

第2次岐阜県自転車活用推進計画

令和7年3月

岐 阜 県

目 次

1 総論.....	- 1 -
(1) 自転車活用推進計画の位置付け	- 1 -
(2) 計画区域	- 2 -
(3) 計画期間	- 2 -
2 自転車を巡る現状及び課題	- 3 -
(1) 都市環境	- 3 -
① 自転車通行空間の整備状況	- 4 -
② 自転車通行の支障となる駐停車車両	- 4 -
③ まちづくりにおける自転車	- 4 -
(2) 健康増進	- 5 -
① 健康づくりにおける自転車の普及	- 5 -
② サイクルスポートの普及	- 6 -
③ 自転車競技選手の活躍	- 6 -
④ 通勤通学での自転車利用	- 6 -
(3) 観光振興	- 7 -
① 本県のサイクルツーリズムの動向	- 7 -
② サイクルツーリズムにおける受入環境の重要性	- 8 -
③ サイクリストの誘客	- 8 -
(4) 安全安心	- 9 -
① 多岐にわたる広報啓発	- 10 -
② 地域や学校との協働	- 10 -
③ 全ての道路利用者への自転車交通安全教育	- 10 -
④ 災害時に自転車を有効活用するための備え	- 11 -
3 第1次計画のフォローアップ	- 12 -
(1) 都市環境の主な取組み	- 12 -
(2) 健康増進の主な取組み	- 13 -
(3) 観光振興の主な取組み	- 14 -
(4) 安全安心の主な取組み	- 14 -
4 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策 ..	- 16 -
(1) 都市環境	- 16 -
施策1) 自転車通行空間の計画的な整備推進	- 16 -
施策2) 交通規制による自転車通行空間の確保	- 17 -

施策3) まちづくりと連携した総合的な取組み	- 17 -
(2) 健康増進	- 17 -
施策4) 自転車を活用した健康づくりの推進	- 17 -
施策5) サイクルスポーツの振興	- 18 -
施策6) サイクルスポーツの競技力向上	- 18 -
施策7) 自転車通勤等の促進	- 18 -
(3) 観光振興	- 18 -
施策8) サイクルツーリズムの推進	- 19 -
施策9) サイクリストの受入環境の創出	- 19 -
施策10) サイクリストの誘客の推進	- 20 -
(4) 安全安心	- 20 -
施策11) 広報啓発の推進	- 20 -
施策12) 地域や学校等と連携した指導啓発の推進	- 21 -
施策13) 自転車交通安全教育の推進	- 21 -
施策14) 災害時における自転車活用の推進	- 21 -
5 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置	- 22 -
6 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に 推進するために必要な事項	- 23 -
(1) 計画の進捗状況の評価指標 (K P I)	- 23 -
(2) 関係者の連携・協力	- 23 -
(3) 計画のフォローアップと見直し	- 23 -
(4) 広報活動	- 24 -

1 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車は、こどもから高齢者まで幅広い世代が利用でき、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。近年では、環境や健康意識の高まりを背景として、自転車を活用する動きが高まっています。さらに、地域の観光資源を周遊するサイクルツーリズム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、国民の健康の増進等の課題に対応するため、交通の安全確保を図りつつ、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た「自転車活用推進法」（以下、「法」という。）が平成29年5月に施行され、平成30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計画として「自転車活用推進計画」（以下、「国1次計画」という。）が閣議決定されました。

本県においても、法第10条に基づき自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、地域特性を踏まえた目標及び施策をとりまとめた「岐阜県自転車活用推進計画」（以下、「県1次計画」という。）を令和元年12月に策定し、「都市環境」「健康増進」「観光振興」「安全安心」の4つの分野から取り組みを進めてきました。

その後、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、自転車の活用の推進を一層図るため、国において「第2次自転車活用推進計画」（以下、「国2次計画」という。）が令和3年5月に策定されました。

本県では、国2次計画の改定背景を踏まえるとともに、社会情勢の変化や県1次計画の取り組み状況を考慮し、更なる自転車の活用を推進するため、「第2次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。

本計画では、「環境への負荷の低減、県民の健康の増進等を図るため、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進する」を目的として、県1次計画を踏襲し「都市環境」「健康増進」「観光振興」「安全安心」の4つの分野に対応する目標のもと、実施すべき施策を位置付けます。また、本計画で位置付けた施策や講ずべき措置に関する具体の事業内容はアクションプランに位置付け、進捗状況を鑑み、

適宜見直しを行います。

（２）計画区域

計画区域は、岐阜県全域とします。

（３）計画期間

計画期間は、令和７年度から令和11年度までの５年間とし、自転車を取り巻く社会環境の変化や国計画の策定状況及び本計画の進捗状況を踏まえながら、必要に応じて見直しを行います。

2 自転車を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。

一方で、昨今の社会情勢の変化が自転車の在り方にも影響を及ぼしつつあります。新型コロナウイルス感染症が拡大し、人との接触を低減する移動手段として自転車利用のニーズが高まった面もみられました。また、情報通信技術の飛躍的発展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性があります。さらに、高齢化社会の進行等を踏まえ、多様な方が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっています。

近年では、SDGsの理念を踏まえた地球温暖化対策をはじめとする環境負荷の軽減や、健康増進に関する社会的意識の高まりなどを背景に、自転車の活用ニーズが高まっており、都市環境、健康増進、観光振興、安全安心といった各分野においても、自転車を取りまく状況や課題は多様化しています。

(1) 都市環境

気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する関心が世界的に高まっている中、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現は喫緊の課題です。本県においても、「脱炭素社会ぎふ」の実現に向け、気候変動の緩和策と適応策を両輪とした取組みを推進しています。地球温暖化対策に繋がる渋滞対策を進める上では、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関や自転車の利用へ転換することが必要です。

また、自転車の利用環境を整える観点から、令和元年の「道路構造令」の改正で新たに自転車通行帯が規定され、令和6年の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定では自転車通行空間整備の技術基準が示されました。

近年、シェアサイクルの導入や電動キックボード等の新たな低速小型モビリティによる自転車通行空間への影響を踏まえつつ、整備

や在り方を検討することが必要です。

①自転車通行空間の整備状況

本県における歩行者と自転車が分離された通行空間は、全国平均整備率の約3.3%¹に対し、約75kmの約1.8%²に留まり、自転車事故は平成25年から令和2年までの間に、半数以下に減少しているものの、令和2年以降、年間約450件³とほぼ横ばいであることから、安全で快適な自転車通行空間を確保するため、更なる整備が必要です。

また、道路の舗装の劣化や路肩の段差は自転車事故を引き起こす可能性があり、雑草の繁茂は自転車通行空間を阻害することから、適正な維持管理が必要となります。

さらに、適正な自転車通行空間は線としてだけでなく、面として確保する必要があります。市町村を含め「オール岐阜」の体制で連携して進める必要があります。そのため、市町村においても自転車活用推進計画を策定し、県と市町村が一体となって自転車活用を推進していく必要があります。

②自転車通行の支障となる駐停車車両

道路交通法では、自転車は原則、車道を通行することとされているため、駐停車車両がある場合、自転車通行の支障となります。そのため、駐車禁止等の交通規制の実施や違反車両の取締りによる安全な自転車通行空間の確保が必要です。

③まちづくりにおける自転車

近年、まちなか居住や中心市街地活性化における「居心地がよく歩きたくなる」まちづくり等が進められており、身近でアクセシビリティの高い自転車は、移動手段確保の観点から重要となっています。

まちづくりでは、交通結節点における駐輪場の整備や生活道路の交通事故防止、通行スペースの確保を図る無電柱化等、多様な取組

1 岐阜県道路維持課調べ（令和5年国土交通省調査を参考に算出）

2 岐阜県道路維持課調べ（令和6年県管理道路の整備状況）

3 「自転車の交通事故状況（令和5年中）」（令和5年岐阜県警察）

みが実施されています。これらの取組みと自転車通行空間の確保を組み合わせた総合的なまちづくりが必要です。

（２）健康増進

メタボリックシンドロームやロコモティブシンドロームの予防等による健康寿命の延伸が課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく、生活習慣病の予防が期待できるとされています。

一方、子どもの体力・運動能力は低い状況にあり、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要です。

また、自転車の運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めています。

さらに、タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障がい者の生きがい、人生や生活の質の向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められています。

①健康づくりにおける自転車の普及

本県では、日常生活で健康の維持・増進のため意識的に運動をしている人は53.4%⁴で、男性50歳代、女性30歳代～50歳代は運動習慣のない人が半数以上を占めており、1年間に自転車・サイクリングを実施した人は14.2%⁵に留まっています。

日常的に自転車を利用した健康づくりが実施できるよう、県営公園内の手軽なサイクリングロードの利用や県民の健康づくりを促進する取組みが必要です。

4 「岐阜県民健康意識調査」（令和4年岐阜県）

5 「スポーツ・レクリエーションに関するアンケート調査」（令和5年岐阜県）

②サイクルスポーツの普及

サイクルスポーツをはじめ、スポーツは青少年の健全な育成や体力の向上に大きな役割を果たし、健康で活力に満ちた長寿社会の実現に繋がります。しかしながら、本県では20歳以上の週に1日以上スポーツをする人の割合が51.8%⁶となっており、スポーツをする人とならない人の二極化が進んでいます。サイクルスポーツは、日常生活の中でも気軽に楽しむことができるスポーツであるため、サイクルスポーツの普及により、県民のスポーツ実施の促進に取り組んでいく必要があります。

③自転車競技選手の活躍

本県ではオリンピックや国民スポーツ大会で活躍するアスリート選手の育成支援や、次世代を担うジュニア選手の発掘に取り組んでいます。

令和3年の東京オリンピックや令和6年のパリオリンピックでは、岐阜県ゆかりの選手が自転車競技で活躍し、多くの県民を勇気づけ、ふるさとへの誇りや地域の活力に繋がるとともに、子どもたちの大きなモチベーションとなったことから、競技力向上に取り組む必要があります。

④通勤通学での自転車利用

本県の通勤通学時の自転車分担率は、平成12年に10.3%、平成22年に8.5%、令和2年に6.9%⁷と減少傾向にあり、令和2年の全国平均の9.8%と比較しても低い状況です。

自転車通勤の促進には、公共交通とともに自転車の利用を促す広報啓発を実施することが必要です。

一方で、本県では国や市町村、県内企業とともに出勤時間帯の渋滞緩和を目的とした交通需要マネジメント「みちみちすいすいプロジェクト」が令和5年からスタートしており、渋滞緩和や脱炭素社会の観点からも自転車や公共交通による通勤を推奨しています。

6 「スポーツ・レクリエーションに関するアンケート調査」（令和5年岐阜県）

7 「国勢調査」（平成12年、平成22年、令和2年総務省）

（３）観光振興

観光客からは、丁寧に案内するサイクリングガイドツアーが高く評価され、モノ消費から体験型観光のコト消費に変化しており、滞在型コンテンツの充実が求められています。

令和２年の新型コロナウイルス感染症により、本県の観光入込客数^８は減少しましたが、現在は回復傾向にあります。自転車を活用した観光地域づくりは有望である一方で、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない状況であることから、サイクリング環境の整備が必要です。

①本県のサイクルツーリズムの動向

これまで長良川沿川の道の駅等を拠点とした山や川、魅力的な観光資源を自転車で繋ぐ「長良川サイクルツーリズム」をはじめ、関ヶ原や中山道などの観光資源を活用したサイクルツーリズムに取り組んできました。

サイクリストがサイクリングをする地域を選ぶ際は「土地ならではの景観・絶景を楽しめる」ことを重視^９していることから、長良川サイクルツーリズムを引き続き推進するとともに、本県ならではの自然や歴史、文化といった地域資源を活かしたサイクルツーリズムを全県的に推進していく、他県にはない独自の取組みが有効となります。

令和６年５月に国土交通省が「木曽三川を活用したサイクルツーリズムを推進する首長等との集い」を開催し、木曽三川流域におけるポテンシャルの高さや、官民が一体となった広域的なサイクルツーリズムを推進することの重要性、世界に誇れるルートを目指したいこと等が語り合われました。また、木曽川中流域では、令和６年１０月に民間事業者主催のサイクリングイベント「ツール・ド・ＫＩＳＯＧＡＷＡ」を県と関係市町も連携して実施し、参加者から好評な意見を得るなど、木曽三川流域におけるサイクルツーリズムの機

８ 「岐阜県観光入込客統計調査」（岐阜県）

９ 「サイクリスト国勢調査」（令和３年一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン）

運が高まっています。

さらに、県内市町村においては、各地域でサイクリングルートを設定し、それぞれの地域資源を活かしたサイクリングイベントを開催するなど、サイクルツーリズムを推進しています。これらの取り組みを県内外のより多くのサイクリストに認知してもらうことがサイクルツーリズムの推進には必要です。

②サイクルツーリズムにおける受入環境の重要性

これまでサイクリストの受入環境整備として、県内の道の駅にサイクルラック等を設置し、サイクルステーション化を実施しました。また、鉄道事業者では鉄道駅のホーム改修等により、サイクルトレインの運行が実施され、民間事業者においてもサイクリングガイドツアーが実施される等、受入環境の充実が徐々に図られてきています。

国のアンケート調査では、サイクルツーリズムによる観光振興を推進するうえで、「サイクリストの受入環境を重視すべき」と回答¹⁰した人が最も多くなっており、サイクルツーリズムの推進には受入環境の整備が不可欠であることから、引き続き、受入環境の整備を継続することが必要です。

また、河川沿いのサイクリングロードが充実していることや清流の国ぎふの特徴である河川環境を活かしたサイクルツーリズムは、高い誘客効果が期待できることから、地域によるかわまちづくりと連携した受入環境の整備も有効となります。

③サイクリストの誘客

サイクリストの誘客には、本県の自然や歴史、文化等の魅力ある地域資源を認知してもらうため、サイクリングルートやサイクルツーリズムの取り組みを広く情報発信する必要があります。

また、美濃市において、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、令和6年大

10 令和2年度第5回自転車活用の推進に向けた有識者会議「計画骨子に関するWEBアンケート結果（詳細版）」（国土交通省）

会での来場者数は約 2 万人¹¹と多くの観客が訪れました。こうした大規模な自転車大会を契機とし、多くのサイクリストが訪れるようになっていることから、大会の継続的な開催が重要です。

（４）安全安心

本県における令和 5 年の自転車関係事故で、法令違反が認められた割合は約 9 割¹²と高い状況にあることから、自転車利用者はもとより、道路利用者全体の交通安全意識の醸成が必要です。

本県における令和 5 年の自転車関係事故は472件¹³発生し、うち死者数は 8 人、負傷者数は457人となっており、いずれも令和 2 年以降、ほぼ横ばいで推移しています。また、令和元年から令和 5 年までの自転車乗用中の死傷者数のうち、高校生の被害が22.9%¹⁴と最も多く、死者数では高齢者が80.9%と大半を占めていることから、学生と高齢者への重点的な安全教育の実施が必要な状況です。

県では令和 4 年に「岐阜県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、自転車の定期的な点検整備やヘルメットの着用を努力義務化、自転車損害賠償責任保険の加入を義務化としました。本県の令和 5 年のヘルメット着用率は27.1%¹⁵、保険加入率は67.1%¹⁶となっており、条例の基本理念に基づく県の責務として、ヘルメット着用率及び保険加入率の向上に向けた取組みが必要です。ヘルメット着用率は中学生が99.4%¹⁷に対して、高校生が12.0%と、中学生から高校生になると大きく低下していることから、高校生になっても継続してヘルメットを着用することを促すことが重要です。

道路交通法が令和 6 年に改正され、自転車乗用中の携帯電話等の使用や酒気帯び運転に新たな罰則が適用となり、令和 8 年には信号無視等の危険な運転への交通反則切符制度（青切符）の導入が予定されるなど、自転車の安全利用に向けた法整備が進められており、

11 「ツアー・オブ・ジャパン2024報告書」（一般財団法人日本自転車普及協会）

12 「自転車の交通事故状況（令和 5 年中）」（令和 5 年岐阜県警察）

13 「自転車の交通事故状況（令和 5 年中）」（令和 5 年岐阜県警察）

14 「自転車乗用中の交通事故被害状況」（令和 5 年岐阜県警察）

15 「自転車の利用に関するアンケート調査」（令和 5 年岐阜県）

16 「自転車の利用に関するアンケート調査」（令和 5 年岐阜県）

17 「ヘルメットの着用状況調査」（令和 5 年岐阜県、岐阜県警察）

適応に向けた様々な取り組みが必要となります。

①多岐にわたる広報啓発

県民の自転車の安全で適正な利用を促進するため、自転車安全利用五則をはじめとする交通ルールや、自転車の定期的な点検整備、ヘルメット着用、自転車損害賠償責任保険の加入など、様々な広報啓発を実施する必要があります。

また、自転車交通量が多く、事故が多発する道路においては重点的に広報啓発を実施することが重要です。

②地域や学校との協働

県や警察による広報啓発のほか、地域において主体的に活動する「地域交通安全活動推進委員」「シルバー・セーフティ・アドバイザー」や、学校において主体的に活動する「自転車ヘルメット着用推進リーダー」「MSリーダーズ¹⁸」と連携して、県民協働による指導啓発を推進することが有効です。

③全ての道路利用者への自転車交通安全教育

交通安全意識の醸成のため、広報啓発に加えて、様々な場面で交通安全教育が実施されています。

自転車シミュレータを活用した参加体験型の交通安全教室や学生向けのスタントマンによる視覚体験型の交通安全教室、高齢者向けの交通安全教育の実施等、様々な方を対象とした自転車交通安全教育を実施することが重要です。

さらに、自動車運転者に対する交通安全教育も重要となります。自転車は車道の左側を走行することが原則であるため、自転車と自動車は車道で共存する必要があります。事故のない安全で安心な通行環境の実現のためには、自動車運転者も自転車の交通ルールを正しく理解し、自転車の車道走行に配慮することが重要となります。

この他、地域で交通安全教育を行う自転車安全教育指導員や学校で交通安全教育を行う教職員等の指導者育成の取り組みも推進する必

18 MSリーダーズ（マナーズ・スピリット・リーダーズ）

があります。

④災害時に自転車を有効活用するための備え

令和6年1月に発生した能登半島地震において多くの道路が損傷し、長期間に渡る道路の通行止めが発生するなど、自動車の利用が困難となりました。

大規模災害時は、迅速な救助救援活動のため、早期に被害状況の把握が求められます。交通渋滞を回避でき燃料が不要で機動的な移動手段である自転車の活用は災害対応において有効と考えられます。

災害時の自転車活用を行政の防災計画に位置付け、災害発生時には臨機応変に活用することが有効となります。

3 第1次計画のフォローアップ

岐阜県自転車活用推進計画（県1次計画）では4つの分野ごとに目標を設定し、計画期間内に実施すべき施策と講ずべき措置を定めました。計画期間内に、新型コロナウイルスの影響により、十分な進捗が図られなかった面がありましたが、全ての施策や措置が実施され自転車活用の推進に寄与しました。

（1）都市環境の主な取組み

都市環境については「自転車を快適に利用できるまちづくり」を目標として、以下の主な取組みを実施しました。

自転車通行空間の計画的な整備推進として、自転車歩行者道（普通自転車歩道通行可）の整備により自動車と自転車歩行者を分離するとともに、既設歩道において普通自転車の歩道通行指定部分規制を3箇所で行い歩道内の自転車と歩行者の分離を実施しました。

長良川サイクリングモデルルートにおいて、自転車の走行位置を示す矢羽根型路面標示を約22km、案内標識や注意喚起標識を約500基設置しました。この他、ゾーン30が県全体で21箇所指定され、無電柱化事業を県管理道路で7箇所着手しました。

これらの取組みにより、一定の自転車通行空間が確保されましたが、県下全体では限定的な整備であることから更なる推進が必要な状況です。

県1次計画で実施した施策、措置（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
- 措置(2) 自転車通行空間の整備
- 措置(3) 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用
- 措置(4) 乗鞍スカイラインのマイカー規制の実施
- 措置(5) 自転車走行空間の適正な維持管理の実施

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
- 措置(2) 違法駐車 of 積極的な取締り
- 措置(3) 駐車監視員による違反車両の確認

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
- 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
- 措置(2)ゾーン30等による安全対策の実施
- 措置(3)無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

（２）健康増進の主な取組み

健康増進については「自転車を活用した健康づくり」を目標として、以下の主な取組みを実施しました。

自転車を活用した健康づくりの推進として、岐阜百年公園のサイクリングロードを活用し、自転車を利用による健康づくりを促進しました。また、サイクルスポーツ振興の推進として、オリンピックや国民スポーツ大会に出場する自転車競技選手や団体に合宿遠征費用等の助成や、次世代を担うジュニア人材の発掘として、自転車競技プログラムの体験プロジェクトを実施しました。

この他、県民が健康づくり活動に参加してポイントを獲得する「清流の国ぎふ健康・スポーツポイント事業」において、自転車の利用による健康づくりをポイント付与の対象となるよう市町村へ働きかけ、新たにメニューが追加されました。

これらの取組みにより、一部の県民の健康増進が推進されましたが、全ての県民の健康寿命の延伸、運動習慣の定着のためには、身近な県営公園の更なる利活用や地域のサイクルスポーツの充実のほか、県全体での自転車通勤の促進等の自転車を活用した健康づくりの推進が必要です。

県１次計画で実施した施策、措置（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
- 措置(2)公園等の有効活用の促進
- 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
- 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

（３）観光振興の主な取組み

観光振興については「サイクルツーリズムの推進」を目標として、以下の主な取組みを実施しました。

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として、長良川サイクリングモデルルートを設定し、清流長良川サイクリングマップを作成しました。また、サイクリストの受入環境の整備として、道の駅のサイクルステーション化やサイクルトレイン運行等に要する経費の助成等を実施しました。

これらの取組みにより、県内の観光資源や地域特性を活かしたサイクルツーリズムが展開されましたが、一部の地域に留まり、ほかにも魅力的な観光資源が豊富にある一方で、サイクリストが楽しめる走行環境や受入環境の整備は道半ばとなっています。

本県ならではのサイクルツーリズムの推進により、一層の観光誘客の取組みが必要です。

県１次計画で実施した施策、措置（観光振興）

目標３ サイクルツーリズムの推進

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

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

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

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

措置(2)桜堤サブセンターの整備促進

措置(3)サイクルツーリズムに関する情報発信

措置(4)サイクルトレイン等の取組みに対する支援

措置(5)民間のインバウンド推進の取組みに対する支援

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

（４）安全安心の主な取組み

安全安心については「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」

を目標として、以下の主な取組みを実施しました。

自転車の安全で適正な利用を推進するため、令和４年に「岐阜県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を新たに制定しました。

また、自転車の点検整備、ヘルメット着用や自転車損害賠償保険加入促進の広報啓発を実施したほか、自転車シミュレータを活用した体験型交通安全教室や自動車運転者向けの講習を開催しました。

これらの取組みにより、道路利用者全体の交通安全意識を醸成してきましたが、自転車事故件数はほぼ横ばいで推移しています。

事故のない社会の実現のためには、これまでの取組みを継続するとともに、多様な関係者が連携した更なる取組みの推進が必要です。

県１次計画の目標、実施すべき施策、講ずべき措置（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

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

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

措置(2)交通安全意識向上を図る広報啓発

措置(3)ヘルメット着用の広報啓発

措置(4)自転車運転者講習制度の着実な運用

措置(5)交通安全に関する指導技術の向上

措置(6)高齢者向けの安全教室の実施

措置(7)公務員に対するルール遵守の徹底

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

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

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

措置(2)交通安全教室の講師へ向けた講習会実施

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

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

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

4 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

本計画では、県1次計画のフォローアップを踏まえ、自転車を巡る現状及び課題に対応するため、「都市環境」「健康増進」「観光振興」「安全安心」の4つの分野ごとに目標を定め、分野ごとに実施すべき施策を定めます。

目標については、県1次計画の取組みを継続し、さらに進めていく必要があることから、本計画においても引き続き同様の目標を定め、推進します。また、国際社会全体の目標であるSDGsの目標達成にも取組みます。

(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の推進



地球温暖化対策に寄与する渋滞対策を進めるうえで、公共交通機関や自転車利用への転換やコンパクトなまちづくりを推進するとともに、電動キックボードなど新たな小型モビリティの影響を考慮した自転車通行空間の確保が必要です。

本県の自転車通行空間の整備は限定的で、更なる整備が必要であることから、事故がなく安全に自転車が走行できる通行空間の確保やまちづくりを推進します。

(実施すべき施策)

施策1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

自転車、歩行者及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備や適正な維持管理を実施します。自転車通行空間の整備にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえるとともに、令和6年度に改定した「岐阜県道路設計要領」に基づき、自転車と歩行者を分離した通行空間の整備を推進します。

また、自転車を快適に利用できる空間を面的に確保するため、市町村と連携し「オール岐阜」で推進する体制づくりを進めます。

施策２）交通規制による自転車通行空間の確保

自転車通行空間を確保するため、駐車禁止等の交通規制の実施や悪質性、危険性等が高い違法駐車取締りを実施します。

施策３）まちづくりと連携した総合的な取組み

歩行者、自転車中心のまちづくりを見据え、市町村や公共交通事業者が連携した駐輪場整備の促進や、ゾーン30及びゾーン30プラスによる生活道路の通過交通の抑制、無電柱化による自転車通行空間の確保等、まちづくりと連携して総合的に取組みます。

（２）健康増進

目標２ 自転車を活用した健康づくりの推進



日常生活における自転車利用も含めたスポーツの普及により心身の健全な発達や生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸等、県民の健康増進を目指します。

このため、生活習慣病を予防し、人生を健康に過ごし、生活の質の向上に資するよう、県民のヘルスリテラシーの向上を図るとともに、自転車の利用を促進し、日常の身体活動量の底上げを図ります。

また、青少年の体力の向上や県民の余暇の充実に資するよう、サイクリススポーツの裾野を広げ、多くの人を楽しめる機会の創出を図ります。

（実施すべき施策）

施策４）自転車を活用した健康づくりの推進

県営公園内のサイクリングロードの利用を促進するとともに、レンタサイクルの導入やサイクルステーションの整備、サイクリングマップの作成等、サイクリストの受入環境を整えます。

また、「清流の国ぎふ健康・スポーツポイント事業」を活用した自転車の利用による県民の健康づくりの推進のほか、民間事業者や

県民へ自転車を活用した健康づくりを促進します。

施策５）サイクルスポーツの振興

地域におけるサイクルスポーツの振興に向け、サイクルスポーツイベント及び一体的に開催されるサイクリングeスポーツの開催支援や情報発信を実施します。

施策６）サイクルスポーツの競技力向上

自転車競技の競技力向上に向け、アスリートの育成支援を実施するとともに、次世代を担うジュニアアスリートの発掘及び育成を実施します。

施策７）自転車通勤等の促進

県民や企業等へ自転車通勤の広報啓発を実施するとともに、交通混雑の緩和を図る交通需要マネジメントである「みちみちすいすいプロジェクト」を推進し、自転車通勤を促進します。

（３）観光振興

目標３ サイクルツーリズムの推進



自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ旅行の促進や、県民だけでなく県内外からの参加が期待できるサイクリングイベントのほか、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じてサイクルツーリズムを推進し地域の活性化を図ります。

このため、県内各地の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、本県の特徴である山と川、鉄道、道の駅、歴史や文化・芸術などの地域資源を自転車で繋ぐサイクリングルートの構築とその沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指し

ます。

（実施すべき施策）

施策８）サイクルツーリズムの推進

本県の魅力的な自然景観や歴史的資源等の観光資源を活かしたサイクリングルートの磨き上げを市町村と連携して行うとともに、マップの作成やイベントの開催、魅力発信等によりサイクルツーリズムを推進します。

これまで取組んできた「長良川サイクルツーリズム」を一層推進するとともに、「木曽三川を活用したサイクルツーリズムを推進する首長等との集い」や「ツール・ド・K I S O G A W A」を契機とした機運の高まりを捉え、木曽三川沿川の自然や文化、歴史等の資源及び河川空間を活かしたサイクルツーリズムを、「ナショナルサイクルルート」の指定も視野に入れ、官民が連携して推進します。また、国外サイクリストを誘客するため、外国語に対応した情報発信を行うなど、インバウンドを意識した受入環境の整備にも取り組めます。

施策９）サイクリストの受入環境の創出

道の駅がサイクルステーションであることを示す案内標識の設置や店舗、宿泊施設等と連携したサイクルステーションの整備及び情報発信、サイクリングロードを有する国営公園の整備などにより、サイクリストが快適にサイクリングできる受入環境を整備します。また、サイクルラックや輪行袋の整備等の鉄道事業者によるサイクルトレイン運行のための取組みを支援するなど、関係者と連携した受入環境の整備を推進します。

加えて、清流の国ぎふの特徴である河川空間を活かした「かわまちづくり¹⁹」による受入環境を市町村と連携して創出します。

19 「かわまちづくり」とは、観光資源や河川敷を活用した快適で賑わいのある水辺空間の創出を目指す取組み

施策10) サイクリストの誘客の推進

県内各地にあるサイクルツーリズムの取組みを情報発信します。

また、国内外のサイクリストの誘客を推進するため、国際的なサイクリング大会である「ツアー・オブ・ジャパン美濃ステージ」の開催やレンタサイクルの活用を含めた観光振興を図る取組みを支援します。

(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



自転車利用者は、自転車が軽車両であるという意識の下、車道通行の原則等の交通ルールを遵守し、歩行者への思いやりをもって自転車に乗ることが重要です。そのうえで歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し尊重しあうことのできる安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車事故のない安全で安心な社会の実現を目指します。

このため、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図り「岐阜県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、ヘルメット着用や自転車の定期的な点検整備の促進、交通事故防止対策の促進を図ります。また、自転車利用者が加害者になった場合の被害者救済の観点から自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図ります。

さらに、災害時における自転車の有効活用を図ることにより、地域の安全・安心を向上させます。

(実施すべき施策)

施策11) 広報啓発の推進

自転車安全利用五則や自転車の交通ルール、定期的な点検整備、ヘルメット着用や自転車損害賠償責任保険加入の重要性など、自転

車の安全利用に関する広報啓発を推進します。

特に、ヘルメット着用率が中学校から高校に進学すると低下する状況を捉え、県、警察、教育委員会が連携して高校生に対してヘルメット着用の啓発活動を強化します。

施策12) 地域や学校等と連携した指導啓発の推進

地域における「地域交通安全活動推進委員」「シルバー・セーフティー・アドバイザー」や、学校における「自転車ヘルメット着用推進リーダー」「MSリーダーズ」と連携した安全指導を推進します。

施策13) 自転車交通安全教育の推進

自転車シミュレータを活用した参加体験型の交通安全教室や学生向けのスタントマンによる視覚体験型の交通安全教室及び自転車安全運転チェックシートによる自己点検、高齢者向けの交通安全教育の実施等、様々な方を対象とした自転車交通安全教育を推進し、交通安全意識の醸成を図ります。

また、自動車運転者に対しても自転車の交通ルールやマナーなどに関する交通安全教育を実施します。

このほか、地域や学校で交通安全教育を行う自転車交通安全指導員や教職員などの自転車安全教育の指導員育成を実施します。

施策14) 災害時における自転車活用の推進

災害時における自転車の活用は「岐阜県地域防災計画」に位置付けられており、災害時における消防隊等の救助救援活動や道路、河川等の社会インフラ施設の被害状況の把握には自転車を臨機応変に活用します。

5 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間内に講ずべき措置について、以下のとおり定めます。講ずべき措置の具体的な事業は、「第2次岐阜県自転車活用推進計画アクションプラン」としてとりまとめ、進捗状況を把握します。

自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

分野・施策		講ずべき措置（具体的な取組み）	
都市環境	1) 自転車通行空間の計画的な整備推進	(1) 自転車通行空間の整備【歩行者と分離した自転車通行空間】	新規
		(2) 自転車通行空間の維持管理	継続
		(3) 市町村自転車活用推進計画の策定支援	継続
	2) 交通規制による自転車通行空間の確保	(1) 駐車禁止等の交通規制の実施	継続
		(2) 違法駐車取締り	継続
	3) まちづくりと連携した総合的な取組み	(1) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進	継続
		(2) ゾーン30等による安全対策の実施	継続
		(3) 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備	継続
健康増進	4) 自転車を活用した健康づくりの推進	(1) 県営公園のサイクリング環境の整備	新規
		(2) 県営公園のサイクリングロードの利用促進	継続
		(3) 県民の健康づくりの推進	継続
	5) サイクルスポーツの振興	(1) サイクルスポーツイベントへの支援	継続
		(2) サイクルスポーツイベントの情報発信	継続
	6) サイクルスポーツの競技力向上	(1) アスリートの育成支援	継続
		(2) ジュニアアスリートの発掘育成	継続
観光振興	7) 自転車通勤等の促進	(1) 自転車通勤の広報啓発	継続
		(2) 交通需要マネジメントプロジェクトの推進【県全域に拡大】	拡充
	8) サイクルツーリズムの推進	(1) 木曽三川サイクルツーリズムの推進【長良川から木曽三川に拡大】	新規
		(2) サイクリングイベントの開催	新規
	9) サイクリストの受入環境の創出	(1) サイクリストの受入環境の整備	継続
		(2) 国営公園の整備促進	継続
		(3) サイクルトレイン運行への支援	継続
	10) サイクリストの誘客の推進	(4) 河川空間を活用した受入環境の創出	新規
		(1) サイクルツーリズムの情報発信	継続
		(2) 国際的なサイクリング大会への支援	継続
安全安心	11) 広報啓発の推進	(1) 自転車の交通ルール等に関する広報啓発	継続
		(2) 自転車の定期的な点検整備に関する広報啓発	継続
		(3) ヘルメット着用に関する広報啓発	継続
		(4) 県・警察・教育委員会連携による高校生への広報啓発	新規
		(5) 自転車損害賠償責任保険の加入に関する広報啓発	継続
		(6) 自転車指導啓発重点地区・路線における広報啓発	継続
	12) 地域や学校等と連携した指導啓発の推進	(1) 地域と連携した指導啓発	継続
		(2) 学校と連携した指導啓発	継続
	13) 自転車交通安全教育の推進	(1) 参加体験型等の自転車交通安全教室の開催	継続
		(2) 学生・高齢者・自動車運転者向け交通安全教育の実施	継続
		(3) 交通安全教育指導者の育成	継続
	14) 災害時における自転車活用の推進	(1) 岐阜県地域防災計画への位置付け	継続
		(2) 災害時における自転車の活用	継続

6 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1) 計画の進捗状況の評価指標（K P I）

計画を着実に遂行するため、計画の評価指標として以下の目標値を設定し、5年後の目指す姿とします。

評価指標（K P I）

分野・目標		指標	現況値 (R6)	目標値 (R11)
都市環境	【目標1】 自転車を快適に利用できるまちづくりの推進	自転車通行空間の整備延長（km）	75km	100km
健康増進	【目標2】 自転車を活用した健康づくりの推進	20歳以上の週1回以上のスポーツ実施率（%）	51.8% (R5)	65.0%
観光振興	【目標3】 サイクルツーリズムの推進	県内観光入込客数（実人数）（人）	4,263万 (R4)	5,300万 (R9)
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	ヘルメット着用率（%）	27.1% (R5)	100%
		自転車損害賠償責任保険加入率（%）	67.1% (R5)	100%

(2) 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、庁内各課、県警察本部、教育委員会等の関係者が緊密に連携して施策を推進します。

また、本計画の施策実施にあたっては、国や市町村、公共交通事業者やその他の民間事業者、県民等が相互に協力し、連携を図ります。

(3) 計画のフォローアップと見直し

計画のフォローアップとして、毎年度、施策の進捗状況や評価指標の達成度、新たな課題などを関係者間で共有・確認するとともに、社会情勢の変化等に対応するため、必要に応じて計画の見直しを行うなど、PDCAサイクルにより実効性を高めていきます。取組目

標を設定した措置については、当該指標を用いつつ取組み状況のフォローアップを行います。

また、計画終期に施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行います。

（４）広報活動

本計画に基づく広報啓発を戦略的かつ効果的に実施し、自転車の活用について広く県民の理解と関心を深めるよう努めます。

○改定履歴

- ・令和元年12月策定
- ・令和7年3月改定