

---

# 第2次

## 岡山県自転車活用推進計画

---



令和4（2022）年1月  
岡山県



## 目次

### 本編

1. 総論	1
(1) 岡山県自転車活用推進計画の位置付け	1
(2) 計画期間	2
(3) 自転車を巡る現状及び課題	3
2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策	10
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	10
目標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	11
目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現	11
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	12
3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置	14
4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に 推進するために必要な事項	15
(1) 関係者の連携・協力	15
(2) 計画に定める施策の実施状況の調査と計画の見直し	15
(3) 広報活動等	15
別表（自転車の活用の推進に関し講ずべき措置）	16

### 資料編

1. 自転車ネットワーク計画	26
2. コミュニティサイクル（岡山市「ももちやり」）	29
3. 用水路等転落事故対策ガイドライン	30
4. 県内における主なサイクリングイベント	31
5. 岡山県による主なハード事業の状況	32
6. 岡山県による主なソフト事業の状況	33
7. 県内での自転車乗車中の交通事故死者数	36
8. 自転車点検	37
9. 交通安全教室	37
10. 自転車活用推進法	38

## 1. 総論

### (1) 岡山県自転車活用推進計画の位置付け

我が国においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律第16号）に基づく自転車道の整備や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）に基づく放置自転車対策や交通事故防止対策等を推進してきた。

この結果、本県では、大規模自転車道として県道岡山総社自転車道線、県道岡山賀陽自転車道線、県道八束川上自転車道線、県道備前柵原自転車道線の4路線を整備した。また、駅周辺における駐輪場の設置が進んだこと等により、駅周辺の自転車の放置台数は、平成23年度と比べ4割以下の181台（令和元年度）<sup>1</sup>まで減少した。さらに、交通安全施設等の整備に加え、自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進、自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの実施等により、自転車の関係する交通事故は過去10年で2,988件（平成23年）から約3分の1以下の923件（令和2年）<sup>2</sup>に減少する等、一定の成果を上げてきた。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が平成29年5月1日に施行された。

また、法第9条に基づき、我が国の自転車の推進に関して基本となる計画である、第2次自転車活用推進計画（以下「国計画」という。）が令和3年5月28日に閣議決定された。本計画は、法第10条に基づき、本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である。これまで、平成31年に策定された岡山県自転車活用推進計画に基づいて、関係部局が連携しながら取り組んできたところであるが、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、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、今回、第2次岡山県自転車活用推進計画を策定する。

また、法第11条において、市町村は、本計画を勘案し、地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（市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めることとされているところである。

<sup>1</sup> 「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」（令和2年3月国土交通省）

<sup>2</sup> 令和2年版交通年鑑（岡山県警察本部）

## (2) 計画期間

法の目的及び基本理念にのっとり、自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車の利用が県民一人一人の生活の質の向上につながり、自転車が魅力的なものとなることが重要である。自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保が課題となっている。これらは、いずれも短期間に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組が必要である。

また、本計画と関連を有する第11次岡山県交通安全計画等の各種計画と連携を図りつつ、自転車の活用の推進について県民の賛意・協力も得ながら、自転車にやさしいまちづくりや自転車文化を発展・定着させ、次世代へ継承していくことが必要である。

以上の点及び本計画で勘案する国計画が計画期間を令和7（2025）年度までとしていることに鑑み、本計画の計画期間については、長期的な展望を視野に入れつつ、令和7（2025）年度までとする。

### ■上位・関連計画一覧

計画名	策定年月日	関連性
第3次晴れの国おかやま生き生きプラン	令和3年3月	県の最上位計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）	令和2年3月	まちづくり
岡山県環境基本計画（エコビジョン2040）	令和3年3月	環境
第2次健康おかやま21セカンドステージ	平成30年3月	健康
岡山県スポーツ推進計画（改訂版）	平成30年3月	スポーツ
第11次岡山県交通安全計画	令和3年5月	交通安全
岡山県国土強靱化地域計画	令和3年2月	防災

### (3) 自転車を巡る現状及び課題

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

一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしつつある。

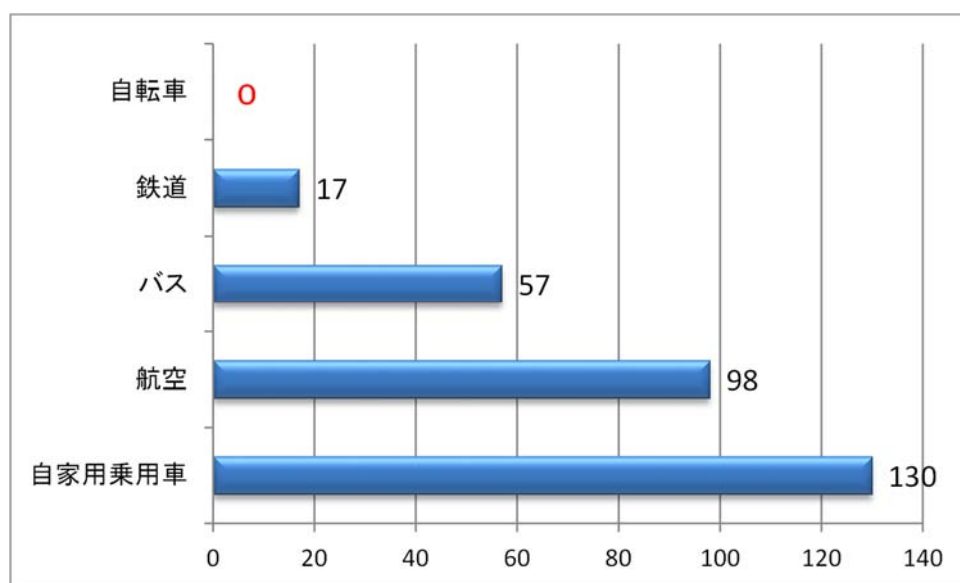
新型コロナウイルス感染症が拡大し、国民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられた。

また、情報通信技術の飛躍的發展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性がある。

さらに、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっている。

都市環境、県民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心といった各種の分野においても、自転車を取りまく状況や課題は、次に示すように多様化している。

#### ■交通手段別の二酸化炭素排出量の比較



単位輸送量当たりの平均的な二酸化炭素の排出量 (単位: g/人 km)

※令和元年度における試算値 (国土交通省総合政策局環境政策課)

## （都市環境）

気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する関心が高まっている中、本県においても、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指しており、地球温暖化対策は喫緊の課題である。全国において、家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている<sup>3</sup>中、自動車による移動は、一人での利用が約8割<sup>4</sup>、5 km以内の利用が約4割<sup>5</sup>を占めることから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが必要である。

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまっている<sup>6</sup>。そのような中、本県において、平成23年から令和2年までの間に、自転車が関係する事故件数は約7割減少しているが、自転車対歩行者の事故件数は約5割の減少に留まっており<sup>7</sup>、自転車対歩行者の事故への対応が課題となっていることに加え、用水路への転落等の自損事故が多い<sup>7</sup>ことから、防護柵の設置等の転落防止対策も課題となっている。

このような状況にあって、本県における自転車の交通手段分担率は減少傾向にある<sup>8</sup>。路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方、人生100年時代で高齢者が健康で生きがいに満ちた生活を送るためにも、運転免許返納後になって初めて自家用車以外の移動手段に移行するのではなく、それよりも早い段階で公共交通とともに自転車が移動手段として利用されるよう促すことが必要である。

今後、コンパクトシティの形成<sup>9</sup>等のまちづくりを進める上で、身近で使いやすい交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要である。

県内では、通勤・通学などにおいて公共交通を補完するものとしてシェアサイクルを導入している自治体もあり、今後は他の自治体についても、採算性やサイクルポート設置場所の確保など、地域の実情を踏まえながら、シェアサイクルの普及を促進する必要がある。また、新たな低速小型モビリティの登場により、今後、自転車通行空間にも影響する可能性があることも踏まえ、自転車通行空間の整備を一層推進するとともに、地域における公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せを実現するため、自転車通行空間の在り方を検討することが必要である。

<sup>3</sup> 「2018年度（平成30年度）の温室効果ガス排出量（確報値）について」（令和2年4月国立研究開発法人国立環境研究所）

<sup>4</sup> 「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）

<sup>5</sup> 「平成27年度全国都市交通特性調査」（国土交通省）

<sup>6</sup> 自転車専用道路（道路法第48条の13第1項）、自転車道（道路構造令第2条第2号）、自転車専用通行帯（道路交通法第20条第2項）及び車道混在（矢羽根型路面表示等により自転車の占有幅が実質的に確保されているものに限る。）をいう。

<sup>7</sup> 令和2年版交通年鑑（岡山県警察本部）

<sup>8</sup> 「国勢調査」（総務省統計局）

<sup>9</sup> 市町村の中心部への居住と各種機能の集約により、人口集積が高密度なまちを形成することをいう。



## ■自転車が関係する事故件数

平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
2,988	2,729	2,533	2,060	1,758	1,447	1,182	1,003	850	923

(出典：令和2年版交通年鑑(岡山県警察本部))

## ■自転車の交通手段分担率

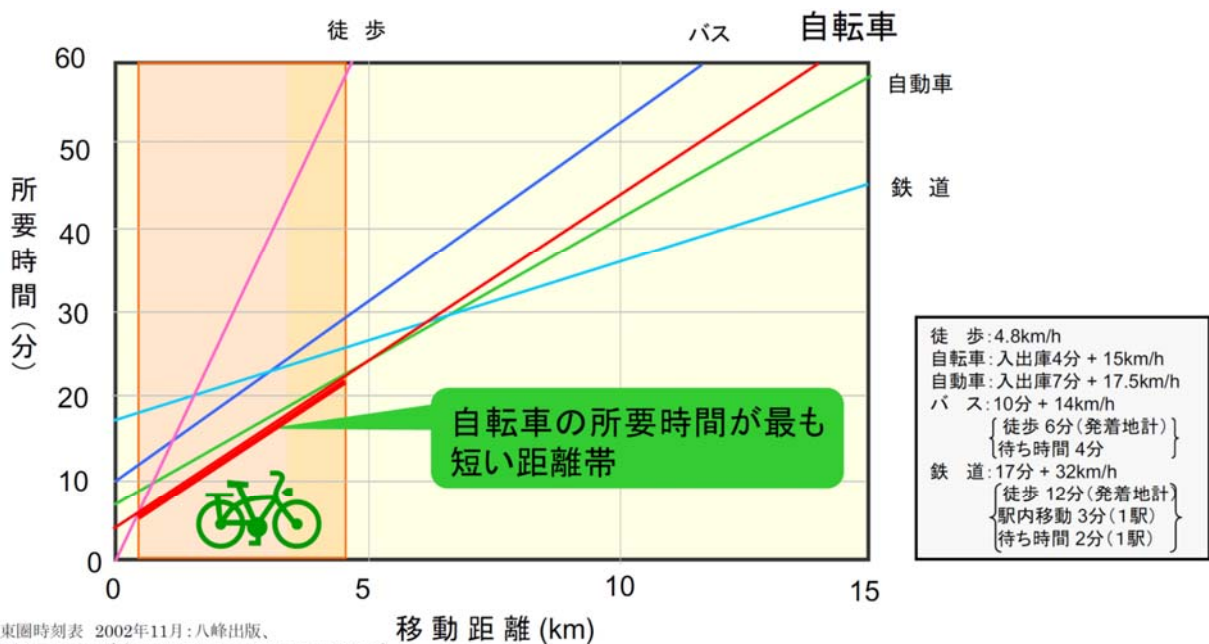
		平成2年	平成12年	平成22年
自転車のみ	岡山	17.6%	15.3%	14.2%
	全国	12.9%	12.2%	11.6%
(参考) 自家用車のみ	岡山	51.2%	61.3%	65.0%
	全国	37.2%	44.8%	46.5%

※自転車の交通手段分担率＝自転車利用者数／全交通手段の人口  
 自転車利用者数：通勤・通学時に自転車のみを選択する15歳以上の就業者・通学者数  
 全交通手段の人口：15歳以上の就業者・通学者数

(出典：国勢調査(総務省統計局))

## ■交通手段別の移動距離と所要時間の関係

自転車は、手軽に利用でき、渋滞等の影響もあまり受けず効率的に移動できることから、5キロ以内の近距離では自動車よりは早く目的地に着くことができる移動手段とされている。



[ MATT関東圏時刻表 2002年11月:八峰出版、  
 東京都交通局ホームページ (http://www.kotsu.metro.tokyo.jp)  
 平成7年 大都市交通センサス:財団法人運輸経済研究センター、  
 平成11年 道路交通センサス:建設省道路局、  
 自転車駐車場整備マニュアル:建設省都市局 監修、  
 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10 を基に分析]

(出典：「第32回総合的交通基盤整備連絡会議」資料(国土交通省))



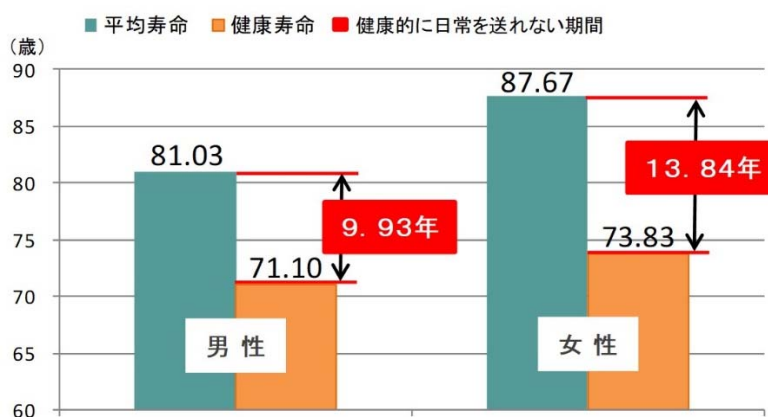
## （県民の健康増進）

社会構造が大きく変化し、高齢化が進む中、生活環境の改善や医療の進歩などにより、平均寿命が延びている一方で、肥満や糖尿病などの生活習慣病が増加しており、健康づくりや疾病予防の重要性はますます高まっている。

平均寿命と、健康な状態で過ごせ、日常に制限のない期間である健康寿命との差が健康的に日常を送れない期間であるが、本県において、その期間は男性で9.93年、女性で13.84年となっている<sup>10</sup>。また、男女ともに肥満者の割合が増えるとともに、運動習慣のある者の割合が減っており、生活習慣病の発症のリスクが高まっている。このように、健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである。一方、本県の子どもの体力・運動能力は、特に小学生において男女ともに低下傾向にあり、運動習慣については運動する子どもとそうでない子どもの二極化も見られることから、身近で運動・スポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要である。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めている。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車通勤をはじめとする自転車の利用が更に増加する可能性がある。さらに、タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害のある人の生きがいや生活の質の向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている。

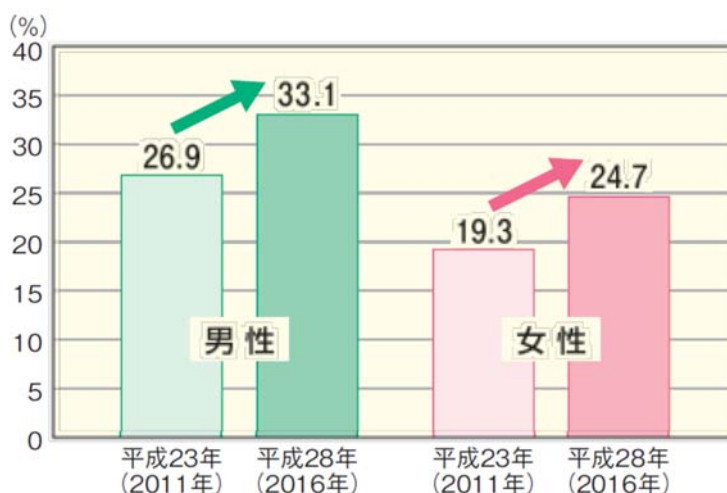
### ■岡山県における健康寿命と平均寿命



出典：厚生労働省 平成 27 (2015) 年都道府県別生命表  
厚生労働科学研究費補助金による健康寿命の指標化に関する研究班算出 平成 25 年 (2013) 年

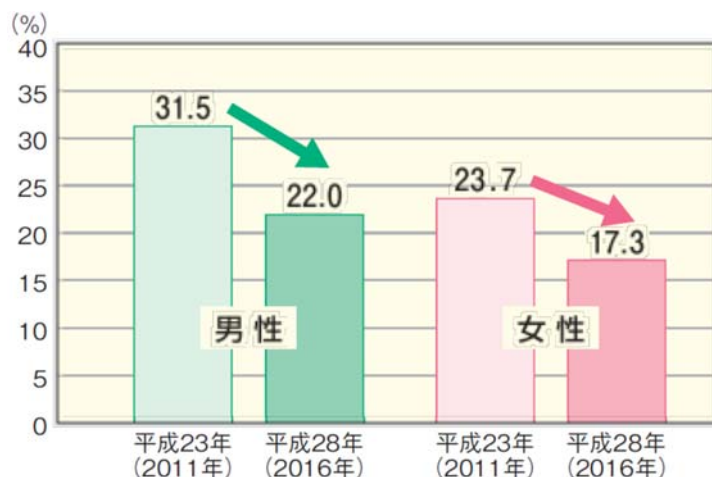
<sup>10</sup> 第 2 次健康おかやま 21 セカンドステージ

## ■岡山県における肥満者（BMI 25 以上）の割合



出典：岡山県「県民健康調査」  
調査対象は、男性：20～60歳代、女性：40～60歳代

## ■岡山県における運動習慣のある者（※）の割合（20歳以上）



出典：岡山県「県民健康調査」  
※1回30分以上の運動を週2回以上実施し、1年以上継続している者

### （観光地域づくり）

サイクリングツアーがインバウンド客から高く評価される等、インバウンド客のニーズが、買い物中心から体験型観光へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められてきた。一方、インバウンド客は東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を本県へも拡大することが重要な課題となっていた。

新型コロナウイルス感染症は観光地域づくりにも大きな影響を及ぼし、サイクルツーリズムについても、特にインバウンドは厳しい状況となっている。インバウンドの需要回復を見据え、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるため、サイクリング環境を整備し、自転車利用者にとっての岡山の魅力を向上させることが望まれる。また、専用ウェブサイト等を活用した情報発信も不可欠と考える。

なお、サイクルツーリズムが地域経済に与える効果として、観光消費額の増加につなげるため、宿泊を伴う滞在に導けるような取組みが必要である。

## ■真庭で散走サイクリング



散走：「自転車で走ること」が目的ではなく、「自転車を利用して」見たり、食べたり、探したりすることを目的とした新しい自転車の楽しみ方

(出典：真庭で散走サイクリング（一般社団法人 真庭観光局）)

### (安全・安心)

令和2年中の自転車乗用中の死者のうち、法令違反が認められた割合は約9割<sup>11</sup>であるとともに、自転車以外の側にも何らかの法令違反が認められる場合があることから、通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、道路利用者全体の安全意識を醸成することが課題である。このような状況において、自転車の安全利用を促進するためには、道路を利用する者に対し、自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育を推進することが重要である。

特に、自転車乗用中の死傷者のうち、65歳以上の高齢者が占める割合は約2割<sup>11</sup>である一方、自転車乗用中の死者は全員が高齢者<sup>11</sup>であり、重点的な対応が必要である。さらには、ヘルメット非着用の自転車乗用中の死者の約6割が頭部に致命傷を負っている<sup>11</sup>ことから、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットなど安全装備の装着を促すことが重要である。

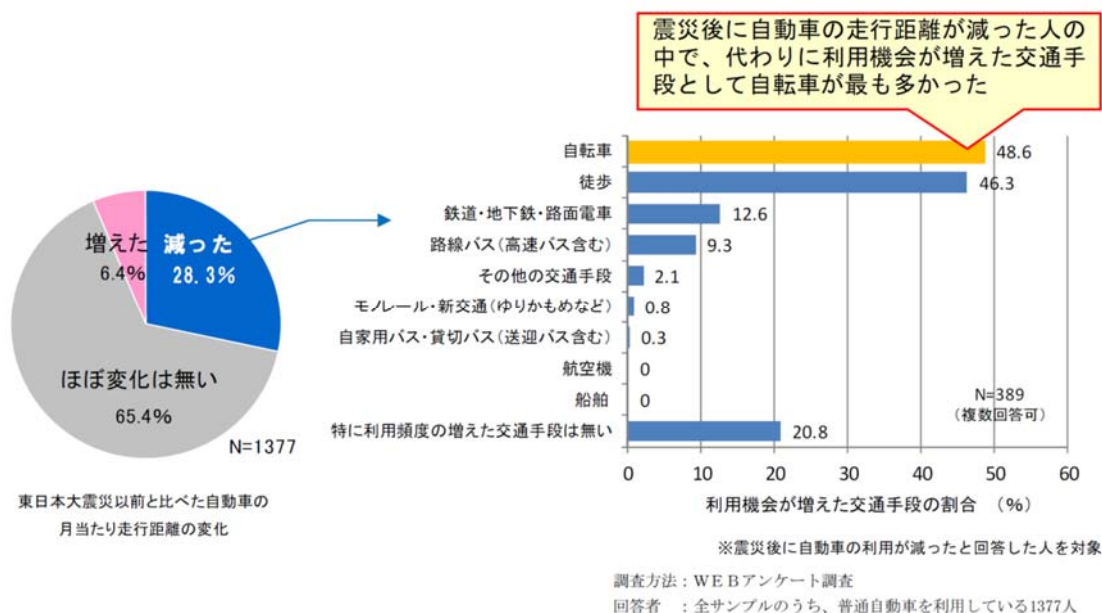
自転車が加害者となる事故に着目すると、過去10年間で自転車が関係する事故件数は減少傾向となっているが、自転車対歩行者の事故は減少幅が少なく、高額賠償事故も発生していることへの社会的対応が必要である。

<sup>11</sup> 令和2年版交通年鑑（岡山県警察本部）

また、消費者が安全性の高い自転車製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことに加え、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることも重要である。

さらに、東日本大震災その他の近年の大規模災害において、ガソリン不足や交通渋滞の状況下等における移動手段として自転車が有効に活用されていること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要である。

### ■東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段



(出典: 大震災による行動の変化に関する地域別アンケート調査(1回目)(日本モビリティ・マネジメント会議))

本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定める。

## 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、国計画を勘案して、以下のとおり4つの目標を掲げる。また、これらの目標達成のために、具体的に実施すべき施策を定める。

### 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

コンパクトなまちづくりを推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用した、移動手段の最適な組合せの実現を目指す。これにより、交通における自動車への依存の程度を低減させ、交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有する交通手段であることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通機関との連携を強化し、自転車利用を促進する。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自動車への依存が強い地方部をはじめとして、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。

#### (実施すべき施策)

1. 県内市町村における自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を支援する。
2. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。
3. 自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。
4. シェアサイクルの普及を促進する。
5. 県及び県内市町村と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。
6. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や、高齢者をはじめ、誰もが快適に自転車を利用できる環境の創出を図る。



## 目標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

自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めたスポーツの振興により、健康でいきいき暮らせることを目指す。このため、生活習慣病を予防し、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、生活の質の向上に資するよう、県民の健康に関する情報を理解し活用する能力の向上を図るとともに、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る。

また、青少年の体力の向上や県民の余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人々がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。

### (実施すべき施策)

7. 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。
8. 県民の健康に関する理解力を高めるとともに、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。
9. 自転車通勤等を促進するため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。

## 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現

自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、県民参加型サイクリングイベント等を通じた持続可能な観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。

このため、県内市町村や関係団体等と連携して、サイクリストの期待を超えるおもてなしの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から魅力的なサイクリング環境の創出を目指す。

また、県内のサイクリングルート等について、サイクリングイベントの開催等とも連携した国内外のサイクリストの誘客を図る。

### (実施すべき施策)

10. 官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、魅力的なサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。

## 目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、自転車が軽車両であるという意識の下、車道通行の原則等の交通ルールを遵守し、自己や周囲の者の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

このため、自転車通行空間の整備を推進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の減少を図る。また、安全で質の高い自転車のほか、高齢者や障害のある人も含め、身体にあった多様な自転車の普及を促進する。あわせて、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る。

さらに、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。

### (実施すべき施策)

11. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、県民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。
12. 高齢者、障害のある人等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を促進する。
13. より安全に自転車を利用するために、点検整備を促進する広報啓発を行う。
14. 県民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進する。
15. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。
16. 県内市町村における自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を支援する。  
(実施すべき施策 1 の再掲)
17. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。(実施すべき施策 2 の再掲)
18. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や、高齢者をはじめ、誰もが快適に自転車を利用できる環境の創出を図る。(実施すべき施策 6 の再掲)



19. 災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。
20. 利用者等に対して情報提供等を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

### 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

2. で述べた自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、別表（16ページから25ページ）のとおり定める。

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

### (1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、知事部局、教育委員会、県警察が緊密に連携して施策の推進を図る。また、県内市町村に対して、法第 11 条に基づく市町村の自転車活用推進計画（以下「市町村計画」という。）の策定を促すとともに、本計画及び市町村計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、国、県、県内市町村、公共交通事業者その他の事業者、県民等が相互に連携し、取り組む。

さらに、国が実施する自転車の活用の推進に携わる国、地方公共団体、NPO、関係団体の担当者等が一堂に会する会議等、先進事例の横展開や、課題解決に向けた議論を深めるための取組の推進について協力するとともに、県内市町村に必要な情報提供を行う。

### (2) 計画に定める施策の実施状況の調査と計画の見直し

本計画について、必要に応じて有識者の助言を受けつつ、毎年度、施策の進捗状況等に関して調査し、その結果を公表する。その際、別表に示す指標を設定した施策については、併せて当該指標を用いる。また、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う。

### (3) 広報活動等

国が整備する各種データを含めた自転車に関する統計等について有効活用を図るとともに、県内市町村への情報提供を行う。本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、県内市町村や関係団体等と連携し、県民に対して、自転車の魅力を多面的にPRする等、広報活動を展開する。

別表（自転車の活用の推進に関し講ずべき措置）

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	施策	指標	措置
1. 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定支援	県内市町村における自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を支援する。	<p>○ 自転車活用推進計画を策定した県内の市町村数 【実績値】 0 市町村 （令和2年度実績） 【目標値】 6 市町村 （令和7年度）</p> <p>○ 自転車活用推進計画に自転車ネットワーク計画を位置付けた県内の市町村数 【実績値】 0 市町村 （令和2年度実績） 【目標値】 4 市町村 （令和7年度）</p>	<p>① 自転車活用推進計画の策定支援 自転車活用推進計画策定の促進に向けて、県内市町村に対して働きかけを行うとともに、適切なアドバイスを行うこと等により、自転車活用推進計画の策定を支援する。</p> <p>② 自転車ネットワーク計画の策定支援 県内市町村に対して、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知に努めるとともに、適切なアドバイスを行うこと等により、市街地を有する自治体の自転車ネットワーク計画の策定を支援する。</p> <p>③ 自転車通行空間整備に係る情報提供 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、国が行う既往の整備事例における効果の分析等に関する情報について、県内市町村へ周知する。</p>
2. 自転車通行空間の整備の推進	歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。		<p>① 自転車通行空間の整備 安全で快適な自転車通行空間を創出するため、市町村が策定する自転車ネットワーク計画に基づいた整備を推進する。</p> <p>② 自転車通行空間整備に係る情報提供 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、国が行う既往の整備事例における効果の分析等に関する情報について、県内市町村へ周知する。（1-③の再掲）</p> <p>③ 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用 自転車交通を含め、全ての交通に対しての安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理や運用に努める。</p> <p>④ 自転車利用促進に関する広報啓発 「岡山県下統一ノーマイカーデー」等の取組を通じて、地球温暖化防止に向けた自転車の利用促進に関する広報啓発を行う。</p>
3. 違法駐車取締りの推進			<p>① パーキング・チケット発給機等の撤去の検討 利用率の低いパーキング・チケット発給機等の撤去を検討する。</p>

<p>自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。</p>		<p>②駐車禁止等の規制実施 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。</p> <p>③違法駐車の積極的な取締り 地域住民の意見・要望等を踏まえ、違法駐車の取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直し、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。</p> <p>④駐車監視員による違反車両の確認 駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進する。</p>
<p>4. シェアサイクルの普及促進 シェアサイクルの普及を促進する。</p>	<p>○シェアサイクルを導入した県内の市町村数 【実績値】1市町村 （令和2年度実績） 【目標値】2市町村 （令和7年度）</p>	<p>①シェアサイクルの普及促進 シェアサイクルの公共的な交通としての在り方や持続可能な事業運営の在り方、シェアサイクルポート設置場所の確保、データの活用等による利便性向上等の観点から、制度運用の考え方や先進的な取組事例等について、国がまとめたガイドラインを県内市町村へ周知する。</p>
<p>5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 県及び県内市町村と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。</p>		<p>①ニーズに対応した駐輪場の整備等の情報提供 放置自転車対策等の観点から、自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備や利用率向上に向けた取組みに関する国のとりまめを、県内市町村へ情報提供する。</p> <p>②鉄道事業者への積極的な協力の要請 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条第2項における、「鉄道事業者は、鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体や道路管理者から協力を求められたい。」「という規定に基づき、具体の事業がある場合には、鉄道事業者の積極的な協力を求めていく。</p> <p>③犯罪の防止に配慮した駐輪場の普及推進 安全・安心を確保するため、県内市町村等と連携し、犯罪の防止に配慮した駐輪場の普及を推進する。</p> <p>④自転車の放置防止の推進 快適な環境を確保するため、県内市町村等と連携し、自転車の放置防止を推進する。</p>

<p>6. まちづくりと連携した自転車利用環境整備に係る総合的な取組の実施</p> <p>歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や、高齢者をはじめ、誰もが快適に自転車を利用できる環境の創出を図る。</p>		<p>①まちづくりと連携した自転車施策の推進 自転車ネットワーク計画に基づき、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備を進める。</p> <p>②ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施 歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者と県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「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するとともに、これらの取組に関する事例等を取りまとめ、県内市町村に周知を図る。</p> <p>③無電柱化に合わせた自転車通行空間確保の推進 県内市町村に対し、無電柱化に合わせて安全で快適な自転車通行空間の確保が図れるよう地域のニーズに応じた無電柱化推進計画の策定を推奨し、必要な技術的支援を行う。</p> <p>④用水路等への転落防止対策の推進 用水路の危険箇所解消等と積極的な広報啓発により、用水路への転落防止対策を進める。</p> <p>⑤高齢者における自転車利用の推進 自動車に代わる基礎的な移動手段として自転車を利用できるよう、電動アシスト自転車や三輪自転車等、高齢者が安全に安心して乗ることができる自転車の普及を推進する。</p>
--	--	---

<p><b>目標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</b></p>		
<p>7. 幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興</p> <p>公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する</p>	<p>指標</p>	<p>措置</p> <p>①公園等の有効活用の検討 サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、公園等の有効活用等について検討する。</p> <p>②サイクルスポーツの振興 障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが運動・スポーツとして自転車を楽しめるよう、サイクルスポーツの振興に取り組む。</p>

<p><b>8. 自転車を活用した健康づくりの推進</b></p> <p>県民の健康に関する理解力を高めるとともに、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。</p>		<p>①<b>健康増進の広報啓発</b> 県民が生涯を通じて健康やかな体と心、身体機能を維持していくために岡山県健康増進計画に基づき、運動習慣者の割合が増加するよう自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。</p> <p>②<b>健康増進と連携した観光事業の促進</b> サイクルツーリズムを推進する県内市町村・企業・団体等に対して、ウェルネスツーリズムやヘルスリズムにつながるような、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入、広報活動について、検討及び実施を働きかける。</p> <p>③<b>自転車利活用による健康増進に係る広報啓発</b> 自転車通勤をはじめとした自転車利活用による健康増進の効果に関する科学的知見を収集・活用しながら、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を進める。</p> <p>④<b>まちづくりと連携した自転車施策の推進</b> 自転車ネットワーク計画に基づき、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備を進める。(6-①の再掲)</p>
<p><b>9. 自転車通勤等の促進</b></p> <p>自転車通勤等を促進するたため、広報啓発の強化をはじめ総合的な取組を推進する。</p>		<p>①<b>自転車通勤の広報啓発</b> 自転車通勤を促進するため、「自転車通勤導入に関する手引き」(令和元年5月自転車活用推進官民連携協議会)を県内市町村や民間企業に対して周知するほか、関係機関と連携し、「岡山県下統一ノーマイカーデー」や「スマート通勤おやかやま」の取組により、通勤における自転車利用拡大のための広報啓発を実施する。</p> <p>②<b>地方公共団体の庁舎における駐輪場の整備</b> 県の機関において、自転車通勤者や庁舎への来訪者のための駐輪場整備を必要に応じて検討する。</p>

**目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現**

施策	指標	措置
<p><b>10. 魅力的なサイクリング環境の創出</b></p> <p>官民が連携した走行環境の整備や、サイクルトレインの拡</p>	<p>○ <b>観光入込客数</b> 【実績値】1,331万人 (令和2年度実績) 【目標値】1,700万人 (令和7年度)</p>	<p>①<b>サイクリング環境の充実</b> 8つのサイクリング推奨ルートを先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートと定め、岡山県サイクリングロード推進協議会と連携し、誰もが迷わず安全・快適に走行できる環境整備や自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり、専用ウェブサイトを「ハレいろ・サイクリング</p>



大等によるサイクリストの受け入れ環境の整備等により、魅力的なサイクリング環境を創出し、サイクリングリズムを推進する。

OKAYAMA」を活用した情報発信を行う等、魅力向上を図る。

**②サイクルトレイン等の実施検討**

鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、最良の方法の共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン、サイクルバスの実施について検討を促す。

**③サイクリスト受入サービスの充実の要請**

道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅におけるサイクリストの受入サービスの充実を図るため、県内市町村や施設管理者等関係者への働きかけを行う。また、空入れや整備工具の貸し出し等でサイクリングをサポートする協力店の募集を行い、走行環境の充実を図る。

**④観光客の満足度向上に向けた取組の実施**

サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの充実や受入環境整備等、地域の関係者が広域的に連携し、観光客の来訪・滞在促進や心身の健康面を含めた満足度向上に繋がる取組に対し総合的な支援を行い、支援実績の横展開を行う。

**目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現**

施策	指標	措置
<p><b>11. 安全性の高い自転車普及の促進</b></p> <p>自転車が増えるべき安全性に関する品質基準について、県民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。</p>	<p>○ 県内での自転車乗車中の交通事故死者数 【実績値】13人（令和2年実績） 【目標値】第11次岡山県交通安全計画の計画期間（令和2年～令和7年）に、自転車乗車中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。（令和7年） ※本指標については、11～18の施策に対応</p>	<p><b>①安全性の高い製品購入につながる広報啓発</b></p> <p>県民が安全に自転車を利用できるよう、自転車の事故情報等の収集を行い、（独）国民生活センターによる商品テストの結果等も活用しつつ、県民へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を行う。</p> <p><b>②自転車の積載制限に関する検討</b></p> <p>自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には見直しを検討するよう、県警察と連携して取り組む。</p>

<p>12. 多様な自転車の普及 高齢者、障害のある人等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車 の普及を促進する。</p>		<p>①多様なニーズに関する自転車製品の開発 高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車走行をはじめとする自転車に対する多様なニーズに関し、県内ものづくり企業等が、ニーズ発掘、製品開発等を行うことを支援する。</p> <p>②サイクルスポーツの振興 障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが運動・スポーツとして自転車を楽しめるよう、サイクルスポーツの振興に取り組む。(7-②の再掲)</p> <p>③高齢者における自転車利用の推進 自動車に代わる基礎的な移動手段として自転車を利用できるよう、電動アシスト自転車や三輪自転車等、高齢者が安全に安心して乗ることができる自転車製品の普及を推進する。(6-⑤の再掲)</p>
<p>13. 自転車の点検整備の促進 より安全に自転車を利用するために点検整備を促進する ため、点検整備を促進する ため、点検整備を促進する ため、点検整備を促進する</p>		<p>①より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発 より安全な自転車の点検整備の促進について、交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進する。</p>
<p>14. 自転車の安全利用の促進 県民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進 や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の交通安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進する。</p>		<p>①自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 国や民間団体等とも連携し、自転車の購入時等様々な機会を通じて、「自転車安全利用五則」を活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。また、配達目的での自転車利用ニーズの高まり踏まえ、関係事業者等への交通安全対策の働きかけ等を推進する。</p> <p>②交通安全意識向上を図る広報啓発 自転車の安全利用について、「岡山県交通安全実施計画」の推進項目に盛り込む等、県民の交通安全意識の向上を図るための広報啓発に努める。</p> <p>③ヘルメット着用への広報啓発 交通事故の被害を軽減するため、地方公共団体等の関係機関・団体と連携の上、交通安全教育や広報啓発等により、幼児・児童から高齢者まで幅広い年齢層に対し、自転車利用時に着けるヘルメット着用の促進を図る。</p> <p>④自転車運転者講習制度の着実な運用 一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。</p>

- ⑤**交通安全に関する指導技術の向上**  
交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等を開催し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上を図るほか、効果的と認められる交通ボランティア活動の各種取組等について関係機関・団体への周知を図る。
- ⑥**高齢者向けの安全教室の実施**  
高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、自転車イベント等において、シミュレーターを活用した参加・体験・実践型の高齢者を対象とした交通安全教室を引き続き実施する。
- ⑦**自転車通行空間形態に応じた通行ルールの広報啓発**  
自転車通行空間の整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発に努める。
- ⑧**所属職員に対するルールの遵守の徹底**  
自転車の通行ルール遵守について、県民の手本となるよう、所属職員に対して、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底する。
- ⑨**自動車教習所における教育の実施**  
自動車教習所において、道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行するなどの教育を引き続き行っていく。
- ⑩**多様なニーズに関する自転車製品の開発**  
高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車走行をはじめとする自転車に対する多様なニーズに関し、県内ものづくり企業等が、ニーズ発掘、製品開発等を行うことを支援する。(12-①の再掲)
- ⑪**自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取組みの実施**  
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、自転車利用者の無灯火、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ずる。
- ⑫**地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進**  
地域交通安全活動推進委員、ボランティア、県、関係機関・団体、地域住民等において、違反行為を防止するため、指導啓発活動を推進するとともに、県警察による交通違反に対する指導取締りを進める。

<p>15. 学校における交通安全教育の促進</p> <p>自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。</p>	<p>○ 交通安全について指導している学校の割合 【実績値】 85.2%           (令和2年度実績)</p> <p>【目標値】 100%           (令和7年度)</p>	<p>⑬自動車運転免許更新時における教育の実施 自動車運転免許更新講習において使用する教本を活用し、自動車運転者に対する自転車の交通ルールに係る教育を行っていく。</p> <p>⑭高齢運転者に対する教育の実施 高齢者講習において使用する教本の中で、自転車乗用中の死者・負傷者数のうち高齢者の占める割合が高いことや「自転車安全利用五則」の遵守等について紹介するなど、高齢運転者に対して自転車の交通ルールを周知を図っていく。また、高齢者に対し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進する。</p> <p>⑮自転車の飲酒運転を許さない社会環境づくりの推進 県内市町村等と連携し、自転車の飲酒運転を許さない社会環境づくりを推進する。</p>
<p>16. 自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定支援</p> <p>県内市町村における自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を支援する。 (実施すべき施策1の再掲)</p>	<p>①交通安全教室の講師へ向けた講習会実施 県内市町村に対し、交通安全教室等の講師となる教職員等へ向けた講習会開催を支援するとともに、指導の参考となる資料を周知する。</p> <p>②交通安全教室の開催 未就学児及び児童生徒の発達段階に応じた自転車の安全利用に関する海外の効果的な交通安全教育や、保護者への自転車の安全利用に関する意識向上を図る取組の実践方法や事例等に関係機関へ周知する。</p> <p>③通学路周辺の安全点検の実施 教育委員会、学校、PTA、県警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえ、通学路の安全点検を行う。</p>	<p>①自転車活用推進計画の策定支援 自転車活用推進計画策定の促進に向けて、県内市町村に対して働きかけを行うとともに、適切なアドバイスを行うこと等により、自転車活用推進計画の策定を支援する。(1-①の再掲)</p> <p>②自転車ネットワーク計画の策定支援 県内市町村に対して、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知に努めるとともに、適切なアドバイスを行うこと等により、市街地を有する自治体の自転車のネットワーク計画の策定を支援する。(1-②の再掲)</p>

<p>③<b>自転車通行空間整備に係る情報提供</b> 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、国が行う既往の整備事例における効果の分析等に関する情報について、県内市町村へ周知する。(1-③の再掲)</p>		
<p>①<b>自転車通行空間の整備</b> 安全で快適な自転車通行空間を創出するため、市町村が策定する自転車ネットワーク計画に基づいた整備を推進する。(2-①の再掲)</p> <p>②<b>自転車通行空間整備に係る情報提供</b> 地域における安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進するため、国が行う既往の整備事例における効果の分析等に関する情報について、県内市町村へ周知する。(1-③の再掲)</p> <p>③<b>道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用</b> 自転車交通を含め、全ての交通に対しての安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理や運用に努める。(2-③の再掲)</p>		<p>17. <b>自転車通行空間の整備の推進</b> 歩行者、自転車及び自動車に適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備を推進する。(実施すべき施策2の再掲)</p>
<p>①<b>まちづくりと連携した自転車施策の推進</b> 自転車ネットワーク計画に基づき、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備を進める。(6-①の再掲)</p> <p>②<b>ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施</b> 歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者と県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「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するとともに、これらの取組に関する事例等を取りまとめ、県内市町村に周知を図る。(6-②の再掲)</p> <p>③<b>用水路等への転落防止対策の推進</b> 用水路の危険箇所解消等と積極的な広報啓発により、用水路への転落防止対策を進める。(6-③の再掲)</p>		<p>18. <b>まちづくりと連携した自転車利用環境整備に係る総合的な取組の実施</b> 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や、高齢者をはじめ、誰もが快適に自転車を利用でききる環境の創出を図る。(実施すべき施策6の再掲)</p>
<p>①<b>災害時における正しい自転車利用の推進</b> 被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用について検討するとともに、岡山県国土強靱化地域計画への位置付けなど、大規模災害発生時における自転車活用の観点も踏まえた必要な措置を検討する。</p>		<p>19. <b>災害時における自転車活用の推進</b> 災害時における自転車の活用を推進することにより、地域の安全・安心の向上を図る。</p>

<p><b>20. 自転車損害賠償責任保険等への加入促進</b></p> <p>利用者等に対して情報提供等を強化すること等により、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。</p>		<p><b>①自転車損害賠償責任保険加入の必要性の周知</b>        ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、県民に対する自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性等に関する情報提供を行う。</p> <p><b>②経済団体を通じた広報啓発の推進</b>        企業の従業員等の自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、経済団体等を通じた広報啓発等を行う。</p> <p><b>③小売事業者への働きかけの実施</b>        自転車小売事業者等に対し、自転車購入者に自転車損害賠償責任保険等の加入状況を確認し、加入の必要性等について説明するよう、働きかけを行う。</p> <p><b>④教育機関を通じた広報啓発の推進</b>        自転車通学が始まる中学・高校生に重点的に保険加入の必要性を周知するため、教育機関を通じた広報啓発活動を行う。また、小学生以下の自転車利用の子どもに対しては、保護者向けに保険加入についての広報啓発を行う。</p>
---	--	---

1. 自転車ネットワーク計画

目標1/施策2 関連  
目標17/施策1

① 自転車ネットワーク計画とは

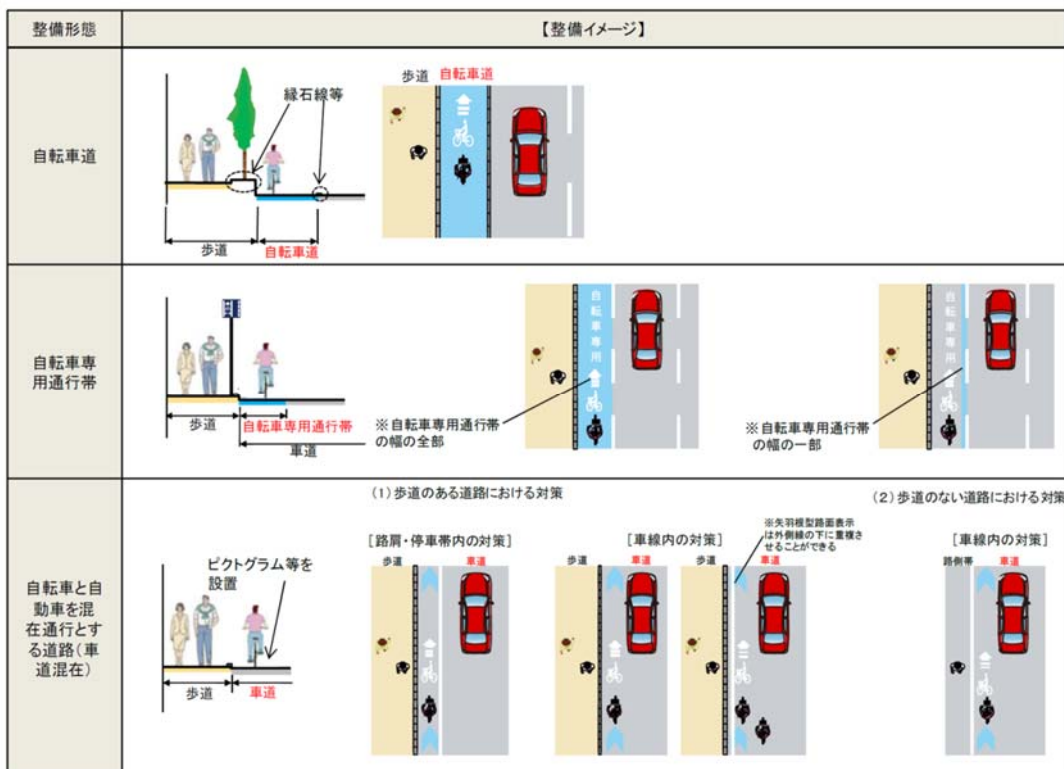
自転車ネットワーク計画とは、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画で、市町村が策定するものである。なお、国土交通省及び警察庁が連携して「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定（H24.11策定/H28.7改訂）しており、自転車は車道通行が原則との観点から、自転車ネットワーク計画の作成方法や、歩行者、自転車、自動車適切に分離された自転車通行空間設計の考え方等を取りまとめている。

■交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	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
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

■基本的な整備形態（イメージ）



(出典：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）)



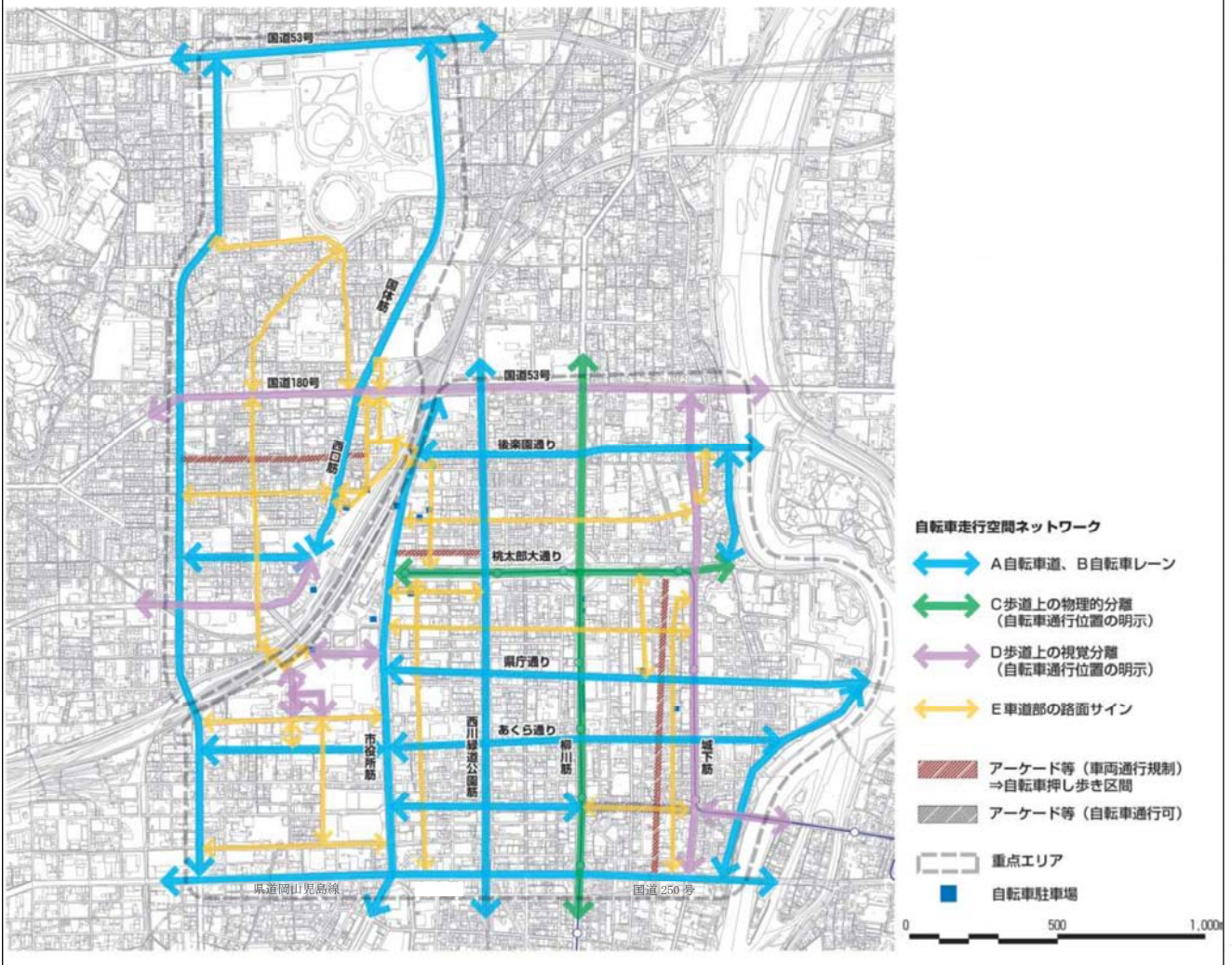
## ② 県内における自転車ネットワーク計画策定状況

県内では岡山市が平成24年8月に「自転車先進都市おかやま実行戦略」により、自転車ネットワーク計画を策定しており、自転車通行空間の整備を進めている。

### ■岡山市の自転車走行空間ネットワーク計画案

図 自転車走行空間ネットワーク計画案  
(フェーズ1～3 (短期～長期)、以降も継続)

○自動車から公共交通への利用転換、環状道路の整備等による通過交通の減少等により、道路空間の再構築が可能な状況が生じた場合においては、その時点における市民意識等に鑑みつつ、自動車走行空間を車道部に確保する方向で計画の見直しを行う。



(出典: 自転車先進都市おかやま実行戦略(岡山市))

■ 自転車通行空間が整備された道路状況



自転車道  
(岡山県総合グラウンド周辺)



自転車専用通行帯  
(岡山駅東口周辺)



自転車と自動車を混在通行と  
する道路(車道混在)  
(後樂園通り)



## 2. コミュニティサイクル（岡山市「ももちやり」）

目標1/施策4関連

岡山市は平成25年7月からコミュニティサイクル「ももちやり」を導入している。

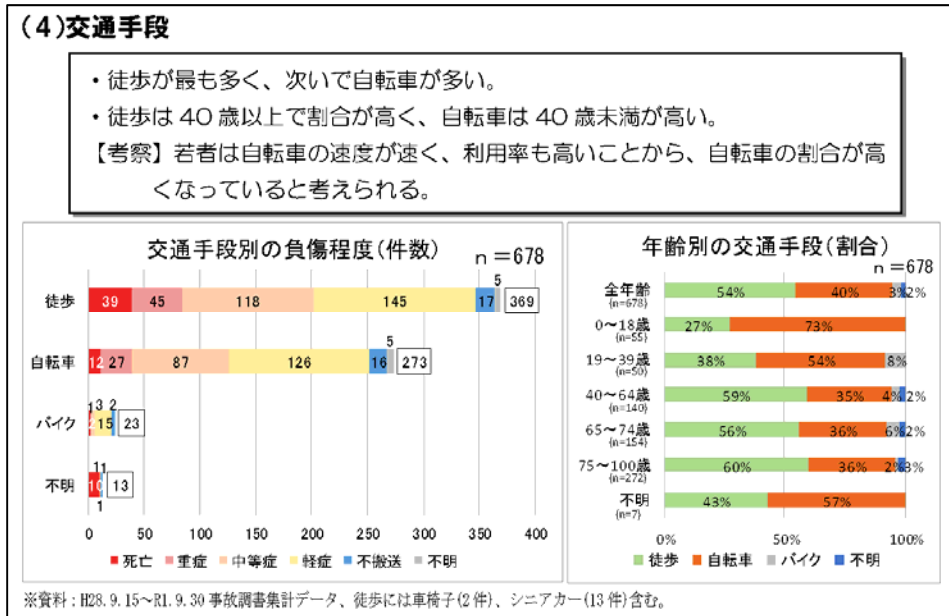


リーフレット

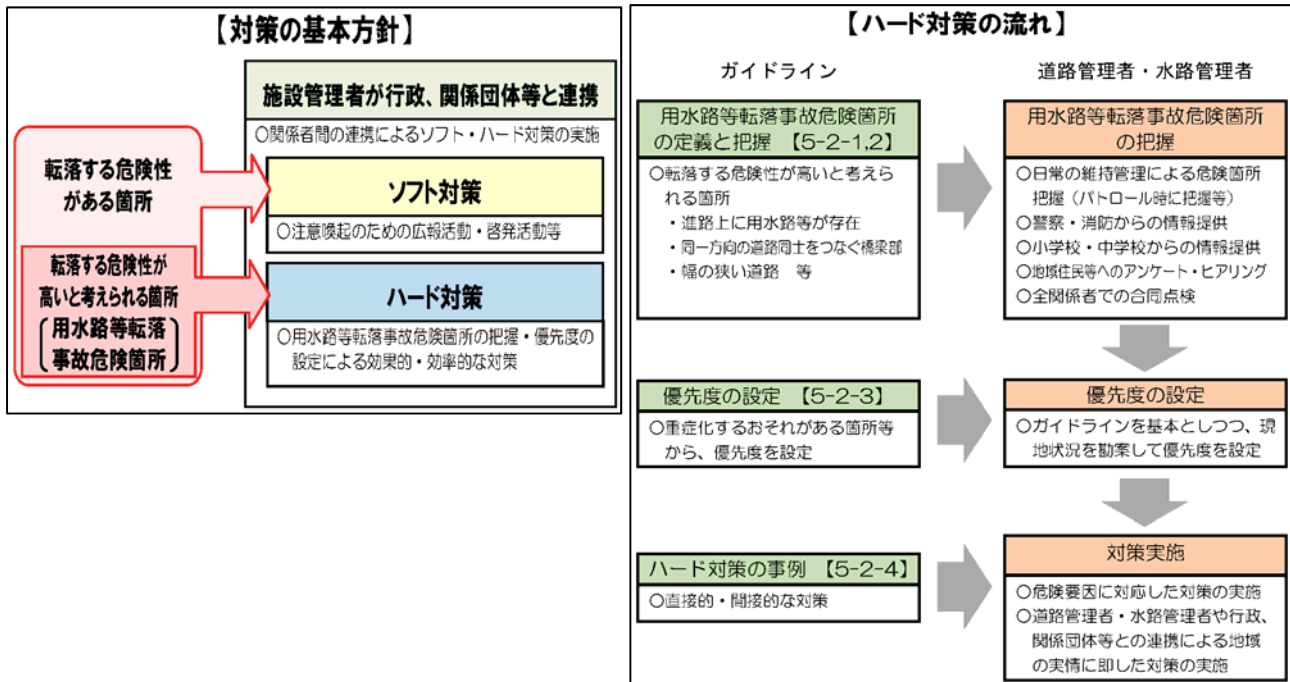
### 3. 用水路等転落事故対策ガイドライン

岡山県は用水路が多く、交通事故死亡者に占める用水路等の転落事故死亡者の割合が高い水準で推移している。用水路等転落事故を未然に防ぐため、転落事故が発生しやすい場所や効果的な対策工法等を示したガイドラインを令和2年3月に取りまとめている。

#### 交通手段別の用水路等転落事故状況



#### 対策の基本方針



(出典：用水路等転落事故対策ガイドライン(岡山県))



#### 4. 県内における主なサイクリングイベント

##### ■片鉄ロマン街道ふれあいサイクリング大会

目標2/施策7 関連  
目標3/施策10



(写真提供：和気町)

##### ■イベント概要

備前市サイクリングターミナル（備前市西片上）をスタートし、柵原ふれあい鉱山公園（美咲町吉ヶ原）までの約33キロを、鉄道時代の面影などを感じながら走るイベント。

##### ■開催地

片鉄ロマン街道（備前市、赤磐市、和気町、美咲町）

##### ■ヒルクライムチャレンジシリーズ 高梁市吹屋ふるさと村大会



(出典：HILL CLIMB CHALLENGE SERIES in TAKAHASHI HP)

##### ■イベント概要

パレードランでウォーミングアップ後、山道を駆け上がる自転車レース。あえて平均斜度を抑えており（平均斜度2.6%）、初心者から本格的なサイクリストまで楽しめるコースが設定されている。

##### ■開催地

高梁市

##### ■JBMXFシリーズ岡山／笠岡大会



(写真提供：笠岡市)

##### ■イベント概要

BMX（自転車モトクロス）のレース大会。トップカテゴリーのチャンピオンシップクラスと年齢別で5歳から参加できるチャレンジクラスがある。

##### ■開催地

かさおか太陽の広場

BMX自転車競技場（笠岡市）

## 5. 岡山県による主なハード事業の状況

岡山県サイクリング推奨ルートについて、路面標示の設置等のハード整備を行った。

### ■路面標示の設置（1,132箇所）



ルートを示す方向標示や目的地までの距離を示す距離標示を路面に設置

### ■注意喚起標示の設置（72箇所）



速度が出やすい下り坂に、停車や減速を促す注意喚起標示を設置

### ■案内看板の設置（13箇所）



推奨ルートや観光スポットなどを表示した案内看板を設置

### ■自転車ラックの設置（23基）



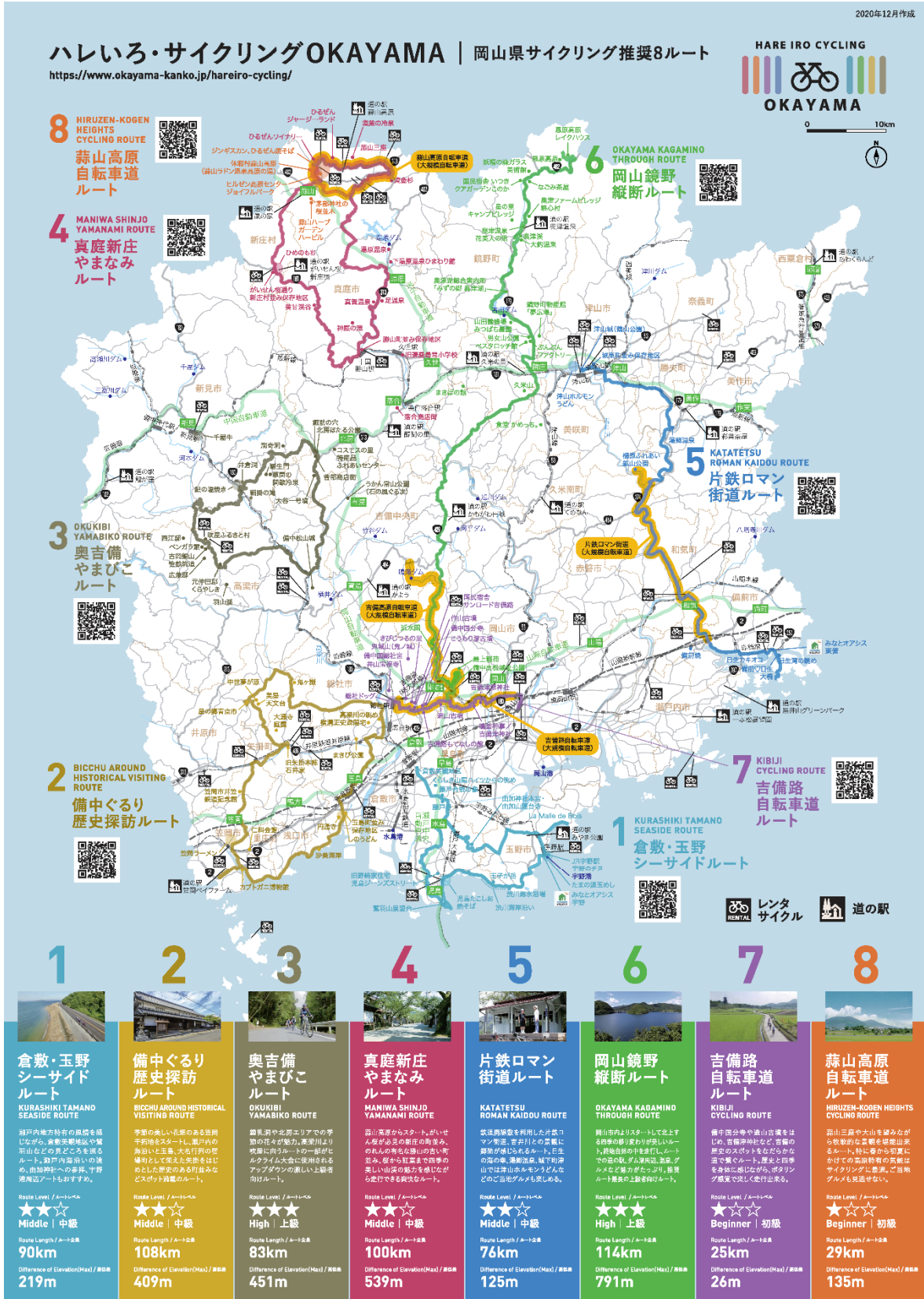
サイクリストが休憩できるよう自転車ラックを設置



6. 岡山県による主なソフト事業の状況

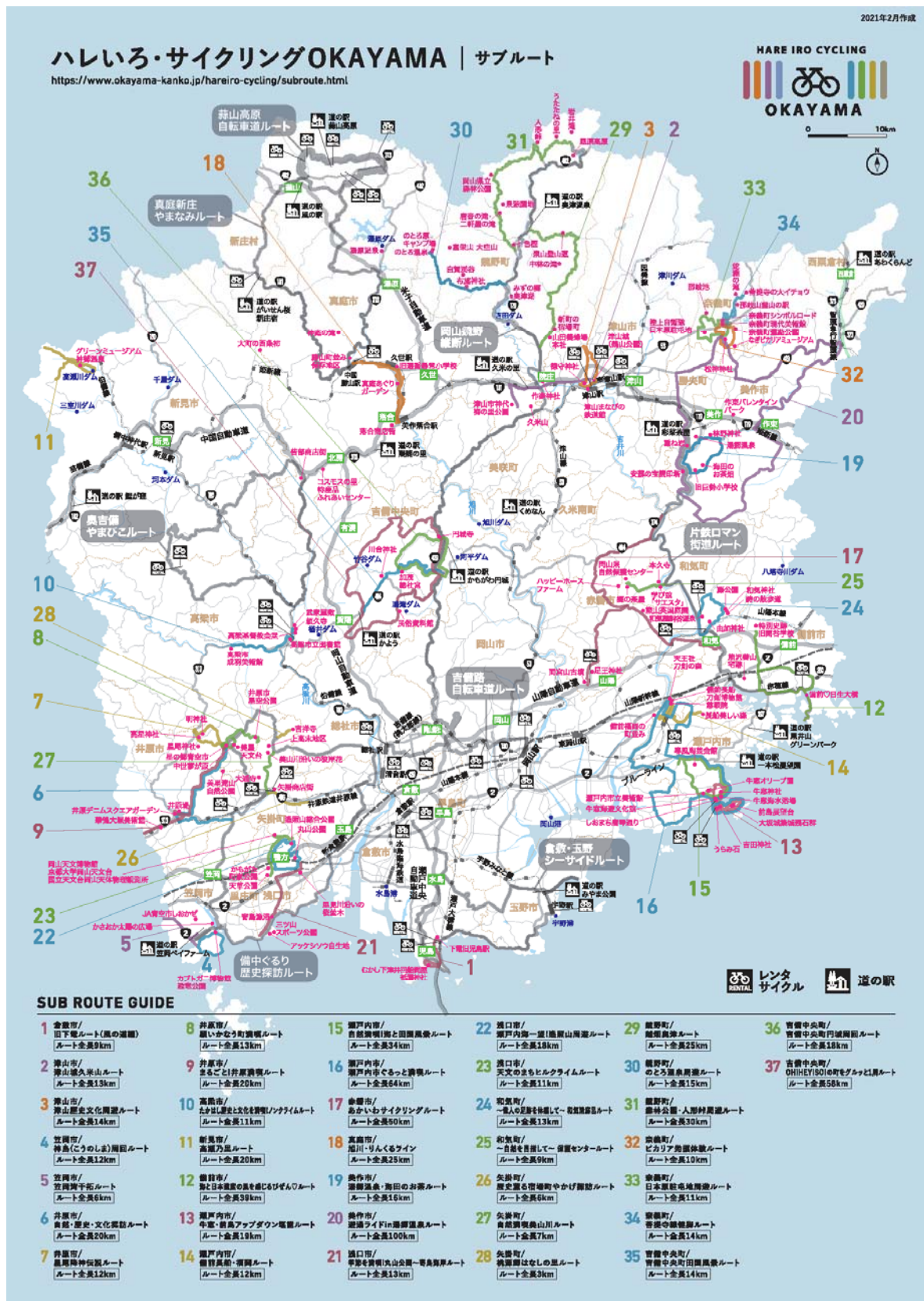
岡山県サイクリング推奨ルートについて、ルートの愛称や協力店の決定等のソフト事業を行っている。

■岡山県サイクリング推奨8ルートマップ





■市町村推奨37サブルートマップ



■岡山県サイクリング推奨ルート協力店



岡山県サイクリング推奨ルート沿線において、自転車の空気入れや整備工具の貸出、トイレの使用などによりサイクリング客をサポートする協力店が登録されている。

■岡山県サイクリング推奨ルート専用ホームページ「ハレいろ・サイクリング」

HAREIRO CYCLING  
OKAYAMA

森路岡山の青空、一路奔馳的晴朗心情

**HAREIRO MOVIE**  
岡山県の魅力を迫力ある4K映像でお楽しみください。

CONCEPT MOVIE

instagram  
ハレいろサイクリング

動画や著名サイクリストの体験レポートによる推奨ルートの紹介など、多言語に対応したホームページに加え、instagram、twitter、facebook等によって情報発信を行っている。

・ホームページQRコード



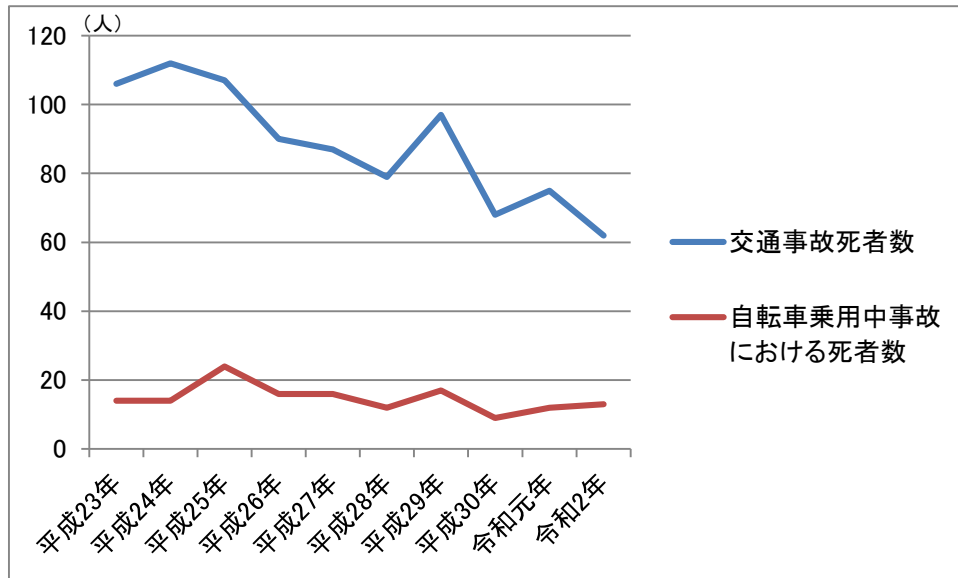
## 7. 県内での自転車乗車中の交通事故死者数

目標 4 / 施策 11～18 関連

### ■県内での交通事故死者数と自転車乗用中事故における死者数

(単位：人)

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故死者数	106	112	107	90	87	79	97	68	75	62
自転車乗用中事故における死者数	14	14	24	16	16	12	17	9	12	13

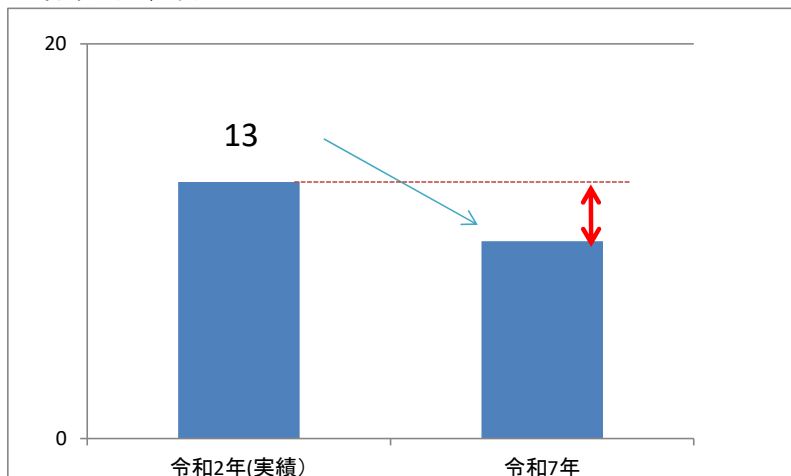


### ■指標

指標：県内での自転車乗車中の交通事故死者数

【目標値】第 11 次岡山県交通安全計画の計画期間(令和 3 年度～令和 7 年度)に、自転車乗車中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(令和 7 年度)

自転車乗用中の死者数  
死者数 (人/年)



道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す



## 8. 自転車点検

目標4/施策13 関連

県内の学校や公共施設等において岡山県自転車軽自動車商協同組合により自転車の無料安全点検が行われている。



(写真提供：県警察)

## 9. 交通安全教室

目標4/施策15 関連

県内の学校や公共施設等において県警察等により交通安全教室が行われている。



## 10. 自転車活用推進法

### 第一章 総則

#### (目的)

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

#### (基本理念)

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

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

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

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

#### (国の責務)

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

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

#### (地方公共団体の責務)

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

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

#### (事業者の責務)

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

#### (国民の責務)

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

#### (関係者の連携及び協力)

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

### 第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針

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

一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備

二 路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し

三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備

四 自転車競技のための施設の整備

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

### 第三章 自転車活用推進計画等

(自転車活用推進計画)

- 第九条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。
- 2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。
  - 3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。
  - 4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

(都道府県自転車活用推進計画)

- 第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。
- 2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

(市町村自転車活用推進計画)

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

### 第四章 自転車活用推進本部

(設置及び所掌事務)

- 第十二条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部（次項及び次条において「本部」という。）を置く。
- 2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。
    - 一 自転車活用推進計画の案の作成及び実施の推進に関すること。
    - 二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
    - 三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

(組織等)

- 第十三条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。
- 2 本部の長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。
  - 3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。
    - 一 総務大臣
    - 二 文部科学大臣
    - 三 厚生労働大臣
    - 四 経済産業大臣

- 五 環境大臣
  - 六 内閣官房長官
  - 七 国家公安委員会委員長
  - 八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国務大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者
- 4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

## 第五章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)

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

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

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

(表彰)

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

## 附 則

(施行期日)

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

(法制上の措置)

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

(検討)

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

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

(自転車道の整備等に関する法律の一部改正)

第四条 自転車道の整備等に関する法律(昭和四十五年法律第十六号)の一部を次のように改正する。

第六条第一項中「市町村である」及び「市町村道であつて」を削り、同条第二項中「市町村である」を削る。

(国土交通省設置法の一部改正)

第五条 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

目次中「第二十九条の二」を「第二十九条の三」に改める。

第四条第一項第百十七号の次に次の一号を加える。

百十七の二 自転車活用推進計画(自転車活用推進法(平成二十八年法律第百十三号)第九条第一項に規定する自転車活用推進計画をいう。)の作成及び推進に関すること。

第二十七条第二項中「小笠原総合事務所」を「小笠原総合事務所  
自転車活用推進本部」に改める。

第三章第三節中第二十九条の二を第二十九条の三とし、第二十九条の次に次の一条を加える。

(自転車活用推進本部)

第二十九条の二 自転車活用推進本部については、自転車活用推進法(これに基づく命令を含む。)の定めるところによる。





## 第2次岡山県自転車活用推進計画

発行 岡山県土木部道路整備課  
〒700-8570 岡山市北区内山下二丁目4番6号  
TEL:086-226-7472 FAX:086-225-3684  
Email: [dosei@pref.okayama.lg.jp](mailto:dosei@pref.okayama.lg.jp)