

伊豆の国市

自転車活用推進計画

～ 自転車の「魅力」「すばらしさ」を実感できるまち ～

(案)

パブリックコメント用
実施期間 R6.2.20-R6.3.19



目次

1	計画の基本事項	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-1-1	背景	1
1-1-2	目的	2
1-2	計画の区域と期間	3
1-3	計画の位置付け	3
1-4	伊豆の国市の特性	4
1-4-1	位置・交通アクセス	4
1-4-2	地勢・風土	4
1-4-3	人口の推移と将来予測	5
1-5	自転車活用のメリット	5
1-6	「持続可能な開発目標（SDGs）」との関係	8
2	自転車に関する現状とニーズ	9
2-1	自転車に関する現状	9
2-1-1	健康	9
2-1-2	安全	12
2-1-3	観光	13
2-1-4	環境	15
2-2	自転車に関するニーズ	17
2-2-1	自転車利用に関するアンケート調査	17
2-2-2	自転車利用に関するアンケート結果	17
3	自転車活用の課題の整理	21
4	計画の基本的な考え方	22
4-1	計画の目指す姿	22
4-2	計画の柱	22
5	自転車活用の取組施策	24
5-1	取組方針と施策	24
5-2	具体的な取組内容	26





5-2-1	健康	26
5-2-2	安全	28
5-2-3	観光	29
5-2-4	環境	32
5-3	将来的な戦略	34
5-3-1	伊豆の国市自転車ネットワーク計画について	34
5-3-2	災害時の自転車活用について	35
5-3-3	森林づくりへの自転車活用について	36
6	計画の推進に向けて	37
6-1	計画の管理方法	37
6-2	評価指標	38
6-3	計画の見直し	42
7	参考資料	42
7-1	計画策定の経過と体制	42
7-1-1	計画策定の過程	42
7-1-2	計画策定の体制	42
7-2	パブリック・コメントの実施結果	44
7-3	用語集	45
7-4	計画策定に関する参考資料	47
7-4-1	自転車活用推進法	47
7-4-2	静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	51
7-4-3	伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会設置要綱	54
7-4-4	取組施策とSDGsの関係	56
7-4-5	狩野川河川堤防を利用した自転車通行空間の整備について	58





1 計画の基本事項

計画策定にいたる、背景や目的、計画の期間や位置づけなどの基本事項について整理しました。

1-1 計画策定の背景と目的

1-1-1 背景

自転車には、気になった場所に気軽に立ち寄れる自由さ、走ることで季節の風を感じ、体と心をリフレッシュできる良さがあります。自転車だからこそ行けるお店や景色を目指してペダルを漕ぐことをだれとでも一緒に楽しむことが出来るのも自転車の魅力であります。

国では、平成29年5月に自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に「自転車活用推進法」が制定され、平成30年6月には、政府が法律を的確に運用していくための「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。また、社会情勢の変化から「第2次自転車活用推進計画」を令和3年5月に閣議決定しました。

静岡県では、平成31年3月に「静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定及び「静岡県自転車活用推進計画」を策定しました。その後、国の計画改定を受け、令和4年3月に「第2次静岡県自転車活用推進計画」を策定しました。

本市においては、ナショナルサイクルルート（太平洋岸自転車道（図1-1-1））や県モデルルート（伊豆半島1周ルート（図1-1-2））が市内を走り、そのサイクルルートを利用した自転車活用が促進されることで、サイクルツーリズム等を通じた観光振興や市民の健康増進（図1-1-3）、安全で安心な生活や二酸化炭素（温室効果ガス）の削減にも寄与していくなど、自転車を活用した環境に配慮した持続可能なまちづくりの推進に貢献することが期待されています。



図1-1-1 「太平洋岸自転車道」
出典：第2次静岡県自転車活用推進計画

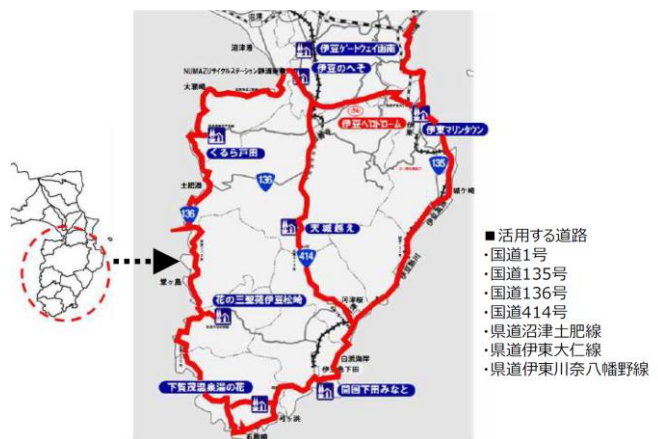


図1-1-2 「県モデルルート（伊豆半島1周ルート）」
出典：第2次静岡県自転車活用推進計画



伊豆の国内（国道414号）の「太平洋岸自転車道」
「県モデルルート（伊豆半島1周ルート）」





○「日常の移動手段」、「健康増進/運動不足解消のための運動」として自転車を利用したいと考えています。

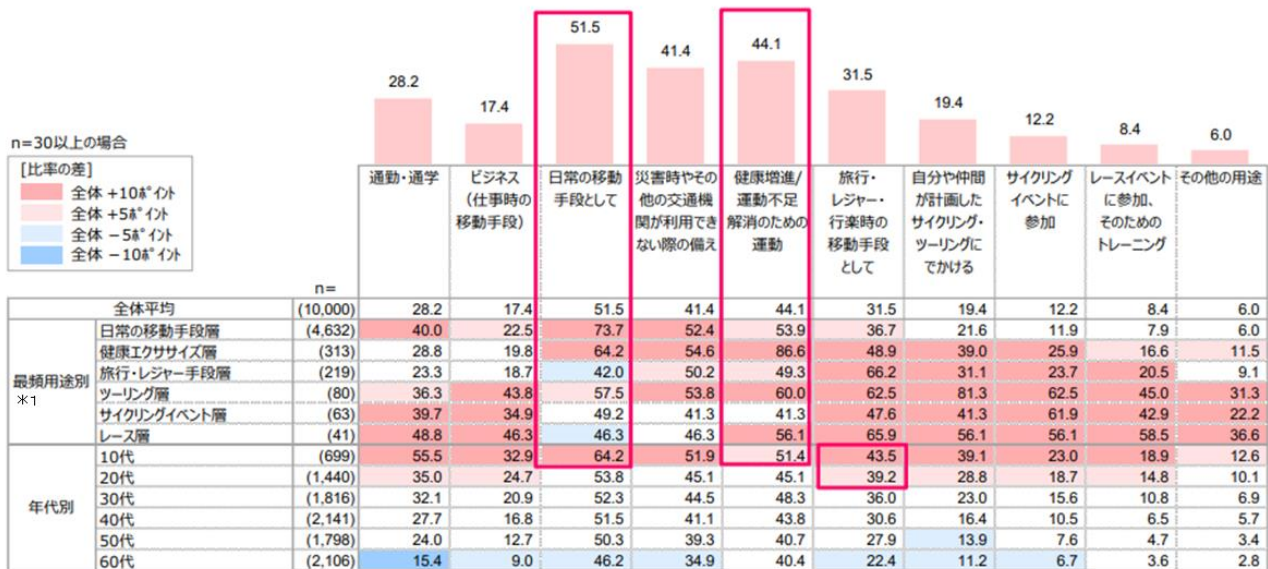


図 1-1-3 「サイクルツーリズムの今後の市場性（今後のサイクルツーリズムの体験意向）」

* 1

日常の移動手段層：自転車に乗る主な用途が、「通勤・通学」「仕事時の移動手段」「日常の移動手段」「災害時」のうちのいずれか

健康エクササイズ層：自転車に乗る主な用途が、「健康増進/運動不足解消のため」

旅行・レジャー手段層：自転車に乗る主な用途が、「旅行・レジャー・行楽時での移動手段」

ツーリング層：自転車に乗る主な用途が、「自分や仲間が計画したサイクリング・ツーリング」

サイクリングイベント層：自転車に乗る主な用途が、「サイクリングイベント参加（スタンプラリーなどの期間型イベントも含む）」

レース層：自転車に乗る主な用途が、「レースイベント参加・トレーニング」

出典：サイクリスト国勢調査 2021（一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン）

1-1-2 目的

「伊豆の国市自転車活用推進計画」は、市民も来訪者も安全・安心に、また快適に自転車に乗ることができ、自転車を楽しめるまちづくりを推進するために策定し、自転車活用推進の方向性を示します。

また、市民や企業・団体、市役所関係部局さらには広域連携に関わる自治体等と連携し、自転車の活用に関する施策を戦略的・総合的に展開をしていきます。そして自転車を活用した市民の健康の維持・増進、自転車交通の安全性を高め、持続的なまちづくりに向けた脱炭素化、観光振興による地域活性化を推進することを目的としています。

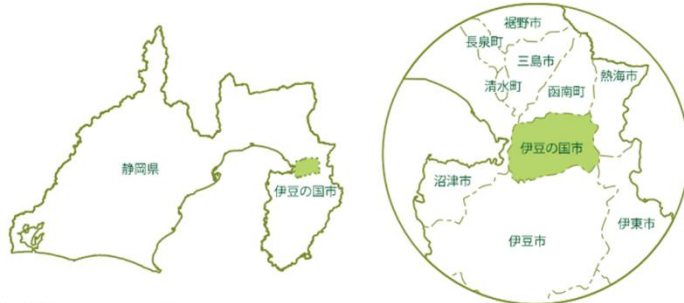
本市として本計画は、初めての自転車に係わる総合的な計画であることから、市民、企業・団体、行政等の個々が持つ知識や経験を最大限に生かして共に考え、共に創るという共創の理念のもとに策定し、将来のあるべき目指す姿に向けて、計画を着実に推進していきます。





1-2 計画の区域と期間

計画区域は、伊豆の国市全域（図 1-2-1）とします。また、計画期間は、令和 6 年度（2024 年 4 月）から令和 10 年度（2029 年 3 月）までの 5 年間（図 1-2-2）とします。計画期間中に社会情勢など大きな変化がある場合には、適宜計画の見直しを行います。



面積 94.62km²
人口 46,728人(R5.12.1現在 外国人を含む)

図 1-2-1 「伊豆の国市の位置図」



伊豆の国市（狩野川と市街地）

出典：第 2 次伊豆の国市総合計画

計画期間 令和6年度(2024年4月) ～ 令和10年度(2029年3月)

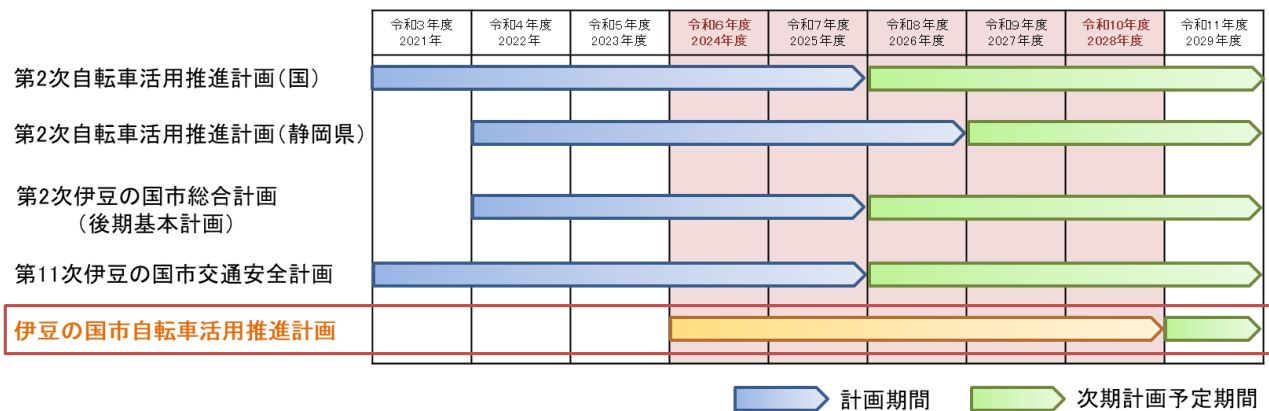


図 1-2-2 「計画期間」

1-3 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法第 11 条に基づく市町村自転車活用推進計画であり、国及び静岡県の自転車活用推進計画を勘案した上で、本市の実情に応じた自転車活用に関する施策を定めた計画を策定します。

本計画の策定に当たっては、本市の総合計画である「第 2 次伊豆の国市総合計画後期基本計画」に即し、まちづくり・交通安全・健康・環境・観光などの計画との連携・整合を図り、本市の自転車活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に進めるための基本となる計画として、位置付けます。（図 1-3-1）

今後、法律や国及び静岡県の計画に変更があった場合は、計画の見直しを行うなど、関連計画との整合性を図っていきます。





第2次伊豆の国市総合計画後期基本計画
(令和4年5月)

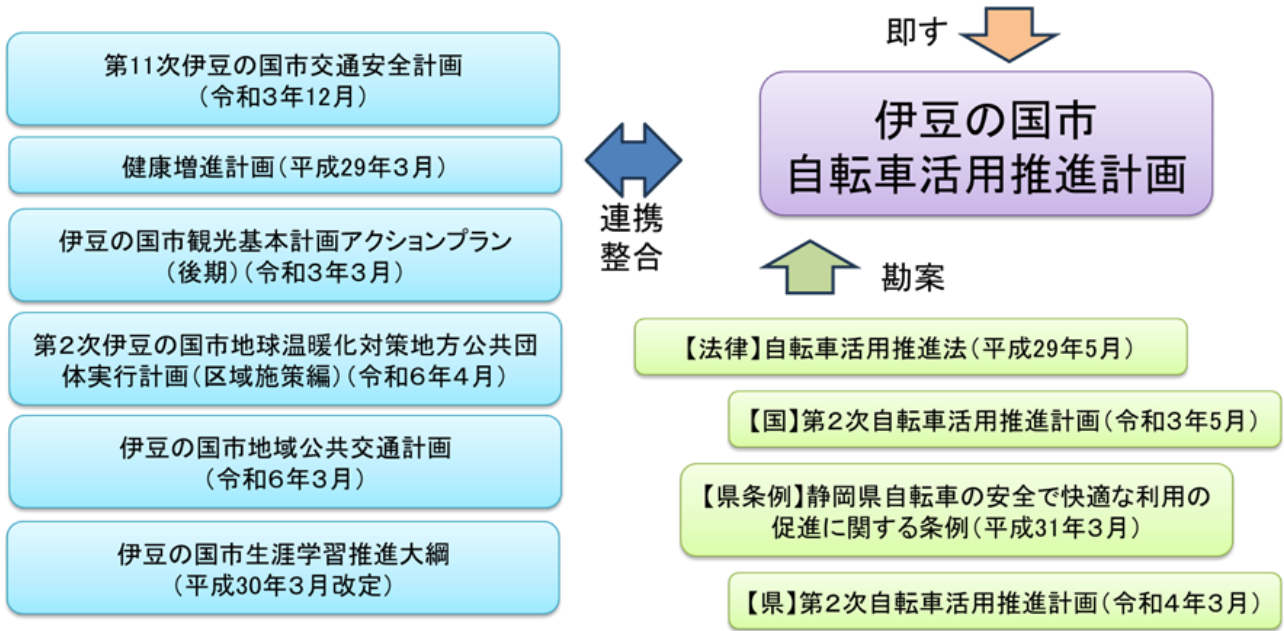


図 1-3-1 「上位計画、関連計画との位置付け」

1-4 伊豆の国市の特性

1-4-1 位置・交通アクセス

本市は、伊豆半島の北部、田方平野のほぼ中央に位置しています。東は熱海市及び伊東市、北は函南町、西は沼津市、南は伊豆市に接し、東西 13.5km、南北 10.4km、面積は 94.62km² の広さを持ちます。

また、東京からは 100km 圏内にあり、東海道新幹線から伊豆箱根鉄道駿豆線、あるいは東名高速道路・新東名高速道路から、伊豆縦貫自動車道、伊豆中央道、国道 136 号を利用してそれぞれ 1 時間半程度の所要時間となっています。そして、静岡県東部の中心地である沼津市や三島市にも近く、利便性に恵まれた立地となっています。(出典：第 2 次伊豆の国市総合計画、伊豆の国市観光基本計画)

1-4-2 地勢・風土

本市の東側には箱根山系の山々が峰を連ね、西側には城山、葛城山といった山に囲まれており、平野部には天城連山に源を有する水量豊富な狩野川が南北に流れ、自然の豊かな恵みを楽しんでいます。

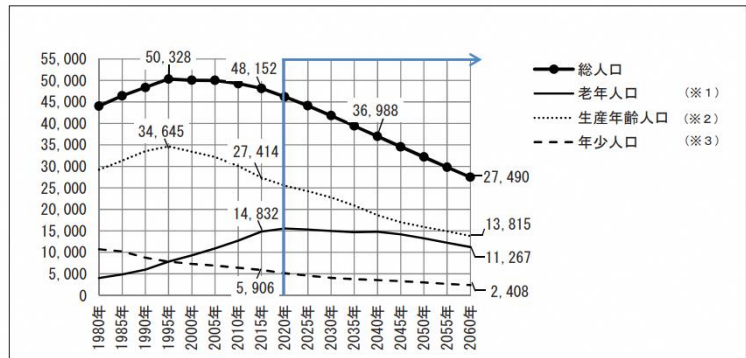
狩野川に沿うように国道 136 号と伊豆箱根鉄道駿豆線が走り、その周辺には市街地が形成され、湯量豊富な温泉資源に恵まれた温泉街とともに、肥沃な土壌からなる田園等が、豊かな自然と調和した美しい景観を創り出しています。(出典：第 2 次伊豆の国市総合計画)





1-4-3 人口の推移と将来予測

国勢調査による本市の総人口は 1980 (昭和 55) 年から 1995 (平成 7) 年まで増加してきましたが、1995 (平成 7) 年をピークに減少に転じ、その後は減少が続いています。1995 (平成 7) 年の 50,328 人から 2015 (平成 27) 年には 48,152 人となり、20 年間で 2,176 人減少しています。一方、65 歳以上の老年人口 (※ 1) は 1980 (昭和 55) 年から 40 年近くにわたって増加しており、2020 (平成 32) 年にピークを迎えます。



※ 1 : 老年人口とは、総人口に占める年齢 3 区分別人口のうち、65 歳以上人口のこと。
 ※ 2 : 生産年齢人口とは、総人口に占める年齢 3 区分別人口のうち、15 ~ 64 歳人口のこと。
 ※ 3 : 年少人口とは、総人口に占める年齢 3 区分別人口のうち、0 ~ 14 歳人口のこと。

図 1-4-1 「総人口の推移と将来予測」
 出典：第 2 次伊豆の国市総合計画

国立社会保障・人口問題研究所 (以下、「社人研」という。) の 2013 (平成 25) 年 3 月推計値によると、今後は人口の減少スピードが加速し、2040 (平成 52) 年には、36,988 人 (対 2015 年比で 23% 減)、更に 2060 (平成 72) 年には 27,490 人 (対 2015 年比で 43% 減) と推計されています。(図 1-4-1) (出典：第 2 次伊豆の国市総合計画)

1-5 自転車活用のメリット

自転車は、環境にやさしい乗り物 (図 1-5-1) であるとともに、日常生活 (通勤・通学・買い物など) や観光やスポーツなどでの利用や幅広い世代で利用 (図 1-5-2、図 1-5-3、図 1-5-4、図 1-5-5) されています。また、健康増進にも効果的 (図 1-5-6、図 1-5-7) であることから現在注目されています。

- 1) 自家用乗用車から、鉄道等の公共交通や徒歩、自転車での移動に転換することで二酸化炭素 (温室効果ガス) の排出削減につながります。

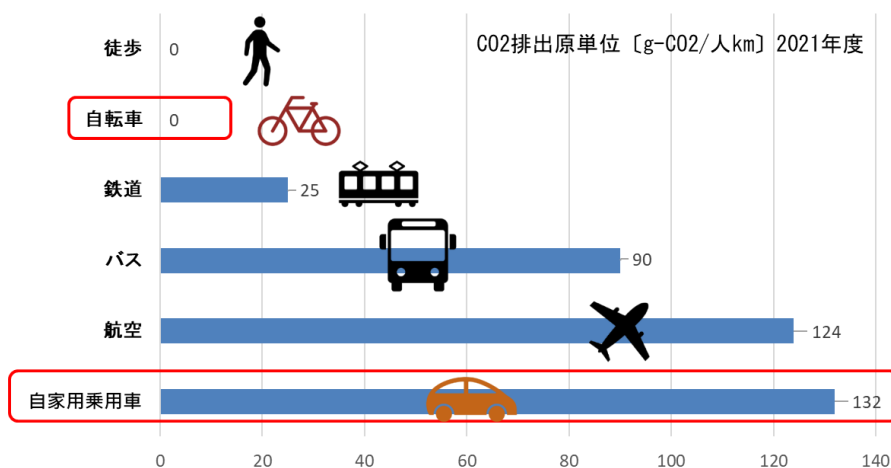


図 1-5-1 「交通手段別の二酸化炭素の排出量」

出典：運輸部門における二酸化炭素排出量 (国土交通省 HP) より作成





2) 自転車は普段からいろいろな用途として利用されています。特に、買い物や趣味・遊び、サイクリングなどの用途に多く利用されています。

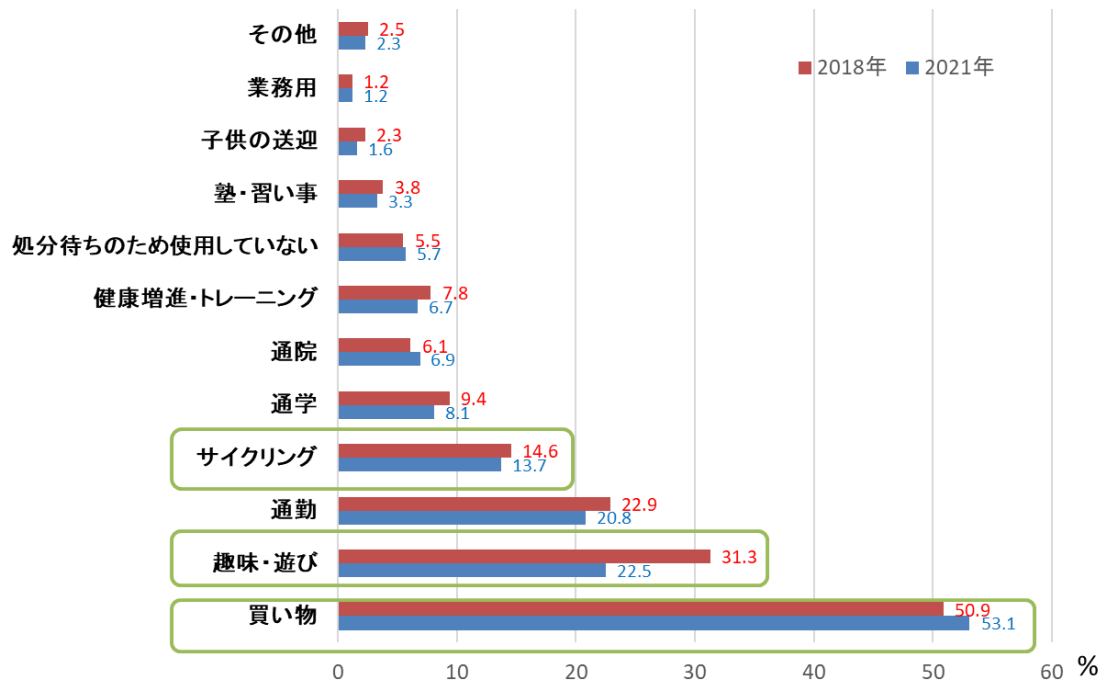


図 1-5-2 「自転車の使用用途別割合」

出典：2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一般財団法人 自転車産業振興協会）より作成

3) 自転車を日常的に利用する理由としては、運動不足の解消や交通費の節約などとされています。

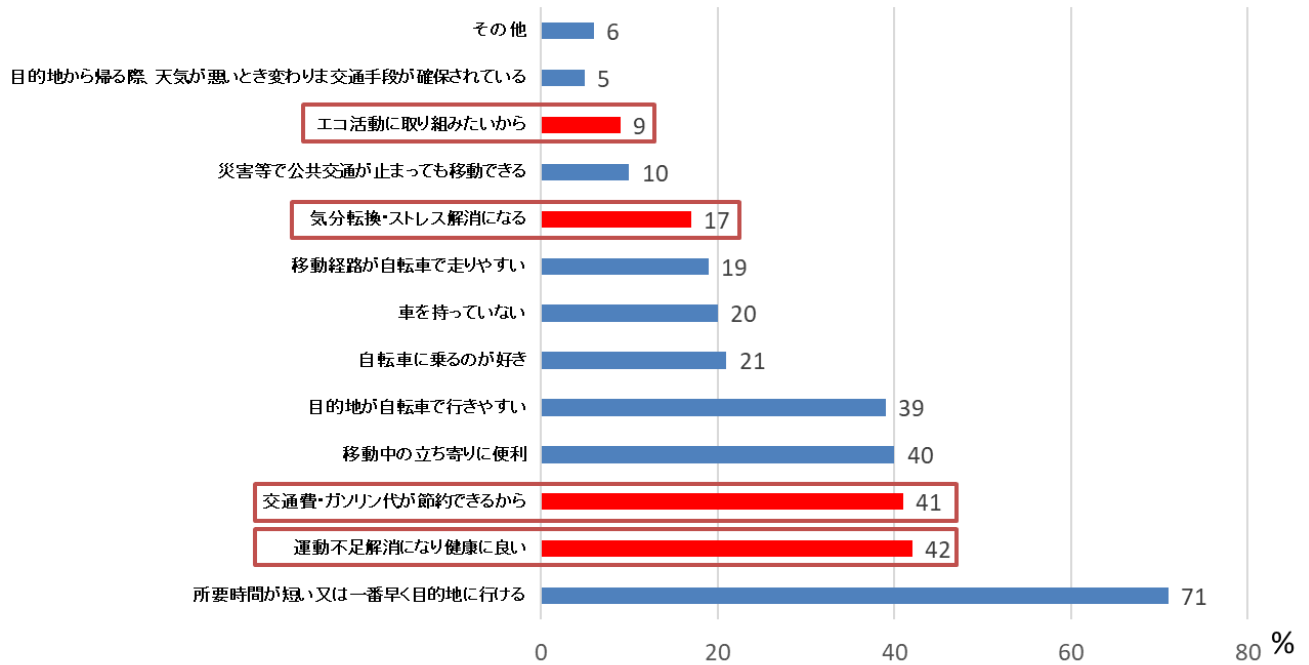


図 1-5-3 「自転車を日常的に利用する理由」

出典：国土技術政策総合研究所 平成 24 年 1 月実施の WEB アンケート結果
平成 26 年政策レビュー結果（評価書）自転車交通（国土交通省）より作成





4) 自転車は、幅広い年齢層で利用されています。特に50歳以上の利用者の割合が多くなっています。

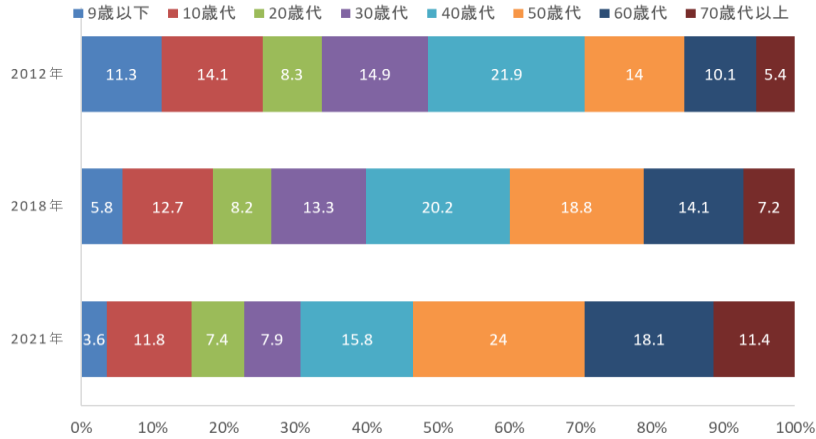


図 1-5-4 「自転車の使用者の年齢別割合」

出典：2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一般財団法人 自転車産業振興協会）より促成

5) 自転車イベントは、広域的に集客することができます。「サイクルボールかのいち」参加者の約56%は首都圏（1都3県）からの参加者となっています。

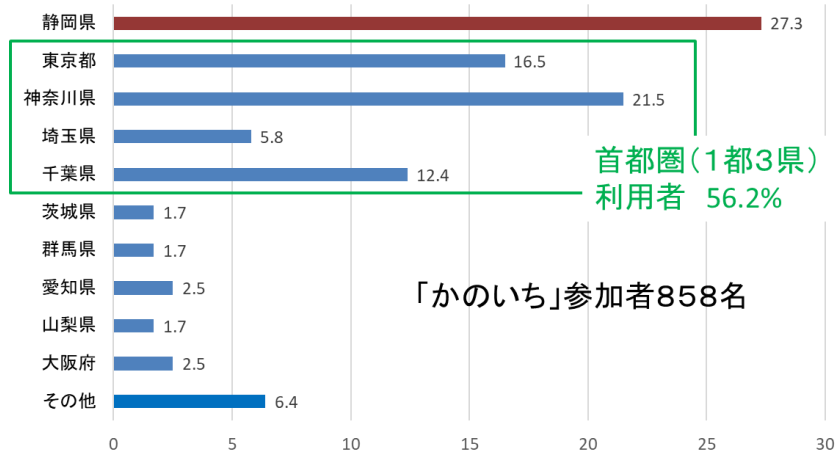


図 1-5-5 「サイクルボール SeasonIII（平成4年度）「かのいち」利用者属性」

出典：ツール・ド・ニッポン（一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン）

6) サイクリングは、ウォーキングやジョギングに比べて、有酸素運動としての効果が高いとされています。

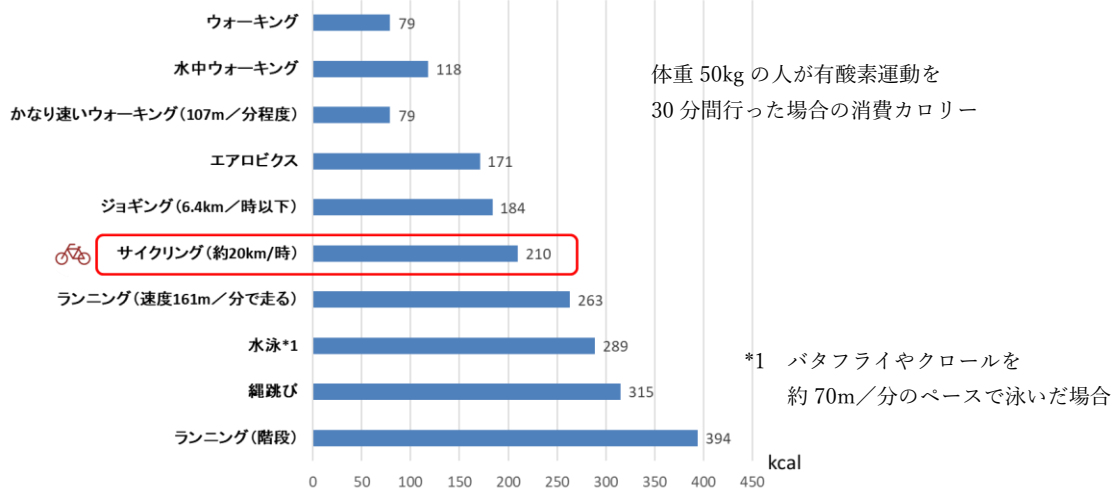


図 1-5-6 「有酸素運動の消費カロリー」

出典：株式会社デサント HP より作成





7) 自転車をはじめとするスポーツは、健康・体力の保持増進などに効果をもたらすと考えられています。

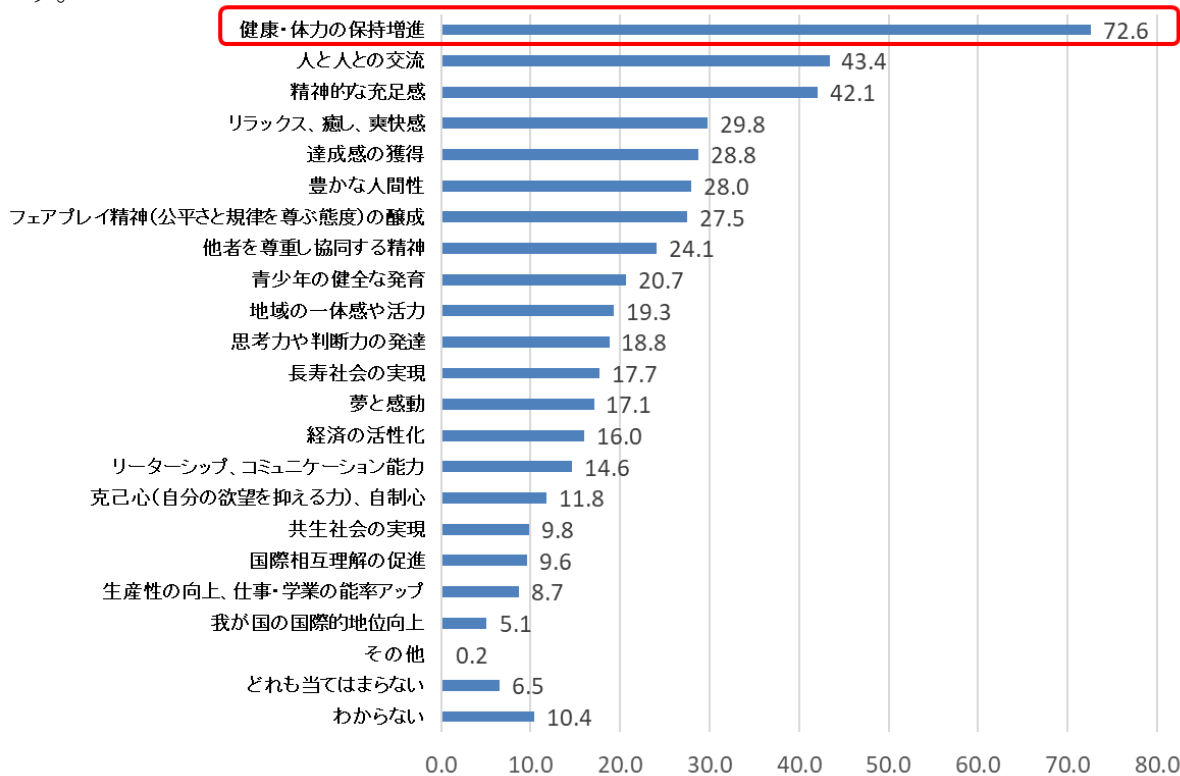


図 1-5-7 「スポーツが個人や社会にもたらす効果」

出典：令和4年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査」の概要より作成

1-6 「持続可能な開発目標 (SDGs)」との関係

「持続可能な開発目標 (SDGs)」とは、平成 27 (2015) 年 9 月の国連サミットで採択された「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であります。

2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されており、我が国も国内における実施と国際協力の両面で SDGs を推奨しています。

本計画に掲げる取組みを進めることは、持続可能な社会の実現につながることから、SDGs のゴールと関連付けています。(図 1-6-1)



図 1-6-1 「SDGs の 17 のゴール」





2 自転車に関する現状とニーズ

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持つコミュニケーションツールであり、現在の社会情勢の変化は、自転車のあり方にも影響を及ぼすともいわれています。(出典：自転車活用推進計画(令和3年5月より))

社会情勢や自転車の利用状況、市民の自転車に対する考え方などについて、国・県等の計画を参考とし、健康、安全、観光、環境の分野別に整理しました。

2-1 自転車に関する現状

○2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書から、自転車に対しては、「生活習慣病の予防」や「健康増進」などの健康に関すること、「ルール・マナーを守る必要」や「交通ルールを学ぶ機会の増加」などの安全に関すること、「手軽に出かけられる」「サイクリングは気持ちが良い」などの観光に関すること、「車より自転車が便利」などの環境に関することなど、様々な意見を持っています。

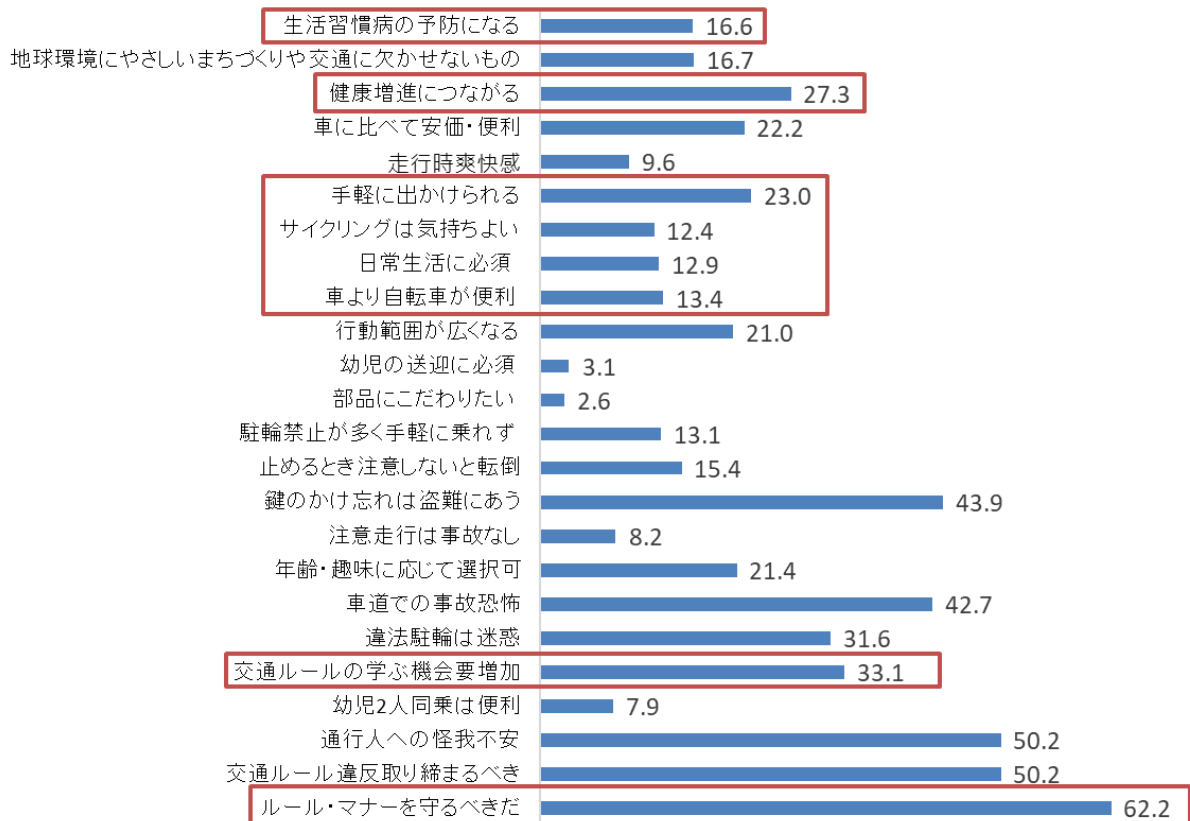


図 2-1-1 「自転車に対する意見について」

出典：2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一般財団法人 自転車産業振興協会）より作成

2-1-1 健康

人生100年時代を健康で幸せに生きるためには、市民一人ひとりが自分自身の体と向き合うことが必要とされています。

本市では、高齢社会における、医療・介護費や年金などの社会保障支出の増大が課題となっています。市民がより豊かな人生を送るため、健康寿命の延伸（厚生労働省が「健康上の問題で日常生活が制限さ





れることなく生活できる期間」と定義)が望まれており、第2次総合計画では、生活改善のプログラムを実施することで、メタボリックシンドロームの改善や健康づくりを促進することとなっています。

一般的に自転車は、「誰でも」「いつでも」「身近な」乗りものとして広く利用され、多くの人が経験のある乗り物であります。そのため、自転車を活用した健康法は誰でも手軽に簡単に現在の生活習慣を維持しながら、いつでも始められることができます。

自転車運動では、有酸素運動による体重・体脂肪率・血液性状などの改善、ペダリングによる筋力効果、ストレス解消や認知機能向上などのメンタルへの効果があると考えられています。(出典：(株)シマノ「Health Data File」より)

1) 日本における死亡決定因子としては、「運動不足」が高い割合を示しています。

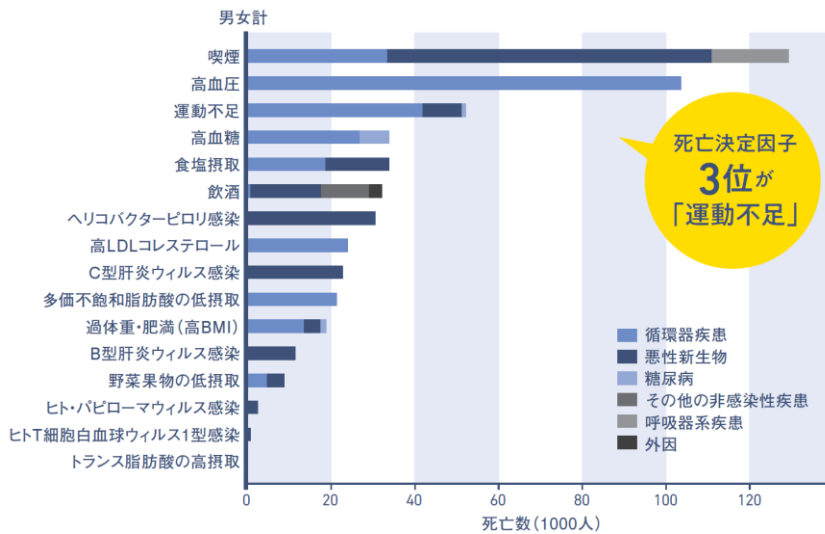


図 2-1-1 健-1 「非感染性疾患と傷害による成人死亡の決定因子」

出典：(株)シマノ「Health Data File」、The Lancet 日本特集号(2011)

2) 20歳代から50歳代の約70%は、1回30分以上の運動をしていないことがわかります。

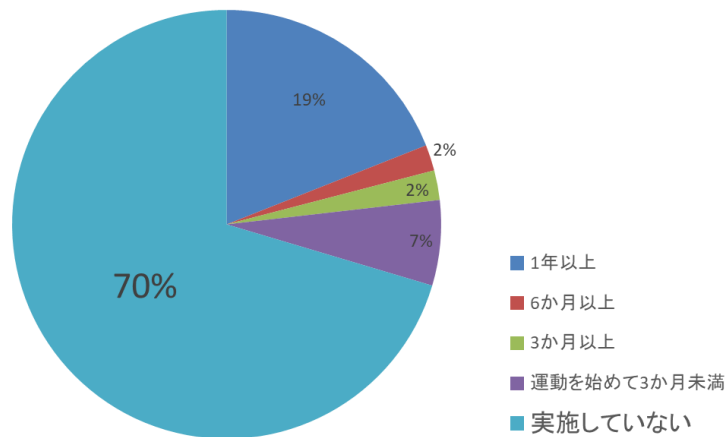


図 2-1-1 健-2 「20-40歳代の運動習慣(1回30分以上、週2日以上)」

出典：平成28年度 伊豆の国市健康づくりアンケート調査より作成





3) 運動・スポーツを行う理由としては、「健康のため」「体力増進・維持のため」「運動不足を感じるから」など健康のためにスポーツを行うと考えられています。

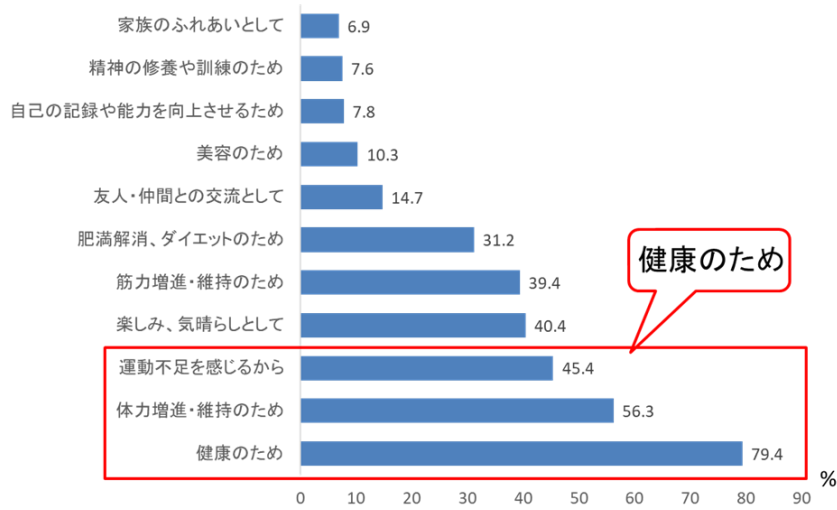


図 2-1-1 健-3 「運動・スポーツの実施理由」

出典：令和4年度「スポーツの実施状況等に関する世論調査」（スポーツ庁）より作成

4) サイクリングとウォーキング、同じペース（ペース 130*¹）でそれぞれ 30 分間運動した場合は、自転車運動の方が移動スピードが速く景色が変わること、風を受けて爽快感が持続することから「快適」な気分が持続すると考えられています。（*1 ペース 130 とは、自転車では早こぎ、ウォーキングでは早歩きに相当する。）

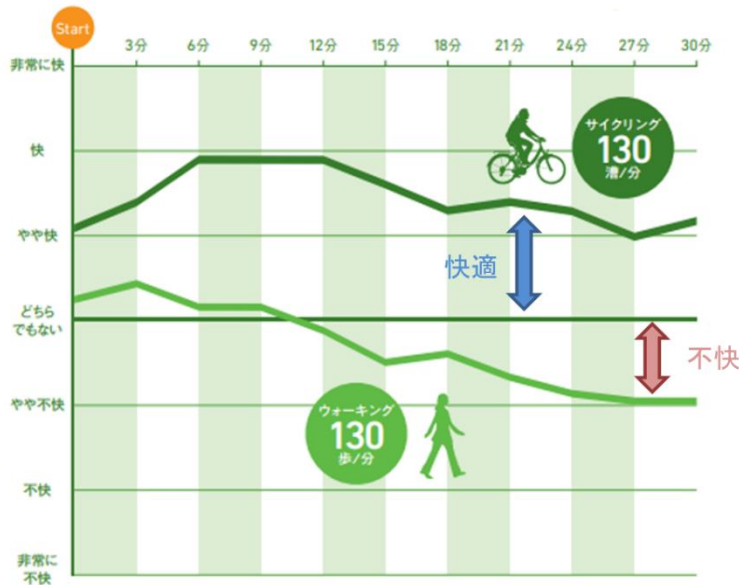


図 2-1-1 健-4 「ペース 130 の「快適感」の経時変化」

出典：㈱シマノ「Health Data File」

Kansei-BicycleProject/中京大学工学部機械システム工学科感性工学研究室、株式会社地域資源バンク NIU、㈱シマノ
自転車通勤時における心理的影響に関する研究、日本感性工学会大会予稿集（2015）





2-1-2 安全

市民が、豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らすことや移動することができる社会を実現することが重要であります。

本市では、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われております。交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失が生じている中、交通の安全が確保された安全で安心な社会の実現に向け、市が定めた「第11次交通安全計画」では、交通事故のない社会の実現を目指すこととしています。(出典：第11次伊豆の国市交通安全計画)

一般的に自転車は、子供から大人、高齢者まで、身近で簡単に気軽に乗れる乗り物であります。そのため、自転車利用の交通安全対策の推進に当たっては、交通社会に参加するすべての市民や来訪者が自転車に関する安全意識の醸成など交通安全に留意するとともに、交通安全対策を充実することが重要であると考えられています。(出典：第11次伊豆の国市交通安全計画)

1) 人身事故件数については、H25より年々減少傾向にあります。

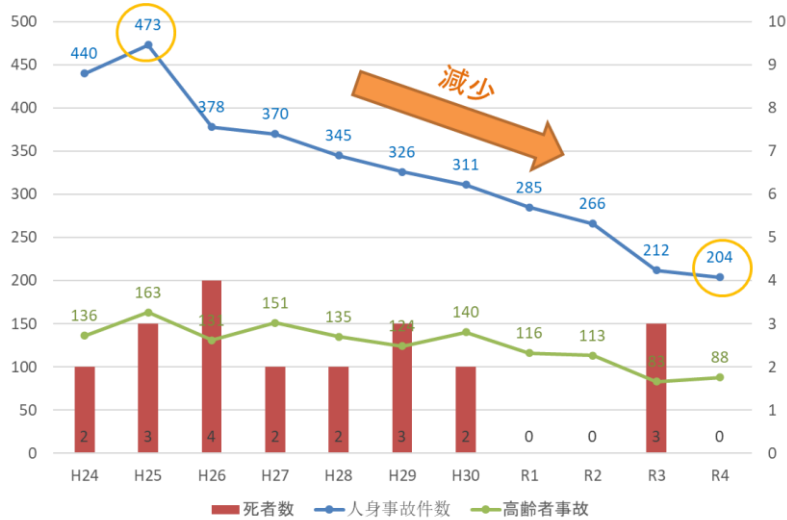


図 2-1-2 安-1 「伊豆の国市の交通事故」

出典：第11次伊豆の国市交通安全計画より作成

2) 自転車事故の多くは、ルールやマナー違反などの安全運転義務違反が原因となっています。

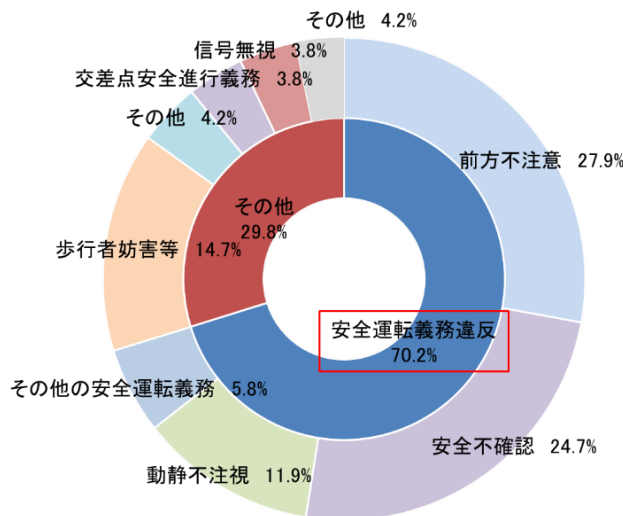


図 2-1-2 安-2 「自転車対歩行者事故における自転車法令違反別歩行中・重傷者数」

出典：令和4年における交通事故発生状況について R5. 3 (警察庁交通局)より作成





3) 自転車事故にあった場合の致死率は、ヘルメットの着用の有無で約 2.6 倍になります。

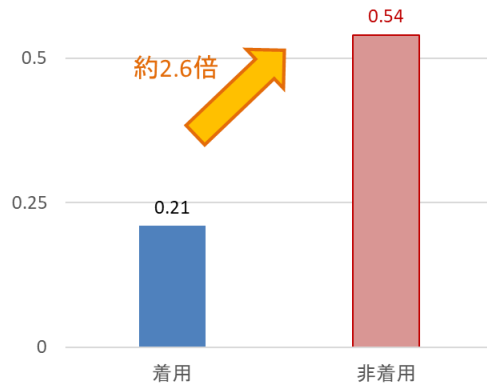


図 2-1-2 安-3 「ヘルメット着用状況別の致死率比較」

出典：令和 4 年における交通事故発生状況について R 5. 3（警察庁交通局）より作成

4) 令和 4 年度、市内で交通安全協会伊豆中央地区支部が開催した交通安全教室は、歩行指導は 95 回、自転車指導は 21 回となっており、一般（高齢者を除く成人）を対象とした交通安全教室は開催されていません。

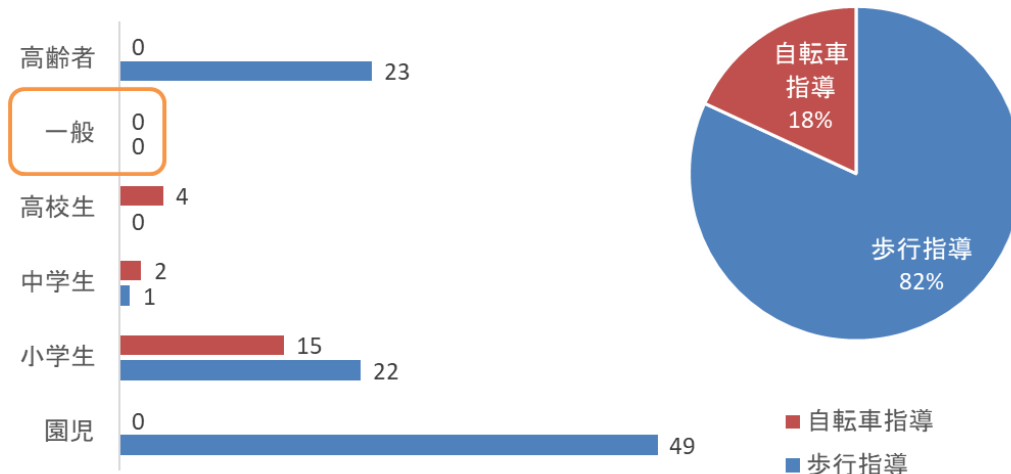


図 2-1-2 安-4 「令和 4 年度 伊豆の国市交通安全教室（交通安全協会伊豆中央地区支部開催）」

提供：交通安全協会伊豆中央地区支部より作成

2-1-3 観光

本市では、温泉や自然景観、歴史・文化遺産、多様なアウトドア、豊富な食材など、五感で楽しむ観光が推進されています。第 2 次総合計画の中では、「ふれ合う、味わう、感じる観光の推進」を掲げ、官民が連携した自転車を活用した取組みの実施やサイクリスト受入体制の整備推進を図ることとなっています。

自転車を活用した観光振興については、国や県も積極的に推進しています。自転車で楽しむ体験型・交流型旅行の促進、参加型の自転車イベントの開催、自転車を活用した新たな観光スポットへの誘客、国内外からの新たな客層の取込みなどに取組むことで、観光交流人口の拡大や宿泊客数の増加などの地域の活性化につながると考えられています。

また、海外で人気のある自転車の活用は外国人観光客へのアピールにつながると考えています。





1) サイクリングの国内における市場規模は、全体で年間約 1,315 億円であるとされています。

	人口推計 (男女15-74歳)	直近1年以内 サイクルツーリズム 経験比率	直近1年以内 サイクルツーリズム 経験人数	可処分 所得/月	ツーリズム関連の 出費/月 平均%	ツーリズム関連 の出費/月 金額推計	サイクルツーリズム 経験人数 × ツーリズム関連の出費/月
日常の移動手段層	43,368,681人	20.5%	8,904,062人	44,134円	23.9%	10,560円	94,028,609,363円
健康エクササイズ層	2,930,569人	30.7%	898,833人	55,684円	23.6%	13,130円	11,801,450,242円
旅行・レジャー手段層	2,050,462人	37.4%	767,753人	45,705円	28.5%	13,037円	10,008,869,444円
ツーリング層	749,027人	68.8%	514,956人	48,837円	23.7%	11,577円	5,961,684,189円
サイクリングイベント層	589,859人	63.5%	374,514人	46,188円	34.2%	15,808円	5,920,188,987円
レース層	383,876人	61.0%	234,071人	48,889円	33.5%	16,369円	3,831,444,234円
合計	50,072,476人		11,694,189人	289,436円		80,480円	131,552,246,458円

図 2-1-3 観-1 「サイクリングの市場規模」

出典：ツール・ド・ニッポン（一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン）サイクリスト国勢調査 2021

2) サイクリングに訪れる地域を選ぶ時には「土地ならではの景観や食」「自分の体力に適したコース」「走りやすさ（路面・車の交通量）」が重視されています。

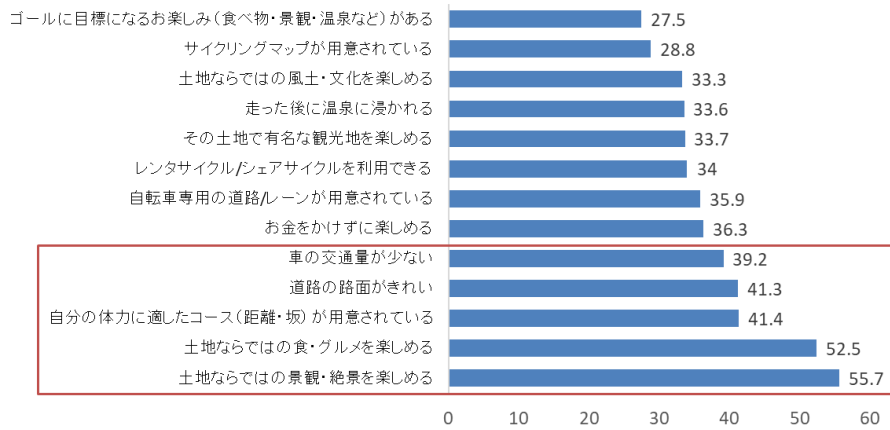


図 2-1-3 観-2 「サイクルツーリズムで訪れる地域を選ぶ際に重視すること」

出典：サイクリスト国勢調査 2021（一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン）より作成

3) 伊豆の国市の観光交流客数はこれまで 200 万人程度で推移してきましたが、コロナの影響で一時は 1/3 程度まで減少しました。しかし、令和 4 年度（190 万人）は、コロナ禍前の令和元年度の数字までほぼ回復をしています。

一方、宿泊客数については、コロナ禍前（令和元年度）の数字まで戻っていない状況にあります（約 6 万人減）。

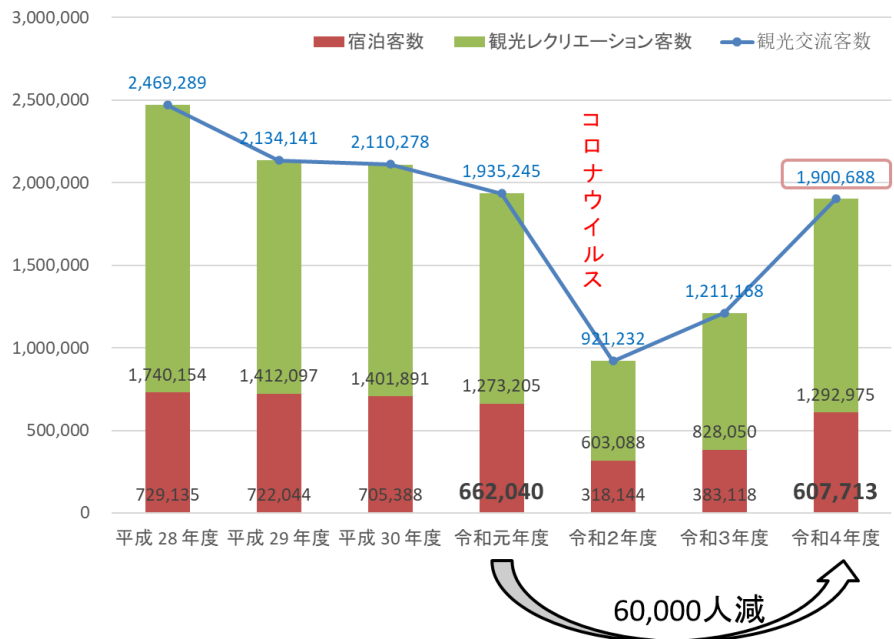


図 2-1-3 観-3 「伊豆の国市観光施設等利用客数・宿泊客数」

出典：伊豆の国市統計書より作成





4) 旅行地として静岡県を選んだ理由は、「自然が美しい」「温泉がある」「近い」が上位になっています。

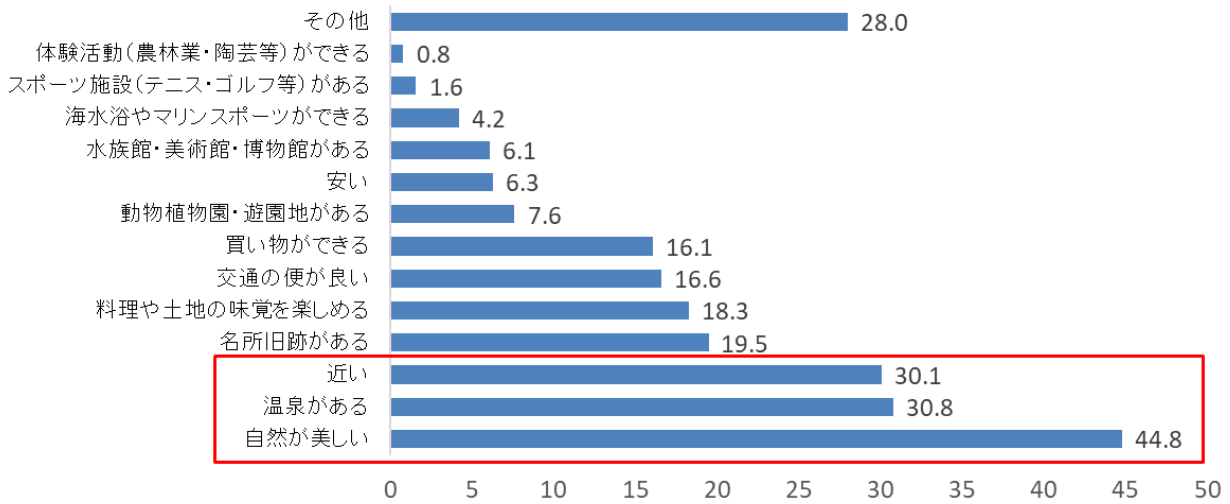


図 2-1-3 観-4 「静岡県を旅行地として選んだ理由」

出典：静岡県観光基本計画（令和4年3月）より作成

2-1-4 環境

モビリティの多様化を見据え、地域公共交通と地球にやさしく利用しやすい自転車を活用した、ベストミックスの実現が必要であります。

自転車を有効な交通手段として、利活用できる環境づくりを目指して、安全で安心、快適な自転車利用空間を計画的かつ継続的に整備・維持していくことが望まれており、あわせて自転車と公共交通の組み合わせを含めた、相互の利用促進も望まれています。

一般的に自転車は、安全で、安心し、快適な通行ができる公道や公園などの通行空間が整備されることで、より安全で効率的な利用が可能となります。

そして、レンタサイクルやシェアサイクルなどの利活用や自転車とバスや電車などの公共交通機関との連携は、高齢化社会や脱炭素社会へ対応したまちづくりを考える中でも、重要なキーワードであると考えています。

1) 自転車乗用中の死傷者の利用目的別の割合としては、通勤通学時が 27%、買い物時が 19%と高い値となっています。

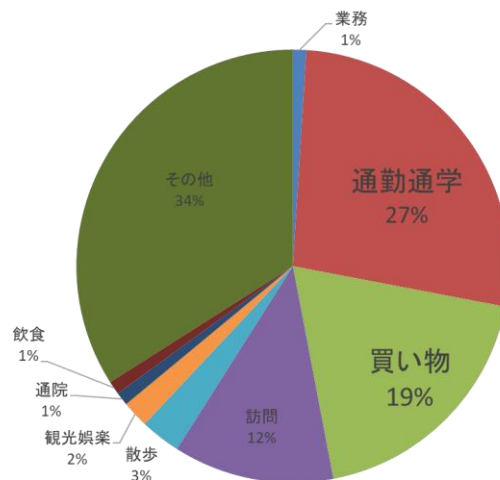


図 2-1-4 環-1 「平成 24 年 利用目的別死傷者数（自転車乗用中）」

出典：ITARDA 交通事故統計データより平成 26 年度政策レビュー結果（評価書）自転車交通より作成





2) 生活道路（幅員 5.5m 未満）における自転車の年齢別交通事故件数は、65 歳以上及び 15 歳以下で高い値となっています。

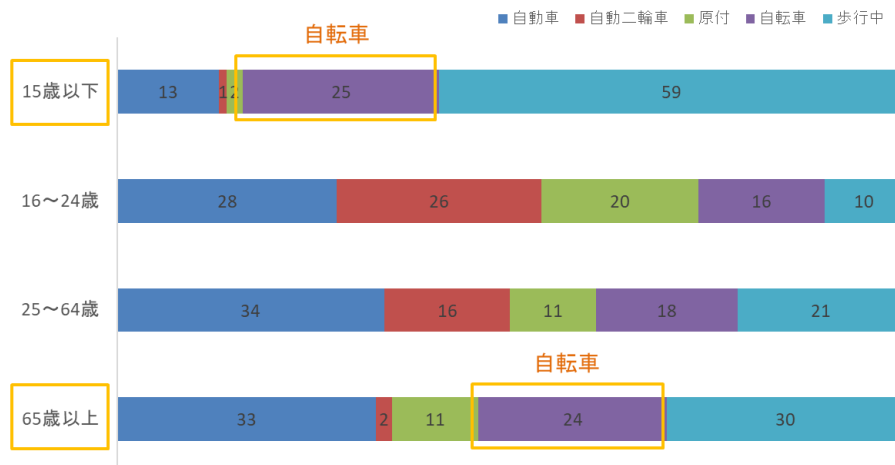


図 2-1-4 環-2 「平成 23 年から令和 2 年 車道幅員 5.5m 未満道路における年齢層別態別死者の割合」

出典：「道路交通安全政策の新展開」第 11 次交通安全基本計画による対策（内閣府）より作成

3) 交通手段としての自転車の分担率は、年々減少しています。

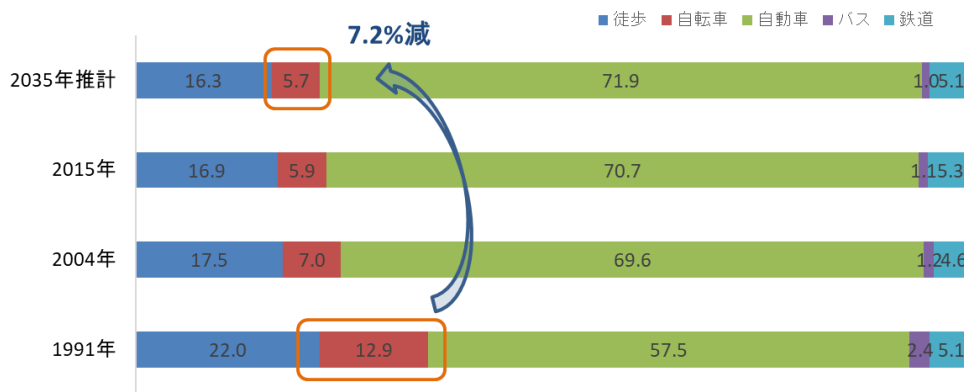


図 2-1-4 環-3 「代表交通手段分担率の推移」

出典：第 3 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査より作成

4) 市内の令和 4 年度レンタサイクル・シェアサイクルの利用者数は、レンタサイクル（3 施設合計）は 3,157 人で、シェアサイクルは 4,040 人となっています。

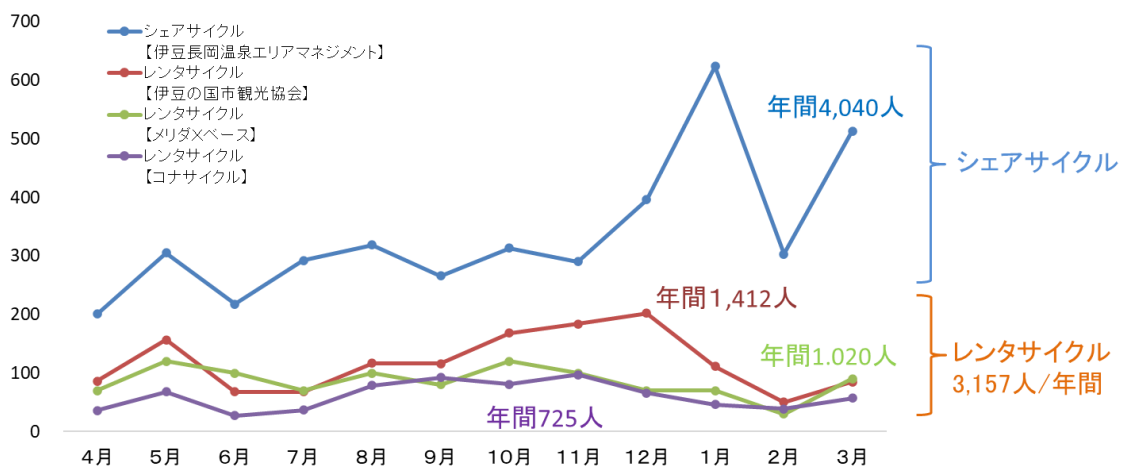


図 2-1-4 環-4 「令和 4 年度 シェアサイクル・レンタサイクル利用者数」





2-2 自転車に関するニーズ

本市における自転車に関するニーズを把握するため、市民へのアンケート調査及び関連団体等へのヒアリング調査を実施しました。

実施して得た自転車に関するニーズを以下に整理しました。

2-2-1 自転車利用に関するアンケート調査

1) 調査目的

- ・伊豆の国市における自転車利用の実態の把握
- ・自転車に関する課題の把握
- ・自転車を取り巻く環境や自転車施策等の周知や啓発

2) 調査概要

- ・実施方法 ウェブアンケート
- ・調査期間 令和5年8月7日～8月21日
- ・回答数 239件
(うち市内在住・在勤・在学者 182件)
- ・周知方法 伊豆の国市ホームページ
伊豆の国市公式LINEへの掲載
公共施設及びイベントでのチラシの配布(図2-2-1-1)



図2-2-1-1 「アンケート調査のチラシ」

2-2-2 自転車利用に関するアンケート結果

1) 自転車走行空間の整備や広報活動、利用しやすい駐輪スペースの確保、サイクリングコースの充実が大切であるとの回答が上位を占めています。

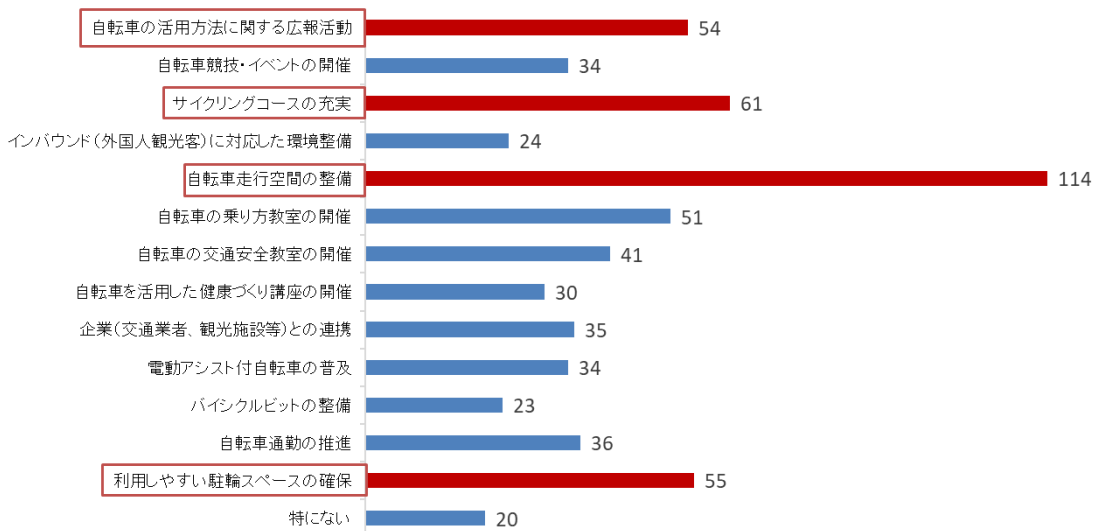


図2-2-2-1 「伊豆の国市で自転車の利活用を推進していくことで大切だと思うこと」





2) 自転車走行空間の整備やマナー・ルールへの周知、利用しやすい駐輪環境が改善されれば、自転車が利用しやすくなるとの回答が上位を占めています。

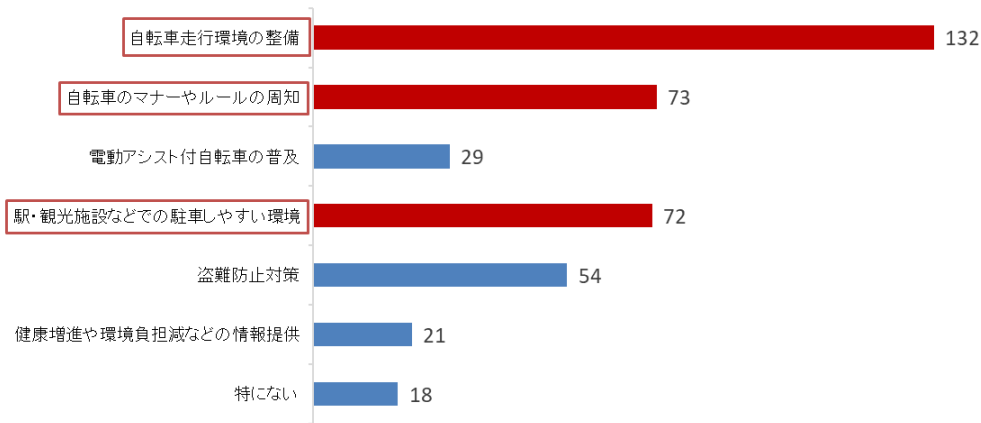


図 2-2-2-2 「伊豆の国市で改善されれば自転車を利用しやすくなると思うこと」

3) サイクリングコースや駐輪スペースを充実する取組みに期待をしている回答が上位をしめています。

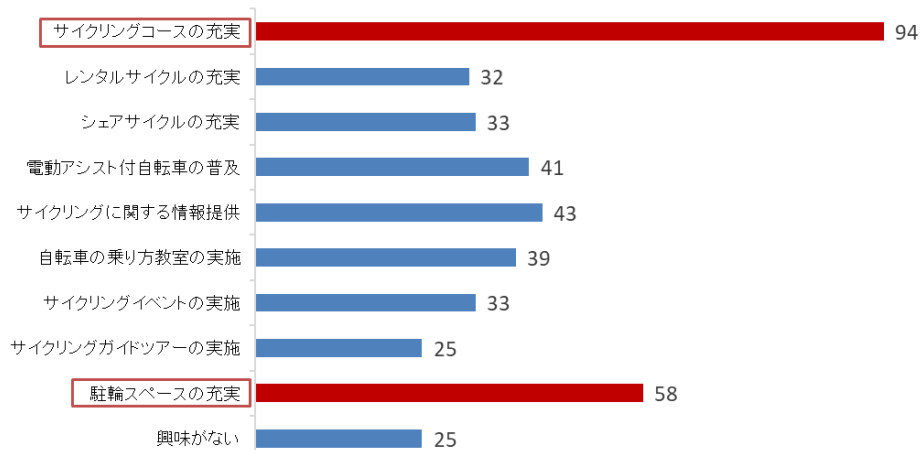


図 2-2-2-3 「自転車に関連する取組みで期待すること」

【健康】健康づくりへ自転車を活用していくために

4) 自転車を活用した健康づくりを進めるためには、「自転車の利用者を増やすための施策」や「自転車の良さをPRしていくための施策」を推進していく必要があると考えられます。(図 2-2-2-4、図 2-2-2-5)

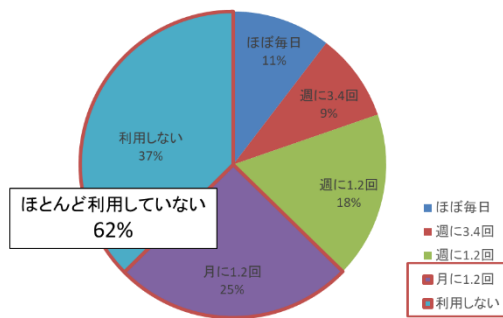


図 2-2-2-4 「自転車の利用回数について」

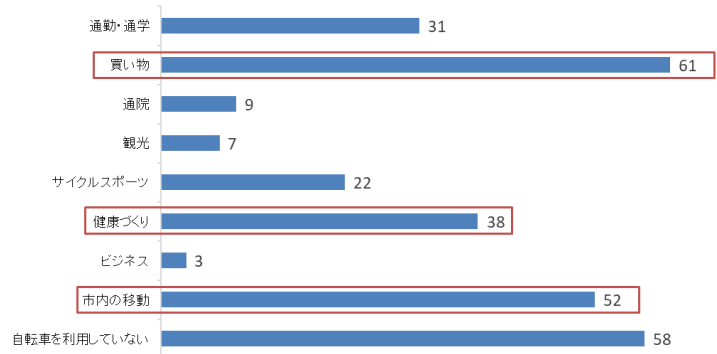


図 2-2-2-5 「自転車の利用目的について」





【安全】自転車を安全に利用していくために

5) 自転車を安全に利用していくためには、「自転車の利用者に交通ルールや走行マナーを理解していただくための施策」や「自転車利用時にヘルメットを着用していただくための施策」を推進していく必要があると考えられます。(図 2-2-2-6、図 2-2-2-7、図 2-2-2-8)

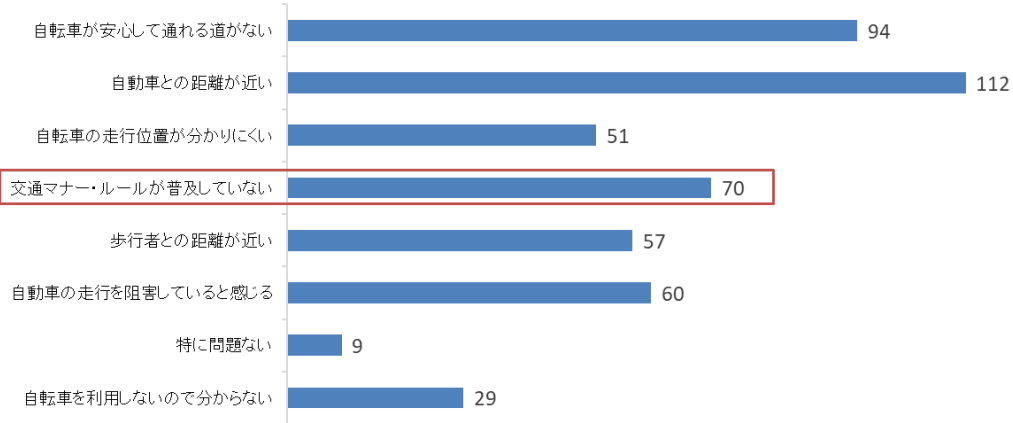


図 2-2-2-6 「自転車を利用している時」に、危険だと感じることについて

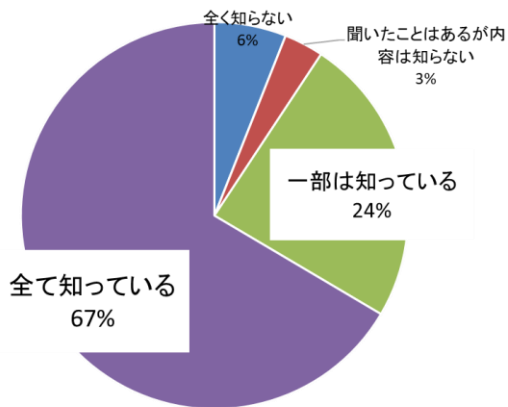


図 2-2-2-7 「自転車五原則について」

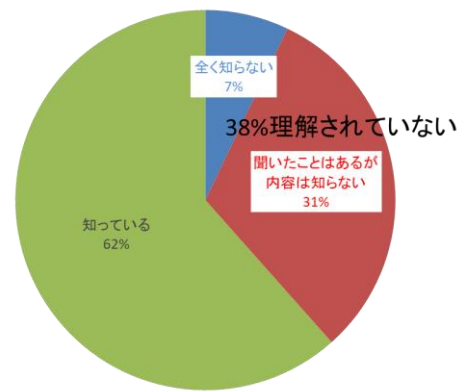


図 2-2-2-8 「自転車走行時のヘルメット着用及び自転車保険の加入の義務化について」

【観光】サイクルツーリズムを活用していくために

6) サイクルツーリズムを活用していくためには、「サイクリングの楽しさや良さを実感していただくための施策」の推進や「参加型サイクリングイベント等の実施」を強化する必要があると考えられます。(図 2-2-2-9、図 2-2-2-10、図 2-2-2-11、図 2-2-2-12、図 2-2-2-13)

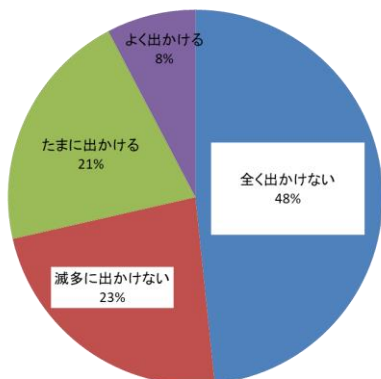


図 2-2-2-9 「サイクリングについて」

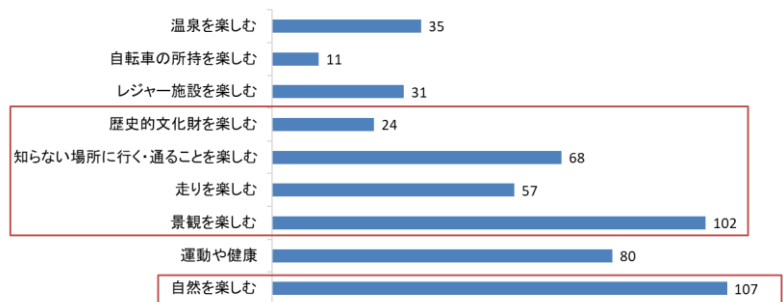


図 2-2-2-10 「サイクリングの楽しみや魅力について」



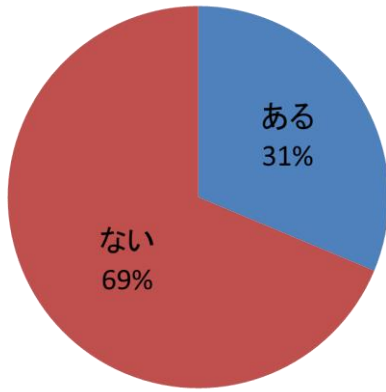


図 2-2-2-11 「自転車競技の観戦経験について」

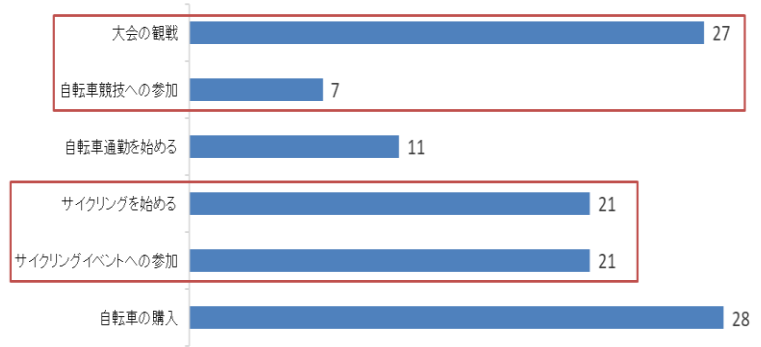


図 2-2-2-12 「サイクリングの楽しみや魅力について」

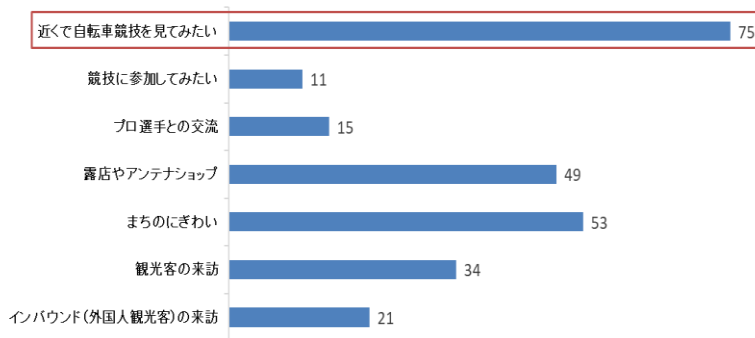


図 2-2-2-13 「自転車競技大会・イベント開催への期待について」

【環境】安全・安心して自転車を利用していくために

7) 安全・安心して自転車を利用していくためには、「公共交通機関との連携をする施策」や「シェアサイクル・レンタサイクルの利用向上に向けた、利用方法・活用方法などの情報発信などの施策」、「自転車と自動車の走行区域が分離された道路整備などの施策」を推進する必要があると考えられます。

(図 2-2-2-14、図 2-2-2-15、図 2-2-2-16)

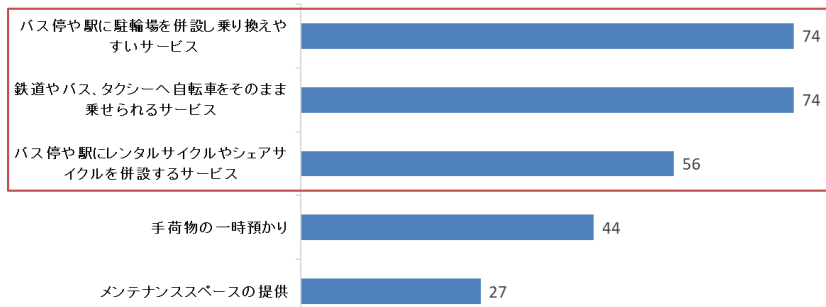


図 2-2-2-14 「自転車と交通事業の連携したサービスについて」

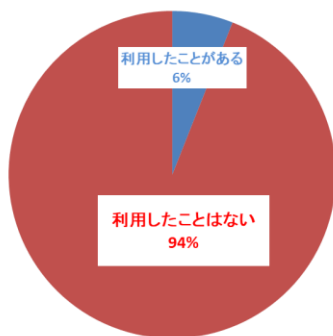


図 2-2-2-15 「「いずなかシェアリング(シェアサイクリング)」の利用しについて」

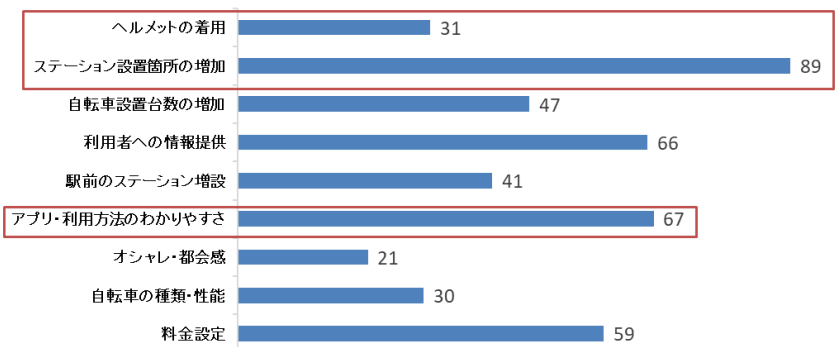


図 2-2-2-16 「シェアサイクルの普及について」





3 自転車活用の課題の整理

自転車に関する状況や市民へのアンケート調査及び関連団体等へのヒアリング調査から得られたニーズを踏まえ、本市の自転車の利用に関する課題を国・県等の計画を参考に整理しました。

【健康】

- 1-1 自転車利用の裾野を広げ、多くの人が自転車を楽しめる機会の創出
- 1-2 障害者や幅広い年齢層における自転車利用の推進
- 1-3 自転車を利用した健康づくりの推進
- 1-4 自転車での移動促進

【安全】

- 2-1 自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進
- 2-2 自転車の安全な利用に寄与する人材の確保と知識・技術の向上
- 2-3 安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

【観光】

- 3-1 地域を自転車で巡り、その魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進
- 3-2 思いやりやおもてなしの提供を目指した、自転車の走行環境整備やサイクリストの受入環境整備
- 3-3 サイクリングルート沿線の魅力づくり
- 3-4 官民が連携した事業の推進
- 3-5 参加型サイクリングイベント等の開催

【環境】

- 4-1 自転車通行空間の整備
- 4-2 公共交通機関との連携を強化した自転車利用の促進
- 4-3 自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出
- 4-4 公道や公園等を活用した自転車環境の創出
- 4-5 シェアサイクルとレンタサイクルの利用促進
- 4-6 地域のニーズに応じた駐輪場の適正な維持管理





4 計画の基本的な考え方

自転車を取り巻く現状やニーズ、課題などを踏まえ、本計画による本市の目指す姿と実現に向けた、4つの『柱』（「健康」「安全」「観光」「環境」）を整理しました。

4-1 計画の目指す姿

自転車の「魅力」「すばらしさ」を実感できるまち

市民に対しても訪れる人に対しても、より豊かな体験を提供するとともに、市民生活の質やまちの活力を向上させ、持続可能な発展をすることができるまちを目指します。

- より豊かな体験 自転車に乗ることを楽しむ、自転車で巡り地域の魅力を楽しむ、体験型・交流型旅行を楽しむなどの体験
- 市民生活の質 心身の健全、生きがいのある豊かな生活の実現、マナーの向上による安全で安心な交通環境の整備
- まちの活力 イベント開催、通行環境の整備、公共交通との連携等を通じた地域活性化

4-2 計画の柱

【健康】『自転車を活用した、健康増進の推進』

自転車利用の普及奨励により、心身の健全や、生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸等を目指します。また、自転車利用の裾野を広げ、多くの人が自転車に触れる機会を提供します。

【安全】『安全・安心に自転車を活用できる人づくり』

歩行者、自転車、自動車相互の特性や交通ルールを理解し、尊重し合っている安全で安心な自転車環境の創出を目指します。

【観光】『交流人口の拡大に向けた自転車活用の推進』

自転車に乗ることを楽しみ、地域を自転車で巡り、その魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、参加型サイクリングイベント等を通じた地域活性化を目指します。

【環境】『安全・安心で快適に自転車を利用できる環境整備』

自転車を基礎的な移動手段として利用するために通行環境の整備を推進するとともに、地域における公共交通とのベストミックスする環境を目指します。












5 自転車活用の取組施策

本市の自転車利活用の促進に向けた目指す姿や柱に基づき、取組方針及び施策を整理しました。

5-1 取組方針と施策

柱：【健康】『自転車を活用した、健康増進の推進』		
課題	方針	施策
1-1 自転車利用の裾野を広げ、多くの人が自転車を楽しめる機会の創出 1-2 障害者や幅広い年齢層における自転車利用の推進 1-3 自転車を利用した健康づくりの推進 1-4 自転車での移動促進	自転車利用の普及奨励により、心身の健全や、生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸等を目指します。また、自転車利用の裾野を広げ、多くの人が自転車に触れる機会を提供します。	1 自転車を活用した官民の連携 〈課題 1-1〉 2 自転車利用のきっかけづくり 〈課題 1-1、1-2、1-3、1-4〉 3 自転車を活用した健康づくり 〈課題 1-2、1-3〉 4 自転車活用による、エコロジーへのメリットの推進 〈課題 1-1、1-4〉
SDGs	   	

柱：【安全】『安全・安心に自転車を活用できる人づくり』		
課題	方針	施策
2-1 自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進 2-2 自転車の安全な利用に寄与する人材の確保と知識・技術の向上 2-3 安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発	歩行者、自転車、自動車相互の特性や交通ルールを理解し、尊重し合っている安全で安心な自転車環境の創出を目指します。	1 自転車交通安全教室の開催 〈課題 2-1〉 2 交通ルールの周知 〈課題 2-1〉 3 安全点検の実施 〈課題 2-2、2-3〉
SDGs	     	





柱：【観光】『交流人口の拡大に向けた自転車活用の推進』

課題	方針	施策
3-1 地域を自転車で巡り、その魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進	自転車を乗ることを楽しみ、地域を自転車で巡り、その魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、参加型サイクリングイベント等を通じた地域活性化を目指します。	1 サイクルツーリズムの推進 〈課題 3-1、3-2、3-4〉
3-2 思いやりやおもてなしの提供を目指した、自転車の走行環境整備やサイクリストの受入環境整備		2 環境づくりの推進 〈課題 3-2、3-3、3-4、3-5〉
3-3 サイクリングルート沿線の魅力づくり		3 サイクルイベントの開催 〈課題 3-1、3-4、3-5〉
3-4 官民が連携した事業の推進		
3-5 参加型サイクリングイベント等の開催		
SDGs		

柱：【環境】『安全・安心で快適に自転車を利用できる環境整備』

課題	方針	施策
4-1 自転車通行空間の整備	自転車を基礎的な移動手段として利用するために通行環境の整備を推進するとともに、地域における公共交通とのベストミックスする環境を目指します。	1 サイクリング拠点施設の検討 〈課題 4-1、4-3〉
4-2 公共交通機関との連携を強化した自転車利用の促進		2 自転車通行空間の整備促進 〈課題 4-1、4-3、4-4〉
4-3 自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出		3 シェアサイクル・レンタサイクルを普及促進 〈課題 4-2、4-4、4-5〉
4-4 公道や公園等を活用した自転車環境の創出		4 駐輪場の適正な維持管理 〈課題 4-6〉
4-5 シェアサイクルとレンタサイクルの利用促進		
4-6 地域のニーズに応じた駐輪場の適正な維持管理		
SDGs		

* 取組施策と SDGs の関係については、7-4-4 に記載している。





5-2 具体的な取組内容

注：「具体的な取組例」については、計画を推進していくための「イメージづくり」としての記載であり、施策として取り組む内容ではありません。

5-2-1 健康

柱：【健康】『自転車を活用した、健康増進の推進』

[施策]

1 自転車を活用した官民の連携 〈課題 1-1〉

1-1 自転車関連の協議会*¹の事業を最大限に利用し、

市の自転車事業に活用します。

(具体的な取組例)

- ・静岡サイクルスポーツコミッション協議会が実施する、自転車を活用した健康づくりプログラム



自転車を活用した健康づくりプログラム
提供：静岡県

1-2 民間事業者と連携し事業を推進します。

(具体的な取組例)

- ・市内外の民間事業者と連携した「自転車を活用した地域づくり」
- ・地元自転車クラブと協力した自転車を活用した青少年育成、地域活動、競技者育成
- ・「自転車を活用したまちづくり講演会」
- ・自転車を活用した周遊促進に向け、地域や住民、企業、まちづくり団体と連携した取組
- ・「自転車を活用した地域づくり」に向けた企業や地域、各種団体などと連携した取組



メリダキッズクラブ
提供：メリダジャパン

【実施主体と関係機関】

国、県、民間企業、周辺自治体、学校、市（学校教育課、観光文化課、生涯学習課、協働まちづくり課）

* 1 自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会、静岡サイクルスポーツコミッション協議会、狩野川周辺サイクル事業推進協議会、静岡県東部地域スポーツ産業振興協議会 など

2 自転車利用のきっかけづくり 〈課題 1-1、1-2、1-3、1-4〉

2-1 広報誌やイベント等を活用した自転車利用促進のための啓発活動を実施します。

(具体的な取組例)

- ・自転車利用による健康増進効果や二酸化炭素（温室効果ガス）の削減効果の市民周知
- ・5月の自転車月間の活用
- ・図書館ギャラリーの活用



図書館ギャラリーを活用した自転車活用の啓発



自転車月間のポスター
出典：国土交通省HPより





2-2 自転車関連の講演会・講習会・見学会・体験会を開催し、楽しさや魅力を伝えます。

(具体的な取組例)

- ・川の駅「伊豆城山」(狩野川神島公園) オフロードコースやメリダ X ベース、日本C S C (伊豆 MTB コース)、伊豆ベロドロームなどの自転車関連施設の見学会
- ・自転車体験会 (マウンテンバイク、キックバイクなど)



伊豆ベロドローム施設見学会

【実施主体と関係機関】

国、県、民間企業、周辺自治体、市 (観光文化課、環境政策課、健康づくり課、生涯学習課)

3 自転車を活用した健康づくり 〈課題 1-2、1-3〉

3-1 自転車を活用した健康づくり講座や講習会を開催します。

(具体的な取組例)

- ・身近な健康づくり講座 (自転車活用編)

3-2 自転車を活用した健康づくりに関する有用な情報を発信します。

(具体的な取組例)

- ・市民が楽しみながら健康維持・増進に取り組むことのできる健康マイレージの自転車活用
- ・自転車に乗って、ポイントを貯めて、お買い物ができるシステムの紹介
- ・健康診断結果説明会などを活用した自転車活用の有効性についての情報発信
- ・健康増進に資する自転車活用に関する事例や活用効果などに関する情報発信



いずのくに健康マイレージリーフレット

3-3 高齢者を対象とした、自転車を活用した事業を検討します。

(具体的な取組例)

- ・大学や研究機関などとの協働による健康づくり事業への自転車活用
- ・電動アシスト自転車の普及促進
- ・高齢者向け自転車イベントや安全講習会

【実施主体と関係機関】

市 (健康づくり課、長寿介護課)

4 自転車活用によるエコロジーへのメリットの推進 〈課題 1-1、1-4〉

4-1 市内周遊における自転車利用促進による自動車移動の軽減を図り、脱炭素社会を推進します。

(具体的な取組例)

- ・「自転車通勤導入に関する手引き」や「エコ通勤啓発リーフレット」等 (国が作成) を活用した、市内の企業・団体等に対する、自転車通勤制度の導入やエコ通勤の推進
- ・公用自動車の近距離移動の代替手段としての自転車の利用
- ・静岡県の地球温暖化対策アプリ「クルポ」のポイントスポットへの駐輪場等の登録による、自転車利用の促進
- ・自転車を活用した環境教育の推進



出典：自転車通勤導入に関する手引き
国土交通省 (令和元年5月)





4-2 施設整備の際は、環境に配慮をします。

(具体的な取組例)

- ・サイクリングロードや駐輪場等の整備の際の、環境に配慮した舗装材等の使用の推進
- ・自然環境や周辺景観に配慮した施設整備



クルポチラシ

出典：静岡県 HP より

【実施主体と関係機関】

市（観光文化課、環境政策課、危機管理課、建設課、都市計画課）

5-2-2 安全

柱：【安全】『安全・安心に自転車を活用できる人づくり』

〔施策〕

1 自転車交通安全教室の開催 〈課題 2-1〉

1-1 自転車の通行ルールやマナー、乗り方などの交通安全教室を実施します。

(具体的な取組例)

- ・交通安全に関する講演会
- ・子供から高齢者までの多様な世代や利用目的に応じた交通安全教室
- ・学校、警察、PTA、交通指導員会、交通安全指導員等と連携しての交通安全教室

1-2 自転車利用者に対する安全指導を実施します。

(具体的な取組例)

- ・街頭指導（ルール、マナー）
- ・ヘルメット着用指導



シニア向け交通安全教室

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案） 国土交通省（2018年8月）



街頭指導活動

【実施主体と関係機関】

警察、学校、市（危機管理課、学校教育課、幼児教育課）

2 交通ルールの周知 〈課題 2-1〉

2-1 安全意識の向上を図るための、広報・啓発を実施します。

(具体的な取組例)

- ・学校、警察、PTA、交通指導員会、交通安全指導員等と連携しての、自転車利用者に対する安全指導・啓発
- ・県が制定した「静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づいた、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するための広報・啓発活動
- ・ヘルメット着用の促進に向けた広報・啓発



自転車セーフティー&マナーチラシ
出典：静岡県HPより





2-2 自動車運転者への自転車交通ルールを周知します。

(具体的な取組例)

- ・自動車運転者を対象とした安全講習会

【実施主体と関係機関】

県、警察、学校、民間企業、市（学校教育課、危機管理課、幼児教育課）

3 安全点検の実施 〈課題 2-2、2-3〉

3-1 自転車通行空間の安全点検を実施します。

(具体的な取組例)

- ・道路管理者や教育委員会、学校、PTA、警察等と協力し、自転車の視点を踏まえた通学路の安全点検



通学路安全点検結果

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）
国土交通省（2018年8月）

3-2 自転車点検の実施を推進します。

(具体的な取組例)

- ・自転車販売店や学校等と連携した自転車点検方法の講習会
- ・安全に自転車を利用するための点検・メンテナンスの方法についての情報発信
- ・自転車の安全基準に関するTSマークなどの周知



TSマークについて

出典：自転車セーフティー＆マナー静岡県HPより

【実施主体と関係機関】

県、警察、民間企業、市（学校教育課、建設課、危機管理課、幼児教育課）

5-2-3 観光

柱：【観光】『交流人口の拡大に向けた自転車活用の推進』

[施策]

1 サイクルツーリズムの推進 〈課題 3-1、3-2、3-4〉

1-1 自転車利活用の情報発信を実施しますの

(具体的な取組例)

- ・ウェブや動画配信サービス、SNS、雑誌等様々な媒体を活用した、伊豆の国市におけるサイクリングの魅力の発信
- ・インフルエンサー、ホテルのコンシェルジュ、雑誌記者などを対象としたファミツアー企画
- ・伊豆の国市におけるサイクリングの魅力発信
- ・観光地、史跡、食べ物、お土産、宿泊先、自転車関連情報とサイクリングマップが記載されているガイドブックの作成による市の魅力の発信
- ・市の自転車事業のシンボルとなる「ロゴ」の作成
- ・産官学が連携した散走企画





- ・東京 2020 オリンピック・パラリンピックの会場となった伊豆ベロドロームや伊豆 MTB コース等でのサイクルイベント開催時における市の魅力の PR
- ・市民や来訪者に対する既存イベント（伊豆狩野川ガイドサイクリング、サイクルボール「かのいち」など）への参加を促すための情報発信



伊豆ベロドロームでの観光 PR

1-2 官民連携によるサイクリストの受入環境の向上を推進します。

(具体的な取組例)

- ・宿泊・観光・食事・休憩ができる場所・立ち寄りスポットの情報提供
- ・手荷物預かり所や自転車を安心して屋内に保管できる宿泊施設等など（「サイクリストに優しい施設」）の情報発信

1-3 バイシクルピットの拡充及びサービスの向上を実施します。

(具体的な取組例)

- ・サイクリストへの自転車修理工具や空気入れの貸出等のサービスの提供
- ・観光案内所や観光・商業施設のバイシクルピット登録の促進



バイシクルピット

出典：第2次静岡県自転車活用推進計画

1-4 交通事業者と連携した事業を推進します。

(具体的な取組例)

- ・サイクルトレインの利用促進
- ・サイクルキャリータクシーの運行
- ・官産学連携による2次交通としての自転車活用
- ・伊豆長岡駅に電車で来た観光客の荷物を預かり、宿泊先まで運び、お客は自転車に乗り市内を周遊し、宿泊先に向かうなど、鉄道と宿泊と自転車のコラボ企画
- ・路線バスやタクシーとシェアサイクルを相互利用できるサービスの提供



サイクルトレイン

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案) 国土交通省(2018年8月)

【実施主体と関係機関】

民間企業、市（観光文化課、都市計画課、協働まちづくり課）

2 環境づくりの推進 〈課題 3-2、3-3、3-4、3-5〉

2-1 サイクリングコースの造成と紹介を推進します。

(具体的な取組例)

- ・自転車で巡るのに適したスポットの情報収集と市内の滞在時間増加や宿泊につなげるためのサイクリングルートと紐づけた周遊観光プランの情報発信
- ・地域資源を活かしたサイクルコースの紹介
- ・インバウンドを対象としたサイクルツアーなどの企画
- ・施設などへの多言語表記





2-2 インバウンドを対象とした環境づくりを推進します。

(具体的な取組例)

- ・インバウンドを対象とした、サイクリングで多様な地域資源が楽しめるサイクルコースの造成
- ・利用者のレベルや観光客のニーズに応じたサイクリングコースの設定
- ・インバウンドを対象としたサイクルツアーなどの企画
- ・施設などへの多言語表記



狩野川周辺を自転車で満喫しよう!
狩野川サイクリングマップ
提供：狩野川周辺サイクル事業推進協議会

2-3 ガイドツアーを提供します。

(具体的な取組例)

- ・利用者が求めるニーズに合った、伊豆の国市らしさを体験できるガイドツアー（グルメ、自然、歴史など）
- ・サイクリングガイドの養成
- ・E-BIKE を利用したツアー（広域、山間地など）



親子ガイドサイクリングチラシ

2-4 狩野川を活用します。

(具体的な取組例)

- ・狩野川を自転車の「聖地」へ位置付け
- ・狩野川河川堤防を利用したサイクルルートを誰もが安全にスムーズに楽しく利用できるよう自転車通行空間の整備
(※取組のイメージを7-4-5に記載)
- ・狩野川を自転車で安全に楽しく利用するための検討会の開催
- ・川の駅「伊豆城山」(狩野川神島公園)及び道の駅「伊豆のへそ」の活用
- ・狩野川のサイクリングロード沿いに、サイクルステーションの整備
- ・ビューポイントの表示



川の駅「伊豆城山」
サイクルフェスタチラシ

【実施主体と関係機関】

民間企業、国、県、市（観光文化課、建設課、都市計画課）

3 サイクルイベントの開催 〈課題3-1、3-4、3-5〉

3-1 既存イベントへ協力します。

(具体的な取組例)

- ・伊豆狩野川ガイドサイクリング、シクロクロス、まるごとポタリング、ジャパンマウンテンバイクカップ、サイクルボール（かのいち）、エロイカジャパンなど、市内を会場とするイベントへの協力
- ・市民や観光客へのイベント開催の情報発信



ジャパンマウンテンバイクカップ
提供：静岡県





3-2 狩野川周辺や公園等を活用したサイクリングイベントを開催します。

(具体的な取組例)

- ・川の駅「伊豆城山」(狩野川神島公園)、葦山文化センター(葦山時代劇場)、葦山反射炉などでのサイクリングイベントの開催



伊豆狩野川ガイドサイクリング

提供：伊豆狩野川ガイド

サイクリング実行委員会

【実施主体と関係機関】

民間企業、市(観光文化課、都市計画課)

5-2-4 環境

柱：【環境】『安全・安心で快適に自転車を活用できる環境整備』

〔施策〕

1 サイクリング拠点施設の検討 〈課題 4-1、4-3〉

1-1 サイクリングコース沿線への拠点施設整備を検討します。

(具体的な取組例)

- ・バイシクルピットやサイクルステーション設置の検討
- ・自転車版パーク&ライドの導入促進に向けた検討



守山西公園



【実施主体と関係機関】

国、県、市(観光文化課、建設課、都市計画課)

2 自転車通行空間の整備促進 〈課題 4-1、4-3、4-4〉

2-1 自転車通行環境を創出します。

(具体的な取組例)

- ・自転車の通行環境を快適に維持するための官民連携による道路の美化・清掃活動
- ・自転車の通行の支障となる路上駐車や植栽、看板などの適切な視認性確保に向けた指導の実施



サイクリストによるごみ拾い

提供：狩野川周辺サイクル事業推進協議会





2-2 自転車通行空間の整備を促進します。

(具体的な取組例)

- ・自動車と自転車・歩行者の通行空間の分離
- ・危険箇所での注意喚起や路面表示（矢羽根など）・案内看板などの整備
- ・道路拡幅改良整備の際の自転車通行空間の確保に向けた検討
- ・交差点や横断歩道の改善
- ・整備の際の意見交換会やワークショップの実施



自転車道



自転車専用通行帯



車道混在

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案） 国土交通省（2018年8月）



太平洋岸自転車道 路面標示
県道葦山伊豆長岡修善寺線

【実施主体と関係機関】

国、県、警察、市（観光文化課、建設課、都市計画課）

3 シェアサイクル・レンタサイクルを普及促進 〈課題 4-2、4-4、4-5〉

3-1 民間事業者等と協力して、利用方法や利便性に関する広報啓発を実施します。

(具体的な取組例)

- ・市内を巡るモデルコースの紹介
- ・シェアサイクル・レンタサイクルの利用促進
- ・利用ニーズの高い施設や公共用地（都市公園や道路上を含む）、駅やバス停周辺へのサイクルポートの設置
- ・E-BIKE の利用促進



公共施設を活用したサイクルポート

【実施主体と関係機関】

民間企業、市（観光文化課、建設課、都市計画課）

4 駐輪場の適正な維持管理 〈課題 4-6〉

4-1 快適な駐輪場環境を維持します。

(具体的な取組例)

- ・鉄道事業者と連携した適切な運用及び維持管理
- ・防犯対策の注意喚起の看板の設置
- ・放置自転車の計画的な撤去



伊豆長岡駅前駐輪場

【実施主体と関係機関】

民間企業、市（危機管理課）





5-3 将来的な戦略

5-3-1 伊豆の国市自転車ネットワーク計画について

1) 考え方

自転車通行空間が整備された道路を網の目のように連続的につなぎ合わせた路線等が自転車ネットワークです。自転車通行空間の整備に当たっては、連続性を確保することが必要ですが、すべての路線に自転車通行空間を整備することは現実的ではありません。そこで、地域のニーズに対応しながら、効果的、効率的に自転車通行空間を整備するため、国や県の「ガイドライン」に基づき、自転車ネットワークを定めることが重要となります。

本市としては、自転車ネットワーク計画を地域内外の人々に自転車を利用して移動やレジャーを楽しんでもらうための取組みと考えていることから、安全で快適な自転車インフラの整備、交通安全教育の普及、観光名所との連携など、地域全体の魅力と利便性を向上させることを目標に今後検討したいと考えています。

その際は、本計画の柱である「健康」、「安全」、「観光」、「環境」の4つの視点からも検討を行うこととします。

(具体的な取組例)

- ・ 地方版推進計画を作成する際には自転車ネットワーク計画を計画の中に位置付けることが望ましい。
- ・ 地域の自転車利用の実情や、交通事故発生状況等を踏まえ、自転車通行空間のネットワークを計画する。
- ・ 自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、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候補の中から面的な自転車ネットワーク路線を選定する。
- ・ なお、計画には、整備形態、整備路線、延長、整備想定時期を明記することが望ましい。
- ・ また、河川区域内に自転車通行空間を位置付ける際には、河川部局と十分に調整した上で、位置付ける。

【検討に当たっての技術的な指針】

- ・ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁）



自転車ネットワーク基本路線を設定し、選定条件を当てはめ該当路線を抽出した上で、連続性に配慮し、利便性の高い「自転車ネットワーク路線」を設定
【出典：兵庫県三田市】



図 5-3-1-2 段階的な計画策定のイメージ

出典：第3回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会資料 国土交通省

図 5-3-1-1 自転車ネットワーク計画

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案） 国土交通省（2018年8月）





2) 策定フロー（案）

（仮称）伊豆の国市自転車ネットワーク計画の策定に当たっては、策定フロー（案）（図 5-3-1-3）を基本に進めていくこととしております。

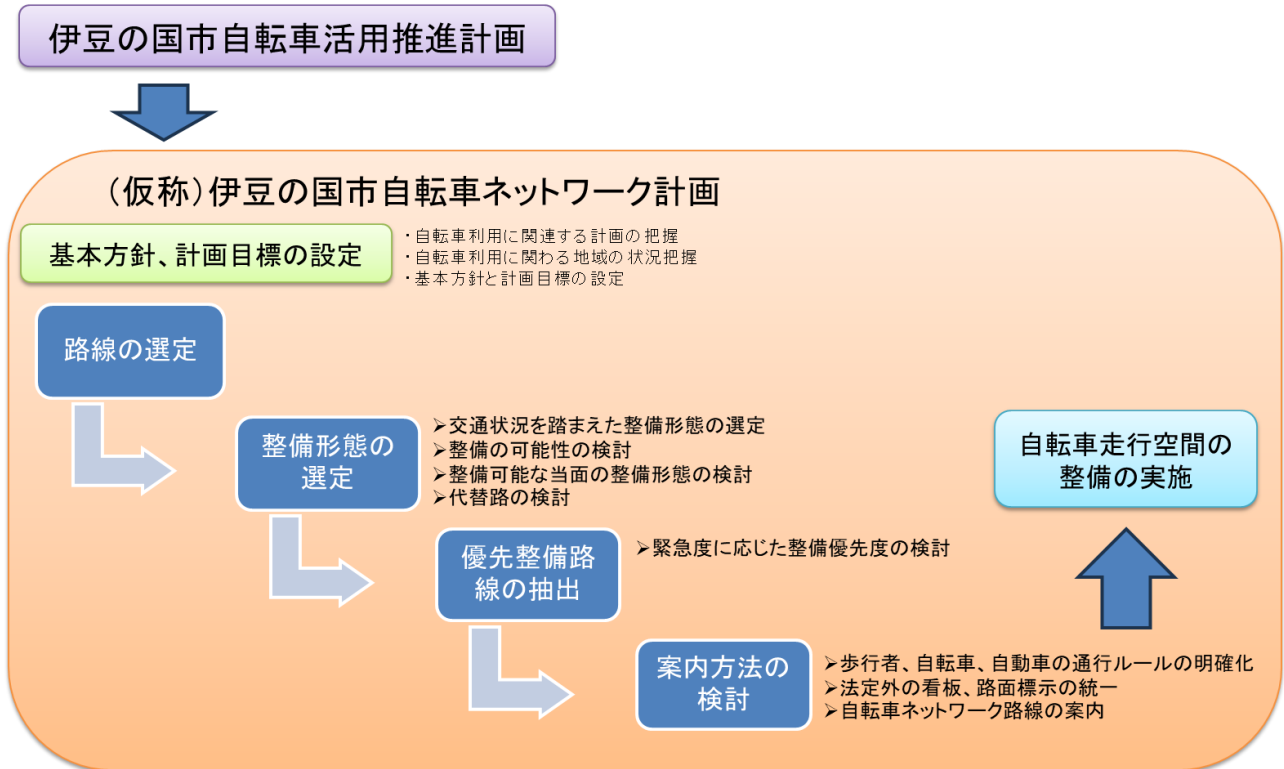


図 5-3-1-3 「伊豆の国市自転車ネットワーク計画の策定フロー案）」

出典：第 3 回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する対策会議資料より作成

5-3-2 災害時の自転車活用について

1) 考え方

災害時においては、自転車は有効な移動手段となりうることから、これを活用し、安全で迅速な避難や支援活動を行うことは効果的であると考えられます。

自転車は狭い道や渋滞を回避しやすいため、交通インフラが破壊された際にも有用であります。

市としては、地域のニーズや災害の特性を考慮しながら、適切な自転車インフラの整備や避難経路の確保、市民への適切な情報提供なども検討を進めていきます。

今後、検討成果を実践に結びつけることにより、災害時における避難や支援活動の効率化を図り、地域の安全と安心を守る一翼を担うことを目指します。（図 5-3-2-1）

○地震等の災害後に、移動手段として自転車の利用については、約 7 割の方が想定していない。

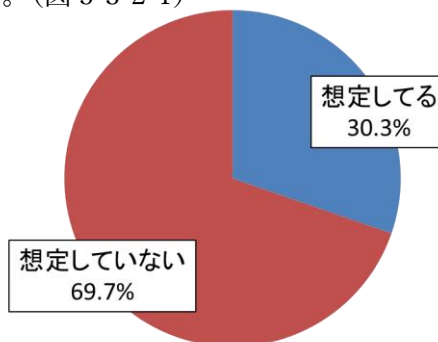


図 5-3-2-1 「地震等災害後の移動手段としての自転車利用」

出典：伊豆の国市自転車利用に関するアンケート調査より作成





2) 検討方法 (案)

- 1 災害の特性の分析 地震、洪水、台風などの災害の可能性や影響を評価し、その中で自転車の有効性を把握する。
- 2 適切な自転車インフラの整備 災害時の自転車活用を支援するための、自転車用の道路や駐輪場、充電スポットなどを検討する。
- 3 避難計画の策定 安全な避難経路や避難所までのルートを確認にし、市民に適切な情報を提供する方法を検討する。
- 4 市民教育と啓発 自転車の適切な使い方や避難時のポイントを広報やSNSを通じて市民への理解を深める。

(具体的な取組例)



図 5-3-2-2 災害時における正しい自転車

出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案) 国土交通省(2018年8月)

5-3-3 森林づくりへの自転車活用について

1) 考え方

森林は土砂災害の防止や水源かんようなど人々が生活する上で重要なものですが、現在は手入れが行き届かなくなり、放置され、荒廃した森林が増えています。

そこで森林を適正に管理していく上で必要となる管理道路を自転車も通行できるように整備することを検討します。

具体的には、山林や公園の管理道路を自転車コースとして利用可能な状態に整備し、自然環境と調和しながら楽しいサイクリング体験ができる場として提供することで、地域の観光振興や健康促進に寄与するだけでなく、持続可能なまちづくりにも寄与することを目指します。

2) 検討方法 (案)

- 1 活用森林の選定 自転車活用にふさわしい森林を選定します。
- 2 コースの選定と評価 景観や地形、アクセスの良さなどを考慮し、最適なコースを選定します。
- 3 整備計画の策定 管理道路の改修や舗装、安全対策、案内標識の設置などの整備内容を計画します。
- 4 設備の整備と改修 管理道路の補修や舗装、安全対策、休憩スポットの整備などを行います。
- 5 公開と宣伝 地域住民や観光客に向けて、新たな自転車コースの存在や魅力を広く知らせます。
- 6 市民参加の推進 地域住民と連携し、コースを地域の賑わいや健康促進の一つとして活用します。





6 計画の推進に向けて

本計画による各施策の効果的な実施と計画の着実な進捗管理のため、計画の管理方法及びフォローアップ可能な数値による評価指標を整理しました。

6-1 計画の管理方法

本計画による各施策の着実な推進と更なる効果を高めていくためには、進捗管理を行っていくことが重要です。

そのために、本計画の施策や取組の展開は、Plan（計画の策定や見直し）、Do（施策の実施）、Check（施策の実施状況の検証や評価）、Action（施策の見直しや改善）に基づき、計画的かつ効果的な進捗管理を行っていきます。

PDCA（Plan-Do-Check-Action）サイクルによる管理手法（図 6-1-1）では、①計画段階では目標や戦略を設定し、②実行段階では具体的な活動を展開します。その後、③評価段階で目標達成度や効果を客観的に評価し、問題点を洗い出します。最後に④改善段階で問題解決策を検討し、次のサイクルに向けた改善を行います。

このプロセスを繰り返すことで、計画の進行状況を把握し、持続的な改善を通じて効果的な自転車を活用したまちづくりの実現を目指します。その際は、市民の参加やステークホルダーの意見を反映させるなど PDCA サイクルを推進するために関連機関との連携と協力（図 6-1-2）をしていきます。また、施策が円滑に推進できるよう、関連機関や外部有識者などから意見を聞くとともに、庁内会議を定期的（年 1 回程度）に開催し、実施状況の検証・評価、本計画のフォローアップを実施していきます。



図 6-1-1 「PDCA のイメージ」



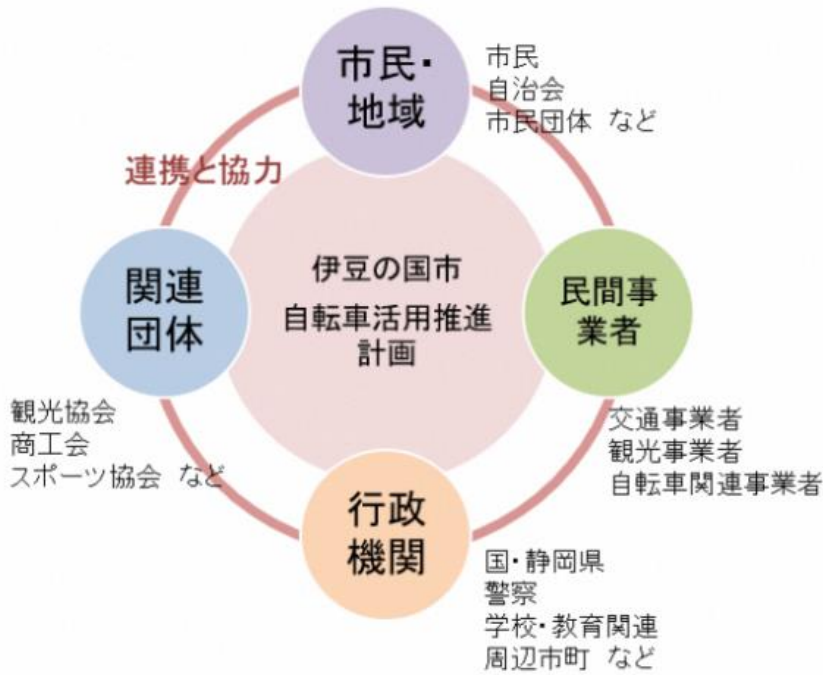


図 6-1-2 「連携・協力のイメージ」

6-2 評価指標

本計画は、令和 10 年度に目指す目標像に向け、自転車活用の基盤づくりを進めます。基盤づくりとして、取組の実施した活動量を表す「評価指標」を設定し、進捗管理を行います。

【健康】『自転車を活用した、健康増進の推進』	
方針	自転車利用の普及奨励により、心身の健全や、生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸等を目指します。また、自転車利用の裾野を広げ、多くの人が自転車に触れる機会を提供します。
施策〈課題〉	自転車利用のきっかけづくり〈課題 1-1、1-2、1-3、1-4〉
評価指標	理由
<p>自転車体験会の開催</p> <p>【目標値 10 回/年】</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid green; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-right: 20px;"> <p style="text-align: center;">2 回/年 (令和 4 年度)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">10 回/年 (令和 10 年度)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>8回/年 増</p> <p>2回/年 令和4年度</p> <p>目標値 10回/年 令和10年度</p> </div> </div>	<p>啓発と意識向上の促進</p> <p>自転車体験会は、自転車の利用を検討している人に、実際の体験を通じ利便性や楽しさを実感してもらう機会を提供することで、自転車の魅力や利点に対する理解が深まり、自転車利用への意識が高まる可能性があります。</p> <p>地域づくりと社会参加の促進</p> <p>自転車体験会は地域住民の交流の場となり、地域全体が活性化される可能性があります。</p>





施策〈課題〉	自転車を活用した健康づくり 〈課題 1-2、1-3〉																
	評価指標	理由															
<p>いずのくに健康マイレージへの応募者数</p> <p>【目標値 400 人/年】</p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin: 10px 0;"> 343 人/年 ⇒ 400 人/年 (令和 4 年度) (令和 10 年度) </div> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>健康マイレージへの応募者数</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>応募者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成30年</td><td>338</td></tr> <tr><td>令和1年</td><td>429</td></tr> <tr><td>令和2年</td><td>394</td></tr> <tr><td>令和3年</td><td>302</td></tr> <tr><td>令和4年</td><td>343</td></tr> <tr><td>平均</td><td>361</td></tr> <tr><td>令和10年 (目標値)</td><td>400</td></tr> </tbody> </table>	年度	応募者数	平成30年	338	令和1年	429	令和2年	394	令和3年	302	令和4年	343	平均	361	令和10年 (目標値)	400	<p>健康促進</p> <p>市民が自分の健康に関心を持ち、日常的に運動を行うことは、健康の維持や向上に非常に重要です。運動不足は肥満、心血管疾患、糖尿病などのリスクを高める要因となります。自らの意思で健康行動を実践し、人々に運動習慣を持たせることは、将来の健康リスクを軽減する可能性があります。</p> <p>生活習慣の改善</p> <p>自転車活用を通じて運動習慣を身につけることは、体重管理やストレス解消などに寄与し、総合的な生活の質を向上させる可能性があります。</p>
年度	応募者数																
平成30年	338																
令和1年	429																
令和2年	394																
令和3年	302																
令和4年	343																
平均	361																
令和10年 (目標値)	400																

【安全】『安全・安心に自転車を活用できる人づくり』																	
方針	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、尊重し合っている安全で安心な自転車環境の創出を目指します。																
施策〈課題〉	交通ルールの周知 〈課題 2-1〉																
	評価指標	理由															
<p>自転車が当事者となった事故件数</p> <p>【目標値 10 件/年】</p> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin: 10px 0;"> 14 件/年 ⇒ 10 件/年 (令和 4 年) (令和 10 年) </div> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>自転車が当事者となった事故件数</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>事故件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成29年</td><td>24</td></tr> <tr><td>平成30年</td><td>22</td></tr> <tr><td>令和1年</td><td>25</td></tr> <tr><td>令和2年</td><td>19</td></tr> <tr><td>令和3年</td><td>28</td></tr> <tr><td>令和4年</td><td>14</td></tr> <tr><td>令和10年 (目標値)</td><td>10</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：令和3年犯罪と交通事故のあらましより作成</p>	年度	事故件数	平成29年	24	平成30年	22	令和1年	25	令和2年	19	令和3年	28	令和4年	14	令和10年 (目標値)	10	<p>交通安全の向上</p> <p>自転車事故が減少すれば、自転車利用者の安全性が向上し、他の交通参加者との共存が円滑に進む可能性があります。</p> <p>交通インフラの改善</p> <p>自転車事故を削減させるためには、交通インフラの改善や安全対策の強化が不可欠となります。本計画に定める施策を推進することで、道路や交差点などの自転車利用に関する環境改善が進むことが期待されます。</p>
年度	事故件数																
平成29年	24																
平成30年	22																
令和1年	25																
令和2年	19																
令和3年	28																
令和4年	14																
令和10年 (目標値)	10																





施策〈課題〉	自転車交通安全教室の開催 〈課題 2-1〉	
評価指標		理由
<p>交通安全教室における自転車指導の割合</p> <p>【目標値 20%】</p> <div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> 18% ⇒ 20% (令和4年度) (令和10年度) </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">提供：交通安全協会伊豆中央地区支部より</p>		<p>交通安全意識の向上</p> <p>自転車交通安全教室の実施は、多くの人々に対し、安全な運転方法に関する正しい知識を提供することから、交通安全意識が向上することとなります。</p> <p>持続的な安全運転習慣の確立</p> <p>自転車交通安全教室を受講した人々が、その知識やスキルを日常の運転に活かすことで、持続的な安全運転習慣が確立される可能性があります。</p>

<p>【観光】『交流人口の拡大に向けた自転車活用の推進』</p>		
方針	自転車に乗ることを楽しみ、地域を自転車で巡り、その魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、参加型サイクリングイベント等を通じた地域活性化を目指します。	
施策〈課題〉	サイクルツーリズムの推進 〈課題 3-1、3-2、3-4〉	
評価指標		理由
<p>バイシクルピットの設置数</p> <p>【目標値 30 か所】</p> <div style="border: 1px solid orange; border-radius: 15px; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> 24 か所 (令和4年度) ↓ 30 か所 (令和10年度) </div>		<p>環境への影響</p> <p>バイシクルピットの増加によって自転車利用が促進され、車の利用が削減できれば、自転車は環境にやさしい交通手段であることから、大気汚染や温室効果ガスの削減に寄与できる可能性があります。</p> <p>地域社会の活性化</p> <p>地域の商業施設や観光スポットへのバイシクルピットの設置が増えれば、観光地などへの自転車によるアクセスが向上し、地域全体の賑わいや交流が生まれる可能性があります。</p>





施策〈課題〉	サイクルイベントの開催 〈課題 3-1、3-4、3-5〉	
評価指標		理由
<p>自転車関連イベントの開催</p> <p>【目標値 5回/年】</p> <div style="border: 1px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; display: inline-block; margin-bottom: 10px;"> 2回/年 (令和4年度) ↓ 5回/年 (令和10年度) </div> <p style="text-align: center;">2回/年 令和4年度</p> <p style="text-align: center;">3回/年増</p> <p style="text-align: center;">目標値 5回/年 令和10年度</p>		<p>自転車文化の醸成</p> <p>自転車関連イベントは、自転車を使った楽しさや魅力を広く知らせる場となります。そしてイベントの開催数が増加すれば、自転車に関するポジティブな文化が地域全体に広がり、自転車利用の促進や共感覚の醸成に寄与する可能性があります。</p> <p>地域活性化</p> <p>自転車関連イベントは地域住民や観光客が集まる場として地域活性化に貢献します。そしてイベントによって賑わいが生まれ、地域経済やコミュニティの活性化が期待される可能性があります。</p>

<p>【環境】『安全・安心で快適に自転車を活用できる環境整備』</p>		
方針	自転車を基礎的な移動手段として利用するために通行環境の整備を推進するとともに、地域における公共交通とのベストミックスする環境を目指します。	
施策〈課題〉	自転車通行空間の整備促進 〈課題 4-1、4-3、4-4〉	
評価指標		理由
<p>路面標示の整備箇所</p> <p>【目標値 40か所】</p> <div style="border: 1px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; display: inline-block; margin-bottom: 10px;"> 4か所 (令和4年度) ↓ 40か所 (令和10年度) </div> <p style="text-align: center;">4か所 令和4年度</p> <p style="text-align: center;">10倍</p> <p style="text-align: center;">目標値 40か所 令和10年度</p>		<p>安全性向上</p> <p>路面標示の整備は、自転車利用者の安全性を向上させる重要な要素です。適切な自転車専用レーン、交差点の横断部、歩行者との共用エリアなどの標示が整備されれば、運転者や歩行者との安全な共存が促進される可能性があります。</p> <p>地域の自転車文化の発展</p> <p>路面標示の整備は、自転車利用者が安全で便利な道路環境を享受することで、自転車文化の浸透が進み、地域全体の自転車利用意欲が高まる可能性があります。</p>





施策〈課題〉	シェアサイクル・レンタサイクルの普及促進〈課題 4-2、4-4、4-5〉												
	評価指標	理由											
<p>シェアサイクル・レンタサイクルの利用者数</p> <p>【目標値 10%増（令和4年度対比）】</p> <div style="border: 1px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; display: inline-block; margin-bottom: 10px;"> <p>7,197人 (令和4年度)</p> <p>↓</p> <p>7,920人 (令和10年度)</p> </div> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>シェアサイクル・レンタサイクルの利用者数</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>シェアサイクル</th> <th>レンタサイクル</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和4年度</td> <td>4,040人</td> <td>3,157人</td> <td>7,197人</td> </tr> <tr> <td>令和10年度 (目標)</td> <td>4,870人 (10%増)</td> <td>3,050人</td> <td>7,920人</td> </tr> </tbody> </table>	年度	シェアサイクル	レンタサイクル	合計	令和4年度	4,040人	3,157人	7,197人	令和10年度 (目標)	4,870人 (10%増)	3,050人	7,920人	<p>持続可能な移動手段の普及</p> <p>シェアサイクルやレンタサイクルの利用者数の増加は、持続可能な移動手段の普及に貢献します。これにより、個人の車の利用削減や公共交通機関との連携が促進され、地域の環境や交通混雑への影響が軽減される可能性があります。</p> <p>観光やレジャーの促進</p> <p>観光地やレジャースポットでのシェアサイクルやレンタサイクルの利用は、地域の観光業や地域経済に寄与します。そして観光客が自転車を利用して地域を探索する機会が増えれば、地域の魅力を発信する一因となる可能性があります。</p>
年度	シェアサイクル	レンタサイクル	合計										
令和4年度	4,040人	3,157人	7,197人										
令和10年度 (目標)	4,870人 (10%増)	3,050人	7,920人										

6-3 計画の見直し

計画期末までに社会情勢等の変化や国又は県の推進計画において改定がなされた場合には、変化の内容や改定内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて各計画の見直しを検討する。

7 参考資料

7-1 計画策定の経過と体制

7-1-1 計画策定の過程

概要
市民アンケート調査（調査期間 R5.8.7～R5.8.21）
伊豆の国市自転車活用推進計画策定庁内検討会開催（第1回 R5.10.11）（第2回 R5.11.30）
伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会開催（第1回 R5.10.26）（第2回 R5.12.15）
伊豆の国市自転車活用推進計画策定庁内検討委員及び策定検討委員への意見聴取（第1回 R6.1.5～R6.1.22）
伊豆の国市議会議員への説明（R6.2.16）
パブリック・コメント（期間 R6.2.20～R6.3.19）

7-1-2 計画策定の体制

実効性のある計画策定及び策定後の施策の推進を図るため、庁内の意見集約をするとともに、外部の意見を聴取するための有識者等による会議を開催しました。





1) 伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会

本市における自転車活用推進計画策定に当たり、外部の視点からの意見又は助言を求めるため、伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会を開催しました。

- 第1回 日時 令和5年10月26日(木) 15時00分から
 場所 伊豆の国市役所 伊豆長岡庁舎 1階 災害対策室
 内容 (1) 伊豆の国市自転車活用推進計画策定の趣旨について
 (2) 伊豆の国市自転車活用推進計画のまとめ方について
 (3) 伊豆の国市自転車活用推進計画の検討案について

- 第2回 日時 令和5年12月15日(金) 15時00分から
 場所 伊豆の国市役所 伊豆長岡庁舎 1階 災害対策室
 内容 (1) 前回までのまとめについて
 (2) 伊豆の国市自転車活用推進計画の具体的な取組み内容について
 (3) 伊豆の国市自転車活用推進計画の管理方法・評価指標について

伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会 委員名簿

選出区分	所属・役職	氏名
学識経験者	日本大学国際関係学部国際総合政策学科准教授	矢嶋敏朗
道路・河川管理者(国)	沼津河川国道事務所長	辛嶋 亨
道路管理者(県)	沼津土木事務所工事第二課長	藤牧義久
管轄警察署	伊豆中央警察署交通課長	下位明聡
交通事業者(電車)	伊豆箱根鉄道株式会社鉄道部運輸課長	三枝弘明
観光	伊豆の国市観光協会事務局	木村佳穂
商工	伊豆の国市商工会経営指導員	西家 満
教育	伊豆の国市教育委員会教育委員	前田泰宏
自転車利用者	メリダジャパン株式会社ブランドマネジメント部長	原藤 豊
自転車利用者	株式会社コナリゾート代表取締役	大嶽龍太郎
自転車利用者	伊豆の国市自転車協会副会長	西島俊則
自転車利用者	一般社団法人伊豆長岡温泉エリアマネジメント	今井裕久
自転車利用者	伊豆の国市交通指導員会長	原 千昭
公募	利用者・住民	岩本和泰
公募	利用者・住民	山口克彦





2) 伊豆の国市自転車活用推進計画策定庁内検討会

庁舎内にて庁内検討会を開催し、意見などを集めました。

選出区分	課名
環境負荷軽減	環境政策課
交通安全、駐輪場、災害時の自転車利用	危機管理課
健康増進	健康づくり課
高齢者の自転車利用	長寿介護課
まちづくりとの連携	協働まちづくり課
観光	観光文化課
生涯スポーツ	生涯学習課
道路整備、道路維持、自転車通行空間ネットワーク計画	建設課
交通安全教育	学校教育課
都市交通、都市公園	都市計画課

7-2 パブリック・コメントの実施結果

1 実施概要

- 1) 意見の募集方 市ホームページ
伊豆の国市観光文化課、大仁支所市民課、韮山支所市民課の各窓口での閲覧
- 2) 意見の提出期間 令和6年2月20日から令和6年3月19日まで
- 3) 意見の提出方法 書面による提出、電子メール、郵便、ファクシミリ
- 4) 意見の提出先 伊豆の国市役所 観光文化課

2 意見募集結果

- 1) 意見提出人数 人
- 2) 提出された意見書等の件数 件
内訳 ・意見等により修正した件数 件
・意見等を考慮した上で修正しなかった件数 件





7-3 用語集

用語	解説
E-BIKE	スポーツタイプの自転車用のドライブユニットを搭載しており、体力に自信がない方等も気軽に坂道が多い場所や長距離ルートを楽しむことができる自転車です。E-BIKE の種類は、主に未舗装路のオフロードに適した「E-マウンテンバイク」、オンロードに適した「E-ロードバイク」、中間タイプの汎用性が高い「E-クロスバイク」があります。走る場所や用途によって、様々な自転車の種類があります。
PDCA	Plan(計画) Do(実行) Check(評価) Action(改善)の頭文字を取ったものであります。Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→Action(改善)のサイクルを繰り返すことにより、継続的な業務の改善を促す技法であります。
SDGs (持続可能な開発目標)	Sustainable Development Goals の略称であります。2015年9月の国連サミットで採択された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であります。17のゴール(目標)と169のターゲット(具体目標)を示したものであり、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指すものであります。
TSマーク	自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるマークであります。このマークには傷害保険や賠償責任保険などの保険が付帯しています。 ※自転車安全整備士とは、(公財)日本交通管理技術協会が実施する自転車安全整備技能検定に合格した人であります。
安全運転義務違反	警察庁の交通事故統計上、「運転操作不適」「漫然運転」「脇見運転」「動静不注視」「安全不確認」「安全速度」「その他」などの運転が安全運転義務違反に該当するものであります。
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のことです。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行といいます。
インフルエンサー	インフルエンサーとは、影響、感化、効果を意味する「Influence」を語源としていて、世間に対して大きな影響力をもつ人や事物のことを指すものであります。
エコロジー	本来の意味としては、生態学という意味を持つ言葉であります。最近では、環境保全や地球環境に負荷をかけないという意味で用いられています。
観光交流客数	観光交流客数とは、宿泊客数と観光レクリエーション客数の合計であります。
県モデルルート (「伊豆半島1周ルート」)	静岡県がサイクリストを惹きつける富士山などの静岡県の地域資源を活かした魅力あるルートを、県モデルルートとして設定しています。「伊豆半島1周ルート」は、2018年5月に指定されています。
交通分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合をいいます。人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えています。





コンシェルジュ	ホテルの接客係で、客の要望に応じて観光の手配、観劇券の購入、交通の案内など特定の分野や地域情報などを紹介・案内する人をいいます。
サイクリングルート	自転車に乗って走ることを楽しむ経路や観光施設をはじめ、地域の魅力あるスポットなどを巡る経路をいいます。
サイクルキャリータクシー	サイクルキャリータクシーとは、ロードバイクのようなスポーツ自転車を乗せられるタクシーをいいます。
サイクルツーリズム	自転車を活用した観光をいいます。
サイクルトレイン	自転車を解体せずに鉄道車両内に持ち込むことのできるサービスをいいます。
サイクルボール「かのいち」	ツール・ド・ニッポンが主催する、全国のサイクリングコースを巡るイベントであり、「かのいち」は、狩野川周辺（沼津市、伊豆市、伊豆の国市など）を走るコースであります。
シェアサイクル	街中にいくつもの自転車貸出拠点（ポート）を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる交通手段をいいます。「コミュニティサイクル」、「自転車シェアリング」、「都市型レンタサイクル」ともいわれています。
シクロクロス	1周が約3～4kmの整地がされていないコースを複数回周回して順位を競う形態のレースをいいます。コースには人工の障害物（柵、階段）等が設けられ、下車して自転車を担がなければならない区間が作られています。
自転車安全利用5則	2022年11月1日改正されています。（1）車道が原則、左側を通行（歩道は例外、歩行者を優先）（2）交差点では信号と一時停止を守って、安全確認（3）夜間はライトを点灯（4）飲酒運転は禁止（5）ヘルメットを着用。
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、ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画であります。
自転車分担率	代表交通手段が「自転車」である割合をいいます。
ステークホルダー	企業に対して利害関係を持つ人をいいます。また株主・社員・顧客だけでなく、地域社会までも含めている場合もあります。
トレンド	動向、傾向、風潮、流行などをいいます。
ナショナルサイクルルート（「太平洋岸自転車道」）	ナショナルサイクルルートは、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを2019年より国が認定をしています。「太平洋岸自転車道」は、2021年5月31日に指定されています。（延長約1,487km、県内約468km）
二次交通	拠点となる空港や鉄道の駅から、観光目的地まで行くための交通手段であります。
バイシクルピット	静岡県が進める事業で、サイクリストが休憩や自転車の駐輪及びメンテナンスができる場所として、駐輪場やサイクルラックの設置、自転車空気入れと工具の貸出などの要件を満たした施設をいいます。
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日の全ての動きをとらえる調査をいいます。





非感染症疾患	心臓血管病、がん、慢性肺疾患、糖尿病等の総称をいいます。全世界の死亡の原因の60%を占めています。
ファムツアー	海外の旅行関係やメディア関係者を観光の担当者が自らの地域へ招待して観光情報を提供し、旅行商品、旅行情報として取り上げてもらうよう働きかけることをいいます。
ポタリング	自転車の楽しみ方の一つで、自転車を活用して散歩することをいいます。
メタボリックシンドローム	内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態を指します。
メンタルヘルス	体の健康ではなく、こころの健康状態を意味します。 世界保健機関(WHO)では、メンタルヘルスを「すべての個人が自らの可能性を認識し、生命の通常のコストレスに対処し、生産的かつ効果的に働き、コミュニティに貢献することができる健全な状態」と定義しています。
矢羽根型路面標示	車道における自転車の通行位置を自転車利用者と自動車運転者の双方に示すものであります。
有酸素運動	ウォーキングやジョギング、エアロビクス、サイクリング、水泳など、長時間継続して行う運動をいいます。
レンタサイクル	自転車の借用と返却を同一の場所で行い、数カ月など長期間の貸し出しではなく、数時間程度の貸し出しを行うサービスであります。

7-4 計画策定に関する参考資料

7-4-1 自転車活用推進法

「平成二十八年法律第百十三号 自転車活用推進法」

平成二十八年法律第百十三号

自転車活用推進法

目次

- 第一章 総則（第一条—第七条）
- 第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針（第八条）
- 第三章 自転車活用推進計画等（第九条—第十一条）
- 第四章 自転車活用推進本部（第十二条・第十三条）
- 第五章 雑則（第十四条・第十五条）

附則

第一章 総則

（目的）

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





(基本理念)

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

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

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

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

(国の責務)

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

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

(地方公共団体の責務)

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

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

(事業者の責務)

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

(国民の責務)

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

(関係者の連携及び協力)

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

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針

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

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第一百八十八号）第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和三十五年法律第五号）第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備





- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第三章 自転車活用推進計画等

(自転車活用推進計画)

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

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

(都道府県自転車活用推進計画)

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

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

(市町村自転車活用推進計画)

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

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

第四章 自転車活用推進本部

(設置及び所掌事務)

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





2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。

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

(組織等)

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

2 本部の長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。

3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。

- 一 総務大臣
- 二 文部科学大臣
- 三 厚生労働大臣
- 四 経済産業大臣
- 五 環境大臣
- 六 内閣官房長官
- 七 国家公安委員会委員長
- 八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国务大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者

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

第五章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)

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

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

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

(表彰)

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

附 則 抄

(施行期日)

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

(法制上の措置)

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

(検討)

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





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

7-4-2 静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

「静岡県条例第 55 号 静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」

静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例をここに公布する。

平成 31 年 3 月 26 日

静岡県知事 川勝平太

静岡県条例第 55 号

静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

本県では、自転車は県民の生活に欠かせない身近で利便性の高い交通手段として定着しており、多くの中学生及び高校生の通学にも利用されています。また、県内各地では、多くの県民や国内外からの来訪者が、海、山、川、湖など大自然を満喫しながらサイクリングを楽しんでいるところです。

しかしその一方で、自転車に関係する交通事故は後を絶たず、本県では、平成 30 年には 3,992 件の多くの事故が発生しています。自転車の利用者が事故の被害者になることもあれば加害者になることもあり、被害者になればその尊い命を奪われ、加害者になれば高額な損害賠償請求を受けることもあります。

自転車に関係する交通事故をなくすためには、自転車が自動車と同様に道路交通法において通行方法等の規制を受ける車両であることが十分に認知され、全ての自転車利用者が交通ルールやマナーを遵守することが不可欠です。

加えて、万が一事故が発生した場合に、被害者に対して十分な補償ができるよう損害賠償保険への加入の必要性の周知に取り組むことも重要です。

本県では、東京 2020 オリンピック・パラリンピックの自転車競技が東部及び伊豆地域を会場として開催されることが決定されて以降、県を挙げてその開催機運を盛り上げ、地域の道路整備やサイクリストの受け入れ体制の強化など、様々な準備を行いながら、オリンピック・パラリンピックのレガシーを最大限に生かしたサイクルスポーツの聖地づくりを行っています。

さらには、平成 29 年 5 月に自転車活用推進法が施行され、国として、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進する取組が始まり、本県においても独自に自転車活用推進計画の策定に向け取り組んでいます。

よってここに、自転車がサイクルスポーツの振興及び健康増進に寄与するとともに、環境に優しい身近な交通手段として安全で適正に利用され、本県が自転車の聖地となるよう、この条例を制定します。

(目的)

第 1 条 この条例は、自転車（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車をいう。以下同じ。）の安全で適正な利用（以下「自転車の安全適正利用」という。）に関し、県の責務並びに県民、事業者及び交通安全に関する活動を行う団体（以下「交通安全団体」という。）の役割を明らかにするとともに、県が実施する施策の基本的事項を定めることにより、県民、事業者、交通安全団体、市町及び県が協働して自転車の安全適正利用を促進し、もって歩行者、自転車、自動車等が安全に通行し、かつ、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に寄与することを目的とする。

(県の責務)





第2条 県は、県民、事業者、交通安全団体、市町及び国との相互の連携及び協力の下、自転車の安全適正利用の促進に関する基本的かつ総合的な施策を策定し、これを実施するものとする。

- 2 県は、県民、事業者、交通安全団体及び市町の自転車の安全適正利用に関する取組を支援するため、情報の提供その他の必要な措置を講ずるものとする。
- 3 県は、県民に対し、自転車の安全適正利用に関する交通安全教育及び啓発を行うものとする。
- 4 県は、歩行者、自転車等が安全に通行することができるよう、自転車道、自転車レーン等の整備に努めるとともに、市町等が行う放置されている自転車の撤去、自転車駐車場の整備等について必要な支援を行うよう努めるものとする。

(県民の役割)

第3条 県民は、自転車の安全適正利用に関する理解を深め、自転車の利用に関する道路交通法その他の関係法令（以下「自転車関係法令」という。）の遵守、自転車の利用に関する知識の習得、家庭及び地域における自転車の安全な利用の啓発その他の自転車の安全適正利用に関する取組を自主的かつ積極的に行うよう努めるものとする。

- 2 県民は、国、県及び市町が実施する自転車の安全適正利用の促進に関する施策に協力するよう努めるものとする。
- 3 県民は、自動車等を運転する場合には、自転車が車両であることを認識して、歩行者、自転車及び自動車等がそれぞれ道路（道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路をいう。以下同じ。）を安全に通行することができるように配慮するよう努めるものとする。

(保護者等の教育)

第4条 保護者（親権を行う者、未成年後見人その他の者で、未成年者を現に監護するものをいう。以下同じ。）は、その監護する未成年者が自転車を安全で適正に利用することができるよう、必要な教育を行うよう努めなければならない。

- 2 学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学及び高等専門学校並びに同法第124条に規定する専修学校及び同法第134条第1項に規定する各種学校（以下、「学校」という。）の長は、その児童、生徒又は学生が自転車を安全で適正に利用することができるよう、必要な教育を行うよう努めなければならない。

(高齢者の同居者等の助言)

第5条 高齢者の同居者等は、高齢者に対し、乗車用ヘルメットの着用その他の自転車の安全適正利用に関する事項について必要な助言をするよう努めなければならない。

(事業者の理解等)

第6条 事業者は、自転車の安全適正利用に関する理解を深め、その事業活動を通じた自転車関係法令の遵守に関する啓発その他の自転車の安全適正利用に関する取組を自主的かつ積極的に行うよう努めるものとする。

- 2 事業者は、その従業員に対し、自転車関係法令の遵守、自転車に係る点検及び整備の必要性等について、必要な教育を行うよう努めなければならない。
- 3 事業者は、国、県及び市町が実施する自転車の安全適正利用の促進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(交通安全団体の啓発活動等)

第7条 交通安全団体は、自転車関係法令の遵守に関する啓発その他の自転車の安全適正利用に関する活動を企画し、県民の参画を得て、積極的に推進するよう努めるものとする。





(自転車小売業者等の情報提供)

第8条 自転車の小売を業とする者(以下「自転車小売業者」という。)及び自転車の貸付けを業とする者(以下「自転車貸付業者」という。)は、自転車を購入しようとする者及び自転車を借り受けようとする者に対し、自転車に係る点検及び整備の必要性その他自転車の安全適正利用に関して必要な情報の提供を行うようにするものとする。

2 自転車小売業者及び自転車貸付業者は、県民、事業者及び交通安全団体並びに県が行う自転車の安全適正利用の促進に関する取組に協力するよう努めなければならない。

(自転車の安全適正利用)

第9条 自転車を利用する者(以下「自転車利用者」という。)は、自転車関係法令を遵守するとともに、歩行者、自動車等の通行に十分配慮して自転車を利用しなければならない。

2 自転車利用者は、夜間に道路で自転車を利用する場合は、前照灯を点灯するとともに、自転車関係法令に定める反射器材を備えた自転車又は尾灯を点灯した自転車を利用しなければならない。

3 前項の場合においては、自転車利用者は、車輪の側面に反射器材を備えたものを利用するよう努めなければならない。

4 自転車利用者は、道路において、自転車に取り付けられた幼児用座席に幼児を乗車させるときは、当該幼児に乗車用ヘルメットを着用させなければならない。

5 児童及び生徒(中学校、義務教育学校、中等教育学校の前期課程又は特別支援学校の中学部に在学する者に限る。)は、通学のために道路において自転車を利用するときは、乗車用ヘルメットを着用しなければならない。

6 保護者は、その監護する幼児、児童又は生徒が道路で自転車を利用するときは、当該幼児、児童又は生徒に乗車用ヘルメットを着用させるよう努めなければならない。

(自転車の点検及び整備)

第10条 自転車利用者、自転車貸付業者その他事業活動において自転車を利用させる者は、その利用又は事業の用に供する自転車について、必要な点検及び整備を行うよう努めなければならない。

2 保護者は、その監護する未成年者が利用する自転車について、必要な点検及び整備を行うよう努めなければならない。

(自転車損害賠償保険等の加入)

第11条 自転車利用者は、自転車損害賠償保険等(その自転車の利用に係る事故により生じた他人の生命又は身体の損害を填補することができる保険又は共済をいう。以下同じ。)に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

2 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該保護者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

3 事業者は、その事業活動において従業者に自転車を利用させるときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。

4 自転車貸付業者は、その貸付けの用に供する自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車貸付業者以外の者が当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入しているときは、この限りでない。

(自転車損害賠償保険等の加入の確認等)





第 12 条 自転車小売業者は、自転車を販売するときは、当該自転車を購入しようとする者（以下「自転車購入者」という。）に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認しなければならない。

2 自転車小売業者は、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられていることを確認できないときは、当該自転車購入者に対し、自転車損害賠償保険等の加入に関する情報を提供し、自転車損害賠償保険等の加入を勧めるようにするものとする。

3 学校の設置者又は長は、通学に自転車を利用している児童、生徒及び学生に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の有無を確認するよう努めなければならない。この場合において、学校の設置者又は長は、自転車損害賠償保険等に加入していることを確認することができなかったときは、当該児童、生徒及び学生並びにその保護者に対し、自転車損害賠償保険等に関する情報を提供するよう努めなければならない。

（自転車損害賠償保険等に関する情報提供）

第 13 条 県、交通安全団体、自転車損害賠償保険等を引き受ける保険者等は、自転車損害賠償保険等に加入する者の利便に資するため、相互の連携及び協力の下、自転車損害賠償保険等に関する情報の提供その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

（財政上の措置）

第 14 条 県は、自転車の安全で適正な利用の促進のための施策を推進するため、必要な財政上の措置を講ずるよう努めるものとする。

（議会への報告）

第 15 条 知事は、毎年度、自転車の安全で適正な利用の促進等のための施策の実施状況について議会に報告しなければならない。

附 則

この条例は、平成 31 年 4 月 1 日から施行する。ただし、第 9 条第 5 項、第 11 条及び第 12 条の規定は、同年 10 月 1 日から施行する。

7-4-3 伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会設置要綱

伊豆の国市告示第 105 号

伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会設置要綱を次のように定める。

令和 5 年 6 月 23 日

伊豆の国市長 山下 正 行

伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会設置要綱

（設置）

第 1 条 自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）第 11 条第 1 項の規定に基づき、伊豆の国市自転車活用推進計画（以下「計画」という。）を策定するに当たり、自転車の活用を推進する者等から意見を聴取し、及び助言を求めるため、伊豆の国市自転車活用推進計画策定検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第 2 条 委員会は、次の事項について検討し、市長に提言するものとする。

- (1) 自転車の活用を推進するに当たり、現在の本市の課題に関する事項
- (2) 本市の課題を解消するための施策及び実施スケジュールに関する事項





- (3) 計画を着実に推進するための体制及び進行管理の方法に関する事項
- (4) 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用推進に関し必要な事項
(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 道路管理者
- (3) 河川管理者
- (4) 管轄警察署の代表者
- (5) 交通事業関係者
- (6) 商工業関係者
- (7) 観光業関係者
- (8) 教育委員会
- (9) 自転車を活用してまちづくりを推進している団体又は法人の代表者
- (10) 公募による一般市民

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から計画を策定する日までとする。

(会長及び副会長)

第5条 委員会に、会長及び副会長を各1人置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(関係者の出席)

第7条 委員会は、会長が必要があると認めるときは、委員以外の関係者に出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(守秘義務)

第8条 委員は、委員会で知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(庶務)

第9条 委員会の庶務は、自転車活用推進担当課において処理する。

(補則)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、会長が委員会に諮って定める。





附 則







この告示は、公示の日から施行する。





7-4-4 取組施策とSDGsの関係

【健康】		
	目標	役割と取組み
	SDGs3 すべての人に健康と福祉を	自転車を交通手段として利用することにより、運動不足の解消や生活習慣病の予防、健康な生活様式を促進することから、SDGs3と関連します。
	SDGs4 質の高い教育をみんなに	環境に優しい自転車の利用を通じて、自然と触れ合いながら、持続可能なライフスタイルの重要性を理解することなど環境教育を推進することから、SDGs4と関連します。
	SDGs7 エネルギーをみんなに、そしてクリーンに	自転車は非常に効率的な交通手段であり、化石燃料の使用を減少させ、エネルギーの節約に貢献することから、SDGs7と関連します。
	SDGs17 パートナーシップで目標を達成しよう	政府、民間セクター、市民社会が協力して、自転車インフラの整備や普及を推進することで、持続可能な都市づくりのパートナーシップを強化することから、SDGs17と関連します。

【安全】		
	目標	役割と取組み
	SDGs3 すべての人に健康と福祉を	自転車を安全に利用することは、交通事故や怪我のリスクを軽減し、市民の健康と安全を守ることにつながりますので、SDGs3と関連します。
	SDGs4 質の高い教育をみんなに	自転車安全教育などを教育プログラムに組み込むことで、学習と体験を結びつける機会を提供することから、SDGs4と関連します。
	SDGs9 産業と技術革新の基盤をつくる	安全な自転車インフラの整備や技術革新によって、自転車の利用を安全にし、交通事故の防止を図ることになるので、SDGs9と関連します。
	SDGs11 住み続けられるまちづくりを	自転車専用レーンや安全な駐輪場の整備は、安全な自転車環境を整え、住みやすい都市環境を構築する助けとなることから、SDGs11と関連します。
	SDGs16 平和と公正をすべての人に	自転車による交通手段の普及は、交通事故のリスクを低減し、安全で公正な都市環境を促進することにつながることから、SDGs16と関連します。
	SDGs17 パートナーシップで目標を達成しよう	行政、民間企業、市民団体などが連携して、自転車利用の安全性を高めるためのパートナーシップを強化することから、SDGs17と関連します。









【観光】		
	目標	役割と取組み
	SDGs 4 質の高い教育をみんなに	サイクルツーリズムの推進によるインバウンドの増加で、海外の人々が交流し、海外の生活環境や文化を学ぶ機会が得られることから、SDGs4 と関連します。
	SDGs8 働きがいも経済成長も	自転車を活用した観光は、地域経済の成長や雇用創出に寄与することがあり、SDGs8 と関連します。
	SDGs9 産業と技術革新の基盤をつくる	自転車関連施設整備やサイクルツーリズム推進は、新たな産業や雇用の創出を促進することがあることから、SDGs9 と関連します。
	SDGs11 住み続けられるまちづくりを	自転車を利用した観光は、持続可能な都市環境の実現や地域コミュニティの活性化を促進し、SDGs11 と関連します。
	SDGs12 つくる責任、つかう責任	自転車を活用した観光は、環境に優しい移動手段を選ぶことを促し、持続可能な生活様式の実現に寄与することがあり、SDGs12 と関連します。
	SDGs13 気候変動に具体的な対策を	自転車を利用した観光は、二酸化炭素の排出を減少させ、気候変動の緩和に貢献することがあり、SDGs13 と関連します。
	SDGs16 平和と公正をすべての人に	自転車を活用した観光は、地域社会との交流を促進し、文化的な理解と平和を促進することがあることから、SDGs16 と関連します。

【環境】		
	目標	役割と取組み
	SDGs7 エネルギーをみんなに、そしてクリーンに	自転車は非常に効率的な交通手段であり、化石燃料の使用を減少させ、エネルギーの節約に貢献することがあることから、SDGs7 と関連します。
	SDGs9 産業と技術革新の基盤をつくる	自転車関連の技術革新やサイクリング関連インフラの整備は、新たな産業や雇用の創出を促進することがあることから、SDGs9 と関連します。
	SDGs11 住み続けられるまちづくりを	自転車の利用を奨励することで、交通渋滞や大気汚染の軽減に寄与し、住みやすい都市環境を作り上げることができ、サイクリングインフラの整備（自転車専用道路、駐輪場など）により、安全で快適なサイクリング環境を提供することから、SDGs11 と関連します。





	<p>SDGs12 つくる責任、つかう責任</p>	<p>自転車は持続可能な交通手段であり、消費者が環境に配慮した選択をする一助となり、持続可能な移動手段を選ぶ文化を醸成するために重要なことであることから、SDGs12と関連します。</p>
	<p>SDGs13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>自転車利用は温室効果ガスの排出を削減する助けとなり、持続可能な交通手段として気候変動対策に貢献することから、SDGs13と関連します。</p>
	<p>SDGs15 陸の豊かさを守ろう</p>	<p>自転車を利用した移動は、車両の騒音や振動の低減を通じて、地域の生態系を保護することになるので、SDGs15と関連します。</p>
	<p>SDGs17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p>行政、民間企業、市民団体などが連携して、協力して、自転車インフラの整備や普及を推進することができることから、SDGs17と関連します。</p>

7-4-5 狩野川河川堤防を利用した自転車通行空間の整備について

1) 考え方

狩野川河川堤防を自転車で走ること、狩野川が有する豊かな自然環境や景観、歴史と文化について、より多くの方に知っていただくことができます。

そして、この地を訪れた方々に狩野川の魅力を肌で感じ、いろいろな場所でいろいろな楽しみ方があることを、実際に見て・感じて・楽しんでいただくため、安全でスムーズに通行することが可能な自転車通行空間としての狩野川河川堤防ルート（図7-4-5-1）の整備は必要であります。

また、狩野川河川堤防ルートは、「太平洋岸自転車道（ナショナルサイクルルート）」や「伊豆半島1周ルート（県モデルルート）」に接続するルートであることから、国内外からの利用者を市内への誘客を促進できる引き込みルートであります。

そこで、狩野川河川堤防ルートの安全でスムーズな自転車通行空間の整備は、狩野川や伊豆の魅力を感じていただくことや、市の地域振興・観光振興には重要な取組みであります。

2) 整備例

狩野川河川堤防ルートの整備については、計画的に国や県などの管理者と協議を進めながら舗装の段差解消、路肩拡幅、交差点部の改良や路面標示（案内標示、注意喚起、他）、サイクルラックの設置、休憩所等の整備を行う。





3) 狩野川河川堤防ルート



図 7-4-5-1 「狩野川河川堤防ルート整備図 (イメージ)」



伊豆の国市自転車活用推進計画

令和6年 月 策定

発行 伊豆の国市

〒410-2292 伊豆の国市長岡 340 番地 1

URL : <http://www.city.izunokuni.shizuoka.jp/>

編集 伊豆の国市 産業部 観光文化課

TEL : 055-948-1480

E-mail : kankou@city.izunokuni.shizuoka.jp



IzumoKun City 