

福井県自転車活用推進計画

令和2年3月

福 井 県

(令和4年3月一部改訂)

福井県自転車活用推進計画 目次

1 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	3
(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り組み	20
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	35
(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)成果指標	
〔参考資料〕	
福井県サイクリングモデルルート	36
福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例	38

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組みへの関心が高まっています。

本県においては、これまで、県民の健康増進や自家用車に頼り過ぎない社会の実現に向け、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。

また、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、コース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観光振興等の取組みを推進してきました。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。さらに今後は、北陸新幹線福井・敦賀開業に向けたサイクルツーリズムの推進など、自転車を活用した交流人口拡大を図る必要があります。

一方、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た「自転車活用推進計画」を策定し、今後、各種の施策を総合的かつ計画的に推進することとしています。

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)への取組みが各地で始まっており、施策の実施に当たってはこの基本理念に配慮することが必要です。

本県では、こうした法や国の自転車活用推進計画等に基づき、今後の本県における自転車活用推進施策を検討するため、関係団体・事業者、市町等と議論を重ね、福井県自転車活用推進計画(以下「本計画」という。)を策定しました。

(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。

(3) 計画区域

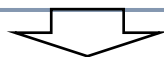
本計画の計画区域は、福井県全域とします。

(4) 計画期間

令和2年度から令和6年度までの5年間とします。

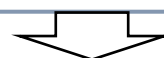
○自転車活用推進法（平成29年5月）

- ・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、健康の増進等を図ることが重要。
- ・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】

- ・自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の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）

- ・自転車活用推進法に基づき策定する、本県の自転車の活用の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】

- ・国計画の4つの目標（都市環境、健康、観光、安全・安心）は第1次計画を踏襲しつつ、新たな施策として、「損害賠償責任保険等への加入促進」等を追加
- ・計画期間：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による損害賠償責任保険等への加入義務化などを踏まえ、計画を一部改訂

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。

令和元年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39%となりました。県民が自転車を利用する目的は、買物が43.3%と最も多く、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	1.74台	1.05台
1か月間の自転車の平均使用頻度※2	9.2日	10.6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(令和元年8月20日)」より抜粋

※2 出典：(一財)自転車産業振興協会「平成30年度自転車保有台数実態に関する調査報告書(平成30年10月)」より抜粋

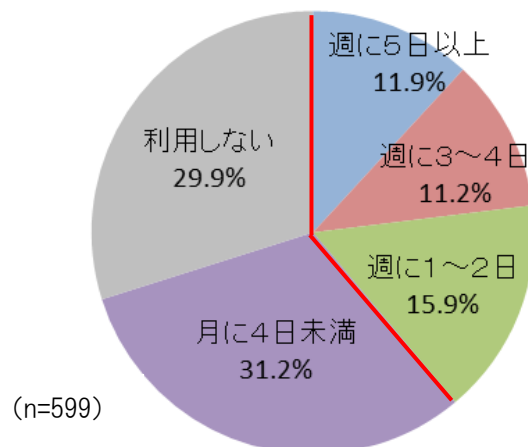


図2.1 自転車の利用頻度 (県民調査より)

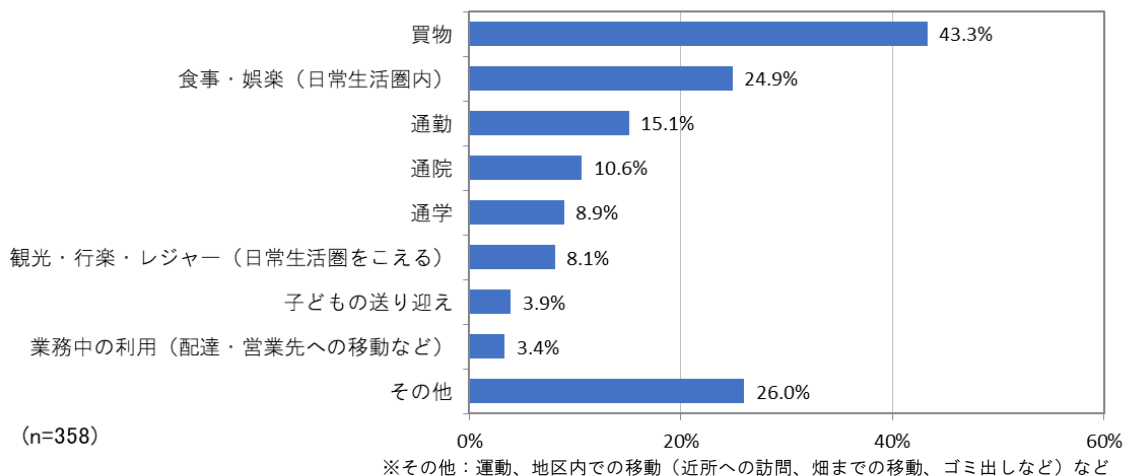


図2.2 自転車を利用する目的について (県民調査より)

1日に利用する割合が1番高い移動手段に関する設問では、「自家用車(送迎含む)が最も多い」と回答した方が最も多く、79.5%を占めました。一方、

- ・ 「自転車」が最も多い」と回答した方は自家用車に次いで2番目に多い
- ・ また、自家用車を最も多く利用すると回答した方が、2番目に多く利用する移動手段では「自転車」が22.5%を占める

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。

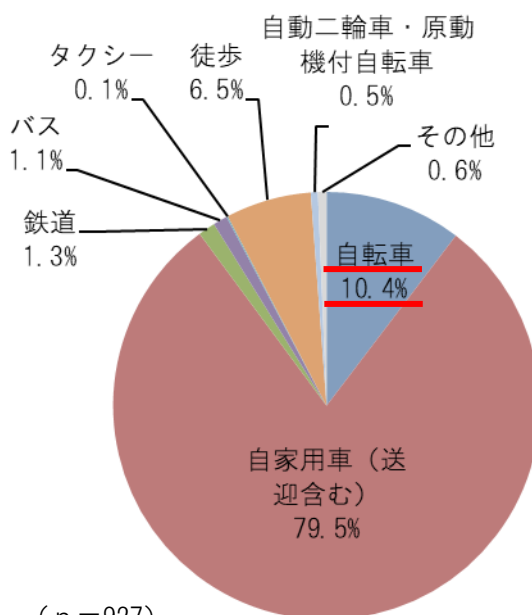


図2.3 1日に利用する割合が高い移動手段 (県民調査より)

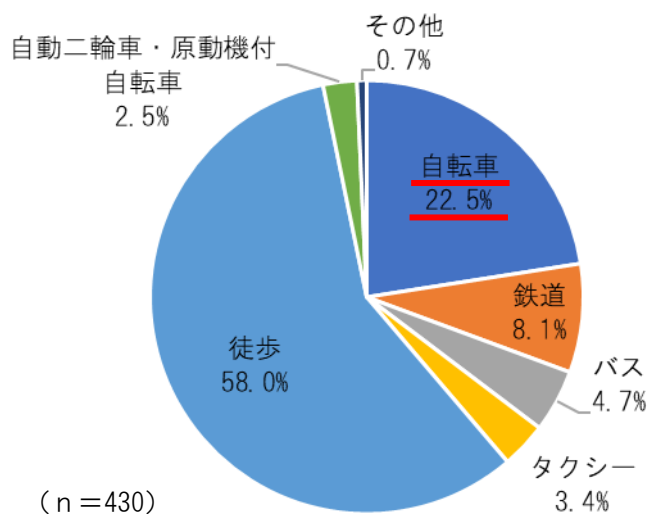


図2.4 自家用車の利用が最も多い方が2番目に利用する移動手段 (県民調査より)

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10%以上少ない
- ・ 「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20%以上少ない

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。

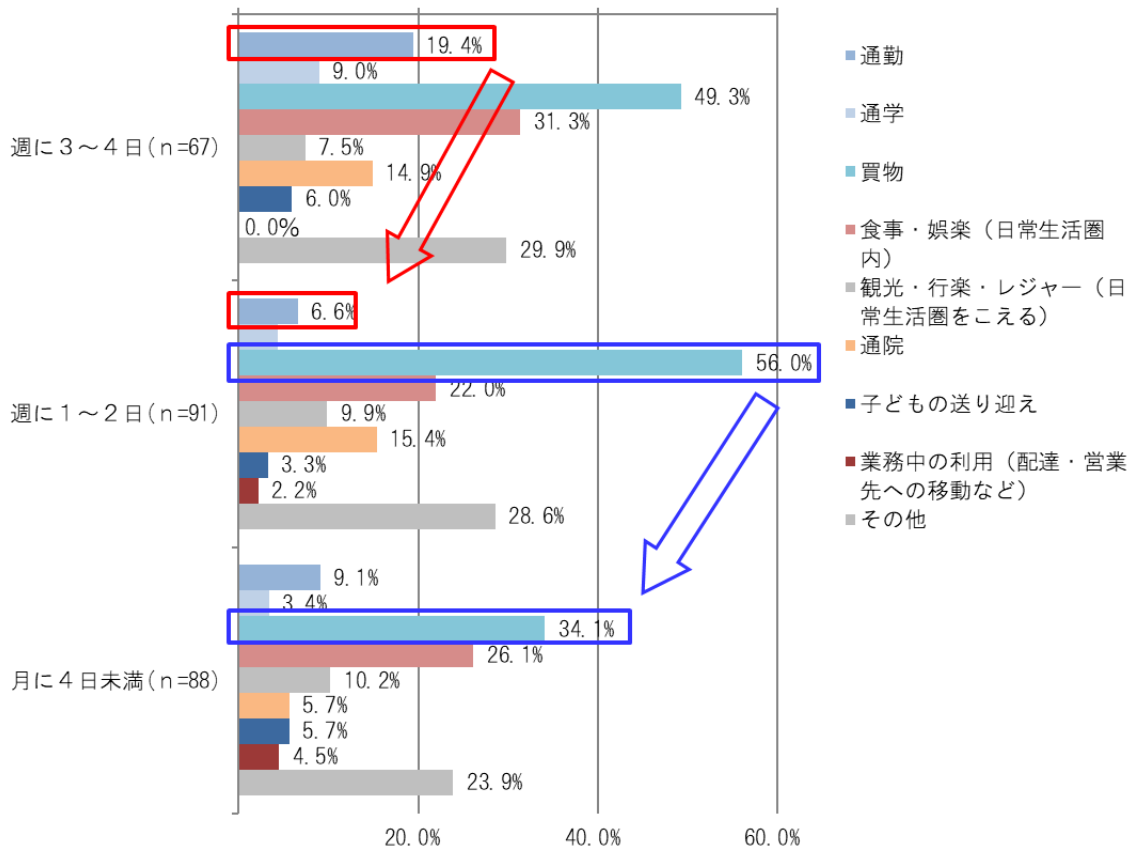


図2.5 自転車の利用頻度別にみた利用目的 (県民調査より)

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、短距離での自家用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。

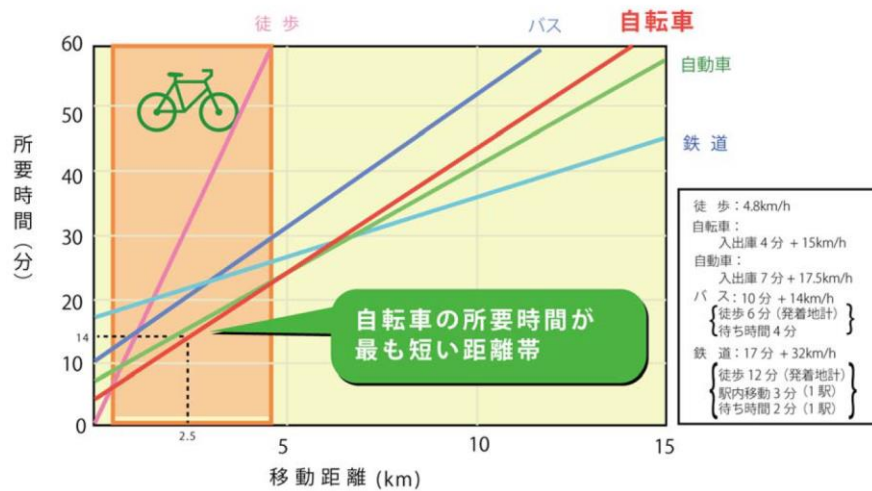


図2.6 交通手段別移動距離と所要時間の関係

(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
(令和元年5月)」より抜粋)

以上のことから、必ずしも自家用車を利用する必要のない近距離の買物での自転車利用、自家用車と自転車を組み合わせたパークアンドサイクルライドによる通勤等、自家用車から自転車へ利用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

県民調査の、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35.7%となっています。

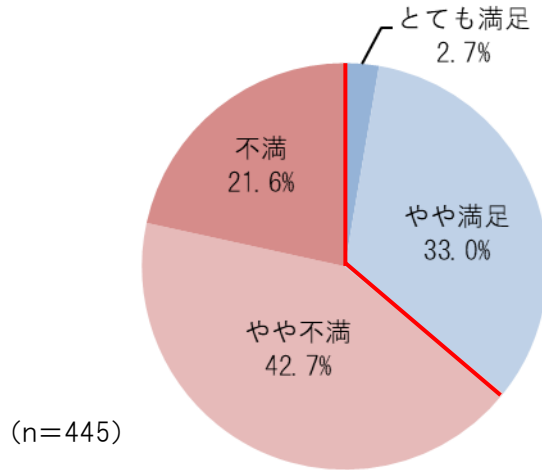


図2.7 県内の自転車利用環境に対する満足度（県民調査より）

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」「自転車と公共交通機関の接続」に対する評価の関係をみると、

- ・ 共通して、満足度が低いほど利用頻度が低い
- ・ 特に、「道路環境」に関する満足度では、「月に4日未満」が「週に1～2日」よりも不満に感じている割合が8%多い
- ・ 「自転車と公共交通機関の接続」に関する満足度では、「週に1～2日」が「週に3～4日」よりも不満に感じている割合が12%多い

ということが分かります。

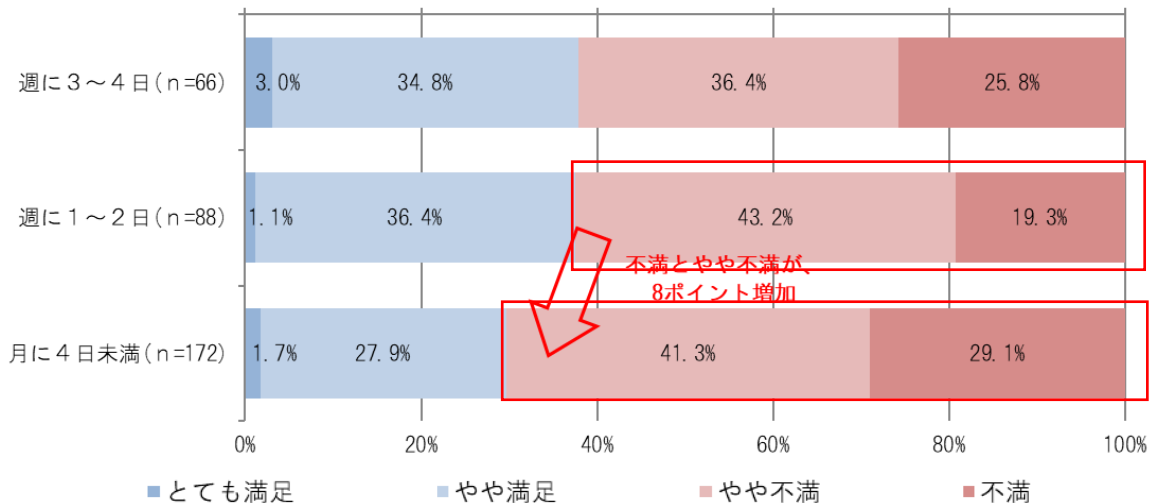


図2.8 自転車の利用頻度と、道路環境に対する満足度の関係（県民調査より）

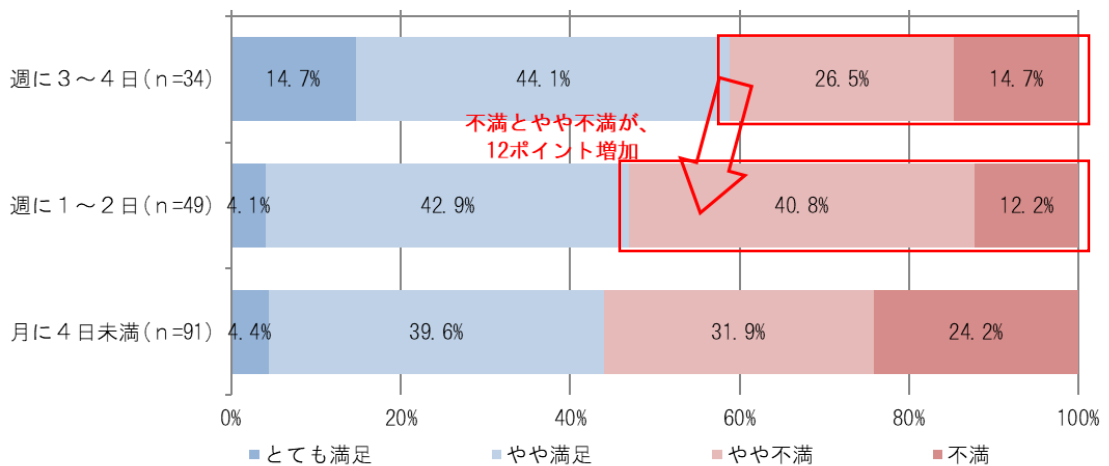


図2.9 自転車の利用頻度と、公共交通機関との接続に対する満足度の関係（県民調査より）

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11.5%、「自転車の利用環境が改善されれば増やしたい」が33.3%、「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7.4%となりました。

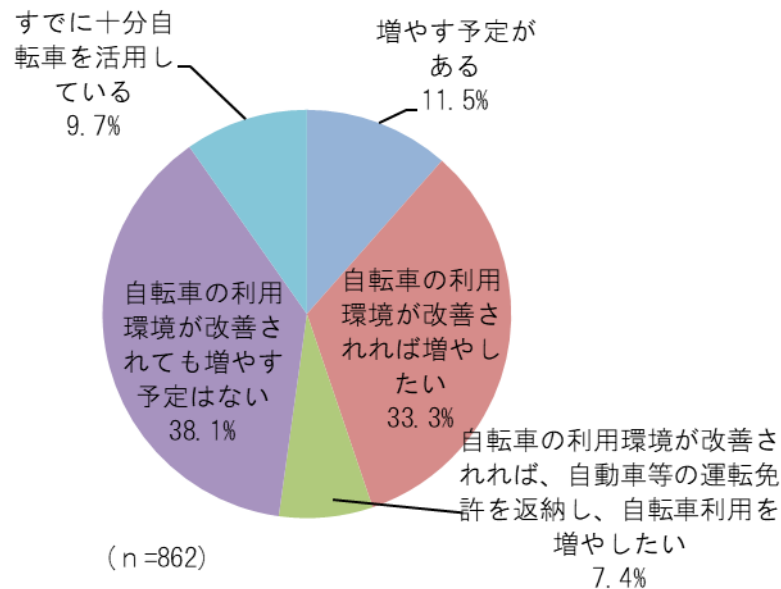


図2.10 今後の自転車利用意向について（県民調査より）

「道路環境」「自転車と公共交通の接続」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」のいずれを回答した方も、各環境に対する満足度が低いということが分かります。

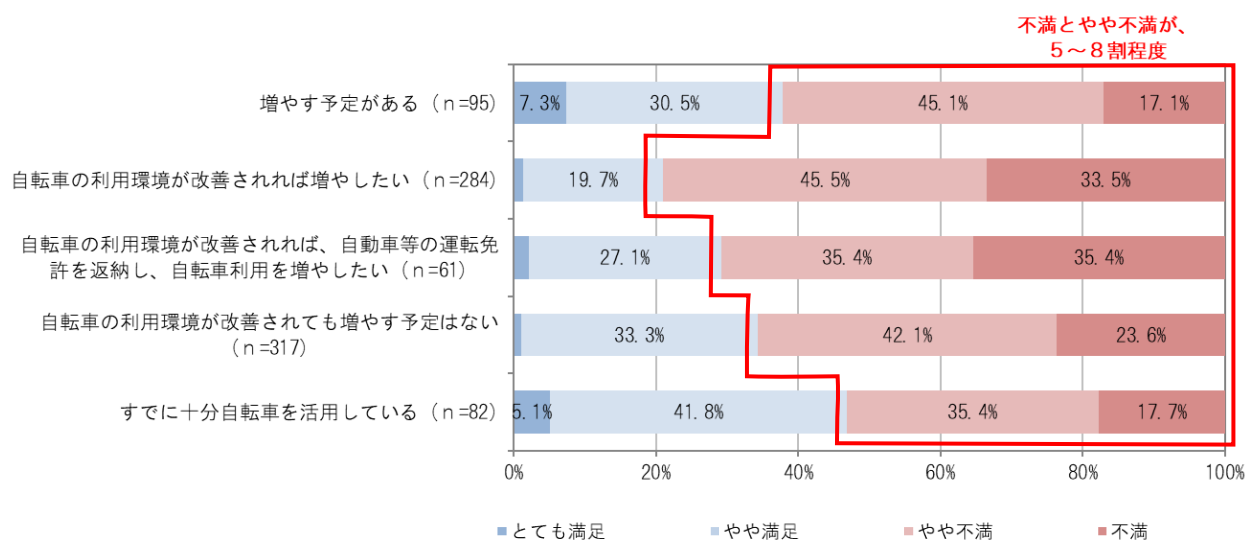


図2.11 今後の自転車利用意向と、道路環境に対する満足度の関係（県民調査より）

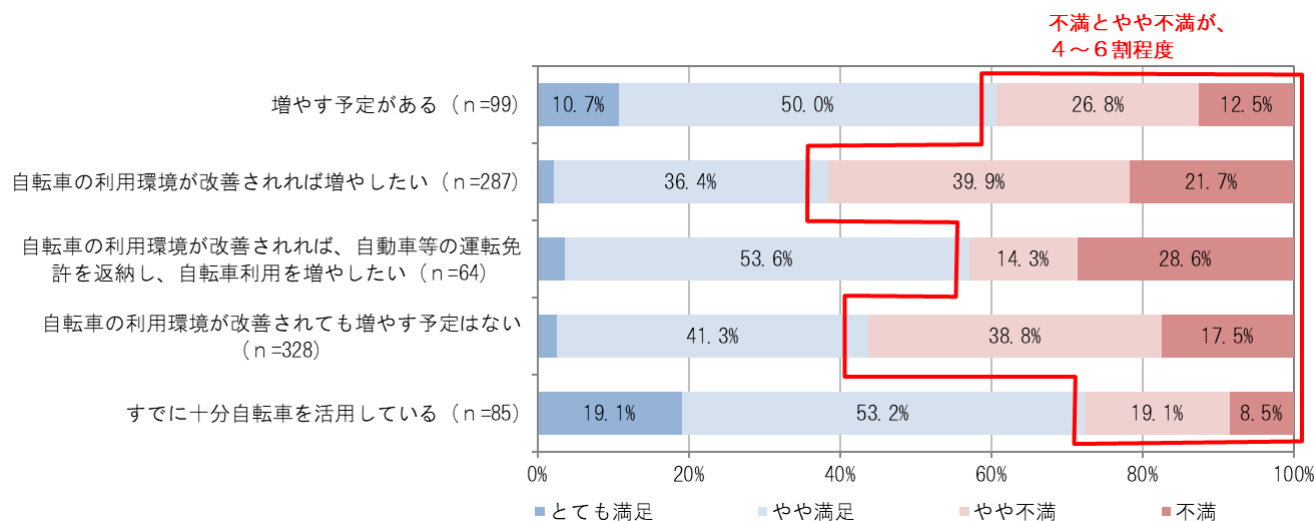


図2.12 今後の自転車利用意向と、公共交通機関との接続に対する満足度の関係（県民調査より）

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」「自転車と電車・バスとの接続強化」といった回答が多い結果となりました。

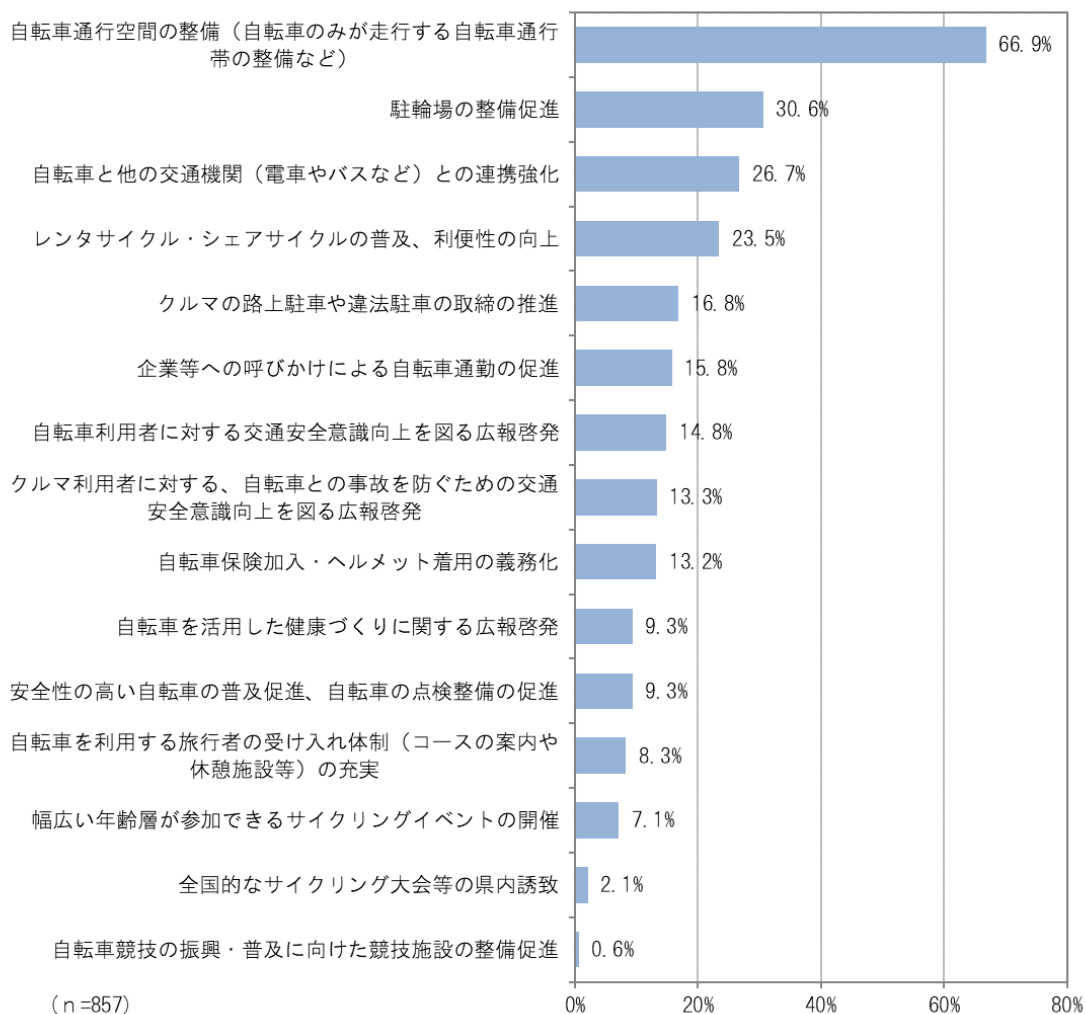


図2.13 自転車活用推進に重要と思われる施策（県民調査より）

以上のことから、自転車通行空間の整備や公共交通との接続性の改善により、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、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を設置を行っています。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2.14 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、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。道路標識、路面標示、カラー舗装の設置が必要

※路面表示…道路標識、区画線及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接続環境

公共交通機関との接続については、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、平成31年3月末現在で159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、福井市が「まちなかレンタサイクル ふくチャリ」をJR福井駅周辺の16か所に設置しており、毎年利用者が増加しています。令和2年4月からは敦賀市がJR敦賀駅周辺の9か所において、新たにシェアサイクル拠点を整備する予定であるなど、県内においても広がりを見せています。

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)
JR(北陸本線・越美北線・小浜線)	50駅(62駅)

【シェアサイクルの実施都市数の推移】

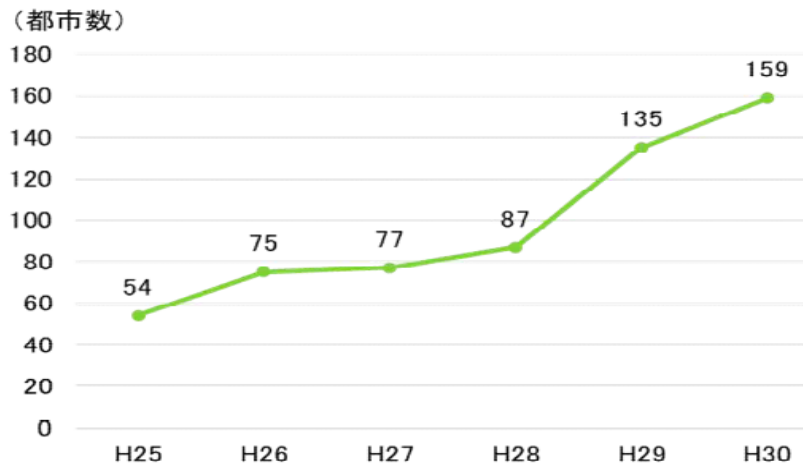


図2.15 シェアサイクルの実施と指数の推移

(出典：国土交通省「シェアサイクルの取組等について（令和元年11月）」より抜粋)



図2.16 まちなかレンタサイクル「ふくチャリ」（福井市）



図2.17 シェアサイクルのポートの例（株式会社ドコモ・バイクシェア提供）

(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)は近年増加傾向にあり、平成30年には過去最高となりました。令和5年春の北陸新幹線福井・敦賀開業により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。

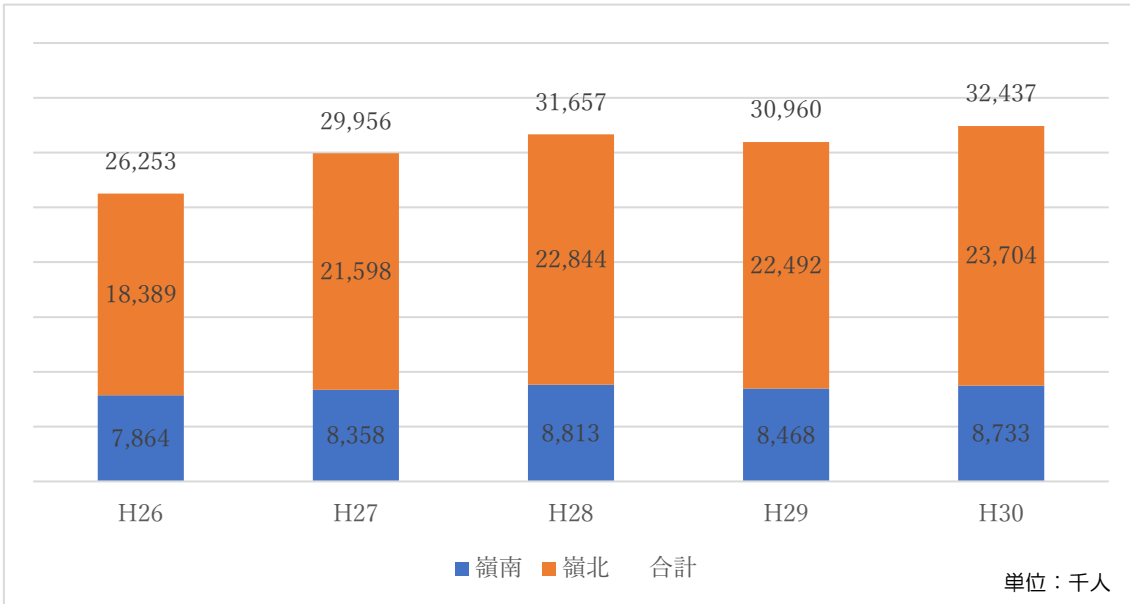


図2.18 観光客入込数(延べ人数)の推移(出典：福井県観光客入込数(県統計)より)

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、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が、迷わず安心して走行できるよう、

- ・ 分岐路や観光地等を写真とともに記した分かりやすいサイクリングルートマップの作成
- ・ 路面表示や看板等によるルート上での案内

等が効果的ですが、案内標示については、現状、路線によって標示方法が異なるため、統一を図る必要があります。



図2.19 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生国内外へ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、県内サイクリングルートの将来的なナショナルサイクルルート化に向けて、環境整備を行うことが必要です。

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2.20 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)

第1次ナショナルサイクルルート指定ルートについて

走行環境の整備及びサイクルツーリズム推進に向けたソフト施策の取組が一定程度進んでいる、下記の3ルートを指定。

つくば霞ヶ浦りんりんロード

■概要
JR岩瀬駅～JR土浦駅間及び霞ヶ浦湖岸一周(茨城県)
延長:約180km

■取組内容

【走行環境の整備】
 (矢野橋とルート案内)

【サイクルツーリズム推進のための取組】
 英語、繁体字に対応したマップ、観光情報も充実
 りんりんスクエア土浦(ゲートウェイ) 茨城県が主体となって、土浦市と連携し整備した全国サイクリング拠点「りんりん」初の鉄道駅直結サイクリング拠点(2018.3.25開業)
 りんりんポート土浦(ゲートウェイ) ポート土浦(2018.3.30開業)

しまなみ海道サイクリングロード

■概要
JR尾道駅(広島県)～サンライズ糸山(愛媛県)
延長:約70km

■取組内容

【走行環境の整備】
 県道の改修に連携しルートを通するブルーライン道路標識等設置

【サイクルツーリズム推進のための取組】
 サイクルアシス
 尾道駅 おのたぎゲート(ゲートウェイ)
 寺泊駅(ゲートウェイ)
 ONOMCHI LOU(サイクルストア専用ホテル)
しまなみサイクルトレイン(JR西国)

びわこ

■概要
琵琶湖岸一周(滋賀県)
延長:約190km

■取組内容

【走行環境の整備】
 道の駅直結案内
 矢野橋直結案内

【サイクルツーリズム推進のための取組】
 路上交通法条例(中山市 運動タラシ)
 津島駅(ゲートウェイ)
 びわこびわこサイクリングマップ
サイクルマップがスマートフォン(トレイ)にダウンロード、休養所等
マップ(日・英・中)3言語版を作成

図2.21 第1次ナショナルサイクルルート指定について
(令和元年11月7日 国土交通省記者発表資料より)

(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と、全交通事故件数に占める割合は、ともに減少傾向にあります。

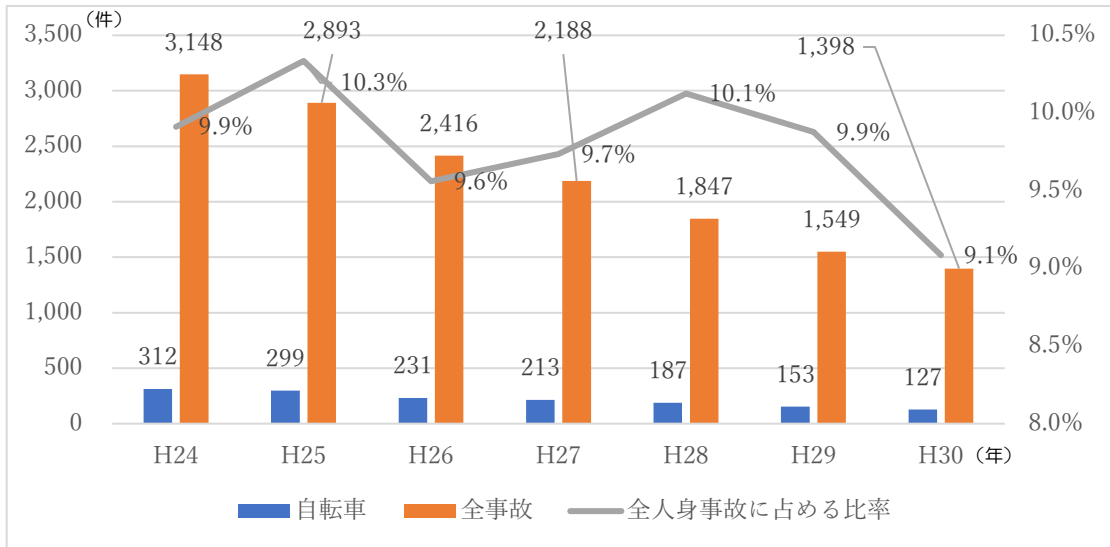


図2.25 県内における自転車事故発生件数（福井県警察本部提供資料）

平成26年以降、件数・負傷者数は減少し、令和元年は平成30年と同様です。

表2.3 自転車事故の発生件数等の過去5年平均と令和元年の状況（福井県警察本部提供資料）

	平成26～30年平均	令和元年
発生件数	182.2 件	128 件
死傷者数	6.4 人	5 人
負傷者数	178.2 人	124 人
対歩行者事故	2.0 件	1 件
うち死亡事故	0 件	0 件

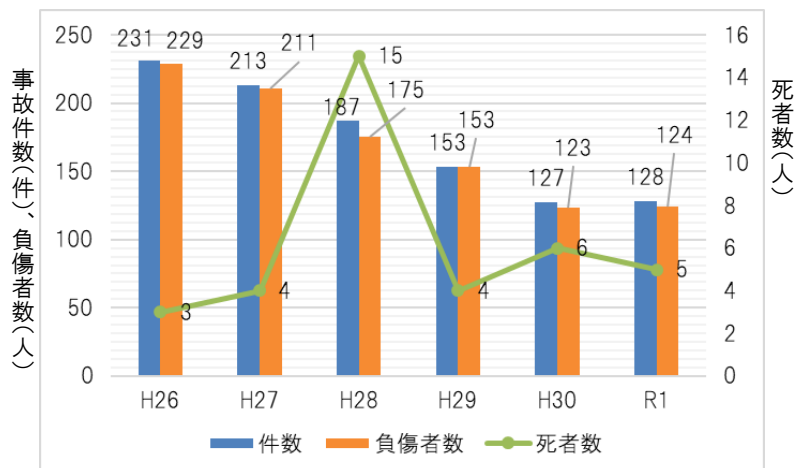


図2.26 自転車事故件数等の推移（福井県警察本部提供資料）

※「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16時～18時に多く発生しています。

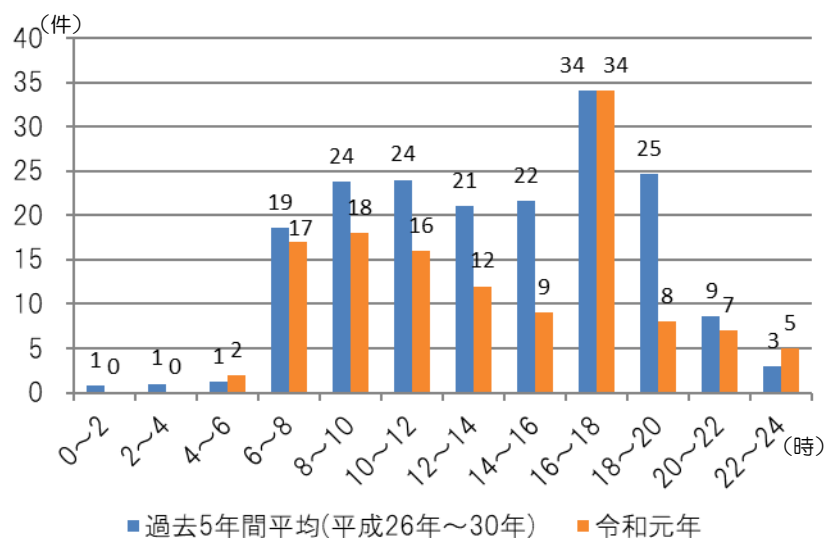


図2.27 自転車事故の発生時間帯（福井県警察本部提供資料）

年齢別では高齢者と未成年が約7割を占め、職業別では小・中学生、高校生が約3割を占めています。

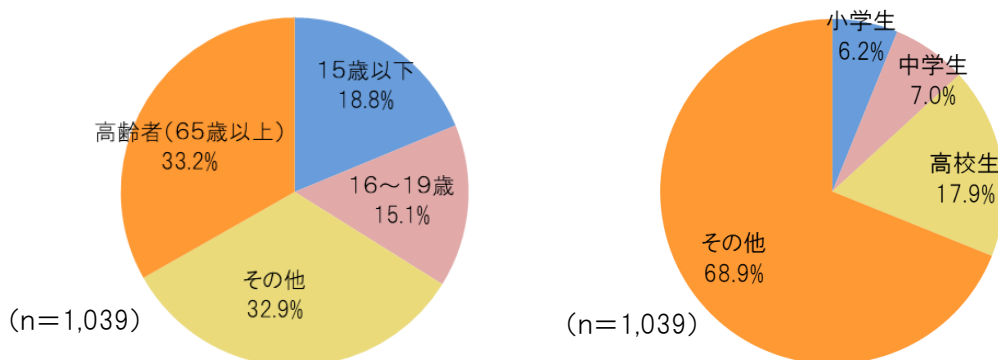


図2.28 自転車事故の年齢別発生状況（左図）と職業別発生状況（右図）
（平成26年～令和元年の累計、福井県警察本部提供資料）

※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の認知・遵守状況

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、

- ・ 自転車での歩道走行に関する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

ということが分かりました。

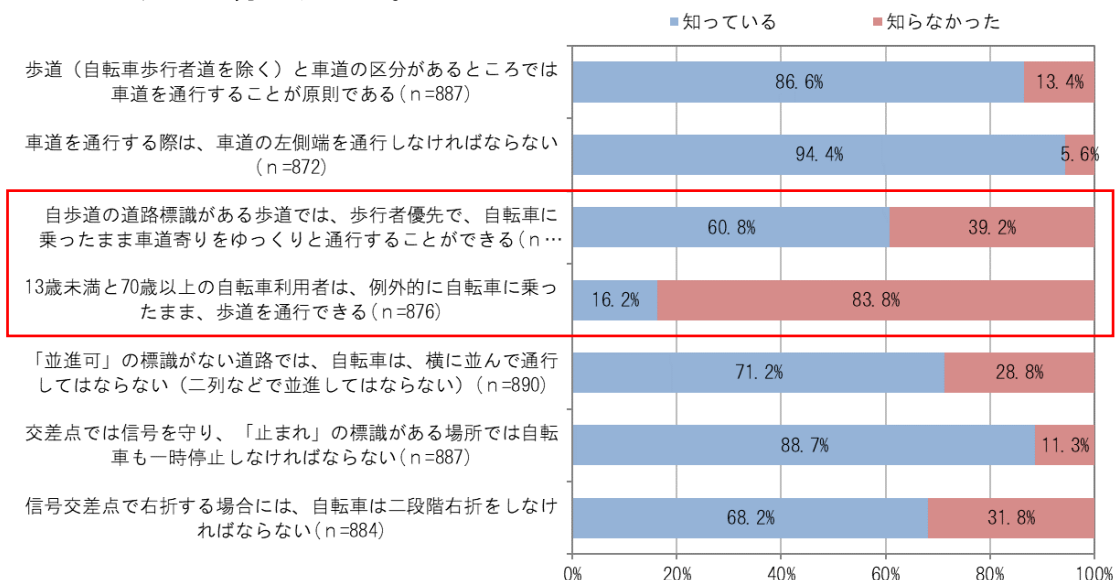


図2.29 自転車の交通ルールの認知状況（県民調査より）

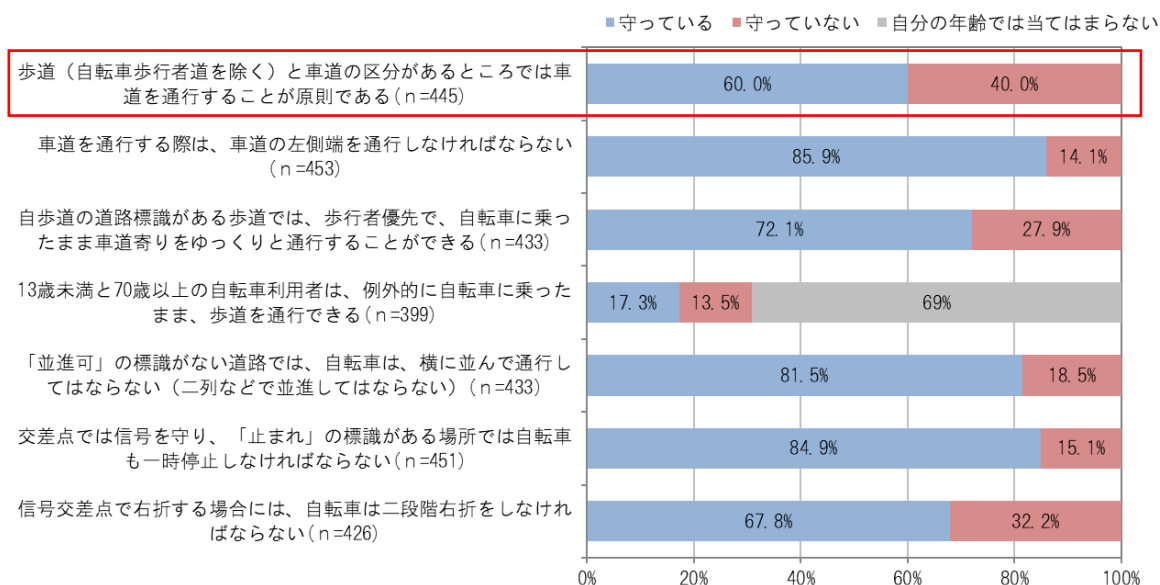


図2.30 自転車の交通ルールの遵守状況（県民調査より）

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、ほぼ全ての小・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。

表2.4 交通安全教室の実施状況（学校安全に係る取組状況等の調査（平成31年1月末県調査）より）

	全 体	小学校	中学校	高等学校
全学校数	300 校	190 校	75 校	35 校
交通安全教室の実施校	291 校	190 校	74 校	27 校
割 合	97%	100%	98.7%	77.1%

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、事故に備えた自転車保険の加入促進も重要です。

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ルを周知し、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。

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、過度な自家用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景色の中を走行するサイクリングなどを通して、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、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

- 【1】 自転車利用者に優しい環境づくり
- 【2】 自転車と暮らすライフスタイルの推進
- 【3】 サイクルツーリズムの推進による観光振興
- 【4】 自転車事故の無い安全で安心な社会の実現

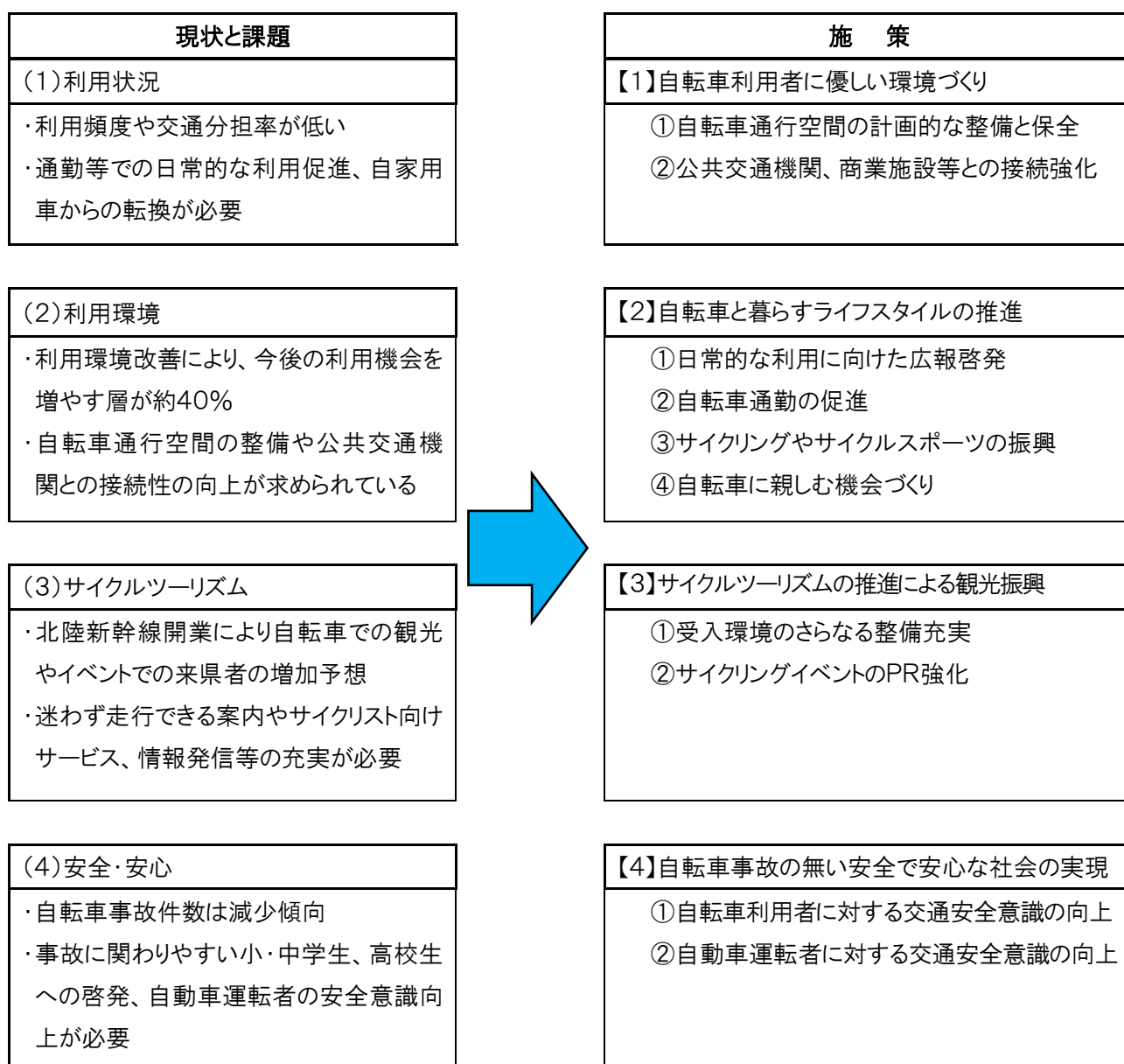


図3.1 該当するSDGsマーク

【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を推進

現在、県内では福井市、大野市およびあわら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へのリンク)

○路面表示の設置や補修などによる安全性の確保

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。

また、令和元年度の道路構造令の改正により、自転車道や自転車歩行者道に加え、新たに自転車通行帯が設けられました。本県においても、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。



自転車専用通行帯



車道上の自転車通行位置明示



自転車道



自転車歩行者道



自転車通行帯

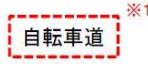


図3.2 自転車通行空間整備の例

※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という。

※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

をいう。

※自転車通行帯…道路構造令に規定される、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。

改正後		自転車		
		多 (500台/日以上) ※4	少	
			歩行者	
		多 (500人/日以上) ※4	少	
自動車	多 (4,000台/日以上) ※4	自転車通行帯 	 自転車歩行者道	自転車歩行者道
	少		/	

- ※1 新設道路においては、設計速度60km/h以上の場合、既設道路においては速度50km/h超の場合。
- ※2 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合(自動車と自転車の分離)。
- ※3 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合(自転車と歩行者の分離)。
- ※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

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「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について(令和元年7月5日)」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」の整備や狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施します。

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。

○サイクルトレインの運行

自転車と鉄道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の利用を拡大するとともに、新たな運行を鉄道事業者と検討します。



図3.4 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。



【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70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3.5 まちなかレンタサイクル「ふくチャリ」（福井市）

○IoTを活用したシェアサイクルの情報提供

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」の充実・拡大

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。



【現状】自転車の駅

- ・飲食店や「道の駅」等の協力により、県内約100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3.6 自転車の駅（道の駅 西山公園）とロゴマーク

【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

季節ごとにテーマを設け、手軽にできる省エネ行動を実践する「エコチャレふくい」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(エコで賢い移動手段の選択)を呼びかけます。

②自転車通勤の促進

○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 へのリンク)

○公共施設を利用したパークアンドサイクルライドの推進

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を実施します。



【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3.7 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。

○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。

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

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、気軽に参加できる短距離やテーマを設けたサイクリングイベントを開催します。



図3.8 河川敷での短距離サイクリング



図3.9 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つにまとめたポータルサイトを新たに作り、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民参加のスポーツイベントに対して支援を行います。

国民体育大会において、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3.10 平成30年「福井しあわせ元気国体」
自転車トラック・レース競技（福井市）



図3.11 平成30年「福井しあわせ元気国体」
自転車ロード・レース競技（大野市）

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

地域でのサイクリングイベントなどを行うサイクリングリーダーの養成、おもしろ自転車等を活用した自転車利用のPR等により、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3.12 「おもしろ自転車」の試乗会



図3.13 キックバイクによる幼児向け自転車体験



図3.14 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）

【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

○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、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。

三方五湖周遊ルート

延長：約30km

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

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。

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。

若狭湾サイクリングルート

延長：約130km

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

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、車道上の青い矢羽根等の統一的な路面表示、案内看板等を設置し、適切に維持管理します。

○県外サイクリングルートと連携したPR

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。

○マップやHPでの分かりやすい情報発信

観光協会等とともに、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。



図 3.15 観光地や飲食店、分かりにくい分岐路などを写真とともに示したマップ
左：若狭路ハッピーサイクリングマップ（（一社）若狭路活性化研究所HPへのリンク）
右：ふくいのサイクリングルートマップ（福井県交通まちづくり課HPへのリンク）

○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、自転車が持ち込みできるなど、宿泊施設におけるサイクリスト向けサービスの提供を拡大します。

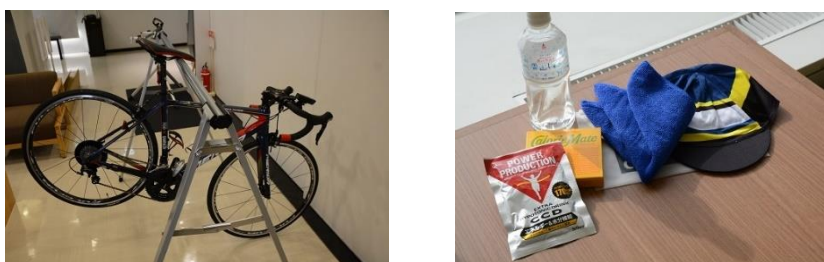


図 3.16 ホテル内への自転車持ち込みサービスやスポーツ飲料等の提供
（ホテルフジタ福井 サイクリスト宿泊プラン）

○サイクルトレインの運行(再掲)

サイクルツーリズムの途中で鉄道を利用しやすいよう、自転車をそのまま持ち込めるサイクルトレインの利用を拡大するとともに、新たな運行を検討します。



図 3.17 えちぜん鉄道のサイクルトレイン

○観光型MaaSの構築

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観光型MaaSを構築します。

※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、宿泊施設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。



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70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3.18 まちなかレンタサイクル「ふくチャリ」(福井市)

○IoTを活用したシェアサイクルの情報提供(再掲)

初めて本県を訪れた方にシェアサイクルの位置や貸出状況の情報を分かりやすく提供するため、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」の充実・拡大(再掲)

サイクリング中に休憩する拠点を設けるため、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。



自転車の駅

- ・飲食店や「道の駅」等の協力により、県内約100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3.19 自転車の駅(道の駅 西山公園)とロゴマーク

②サイクリングイベントのPR強化

○県内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)

【4】自転車事故の無い安全で安心な社会の実現

①自転車利用者に対す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3.2.1 春の交通安全県民運動チラシ



図3.2.2 交通安全県民運動に合わせた通行ルール等の周知

「自転車安全利用五則」

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
夜間はライト点灯
交差点での信号遵守と一時停止・安全確認)
- ⑤子どもはヘルメットを着用

○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するとともに、自転車店の協力を得て点検会等を開催します。

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3.2.3 学校での交通安全教室

○自転車利用時の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(令和3年福井県条例第41号。以下「条例」という。)を制定し、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を保護者に対し新たに設けました。

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、交通安全県民運動等においてヘルメットの着用を呼びかけます。

○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を義務化したため、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、保険の加入を促進します。

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。



賠償責任・傷害保険付(1年間有効)
自転車安全整備士番号

図3.24 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3.25 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

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3.26 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自動車運転者に対す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、「自転車安全利用五則」により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、民間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3.27 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

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(仮称)」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)に示す成果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) 成果指標

目 標	令和元年度末	令和6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%
レンタル・シェアサイクル拠点の増加	70か所	100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%
【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
【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
交通安全教室を実施している小・中学校、高等学校の割合	97%	100%

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

ルート延長：約130km

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

ルート延長：約30km

特長：三方五湖の湖畔の景色が楽しめるルート

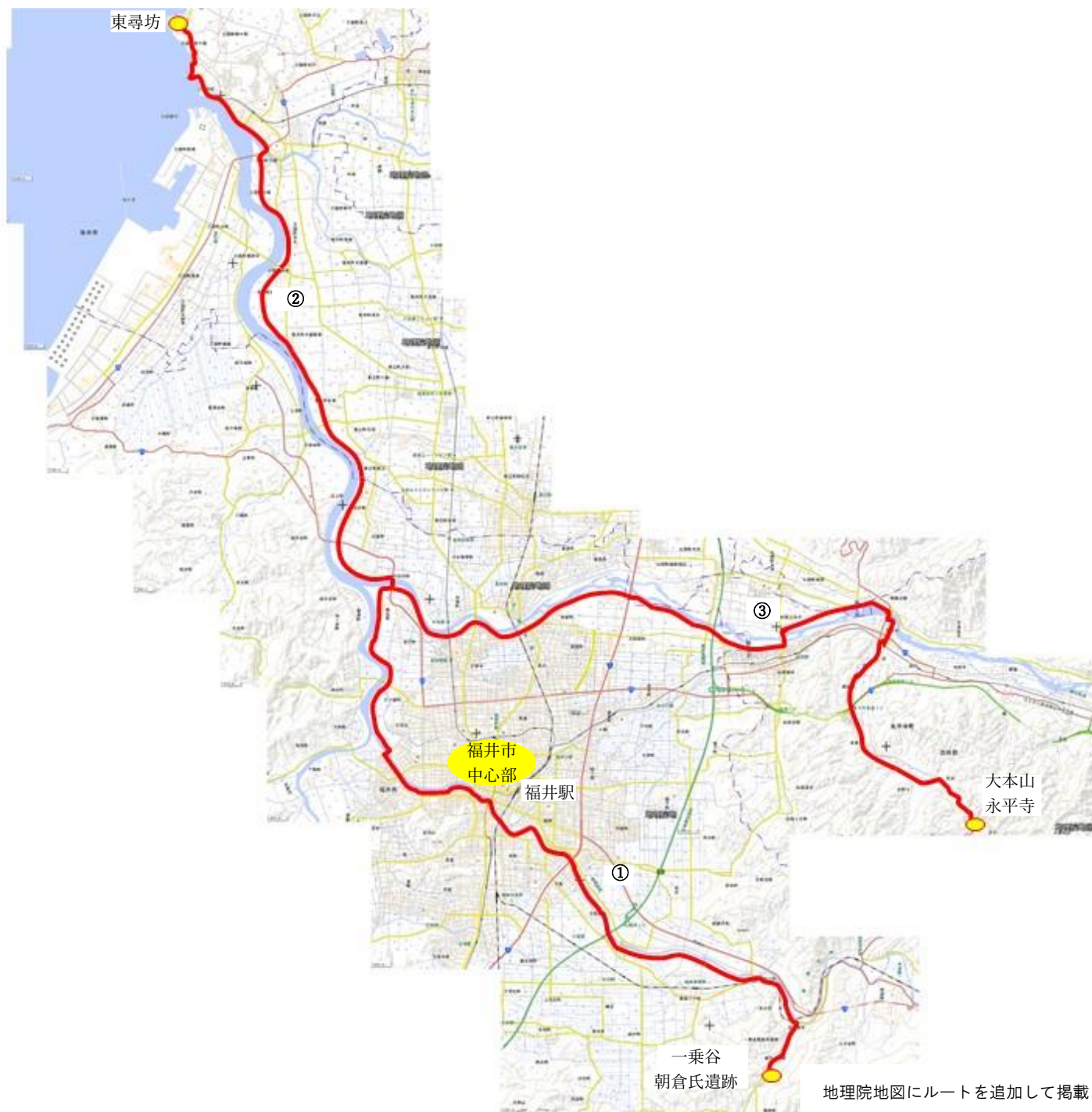
経路：三方湖～菅湖～久々子湖～日向湖～水月湖～三方湖

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	<p>1 基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>2 県および県民の責務</p> <p>【県の責務】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【県民の責務】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>3 基本的施策</p> <p>(1) 自転車利用時の安全上の措置に係る努力義務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(2) 交通安全教育等の実施</p> <p>(3) 自転車損害賠償責任保険等への加入義務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

福井県自転車活用推進計画

令和2年3月策定

令和4年3月改訂

福井県地域戦略部交通まちづくり課