

第2次福井県自転車活用推進計画 (案)

令和7年3月
福 井 県

第2次福井県自転車活用推進計画 目次

1 第2次福井県自転車活用推進計画の策定	1
(1)計画策定の背景	
(2)計画の位置付け	
(3)計画区域	
(4)計画期間	
2 自転車利用を巡る本県の現状および課題	4
(1)利用状況	
(2)利用環境	
(3)サイクルツーリズム	
(4)安全・安心	
3 自転車の活用の推進に関するテーマと実施すべき取組み	28
4 施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	45
(1)関係者の連携・協力	
(2)計画のフォローアップと見直し	
(3)評価指標	
〔参考資料〕	46
福井県サイクリングモデルルート	
福井県内のサイクリングルート	
福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例の概要	

1 福井県自転車活用推進計画の策定

(1) 計画策定の背景

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代の県民が利用できる、環境にも優しい身近な交通手段であり、また、その活用は健康づくりや観光振興等にも繋がるものであることから、近年、自転車を活用した取り組みへの関心がこれまで以上に高まっています。

国においては、環境、交通、健康増進、観光振興等の重要な課題に対処し、自転車活用の推進に関する施策の充実を図るため、平成29年5月に「自転車活用推進法」(平成28年法律第113号。以下「法」という。)を施行するとともに、平成30年6月には、法の基本方針に即し、各種の施策を総合的かつ計画的に推進する「自転車活用推進計画」を策定しました。さらに、社会情勢の変化等を踏まえ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」を策定しています。

本県においては、これまで、県民の健康増進や自動車に頼り過ぎない社会の実現に向け、令和2年3月に福井県自転車活用推進計画(以下「第1次計画」という。)を策定し、関係団体、事業者、市町等と連携しながら自転車の利用を拡大するための施策を展開してきました。

計画期間中には、『福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例の制定』や、路面表示や案内看板の設置によるサイクリングコースのネットワーク化等による広域的なサイクリング環境の整備、若狭湾サイクリングルートを活用したサイクリングイベントの開催等による自転車を活用した地域振興等の取り組みを推進してきました。また、こうした自転車の活用に合わせて、学校等における交通安全教室、無料自転車安全点検等の開催により、安全な利用を図ってきました。

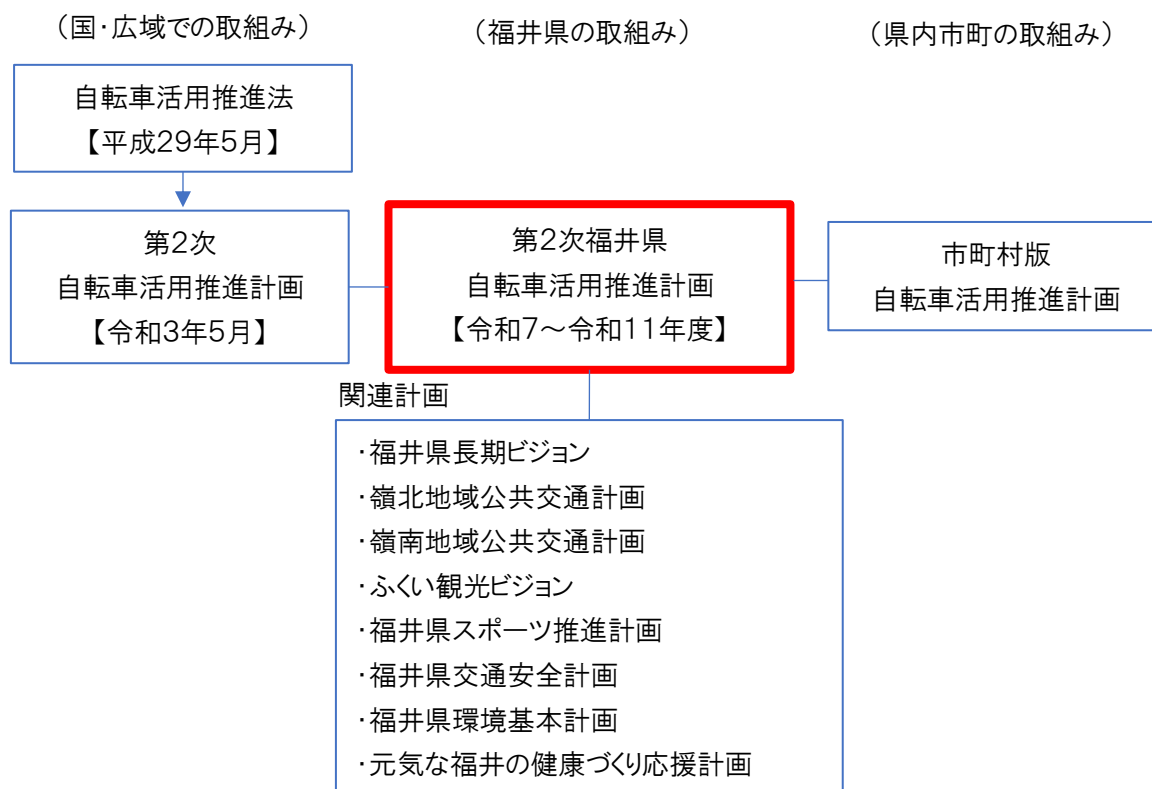
さらに令和6年3月には北陸新幹線が敦賀まで開業したことから、サイクルツーリズム(自転車を活用した観光)の推進などによる交流人口拡大を図るチャンスとなっています。

また、経済・社会・環境の課題を統合的に解決することをめざすSDGs(持続可能な開発目標)が平成27年に国際目標として掲げられ、本県は令和3年に内閣府の「SDGs未来都市」に選定されています。本計画においても、SDGsの基本理念を踏まえた取り組みを推進していきます。

本県では、第1次計画の期間満了に伴い、自転車を取り巻く社会情勢の変化や新たな課題に対応するため、第2次福井県自転車活用推進計画を策定し、幅広い分野にわたる自転車関連施策を一体的に推進することにより、さらなる自転車の利用推進を図ります。

(2) 計画の位置付け

本計画は、自転車利用をめぐる本県の現状や課題、市町や関係団体・事業者、県民の意見を踏まえつつ、法に定める基本理念や県の責務にのっとり、実施すべき施策等を定めるものであり、法第10条に基づいた本県の自転車の活用の推進に関する基本計画として位置付けるものです。



参考：自転車活用推進法(抜粋)

第10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。

(3) 計画区域

本計画の計画区域は、福井県全域とします。

(4) 計画期間

令和7年度から令和11年度までの5年間とします。ただし、社会情勢の変化等、より良い施策に転換する必要がある場合は、適宜、必要な見直しを行います。

参考：第2次福井県自転車活用推進計画策定までの経緯

○自転車活用推進法（平成29年5月）

- ・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低減や健康増進等が重要。
- ・国の自転車活用推進計画を勘案し、都道府県・市町村が地域の実情に応じた「地方版自転車活用推進計画」を策定する努力義務を規定。



○自転車活用推進計画（平成30年6月）【国】

- ・法に基づき策定する、国の自転車の活用推進に関する基本計画
- ・計画期間：長期的な展望を視野に入れつつ、令和2年度まで
- ・目標 ①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
②サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
④自転車事故のない安全で安心な社会の実現



○福井県自転車活用推進計画（令和2年3月）

- ・法に基づき策定する、本県の自転車の活用推進に関する基本計画
- ・法の趣旨に照らし、国計画を参考に本県の自転車活用に関する現状・課題に対応
- ・計画期間：令和6年度まで



○第2次自転車活用推進計画（令和3年5月）【国】

- ・(1)コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりや、(2)情報通信技術の飛躍的発展、(3)高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、第1次計画から取組みを更に強化
- ・計画期間：長期的な展望を視野に入れつつ、令和7年度まで



○福井県自転車活用推進計画の一部改訂（令和4年3月）

- ・福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例の制定等の社会情勢等の変化を踏まえ、計画を一部改訂



○第2次福井県自転車活用推進計画（令和7年3月）

- ・SDGsやカーボンニュートラルに対する意識の高まり、シェアサイクルの広まり、自転車にまつわる法律改正など、自転車を取り巻く社会情勢の変化、新たな課題に対応するため、計画改定
- ・計画期間：令和11年度まで

2 自転車利用を巡る本県の現状および課題

(1) 利用状況

①自転車の利用頻度や目的

1世帯当たりの自家用車保有台数が全国1位である本県では、自転車の使用頻度が全国平均を下回っています。

令和6年9月に実施した「自転車の活用推進に関する県民調査」(以下「県民調査」という。)では、自転車を1週間に1～2日以上利用する方が29%となり、令和元年に比べ10ポイント低くなりました。県民が自転車を利用する目的は、買物が36%と最も高く、食事・娯楽(日常生活圏内)や通勤等が続きます。

表2.1 1世帯当たりの自家用車保有台数と、1か月間の自動車の平均使用頻度

項目	福井県	全国平均
1世帯当たりの自家用車保有台数※1	1.69台	1.02台
1か月間の自転車の平均使用頻度※2	9.4日	10.2日

※1出典：(一財)自動車検査登録情報協会「自家用乗用車(登録車と軽自動車)の世帯当たり普及台数(令和6年8月20日)」より抜粋

※2出典：(一財)自転車産業振興協会「2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書(2022年3月)」より抜粋

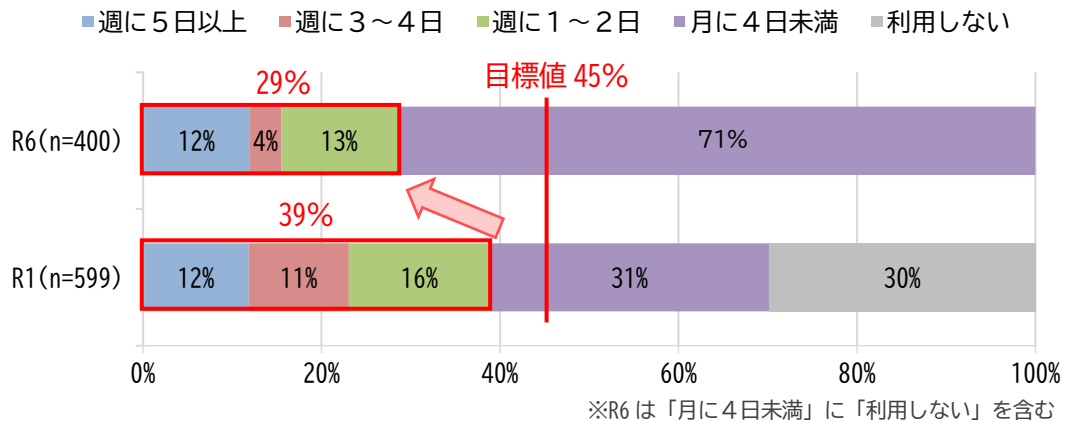


図2.1 自転車の利用頻度(県民調査より)

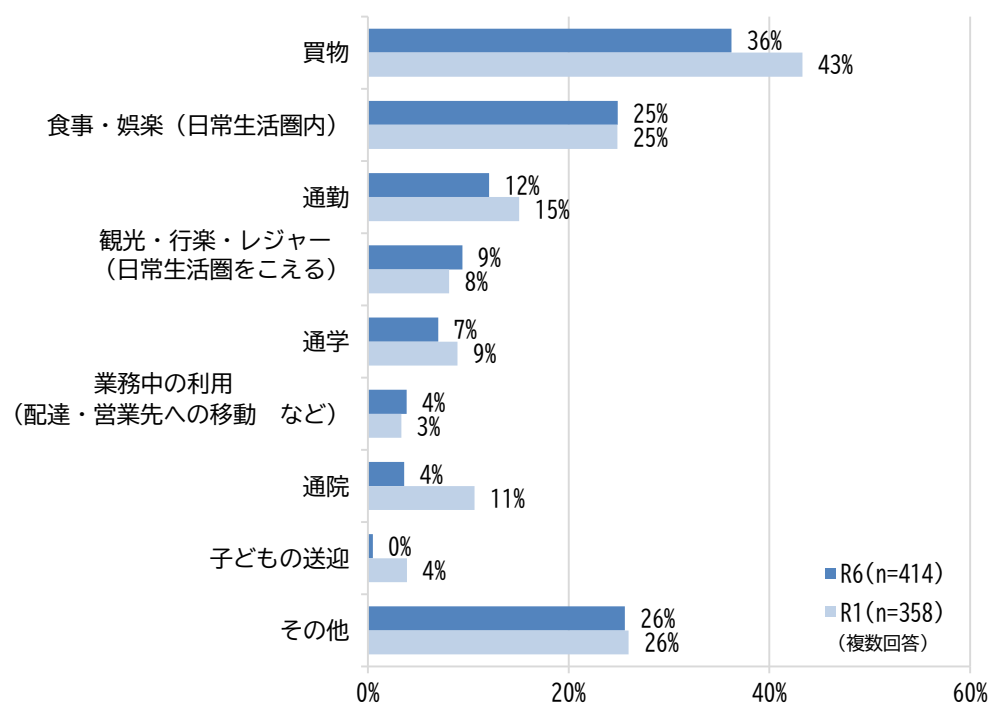


図2.2 自転車を利用する目的について（県民調査より）

1日に利用する割合が1番高い移動手段については、「自家用車(送迎含む)」と回答した方が最も多く、78%を占めました。一方、

- ・ 「自転車」と回答した方は自家用車に次いで2番目に多い(10%)
- ・ 自家用車を最も多く利用すると回答した方のうち、2番目に多く利用する移動手段では徒歩の次に「自転車」が多い(19%)

ということが分かりました。このことから、自家用車を頻繁に利用する方に対して、自家用車の代替手段として自転車利用を推進することが効果的であると考えられます。

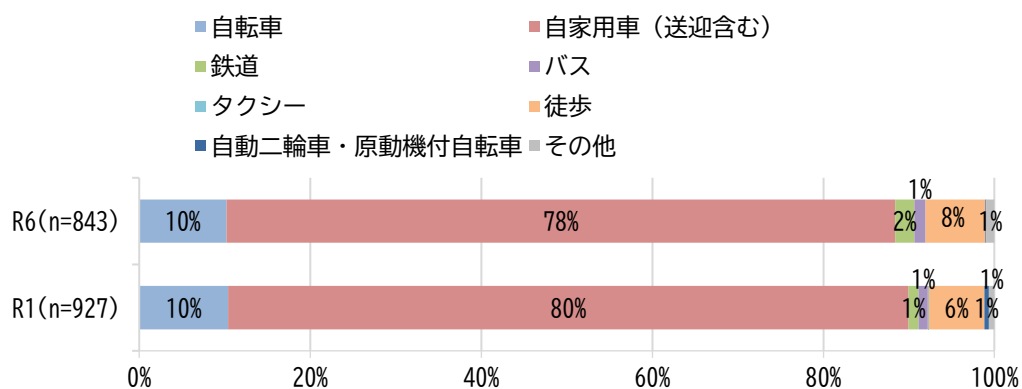


図2.3 1日に利用する割合が高い移動手段（県民調査より）

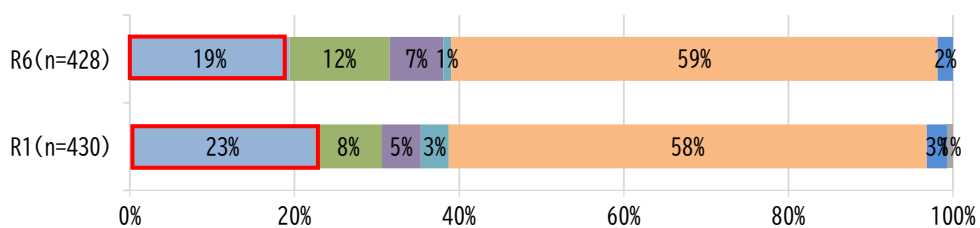


図2.4 自家用車の利用が最も多い方が2番目に利用する移動手段（県民調査より）

②自転車利用への転換に必要な取組みの分析

自転車の利用頻度ごとの利用目的を見ると、

- ・ 自転車の利用頻度が「週に3～4日」の方に比べて「週に1～2日」の方は、通勤目的での利用が40ポイント以上低い
- ・ 「週に1～2日」の方に比べて「月に4日未満」の方は、買物目的での利用が25ポイント低い

ということが分かります。このことから、自転車の利用頻度を向上させるには、通勤や買物での利用を増やすことが効果的であると考えられます。

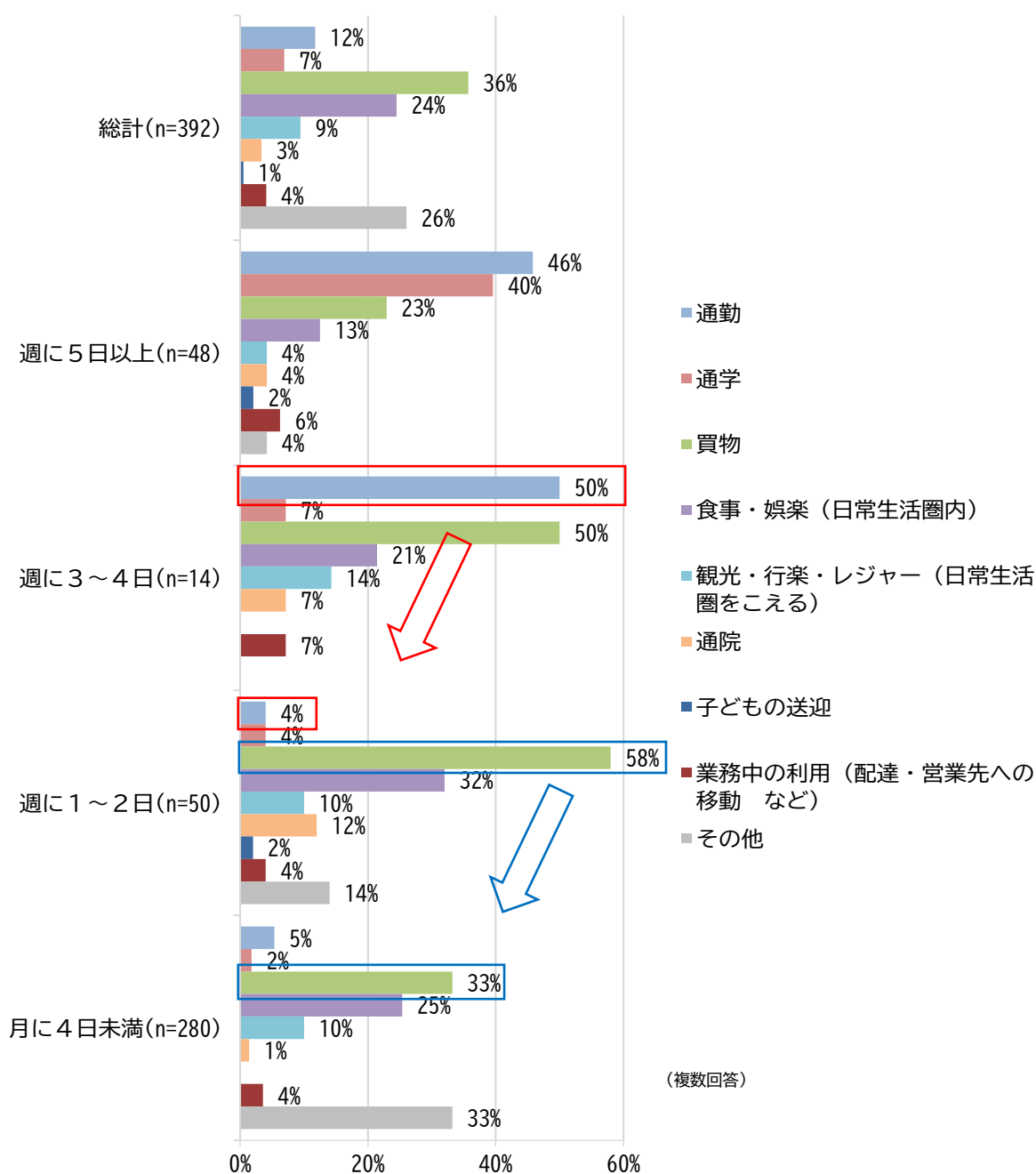


図2.5 自転車の利用頻度別にみた利用目的（県民調査より）

また、自転車を利用しなくなった理由として、「クルマでの移動が増えたため」が半数を占めています。自転車は約500mから5km弱の都市内移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。地域の交通事情により所要時間が短くなる距離は変わりますが、こうした時間短縮効果や健康増進、環境保全といったメリットを周知することにより、短距離での自動車移動を自転車移動に転換していくことが考えられます。

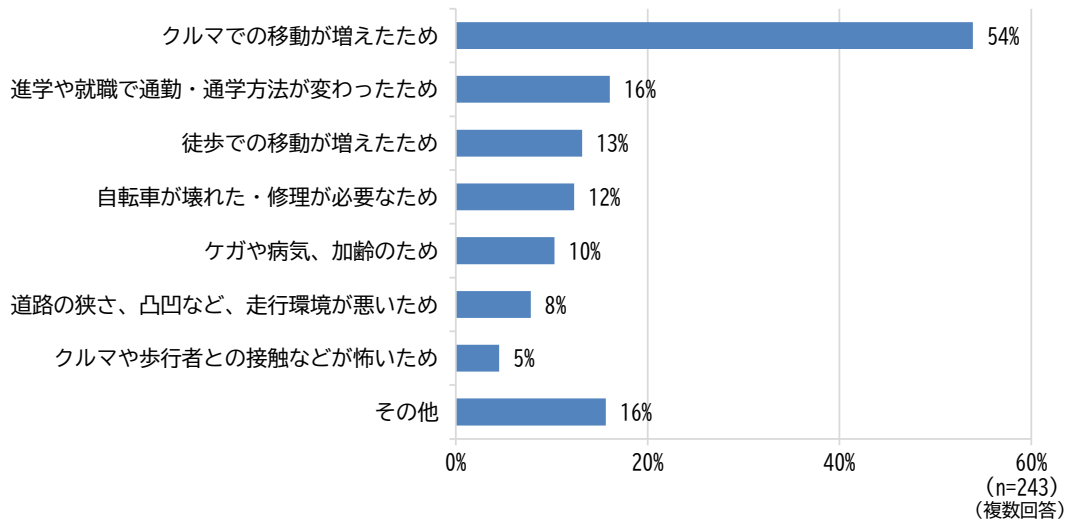


図2.6 自転車を利用しなくなった理由（県民調査より）

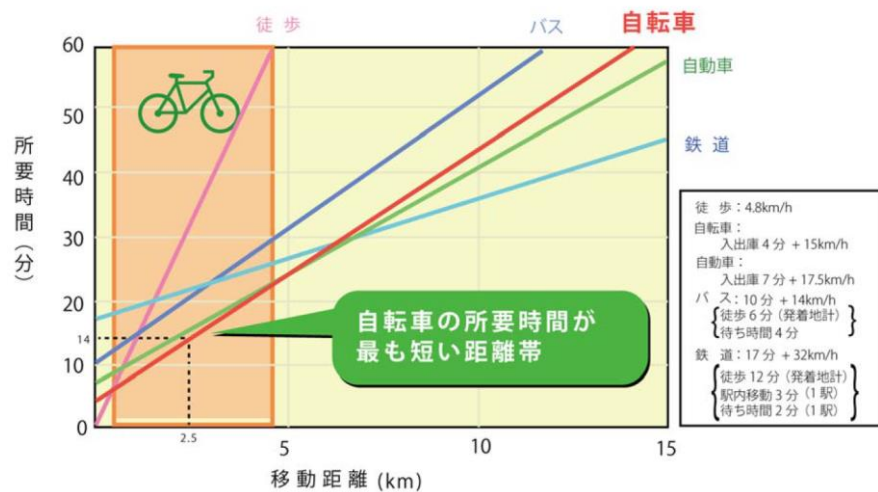


図2.7 交通手段別移動距離と所要時間の関係

（出典：自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き
（令和6年7月）」より抜粋）

自転車通勤は爽快感をキープしたまま疲労感をダウンさせる効果が期待でき、同じ運動時間で歩行と比較した場合、座ってペダルをこぐという特有のスタイルや風を切って走る爽快感などによって心地よさを持続させながら運動することができるとの研究報告もあります。

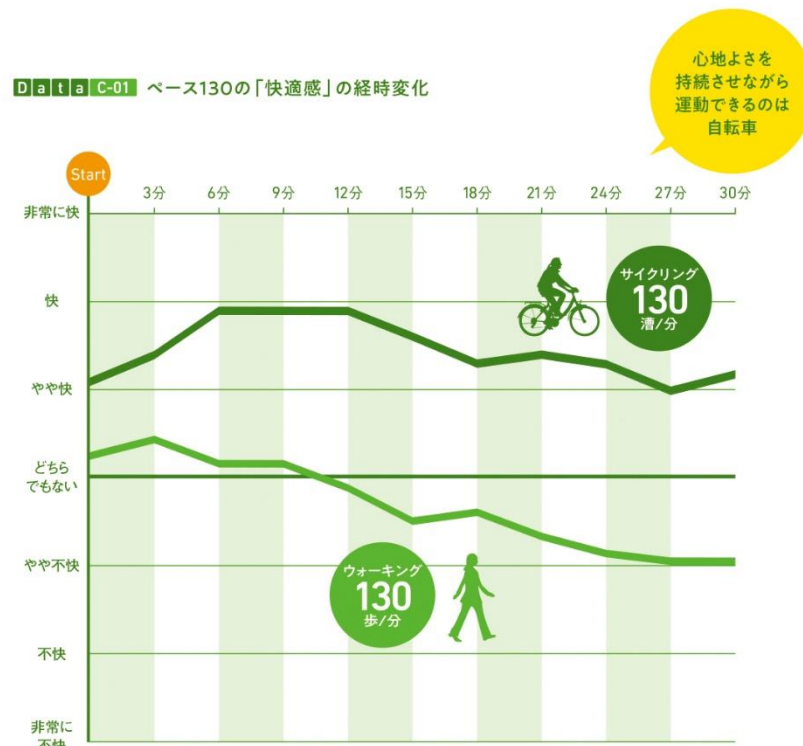


図2.8 自転車運動の健康効果（出典：株式会社シマノ「Health Data File」ココロ編）

以上のことから、必ずしも自動車を利用する必要のない外出目的の場合、自転車利用や、自転車と公共交通機関を組み合わせたサイクルアンドライドによる移動など、自動車での移動から自転車や公共交通機関と組み合わせた移動への転換を図っていくことが重要です。

(2)利用環境

①利用環境に対する満足度

県民調査における自転車利用環境についての満足度に関する設問では、「とても満足」または「やや満足」と回答した方の割合が合わせて38%となっており、令和元年と比べ2ポイント高くなりました。

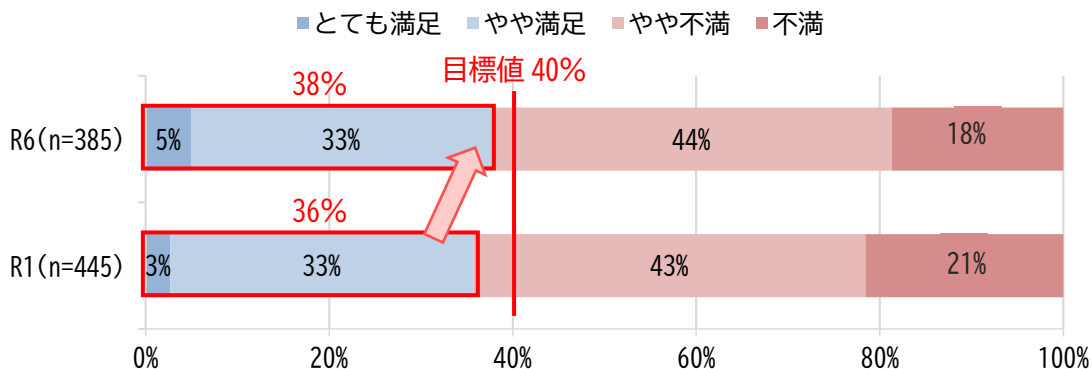


図2.9 県内の自転車利用環境に対する満足度（県民調査より）

利用環境に対する満足度について分析するため、自転車の利用頻度と、「道路環境の満足度」「自転車と公共交通機関の接続の満足度」に対する評価の関係をみると、

- ・ 共通して、ほとんど利用しない(月4日未満)人の満足度が低い
- ・ 「道路環境」に関する満足度では、「週に1～2日」利用する人の満足度が最も高い(51%)が、それ以外は低い
- ・ 「自転車と公共交通機関の接続」に関する満足度では、全体的に約半数が満足しているということが分かります。

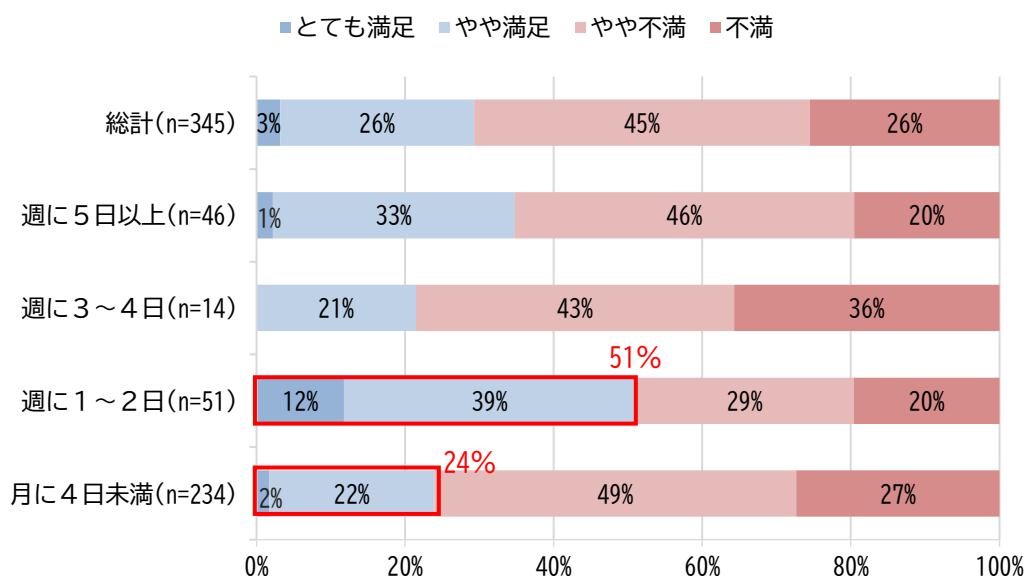


図2.10 自転車の利用頻度と道路環境の満足度の関係（県民調査より）

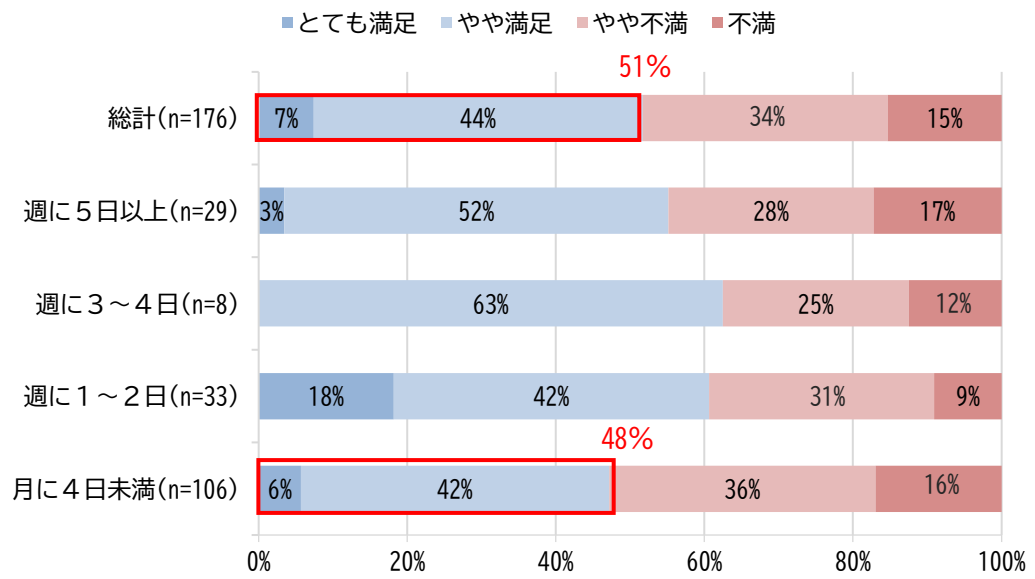


図2.11 自転車の利用頻度と公共交通との接続環境の満足度の関係（県民調査より）

また、今後の自転車の利用意向については、「利用機会を増やす予定がある」が6%、「自転車の利用環境が改善されれば増やしたい」が27%、「自転車の利用環境が改善されれば、自動車等の運転免許を返納し、自転車利用を増やしたい」が3%となりました。

なお、「自転車の利用環境が改善されれば増やしたい」と回答した人のうち、改善を求める利用環境として多かったのは、道路環境（自転車専用道路の整備等）で83%となりました。

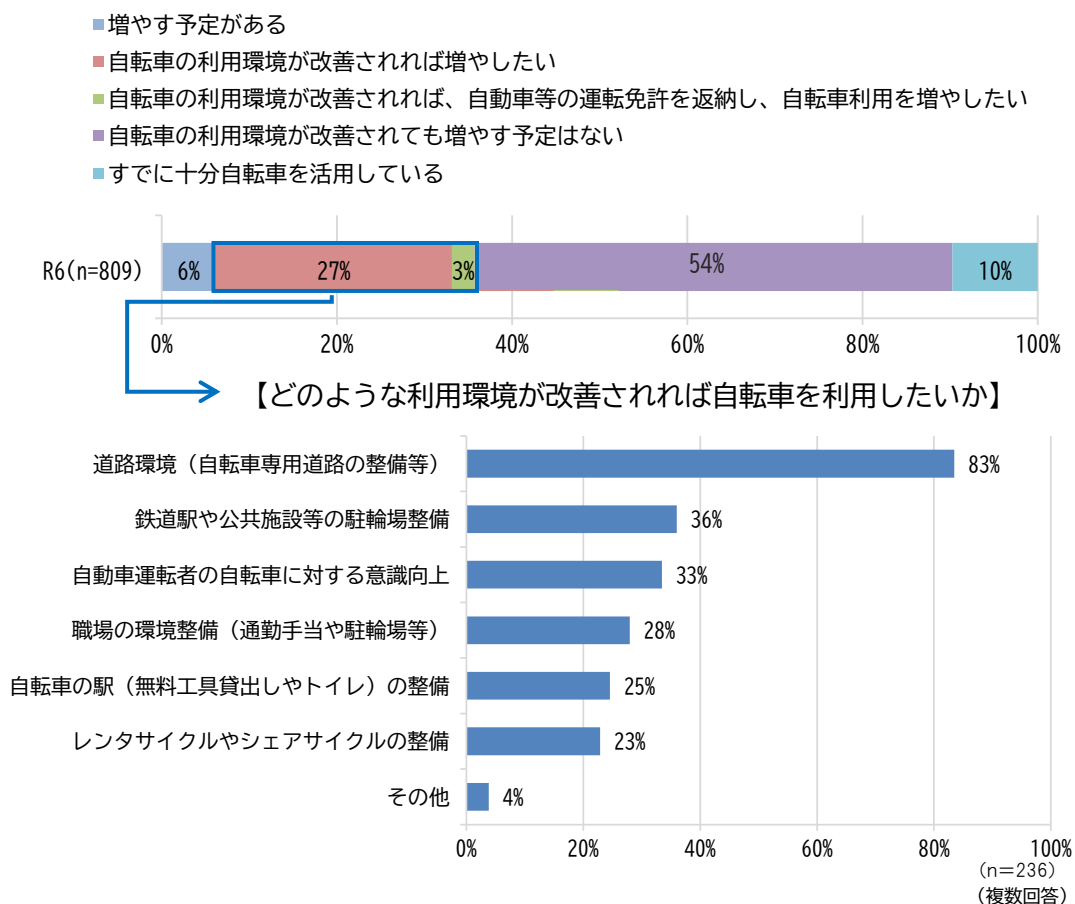


図2.12 今後の自転車利用意向について（県民調査より）

「道路環境」に対する評価を、今後の自転車の利用意向ごとに見ると、

- ・ 「自転車の利用環境が改善されれば増やしたい」「自転車の利用環境が改善されれば、自動車等の運転免許を返納し、自転車利用を増やしたい」を回答した方はいずれも、満足度が低いということが分かります。

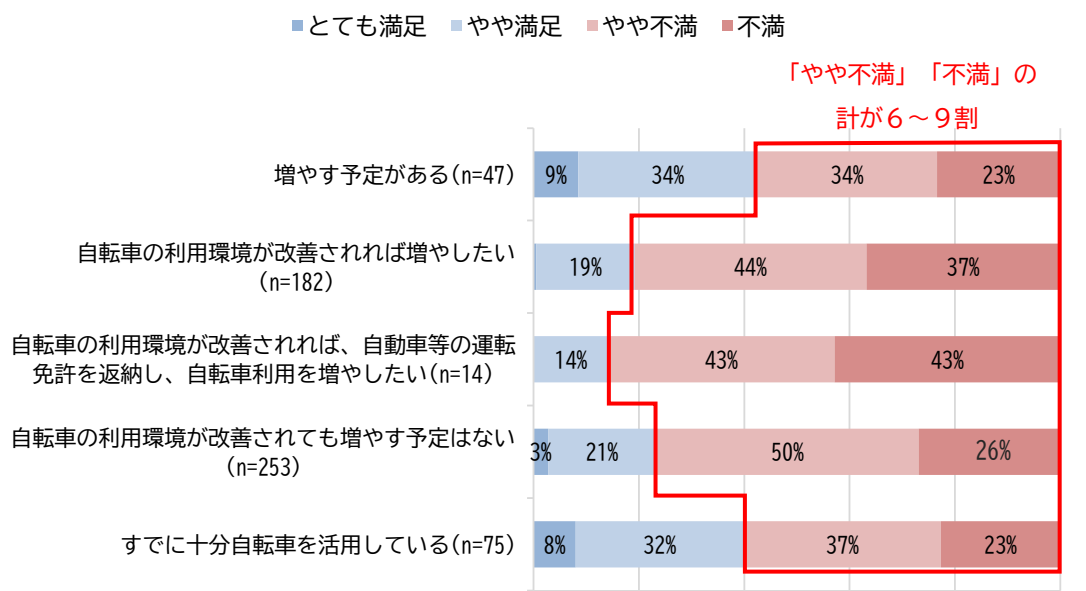


図2.13 今後の自転車利用意向と、道路環境に対する満足度の関係（県民調査より）

100%

また、自転車活用推進に重要と思われる施策に関する設問では、「自転車通行空間の整備」「駐輪場の整備促進」「自転車と他の交通機関（電車やバスなど）との連携強化」といった回答が多い結果となりました。

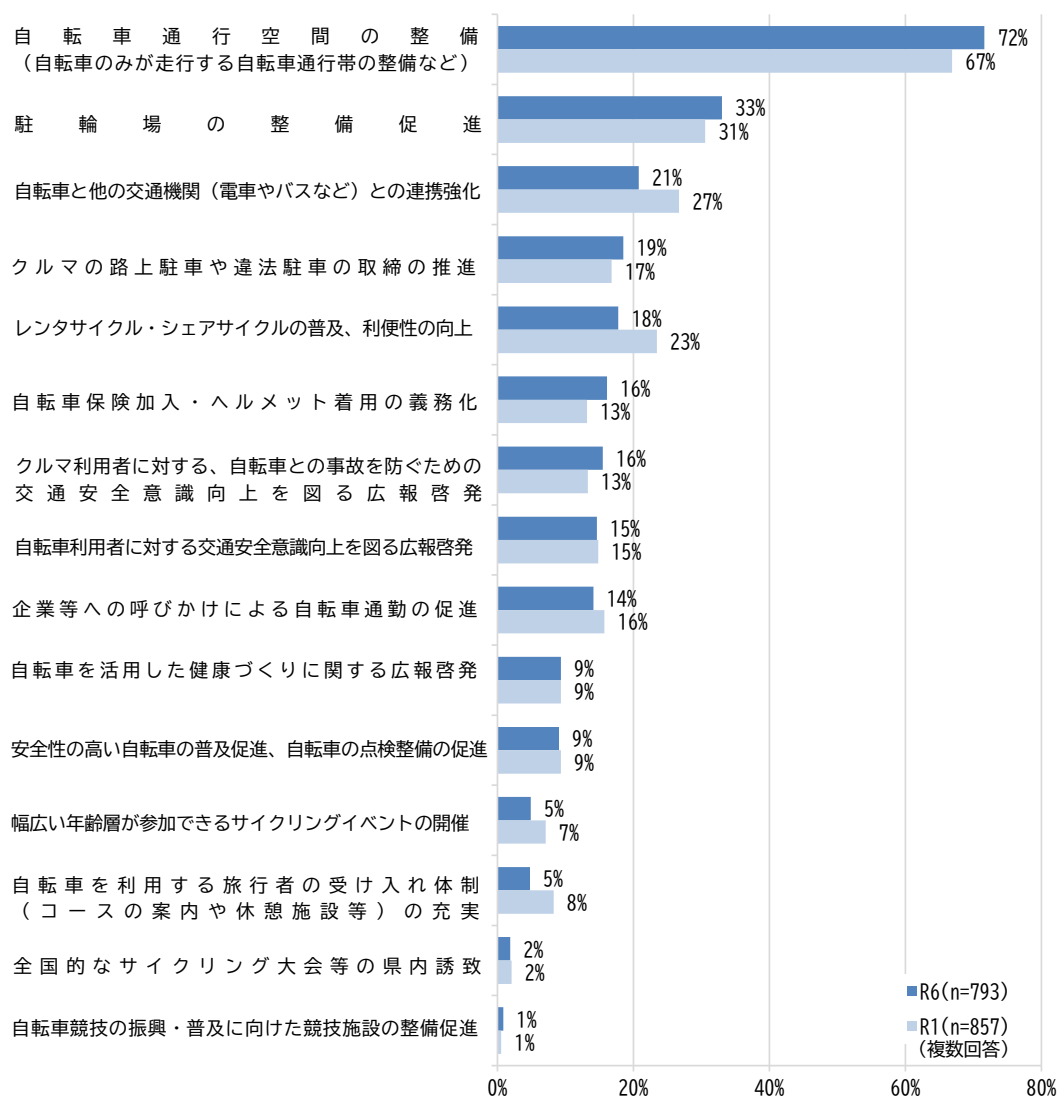


図2.14 自転車活用推進に重要と思われる施策（県民調査より）

以上のことから、自転車通行空間の整備や公共交通との連携強化により、自転車利用環境に対する満足度を向上させることが、自転車の利用促進に効果的であると考えられます。

②自転車通行空間の整備状況

自転車通行空間の整備として県内では、若狭湾サイクリングコースの走行環境の整備や、道路交通法に基づき自転車が通行しなければならない通行帯を指定する自転車専用通行帯、歩道上や車道上での通行位置の明示といった路面表示やピクトグラムの設置を行っており、第1次計画期間中には、100kmを超える空間整備を行いました。今後も、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進する「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）」に沿って、自転車と歩行者、自動車が分離した通行空間の確保を行い、誰もが安心して移動できる環境整備を進める必要があります。



自転車専用通行帯（大野市）



車道上の自転車通行位置明示（敦賀市）



歩道上の自転車通行位置明示（福井市）

図2.15 自転車通行空間整備の例

※自転車専用通行帯…道路交通法により、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

※路面表示…道路標識、区画線および道路表示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

※ピクトグラム…「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ。多言語対応として公共案内標識などに用いられる。

③自転車と公共交通機関との連携

公共交通機関との連携については、地域の自転車利用のニーズに応じて駐輪場を整備していくことが重要です。

また、駅等で自転車を貸出・返却できるシェアサイクルを整備するなど、公共交通機関を補完するために自転車を活用することも重要です。

現在、シェアサイクルを導入する都市は全国的に増加しており、令和4年度末時点で305都市が導入しています。導入目的は観光戦略の推進や地域活性化、公共交通の補完とされており、導入都市数は今後も増加すると見込まれます。本県においても、令和7年2月現在、福井市がシェアサイクル「ふくチャリ」を福井駅周辺を中心に19か所、敦賀市が「つるがシェアサイクル」を敦賀駅から金ヶ崎緑地周辺エリアを中心に15か所設置しているほか、越前市においても新幹線開業と合わせてJR越前たけふ駅とハピライン武生駅にシェアサイクルポートを新たに設置するなど、県内においても広がりを見せています。また、おおい町においては、令和6年5月から12月にかけてシェアサイクルを含めた電動モビリティシェアリングサービスの検証を行いました。レンタサイクル・シェアサイクルの利用者についても令和5年度には約3万6千人となり、令和元年と比較して3倍に伸びています。

表2.2 福井県の鉄道駅の駐輪場整備状況

鉄道名	駐輪場のある駅数(全駅数)
えちぜん鉄道	37駅(44駅)
福井鉄道	19駅(25駅)
ハピラインふくい	17駅(17駅)
JR(越美北線・小浜線、北陸本線)	34駅(45駅)

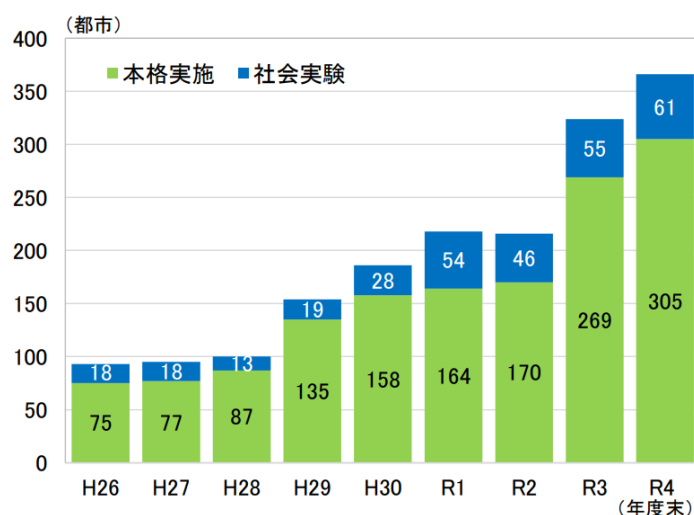


図2.16 シェアサイクルの実施都市数の推移

(出典：国土交通省「公共交通とシェアサイクル（令和6年3月）」より抜粋)



図2.17 ふくチャリ（福井市）



図2.18 つるがシェアサイクルのポート
（敦賀市）

(3) サイクルツーリズム

① 観光客入込数の推移

本県の観光客入込数(延べ人数)は、令和元年に過去最高となったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年には減少しました。しかしながら、現在回復傾向にあり、令和6年春の北陸新幹線福井・敦賀開業により、今後本県を訪れる国内外からの旅行者のさらなる増加が見込まれます。こうした中、自転車で観光地等を巡る、あるいは自転車に乗ることそのものを楽しむなど、サイクルツーリズムの拡大を図ることが必要です。

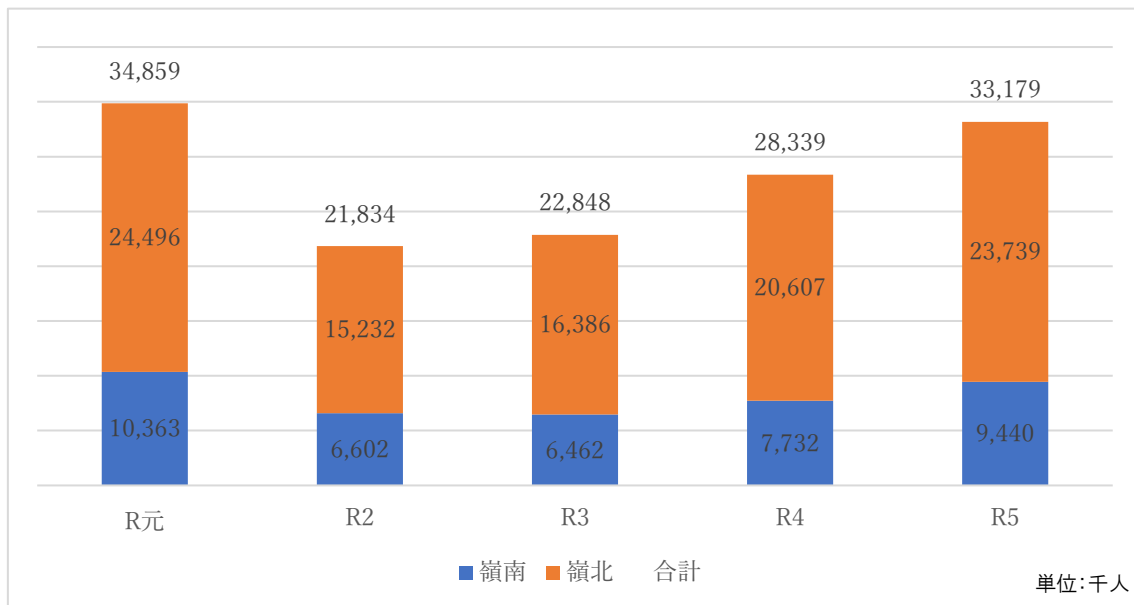


図2.19 観光客入込数(延べ人数)の推移(出典:福井県観光客入込数(県統計)より)

② 県内のサイクリングルート

県内には永平寺福井自転車道等の大規模自転車道や若狭湾サイクリングルートをはじめとする各地の観光地を巡ったり、景色の良い海岸や湖、河川沿いを走ったりするサイクリングルートが多数あります。これらの走行環境や受入環境などサイクリング環境をさらに向上し、県内外への情報発信を行うことが必要です。

初めて本県を訪れた方にも、楽しんで快適に走行いただけるよう、

- ・ 県内全域の主なサイクリングルートに掲載したマップの作成
- ・ 路面表示や看板等によるルート上での案内

等が効果的と考えられます。



図2.20 大規模自転車道(永平寺福井自転車道)、県内サイクリングルートにおける路面表示の状況

また、国においては、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを国内外へPRする「ナショナルサイクルルート制度」を創設(令和元年9月)し、第1次ナショナルサイクルルートとして令和元年に3ルート、第2次として令和3年に3ルートの計6ルートを指定しました。本県においても、サイクルツーリズムによる観光振興を図るため、若狭湾サイクリングルートのナショナルサイクルルート指定に向けて、令和3年6月に若狭湾サイクリングルート推進協議会を立ち上げ、路面表示や案内看板等の整備、ゲートウェイの整備や地域住民セミナーの開催、SNSを活用した情報発信など環境整備を進めています。

観点	指定要件
1. ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ② 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
3. 受入環境	① 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ② いつでも休憩できる環境を備えていること ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
4. 情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
5. 取組体制	① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

図2.21 ナショナルサイクルルートの指定要件
(令和元年9月9日 国土交通省記者発表資料より)



図2.22 案内看板設置
(敦賀市)



図2.23 ゲートウェイ整備
(高浜町)



図2.24 ワークショップの開催

③県内のサイクリングイベント

本県では例年、県内外から多くのサイクリストが集まるサイクリングイベントが民間主導で開催されてきたのに加え、「ツール・ド・ふくい」といった新たな大型ロングライドイベントが開催されるなど自転車を活用したイベントが活発化しています。こうした取組みと連携して、本県におけるサイクリングの魅力発信や誘客促進を図る必要があります。



図2.25 若狭路センチュリーライド
主 催：一般社団法人 若狭路活性化研究所
開催時期：毎年5月
ルート：嶺南地域一帯
参加者数：約1,200人



図2.26 ツール・ド・ふくい2024
主 催：福井新聞社
開催時期：10月
ルート：南越前町・嶺南各地
参加者数：約830人

④福井県自転車アンバサダーの設置

令和5年9月に福井県自転車アンバサダー制度を創設し、県内の自転車観光の魅力を発信し、サイクリストの誘客を推進しています。



図2.27 自転車アンバサダーの活動

(4)安全・安心

①自転車事故の現状

県内における自転車事故の件数および負傷者数は、第1次計画策定前(令和元年)と比較して、減少傾向にあります。

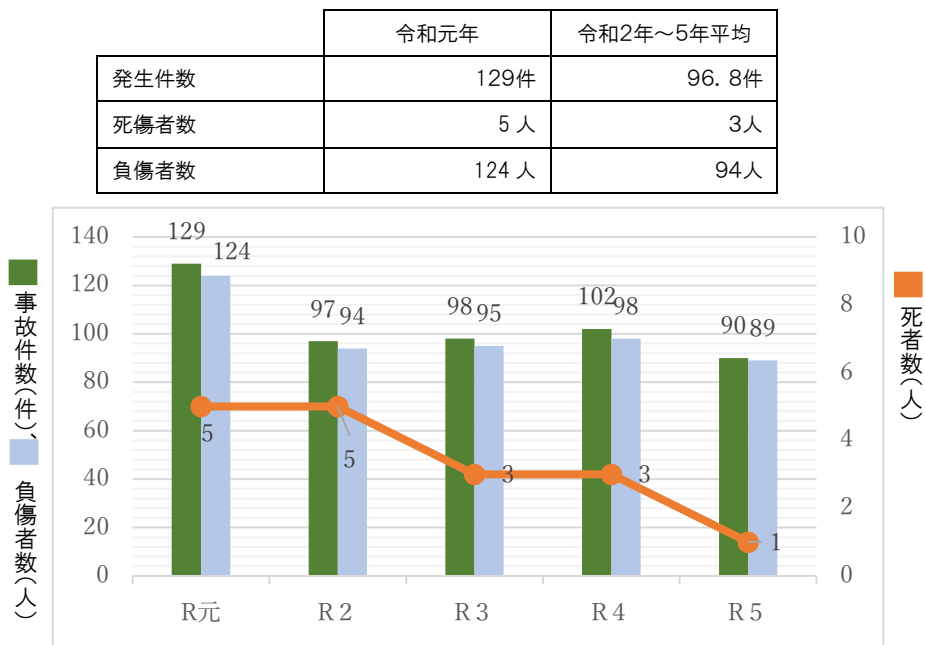


図2.28 自転車事故件数等の推移(福井県警察本部提供資料)
※「負傷者」は診断書の提出があったもの

事故の発生時間帯では、朝・夕の通勤・通学時間帯に多く、特に15時～18時に多く発生しています。

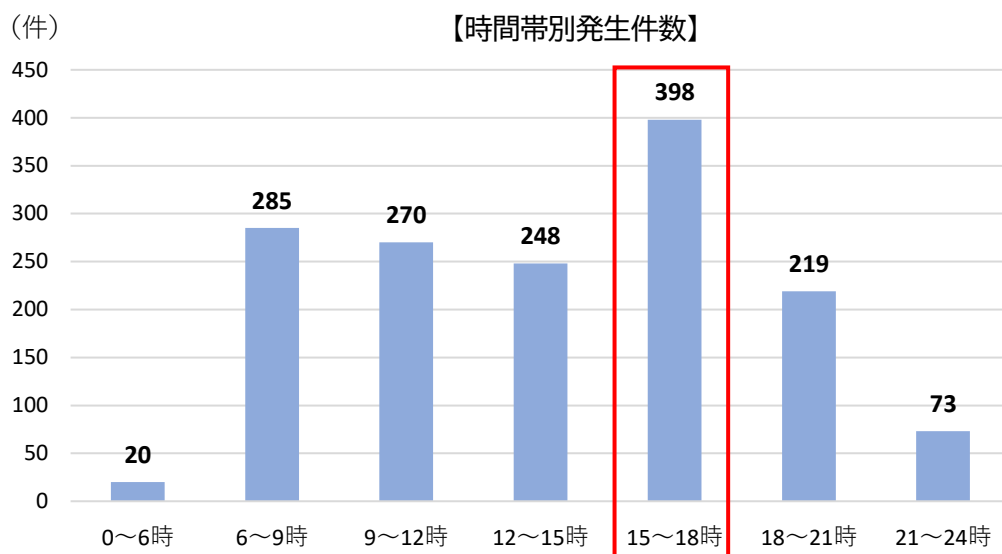


図2.29 自転車事故の発生時間帯(H26～R6.8)(福井県警察本部提供資料)

年齢別では高齢者と19歳以下が約7割を占め、小・中学生、高校生が約4割を占めています。

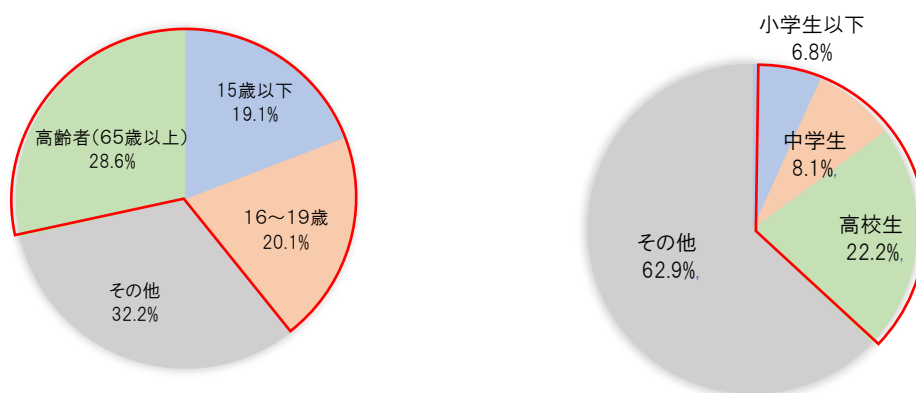


図2.30 自転車事故の年齢別発生状況（左図）と職業別発生状況（右図）
（令和元年～令和5年の累計、福井県警察本部提供資料）
※加害者・被害者に関わらず自転車乗車中の事故

②自転車の交通ルール認知・遵守状況

令和3年12月に、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化やヘルメット着用の努力義務化を盛り込んだ『福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例』を制定（施行：令和4年7月）しました。また、道路交通法の一部改正により、令和5年4月からすべての自転車利用者にヘルメット着用の努力義務が課されました。

県民調査で自転車の交通ルールの認知・遵守状況について聞いたところ、

- ・ 自転車で歩道を走行する場合のルールの認知度が低い
- ・ 歩道と車道の区別があるところでの車道通行の遵守状況が低い
- ・ ヘルメット着用の認知度が高い一方で、遵守状況が低い

ということが分かりました。また、ヘルメットの保有状況を聞いたところ、約8割が保有していないことが分かりました。ヘルメット着用別の損傷程度では、ヘルメットを着用している方が着用していない場合よりも死亡・重傷となる割合が12ポイント低くなっています。

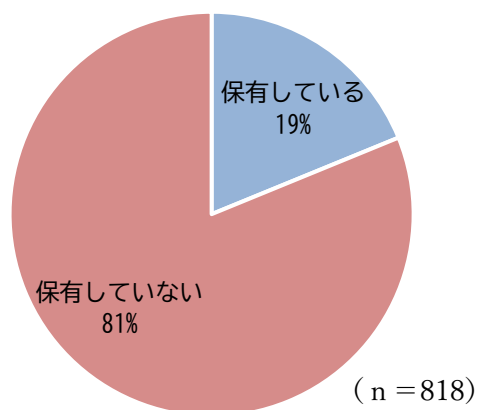
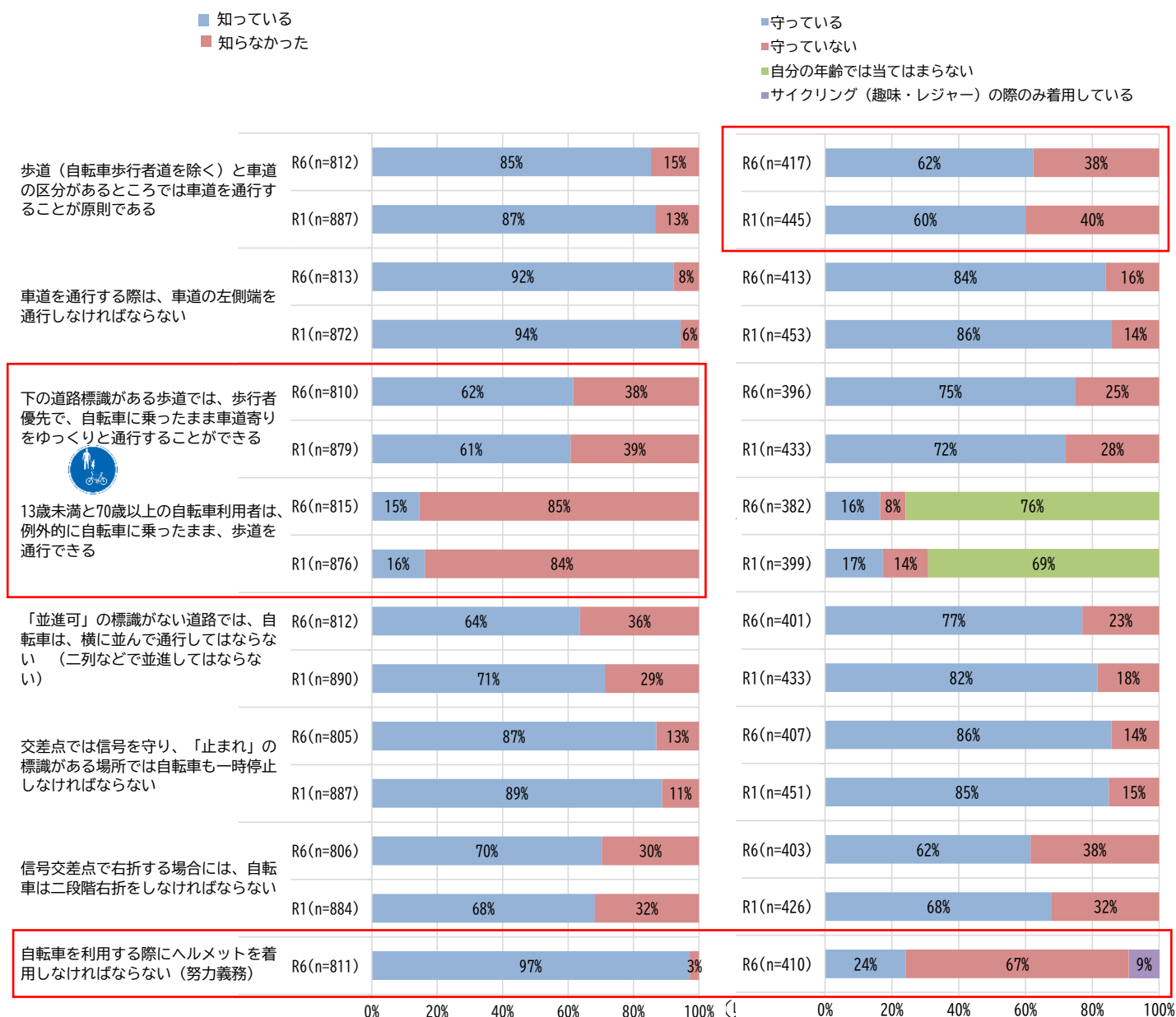


図2.31 ヘルメット保有状況（県民調査より）

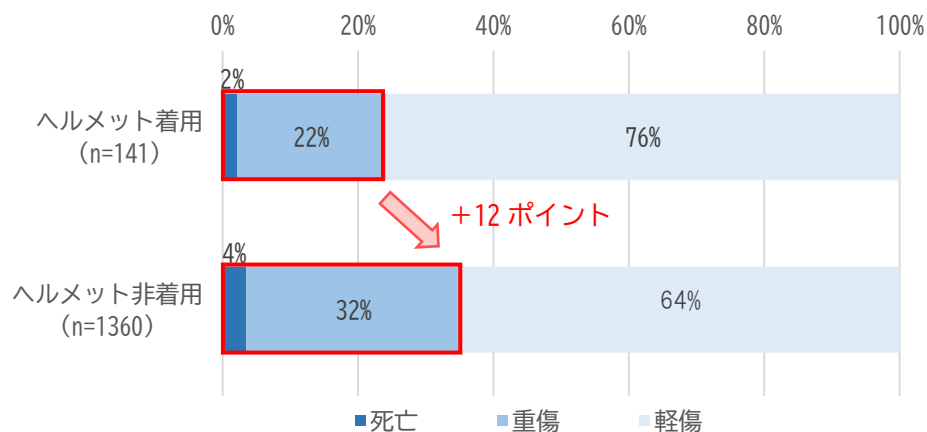


図 2. 3 2 ヘルメット着用別の損傷程度 (H26～R6.8 累計 福井県警察本部提供資料)

以上のことから、特に自転車事故の当事者となることが多い小・中学生や高校生に対する自転車の交通ルールの周知や交通安全意識の向上が重要であり、特に自転車の走行場所に関するルールの遵守やヘルメット着用の推進を図る必要があります。

③自転車の交通ルールの啓発

本県では、全ての小・中学校や高等学校において、交通ルールや自転車の安全利用について学ぶ交通安全教室等を実施しています。また、通学路の安全点検等により、自転車通学の安全確保を図っています。

④ヘルメット着用の啓発活動

自転車利用者のヘルメット着用促進のため、県民に「自転車戦隊ヘルメッター」を委嘱し、啓発活動を実施しています。

こうした安全意識の向上に加え、定期的な点検整備による自転車本体の安全性の確保や、ヘルメット着用の啓発、福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例により義務化された自転車保険への加入も事故に備える上で重要です。

また、自家用車の利用が多い本県においては、自動車運転者に対して自転車の交通ルートを周知し、ともに安全に通行できるよう配慮を求めるなど、自動車運転者の交通安全意識の向上も重要です。

第1次計画の成果および評価

第1次計画策定に当たって、自転車の利用促進を図るため6つの目標を掲げ、様々な施策を実施してきました。目標の達成状況は、以下のとおりとなりました。

○第1次計画における成果

【1】自転車利用者に優しい環境づくり

（主な取組内容）

- ・若狭湾サイクリングルートや北湯湖周遊サイクリングモデルルートにおいて路面表示を整備しました。
- ・福井鉄道およびえちぜん鉄道においてサイクルトレインを運行するとともに、ハピラインふくいにおいてサイクルトレインイベントを実施しました。
- ・ふくチャリやつるがシェアサイクルなど複数拠点で自由に貸出・返却が可能なシェアサイクルを設置しました。
- ・自転車利用者に空気入れや工具、トイレ、駐輪場を無料で提供する「自転車の駅」の設置を促進しました。

【2】自転車と暮らすライフスタイルの推進

（主な取組内容）

- ・環境イベントやテレビ番組において、公共交通機関や自転車などを利用するスマートムーブの呼びかけを行いました。
- ・県内のスポーツイベント情報をまとめたスポーツ情報ポータルサイト「F. sports!」を制作し、サイクリングイベント情報を発信するとともに、サイクリングイベントの開催支援を行い、県内外からの誘客を応援し、サイクリングによる交流を促進しました。
- ・国民スポーツ大会（国民体育大会）に向けた県内選手の競技力向上の支援を行ったほか、ふくいジュニアアスリートアカデミー受講生への本格的な競技体験を実施しました。
- ・嶺南地域において「自転車を楽しむ会」を開催したほか、サイクリングリーダー養成講座の開催や自転車の無料点検会を行いました。
- ・県内市町の首長や福井県自転車アンバサダーが発起人となり、ふくい自転車を活用したまちづくりサミットを開催しました。
- ・全国の自転車に関する様々な取組みを発信・共有する第11回自転車利用環境向上会議 in 敦賀・若狭を嶺南地域において開催しました。

【3】サイクルツーリズムの推進による観光振興

（主な取組内容）

- 若狭湾サイクリングルートについて、ナショナルサイクルルートの指定に向けて協議会を設立し、走行環境や受入環境の整備、情報発信、地域の機運醸成を進めてきました。
- 「自転車で巡る！北陸3県デジタルスタンプラリー」の開催や他県イベントにおいてルートをPRするなど近隣県と連携してサイクリングルートのPRを実施しました。
- ふくいMaaSにおけるデジタル企画切符の販売や敦賀シェアサイクルと敦賀市内バスの共通1日フリー券（MaaSカード）の販売など観光型MaaSを構築しました。
- 県内のサイクリングルートを記載したふくいサイクリングルートマップの作成や「わかさいくる」について多言語に対応したルートマップやホームページの作成を行い、情報発信を行いました。
- 福井バイコロジスト通信やわかさいくるアカウントによるSNSでの情報発信を行いました。

【4】自転車事故の無い安全で安心な社会の実現

（主な取組内容）

- 「福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例」を制定しました。
- 児童や学生向けの自転車教室や交通安全教室を開催しました。
- 高齢者向け交通安全教室において、自転車の安全で適正な利用を呼びかけたほか、老人クラブや集落サロン等において出前講座を実施しました。
- 交通安全県民運動等によるヘルメット着用の呼びかけを行いました。

○成果指標の達成状況

目 標	令和元年度末	目標値	令和5年度末
【1】自転車利用者に優しい環境づくり			
利用環境に対する満足度の向上	36%	40%	38%
レンタル・シェアサイクル拠点の増加	70か所	100か所	87か所
【2】自転車と暮らすライフスタイルの推進			
週に1日以上自転車を利用する人の割合	39%	45%	29%
【3】サイクルツーリズムの推進による観光振興			
レンタル・シェアサイクルの年間利用者	12千人	15千人	36千人
【4】自転車事故の無い安全で安心な社会の実現			
自転車事故発生件数の抑制	年間127件	年間127件以下	年間90件
交通安全教室等を実施している小・中学校、高等学校の割合	97%	100%	100%

3 自転車の活用の推進に関するテーマと実施すべき取り組み

前章で述べた本県の自転車利用を巡る現状と課題に対応するために、ターゲットを大きく県民と来県者に分けて、どのように自転車の活用を進めるかを整理します。

県民に対しては、過度な自動車利用からの転換や健康増進、公共交通機関の利用促進のため、通勤や買物、子どもの送迎、仕事中や災害時などの移動手段のほか、週末サイクリングなど余暇の1つとしてなど、日常的な自転車利用を促進する必要があります。そのため、通行空間の整備や公共交通機関との接続強化といった利用しやすい環境づくり、自転車を利用することのメリットの広報啓発や、気軽に参加できるサイクリングイベント開催など利用の機会づくりを行います。

北陸新幹線等により本県を訪れる来県者に対しては、レンタサイクルやシェアサイクルを利用した観光地の周遊、豊かな自然や風光明媚な福井県をサイクリングすることができ、若狭湾サイクリングルートや県境を跨ぐサイクリングルートなどを通して、本県の魅力を発信することが重要です。そのため、初めての方も安心して走行できるよう、マップや路面表示等による分かりやすいルート案内や、観光・宿泊施設でのおもてなし環境の整備を進め、サイクリストの受入体制を充実します。

また、いずれの場合も、安全な自転車利用は不可欠であり、自転車利用者はもちろん、自動車運転者に対する交通安全意識の向上も重要です。

以上のことから、本県では次のとおり計画のテーマと目標を設定するとともに、その実現のため各種施策を実施します。

テーマ：自転車で県民イキイキ、来県者ワクワクの福井県 目 標

【事業1】 自転車利用者に優しい環境づくり

【事業2】 自転車と暮らすライフスタイルの推進

【事業3】 サイクルツーリズムの推進による観光振興

【事業4】 交通事故の無い安全で安心な社会の実現

現状と課題	施 策
(1)利用状況 ・自家用車の利用割合が高く、自転車の利用頻度が低い 一世帯当たり自家用車普及台数 1.7台(全国1位) 自転車の利用頻度(週1～2日以上利用) 29%	【事業1】自転車利用者に優しい環境づくり ①自転車通行空間の計画的な整備と保全 ②公共交通機関、商業施設等との接続強化
(2)利用環境 ・利用環境に対する満足度が低い 利用環境に対する満足度(とても満足、やや満足) 38%	【事業2】自転車と暮らすライフスタイルの推進 ①日常的な利用に向けた広報啓発 ②自転車通勤や業務での利用促進 ③サイクリングやサイクルスポーツの振興 ④自転車に親しむ機会づくり
(3)サイクルツーリズム ・若狭湾サイクリングルート of NCR 指定に向けて利用環境整備を実施 ・モデルルートの未整備区間におけるルート整備が必要	【事業3】サイクルツーリズムの推進による観光振興 ①受入環境のさらなる整備充実 ②サイクリングイベントのPR強化
(4)安全・安心 ・福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例施行 ・ヘルメット着用率が低く、重大事故につながる可能性 (ヘルメット着用率(R6警察庁調査) 11.0%(全国32位))	【事業4】交通事故の無い安全で安心な社会の実現 ①自転車利用者における交通安全意識の向上 ②自動車運転者における交通安全意識の向上



図3.1 該当するSDGsマーク

【事業1】自転車利用者に優しい環境づくり



①自転車通行空間の計画的な整備と保全

○市町自転車活用推進計画の策定の推進

現在、県内では5市(福井市、大野市、あわら市、敦賀市および小浜市)において自転車に関する計画を策定しています。市町自転車活用推進計画の策定を推進するため、計画策定のプロセスやメリットの周知、先進事例の情報提供、計画検討への参画等の協力を行います。

参考: 地方版自転車活用推進計画策定の手引き(国土交通省HP)

参考: 自転車活用推進法(抜粋)

第11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。

○自転車専用通行帯の整備や路面表示の設置などによる安全性の確保【拡充】

自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車専用通行帯設置や、道路状況によっては道路上の通行位置明示など、自転車通行空間を整備するとともに、適切に維持管理していきます。その際には、中高生の自転車通学の安全確保のため、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等を考慮します。

引き続き、道路構造令に基づき、自動車や自転車、歩行者の通行量に応じ、自転車通行空間の確保を推進します。

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



図3.2 自転車通行空間整備の例

※自転車道…道路構造令に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。

※自転車歩行者道…道路構造令に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。空間的制約や交通状況等により、車道での混在も困難で、かつ歩行者の安全が確保される場合の暫定措置。

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分	離	混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図3.3 交通量と自転車道等の整備形態選定の考え方

(国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和6年6月)」より抜粋)

○道路標識や道路標示等の適切な設置運用

道路標識や道路標示、信号機の適切な設置や運用により、自転車交通を含め、全ての交通に対する安全性の確保と円滑化を行います。

○歩行者・自転車優先のまちづくり

道路管理者と公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や、生活道路への大型車両や通過車両の流入の抑制を図るため、「ゾーン30プラス」等の整備を推進し、狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施します。

○路面表示、案内看板等のサイクリング環境の整備・保全

サイクリングモデルルート等において迷わず安全に走行できる環境を整備するため、車道上の自転車通行位置を明示する矢羽根等分かりやすい路面表示や案内看板等を設置し、適切に維持管理します。



図 3.4 サイクリングルートの路面標示例（敦賀市）

②公共交通機関、商業施設等との接続強化

○公共交通機関の駐輪場整備、利用率向上

駅等の駐輪場の整備を進めるとともに、自転車と公共交通機関を組み合わせた利用についてPRします。

○サイクルトレイン・サイクルバスの運行【拡充】

自転車と鉄道やバスを組み合わせた利用を推進するため、自転車をそのまま持ち込めるサイクルトレインやサイクルバスの実施を検討します。

参考：サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き～国内外の参考事例集～
（国土交通省HP）



図3.5 えちぜん鉄道のサイクルトレイン

○シェアサイクル設置の支援

複数拠点での自由な貸出・返却が可能なシェアサイクルの設置を支援します。あわせて、IoTを活用して、シェアサイクルの貸出場所や貸出状況等を利用者がインターネット上で確認できるシステムの導入に対し支援します。

参考：シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン（国土交通省HP）



【現状】福井県のレンタサイクル・シェアサイクル

- ・レンタサイクル・シェアサイクルは県内87か所で実施
- ・県内レンタサイクル一覧は県交通まちづくり課HPに掲載

図3.6 シェアサイクル「ふくチャリ」（福井市）

○「自転車の駅」の周知・充実【拡充】

快適に自転車が利用できる環境づくりのため、公共施設や飲食店、宿泊施設等に対し、自転車利用者に空気入れや工具、トイレ、駐輪場を無料で提供する「自転車の駅」の設置を働きかけます。また、自転車利用者に広く利用してもらうため、イベントや観光施設等において「自転車の駅」の周知を行います。



【現状】自転車の駅

- ・飲食店や「道の駅」等の協力により、県内約160か所で実施
- ・自転車の駅リストは県交通まちづくり課HPに掲載

図3.7 自転車の駅（道の駅 西山公園）とロゴマーク

【事業2】自転車と暮らすライフスタイルの推進



①日常的な利用に向けた広報啓発

○自転車を活用した健康づくりの広報啓発

日常的な自転車の活用を通して、習慣的に運動する方の割合を増やし健康づくりにつながるよう、休日のサイクリングや通勤時の自転車の利用などを事業所等に対して啓発します。

○マイカーから自転車への利用転換の広報啓発

カーボンニュートラルやSDGsに関する取り組みとして、公共交通機関や自転車などを利用するスマートムーブ(エコで賢い移動手段の選択)を呼びかけます。

②自転車通勤や業務での利用促進

○自転車通勤のメリット等の広報啓発

自転車通勤を導入する企業を拡大するため、社員の健康増進や会社のイメージアップといったメリットや、自転車通勤に対応した通勤手当の制度例等を企業に対して広報啓発します。

参考:「自転車通勤導入に関する手引き」(国土交通省HP)

○パークアンドサイクルライドやサイクルアンドライドの推進【拡充】

自転車通勤を始めやすい環境づくりのため、公共施設を利用したパークアンドサイクルライド実施します。また、鉄道駅やバス停の周辺などに整備された駐輪場まで自転車で行き、公共交通機関を利用するサイクルアンドライドの普及啓発を行います。



【現状】公共施設を利用したパークアンドサイクルライド

概要：自宅から公共施設までは自家用車で移動し、公共施設から職場までを自転車で通勤するパークアンドサイクルライドを行う方のために、公共施設の駐車場の一部を開放しています(県交通まちづくり課へ要申込)

実施施設：福井県立図書館、福井県立音楽堂ハーモニーホールふくい、福井市南体育館

実施期間：毎年4月～11月末(8か月間)

図3.8 パークアンドサイクルライドのPRチラシ

○「カー・セーブ運動」によるマイカー通勤から自転車通勤への転換

毎週金曜日にマイカーでの通勤を控える「カー・セーブ運動」による、自転車通勤への転換を広報啓発します。

○「福井バイコロジスト宣言」による自転車利用推進【拡充】

クルマに頼り過ぎた生活を見直し、近距離での自転車の積極的な活用を促すため、バイコロジスト宣言を活用した広報啓発活動を行います。



福井バイコロジスト宣言

- 1 3km以内は自転車を積極的に使います
- 2 自転車の交通規則、マナーを守ります
- 3 クルマに乗っている時は、自転車を邪魔者にしません
- 4 自転車利用の輪を広げるための運動に協力します

図3.9 バイコロジスト宣言のチラシ

○県の機関において自転車通勤に必要な環境を整備

県職員の自転車通勤推奨や県立施設の「自転車の駅」化等、県が率先して自転車通勤を推進します。

○業務内での自転車利用の推進【新規】

官公庁や企業に対して、業務における短距離の移動を行う際に、自転車の利用を呼びかけ、自動車から自転車への転換を促します。

○災害時の自転車利用の推進【新規】

災害時の災害活動および職員の移動手段として自転車の活用を検討するとともに、災害時の移動手段としてレンタサイクル、シェアサイクルの活用についても検討を行います。

○自転車販売店やシェアサイクル事業者等と連携した取組みの実施【新規】

自転車販売店やシェアサイクル事業者等と連携し、自転車販売店の営業日や時間などの情報発信を強化することにより、気軽に自転車を利用できるようにします。

③サイクリングやサイクルスポーツの振興

○自転車を活用したレクリエーションの開催

体力の維持や健康増進が目的のレクリエーションとして、自転車利用を推進するため、気軽に参加できるポタリング(※)イベントの実施やテーマを設けたサイクリングイベントを開催します。

※ポタリング…目的地を特に定めることなく自転車で散歩するようにゆったり走ること



図3.10 河川敷での短距離サイクリング



図3.11 グルメ&観光サイクリング

○自転車競技スポーツの振興、競技力向上

県内のスポーツイベント情報を1つにまとめたスポーツ情報ポータルサイト「F. sports!」やSNSを活用して、県内外に向けた情報発信を強化するとともに、地域活性化やスポーツ振興を目的に行う県内外から参加者や観客が訪れるスポーツイベントに対して支援を行います。

国民スポーツ大会において、優秀な成績を収めるため、県内選手の競技力向上を支援します。



図3.12 令和6年「SAGA2024国スポ」
自転車トラック・レース競技（佐賀県武雄市）



図3.13 サイクリングイベント
「ツール・ド・ふくい2024」
（南越前町・嶺南各地）

④自転車に親しむ機会づくり

○地域で行う自転車イベントの推進【拡充】

サイクリングリーダー等が開催する地域での自転車イベントの開催支援により、自転車利用の機会を創出します。

年齢層や障がいの有無に関わらず自転車に親しめるよう、幼児向けのキックバイク等を使った自転車体験や、本県と自転車の歴史的な関係、障がいのある方も楽しめる自転車の紹介などを行います。



図3.14
地域内を自転車で楽しむイベント
「自転車を楽しむ会」（嶺南地域）



図3.15 キックバイクによる
幼児向け自転車体験



図3.16 幕末の福井藩主 松平春嶽が
日本人で初めて乗った自転車の復元
（県教育博物館蔵）

【事業3】サイクルツーリズムの推進による観光振興



①受入環境のさらなる整備充実

○若狭湾サイクリングルート of ナショナルサイクルルート指定に向けた取組みと利活用【拡充】

若狭湾サイクリングルート of ナショナルサイクルルート指定に向け、引き続き、環境整備を行うとともに、若狭湾サイクリングルートを切り口に県内周遊の促進や滞在時間の延長を図るなど利活用に取組みます。

○サイクリングモデルルートの設定

週末サイクリングを楽しむサイクリング初心者や家族連れ、シェアサイクルやレンタサイクルでの周遊を行う観光客等に向けたサイクリングルートとして、一定の利用実績のあるルートから「福井県サイクリングモデルルート」を設定し、受入環境の整備を行います。また、ナショナルサイクルルートの指定条件を踏まえた水準となるよう、走行環境や受入体制の整備、情報発信や魅力づくりを進めます。

① 三方五湖周遊ルート(ゴコイチ)

延長:約33km

特長:三方五湖を一周でき、「自転車の駅」など休憩拠点が充実

② 福井・坂井・永平寺観光地アクセスルート

延長:約56km

特長:福井市中心部から、一乗谷朝倉氏遺跡、東尋坊、
大本山永平寺につながる

今後、北潟湖や丹南方面など周辺のサイクリングルートへの延伸を検討します。

③ 若狭湾サイクリングルート (わかさいくる)

延長:約126km

特長:若狭湾や三方五湖など美しい自然を楽しむことができる

○路面表示、案内看板等のサイクリング環境の整備・保全(再掲)

サイクリングモデルルート等において迷わず安全に走行できる環境を整備するため、車道上の自転車通行位置を明示する矢羽根等分かりやすい路面表示や案内看板等を設置し、適切に維持管理します。

○マップやHPでの分かりやすい情報発信

各市町や観光協会、商工団体等とともに、観光地や景色の良い場所を走行するサイクリングルートを設定し、走行ルートや見どころを分かりやすく紹介するマップの作成やHPの整備を行います。特に、若狭湾サイクリングルートについては多言語でのマップやHPを整備します。



図3.17 観光地や飲食店、走行注意箇所などを示したマップ
左：若狭湾サイクリングルートマップ（わかさいくるHP）
右：ふくいサイクリングルートマップ（福井県交通まちづくり課HP）

○ルート上の宿泊施設のサービス拡大

国内外から訪れるサイクリストの受入環境を向上するため、自転車を室内に持ち込みできるなど、サイクリスト向けサービスの提供を拡大する宿泊施設の整備を進めています。特に嶺南地域においては、一定の要件を満たした施設を「わかさいくるサイクリストに優しい宿」として認定する制度を創設し、ロゴマークを使ってPRを進めていきます。

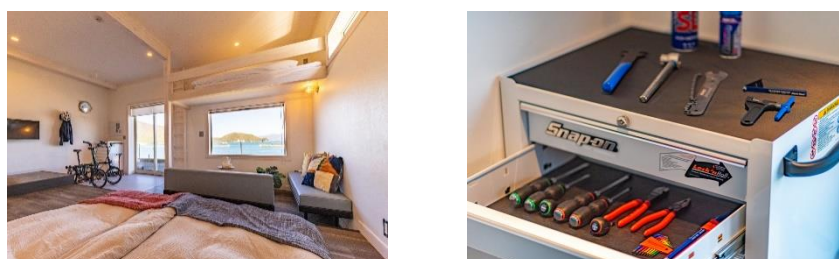


図3.18 「わかさいくるサイクリストに優しい宿」
室内への自転車持ち込みサービスや工具の提供
（敦賀さざなみリゾートちょうべい（敦賀市） 輪の間）



わかさいくる
サイクリストに優しい宿

図3.19 わかさいくるサイクリストに優しい宿 ロゴマーク

○サイクルトレイン・サイクルバスの運行【拡充】(再掲)

自転車と鉄道やバスを組み合わせた利用を推進するため、自転車をそのまま持ち込めるサイクルトレインやサイクルバスの実施を検討します。

○MaaSと連携した自転車利用の推進

鉄道やバスだけではなく、ラストワンマイルの移動手段としてレンタサイクルも含めシームレスに交通機関をつなぐMaaSを推進するため、バス等の公共交通機関と自転車の共通フリーパスなどの周知を行います。

※MaaS(マース)

「Mobility as a Service」の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに1つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

○シェアサイクル設置の支援(再掲)

自転車による周遊観光を推進するため、駅や観光地など複数拠点での自由な貸出・返却が可能なシェアサイクルの設置を支援します。あわせて、IoTを活用して、シェアサイクルの貸出場所や貸出状況等を利用者がインターネット上で確認できるシステムの導入に対し支援します。

○「自転車の駅」の周知・充実【拡充】(再掲)

快適に自転車が利用できる環境づくりのため、公共施設や飲食店、宿泊施設等に対し、自転車利用者に空気入れや工具、トイレ、駐輪場を無料で提供する「自転車の駅」の設置を働きかけます。また、自転車利用者に広く利用してもらうため、イベントや観光施設等において「自転車の駅」の周知を行います。

②サイクリングイベントのPR強化

○関係機関が連携した各種イベントの発信強化

サイクリング協会や地域の観光協会、民間事業者、市町等と一体となったプロモーションやHP、SNS等による情報発信を強化します。



図3.20 若狭路センチュリーライド(左)、福井県サイクルスポーツ大会(右)

○県外サイクリングルートと連携したPRやイベント等の開催【拡充】

自転車による広域観光の推進を図るため、北陸地域の海岸線、三方五湖と琵琶湖など近隣県とのサイクリングルートと連携したPRを行います。

また、近隣県と連携したイベント等を開催することにより、サイクリストの県内への誘客を促進します。



図3.21 鯖街道を巡るモニターサイクリング（社会実験）

【事業4】交通事故の無い安全で安心な社会の実現



①自転車利用者における交通安全意識の向上

○「自転車安全利用五則」の活用による通行ルールの周知

関係機関・団体と連携し、交通安全県民運動期間等の機会に「自転車安全利用五則」の活用により、自転車の通行ルール等の周知を図ります。



図3.22
春の交通安全県民運動チラシ



図3.23 福井駅における自転車安全利用
を呼び掛ける街頭啓発

「自転車安全利用五則」

- 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

○自転車の安全性の確保

整備不良の自転車利用による事故を防止するため、交通安全教育等の機会を通じて、自転車の定期的な点検整備の重要性に関して啓発します。

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の点灯の徹底と自転車の側面等への反射材用品の取付け促進など、自転車の被視認性の向上を図ります。

○学校における交通安全教室開催等の推進

小学校、中学校、高等学校等において、子どもの発達段階に応じた自転車の安全利用や安全に行動する力を身につける交通安全教室等を実施するとともに、研修会による教職員の指導力向上を図ります。



図3.24 学校での交通安全教室

○学校や企業等へのヘルメット着用の呼びかけ【拡充】

道路交通法の一部改正により、令和5年4月1日から全ての自転車利用者に乗車用ヘルメットの着用の努力義務が課されました。また、福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例（令和3年福井県条例第41号。以下「条例」という。）により、中学生以下の児童等にヘルメットを着用させる努力義務が保護者に対し設けられています。条例制定後、ヘルメット着用率は上がってきているものの、高校生の着用率はいまだ低いのが現状です。そこで、令和8年度から高校生のヘルメット着用を自転車通学の許可条件とします。

児童等や保護者に対して条例の周知を行うとともに、幅広い自転車利用者のヘルメット着用を促すため、小・中学生、高校生に対し、自ら安全に行動する力を身につける交通安全教室等を通して、通学時をはじめとした自転車利用時のヘルメットの着用を促進します。また、高齢者など大人にも、交通安全県民運動や交通安全実践事業所等へのヘルメット着用の呼び掛け等を行うことによりヘルメットの着用を推進します。

○自転車保険加入の促進

令和4年7月から条例で自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されたことから、自転車利用者に対し、自転車事故による高額な賠償が発生した事例を紹介するなどの広報啓発を行い、万一の事故に備え、保険の加入を促します。

自転車店と協力して、自転車購入時に自転車安全整備士による安全点検を受けることで取得できるTSマーク（自転車保険が付帯）の取得を進めます。

レンタサイクル・シェアサイクル利用者の事故に備えた、自転車貸付業者等の保険の加入を進めます。



図3.25 第二種 TS マーク（赤色マーク）

○高齢者に対する安全教育の推進

高齢者の自転車事故を防止しつつ、外出や社会参加を促進するため、参加・体験・実践型の自転車交通安全教室を実施します。



図3.26 敬老会での交通安全教室

○指導啓発活動の推進、違反に対する指導取締りの実施【拡充】

令和6年11月から自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」の罰則が強化され、また、自転車の酒気帯び運転が新たに罰則の対象とされました。罰則強化の周知も含めて、危険運転を行わないように自転車運転者に啓発を行います。

違反行為を防止するため、地域交通安全活動推進委員やボランティア等の交通関係協力者、行政、関係機関・団体、地域住民において指導啓発活動を推進します。

指導啓発活動における指導技術の向上を図るため、交通安全啓発に関するボランティア等に対し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する講習会等を開催します。

警察による交通違反に対する指導取締りを進めるとともに、自転車運転者講習制度の着実な運用を図ります。



図3.27 交通指導員等による指導啓発活動

○自転車指導啓発重点地区・路線の指定

自転車に関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、当該地区において重点的に、自転車の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し指導警告を行うとともに、悪質・危険な違反に対して検挙措置を講じます。

②自動車運転者における交通安全意識の向上

○自転車の交通ルールの周知

交通安全県民運動期間等の機会に、自転車の交通ルールを周知し、安全に車道を通行できるよう配慮を求めるなど、関係団体等と連携しながら自動車運転者に対する啓発を行います。



図3.28 自転車と自動車の安全な間隔を保つ「思いやり 1.5m運動」
(愛媛県での取り組み)

○違法駐車の積極的な取締りの実施

自転車を含めた安全で円滑な交通のため、悪質性・危険性・迷惑性の高い放置駐車違反に重点を置いた取締りを積極的に推進します。

駐車実態等を踏まえて策定した駐車監視員活動ガイドラインに沿って、駐車監視員による放置駐車違反車両の確認事務を推進します。

4 施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、市町や関係団体等で構成する「福井県自転車活用推進会議」を設置し、関係者の意見を踏まえつつ、相互に連携を図りながら取り組むものとします。

なお、自転車活用の推進については、市町においても独自に各種取り組みが展開されています。本計画は、今後、県としてさらなる取組みを進めるに当たっての基本方針を定めるものであり、市町においても各地域の実情に応じて、法第11条に基づく市町自転車活用推進計画の策定を促すとともに、計画内容の検討や先進事例の情報提供等の協力を行います。

(2) 計画のフォローアップと見直し

本計画で示す施策・取組みについて、(3)に示す評価指標の達成度とともに、進捗状況等に関するフォローアップを毎年実施します。

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

(3) 評価指標と目標値

目 標	令和5年度末	令和11年度末	目標値の考え方
【事業1】自転車利用者に優しい環境づくり			
レンタル・シェアサイクル拠点の増加	87か所	100か所	令和5年度の約1割増を目指す
【事業2】自転車と暮らすライフスタイルの推進			
バイロジスト宣言の宣言数	1, 643件	1, 800件	令和5年度の約1割増を目指す
【事業3】サイクルツーリズムの推進による観光振興			
レンタル・シェアサイクルの年間利用者	36千人	40千人	令和5年度の約1割増を目指す
【事業4】交通事故の無い安全で安心な社会の実現			
自転車事故発生件数の抑制	年間90件	年間90件以下	令和5年発生件数以内にとどめる

※自転車事故発生件数については年度集計ではなく年集計

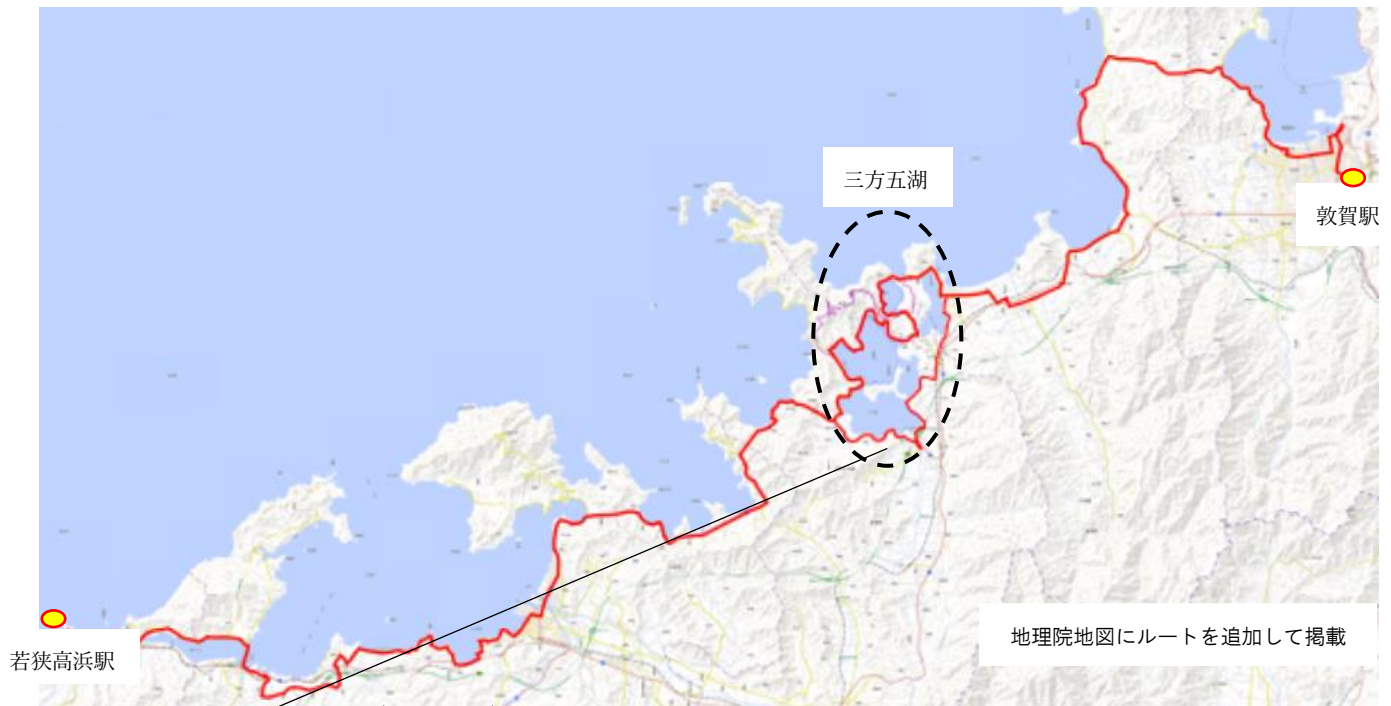
参考資料：福井県サイクリングモデルルート

若狭湾サイクリングルート(わかさいくる)

ルート延長：約126km

特長：若狭湾や三方五湖など美しい自然を眺めながら楽しめるルート

経路：JR敦賀駅～JR若狭高浜駅(嶺南6市町を經由)



三方五湖周遊ルート(ゴコイチ)

ルート延長：約33km

特長：三方五湖の湖畔の景色が楽しめるルート

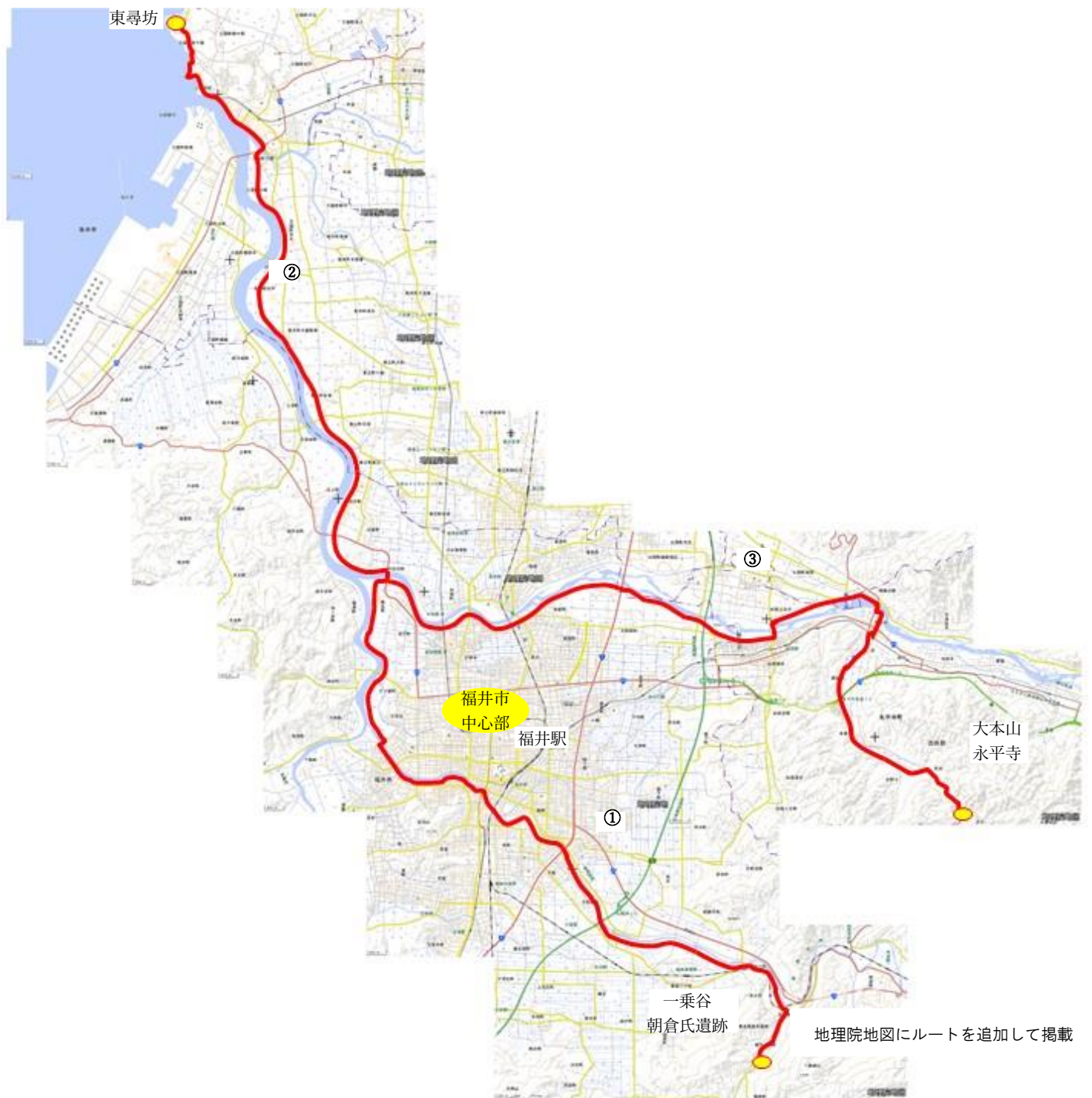
経路：三方湖～菅湖～久々子湖～日向湖～水月湖～三方湖

福井・坂井・永平寺観光地アクセスルート

ルート延長：約56km

特 長：福井市中心部から一乗谷朝倉氏遺跡、東尋坊、大本山永平寺をむすぶルート

経 路：①福井市中心部～足羽川左岸～一乗谷朝倉氏遺跡(約12km)
②福井市中心部～足羽川左岸～九頭竜川右岸～東尋坊(約26km)
③福井市中心部～足羽川左岸～九頭竜川左岸～大本山永平寺(約26km)



参考資料：福井県内のサイクリングルート

① 北潟湖ハミングロード

距離：約 8.5km 所要時間：約 30 分



②三国・あわらサイクリングコース

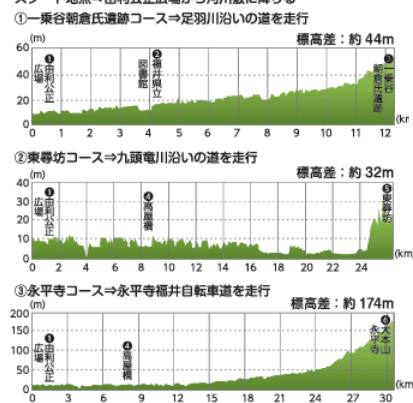
①三国周遊コース 距離：約20km 時間：約1時間30分
②三国あわらコース 距離：約14km 時間：約1時間



③ 福井・坂井・永平寺観光地アクセスルート

①一乗谷朝倉氏遺跡コース 距離：約 12km 時間：約 1 時間
②東尋坊コース 距離：約 26km 時間：約 2 時間
③永平寺コース 距離：約 26km 時間：約 2 時間

スタート地点⇒由利公正広場から河川敷に降りる



④ 丸岡サイクリングコース

距離：約 27km 所要時間：約 2 時間



⑤ 永平寺福井自転車道

距離：約 26.1km 所要時間：約 2 時間

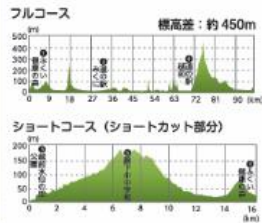


⑥ 越前海岸サイクリングコース〔上級者向け〕

①ショートコース 距離：約70km 時間：約5時間

②往復コース 距離：約 80km 時間：約 6 時間

③フルコース 距離：約100km 時間：約7時間



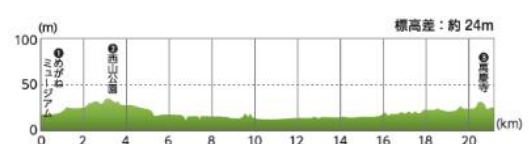
⑦ 越前大野サイクリングコース

距離：約 23km 所要時間：約 2 時間



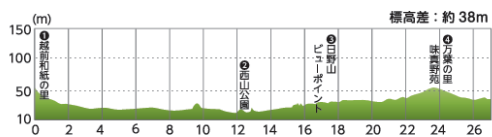
⑧ 鯖江サイクリングコース

距離：約 23km 所要時間：約 1 時間 30 分



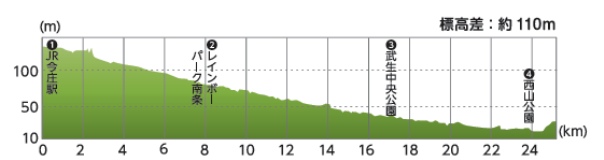
⑨ 丹南サイクリングコース

距離：約 30km 所要時間：約 2 時間



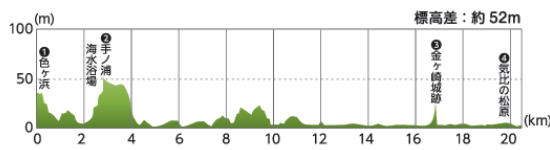
⑩ 丹南ふれあいスポーツレクリエーションロード

距離：約 26.3km 所要時間：約 2 時間



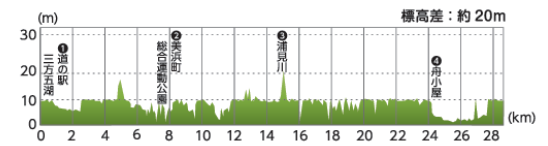
⑪ 敦賀サイクリングコース

距離：約 37km 所要時間：約 3 時間



⑫ 三方五湖周遊ルート

①五湖全周コース 距離：約 30km 時間：約 2 時間
②五湖半周コース 距離：約 18km 時間：約 1 時間



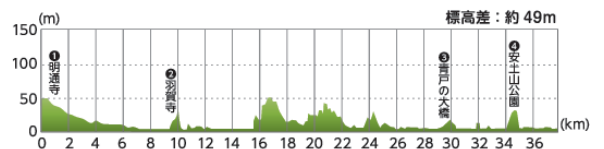
⑬ 小浜サイクリングコース

距離：約 28km 所要時間：約 2 時間



⑭ 小浜大飯高浜自転車道

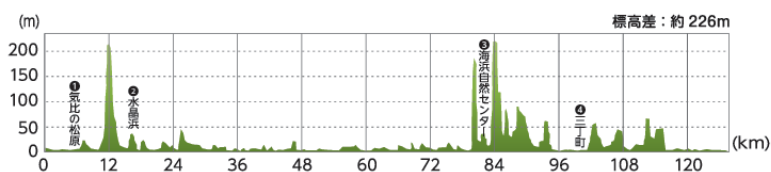
距離：約 40.3km 所要時間：約 3 時間



⑮ 若狭湾サイクリングルート

距離：約 126km

所要時間：約 9 時間



福井県内のサイクリングルートはホームページにも記載しています。
(ふくいサイクリングルートマップ(福井県交通まちづくり課HP))

参考資料：福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例の概要

目的	自転車の安全で適正な利用に関する施策の基本的事項を定め、自転車に係る交通事故の防止、被害の軽減および交通事故被害者の救済に資することを目的とする。
概要	1 基本理念 ・県民が道路の交通に関する法令についての理解を深め、歩行者、自転車および自動車等が安全に道路を使用すること ・自転車の安全で適正な利用は、県、県民、学校、事業者、交通安全関係団体、市町等が、相互に連携を図りながら協力して社会全体で取り組むこと
	2 県および県民の責務 【県の責務】 ・自転車の安全で適正な利用に関する総合的な施策を策定し、実施する。 【県民の責務】 ・自転車の安全で適正な利用についての理解を深め、家庭、地域等における自転車の安全で適正な利用に関する取組みを自主的かつ積極的に行うよう努めなければならない。 ・県および市町が実施する自転車の安全で適正な利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。
	3 基本的施策 (1) 自転車利用時の安全上の措置に係る努力義務 ・自転車利用者は、自転車を安全に利用すること ・保護者は、中学生以下の子にヘルメットを着用させること ・高齢者の家族は、自転車の安全な利用に関する助言を行うこと ・自転車の定期的な点検および整備を行うこと 等 (2) 交通安全教育等の実施 (3) 自転車損害賠償責任保険等への加入義務 ・自転車利用者は、自転車損害賠償責任保険等に参加すること (自転車利用者が未成年の場合は、保護者が加入すること) 等
施行日	令和4年7月1日

第 2 次福井県自転車活用推進計画

令和7年3月策定

福井県未来創造部
新幹線・交通まちづくり局交通まちづくり課