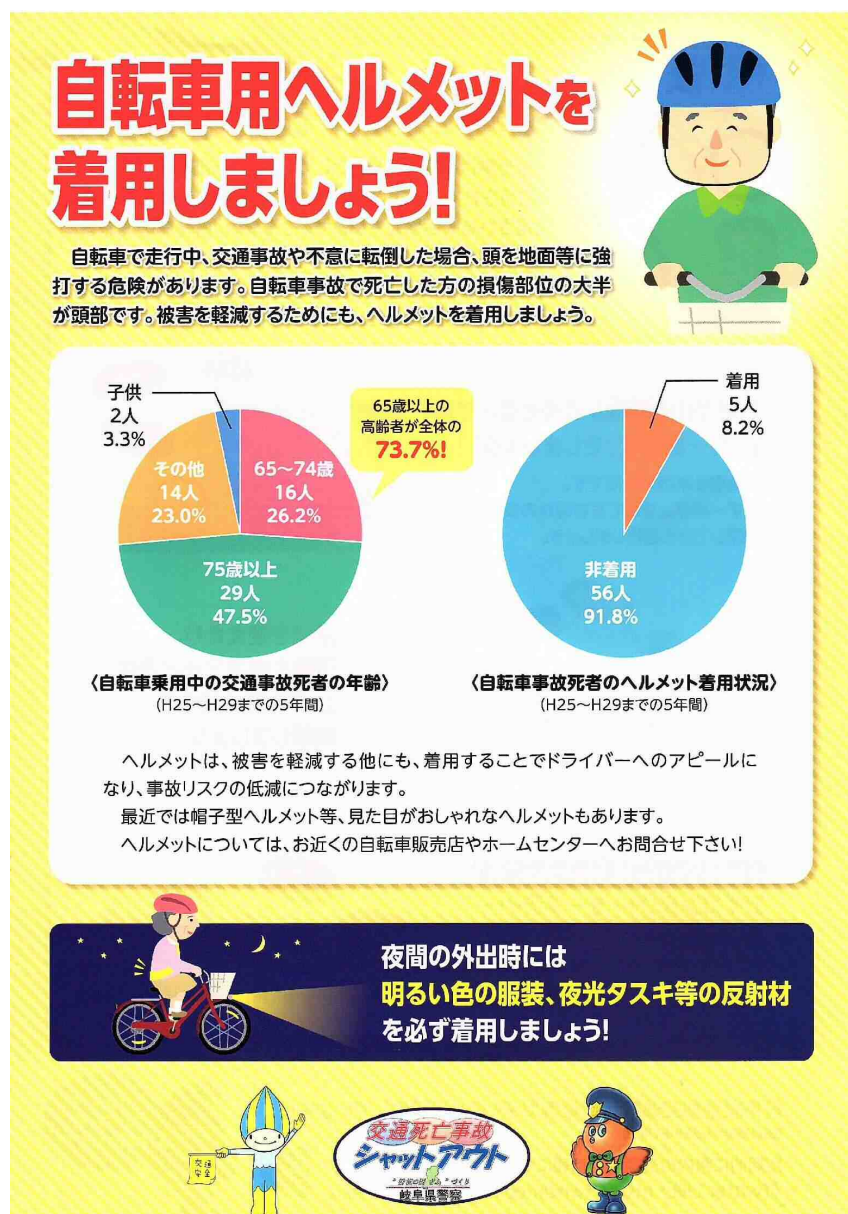
[担当課：交通指導課]

措置③ ヘルメット着用の広報啓発

- a. 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。【継続実施】
[担当課：交通企画課]

- b. 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。【継続実施】
取組目標：随時（特に年4回の四季の運動等を中心に）実施
[担当課：県民生活課]

図表4-40 チラシ「ヘルメットの着用促進」



出典：岐阜県県民生活課

措置④ 自転車運転者講習制度の着実な運用

- a. 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。【継続実施】

[担当課：交通企画課]

図表4-4-1 チラシ「自転車運転者講習制度」

改正道路交通法の施行に伴い
平成27年
6月1日
から
自転車運転中に
危険なルール違反を繰り返すと
自転車運転者講習
を受けることになります。

●自転車運転者講習の対象となる危険行為とは・・・

- 信号無視
- 進路踏切立入り禁止
- 指定場所一時不停止等
- 歩道通行時の通行方法違反
- 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
- 飲酒運転

その他の危険行為

- 通行禁止違反
- 交差点安全進行義務違反等
- 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)
- 交差点優先車妨害等
- 通行区分違反
- 環状交差点安全進行義務違反等
- 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 安全運転義務違反

●自転車講習制度のながれ ※受講命令違反・・・5万円以下の罰金

危険行為を反復 → 受講命令 → 講習の受講

自転車運転者が危険行為を繰り返す

交通の危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けるように命令

●講習時間 3時間
●講習手数料 5,700円

😊 自転車安全利用五則を守りましょう!

出典：岐阜県警察交通企画課

図表4-4-2 自転車運転者講習の実施回数

	実施回数 (回)	参加人数 (人)
2016年	1	1
2017年	0	0
2018年	1	2
計	2	3

出典：岐阜県警察交通企画課

措置⑤ 交通安全に関する指導技術の向上

- a. 岐阜県交通安全協会^{※14}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。【継続実施】

[担当課：交通企画課]

※14 岐阜県交通安全協会：安全で住みよい交通社会の実現を目指して、関係機関・団体と連携し、安全意識の高揚、普及のため積極的に諸活動を行っている一般財団法人です。県内に5校の自動車学校を運営しております。

図表 4 - 4 3 講習会の開催実績

	実施回数 (回)	参加人数 (人)
2016年	1	19
2017年	0	0
2018年	1	34
計	2	53

出典：岐阜県警察交通企画課

図表 4 - 4 4 講習会の様子



出典：一般財団法人岐阜県交通安全協会ホームページ

措置⑥ 高齢者向けの安全教室の実施

- a. 高齢者交通安全大学校^{※15}などの高齢者に対する交通安全教育の場において、自転車シミュレータなどを活用した参加・体験・実践型の交通安全教室を推進します。【継続実施】

[担当課：交通企画課]

※15 高齢者交通安全大学校：各警察署管内の1小学校区を指定して、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、1年間にわたり交通安全教育資機材等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施しています。

図表4-45 自転車シミュレータを体験している様子



出典：岐阜県警察ホームページ

- b. 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。【継続実施】

取組目標：年40回程度開催

[担当課：県民生活課]

措置⑦ 公務員に対するルール遵守の徹底

- a. 自転車の交通ルール遵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。

【継続実施】

取組目標：随時（特に年4回の四季の運動等を中心に）実施

[担当課：県民生活課]

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

- a. 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。
【継続実施】

[担当課：交通企画課]

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

- a. 地域交通安全活動推進委員^{※16}、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。【継続実施】

[担当課：交通企画課]

※16 地域交通安全活動推進委員：地方公務員法に規定する特別職の地方公務員で、道路交通法等に規定されている活動を行います。地域の交通モラルを向上させ、交通安全の理解を深める諸活動のリーダーとして活動するボランティアの人たちに法律上の資格を付与し、その活動の促進を図るために、平成3年1月から地域交通安全活動推進委員の制度が全国でスタートしました。

施策15) 学校における交通安全教室の推進

措置① 交通安全教室の開催

- a. 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。【継続実施】

取組目標：年2回実施校100%

[担当課：学校安全課]

図表4-46 自転車安全運転チェックシート（中学生用）

別紙1

自転車安全運転チェックシート（中学生用）

（ ）年（ ）組（ ）番 氏名（ ）

No.	チェック項目	1回目	2回目
		○・×	○・×
1	車道または、自転車通行可の歩道を走っている。		
2	車道を走行する際は、左側を通行している。		
3	歩道を走行する際は、歩行者に配慮し、車道寄りを徐行している。		
4	交差点や道路を横断する際は、信号を守っている。		
5	交差点に進入する際は、一時停止標識等に従い、一時停止をして安全を確認している。		
6	夜間での走行では、ライトを点灯している。		
7	二人乗り運転はしていない。		
8	他の自転車と並進走行はしていない。 （並進可の標識がある場所以外）		
9	携帯電話・スマートフォンを使用しながら運転していない。		
10	イヤホン等で音楽等を聴きながら運転していない。		
11	雨天時の走行では、傘を差さず雨合羽を使用している。		
12	日頃から、車両点検（ハンドル・ブレーキ・ベル・ライト・反射材・鍵等）をしている。		
13	自転車を運転するときは、ヘルメットを着用している。		
14	交差点等道路を横断する際は、ドライバーとアイコンタクト（安全確認）して道路を横断している。		
15	自転車は車両であり、加害者となりうることを理解している。		

※1～12の項目は、「自転車運転者講習」受講義務の対象となる危険行為に関わるものです。

☆私は、自転車事故を防止するために、次のことに気を付けます。

1 回目	〈実施日 月 日〉
2 回目	〈実施日 月 日〉

※中学生、高校生合わせて約100,000人配布

出典：岐阜県学校安全課

- b. 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。【継続実施】

取組目標：年20校程度派遣

[担当課：学校安全課]

図表4-47 「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、生徒の皆様へ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。

加害者の3つの責任と社会的制裁

刑事上の責任
民事上の責任
道義上の責任

社会的制裁
人気が失われ、悪化してしまう

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、またどのような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。

H29年度岐阜県の自転車事故の発生状況

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。
歩行者のペースを優先し、歩行者を威嚇しないようにする。
- ④ 安全ルールを守る。
「一時停止と安全確認」「信号を守る」「直進はライトを点灯」「二人乗りは禁止」「酒気帯び禁止」「教習運転は禁止」
- ⑤ 子供は、ヘルメットを着用。

※安全運転授業は、これまで県内12校で開催

出典：岐阜県学校安全課

図表4-48 学校における交通安全教育のメニュー

メニュー名	対象
自転車安全運転授業出前講座	小学校，中学校 高校，特別支援学校
中学校入学前の 自転車安全運転授業	小学6年生

- c. 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。【継続実施】

[担当課：交通企画課]

- d. 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。【継続実施】
 ※再掲：施策14措置⑥b
 取組目標：年40回程度開催

[担当課：県民生活課]

措置② 交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

- a. 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。【継続実施】
 ※再掲：施策14措置⑤a

[担当課：交通企画課]

施策16) 保険などの加入を促進させる取組みの推進

措置① 自転車損害賠償保険加入促進を図るための広報啓発

- a. 自転車愛好家等を対象とした各種イベントや県・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、自転車保険加入促進を図るための広報啓発を実施します。【継続実施】
 取組目標：随時（特に年4回の四季の運動等を中心に）実施

[担当課：県民生活課]

図表4-49 保険の種類と補償内容

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

図表4-50 TSマーク



出典：公益財団法人日本交通管理技術協会ホームページ

図表 4-5 1 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	男子高校生が昼間、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

図表 4-5 2 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。

自転車向けの保険に加入している

はい → **自転車事故による損害賠償に備えた保険**に加入している

いいえ・わからない → **自動車の任意保険、火災保険、傷害保険のいずれか**に加入している

はい → **個人賠償責任補償特約※**を付けている

いいえ・わからない → **共済**に加入している

はい → **個人賠償責任補償特約※**を付けている

いいえ・わからない → **会社等の団体保険**に加入している

はい → **個人賠償責任補償特約※**を付けている

いいえ・わからない → **T Sマーク（自転車整備済の印）の付帯保険**に入っている

はい → **自転車事故による損害賠償に備えた保険**に加入する必要があります！

いいえ → **自転車事故による損害賠償に備えた保険**に加入する必要があります！

※個人賠償責任補償特約とは、個人が日常生活の事故で他人に損害を与えた場合に保険金が支払われるものです。

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！
(神戸地裁 平成25年7月判決)

小学生が夜間、自転車で帰宅途中に、歩行中の女性と衝突。女性は頭部のケガ等で意識が戻らず、監督責任を問われた母親に賠償命令。

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 種類	事故の相手		自分		取扱い先
	生命・身体	財産	生命・身体	財産	
T Sマーク付帯保険	○	×	○	○	自転車安全整備店
個人賠償責任保険	○	○	×	○	傷害保険各社
傷害保険	×	×	○	○	傷害保険各社

岐阜県
環境生活部県民生活課 交通安全・コミュニティ係 TEL 058-272-1111 (代表)
http://www.pref.gifu.lg.jp/kurashi/shohi-seikatsu/kotsuanzen/

※県内の中学校・高校などにおいて上記チラシのほか保険のチラシも配布しています

出典：岐阜県県民生活課

施策 17) 自動車運転者に対する自転車の交通ルールの周知

措置① 各種自動車運転者の講習時における教育の実施

- a. 自動車運転免許の更新時講習、安全運転管理者講習等の自動車運転者を対象とした講習の機会を捉え、「自転車安全利用五則」を始めとする自転車に関する交通ルールやマナーについて指導します。【継続実施】

[担当課：交通企画課]

施策 18) 災害時における自転車活用の推進

措置① 災害時における自転車活用の推進

- a. 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。【継続実施】

[担当課：危機管理政策課]

- b. 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。【継続実施】

[担当課：消防課]

- c. 災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握に役立てるため、県内の土木事務所等において自転車を配備し、危機管理体制を強化します。【継続実施】

[担当課：道路維持課]

■安心・安全に関する施策のライフステージ別分類

図表4-53 安心・安全に関する施策のライフステージ別分類

	幼児	小学生	中学生	高校生	成人	高齢者	その他
施策13	①a. 定期的な点検整備の普及啓発						
施策14	①a. 交通安全運動・自転車安全利用推進月間を通じた啓発活動						⑤a. 自治体の指導員や教員等を対象とした講習会の開催
	①b. 街頭啓発活動や交通安全教育を通じた啓発活動						
	②c. 県営各務原公園における交通安全教室	②a. 自転車シミュレータを活用した出前講座					⑦a. 公務員に対するルール遵守の徹底
		②b. 自転車シミュレータやスケアードストレイト方式の自転車教室・自転車安全大会					
	②d. 指導・啓発等の街頭活動、悪質・危険な違反に対する検挙措置						⑧a. 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
	③a. ヘルメットの利用促進						
	③b. ヘルメット着用の重要性の啓発						
④a. 自転車運転者講習制度の周知						⑨a. 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	
⑥a. 高齢者交通安全大学校などにおいて、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を推進							
⑥b. 参加・体験・実践型出前講座の実施							
施策15	①a. 自転車安全運転チェックシートの配布						①c. 教職員用マニュアルの配付
	①b. 自転車安全運転授業の開催						
	①d. 参加・体験・実践型出前講座の実施						②a. 自治体の指導員や教員等を対象とした講習会の開催
施策16	①a. 自転車損害賠償保険加入促進を図るための広報啓発						
施策17	①a. 各種自動車運転者の講習時における教育の実施						
施策18							①a. 災害時における自転車活用方策の検討
							①b. 消防活動での自転車活用の検討
							①c. 県内の土木事務所等に自転車を配備

担当課: 県民生活課 都市公園課 交通企画課 交通指導課 学校安全課 危機管理政策課 消防課 道路維持課

図表4-54 実施スケジュールと担当課

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
安全 安心	施策13) 自転車の点検整備の促進						
	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						
	a. 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。						県民生活課
	施策14) 自転車の安全利用の促進						
	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						
	a. 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。 取組目標：随時（特に年4回の四季の運動等を中心に）実施						県民生活課
	b. 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。						交通企画課
	措置②交通安全意識向上を図る広報啓発						
	a. 自転車シミュレータ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。 取組目標：年40回程度開催						県民生活課
	b. 自転車シミュレータを活用するほか、スタントマンによるスクエア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、子ども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。						交通企画課
	c. 県営各務原公園において、自転車の交通安全利用の促進を図るために開催される交通安全教室（毎日開催）と、自転車乗り方教室（春と秋のイベント日のみ開催）等を実施します。 取組目標：年2回（春・秋）開催						都市公園課
	d. 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。						交通指導課
	措置③ヘルメット着用の広報促進						
	a. 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。						交通企画課
	b. 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。 取組目標：随時（特に年4回の四季の運動等を中心に）実施						県民生活課

4. 実施すべき施策

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
安全 安心	措置④自転車運転者講習制度の着実な運用						
	a. 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。						交通企画課
	措置⑤交通安全に関する指導技術の向上						
	a. 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。						交通企画課
	措置⑥高齢者向けの安全教室の実施						
	a. 高齢者交通安全大学校などの高齢者に対する交通安全教育の場において、自転車シミュレータなどを活用した参加・体験・実践型の交通安全教室を推進します。						交通企画課
	b. 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。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;">取組目標：年40回程度開催</div>						県民生活課
	措置⑦公務員に対するルール遵守の徹底						
	a. 自転車の交通ルール遵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。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;">取組目標：随時（特に年4回の四季の運動等を中心に）実施</div>						県民生活課
	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						
	a. 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。						交通企画課
	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						
a. 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。						交通企画課	
施策15) 学校における交通安全教育の推進							
措置①交通安全教室の開催							
a. 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。 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;">取組目標：年2回実施校100%</div>						学校安全課	

分野	施策と具体的な措置	実施スケジュール					担当課
		2020	2021	2022	2023	2024	
安全 安心	b. 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。 取組目標：年20校程度派遣						学校安全課
	c. 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。						交通企画課
	d. 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。 取組目標：年40回程度開催						県民生活課
	措置②交通安全教室の講師へ向けた講習会実施						
	a. 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。						交通企画課
	施策16) 保険などの加入を促進させる取組みの推進						
	措置①自転車損害賠償保険加入促進を図るための広報啓発						
	a. 自転車愛好家等を対象とした各種イベントや県・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、自転車保険加入促進を図るための広報啓発を実施します。 取組目標：随時（特に年4回の四季の運動等を中心に）実施						県民生活課
	施策17) 自動車運転者に対する自転車の交通ルールの周知						
	措置①各種自動車運転者の講習時における教育の実施						
a. 自動車運転免許の更新時講習、安全運転管理者講習等の自動車運転者を対象とした講習の機会を捉え、「自転車安全利用五則」を始めとする自転車に関する交通ルールやマナーについて指導します。						交通企画課	
施策18) 災害時における自転車活用の推進							
措置①災害時における自転車利用の推進							
a. 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を検討します。						危機管理政策課	
b. 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。						消防課	
c. 災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握に役立てるため、県内の土木事務所等において自転車を配備し、危機管理体制を強化します。						道路維持課	

5. 計画の推進方策

5.1 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、関係者（庁内各課、県警察本部、教育委員会等）が緊密に連携して施策の推進を図ります。

また、市町村に対して、法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画の策定を支援します。

5.2 計画のフォローアップと見直し

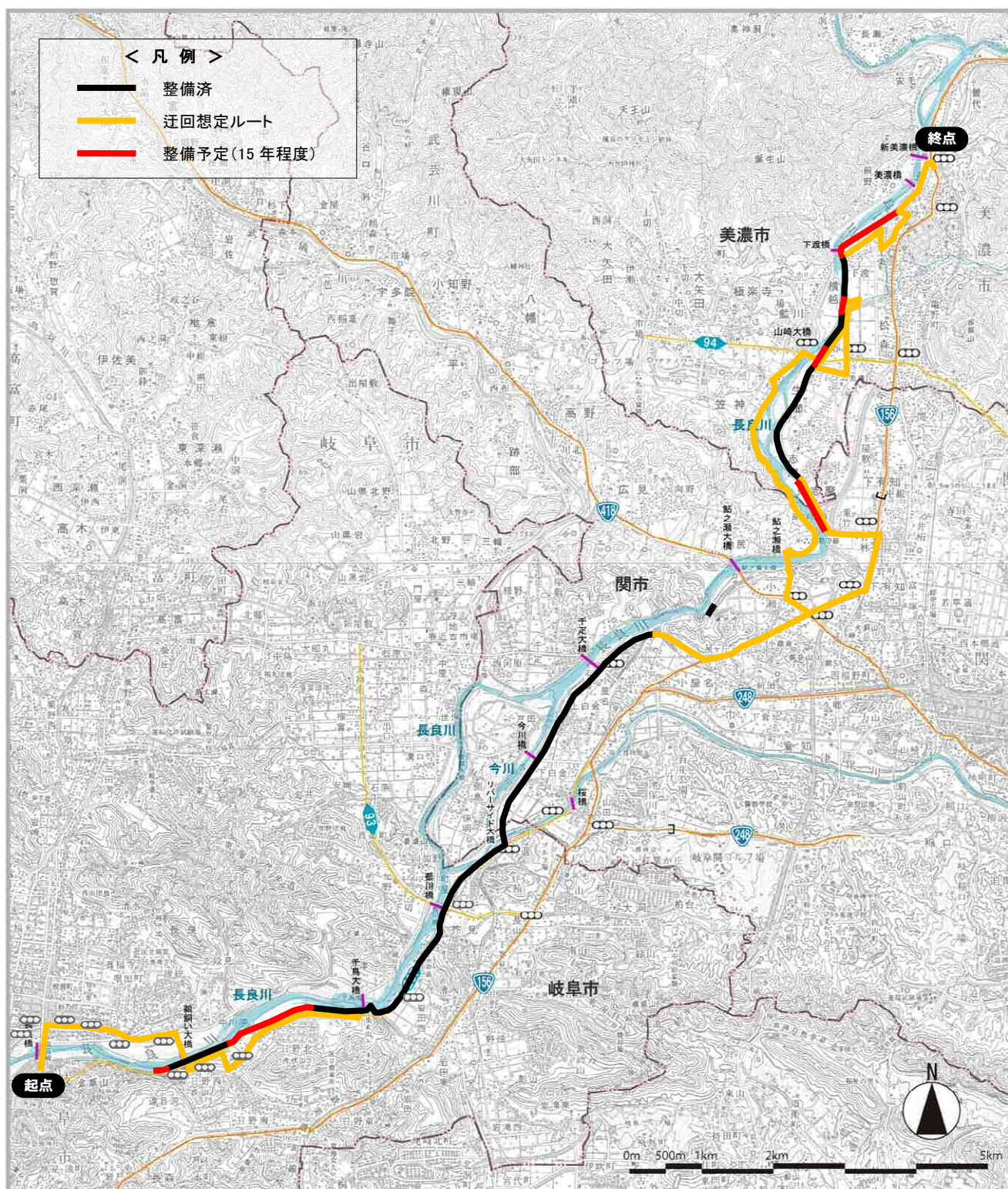
本計画に掲げた施策及び具体的な措置の進捗状況、アウトプット指標の達成度、新たな課題などを関係者間で共有・確認しながら、PDCAサイクルにより実効性を高めていきます。

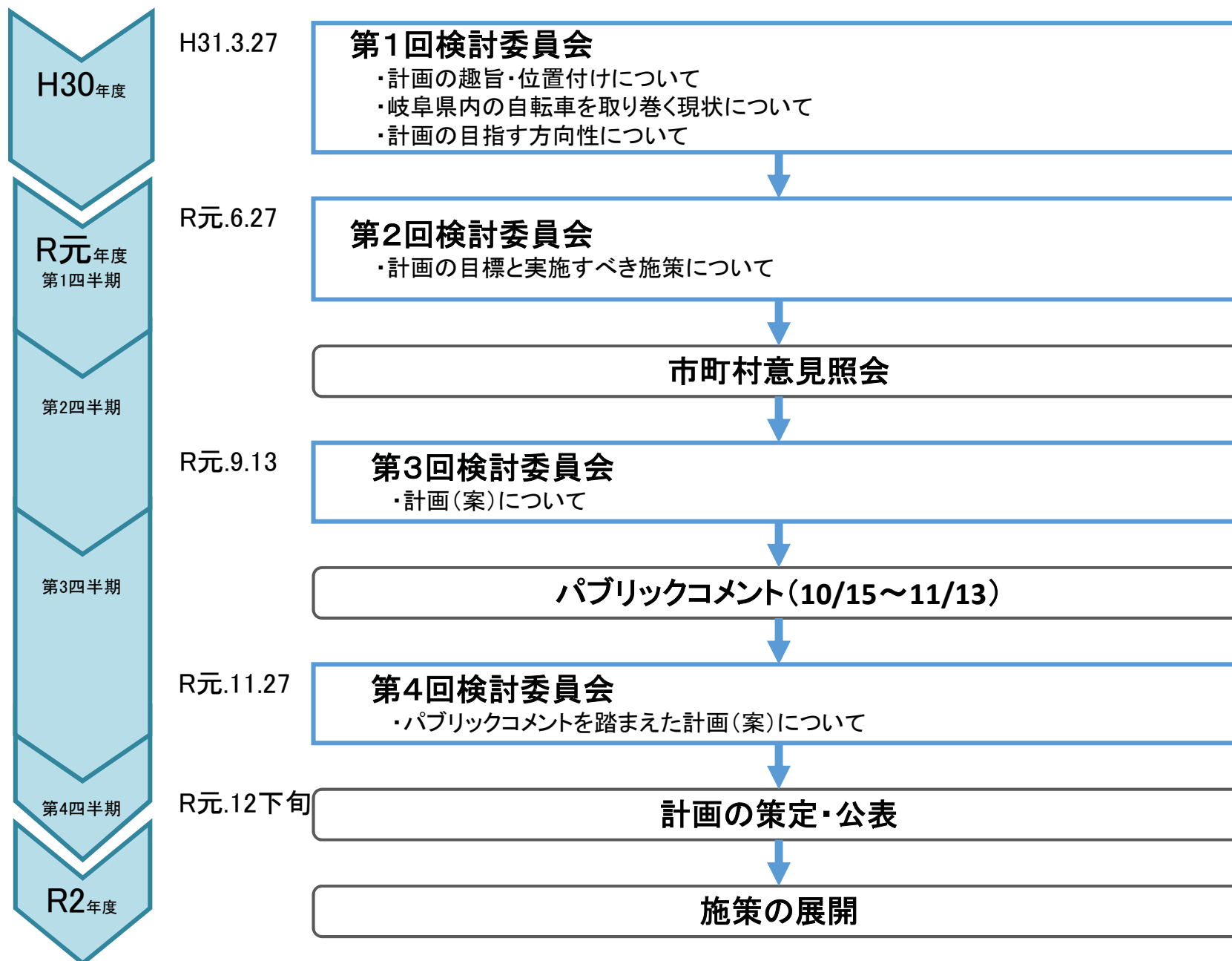
また、計画期末までに、施策・具体的な措置の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行います。

図表5-1 計画のフォローアップスケジュール

2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～
計画策定 ●						
	フォローアップ ●	フォローアップ ●	フォローアップ ●	フォローアップ ●	計画改定 ●	

長良川清流自転車道 整備計画





岐阜県自転車活用推進計画（案）に関するパブリックコメントの概要

(1) 募集期間 令和元年10月15日から令和元年11月13日まで

(2) 意見総数 6通（個人5、団体1） 78件

住所または所在地別		提出方法	
岐阜市	2	電子メール	4
大垣市	2	F A X	1
垂井町	1	郵送	1
県外（愛知県）	1		
合計	6	合計	6

番号	項目	意見の概要	対応（案）
1. 総論（p1～8）に関する意見			
1	P7 メリット4）自家用車に比べて維持費がかからない経済的な移動手段	具体的な数字を掲載されるとよいと思います。平成26年全国消費実態調査によれば、岐阜県の二人以上の世帯における年間の自動車関連消費額は平均32万円、勤労者世帯に限れば38万円にものぼります。	いただいたご意見を踏まえ、統計データから引用して具体的な数値を計画に記載します。
2	P7 メリット5）空間の有効活用が可能	駐車面積と書いてありますが、走行に要する空間についても同じことがいえますので「駐車」に限定すべきではありません。	いただいたご意見を踏まえ、下記のとおり本文を修正します。 「自転車は、一台あたりの占有面積が小さく、駐車や走行のための空間を有効に活用することが可能です。（駐車面積が自動車の約13分の1（＝自動車150.0㎡÷自転車1.1㎡）」
3	P7 メリット	自転車のメリットとしてもうひとつ挙げさせてもらいます。「人や自転車にぶつかっても殺してしまう確率が自動車に比べればとても低い」ことです。	計画では自転車の安全利用の促進を施策としてしていますので、メリットへの掲載は控えます。
4	P8 デメリット1）悪天候時は利用が難しい 悪天候時は路面が滑りやすく、泥はねがあり、視界も悪くなるなど、晴天時に比べ事故を起こすリスクが高くなります。	自動車でも自転車でも悪天候時には事故が増えます。ことさら自転車だけがリスクであるかのような書き方はやめてください。	悪天候時には自動車事故も増加することは認識しているため、下記のとおり本文を修正します。 「自動車を利用する場合と同様に、悪天候時は路面が滑りやすく、泥はねがあり、視界も悪くなるなど、晴天時に比べ事故を起こすリスクが高くなります。また、積雪時、路面凍結時は利用が困難となります。」
5	P8 積雪時、路面凍結時は利用が困難となります。	自動車も積雪時に乗るにはスタッドレスタイヤを装着する必要があります。その費用や保管スペース、交換の手間などを考慮にいれなければフェアな比較ではありません。	ご指摘のとおり自動車は積雪時、路面凍結時に備えスタッドレスタイヤの装着が必要であり、かつ走行には注意が必要です。自転車の場合でも、積雪時、路面凍結時の利用が不可能ではありませんが、実際には積雪時、路面凍結時には自転車の利用を控える人が多いと考え、デメリットとして挙げています。
6	P8 暑い季節は大量の汗をかき、寒い季節は身体が冷え体調を崩しやすくなります。	これは自転車ではなく「屋外移動」ないし「薄着」のデメリットです。	いただいたご意見を踏まえ、下記のとおり本文を修正します。 屋外移動となる自転車は、公共交通機関や自動車と比較して熱中症対策や防寒対策等が必要となります。
7	P8 デメリット3）盗難に遭いやすい 特にロードバイクは高価な自転車となるため、盗難のリスクが高くなります。	自動車のデメリットとして「ハイエースやランクルは盗難のリスクが高いです」と挙げられたら困惑しませんか。	平成30年1月～12月の警察庁犯罪統計によると自動車盗難の認知件数は8,628件である一方で、自転車盗難の認知件数は183,879件となっていますので、具体的な数値を計画に記載します。また、特に軽くて高価なロードバイクは解体してパーツをばら売りすることもできるため窃盗の対象になりやすいと考えられます。
8		1章の総論で挙げられた自転車のデメリットを解消する施策を盛り込んでください。4章の実施すべき施策では対応する内容がありません。デメリットが解消されないことには自転車の活用が進みません。	計画では、自転車の特徴としてメリットだけではなくデメリットを整理したうえで、自転車の活用を推進するための取組を実施すべき施策として取りまとめています。
2. 目指すべき将来像（p9～11）に関する意見			
9	P9 目標1：自転車を快適に利用できるまちづくり	これは目標ではなく手段です。国の目標では「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」となっているので、岐阜県も「自転車を快適に利用できるまちづくり」によってなにを手に入れたいのかを書くべきです。	県としては、「自転車を快適に利用できるまちづくり」を目指して各施策に取り組むことで、その結果として例に挙げられているような社会的・身体的弱者の日々の移動利便性の向上や自動車依存社会からの脱出などの実現に寄与していければと考えています。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。

番号	項目	意見の概要	対応（案）
3. 自転車を取り巻く現状と課題（p12～37）に関する意見			
10	P34課題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」 P37課題17「自転車の通行空間は車道が原則となっているにも関わらず」 との記載について	「原則」の後ろに例外的に歩道を通っていい場合について情報提供するとよい。	いただいたご意見を踏まえ、P34課題2の後に例外的に歩道を通行することができる場合を記載します。
4. 実施すべき施策（p38～85）に関する意見			
11	P38 措置① 市町村の自転車活用推進計画策定の支援 「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。	「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」の周知は国交省にやってもらえばいいです。県は、市町村同士が、あるいは市町村と県が話し合っただけで役割分担をはっきりと決め、無駄や見落としのない動きができるように、連絡会議の設置・運営をしっかりとってください。	施策1措置①のとおり、市町村の自転車活用推進計画策定の支援を行ってまいります。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
12	P39 措置②自転車通行空間の整備	自動車道路の一車線を転用して、自転車道路二車線を整備してください。自動車道路が二車線であった場合は、自動車は片側一方通行になります。	施策1措置②のとおり、自転車通行空間の整備を進めてまいります。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
13	P39 措置②自転車通行空間の整備	近隣の街を結んで信号待ちが生じない自転車専用道路を整備してください。欧米ではバイク・フリーウェイやサイクル・スーパーハイウェイなどと呼ばれる道路が整備され、効果を上げています。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
14	P39 措置②自転車通行空間の整備	日本以外の国々では「車道混在は危険」という認識が広く共有されてきており、車道と物理分離された自転車道の建設があちこちの都市で進んでいます。真に「安全で快適な」自転車利用環境の創出にご尽力ください。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
15	P39 措置②自転車通行空間の整備	安全な自転車走行のために、自動車道路および歩行者道路から物理的に分離された自転車道路を整備してください。道路に塗装を施しただけの自転車レーンや、歩行者との共用道路は混乱や危険を招くので不十分です。	施策1措置②のとおり、自転車通行空間の整備を進めてまいります。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
16	P39 b. 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の整備を推進します。	川沿いの自転車道は信号も少なく平坦であり、河川が都市部を通過するのであれば通勤・通学路として大きな役割が期待できます。今後も着実な整備を続け、一年でも早く全区間の供用を開始してください。ところで長良川清流自転車道は都市部における自転車通勤路として大きなポテンシャルがあるように思うのですが、自転車道の利用状況や周辺道路の通行量はどうなっていますでしょうか。自動車通勤からの転換が見込めそうでしたら積極的な広報活動に取り組んでみてはいかがでしょうか。	施策1措置②のとおり、引き続き長良川清流自転車道の整備を推進します。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
17	P40 措置④ 乗鞍スカイラインのマイカー規制の実施	都市環境というよりは観光振興に含めるべき話題のように思えます。	マイカー規制の実施で自然環境保護のほか、自動車交通量が抑制されることにより自転車走行環境の改善に寄与するものと認識しており、施策1措置④の通り、乗鞍スカイラインのマイカー規制を実施してまいります。
18	P41 措置⑤ 自転車通行空間の適正な維持管理の実施 a. 自転車利用者のニーズを踏まえ、快適な自転車通行空間確保のための除草・清掃・補修を実施します。	人数も予算も限られた中ですべての道路を維持するのは簡単ではないと推察いたします。道路脇に管理担当部署を明記した看板を立てるなどして、雑草や破損などの問題を見つけたときの連絡先がすぐにわかるようにして、通報に随時対応していくというやり方も有効ではないでしょうか。	施策1措置⑤のとおり、自転車通行空間の適正な維持管理に努めてまいります。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
19	P41施策2) 違法駐車取締りの推進	自転車レーンに関しては、車線を塞ぐ駐車車両を取締りによって「自転車が安全・快適に走行するために十分」といえるレベルまで排除するのは不可能です。自転車レーンにはなにかしらの構造物で車道と分離し、物理的に駐車できないようにする必要があります。	施策2措置②のとおり、地域の実情に応じた違法駐車取締りを実施していきます。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
20	P43 施策3) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進措置 ① 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進 b. 交通結節点への自転車でのアクセス利便性向上にむけた駐輪場整備を促進するため、岐阜県鉄道問題研究会をとおして、公共交通事業者に対しても、駐輪場の整備にむけた協力を要請します。	鉄道の駅だけでなくバス停にも、必要であれば駐輪場が整備されるよう、対策をお願いします。本計画ではとくに触れられていませんが、自転車の活用が進んでいる海外の都市においては、荷運びのトラックの代わりにカーゴバイクという積載量の大きな自転車が活躍しています。しかしながら日本国内においては、各都道府県の道路交通法施行規則により自転車の積載重量には制限が課されていることが多く、自動車依存を減らし、カーゴバイクを活用していくためにはこの規則の見直しが必要です。	県では、各地域における「地域公共交通協議会」に参画し、広域的な観点からの助言及び先進事例等の情報提供を行っております。駐輪場の整備についても必要に応じて情報提供を行うなど、今後の公共交通利用促進の参考とさせていただきます。軽車両の牽引、積載につきましては、安全な通行の面からも、岐阜県公安委員会が所管する「岐阜県道路交通法施行規則」の規定を遵守する限りにおいての走行とされています。
21	P47施策5) サイクルスポーツ振興の推進措置 ① アスリーートの育成支援	まずは、趣味のスポーツとしての自転車を楽しむ人を増やす、そのための環境を作るとというのが先ではないでしょうか。	アスリーートの育成にあたっては、まずスポーツとして楽しむための機会の提供が不可欠です。そのため、県では「ジュニアアスリート発掘・育成事業」として、昨年度から中学生を対象に自転車競技の体験プログラムを実施するとともに、県自転車競技連盟における普及委員会の事業として、「トラック競技者の普及振興を図るバンク普及大会&スポーツ教室」や、「お子さん対象の自転車教室（初めての自転車）」を実施しています。今後も、自転車をスポーツとして楽しむための環境づくりに努めてまいります。
22	P48 f. 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、タンデム自転車の走行が可能となるよう検討します。	障害のある県民の健康と幸福のため、エリアの限定を伴わない全面的解禁をぜひともご検討ください。またあわせて、岐阜県内および中部圏の障害者のためのパラサイクリング競技大会の開催をお願いします。	ご指摘のとおり多くの都道府県において解禁されていることを踏まえ、今後、解禁の効果や安全性の確保など総合的な検討を関係機関とともに行ってまいります。

番号	項目	意見の概要	対応(案)
23	P49 措置② 公園等の有効活用の促進 a. 岐阜県百年公園におけるサイクリングロードの利用を促進します。	ここに限ったことではないのですが、市街地から離れたサイクリングコースは(とくに子供連れですと)自動車アクセスすることになり、周回コースになっていないと来た道をまた駐車場まで戻ることになって興ざめです。なるべくぐるっと一周回できるような形での整備をお願いします。	岐阜県百年公園は、里山の起伏を活かした整備をしており、急勾配な園路が多い公園となっています。このことから、自転車等を安全に走ることができる場所が限られているのが現状です。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
24	101 施策7) 自転車通勤等の促進 措置① 自転車通勤の広報啓発 a. 「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。	例年この運動を実施しておられるようですが、どれほどの成果が出ているのか明らかにすべきですし、成果が出ているのならそれを期間中だけでなく恒久的なものとするためのフォローアップを行うべきです。県職員が対象の「マイカー通勤自粛の日」にも同じことがいえます。あわせて「脱・自動車マニュアル」的な、「自動車がないと困るのではないか」という不安を解消するためのパンフレットなども有効かもしれません。単なるスローガンの連呼にとどまらない、おもしろいアイデアを期待しています。	平成30年における岐阜県の人口に対する自動車の保有率は、1台につき1.18人と全国平均(1.54人)を上回っています。交通総量を抑制し、車から生ずる諸問題を減少させ、良好な交通環境、生活環境を実現させることは、交通事故の減少にもつながると考えております。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
25	P54 観光振興	観光振興の対象として長良川の小紅の渡しや木曾川の中野の渡しを追加してください。自転車をそのまま乗せて渡航できる小型船舶は全国的にも珍しいですし、清流の国岐阜の魅力を端的に表すことにもなります。	図表4-17は県内の主な観光資源と自転車関連施設の一部を紹介していますが、ここに掲載されていない取組みも観光振興の対象であるととらえています。いただいたご意見を参考に、図表4-17に小紅の渡しを追加します。紙面の都合ですべての観光資源及び自転車関連施設等を記載できないことをご理解ください。
26	P54 観光振興	観光振興の対象に中部山岳国立公園を追加してください。同公園は標高2,700メートルを超える畳平まで自転車で行くことができるので、日本最高標高の自転車ルートとしてアピールすることができます。また、マイカー規制がされているので道路が混雑しておらず、安全に走行できるもの訴求点です。	
27	P54 観光振興	岐阜県内に数多く存在するトンネル通行時の安全確保についてもお願いしたいところです。ここ数年でトンネル内を通行中の自転車が自動車に追突されて死亡するという事故がいくつも発生しています。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
28	P61 措置① 道の駅のサイクルステーション化	道の駅のサイクルステーション化では、自転車整備用品(空気ポンプ、パンク修理キット、工具など)を合わせて設置してください。	いただいたご意見を参考に、道の駅に設置するものとして「自転車整備用品」を追加します。
29	P64 施策12) 国際的なサイクリング大会等の誘致への支援	施策12の国際的なサイクリング大会等の誘致への支援に関しては、すでに認知されたロード・レースだけでなく、他では見られないようなユニークな競技を誘致してください。	県では、県民の皆様のスポーツへの関心を高めるとともに、交流人口の拡大、地域活性化が期待できるスポーツイベントの誘致を積極的に支援しています。サイクリング大会等についても、このような効果が見込まれる大会については支援を検討していきます。
30	P67安全安心	自転車の交通ルールや走行マナーの啓蒙活動を行ってください。逆走や二列走行、無灯火やスマートフォン操作など危険な行為が横行しています。	施策14,15のとおり、自転車の通行ルールの周知をはじめとした安全利用の促進や学校における交通安全教室の推進に取り組んでまいります。
31	P70 b. 自転車シミュレータを活用するほか、スタントマンによるスケ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、子ども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	スケアードストレイトはいつのまにか日本では一般的な教育手法になってしまいましたが、その教育効果は学術的に認められていません。また自転車安全大会も、操縦技術や道路標識の読み方を身につけるのはよいことですが、公道での走行を含む総合的なトレーニングを実施し、自動車や歩行者といった様々な交通が入り乱れる中で安全に走るにはどうすればいいのか、きちんと考える力が身に付くようにすべきです。	学生の身近な乗り物である自転車のルールとマナーを学ぶことの大切さの気づきを促す試みとして従来の交通安全教室に加え、県内の学校からの開催要望等を踏まえ、スタントマンが自転車事故を再現する手法(スケアード・ストレイト教育技法)を用いた自転車交通安全教室を主に中学・高校生を対象として開催しています。実際の交通事故事例を再現することで、違反行為が交通事故に繋がるものであることを学んでもらうもので、他の交通安全教室と併せて実施しています。また、自転車大会につきましては、小学生を対象に自転車の基本的な交通ルールとマナーを学ぶ機会として開催しています。大会を通じて、自転車に乗車する上での基本を学ぶとともに、実際の道路における正しい通行方法や危険箇所等を把握する交通安全教育を実施しています。ご意見は今後の自転車交通安全教育推進の参考とさせていただきます。
32	P76 施策15) 学校における交通安全教室の推進	自転車利用率が高い中学校や高等学校での自転車の交通ルールや走行マナーの啓蒙活動を行ってください。施策15の学校における交通安全教室の推進では、継続実施として従来から取り組まれているとされていますが、登下校時のマナーの悪さは現在も改善されていないので、抜本的な対策が必要だと思います。	中学校、県立学校において、自転車の安全利用のため、「自転車安全運転チェックシート」の活用や自転車安全運転授業の実施を通して、交通ルールの遵守と交通マナーの向上について、引き続き指導に努めてまいります。また四季の交通安全運動や自転車安全利用月間の機会における啓発活動を推進しているほか、交通安全意識を一層向上させるため、自転車シミュレータを活用した参加・体験・実践的な出前講座を実施しています。自転車利用者の交通ルール遵守とマナー向上を図るため、効果的な指導及び啓発を推進してまいります。
33	P79 施策16) 保険などの加入を促進させる取組の推進 措置① 自転車損害賠償保険加入促進を図るための広報啓発	全国の自治体で自転車使用者に損害賠償保険加入を義務付ける動きが広がっています。保険そのものを否定はしませんが、以下のようなことが見過ごされたまま、この動きが広まり続けることに大きな懸念があります。 ・自転車が加害者になりうるとはいつても衝突時の運動エネルギーはクルマの数千分の一であり、被害者が重傷を負ったり死亡したりする確率はクルマに比較すると非常に低い。 ・また交通死亡事故の8割は車両が第1当事者(違反の度合いが大きい方)となっている。 ・にもかかわらず自動車に加入が義務付けられているのはきわめて補償範囲の狭い自賠責保険のみ。など こうした不公平を放置したまま自転車利用者に損害賠償保険加入を訴えるというのでは、それは順番が違うでしょう、という話になります。 また、保険金額が少額のため、相対的に事務手数料の比率が大きくなり、補償金額に比べて保険料が割高になるという問題もあります。自治体や各種団体で一括して加入することで割安にできる保険プランの制定などを各保険会社に積極的に働きかけていくべきです。	自転車に関係する交通事故は、年々減少傾向にありますが、自転車側にも何らかの原因が認められる事故は高率を占めるほか、自転車が加害者となる歩行者との事故も発生しています。自転車は便利な乗り物ですが、軽車両であり、全国的にも歩行者との事故の加害者として高額な賠償を請求される事例も少なくなく、損害補償など被害者救済のためには、自転車保険の加入が重要と考えております。しかしながら、県としては、自転車保険の加入を義務化することは、県民に新たな経済負担をお願いすることとなるため、条例の制定にはなお検討が必要と考えていることから、啓発活動を中心に自転車保険加入促進を図っているところです。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
34	P79 施策16) 保険などの加入を促進させる取組の推進	施策16の自転車保険については広報啓蒙だけでなく、加入しやすい仕組みを作ってください。例えば、最小限の基本的な保険は県民全員に無償で自動付帯させると良いと思います。	自転車保険加入促進の啓発チラシを作成するにあたり、保険の種類、取扱い先等を表にしたものを盛り込むなどできる限りわかりやすいものにするよう心がけています。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。



番号	項目	意見の概要	対応（案）
35	P79 施策16) 保険などの加入を促進させる取組の推進	自転車事故での高額賠償事例を耳にするが、自転車保険の加入方法がわからないのもっと加入方法を公報してほしいです。	四季の交通安全運動のリーフレットや自転車安全利用月間推進要領、自転車安全利用のためのチラシ等に保険の種類や取扱い先など、加入方法をわかりやすく表にしたものを盛り込んで広報しております。 今後も県民にわかりやすいチラシ等資料の作成に努めてまいります。
36	施策17) 自転車運転者に対する自転車の交通ルールの周知措置① 各種自転車運転者の講習時における教育の実施 a. 自転車運転免許の更新時講習、安全運転管理者講習等の自転車運転者を対象とした講習の機会を捉え、「自転車安全利用五則」を始めとする自転車に関する交通ルールやマナーについて指導します。	交通死亡事故の8割は車両が第1当事者であるにもかかわらず、自転車運転者を対象とした指導がそれだけでは十分とはいえません。 自転車が歩行者の延長でも自動車の仲間でもなくれっきとした移動モードのひとつであり尊重されなければならないことや、自動車というのは非常に危険な乗り物であり免許を取得した者にだけ特別に運転が許可されているが安全のため道交法で様々な制限が課されていることなどを相応の時間をかけて説くべきです。	自動車の運転者、自転車利用者、歩行者など、道路を利用するそれぞれの立場における、交通ルール・マナーについての交通安全教育や指導を推進しています。 その中で、自転車は道路交通法においては車両としての区分にありますが、子供から高齢者まで運転免許証を持たない方でも乗ることができるものであるため、学校教育や地域における法令講習等の様々な機会を通じて、自転車の交通ルール・マナーについての指導を推進しています。 自転車利用者と自転車運転者の双方が正しい交通ルール・マナーを学ぶことで、交通事故防止が図れるよう、交通安全教育や指導を継続してまいります。
37	施策17) 自転車運転者に対する自転車の交通ルールの周知	自動車の運転免許取得・更新時にドライバーに対して自転車や歩行者の安全を図るように啓発してください。自動車の無謀な運転や路肩の駐車などによって、自転車や歩行者の安全が脅かされているからです。	施策17措置①のとおり、運転免許証の取得・更新時講習や安全運転管理者講習等の自転車運転者に対する講習において、引き続き、自転車や歩行者との交通事故防止についても指導してまいります。
5. 計画の推進方策 (p86) に関する意見			
38	P86 計画の推進方策	計画のフォローアップと見直し（あるいはそれ以前の章で）に進捗状況や達成度の評価基準を入れてください。数値化できるものは目標数値を入れてください。	具体的な措置に関しては、可能な限り取組目標を示しております。フォローアップではこれらの取組目標の進捗状況や達成度を評価していきます。
6. 計画の内容に関するその他の意見			
39	長良川自転車道について	起点が忠節橋であるが、なぜ忠節橋で、金華橋より上流側ではないのですか。忠節橋の下の玉石埋め込み部分を舗装し直して、金華橋上流部（長良橋）まで接続すれば、川原町や岐阜公園周辺などの観光地とのアクセス性が向上するほか、未整備である長良川清流自転車道との接続も視野に入ってくるのではないのでしょうか。 穂積大橋以南について、雑草の繁茂状況、舗装面の荒れなど、とても整備されているとはいえない状況です。また自転車道と交錯する部分の安全確保も課題です。	長良川自転車道は、河川改修事業等と合わせて整備が進められた経緯がございます。 また、草刈などについては、施策1措置⑤のとおり、自転車走行空間の適正な維持管理を実施してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
40	長良川自転車道について	長良川自転車道における雑草の繁茂により通行に支障をきたす箇所があるため、管理の徹底をお願いしたいです。	施策1措置⑤のとおり、自転車走行空間の適正な維持管理を実施してまいります。
41	「長良川清流自転車道」の未整備区間の取扱いについて	未整備区間のうち岐阜市の区間を整備することにより、連続性がある程度確保される。この区間を整備することにより岐阜公園や川原町などの観光名所へのアクセスが良くなることから、観光面での集客も期待される。また、連続性が確保されることにより、金華山ドライブコースも含めたサイクリングのモデルコースとすることもできる。そこで、 ①今後の整備計画はどのようになっているのか。具体的な年度ごとの計画を示してほしい。 ②審議会については、近年は開催されていない様だがどのような理由から開催されていないのか。審議会の開催回数、内容、進捗、審議会の今後の在り方はどうなっているか。 ③未整備区間の整備は多くのサイクリストが期待をしているが、非現実的な計画と思っている人も多い。特に旧交通公園～鏡岩の区間は車道も歩道も狭く実質不可能ではないかと思われる。非現実的な計画ならば計画を見直した上で、広く周知した方が良いでしょう。	長良川清流自転車道の未整備区間については、一連の区間が繋がる等、整備効果の高い区間を優先して整備してまいりたいと考えています。「長良川清流自転車道検討会」については、これまでに整備してきた区間を有効に活用するため、既存の道路を利用した迂回路の検討を行ってきております。検討会は平成24年の設置以降、5回開催しており、迂回路の選定や案内方法等の方針がまとまりましたので、現在のところ今後の開催の予定はございません。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
42	長良川河川敷の道路の整備	長良川左岸の河川敷の道路について、長良橋下流から河渡橋付近までは多くのサイクリストが訪れる。その中で忠節橋の下だけが舗装されておらず、玉石の石畳となっている。サイクリストだけではなく、ウォーキングをしている高齢者やジョギングをしている人の転倒や捻挫の危険性もあるため、早急に舗装してほしい。また、草刈りも実施していただきたい。	長良川左岸の河川敷の道路については、管理者にご意見をお伝えします。草刈などについては、施策1措置⑤のとおり、自転車走行空間の適正な維持管理を実施してまいります。
43	歩道と車道の段差	自転車は原則道路を走るものとされているが、交通量の多い主要道では歩道を走行するのが一般的である。今後、道路の補修や改修の際は、乗り入れ部分の縁石を無くすまたは段差を極限まで低くしていただきたい。	車両乗入れ部や横断歩道の接続部においては、視覚障がい者が歩車道境界部を認知できるよう段差を設けるなどの配慮が必要となりますのでご理解をお願いします。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
44	岐阜県ならではのサイクリング環境の魅力について（堤防道路の活用など）	岐阜県ならではのサイクリング環境の魅力を改めて評価し、計画で位置付けて頂くことを希望します。また、サイクリングコース策定にあたっては、サイクルトレインを絡めつつ、堤防道路をネットワーク化するなど、堤防道路を意識的に活用する一方で、自転車が走りやすい堤防道路の整備をさらに進めて頂くことを提案します。	施策9措置①の長良川サイクルツーリズムなど、岐阜県の特徴である山や川、魅力的な観光資源を生かしたサイクルツーリズムの創出を目指してまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
45	新規サイクルルートの開発について	目的や技能に応じた新しいサイクル・ルートの開発してください。例えば、羽島市南端から続く木曾川と長良川に挟まれた背割堤や、大垣市南端から続く揖斐川と牧田川に挟まれた道路などは、地形的な特異性と景観の良さがあり、観光資源としても魅力的だと思います。	
46	モデルルートやサイクリングコース等の広報	サイクリングのモデルコース等について、もっと広く広報を行った方が良くと思います。また、インターネットを利用しない人でも知れるように、駅の構内や自転車販売店で情報が入手できれば良いと思います。	施策9措置①長良川サイクルツーリズムの推進をはじめとして、サイクリングマップの作成や情報発信などを進めてまいります。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
47	金華山ドライブウェイの整備について	近年ヒルクライムが人気で、岐阜市近隣市にも有名な峠などがあります。金華山ドライブウェイにスタート・ゴール標識の設置、サイクルラックの設置程度でも集客が望めます。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。

番号	項目	意見の概要	対応（案）
48	市町村との連携・ヒルクライムスポットの整備と周知	ヒルクライムは登りのみを楽しむものであるため、速度は出ても時速10km程度であり、法定速度内で比較的安全に楽しめるものである。県内には多くの山があり、そのいくつかが人気のスポットとなっている。乗鞍スカイライン、金華山ドライブウェイ、池田山、片知溪谷、迫間不動など 岐阜県ヒルクライムマップを作製し周知してはどうか。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
49	伊吹山ドライブウェイの開放	伊吹山ドライブウェイを開放していただきたい。現在は春に実施される競技のみ開催しているが、競技に参加できない一般のサイクリストにも機会が欲しい。	伊吹山ドライブウェイの管理会社に意見をお伝えします。
50	先進的な電動アシスト自転車や電動キックボードなどを利用できる特区	現在の法令にとらわれずに、先進的な電動アシスト自転車や電動キックボードなどを利用できる特区を作ってください。現行の法令は技術革新や社会情勢の変化に対応できていないからです。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
51	文化的側面から自転車の活用を推進する事業	文化的側面から自転車の活用を推進する事業を盛り込んでください。例えば、自転車関連のアートやエンターテインメントの提供、自転車関連のブログやSNSでの発信、自転車関連のショップや飲食店の誘致などです。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
52	自転車による経済効果の測定	自転車による経済効果を測定して、自転車の利点を県民に広くアピールすることで自転車の活用を推進してください。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
53	自転車による環境改善効果の測定	自転車による環境改善効果を測定して、自転車の利点を県民に広くアピールすることで自転車の活用を推進してください。岐阜県が進める温暖化防止施策との連携も必要と考えます。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
54	高齢者の運転免許返納の推進と自転車のための社会基盤の充実	高齢者の運転免許返納を勧めるとともに、自動車がなくとも生活ができるように自転車のための社会基盤を充実させてください。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
55	弱者優先の原則の徹底	道路においては、まず歩行者、次いで自転車、最後にオートバイや自動車の順で弱者優先の原則を徹底するための施策をお願いします。例えば、道路利用についての岐阜宣言を行って周知を図ることも有効だと考えます。	施策14措置①や施策17措置①のとおり、「自転車安全利用五則」の活用による通行ルールの周知や、各種自動車運転者の講習時における教育を実施してまいります。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
56	業務で自転車を使用した場合の旅費算定の参考基準	官公庁や企業において業務で自転車を使用した場合の旅費算定の参考基準を作り、周知啓蒙してください。	施策7措置①のとおり、自転車通勤の広報啓発を実施してまいります。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
57	自動車から自転車への転換を促進する施策	自動車を廃棄して自転車を購入した個人や法人に補助金を支給するなどして、自動車から自転車への転換を促進する施策を制定してください。	
58	通学先や通勤先での自転車関連の施設整備の推進	通学先や通勤先での自転車関連の施設整備が進むように啓蒙や補助を行ってください。例えば、屋内の安全な駐輪場、自転車の整備道具、雨天時の水切り道具、更衣室やロッカーなどが必要とされています。	
59	有毒ガスを排出するガソリン車やディーゼル車などの道路利用を規制する条例	有毒ガスを排出するガソリン車やディーゼル車などの道路利用を規制する条例を策定し、道路を共有する自転車の利用者や歩行者の健康を守ってください。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
60	自転車の活用による環境負荷の低減について具体的な施策と目標の設定	自転車の活用による環境負荷の低減について具体的な施策と目標を設定してください。1章の総論では「自転車の活用による環境負荷の低減」が「重要な課題である」と明記しながら、4章の実施すべき施策では何ら言及されていないのは重大な誤りですので、計画を改善してください。	ご指摘の総論の記載は自転車活用推進法の基本理念にあたり、本計画に位置付けている各施策を取り組んでいくことで自転車の活用が推進され、そしてその結果環境負荷の低減等の課題の解消に寄与するものと認識しています。
61	自転車の利用や安全に関する取り組みを行っている個人や団体に対して活動資金を提供する仕組み	自転車の利用や安全に関する取り組みを行っている個人や団体に対して活動資金を提供する仕組みを作ってください。プロポーザル募集やコンテストも有効だと思います。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
62	自転車の整備についての啓蒙について	自転車の整備についての啓蒙を行い、実際に整備を体験できるワークショップや整備を受けられるサービスを実施してください。整備されていない自転車は本来の性能を発揮できないだけでなく、不快であったり、危険であったりするので、改善が望まれます。	施策13措置①のとおり、関係団体等と連携して普及啓発を実施します。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
63	情報技術を活用について	自転車活用推進にインターネットなどの情報技術を活用してください。	サイクルツーリズムに関する情報発信（施策11措置③）や鉄道事業者が実施するサイクルトレインの取組事例の紹介（施策11措置④）、自転車通勤導入に関する手引きの紹介（施策7措置①）など、県ホームページで紹介する予定です。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
64	自転車情報を発信するWEBサイトやSNSなどを運営	岐阜県内の自転車情報を発信するWEBサイトやSNSなどを運営してください。これは旅行パンフレットのような形式的なものではなく、日々の話題や各地の状況など更新性と地域性が高いものが望まれます。	
65	サイクル・トレインについて	JRなど鉄道会社に働きかけ、自転車をそのまま車内に持ち込める（いわゆるサイクル・トレイン）とともに、自転車を置く専用エリアを確保し、固定する器具を整備するようにしてください。	サイクルトレインについては、各鉄道事業者において列車の利用状況や混雑状況等を勘案して実施の有無や実施日時を決定しております。県としても利用者のニーズや整備効果を踏まえながら、必要に応じて要望活動を検討するなど、今後の公共交通利用促進の参考とさせていただきます。
66	サイクル・トレインについて	サイクル・トレインを日時を限定して実施している鉄道会社に対しては、全日全時間帯で利用できるように働きかけてください。サイクル・トレインは日時を気にせず、いつでも利用できてこそインフラとしての価値があるからです。	

番号	項目	意見の概要	対応（案）
67	サイクル・バスについて	サイクル・バスを実施できるように関係機関に働きかけてください。これはバスの前部に自転車ラックを取り付け、自転車を2～3台そのまま載せる方式です。国内では実施例が少ないですが、欧米では多く運用されています。	県では、各地域における「地域公共交通協議会」に参画し、広域的な観点からの助言及び先進事例等の情報提供を行っております。サイクルバスについても必要に応じて情報提供を行うなど、今後の公共交通利用促進の参考とさせていただきます。
68	手軽に無料で駐輪できる仕組み	駅前や商店街などに短時間であれば手軽に無料で駐輪できる仕組みを作ってください。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
69	室内トラック競技場	室内トラック競技場を作ってください。そのような施設があれば雨雪や強風など気象条件が悪い場合にも、自転車を楽しむことができます。また、競技場を自転車文化の拠点として事業を展開することが考えられます。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
70	自転車教育の促進と自動車のマナーアップ、取り締まりの強化について	自転車に限定すると、無灯火、スマホながら運転、車道右側通行の多さに辟易します。教育のさらなる徹底と取り締まりの強化をマナーアップの両輪としていく必要があります。自転車運転講習の実施回数と参加人数が少なすぎるのではないのでしょうか。最低限のマナーアップから、ヘルメット着用や保険加入へと発展させていくのが現実的と考えます。	自転車に関係する交通事故は年々減少傾向にありますが、自転車側にも何らかの原因がある事故は依然として高率を占めています。交通事故防止を図るには、自転車利用者一人一人の遵法意識を向上させ、交通法規を遵守させることが重要と考えております。そこで、県としては、四季の運動や自転車安全利用月間等の機会を捉え、リーフレットの作成・配布による啓発活動をはじめ、自転車シミュレータを活用した参加・体験・実践型出前講座等により、交通マナーの向上、交通法規の遵守などを訴えております。今後も、交通マナーも含め、交通法規の遵守意識の向上を図るため、より効果的な安全教育に努めてまいります。 「自転車運転者講習」は道路交通法の規定により、特定の違反行為を3年以内に2回以上行った方に対して実施しているものですが、自転車利用者に対する交通安全教育や指導は学校や企業を対象としたもののほか、各地区における講習会など、幅広い年齢層の方に対して実施しております。今後も、ご意見を参考とさせていただき、効果のあがる交通安全教育や指導を継続してまいります。 自転車利用者の交通ルール遵守や交通マナーの向上を図るため、街頭における指導警告を強化するとともに、指導警告に従わない悪質違反者には、積極的に検挙措置を講じます。 いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
71	施策全体について	本計画案は既存の事業の継続が多く、他の地域でも取り組まれている内容がほとんどであると感じました。ぜひ、岐阜県の地域性を活かした新規性と独創性のある事業を多く盛り込んでください。	計画策定にあたっては、これまでに実施している既存の取組を踏まえて、本県の実情に即した施策を取りまとめました。今後、取組を進めていく中で、自転車活用の推進に必要なと思われる施策については、実施可能性も検討しながら、新規事業として取組んでまいります。
72	自転車活用が進んでいる欧米での状況を視察し、県民や関係団体に紹介する取り組み	自転車活用が進んでいる欧米での状況を視察し、県民や関係団体に紹介する取り組みをしてください。抽象的な説明や啓蒙では実感が伝わらないので、実際にどのような社会が実現されており、どのような自転車のメリットがあるかを知ることが重要と考えます。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
7. その他の意見			
73	計画の記載について	丸囲みの数字などの機種依存文字は使用しないでください。	実施すべき施策と措置の番号を分かりやすくするために使用しています。
74	パブリックコメントについて	岐阜県自転車活用推進計画(案)はPDFだけでなく、XMLなどマシーン・リーダブルなフォーマットでも提供してください。PDFで内容を読むことはできますが、統計処理などによって有意義な意見をまとめることが困難だからです。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。
75	パブリックコメントについて	意見提出用紙はWordのようにプロプライエタリな形式のファイルを使用しないでください。また、意見提出用紙のPDFは入力可能なフォームを設けたファイルにしてください。	
76	パブリックコメントについて	県民意見募集の周知を広く行ってください。例えば、関心のあるジャンルを登録すると、関連する情報を通知するような仕組みが考えられます。	
77	策定委員会について	岐阜県自転車活用推進計画検討委員会の構成員を幅広い層から構成してください。性別や年齢を問わず様々な人々が自転車を利用するので、計画検討にあたっては幅広い層から構成員を選出する必要があります。	岐阜県自転車活用推進計画検討委員会は、幅広い分野の専門的見地から意見を聴取することを目的として、有識者や自転車関係団体、観光団体、市町村長などから構成しています。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
78	策定委員会について	岐阜県自転車活用推進計画検討委員会の議事録を迅速に公開してください。	岐阜県自転車活用推進計画検討委員会の議事概要について、会議資料とともに県のホームページに掲載します。いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。

新旧対照表

※番号は参考資料1「パブリックコメントの主な意見と対応」に同じ

番号	パブリックコメント実施前	修正後
1	P7 メリット4) 自家用車に比べて維持費がかからない経済的な移動手段 自転車は、燃料費、税金や車検費用等の維持費がかからないため、自家用乗用車等に比べて経済的な移動手段です。	P7 メリット4) 自家用車に比べて維持費がかからない経済的な移動手段 自転車は、燃料費、税金や車検費用等の維持費がかからないため、自家用乗用車等に比べて経済的な移動手段です。 <u>※岐阜県の二人以上の世帯における年間の自動車関連消費額は平均32万円、勤労者世帯に限ると平均38万円</u> <u>出典：全国消費実態調査(2014年)</u>
2	P7 メリット5) 空間の有効活用が可能 自転車は、一台あたりの駐車面積が自動車の約13分の1(=自動車150.0㎡÷自転車1.1㎡)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。	P7 メリット5) 空間の有効活用が可能 自転車は、一台あたりの占有面積が小さく、駐車や走行のための空間を有効に活用することが可能です。 <u>(駐車面積が自動車の約13分の1(=自動車150.0㎡÷自転車1.1㎡))</u>
4	P8 デメリット1) 悪天候時は利用が難しい 悪天候時は路面が滑りやすく、泥はねがあり、視界も悪くなるなど、晴天時に比べ事故を起こすリスクが高くなります。また、積雪時、路面凍結時は利用が困難となります。	P8 デメリット1) 悪天候時は利用が難しい 自転車を利用する場合と同様に、悪天候時は路面が滑りやすく、視界も悪くなるなど、晴天時に比べ事故を起こすリスクが高くなります。また、積雪時、路面凍結時は利用が困難となります。
6	P8 デメリット2) 夏は暑く冬は寒い <u>暑い季節は大量の汗をかき、寒い季節は身体が冷え体調を崩しやすくなります。</u>	P8 デメリット2) <u>熱中症対策や防寒対策等が必要</u> <u>屋外移動となる自転車は、公共交通機関や自動車と比較して熱中症対策や防寒対策等が必要となります。</u>
7	P8 デメリット3) 盗難に遭いやすい 特にロードバイクは高価な自転車となるため、盗難のリスクが高くなります。	P8 デメリット3) 盗難に遭いやすい 特にロードバイクは高価な自転車となるため、盗難のリスクが高くなります。 <u>※自転車盗難の認知件数は183,879件、自動車盗難の認知件数は8,628件</u> <u>出典：警察庁犯罪統計(2018年1月～12月)</u>
10	P34～35 課題2) 自転車の通行の支障となる駐車車両の排除 道路交通法では、自転車は車道を通行することが <u>原則</u> とされていますが、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。 そこで、既存の道路空間において自転車の通行空間を確保するためには、駐車違反の取締りも必要となります。 図表3-42 自転車の通行空間をふさぐ駐車車両 	P34～35 課題2) 自転車の通行の支障となる駐車車両の排除 道路交通法では、自転車は車道を通行することが <u>原則*</u> とされていますが、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。 そこで、既存の道路空間において自転車の通行空間を確保するためには、駐車違反の取締りも必要となります。 図表3-42 自転車の通行空間をふさぐ駐車車両  <u>※普通自転車が歩道を通行することができる場合(警視庁HPより)</u> <u>・歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識等があるとき。</u> <u>・13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転しているとき。</u> <u>・道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行するのが困難な場所を通行する場合や、著しく自動車の通行量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などの接触事故の危険性がある場合など、普通自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ないと認められるとき。</u>

新旧対照表

※番号は参考資料1「パブリックコメントの主な意見と対応」に同じ

番号	パブリックコメント実施前	修正後
25 26	P54  <p>1 レールマウンテンバイク Gattan Go!!(飛騨市)</p> <p>2 乗鞍スカイライン サイクルヒルクライム (高山市)</p> <p>3 道の駅 白山文化の里長滝 清流長良川あゆパーク (郡上市)</p> <p>4 郡上八幡(郡上市)</p> <p>5 道の駅美濃にわか茶屋 サイクルステーション (美濃市)</p> <p>6 関ヶ原古戦場 (関ヶ原町)</p> <p>7 ツールド・西美濃 (西美濃地域2市9町)</p> <p>8 ぎふ・まちなかレンタサイクル (岐阜市)</p> <p>9 長良川 サイクル ツーリズム (施策9)</p> <p>10 道の駅に併設した宿泊施設 (美濃加茂市) ※開業2020年10月以降</p> <p>11 中山道馬籠宿 (中津川市)</p> <p>12 木曾三川公園 (海津市)</p>	P54  <p>1 レールマウンテンバイク Gattan Go!!(飛騨市) 出典: レールマウンテンバイク Gattan Go!!ホームページ</p> <p>2 乗鞍スカイライン サイクルヒルクライム (高山市) 出典: 乗鞍大雪渓WebSite</p> <p>3 道の駅 白山文化の里長滝 清流長良川あゆパーク (郡上市) 出典: あゆパークホームページ</p> <p>4 郡上八幡(郡上市) 出典: 郡上市観光連盟公式サイト</p> <p>5 道の駅美濃にわか茶屋 サイクルステーション (美濃市) 出典: 美濃にわか茶屋ホームページ</p> <p>6 関ヶ原古戦場 (関ヶ原町) 出典: 関ヶ原古戦場 グランドデザイン公式サイト</p> <p>7 ツールド・西美濃 (西美濃地域2市9町) 出典: ツールド・西美濃 2018ホームページ</p> <p>8 ぎふ・まちなかレンタサイクル (岐阜市) 出典: 岐阜市観光コンベンション協会ホームページ</p> <p>9 長良川 サイクル ツーリズム (施策9)</p> <p>10 道の駅に併設した宿泊施設 (美濃加茂市) ※開業2020年10月以降</p> <p>11 中山道馬籠宿 (中津川市) 出典: 馬籠観光協会 オフィシャルサイト</p> <p>12 木曾三川公園 (海津市) 出典: 木曾三川公園ホームページ</p> <p>13 ぎふ・まちなかレンタサイクル (岐阜市)</p>
28	P61 措置① 道の駅のサイクルステーション化 a. 県管理道の「道の駅」について、 <u>サイクルラックやベンチの設置、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。</u> 【継続実施】 b. 県管理道以外の「道の駅」について、 <u>サイクルラックやベンチの設置、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。</u> 【継続実施】	P61 措置① 道の駅のサイクルステーション化 a. 県管理道の「道の駅」について、 <u>サイクルラックやベンチ、自転車整備用品の設置、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。</u> 【継続実施】 b. 県管理道以外の「道の駅」について、 <u>サイクルラックやベンチ、自転車整備用品の設置、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。</u> 【継続実施】