海津市サイクルシティプラン（案）

目　　次

第１章　総論.....1
１．計画の背景と目的.....1
２．計画の位置付け.....2
３．計画区域.....3
４．計画期間.....3
第２章　地域の概況.....4
１．地域特性.....4
２．自転車の活用状況.....6
３．アンケート結果の概要.....10
第３章　基本目標及び施策.....25
ビジョンと基本目標.....25
１．都市環境.....28
２．健康増進.....35
３．観光振興.....41
４．安全安心.....53
第４章　計画の推進体制.....61
１．関係者の連携・協力.....61
２．計画のフォローアップと見直し.....61

第１章　総論

１．計画の背景と目的

平成 29（2017）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基本理念として、自転車活用推進法が施行され、平成 30（2018）年 6 月に第 1 次自転車活用推進計画（以下、国第 1 次計画）が閣議決定されました。

岐阜県では国第 1 次計画を勘案して、令和元（2019）年 12 月に、県の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定める「第 1 次岐阜県自転車活用推進計画」（以下、県第 1 次計画）を策定しました。

国第 1 次計画の策定後、目標達成に向けて関係府省庁・官民が連携しながら各施策及び措置に取り組んできたところですが、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、自転車の活用の推進を一層図るため、令和 3（2021）年 5 月に第 2 次自転車活用推進計画（以下、国第 2 次計画）が閣議決定されました。これに伴い岐阜県では、令和 6（2024）年度に県第 2 次計画の策定に向けて、県第 1 次計画のフォローアップを行うとともに、自転車を取り巻く現状や新たな課題の整理、長期的な展望を視野に入れて強化すべき施策や新たな施策等の検討を進めています。

本市は、美しい木曽三川や広大に広がる田園地帯、雄大な養老山地という一年を通じてサイクリングを楽しむことができる豊かな自然に恵まれており、「二之瀬峠」等に既に多くのサイクリストが訪れています。民間レベルにおいても様々な取組みが行われており、平田リバーサイドプラザでは、平成 21（2009）年から、岐阜県自転車競技連盟による年間シリーズでのロードレース「平田クリテリウム」が、長良川サービスセンターでは、平成 26（2014）年から、同じく年間シリーズでのロードレース「キナンＡＡＣＡカップ」が開催されており、本市から世界へ羽ばたくアスリートが輩出されています。

さらに、養老鉄道におけるサイクルトレインの運行や駅でのレンタサイクルの提供のほか、平田リバーサイドプラザでおもしろ自転車の活用、市内のコンビニではサイクルラックの設置等の取組みが行われており、自転車活用に向けた環境が多く整っています。

しかしながら、こうした取組みは個々で進められていたことから、ゼロカーボンシティ宣言を行った本市の特性、自転車を取り巻く現状や課題、体系の整理を行い、総合的に自転車を活用した本市の魅力向上を図るため、本計画を策定します。

２．計画の位置付け

（１）自転車に関する上位計画及び関連計画との位置づけ

本計画は、国や岐阜県が推進する自転車活用推進計画の基本目標や施策を踏まえ、本市の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策等を定めるものであり、自転車活用推進法(平成 28 年法律第 113 号)第 11 条に規定する「市町村自転車活用推進計画」として位置付けます。

第２次自転車活用推進計画（国）

第２次岐阜県自転車活用推進計画

↓

本計画
（海津市サイクルシティプラン）

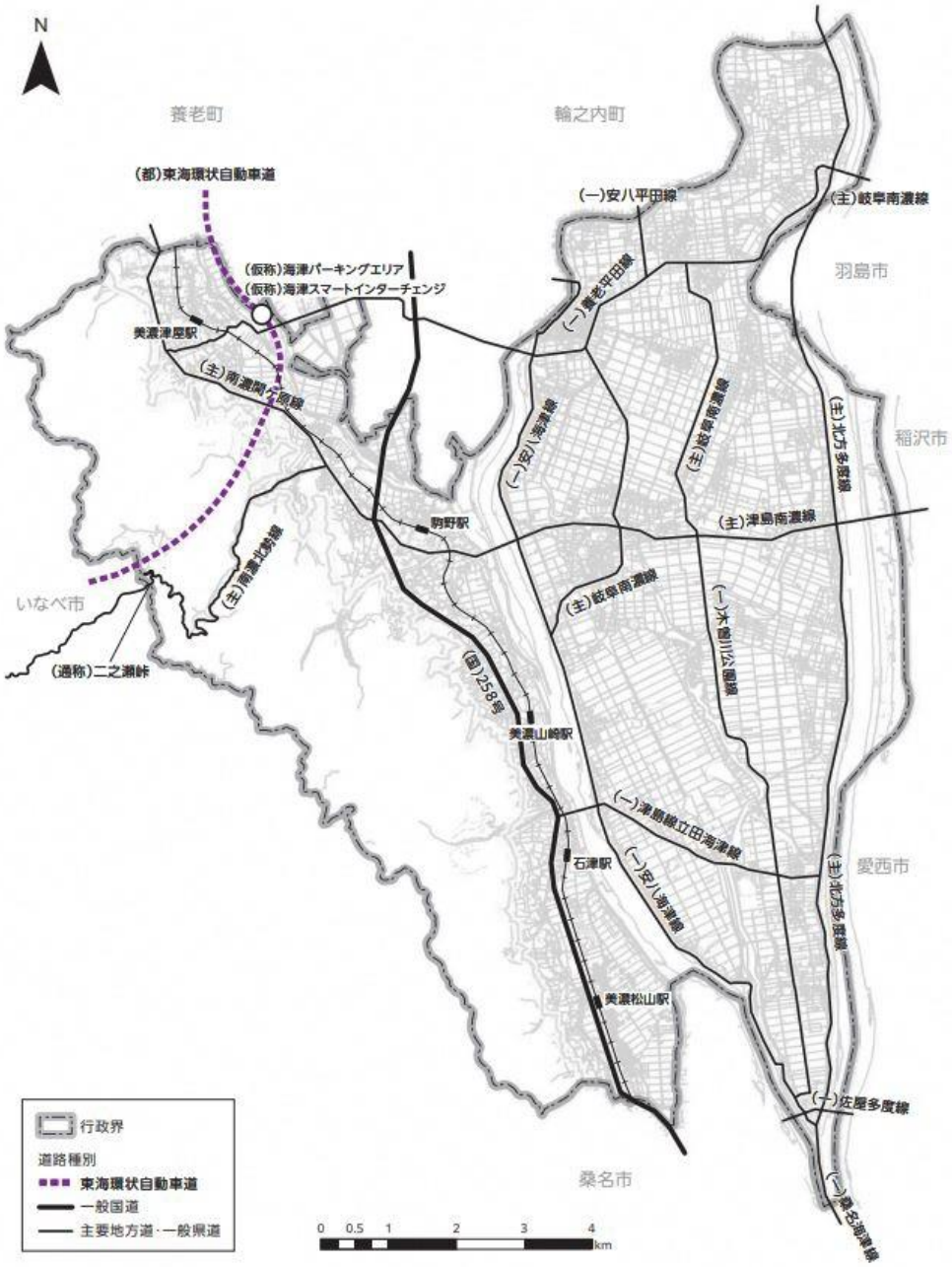
↑

【関連計画】

海津市第２次総合計画 後期基本計画
第３次かいづ健康づくりプラン（策定中）
海津市スポーツ推進計画（改訂版）
海津市観光振興長期基本計画
海津市第３次環境基本計画
海津市地域公共交通計画　　他

3．計画区域

計画の対象区域は、本市全域とします。



4．計画期間

計画期間は、令和 7（2025）年度から令和 11（2029）年度までの 5 年間とします。
ただし、社会環境の変化等を踏まえ、適宜、必要な見直しを行います。

第２章　地域の概況

１．地域特性

（1）人口

令和 2（2020）年国勢調査では、本市の総人口は 32,735 人です。近年は、周辺都市への通勤・通学による人口流出が進んでおり、人口減少傾向が続いています。特に、若年層の流出が目立ち、少子高齢化が進んでいます。

（2）位置・地勢

本市は、岐阜県の最南端に位置しており、西部は三重県いなべ市に、南部は三重県桑名市に、東部は木曽・長良川に沿って愛知県愛西市・稲沢市に、北部は養老町・輪之内町・羽島市に接しています。

交通、産業、物流等の広域的な拠点である名古屋市や岐阜市、四日市市が 30 ㎞圏内に位置しており、東海環状自動車道（整備中）と養老鉄道養老線が南北に通っています。

地勢としては、中央部を流れる揖斐川の左岸から長良川までの間の地域に輪中を形成した平地が広がっており、市街地には、輪中特有のまちなみが残っています。揖斐川右岸の地域は、急峻な養老山地と裾野に広がる扇状地・平地からなっています。

（3）自然・気候

東海地方の代表的河川である木曽・長良川が東境を、揖斐川が中央部を流れ、市域内には北端を流れる大榑川、内水排水路としての役割も持つ大江川、中江川、養老山地の水を集める津屋川が流れています。

また、西部には、標高 500～800m の小高い山々が連なる養老山地があり、山麓では、みかん園や柿園が広がっています。

気候は、冬季に伊吹おろしと呼ばれる北西風が強いものの、伊勢湾等の海洋性気候の影響を受けて概して温暖な地域です。

（4）交通状況

道路状況は、南北に国道 258 号が通り、岐阜県大垣市や三重県桑名市等と結ばれており、将来的には北部に東海環状自動車道のスマートインターチェンジが開通するため、名古屋圏のほか大阪圏へもアクセスの向上が期待できます。

公共交通機関は、養老山地の麓に沿うように養老鉄道が南北に縦走しており、市内に 5 つの駅があります。コミュニティバスは、海津市役所を中心とした定時定路線バスが 5 路線のほか、デマンド交通を運行しています。

（5）観光客数

岐阜県観光入込客統計調査を基に、本市の主要観光地の入込客数の推移をみると、令和4（2022）年から増加しておりますが、コロナ前の令和元(2019)年の水準までは回復していません。

本市の主要観光地入込客数の推移　（人）

	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
海津市歴史民俗資料館（木曽三川輪中ミュージアム）	11,238	3,831	6,569	8,523	9,882
南濃温泉「水晶の湯」	172,073	35,162	39,336	65,430	84,115
海津温泉「宙舟の湯」	48,268	93,948	144,154	177,768	227,236
道の駅「月見の里南濃」	445,916	426,818	407,856	420,130	444,046
道の駅「クレール平田」	475,137	451,695	442,147	482,106	509,979
木曽三川公園	1,363,732	993,796	1,204,571	1,125,806	1,191,664
千代保稲荷神社	1,606,467	1,286,219	1,018,691	1,099,600	1,240,790
合　計	4,122,831	3,291,469	3,263,324	3,379,363	3,707,712

出典：岐阜県観光入込客統計調査

２．自転車の活用状況

本市における主な自転車の活用状況は、下記のとおりです。

（1）長良川サイクリングモデルルート

国土交通省が県内で唯一設定するモデルルートであり、本市は下流域エリアに位置し、道の駅クレール平田等がルートに組み込まれています。

今後は、本市を含む沿線市町村や県等の連携により、このルートと上流域ルートをつなぎ、日本で７つ目のナショナルサイクルルートを目指します。

出典：国土交通省ホームページ

（2）木曽長良背割堤

木曽川と長良川を分流するため、明治時代に設けられた堤防であり、歩行者、自転車の専用道（自動車は許可制）として、多くのサイクリストが訪れています。

また、堤防の斜面には約 250 本の桜並木が続き、花見シーズンには多くの観光客が訪れるスポットとなっています。

出典：海津市ホームページ

（3）通称：二之瀬峠（岐阜県道・三重県道 25 号南濃北勢線）

本市から三重県いなべ市を結ぶ県道であり、通称「二之瀬峠」と呼ばれ、多くのヒルクライマー(※1)が訪れるスポットとなっています。

(※1) 自転車で山や峠等の坂道を走るスポーツ、またはそのスポーツを楽しむ人を指す言葉

（4）平田リバーサイドプラザ

大藪大橋下流から南濃大橋までの全長 2.1 キロメートルの水と緑の公園であり、子ども向けに「おもしろ自転車」の貸し出しを行っています。

出典：本市ホームページ

＜おもしろ自転車貸し出し料金（30分）＞
1人乗り　200円
2人乗り　310円
3人乗り　310円
4人乗り　410円
＜休業日＞月～金曜の平日、年末年始

《平田クリテリウム(※2)》

平田リバーサイドプラザで開催されるロードバイクのレースであり、自転車競技愛好者の裾野の拡大や、全国レベルの競技者育成を目的としており、大人から子供まで参加できます。

(※2)クリテリウムとは、自転車で市街地や公園等の短い周回ルートを走るロードレースの一形態

（5）長良川サービスセンター

《KINAN AACA CUP（キナン AACA カップ)》

市内の長良川サービスセンターをメイン会場とし、東海地方を中心に開催されるロードレースのシリーズ戦です。若手選手の育成や地域での自転車競技の普及・発展を目的としており、年間を通じて選手が気軽に参加できるレースを提供しています。

出典：AACA カップホームページ

（6）養老鉄道

《サイクルトレイン》

自転車を電車内にそのまま持ち込むことができるサービスであり、サイクリング愛好者や地域住民の利便を図るために運行されています。

出典：養老鉄道ホームページ

＜利用対象駅＞全駅
＜利用対象列車＞
土曜日と休日(日曜日・祝日・振休)：すべての列車
上記以外の平日：9 時頃～15 時頃までの指定列車
＜利用可能列車＞進行方向の前から 2 両目の車両
＜持ち込み料金＞無料

《養老鉄道レンタサイクル》

養老鉄道の一部駅において貸出を行っており、本市では駒野駅で利用することができます。

多度駅、駒野駅、養老駅、揖斐駅
（eco サイクル　1 日 100 円）

西大垣駅（「すいと GO！」　無料）

＜貸出駅＞養老線　多度駅、駒野駅、養老駅、西大垣駅、揖斐駅、池野駅、広神戸駅
＜レンタル代金（貸出時間帯）＞
◇多度駅、駒野駅、養老駅、揖斐駅
　eco サイクル　1 日 100 円
（平日：午前 9 時から終電まで、土曜・休日：始発から終電まで。当日限り）
◇西大垣駅 すいと GO！　無料
（午前 9 時から 20 時まで 当日限り）
◇揖斐駅、池野駅　養鉄トレクル　1 日 900～1000 円
◇広神戸駅　神戸町レンタサイクル　無料(保証金 500 円)

出典：養老鉄道ホームページ

（7）市内コンビニエンスストア等(自転車を活用したまちづくり推進事業)

令和 2（2020）年度に岐阜県清流の国ぎふ推進補助金を活用した事業であり、本市の豊かな自然、観光地等の魅力を発信し PR する機会となることを目的に、市内コンビニエンスストア 10 か所、道の駅クレール平田にサイクルラックを設置し、アクティビティマップを作成しました。

出典：本市ホームページ

３．アンケート結果の概要

本計画の策定にあたっては、市民の意見やニーズを把握するため、市民、在勤者を対象として、「自転車の利用に関するアンケート」（以下、「アンケート」という。）等の調査を実施しました。

●目的

海津市における自転車利用の現状と課題を明らかにするとともに、市民の意見やニーズを把握し、「海津市自転車活用推進計画」の策定に活用する。

●調査概要

- 市民の自転車利用状況と利用目的
- 自転車利用環境に対する評価と課題
- 自転車利用に関する安全意識と行動
- 自転車を活用した健康づくりや観光に対する興味
- 自転車活用推進に必要な施策に対する意見

●対象：　市内在住または在勤の 15 歳以上の方

●実施期間：令和 6 年 9 月 15 日～10 月 14 日（1 ヶ月間）

●調査方法：Google フォームを利用したインターネット調査

●標本数：166 件

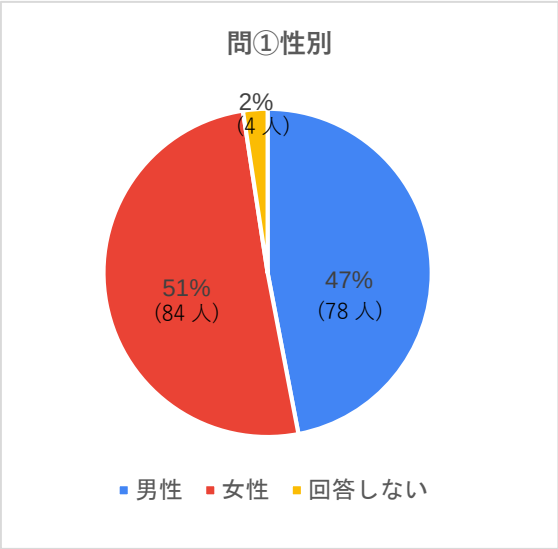
●周知方法

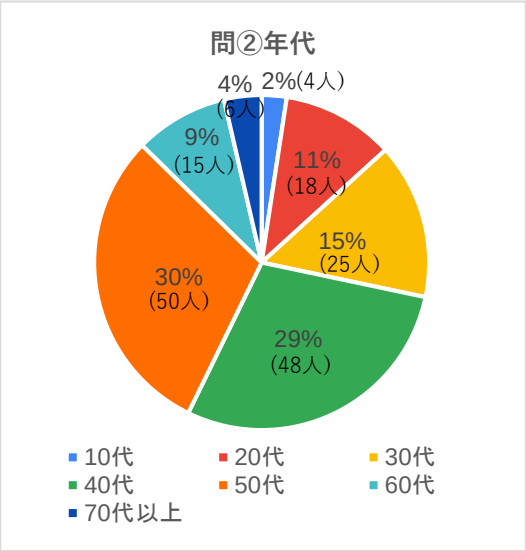
- 市ホームページへの掲載
- 公式 LINE アカウントでの告知
- 広報誌への折込、公共施設への配架によるチラシ配布

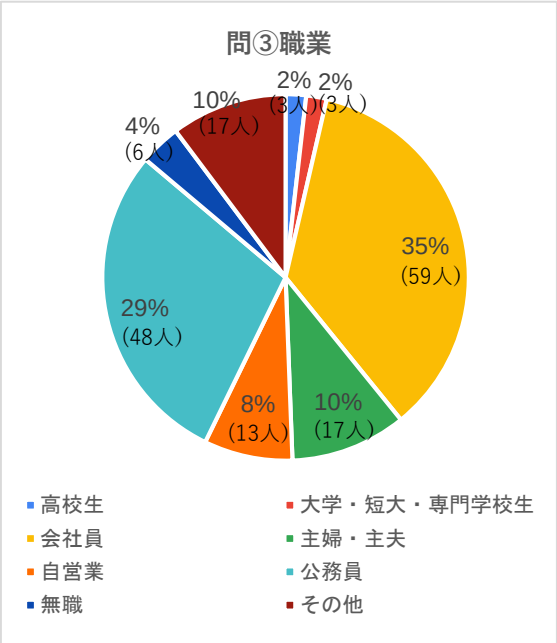
●集計

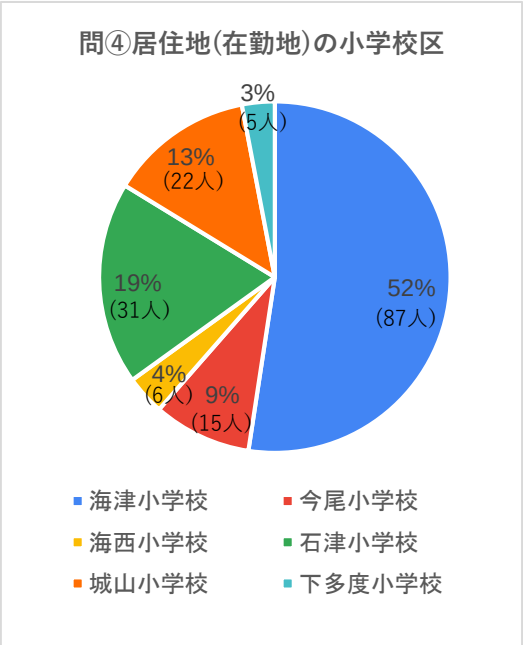
- 時期：令和 6 年 10 月 15 日～10 月 21 日
- 方法：オンラインツールを使用した自動集計およびクロス集計分析

（1）回答者の属性について



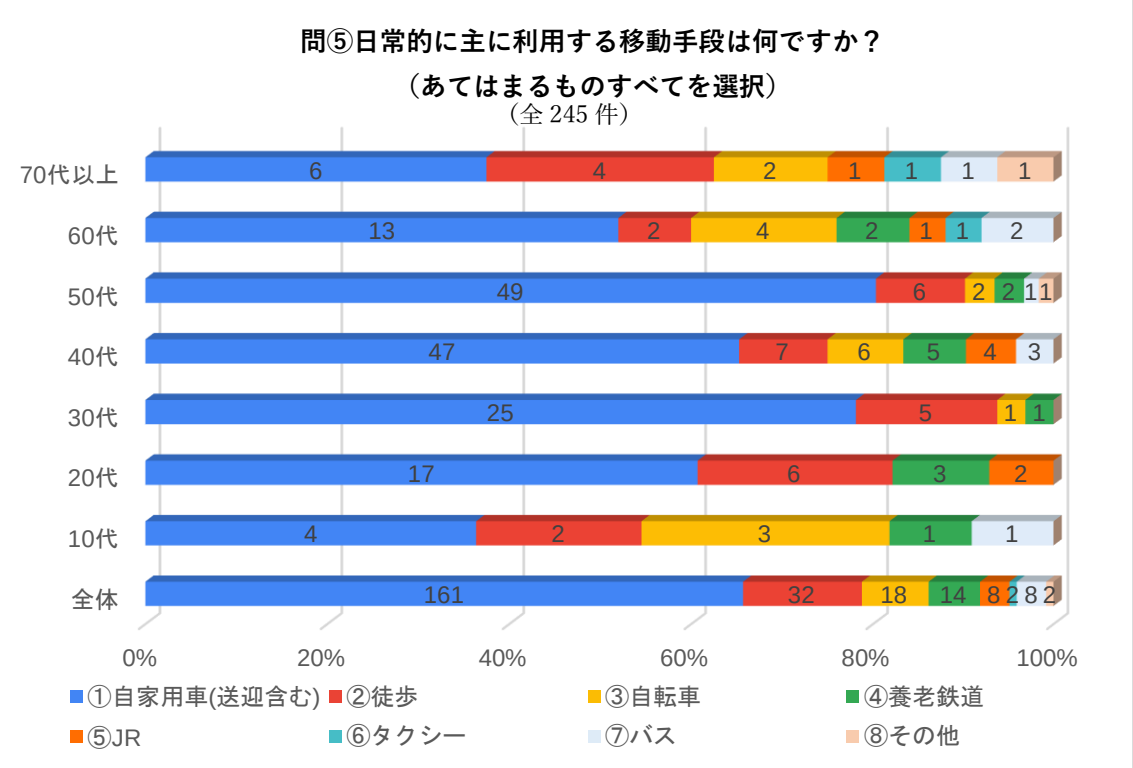




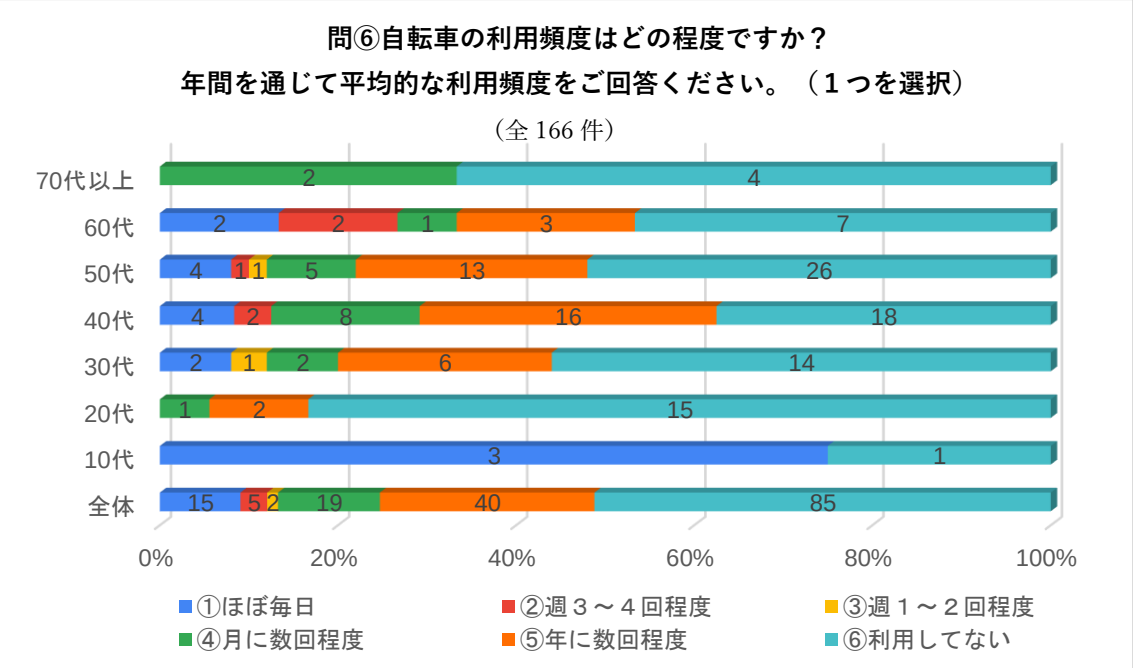


（2）自転車の利用状況等について

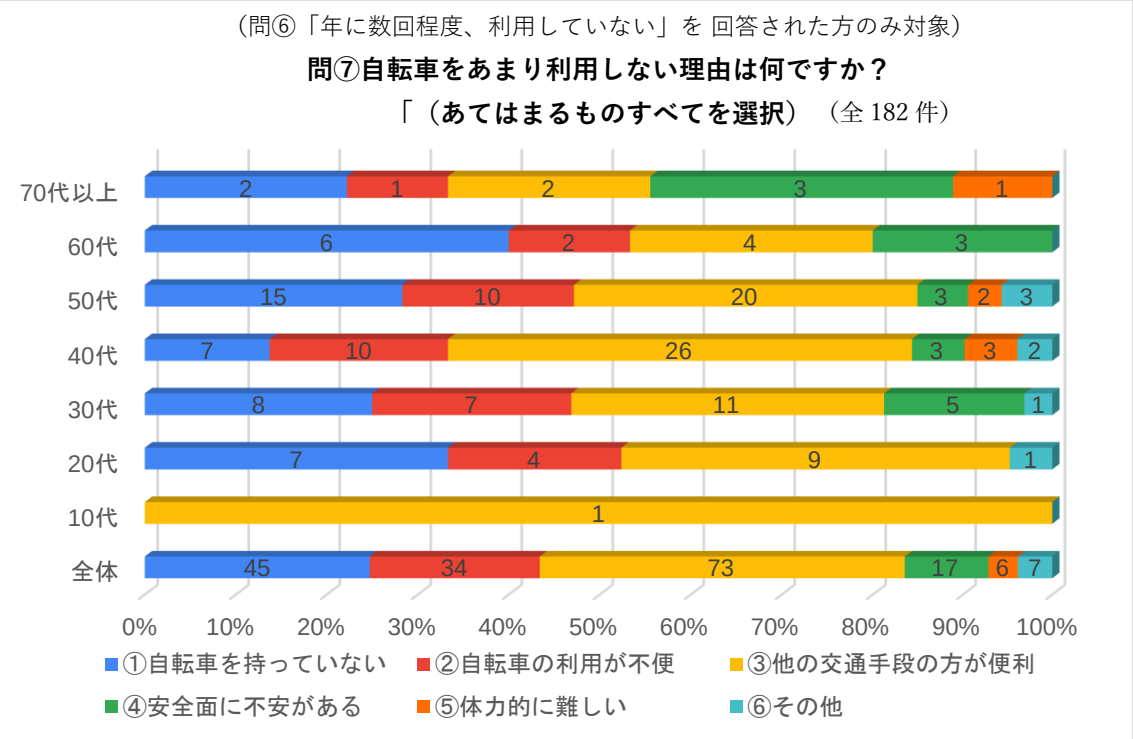
●全体では「自家用車」（66%）の割合が最も高く、各年代でも同様の結果になっています。



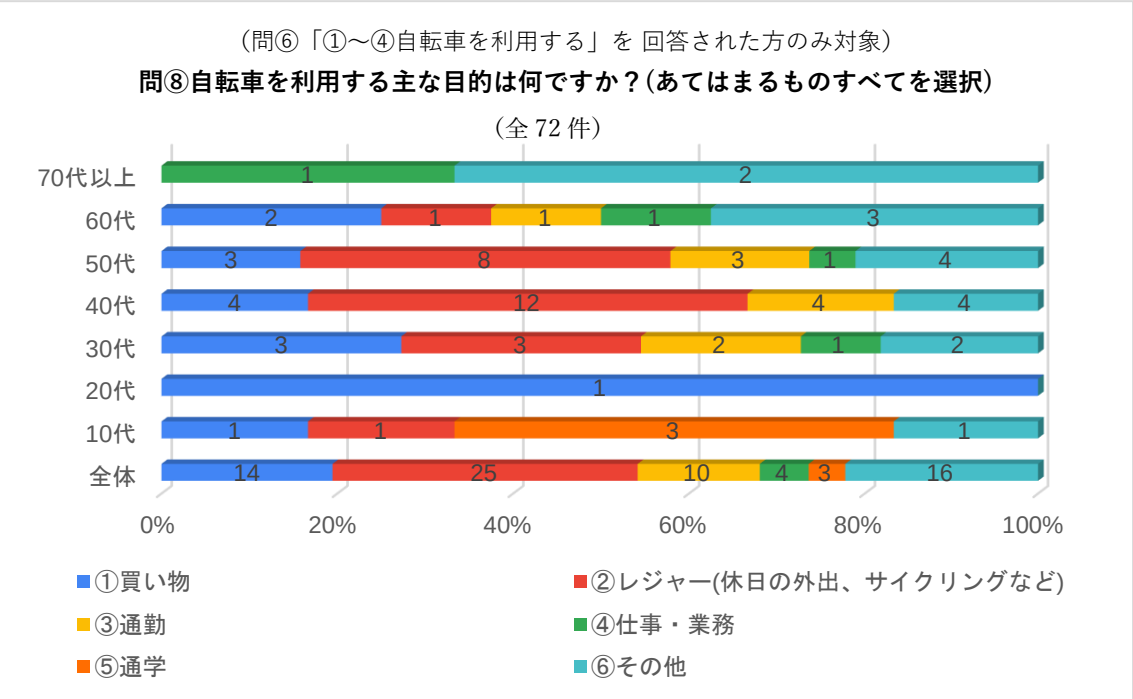
●全体では利用頻度が「年に数回程度以下（設問⑤、⑥）」と回答した割合は 75%となっています。



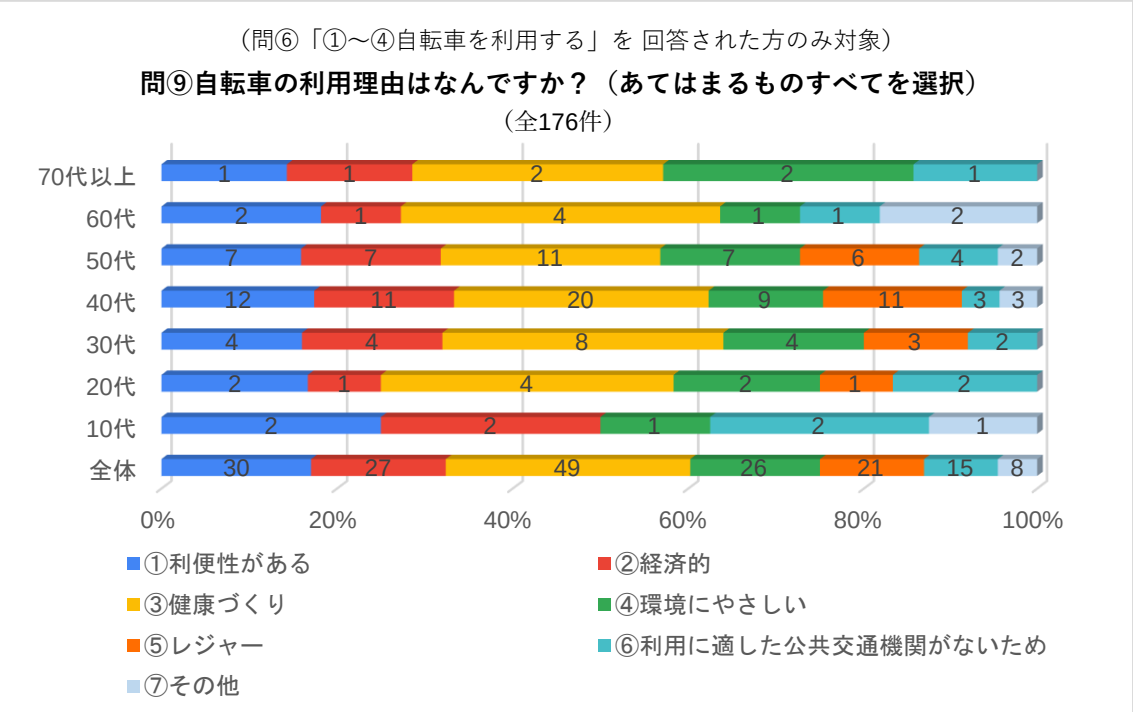
●あまり利用しない理由として、全体では「他の交通手段の方が便利」（40%）の割合が最も高くなっています。



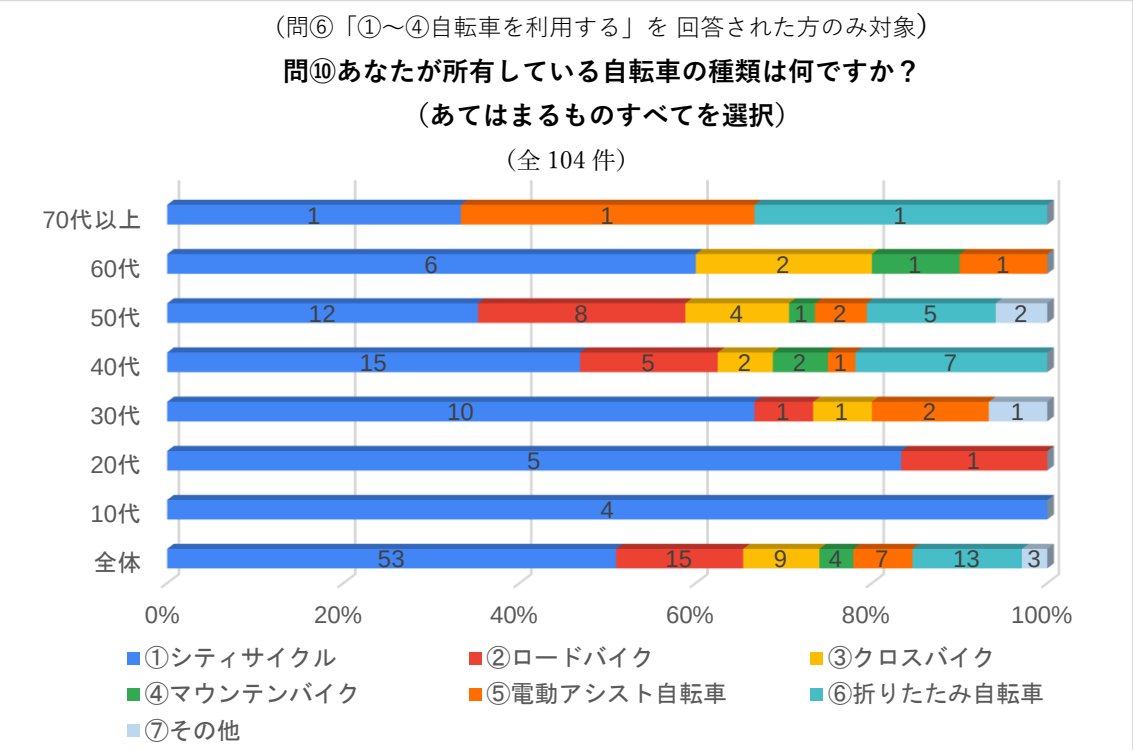
●年代間で差異があるものの、全体では「レジャー」（35%）が最も高く、次いで「買い物」（19%）という結果になりました。



●10 代を除く、各年代で「健康づくり」が最も高くなっています。



●自転車愛好家（サイクリスト）と呼ばれる層が持つ、「ロードバイク」、「クロスバイク」、「マウンテンバイク」が合計 27%となり、「シティサイクル」（51%）が最も高くなっています。



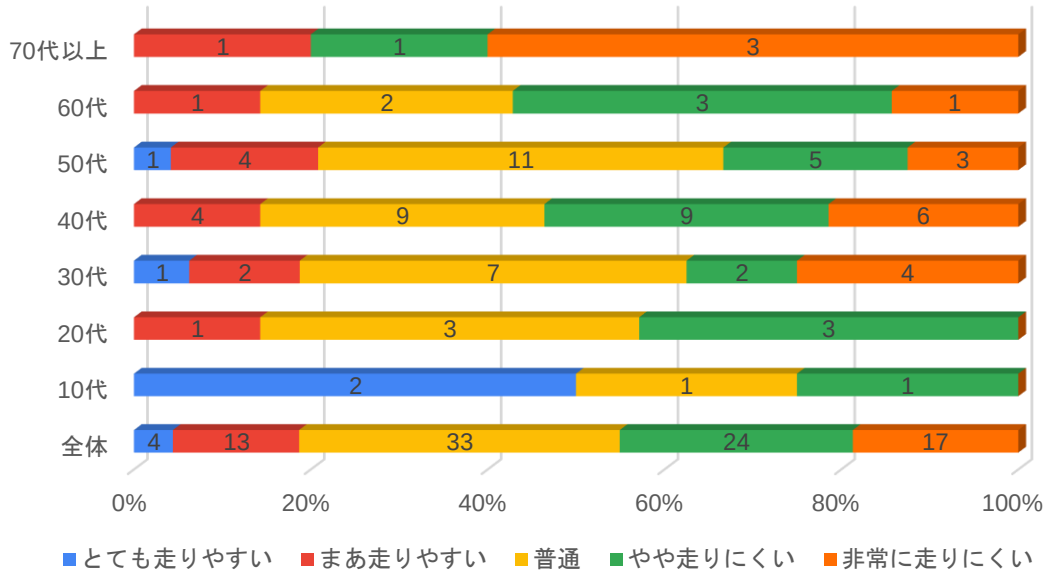
（3）自転車の走行環境・駐輪環境・ルールについて

●全体では「やや走りにくい」、「非常に走りにくい」が合計 45%と最も高くなっています。特に、40 代、60 代、70 代以上においては、その比率が高くなっています。

（問⑥「①～④自転車を利用する」を 回答された方のみ対象）

問⑪市内の道路における自転車での走りやすさをどのように感じますか？

（1つを選択） （全 91 件）

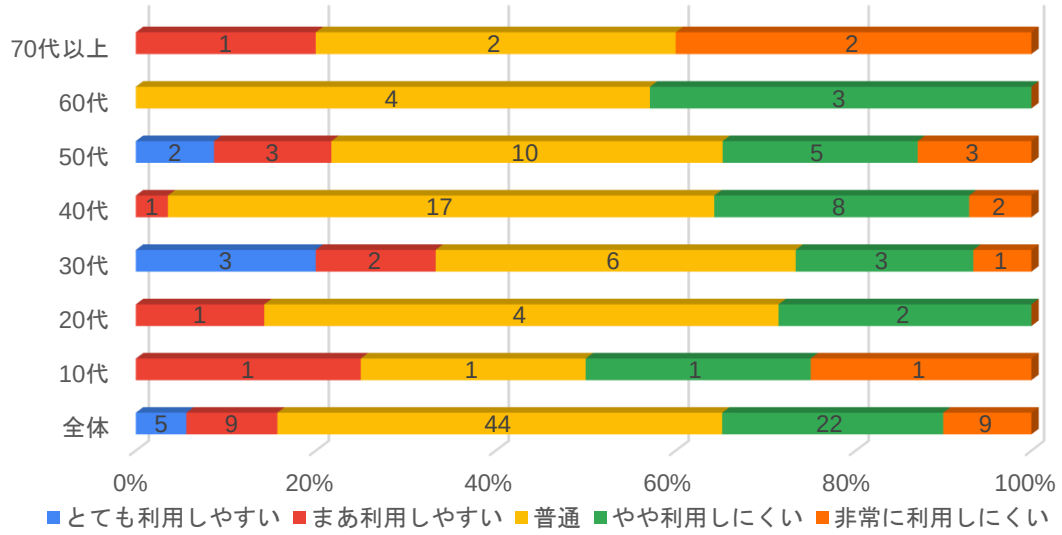


●全体では「普通」（49%）が最も高く、次いで「やや利用しにくい」（25%）となっています。

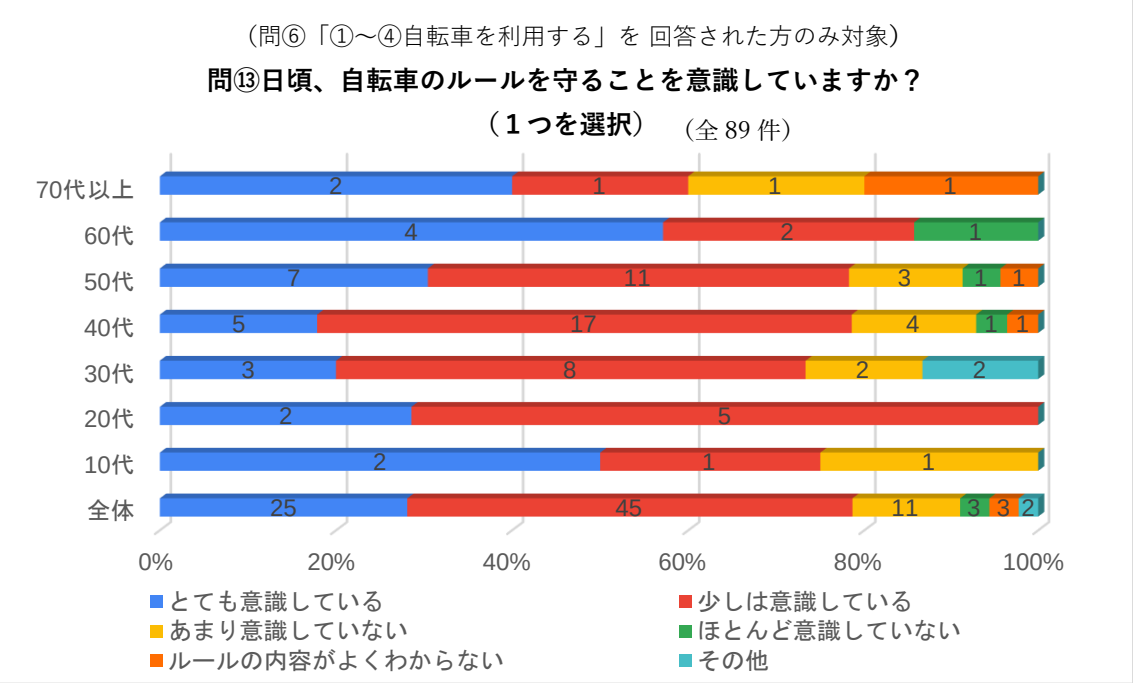
（問⑥「①～④自転車を利用する」を 回答された方のみ対象）

問⑫市内の駐輪場（サイクルラック含む）の利用しやすさを

どのように感じますか？（1つを選択）（全 89 件）

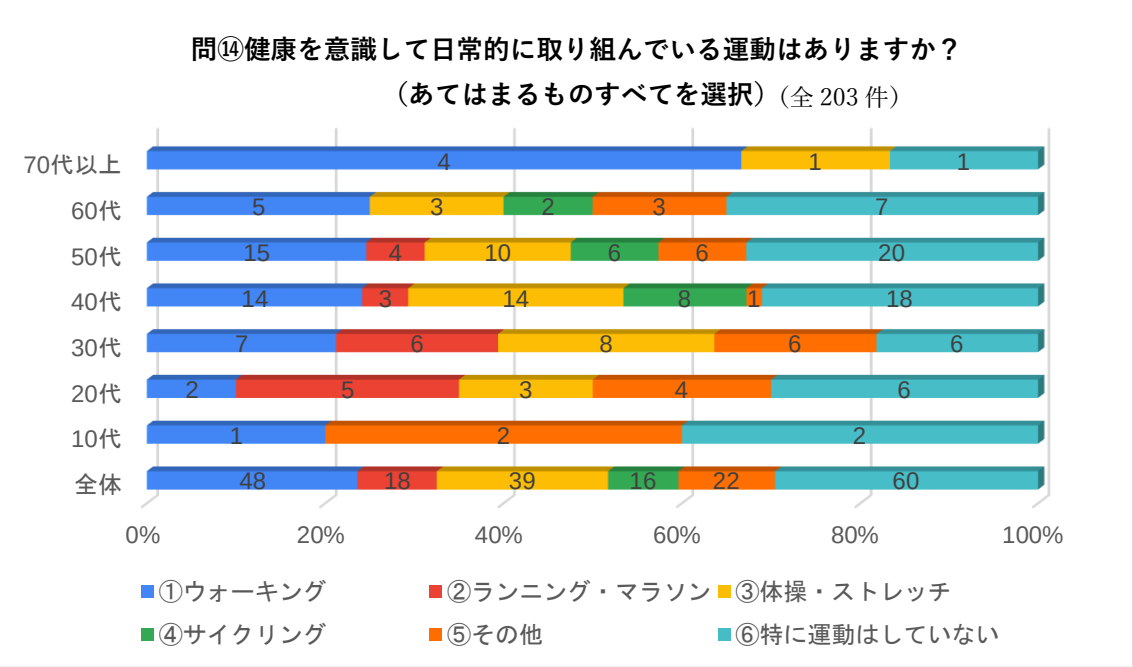


●全体では「とても意識している」、「少し意識している」が合計 79%となっています。

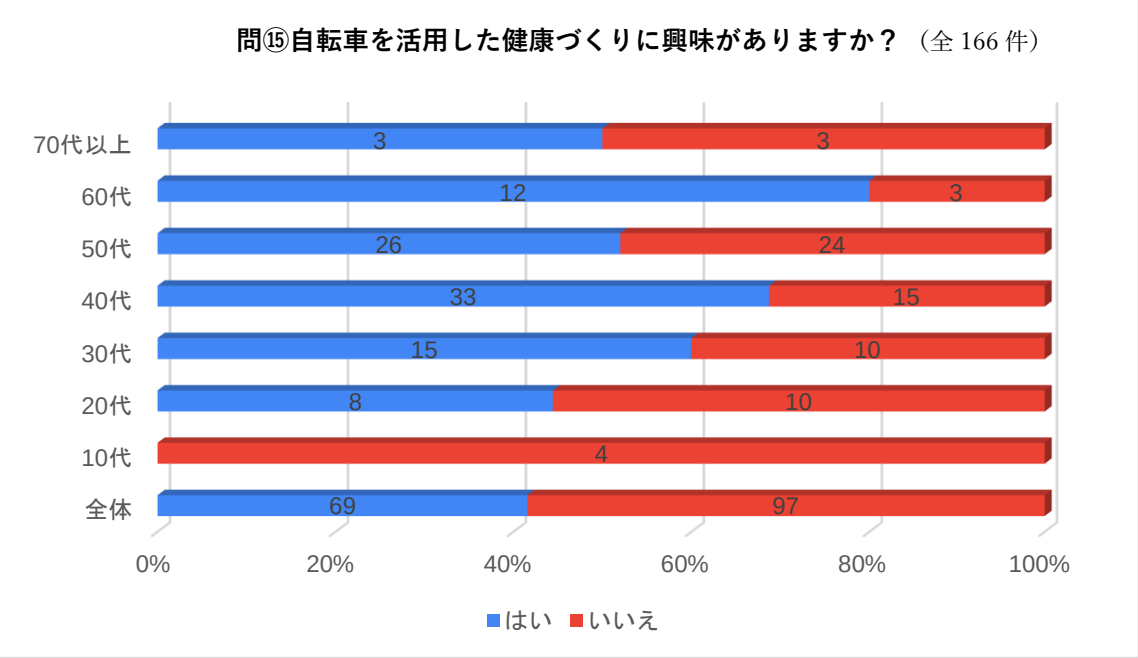


（4）健康に対する意識について

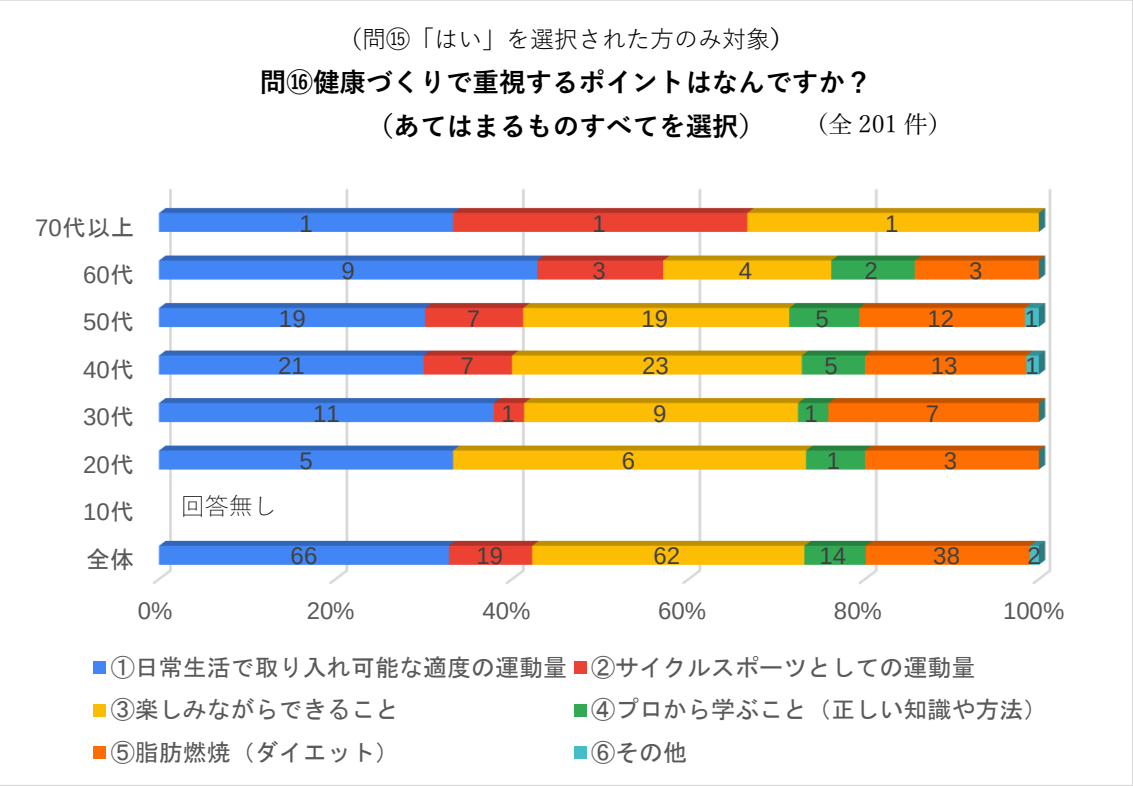
●全体では「特に運動はしてない」（30%）が最も高く、「サイクリング」（8%）については、「ウォーキング」（24%）、「ランニング・マラソン」（9%）に次ぐ結果となっています。



●全体では「いいえ」（58%）と回答した割合が高い結果となりましたが、年代によっては「はい」の回答率が高くなっています（30～60 代）。

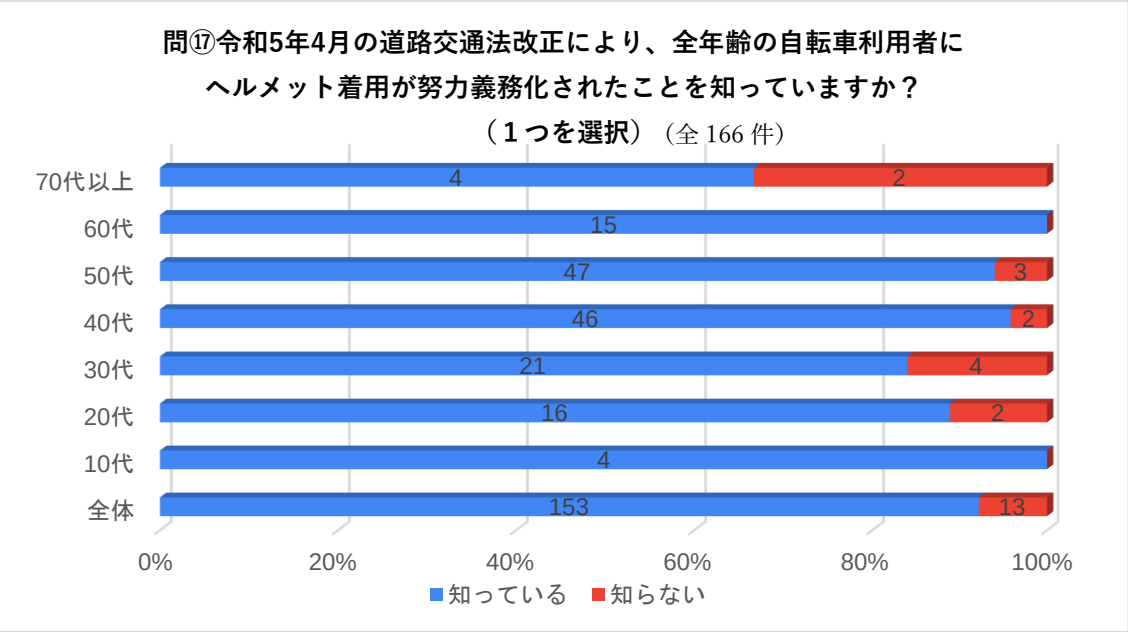


●全体では「日常に取り入れ可能な適度な運動量」（33%）が最も高く、次いで「楽しみながらできること」（31%）となっています。

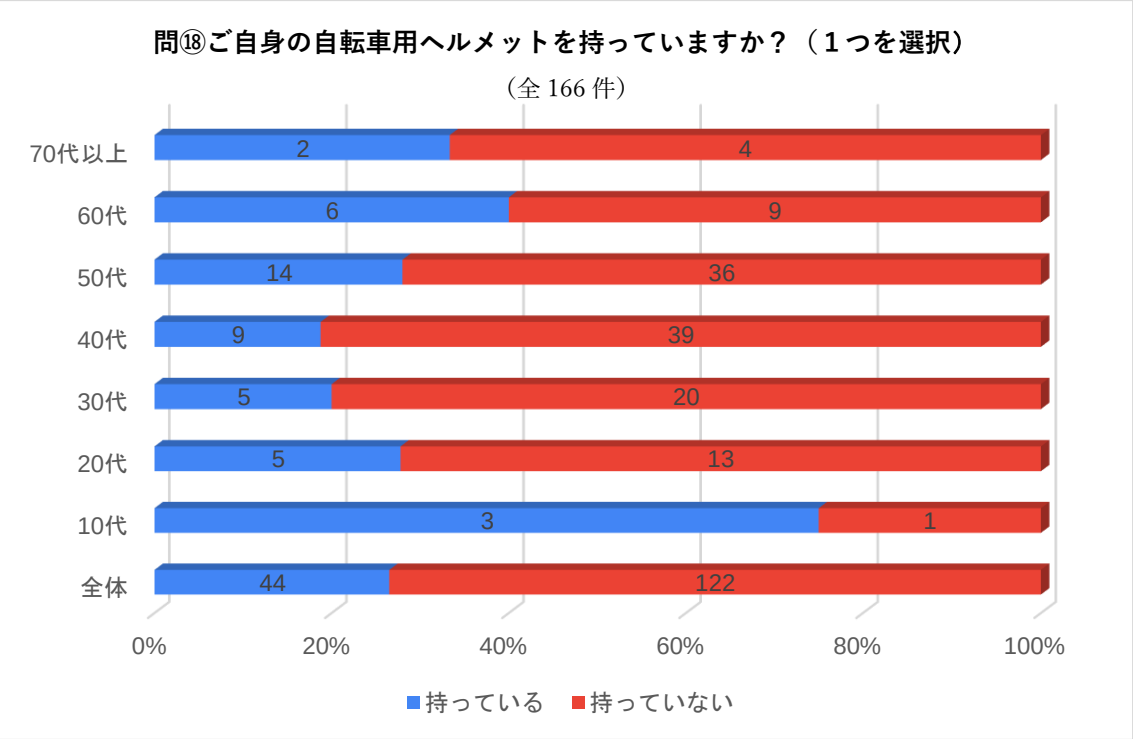


（5）安全面について

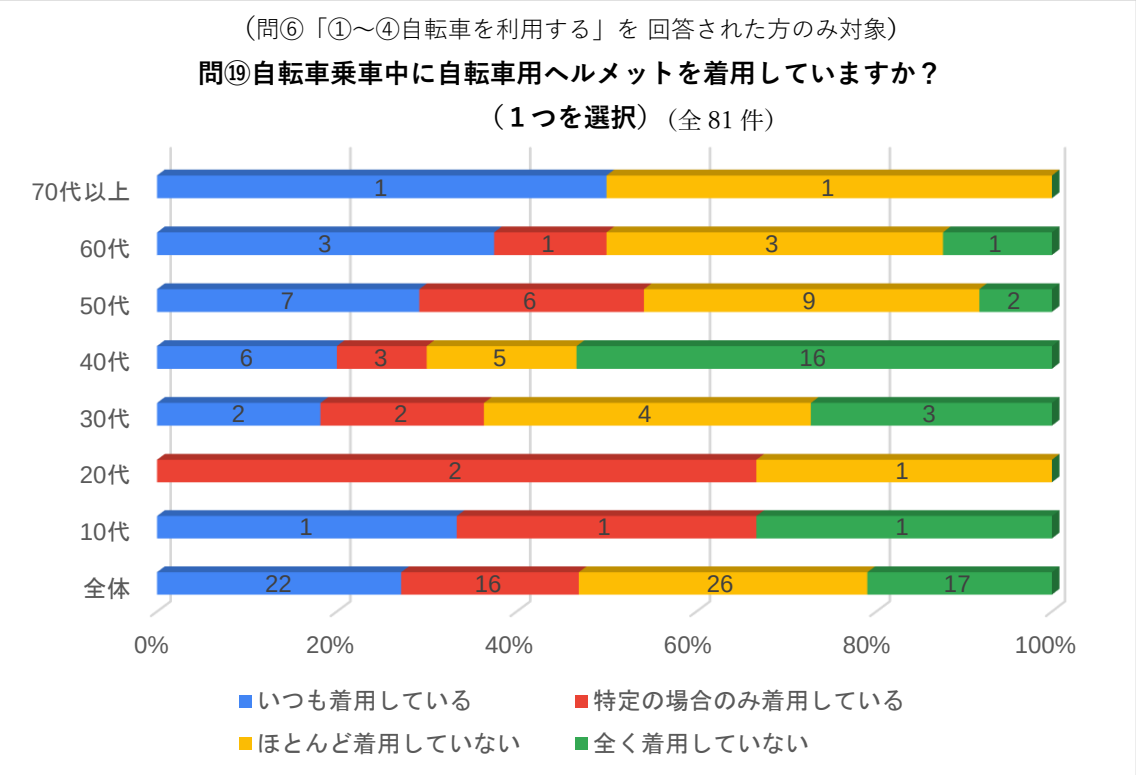
●全体では「知っている」（92%）が高い割合になりましたが、70 代以上においては 67%と他の年代に比べ低い結果となっています。



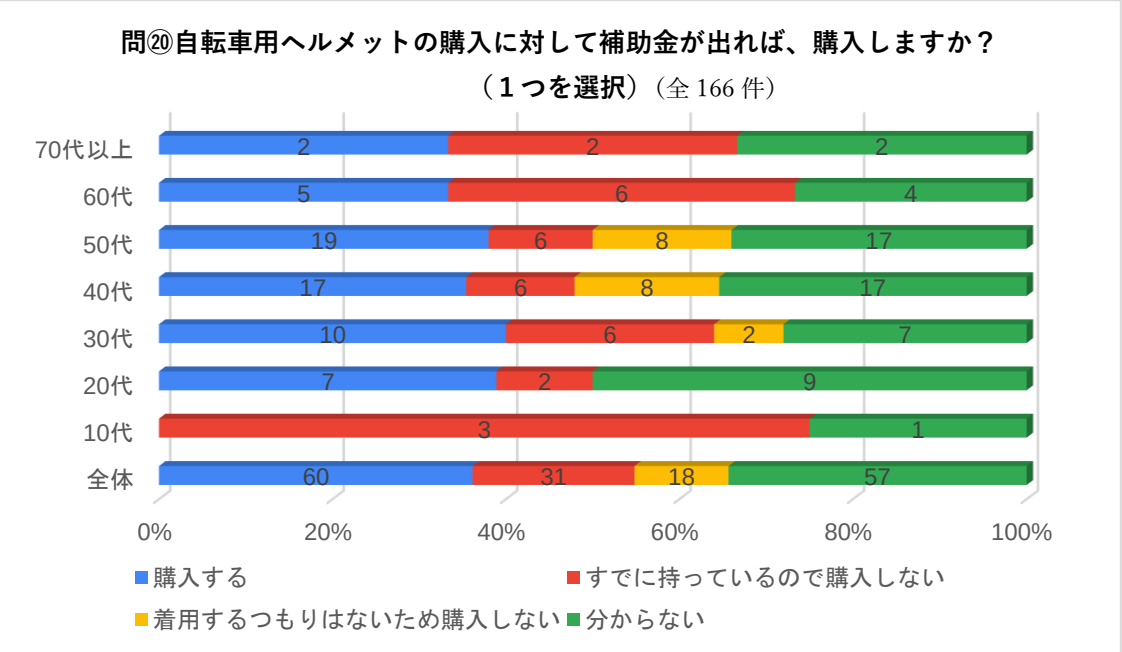
●10 代を除く各年代では「持っていない」の割合が高くなっています。



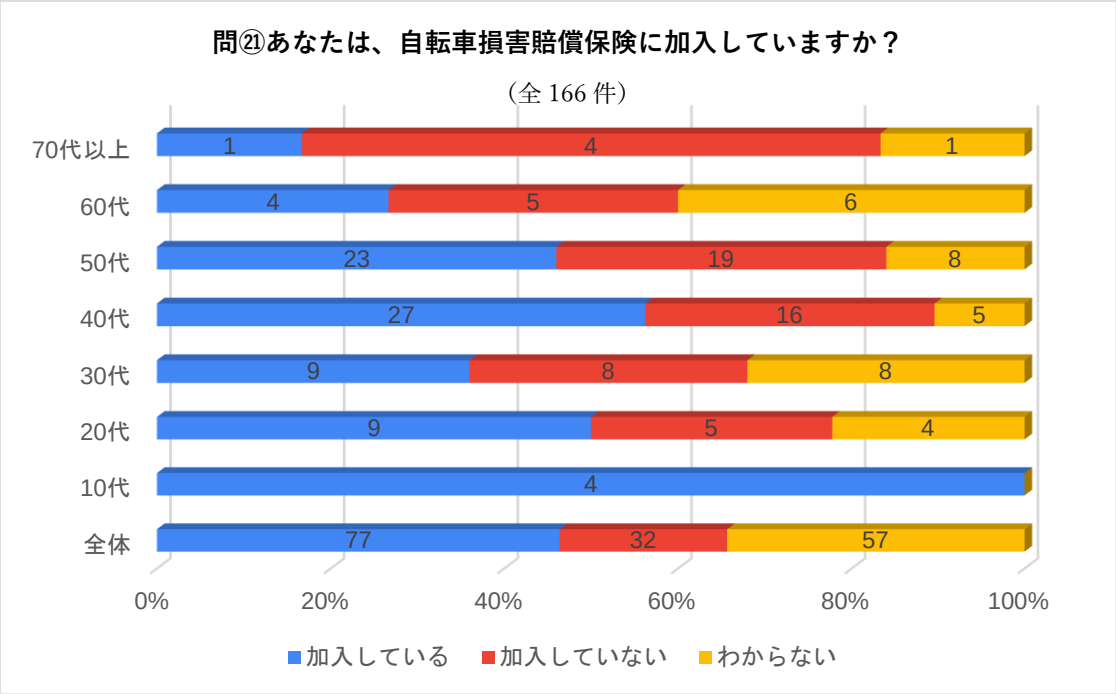
●全体では「ほとんど着用していない」、「全く着用していない」が合計 53%となっています。



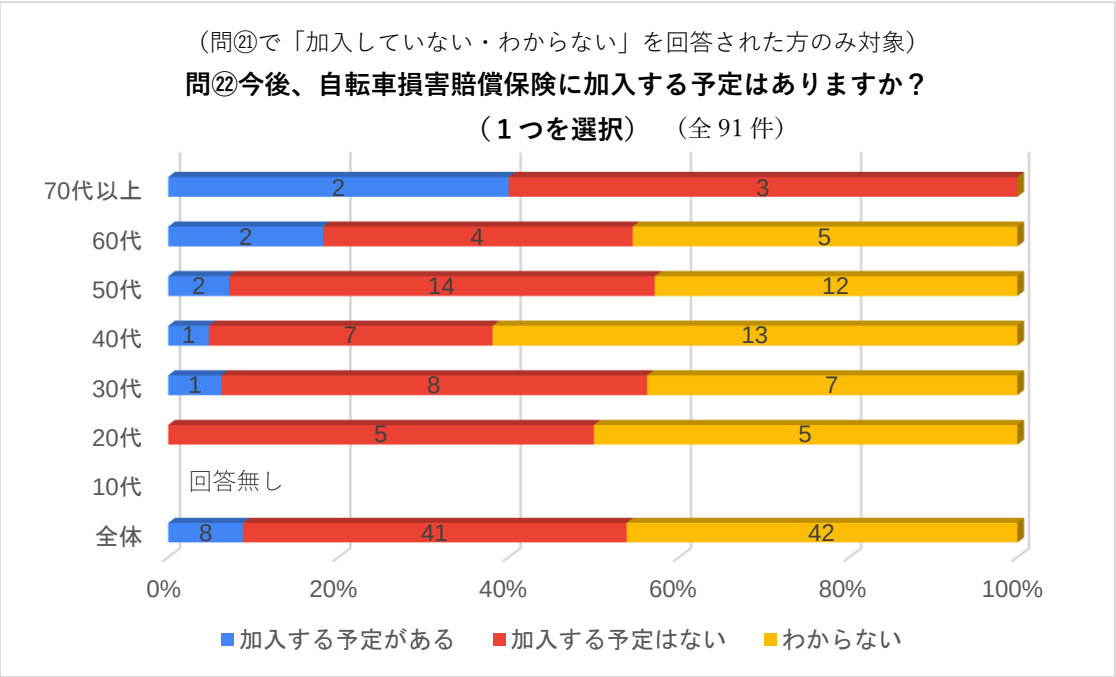
●全体では「購入する」（36%）の割合が最も高くなっていますが、判断できていない「分からない」（34%）の割合も同様に高い結果となりました。



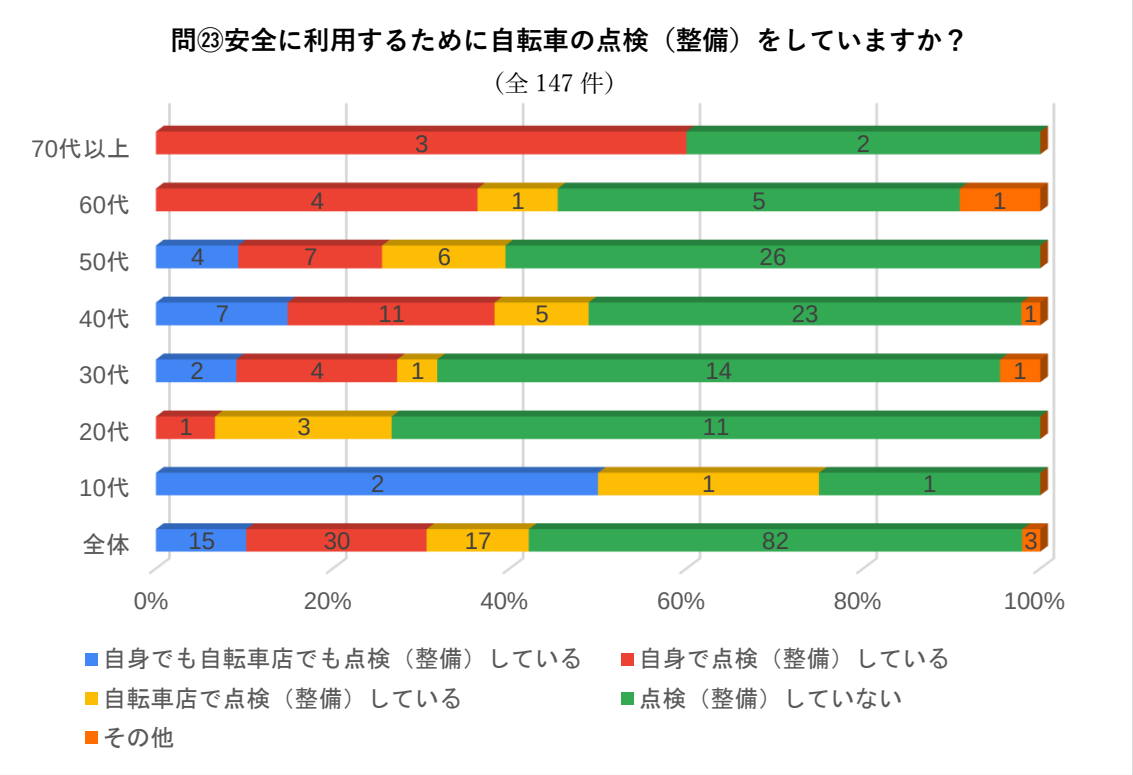
●全体では「加入している」（46%）が最も高くなっていますが、60 代、70 代以上においては、「加入していない」の割合が高く、また全体では、加入しているか「わからない」（34%）と回答した割合が 1/3 超という結果となっています。



●全体では「加入する予定がある」（9%）が低い割合となり、こちらの設問についても「わからない」（46%）と回答する割合が高いという結果となっています。

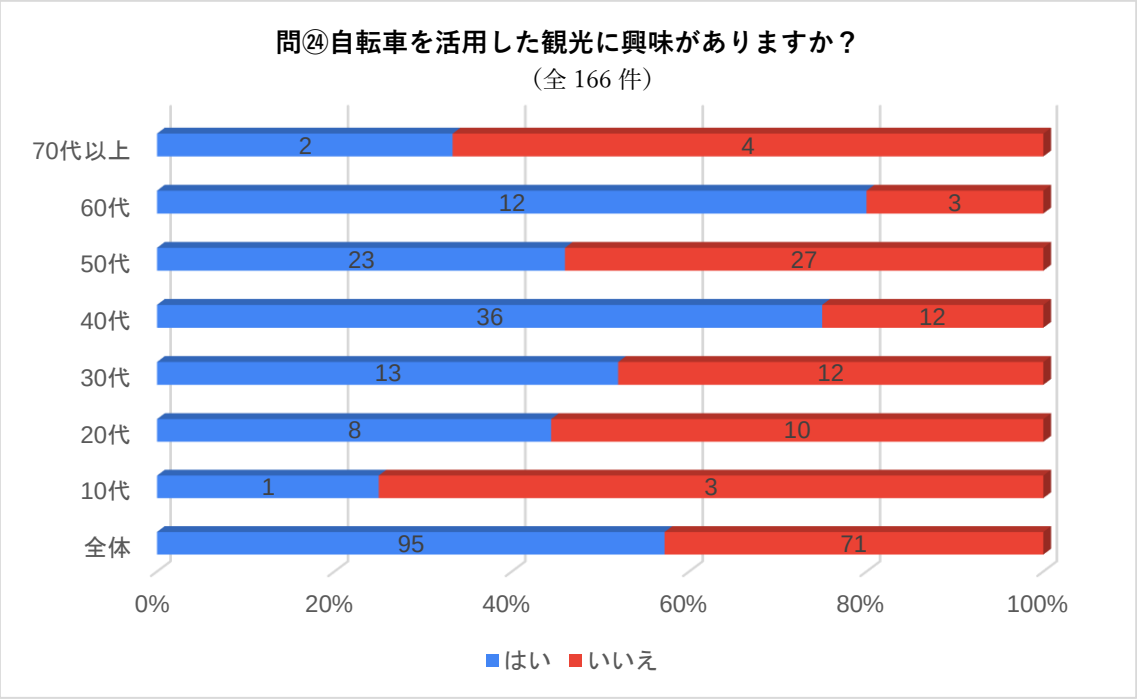


●全体では「点検していない」（56%）が最も高くなっています。

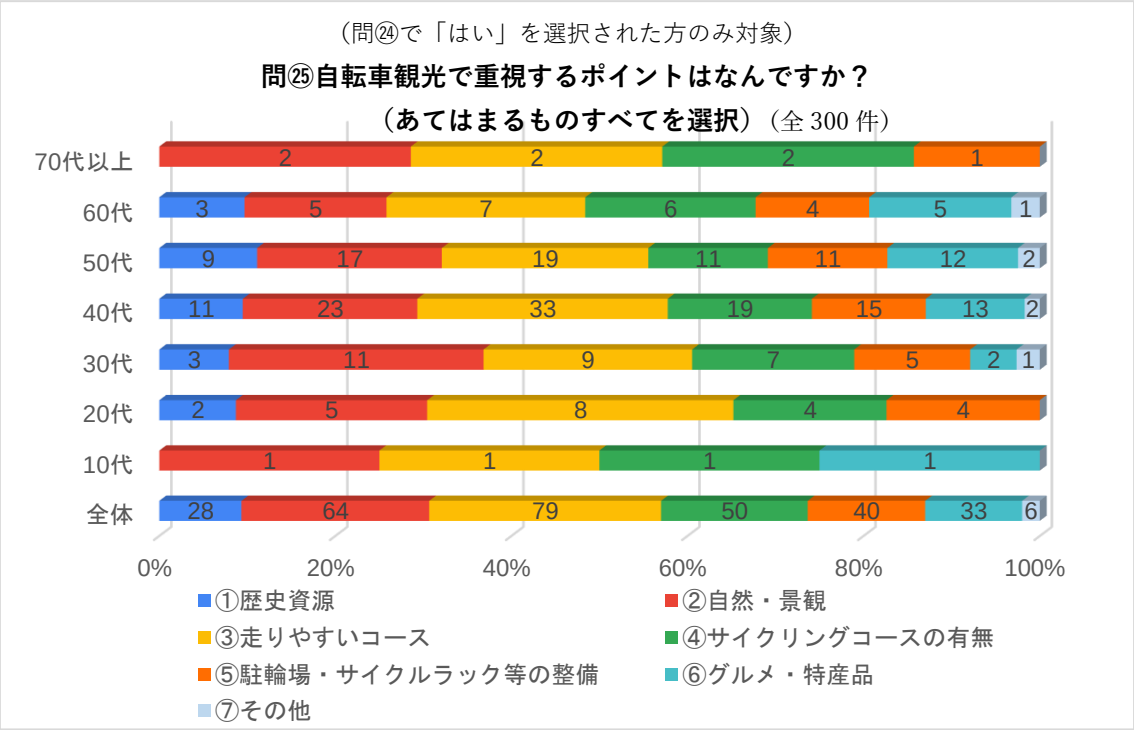


（6）観光について

●全体では「はい」が 57%となり、特に 40 代、60 代が高くなっています。

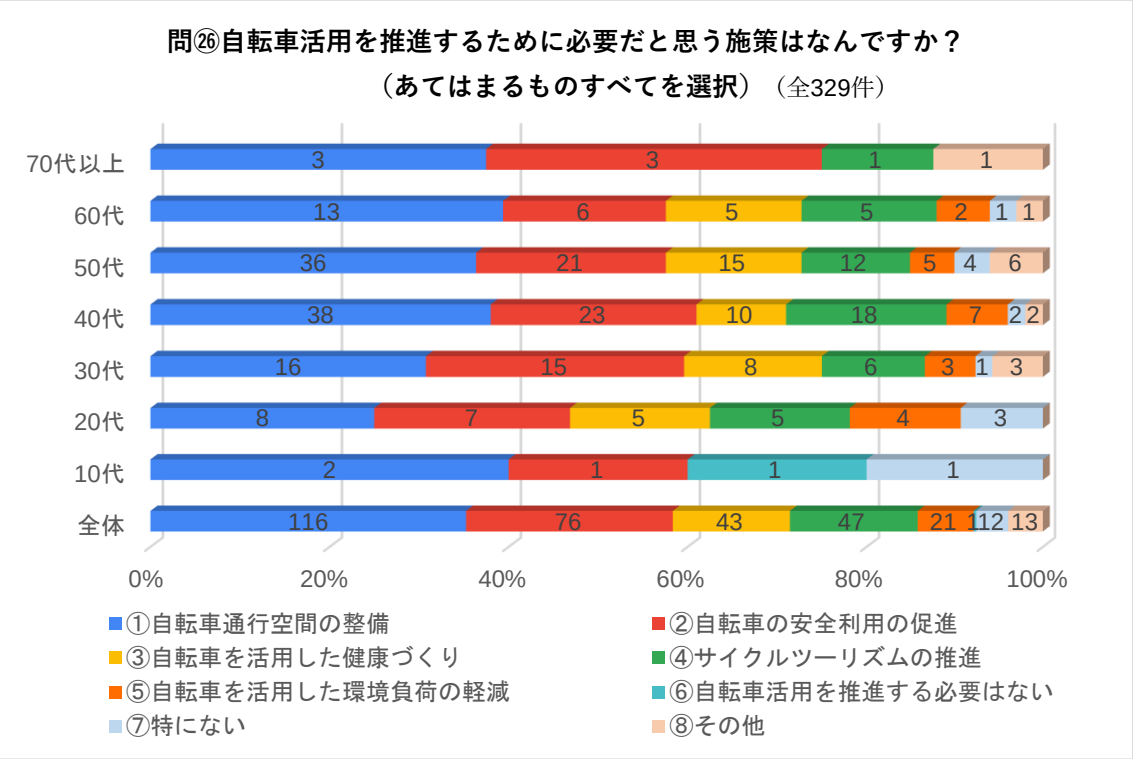


●年代間で大きな差異はなく、全体で「走りやすいコース」（26%）が最も高く、次いで「自然・景観」（21%）となっています。



（7）ご意見ご要望

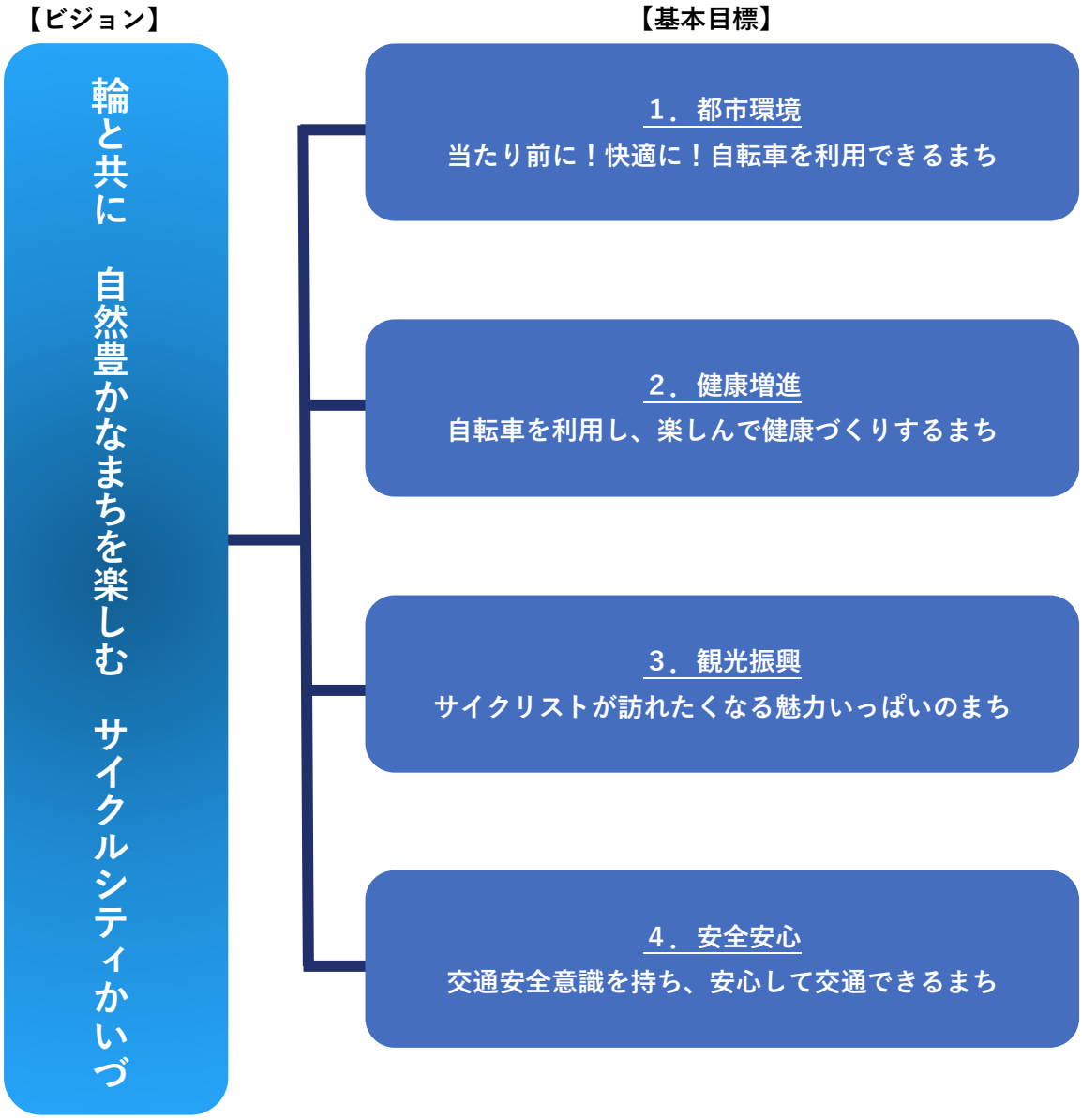
●全体では「自転車通行空間の整備」（35%）を求める割合が最も高く、全年代でも最も高くなっています。



第３章　基本目標及び施策

ビジョンと基本目標

自転車を巡る取組み状況、本市の上位・関連計画や国及び県の推進計画を勘案した上で、本計画のビジョンは、「輪と共に　自然豊かなまちを楽しむ　サイクルシティかいづ」とし、基本目標を「都市環境」「健康増進」「観光振興」「安全安心」の４つの分野ごとに定めました。



本計画の評価指標については、以下のとおり定めました。

【評価指標】

分野・目標		指標	現況値	目標値（令和 11 年）
都市環境	【基本目標】 当たり前に！快適に！ 自転車が利用できるまち	市内の道路における自転車走行の満足度（%）	19	40
健康増進	【基本目標】 自転車を利用し、 楽しんで健康づくりするまち	健康のためサイクリングを日常的に行う人の割合（%）	11	20
観光振興	【基本目標】 サイクリストが訪れたくなる 魅力いっぱいのまち	市内主要施設 観光入込客数（人）	3,379,363	4,300,000
		市内サイクリングルート 利用者の満足度（%）	－	70
安全安心	【基本目標】 交通安全意識を持ち、安心して交通できるまち	市内自転車交通事故 （人身事故） 死者・負傷者数	5	0
		ヘルメット着用率（%）	27	100
		自転車損害賠償責任保険 加入率（%）	46	60

ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）等の推進

国際的な指針として、国連サミットで平成 27（2015）年９月に採択されたＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）は、すべての関係者の役割を重視し、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指して、経済・社会・環境をめぐる広範な課題解決に総合的に取り組むものです。

持続可能なまちづくりや地域活性化に向けて取組みを推進するにあたっても、ＳＤＧｓの理念に沿って進めることにより、政策全体の最適化や地域課題解決の加速化という相乗効果も期待でき、地方創生のさらなる充実・深化につなげることができます。

本計画においても、基本目標に対して、関連するＳＤＧｓの取組みを位置付けることにより、施策を推進していくものとします。

《用語解説　ＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）》
「Sustainable Development Goals」の略で、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された平成 28（2016）年から令和 12（2030）年までの長期的な開発の指針として採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された「持続可能な開発目標」であり、先進国を含む国際社会共通の目標である。
持続可能な世界を実現するための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残されないことを誓っており、発展途上国のみならず、先進国も取り組む必要があるもの。国では、平成 28（2016）年 5 月に内閣に持続可能な開発目標（SDGs）推進本部を立ち上げ、「持続可能で強靭、そして誰一人取り残さない、経済、社会、環境の統合的向上が実現された未来への先駆者をめざす」というビジョンを掲げ施策を実施している。

《用語解説　Ｓｏｃｉｅｔｙ5.0》
狩猟社会、農耕社会、工業社会、情報社会に続く人類史上 5 番目の新たな社会（超スマート社会）。Ｉｏｔ（「Internet of Things」の略で様々な物がインターネットにつながること）、ロボット、人工知能（ＡＩ（「Artificial Intelligence」の略））、ビックデータ等の新たな技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れてイノベーションを創出し、一人ひとりのニーズに合わせる形で社会的課題を解決する新たな社会である。

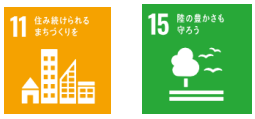
■ＳＤＧｓのロゴ（17 のゴール）

１．都市環境

基本目標

当たり前に！快適に！自転車が利用できるまち

誰もが自転車を当たり前に、快適に利用できるまちを目指します。



（1）現状・課題

①関連計画との連携

自転車活用推進にあたっては、自動車利用者が多い本市の地域特性を勘案し、生活道路の交通事故防止、防災、景観形成・観光振興、安全・円滑な交通確保を図る施策が重要となるため、駐輪場の確保やゾーン 30 等の交通安全対策、自転車通行空間の確保等、関連計画と連携した総合的な取組みが必要です。

また、自転車走行環境の整備を具体的・計画的に進めるため、自転車ネットワーク計画の策定が必要です。

②自転車通行空間

本市におけるサイクリングロードは、長良川サイクリングモデルルート、木曽川沿岸のみであり、自転車通行帯の整備がされていません。

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、路肩の段差、交差点の自転車横断帯等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等の問題点があります。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です。

アンケートによると、日常の移動手段は自家用車が 6 割超を占め、「利用頻度が月に数回以下」と回答した方は 8 割を超えており、自転車の利用率は低い状況です。（P.12 参照）

その理由としては、「自転車の利用が不便」等の都市環境に起因するものが 7 割近くを占め、また市内道路の走りやすさに関する設問に対しては、「やや走りにくい」及び「非常に走りにくい」の回答率は 5 割近くとなっており、自転車通行の不快さが問題となっていま

す。(P.13 参照)

③自転車利用環境

本市においては、各公共施設に駐輪場、また主にロードバイク利用者用のサイクルラックが木曽三川公園やほとんどのコンビニ等に設置されています。

海津温泉においては、「BIKE STATION」と表し、サイクルラックに加え、空気入れ等のメンテナンス工具の貸出を行っています。

長良川サイクリングモデルルート沿いの「道の駅 美濃にわか茶屋」にはサイクルステーションが設置され、利用者用の駐車場が整備されていますが、本市内には同種の施設はありません。

（２）施策の方向及び実施施策

≪方向①≫自転車ネットワーク計画の策定
本市の関連計画と連携した自転車通行空間の整備を推進するため、総合計画等との整合性を図り、自転車ネットワーク計画を策定します。

【施策 1】自転車ネットワーク計画の策定

自転車利用者が安全かつスムーズに移動できる環境を整備するため、自転車ネットワーク計画を策定します。

自転車ネットワーク計画は、木曽川下流域や県など広域連携の取組みや関連計画との整合性を図りながら、市民の意見や専門家の知見を反映させて策定します。

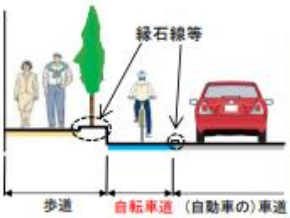
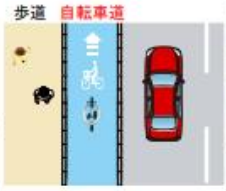
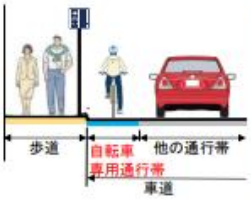
具体的取組	内容	実施主体(担当課)
自転車ネットワーク計画の策定	地域のニーズに対応した自転車、自動車、歩行者が安全で快適に道路を通行できる自転車通行空間を効果的かつ効率的に整備するため、住民、地域、近隣市町村、関係機関と連携し、自転車ネットワーク計画を策定します。 自転車ネットワーク計画は、観光用ルート、ロードバイク用ルート、健康促進用ルート等を考慮して策定します。	企画課 建設都市計画課

≪方向②≫安全な自転車通行空間の整備
安全な走行環境を確保するため、国のガイドラインに沿って、自転車専用道路や自転車通行帯等を整備します。

【施策 1】安全な自転車通行空間の創出

歩行者、自転車利用者、自動車利用者ともに安心して安全に通行できる空間を創出するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に沿って、市内主要道路に自転車専用道路等を整備し、ネットワーク化を図ります。特に、交通量の多い道路や、通学路、通勤路を対象に優先的に整備、維持管理を行います。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
自転車通行空間の整備	自転車ネットワーク計画に基づき、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。 また、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、自転車走行位置を示す矢羽根型路面標示や案内標識等の適切な設置や運用に努めます。	建設都市計画課
自転車走行空間の維持管理	自転車ネットワーク計画で策定したルートについて、自転車利用者のニーズを踏まえ、県と連携し、安全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。	建設都市計画課

整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合   着色あり 着色なし
自転車 専用 通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合  幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	C. 車道混在とする場合 矢羽根型路面表示等を設置 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

≪方向③≫快適な自転車利用環境の整備
快適な自転車環境を整備するため、サイクリストのための活動拠点、ウォータースポット等を整備します。

【施策 1】サイクリストの活動拠点の整備

サイクリストが本市に訪れやすい環境を整備するため、国県と連携し、本市に、自家用車で来訪するサイクリスト用駐車場（長時間駐車可能な駐車場)、サイクルラック、メンテナンスツールの貸出等の機能を備えた、活動拠点を整備します。

駐車場は一般利用者も含め、十分な台数を確保できる場所、安全かつ便利な場所への整備を検討します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクルステーションの整備	木曽三川公園センターと長良川サービスセンターについて、サイクリストの駐車場、給水、シャワー、自転車用具の貸出等の提供ができるサイクルステーション化とすべく、国に対し、要望、働きかけを行います。	国 企画課
道の駅クレール平田の整備	サイクリストのための駐車場の拡張等、木曽三川公園センター、長良川サービスセンターとともにサイクリストの活動拠点となる施設とすべく、国や県と協働し、整備します。	県 建設都市計画課 観光･ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 企画課
庭田山頂公園の整備	庭田山頂公園を訪れるサイクリストの利便性を高めるため､舗装整備、サイクルラック･休憩用ベンチを設置します。また、モニュメント等フォトスポットの整備を検討します。	建設都市計画課

【施策 2】サイクリスト受入環境の整備

サイクリストの駐輪スペース、休憩場所を確保するため、サイクルラック・休憩用ベンチの市内各所への設置を推進します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクルラック・休憩用ベンチの設置促進	市内の店舗に対し、商工会や観光協会と連携してサイクルラックや休憩用屋外ベンチの設置を働きかけます。また、市内飲食店に対しては、市が購入したサイクルラック・ベンチを希望する店舗へ貸与します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課

【施策 3】ウォータースポットの設置

サイクリストが気軽に市内で水分補給ができるよう、無料で給水できる場所を紹介しているアプリ等と連携し、市内の主要な自転車ルートや公共施設周辺にウォータースポットを設置します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
ウォータースポットの設置推進	サイクリストのボトルに無料で給水する協力店舗数の増加のため、商工会や観光協会と連携して働き掛けをします。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課
給水アプリの普及促進	ウォータースポットのサービスを利用するためのアプリの普及促進を図ります。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課

２．健康増進

基本目標

自転車を利用し、楽しんで健康づくりするまち

自転車を利用し、楽しみながら健康づくりができるまちを目指します。

（1）現状・課題

①自転車利用率

アンケートによると、市内の移動手段は自家用車利用が中心であり（約 7 割）、自転車を利用する人が少ない状況です。(P.12 参照)

②サイクリングに対する健康意識

アンケートによると、「自転車の利用理由」として、「健康づくり」と回答した方が全体では最も比率が高く（約 3 割）、また「自転車を活用した健康づくりに興味がある」と回答した方は約 4 割を占め、多くの人が興味を持つスポーツと考えられます。(P.14、17 参照)

一方、「健康を意識して日常的に取り組んでいる運動」として、「サイクリング」と回答したのは 8%と、ウォーキングや体操・ストレッチ等と比べ低い水準にあり、要因としては、自転車利用環境の整備不足、自転車購入における費用負担等が考えられます。また、「健康づくりで重視するポイント」としては、「日常生活で取り入れ可能な適度の運動量」、「楽しみながらできること」はそれぞれ約 3 割を占めるという結果となりました。(P.17、18 参照)

③サイクルスポーツへの理解度

本市には自転車関連の地域資源や取組みがありますが、アンケートによると、ロードバイクやクロスバイク、マウンテンバイクの保有率は 3 割に満たず、サイクルスポーツ、サイクリングが十分に市民に浸透していない、という結果となりました。(P.14 参照)

サイクルスポーツは、市民の健康増進、生活習慣病予防、環境問題への貢献等、多岐にわたるメリットがあるため、今後は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、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。

（２）施策の方向及び実施施策

≪方向①≫自転車利用の日常化
市民の健康増進のため、通勤・通学や買い物等、日常生活のあらゆる場面で自転車が利用されるよう推進します。

【施策 1】自転車通勤の推進

自転車の運動効果としてメンタルヘルスの改善が期待されており、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があるため、自転車通勤を推進します。

県の通勤通学時の自転車分担率は、平成 12（2000）年に 10%、平成 22（2010）年に 9 %、令和 2 （2020）年に 7 %と減少傾向にあり、令和 2 年の全国平均の 10%と比較しても低い状況です。このため、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強化します。

県では出勤時間帯の渋滞緩和の社会実験として、国や関係者とともに「みちみちすいすいプロジェクト」を推進しており、本市においても同プロジェクトへの賛同登録を検討します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
自転車通勤の広報啓発	自転車活用推進官民連携協議会が推進している「自転車通勤導入に関する手引き」を活用し、企業に対して自転車通勤者の受け入れ環境づくりに関する啓発や、「自転車通勤推奨企業」宣言プロジェクトの参加を働き掛けます。	生活・環境課
市職員の自転車通勤の推進	自転車通勤の広報啓発を実施することにより、市職員の自転車通勤を推進します。また、「みちみちすいすいプロジェクト」への賛同登録を検討します。	総務課

出典：みちみちすいすいプロジェクト

【施策 2】自転車の普及推進

自転車の利用促進を図るため、自転車の購入補助制度を導入します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
子育て世代向けの幼児同乗用自転車の購入補助	子育て世代向けに自転車の普及促進を図るため、幼児同乗用自転車の購入補助制度を導入します。	企画課 生活・環境課
高齢者向けの電動アシスト付き自転車の購入補助	高齢者向けに自転車の普及促進を図るため、電動アシスト付き自転車の購入補助制度を導入します。	企画課 生活・環境課

【施策 3】幼児期からの自転車利用の推進

幼児期から自転車に親しみ、市民が安心して自転車の練習ができる機能を備えた自転車公園の整備を検討します。この自転車公園を拠点に、小学生向けの自転車交通ルールを学ぶことや高齢者の運転技術向上を図る研修等を行います。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
自転車公園の整備	平田リバーサイドプラザを幼児期から安心して自転車の練習ができる設備を備え、市民の自転車利用の拠点となるよう整備します。	建設都市計画課 企画課
交通安全教室の実施	小中学生に対し、多角的な視点から学べる交通安全教室を提供します。	小中学校 学校教育課

≪方向②≫自転車を活用した健康づくりの促進
市民の健康に対する意識を高めるため、SNS や動画等あらゆる媒体を活用し、自転車運動の効果を普及啓発します。

【施策 1】広報活動の強化

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（※3）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、また通勤、通学等、日常生活でも取り入れられること、楽しみながら行えること等、メリットが多くあります。

また、市民の健康づくりを促進するため、SNS や動画等あらゆる媒体を活用し、自転車利用のメリットや健康効果を普及啓発します。

（※3） 運動器の障害や衰えによって、歩行困難など要介護になるリスクが高まる状態。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
健康づくりの普及啓発	公式 LINE や広報誌等において、自転車利用のメリットや健康効果に関する情報を随時、発信し、啓発を図ります。	健康課

【施策 2】健康づくりの推進

市民に対し、自転車を活用した健康づくりを浸透させるため、気軽にサイクリングが楽しめる場を整備するとともに、県が実施する「清流の国ぎふ健康・スポーツポイント」の活用を推進します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
自転車を活用できる公園等の整備	気軽にサイクルスポーツを楽しめる場所の創出を図るため、公園施設の整備等を行います。（クレール平田他）	建設都市計画課
自転車を活用した健康づくりの促進	日常生活での自転車の利用やサイクリング等による健康づくりを推進するため、自転車利用の健康増進効果等の啓発を図るとともに、健康指導や健康教室等において、運動資源情報としてサイクルルートやサイクルイベント等を周知します。	健康課

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
清流の国ぎふ健康・スポーツポイントを活用した事業の推進	県と連携して実施する「清流の国ぎふ健康・スポーツポイント事業」において、自転車による健康づくりをポイント付与の対象とします。	健康課

出典：清流の国ぎふ健康・スポーツポイント事業

≪方向③≫サイクルスポーツの普及
幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの普及を図るため、サイクルスポーツの魅力が体験できる機会の提供や気軽に楽しめる環境の整備を行います。

【施策 1】サイクルスポーツへの興味関心の向上

サイクルスポーツへの興味関心の向上を図るため、初心者向けのサイクリング教室やロードバイクの試乗会、タンデム自転車の試乗イベント等を開催し、サイクルスポーツの魅力が体験できる機会を提供します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクルスポーツイベントの開催	サイクルスポーツを楽しめる機会を創出するため、サイクルスポーツ大会等の各種イベントの開催や団体等へ開催を支援します。	企画課 文化・スポーツ課
ヒルクライムレースの開催	多くのヒルクライマーを本市に呼び込み、サイクルスポーツの普及を促進させるため、ヒルクライムレースを開催します。	企画課 文化・スポーツ課

【施策 2】サイクリングを気軽に楽しめる環境の整備

市民の健康増進を図るため、市内を網羅するサイクリングルートを再設定するなどし、市民が気軽にサイクリングを楽しめる環境を整備します。

設定にあたっては、参加意欲の向上を図るため、消費カロリー数や健康効果等をわかりやすく表記します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクリングルートの再設定	既存の市内サイクリングルートを基にルートを再設定し、また参加意欲の向上を図るため、消費カロリー数や健康効果等をわかりやすく表記します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 健康課

３．観光振興

基本目標

サイクリストが訪れたくなる魅力いっぱいのまち

本市の自然景観や歴史文化、アクティビティを活かした、
魅力いっぱいのまちを目指します

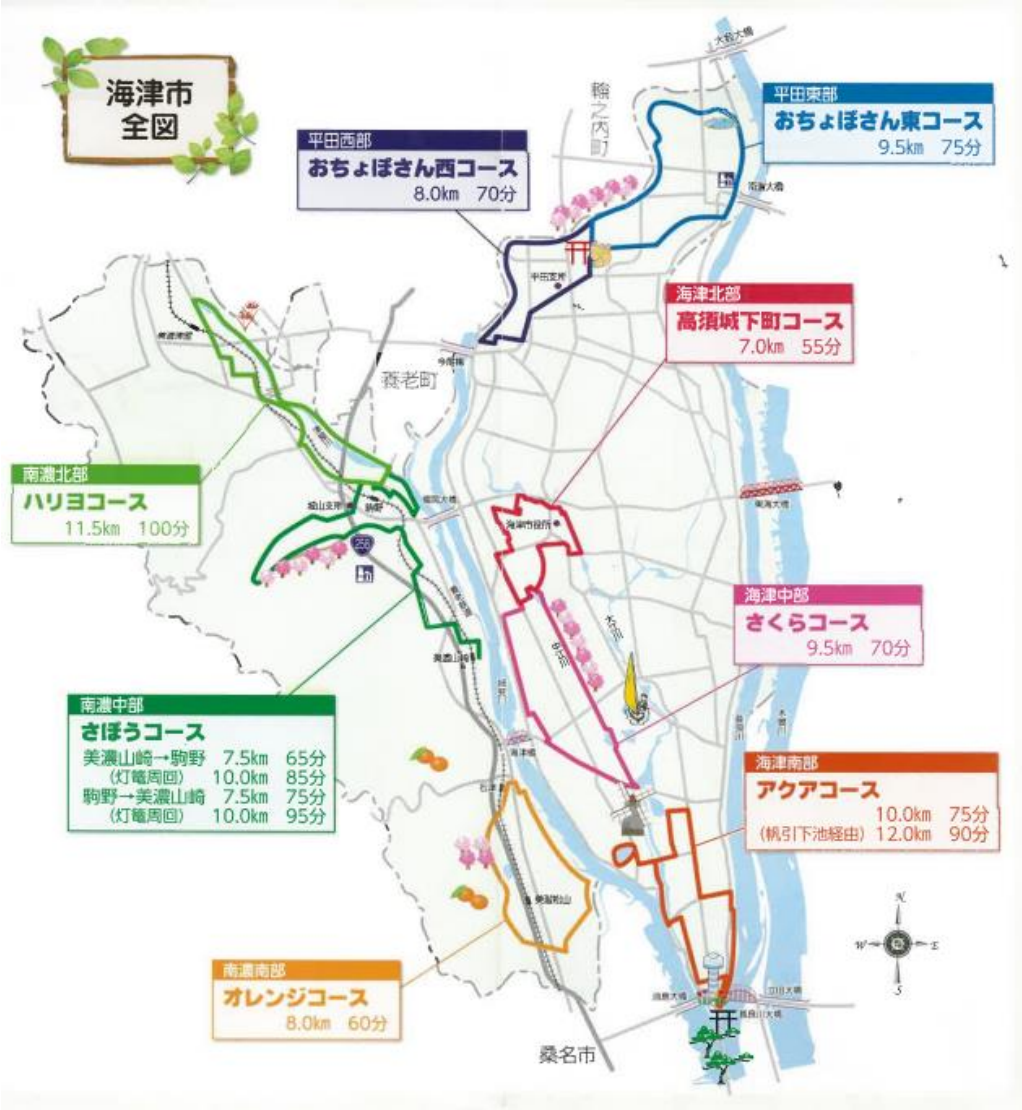
（1）現状・課題

①サイクリングルート

アンケートによると、6 割近い人が「自転車を活用した観光に興味がある」と回答し、また「自転車観光で重視するポイント」としては、自然景観、走りやすさを重視する人が多い傾向となっています。(P.23 参照)

一方、本市においては、おちょぼさん東西ルート等、7~12 ㎞の初心者向けのサイクリングルートはありますが、中上級者向けのサイクリングルートが未整備であり、今後は本市の自然景観や地域資源を活かしたルート策定が求められています。

本市サイクリングルート



出典：本市ホームページ

②サイクリストへの情報発信

本市にはサイクリスト向けの情報発信ツールがありません。また、サイクリングルートだけでなく、サイクリスト向けの飲食店や立ち寄り場所の情報が不足しています。

サイクルツーリズムの推進は全国各地で進められており、サイクリストや観光客を呼び込むためには、他にはない魅力的なルートの整備・設定だけではなく、それらの魅力を伝えるための適切な情報発信が重要です。

③自転車関連イベント

西美濃地域では 2 市 9 町（大垣市、海津市、養老町、垂井町、関ケ原町、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」が令和 5（2023）年まで開催されていましたが、現在は開催されておりません。

令和 6（2024）年には、木曽三川下流域自転車活用推進協議会の主催により、木曽三川下流エリア内（愛知県愛西市・弥富市、岐阜県海津市、三重県桑名市、木曽岬町）の観光スポット・グルメスポットを自転車で巡り、スマートフォンのアプリを利用し、ポイントを集めるイベントとして、「木曽川あっちゃこっちゃライド」が開催されました。

サイクルツーリズムの機運醸成のためには、自転車関連イベントの開催が重要です。

《木曽川あっちゃこっちゃライド　概要》

大会名称	木曽三川あっちゃこっちゃライド
開催期間	2024 年 10 月 5 日（土）～11 月 4 日（月・祝）
参加費	無料
事前申込	不要
参加資格	・性別年齢不問 ・自転車で参加できる方（レンタル自転車の使用も可能） ・スマートフォンアプリ「Getterz」をダウンロードし動作確認できること ・イベント規約を理解し、了承いただける方 他

出典：木曽川あっちゃこっちゃライドホームページ

④サイクリスト受入環境

本市では、各公共施設に駐輪場を設置しているほか、主にロードバイク・クロスバイク利用者用のサイクルラックが木曽三川公園やほとんどのコンビニに設置されているほか、一部の飲食店にも設置されています。

海津温泉においては、「BIKE STATION」と表し、サイクルラックに加え、空気入れ等のメンテナンス工具の貸出を行っています。

こうした情報を集約して発信するツールがなく、サイクリストに十分伝わっていない可能性があります。

また、施設や店舗に対するサイクリストからの要望を集約し、地域の受入体制を整備する必要があります。

⑤レンタサイクル

本市では、養老鉄道駒野駅でレンタサイクルを利用することができます。利用できる自転車の種類はシティサイクルのみで、レンタル当日の先着順であるため、利用者は多くない状

況です。

池田町及び揖斐川町では、駅を拠点に電動アシスト付き自転車のレンタルをスマートフォンで予約し、利用できる「養鉄トレクル」というシステムを導入しており、観光客等に広く利用されています。

（2）施策の方向及び実施施策

≪方向①≫魅力的なサイクリングルートの整備
本市の観光資源や自然景観、地域資源を活かしたサイクルツーリズムを推進するため、多様なニーズに対応する魅力いっぱいのサイクリングルートを設定します。

【施策 1】多様なニーズへの対応

初心者向けに、安心して走行できる平坦な道や短い距離のルートを設定します（基本目標 2 と連携）。

木曽三川流域自治体と広域に連携し、中級者以上のサイクリスト向けに、50 キロ以上のルートを設定します。設定は、サイクリストの拠点となる施設からラウンドできるコースとします。将来的には国、県、関係市町村が協働で取り組み、ナショナルサイクルルートの指定を目指します。

ファミリー層向けに、子どもが楽しめるアクティビティとの連携や、安全な道を選定し、休憩スポットやトイレ等が充実したルートを設定します。

地元の特産品や観光スポットと連携し、サイクリングと観光を組み合わせたロゲイニングイベントを開催します。

高付加価値な自然文化体験型観光として注目が高まっている、アドベンチャーツーリズム(※4)の観点を取り入れ、カヌー体験等、本市ならではアクティビティを組み合わせたルートを設定します。

【新規設計案】
・二之瀬峠を核としたルートの設定（発着場所候補：月見の森周辺）
・広域農道を核としたルートの設定（発着場所候補：海津温泉周辺）
・マウンテンバイクルートの設定（羽根谷だんだん公園周辺）
・アドベンチャーツーリズムルートの設定　（自転車＋アクティビティ…カヌー・サップ等）
・サイクリングと観光を組み合わせたロゲイニングイベントの開催

(※4)　アドベンチャーツーリズムとは、アクティビティ体験、自然体験、文化体験の 3 つの要素のうち、2 つ以上の要素で構成される旅行のこと

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
ナショナルサイクルルートの認定推進	広大な長良川河川敷等、本市の地理的特徴や観光資源を活かしたサイクリングルートを設定します。ルート設定においては木曽川下流域自治体に加え、木曽川中流域にも連携範囲を広げ、木曽三川流域全体で取り組み、将来的には、ナショナルサイクルルートの指定も視野に入れます。	国 県 企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 建設都市計画課
木曽三川下流域サイクルツーリズムの推進	木曽三川下流域自転車活用推進協議会において、広域的なサイクルツーリズムを推進するため、イベントの開催や広域連携事項を検討します。	国 企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 建設都市計画課
長良川サイクルツーリズムの推進	長良川サイクルツーリズムから、木曽三川全体のサイクルツーリズムへと拡大を図るため、長良川流域観光の PR パンフレットや Web サイトを活用し、広域サイクルツーリズムの魅力発信をします。	県 企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 建設都市計画課
西美濃地域サイクルツーリズムの推進	西美濃地域におけるサイクルツーリズムを推進するため、西美濃圏域市町と広域連携事項を検討します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 建設都市計画課
マウンテンバイクコースの設定検討	養老山地という資源を活かすため、三重森林管理署、桑名市、いなべ市、養老町等と連携して、マウンテンバイクコースの設定を検討します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 建設都市計画課
BMX コースの整備検討	さらなる自転車競技者の来訪を促進するため、既存の公園施設の敷地を活用し、新たに BMX コースの整備を検討します。	企画課 建設都市計画課

【施策 2】デジタル活用

スマートフォン等でルートを確認できる環境整備のため、GPS と連動したサイクリングルートマップを作成します。

サイクリストが事前に情報収集がしやすいよう、マップにはルートの難易度や所要時間、休憩スポット等の情報を掲載します。

外国人観光客にも利用しやすい環境整備のため、やさしい日本語や多言語対応のマップ作成を検討します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
GPS 連動サイクリングルートマップの作成	施策 1 で設定したルートをスマートフォンで確認できるよう、GPS 連動型のサイクリングルートマップを作成します。	企画課 観光･ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課

≪方向②≫サイクリストへの情報発信の強化
サイクリストの誘客を図るため、サイクリングルートや、サイクルラック、サイクリスト向けの飲食店等の情報をガイドブックや SNS 等で発信します。

【施策 1】サイクリング情報の発信

サイクリストを誘客するため、サイクリングルートだけではなく、サイクリスト向けの飲食店、休憩スポット、サイクルラック、サイクリスト用駐車場等の情報を網羅したガイドブックを作成します。

地域の魅力を発信するため、ルート沿いの歴史や文化、自然に関する情報を盛り込み、サイクリングを通じて本市の魅力を発見できる内容にします。

外国人観光客にも利用しやすい環境整備のため、やさしい日本語や多言語対応のガイドブック作成を検討します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクリングガイドブックの作成	サイクリングルートに加え、サイクリストが利用しやすい飲食店、休憩スポット、サイクルラック、ウォーターステーション、サイクリスト用駐車場等の情報を網羅したガイドブックを観光協会と連携し、多言語で作成します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 建設都市計画課

【施策 2】SNS を活用した情報発信

リアルタイムな情報発信を行うため、Instagram、X 等の SNS を活用し、サイクリング関連のイベント情報、ルート状況、道路状況等の最新情報を発信します。

サイクリストとの双方向コミュニケーションを促進するため、ハッシュタグを活用したキャンペーン等の実施を検討します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクリング関連情報の発信	市の SNS 等を活用し、観光協会と連携してサイクリングに関する最新情報の発信や各種キャンペーンを実施します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課

≪方向③≫サイクリングイベントの開催
地域全体の活性化のため、誰もがサイクリングイベントを開催できるように支援します。

【施策 1】イベント開催の支援

市民や団体が主体的にイベントを企画運営できる環境を整備するため、イベントの種類（初心者向け、上級者向け、テーマ別等）、規模、開催頻度等に応じて、多様なニーズに対応した補助制度の導入を検討します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクリングイベント開催に対する補助制度の導入	サイクルスポーツを楽しめる機会を創出するため、サイクルスポーツ大会等の各種イベントの開催や団体等へ開催を支援します。	企画課 文化・スポーツ課

【施策 2】観光関連施設との連携強化

地域との連携を強化するため、地域の飲食店や宿泊施設と連携し、サイクリスト向けの割引クーポン等の提供を検討します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
観光関連施設との連携キャンペーンの実施	地域の飲食店や宿泊施設と連携し、サイクリスト向けの割引クーポン配布等のキャンペーンの実施を検討します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課

≪方向④≫サイクリスト受入環境の充実
サイクリストが求めるサービスや施設について地域全体で共有し、質の高いサービスを提供するため、ガイドライン等を策定し、受入環境を整備します。

【施策 1】関係者協議会の活動強化

地域全体で取組みを推進し、質の高いサービスを提供するため、地域住民、事業者、行政が連携する協議会を開催し、計画の進捗管理や推進施策の協議に加え、定期的な勉強会やワークショップ等を開催します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
市自転車活用推進協議会の開催	自転車や観光等に関する有識者、関係者をメンバーとした協議会を開催し、推進施策の協議に加え、定期的な勉強会やワークショップ等を開催します。	企画課

【施策 2】地域の受入体制の強化

地域の受入体制を整備するため、市自転車活用推進会議と連携し、サイクリストが求めるサービス等を明確化したガイドラインを策定します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクリスト受入ガイドラインの策定	市自転車活用推進会議と連携し、サイクリストが求めるサービス等を明確化したガイドラインを策定します。	企画課 観光･ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課

【施策 3】サイクリスト向け施設の充実

サイクリストの活動拠点を整備するため、市が管理する公共施設や公園等にサイクルラックやベンチ等を設置し、サイクルステーション化を図ります。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクルステーションの整備 【再掲】	木曽三川公園センターと長良川サービスセンターについて、サイクリストの駐車場、給水、シャワー、自転車用具の貸出等の提供ができるサイクルステーション化とすべく、国に対し、要望、働きかけを行います。	国 企画課

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
道の駅クレール平田の整備 【再掲】	サイクリストのための駐車場の拡張等、木曽三川公園センター、長良川サービスセンターとともにサイクリストの活動拠点となるような施設とすべく、国や県と協働し、整備します。	県 企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課
庭田山頂公園の整備 【再掲】	庭田山頂公園を訪れるサイクリストの利便性を高めるため、舗装整備、サイクルラック・休憩用ベンチを設置します。 また、モニュメント等フォトスポットの整備を検討します。	建設都市計画課
サイクルラック・休憩用ベンチの設置促進 【再掲】	市内の店舗に対し、商工会や観光協会と連携してサイクルラックや休憩用屋外ベンチの設置を働きかけます。また、市内飲食店に対しては、市が購入したサイクルラック・ベンチを希望する店舗へ貸与します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課 建設都市計画課

≪方向⑤≫レンタサイクルの推進
観光客の自転車利用促進と周遊性向上を図るため、レンタサイクルの拡充について取り組みます。

【施策 1】養老鉄道との連携強化

観光客の自転車利用促進、周遊性向上を図るため、養老鉄道との連携を強化し、サイクルトレインやレンタサイクルを利用したサイクリングルートを設定します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
養老鉄道と連携したサイクリングルートの設定	養老鉄道のサイクルトレインやレンタサイクルと連携した、観光客向けのサイクリングルートを設定します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課

【施策 2】幅広い年齢層等への対応

幅広い年齢層の自転車利用促進のため、子供用自転車や電動アシスト自転車等、様々な種類のレンタサイクルの導入を検討します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
レンタサイクルの拡充	利用者ニーズを把握の上、子供用自転車や電動アシスト自転車等、様々な種類のレンタサイクルの導入や新たな設置場所の検討をします。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課
養老鉄道沿線自治体との広域連携	スマホアプリで予約、解錠し、キャッシュレス決済で利用できるシェアサイクルの養老鉄道沿線自治体による連携導入を検討します。	企画課

【施策 3】利用促進のための情報発信

レンタサイクルの認知度を高めるとともに利用促進を図るため、サイクリングガイドマップや SNS 等を活用し、レンタサイクルの情報を発信します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
サイクリングガイドマップや SNS と連携した情報発信	サイクリングガイドマップや SNS と連携し、レンタサイクルの関連情報を観光協会と連携して発信します。	企画課 観光・ｼﾃｨﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ課

４．安全安心

基本目標

交通安全意識を持ち、安心して交通できるまち

自転車利用者だけではなく、歩行者、自動車利用者ともに高い交通安全意識を持ち、すべての人が安心して交通できるまちを目指します。

（1）現状と課題

①自転車利用時の安全意識

アンケートによると、自転車のルールを守ることに対し、「とても意識している」、「少しは意識している」の回答率は約 8 割と高い水準にありました。(P.16 参照)

令和 5（2023）年の全国自転車関連事故（自転車が第 1 当事者又は第 2 当事者となった交通事故）の件数は、72,339 件で前年より 2,354 件増加し、このような事故のうち、法令違反別交通事故件数は「違反あり」50,308 件(69.5%)と大きな割合を占めることから、事故防止のためにも、交通ルールの順守が重要です。

○ 自転車（第１・第２当事者）の法令違反別交通事故件数の推移

（各年12月末）

法令違反 ＼ 年		平成25年(2013)	平成26年(2014)	平成27年(2015)	平成28年(2016)	平成29年(2017)	平成30年(2018)	令和元年(2019)	令和2年(2020)	令和3年(2021)	令和4年(2022)	令和5年(2023)	増減数	増減率	構成率	指数
信号無視		2,764	2,432	2,010	1,719	1,680	1,531	1,461	1,221	1,097	1,171	1,287	74	6.7	1.6	42
通行区分		2,373	2,198	1,997	1,699	1,600	1,449	1,267	1,088	1,080	1,068	1,142	74	6.9	1.6	48
横断・転回等		608	547	493	324	468	334	333	281	370	425	505	80	18.8	0.7	83
環状交差点		－	－	－	－	0	0	0	0	0	0	0	0	－	0.0	－
優先通行妨害		756	751	660	597	662	588	550	466	526	536	551	15	2.8	0.8	73
交差点安全進行		12,295	11,454	10,955	10,409	10,470	10,339	9,416	7,961	8,755	8,765	9,784	1,019	11.6	13.5	80
徐行場所		1,494	1,520	1,222	1,147	1,354	902	1,123	880	958	875	1,087	212	24.2	1.5	73
一時不停止		6,511	5,678	5,044	4,458	4,703	4,490	4,184	3,514	3,726	3,702	3,944	242	6.5	5.5	61
自転車通行方法		1,089	748	506	416	352	317	357	307	306	231	262	31	13.4	0.4	24
安全運転義務	ハンドル操作	1,554	1,417	1,188	1,049	1,075	1,145	1,582	1,725	2,183	2,900	3,755	855	29.5	5.2	242
	ブレーキ操作	437	363	335	291	269	269	371	366	458	575	571	−4	−0.7	0.8	131
	前方不注意	2,052	1,950	1,787	1,445	1,597	1,598	1,637	1,445	1,525	1,766	1,820	54	3.1	2.5	89
	動静不注視	14,259	12,989	12,110	11,107	11,272	10,974	10,031	8,028	8,093	7,948	8,250	302	3.8	11.4	58
	安全不確認	28,958	25,780	22,574	20,803	19,959	18,593	17,109	13,857	13,507	13,005	13,925	920	7.1	19.2	48
	安全速度	308	278	253	201	187	193	169	140	136	128	131	3	2.3	0.2	43
	その他	2,088	1,813	1,630	1,482	1,570	1,633	1,919	1,738	2,133	2,689	2,077	−612	−22.8	2.9	99
	計	49,656	44,590	39,877	36,378	35,929	34,405	32,818	27,299	28,035	29,011	30,529	1,518	5.2	42.2	61
その他の違反		1,498	1,359	1,264	1,149	1,157	1,061	939	877	952	1,024	1,188	164	16.0	1.6	79
違反不明		330	205	259	207	153	148	164	163	153	152	145	−7	−4.6	0.2	44
違反あり		79,374	71,482	64,287	58,503	58,528	55,564	52,612	44,053	46,082	46,886	50,308	3,422	7.3	69.5	63
違反なし		41,666	37,787	34,413	32,333	31,879	30,077	27,861	23,620	23,612	23,099	22,031	−1,068	−4.6	30.5	53
合計		121,040	109,269	98,700	90,836	90,407	85,641	80,473	67,673	69,694	69,985	72,339	2,354	3.4	100.0	60

注１　増減数（率）は、前年同期と比較した値である。
　２　指数は、平成25年を100としたものである。
　３　「第１当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。
　４　自転車が第１当事者又は第２当事者となった事故を計上した。ただし、自転車相互の事故は１件とし、第１当事者の違反を計上した。

出典：警察庁ホームページ

アンケートによると、自転車乗車中のヘルメットの着用率は約 27%という結果でした。(P.20 参照)

ヘルメット非着用時の死傷者に占める死者の割合（致死率）は着用時に比べて約 1.9 倍高いという調査結果があることから、ヘルメットの着用率を高めることが非常に重要です。

出典：警察庁ホームページ

アンケートによると、点検（整備）をしていない割合は 5 割超となっており、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。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重要です。(P.22 参照)

②自転車保険の加入率

アンケートによると、自転車損害賠償保険の加入率は 46%となっており、全国平均（同率 66%）及び岐阜県平均（同率 66%）に対し、20 ポイント低い状況です。(P.21 参照)

また、岐阜県では令和 4（2022）年 10 月に同保険の加入が義務化されましたが、岐阜県民の義務化認知度は 29%と、全国平均（同率 39%）に対し、10 ポイント低い状況です（出典：au 損害保険株式会社「2023 年度自転車保険加入状況に関する調査結果」)。

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。

③学校における安全教育

本市には小学校 2 校において自転車通学の児童がいるため、一部児童の自転車の利用頻度が高い傾向にあります。また小中学生は、交通ルールやマナーに対する理解が十分でない場合が多いことから、自転車利用における安全教育が重要です。

④災害時における自転車の活用

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したことから、自動車の利用が困難となりました。

大規模災害時は、迅速な被害状況の把握が求められるため、交通渋滞を回避でき、燃料が不要である機動的な移動手段として自転車の活用が有効と考えられます。

災害時の自転車活用を市地域防災計画に位置付け、災害発生時に実行することが重要です。

（２）施策の方向及び実施施策

≪方向①≫自転車の安全利用の促進
自転車の安全利用を図るため、ヘルメットの着用や自転車の整備等、交通安全意識の向上を図る啓発等に取り組みます。また、サイクリストだけでなく、ドライバーや歩行者に対しても、交通ルール遵守の徹底の啓発等に取り組みます。

【施策 1】交通安全意識の啓発

交通安全意識の向上を図るため、学校周辺等の自転車利用が多い施設の周辺において、交通安全運動に併せ、自転車安全運転の啓発活動を行います。

自転車事故の抑制には、自動車利用者が自転車に配慮した運転を心がけることも重要であるため、広報誌や SNS 等を活用し、相互理解が図れるような啓発を実施します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
自転車安全運転啓発活動の実施	警察や交通安全協会等の関係者と連携し、交通安全運動等に併せた啓発活動を行います。	生活・環境課
交通ルール遵守徹底の啓発	広報誌や SNS 等を活用し、自転車･自動車利用者、歩行者に対し、交通ルール遵守徹底を啓発します。	生活・環境課
地域交通安全活動推進委員やシルバー・セーフティ・アドバイザーによる啓発活動の実施	地域交通安全活動推進委員やシルバー・セーフティ・アドバイザーが、自転車の交通事故防止の啓発活動を実施します。	海津警察署 生活・環境課
高齢者交通安全大学校での自転車安全教育の実施	高齢者に対し交通安全教育を行う「高齢者交通安全大学校」において、自転車シュミレーター等を活用した自転車交通安全教育を実施します。	海津警察署 生活・環境課
市職員の交通ルール遵守徹底の啓発の実施	市職員に対し、四季の交通安全運動及び５月の「自転車の安全利用推進月間」を中心として、自転車の交通ルール遵守徹底と市民への広報啓発を実施します。	生活・環境課

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
デジタル技術を活用した交通安全対策の実施	あいおいニッセイ同和損害保険株式会社との包括連携協定により、テレマティクス（※5）交通安全マップを活用した、通学路の見直しや交通安全施設の整備、児童生徒の登下校の見守り場所の選定等を実施します。 (※5)自動車に通信システムを搭載し、車両の情報を送受信する技術。走行距離、走行時間帯の他、急発進、急ブレーキ、急ハンドル等の情報を取得できる。	企画課 生活・環境課 学校教育課

【施策 2】ヘルメットの着用促進

ヘルメット着用の重要性の啓発するため、広報誌や SNS 等を活用し、ヘルメット着用が事故時の怪我を大幅に減らす効果があることなどを、具体的なデータや事例を用いて分かりやすく啓発します。

また、ヘルメット購入に係る経済的な負担を軽減し、購入を促すため、購入費用の一部を補助する制度を導入します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
ヘルメット着用効果の啓発	広報誌や SNS 等を活用し、ヘルメット着用の効果を具体的なデータや事例を用いて分かりやすく啓発します。	生活・環境課
ヘルメット購入補助制度の導入	ヘルメット購入を促すため、購入費用の一部を補助する制度を導入します。	生活・環境課

【施策 3】自転車整備の促進

自転車整備の重要性を周知するため、定期的な整備が安全な走行や自転車の寿命延伸につながることを、広報誌や SNS 等で啓発します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
自転車整備の重要性の啓発	自転車店等と連携し、整備の重要性や自転車利用者自身でのセルフメンテナンスの方法について、広報誌や SNS 等を活用し、啓発します。	生活・環境課

≪方向②≫自転車保険の加入促進
自転車保険への加入を促進するため、市報等を活用し、保険加入の重要性等を啓発します。

【施策 1】自転車保険の加入促進

自転車事故によって他人の生命や身体を害した場合に、加害者が数千万円もの高額の損害賠償を命じられる判決事例が出ています。自転車事故における被害者救済の観点等から、自転車損害賠償責任保険の加入を促進するため、広報誌や SNS 等を活用し、保険加入の重要性を啓発します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
自転車保険の重要性の啓発	広報誌や SNS 等を活用し、自転車事故により高額な賠償責任が発生する可能性や、保険加入の重要性を啓発します。	生活・環境課

≪方向③≫学校における交通安全教育の推進
子どもたちが安全に自転車を利用できるよう、小中学校における交通安全教室の開催、通学路周辺の安全点検等を実施します。

【施策 1】交通安全教育の充実

交通安全教育の充実を図るため、小中学校における交通安全教室を開催します。

また、自転車通学の小学生児童がいるという本市の地域特性を考慮し、小学生に対し、安全教室とともに自転車の「乗り方」が学べる場を提供します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
交通安全教室の実施 【再掲】	小中学生に対し、多角的な視点から学べる交通安全教室を提供します。	小中学校 学校教育課
自転車安全運転チェックシートを用いた点検の実施	中学生に対し、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配布します。	中学校 学校教育課
海津明誠高校との連携による啓発活動	ＭＳリーダーズと連携し、高校生に対して、自転車の交通事故防止やヘルメットの着用、安全な乗車方法等の広報啓発をします。	海津明誠高校 企画課 生活・環境課

【施策 2】通学路の交通安全確保

通学路における危険箇所を把握するため、学校、PTA、警察等、関係機関が協力して、通学路を定期的に点検します。

視界不良な箇所への反射板設置、路面標示の改善、一時停止線の設置等、危険箇所ごとに適切な対策を講じます。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
通学路安全推進会議の開催	学校区ごとや各関係機関が危険箇所の洗い出しを行い、改良実施箇所や改良方法を協議します。	教育総務課 学校教育課 建設都市計画課 生活・環境課
通学路合同点検の実施	通学路安全推進会議で選定された危険箇所について、関係機関合同で点検を行います。	教育総務課 学校教育課 建設都市計画課 生活・環境課

≪方向④≫災害時における自転車の活用の推進
地域社会の安全・安心の向上を図るため、避難行動への活用等、災害時における自転車の活用を推進します。

【施策４】災害時における自転車活用の推進

災害時において自動車による道路通行が困難な場合に、迅速な避難や被災状況の把握、物資輸送等に自転車を活用するため、市地域防災計画への位置付けや啓発等を実施します。

具体的取組	内容	実施主体(担当課)
市地域防災計画における自転車活用の位置付け	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、「市地域防災計画」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盛り込むよう検討します。	総務課（防災危機管理室）
災害時における自転車の活用の啓発	大規模災害時など、道路の寸断で自動車による道路通行が困難な場合における災害対応（情報収集、住民の避難誘導など）での自転車の活用を啓発します。	総務課（防災危機管理室）

第４章　計画の推進体制

１．関係者の連携・協力

本計画を着実に遂行するため、市自転車活用推進協議会及び関係者（国、県、警察、民間事業者、庁内各課、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、本計画の施策実施にあたっては、市自転車活用推進協議会及び関係者に加えて、関係市民が相互に協力し、連携を図ります。

２．計画のフォローアップと見直し

本計画の実施にあたっては、海津市自転車活用推進協議会において定期的な進捗報告を行い、施策の実行状況や課題解決を図ります。

また、社会情勢の変化や新たな課題に対応するため、計画の見直しを適宜行い、PDCA サイクルを回すことで、計画の有効性を高めていきます。計画期間終了後には、客観的な評価を行い、その結果を今後の計画策定に活かします。

計画のフォローアップスケジュール

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
計画策定★	計画の推進					計画の推進
				計画の見直し検討		
	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**★	