

御前崎市自転車活用推進計画

令和4年3月

御 前 崎 市

目 次

第1章 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け	1
1. 計画の目的・区域・計画期間	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	2
2. 計画の位置付け	2
2-1 上位・関連計画との関連	2
2-2 上位・関連計画との位置づけ	5
2-3 既存計画・施策との連携・調整	6
第2章 御前崎市の自転車を取り巻く現状と課題の整理	8
1. 自転車利用の現状や課題の整理	8
1-1 自転車利用の現状	8
1-2 環境と自転車の利用	12
1-3 自転車と健康	13
1-4 自転車通勤	14
1-5 安全・安心	15
1-6 サイクルツーリズム	18
2. 御前崎市の現状及び課題整理	20
2-1 御前崎市の概況	20
2-2 道路・交通状況	24
2-3 健康・スポーツ	29
2-4 環境	30
2-5 安全・安心	32
2-6 観光	36
2-7 御前崎市の地域資源	46
2-8 本市の自転車を取り巻く現状と課題の整理	47
第3章 基本方針と計画の目標	48
1. 基本方針	48
2. 計画の目標	49
3. 施策の方向性	50
3-1 目標1 自転車を活用した市民生活の向上と自転車文化の醸成	50
3-2 目標2 地域資源を活かした地域の活性化	51
第4章 実施すべき具体的な施策	52
1. 施策の体系	52
2. 取組みの具体的な内容	53
目標1 自転車を活用した市民生活の向上と自転車文化の醸成	53
目標2 地域資源を活かした地域の活性化	58
第5章 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し	62
1. 計画の推進体制	62
2. 計画のフォローアップ及び見直し方法	62
巻 末 資 料	63
1. 御前崎市自転車活用推進計画策定 組織体系図	64
2. 御前崎市自転車活用推進計画 推進体制図	65
3. 市の上位・関連計画における自転車関連施策案	66
4. 自転車利用に関するアンケート	67
5. 第2次御前崎市総合計画後期基本計画 抜粋資料	75

第1章 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け

1. 計画の目的・区域・計画期間

1-1 計画の背景と目的

本市は、晴天日が多く、日本有数の日照時間の長さを誇り、雄大な太平洋、里山・農村風景が魅力的で冬でも降雪がない通年型のスポーツツーリズムの適地とされています。

本市では平成30年度より3年間にわたり「御前崎スポーツ振興プロジェクト」として、マリンスポーツ、ゴルフ、サッカー、サイクリング等のアウトドアスポーツを楽しめる場を提供するため、スポーツイベント等の誘致のための市内体制づくり、合宿の誘致、イベントの企画、実施、誘致などに取組んできました。3年間の経験と実績を活かして、令和3年に民間企業が主体となってスポーツツーリズムの観光地域づくり法人(DMO)を発足し、持続可能なスポーツツーリズムの体制ができてきました。

一方、平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、国や県、県内市町において自転車活用推進計画の策定が進むなど、自転車を活用したまちづくりの動きが生じています。

静岡県内においては、東京オリンピック・パラリンピックの自転車競技開催や、太平洋岸自転車道(延長距離1,487km)のナショナルサイクルルート指定を受けて、自転車利用への関心が高まっており、オリパラ開催県のレガシーとして自転車フレンドリーなまちづくりや自転車文化を地域で発展・定着させ、次世代へ継承していくことが必要となってきました。

このような背景を踏まえ、本市では市民の自転車利用環境の向上や、魅力ある御前崎市の自然環境や観光資源を活かして、観光客・来訪者の自転車受入環境の向上を通じて、「安全・安心で豊かで元気な新しい日常 自転車を活かすまち」を目指して、市民生活の向上、地域経済の活性化に寄与するために「御前崎市自転車活用推進計画」を策定するものとします。

1-2 計画の区域

計画の対象区域は、御前崎市全域とします。

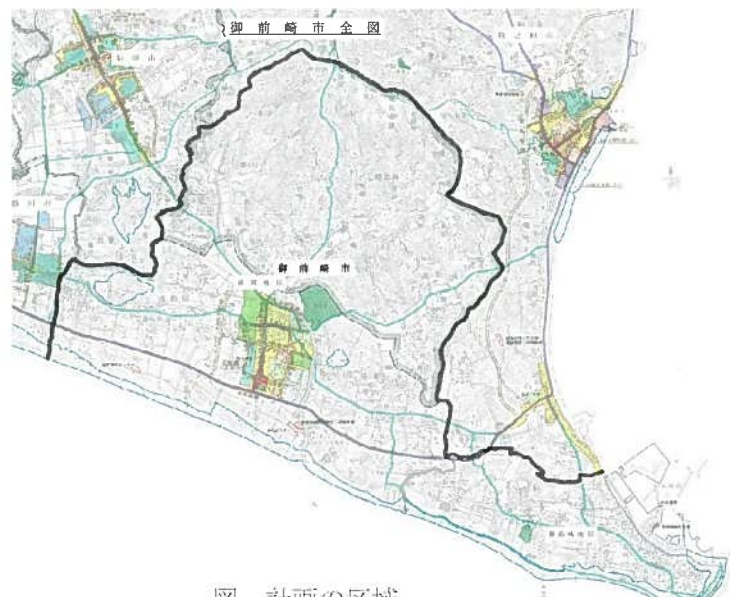


図 計画の区域

1-3 計画の期間

計画の期間は、市の総合計画等(平成28年度～令和7年度の10年間)上位計画、関連計画との整合性を図るため、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

計 画 (年度)	R3	R4～R6	R7	R8
国 第2次自転車活用推進計画	第2次計画 (R3～R7) 5ヶ年			
県 自転車活用推進計画	現行	第2次計画 (R4～R8) 5ヶ年		
御前崎市 総合計画(基本計画)	H28～R7 10ヶ年			
御前崎市 自転車活用推進計画		R4～R8 (5ヶ年)		

2. 計画の位置付け

2-1 上位・関連計画との関連

(1) 国・県の計画

① 国土交通省自転車活用推進計画(平成30年6月策定)

国の自転車活用推進計画では、第1次計画は平成30年～令和2年の3年間を計画期間として策定し、第2次計画は令和3年から令和7年までの5年間としています。自転車活用の推進に関する4つの目標、18項目の実施すべき施策等が示されています。

自転車活用推進計画の概要



1. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け
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

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法(議員立法)
2016年12月9日成立
(衆・参とも全会一致)
2017年5月1日施行

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

<p>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</p> <p>1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数 【実績値】0団体(2017年度)―目標値 200団体(2020年度) 【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク完成市町村数 【実績値】1市町村(2016年度)―目標値 10市町村(2020年度)</p> <p>2. 路外駐車場の整備や違法駐車取りの推進等による自転車通行空間の確保</p> <p>3. シェアサイクルの普及促進 【指標】サイクルポートの設置数 【実績値】852箇所(2016年度)―目標値 1,700箇所(2020年度)</p> <p>4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進</p> <p>5. 自転車のIoT化の促進</p> <p>6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備</p> <p>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</p> <p>7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進</p> <p>8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出</p> <p>9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進</p> <p>10. 自転車通勤の促進 【指標】通勤目的の自転車分担率 【実績値】15.2%(2015年度)―目標値 16.4%(2020年度)</p>	<p>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <p>11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致</p> <p>12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルロードの数 【実績値】0ルート(2017年度)―目標値 40ルート(2020年度)</p> <p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <p>13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率 【実績値】29.2%(2016年度)―目標値 40%(2020年度) 【指標】自転車乗用中の交通事故死者数[※] 【実績値】480人(2017年度)―目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通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。(2020年度) ※13-116-0000</p> <p>14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 【指標】自転車技士の資格取得者数[※] 【実績値】84,185人(2017年度)―目標値 84,500人(2020年度) ※13-116-0000</p> <p>15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施</p> <p>16. 学校における交通安全教室の開催等の推進 【指標】交通安全について指導している学校の割合 【実績値】99.6%(2015年度)―目標値 100%(2019年度)</p> <p>17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進(再掲)</p> <p>18. 災害時における自転車の活用の推進</p>
---	--

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講ずる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合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 (5) 附則に対する今後の取扱方針
 (2) 計画のフォローアップと見直し ↳道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
 (3) 調査・研究、広報活動等 ↳自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討
 (4) 財政上の措置等

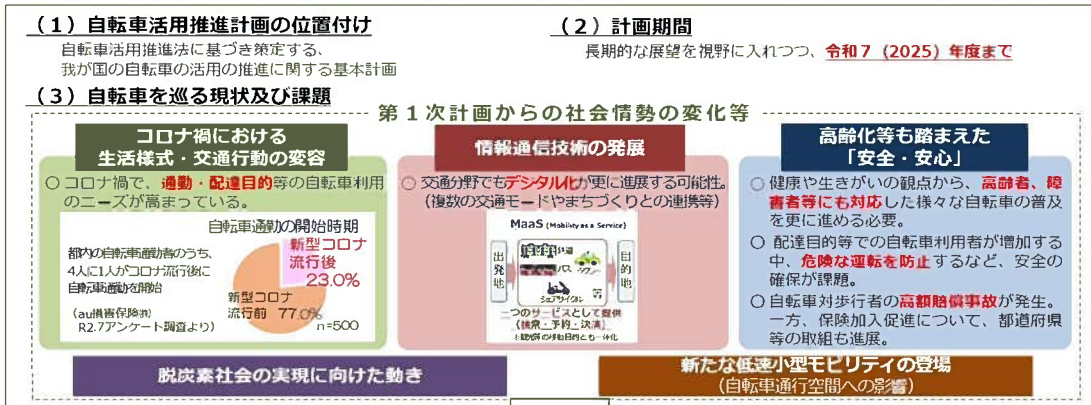
資料：国の第1次自転車活用推進計画の概要

また、第2次自転車活用推進計画が令和3年5月28日閣議決定され、(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、現計画(第1次計画)から取組が更に強化されました。

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート(総回答数4,997)、パブリックコメント(総意見数69)を通じて幅広く意見を求めた上で策定



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

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**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

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

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲)
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲)
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域での「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・計画の質の向上(ネットワーク路線の計画への位置付け等)
 - ・計画に基づく取組の実施のフォロー(整備事例の効果分析)等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。
(利用者の多様性、将来に渡る使い方を留意しガイドラインも見直し)
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・データを活用した計画策定への支援
 - ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
 - ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等
- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
 - ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・環境整備のための支援策の具体化 等
- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・商業施設(コンビニ等)等と連携した受入サービスの充実
 - ・サイクリングツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
 - ・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な層き上げを実施。
(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)
- 高齢者、障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進。
- 身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・対象: 配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体(小学校以上の学校教育に加え)未就学児やその保護者
 - ・機会: 自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習(高齢者講習)
- 条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

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

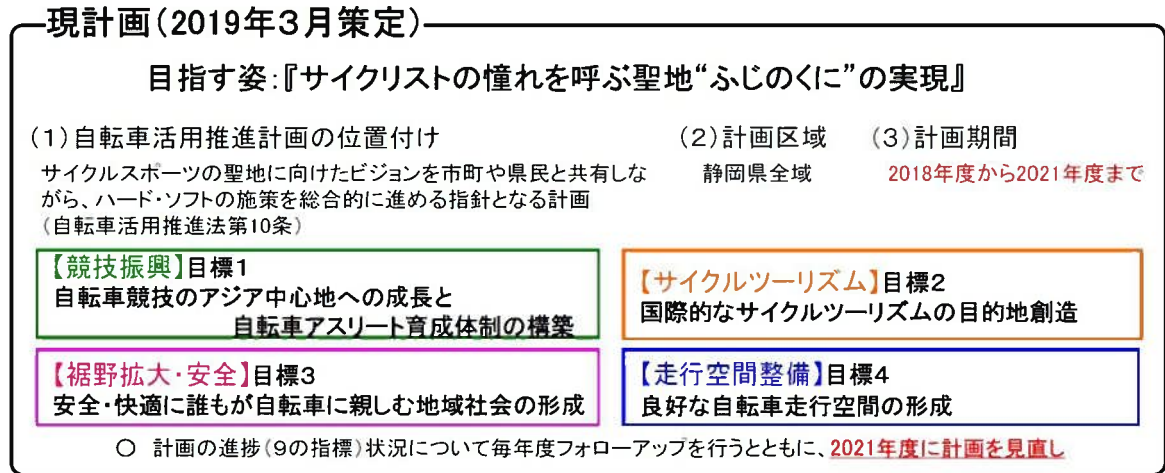
- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 調査・研究、広報活動等 等

資料：国の第2次自転車活用推進計画の概要

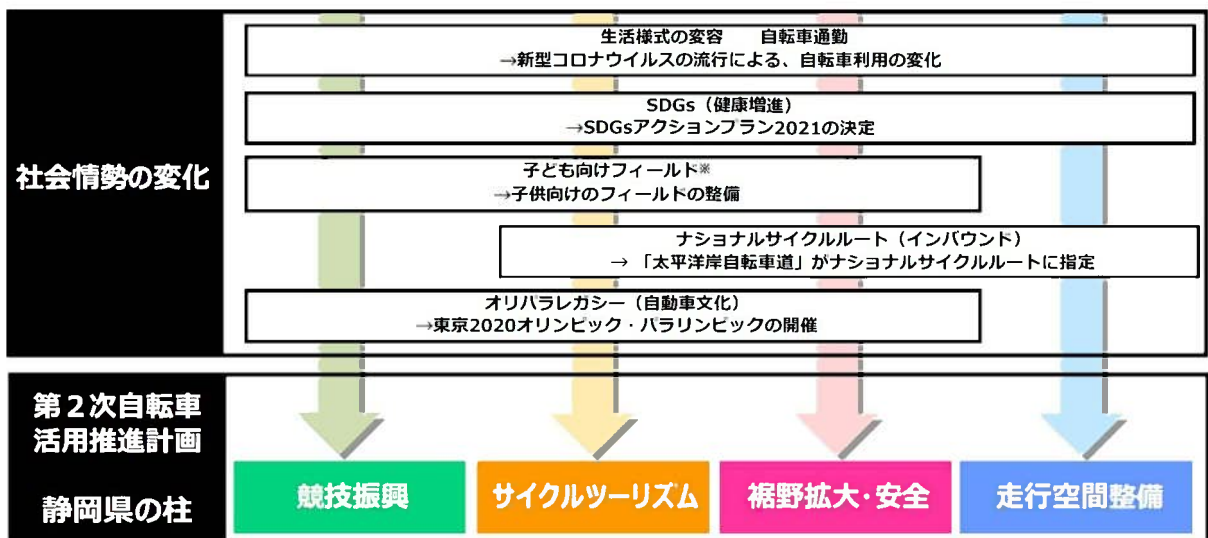
(2) 静岡県自転車活用推進計画<令和元年3月策定>

静岡県では、令和元年3月に策定された自転車活用計画「サイクリストの憧れを呼ぶ聖地“ふじのくに”の実現」を目指す姿として、4つの目標により計画を推進しています。

現行の静岡県自転車活用推進計画は、令和3年度が計画末期を迎えることから、国の第2次計画を踏まえて、次期計画では4つの目標に加え、社会情勢の変化による6つのキーワードに基づく方向性を掲げ、そのキーワードによる施策、措置等を追加していくこととされています。



資料：静岡県自転車活用推進計画概要版（抜粋）



【次期計画】 静岡県自転車活用推進計画の4つの柱

出典：第2次静岡県自転車活用推進計画素案（パブリックコメント資料より）

2-2 上位・関連計画との位置づけ

<市の上位計画>

第2次御前崎市総合計画基本計画(H28~R7)
【将来都市像】
こどもたちの夢と希望があふれるまち御前崎

<国・県の上位計画・手引き等>

国：自転車活用推進法(H29)
➡第2次自転車活用推進計画(R3~R7)
地方版自転車活用推進計画策定の手引き
静岡県：自転車活用推進計画(H31~R3)
※次期計画(R4~R8)の策定中

ナショナルサイクルルート指定
(太平洋岸自転車道)



<市の関連計画>

御前崎市都市計画マスタープラン改訂
(R2~R9)
【基本理念】
「御前崎市 その先へ」
～都市の向かうべき方向を示す灯り、羅針盤～

御前崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略
(R2~R6)
【基本戦略】
魅力ある発信交流づくり

御前崎市地域公共交通網形成計画(R2~R6)
【計画の趣旨】
持続可能な公共交通のあり方について関係者間で
共通理解を図り、計画的かつ着実に取組みを推進
していく

御前崎市道路整備計画(R2~R6)
【整備方針】
コンパクトな都市づくり／広域交通結節点や周辺
都市との連携／地域経済の活性化／安全・安心な
都市／協働による都市づくり

御前崎市観光基本計画(H28~R2 後期 R3~R7)
【基本理念】
オール御前崎で訪れる人におもてなしの心で接し、
豊かな海と里山を活かした観光振興により賑
わいを創出する

国土利用計画第2次御前崎計画(H31~R9)
【基本方針】
都市的土地利用と、農業・工業・商業の調和のとれた
産業振興、また、自然環境の保全、災害に強いま
ち等を十分考慮し、地域の特性を踏まえて進める

御前崎市第2次健康増進計画
御前崎市第2次食育推進計画(R1~R8)
【基本理念】
すべての人が健康で安心して暮らせる支え合うまち

第2次御前崎市環境基本計画(R2~R11)
【望ましい環境像】
守ろう 豊かな自然 創ろう 次世代へつなぐまち
御前崎

御前崎市子ども・子育て支援事業計画(R2~R6)
【基本理念】
未来に輝く子どもたちを育むまち おまえざき

御前崎市地域防災計画(R2.3)

2-3 既存計画・施策との連携・調整

(1) 市の上位・関連計画における自転車関連記載内容

表 市の上位・関連計画における自転車関連記載内容

計画名	施策の記載内容
御前崎市第2次総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ●心身ともに健康な市民を目指したスポーツの振興 ・幼児期からの運動環境整備による基礎体力の向上 ●地域の特色を生かした観光の推進 ・地域独自の旅行商品の造成 ・地域主体の観光組織体制の構築
御前崎市地域公共交通網形成計画	<ul style="list-style-type: none"> ●観光と公共交通事業の連携 ・自転車ネットワークと連携した公共交通ネットワークの検討（太平洋岸自転車道を活用した公共交通ネットワーク形成） ●利便性の高いバス停の整備 ・パーク&バスランド、サイクル&バスライドの環境整備の検討（駐輪場整備など） ●新技術の導入検討 ・新型輸送サービス導入の検討、MaaSの導入検討 ※MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービス
御前崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ●観光、スポーツ、食による交流・関係人口の拡大 ・スポーツ交流人口の拡大（スポーツ合宿、スポーツイベントの開催） ●津波に強い地域づくりの推進 ・地域の特性にあわせた津波避難訓練への参加促進 ●利便性の高いモビリティサービスの実現 ・持続可能な地域公共交通ネットワークの構築、新たなモビリティサービスの実現
御前崎市観光基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ●短期・中期戦略 ・「マリンスポーツや里山歩きで健康増進を通じて観光交流客人口を増やすまちづくり」 ●基本施策⑱ スポーツ・文化ツーリズムの推進 ・既存施設を活用し、スポーツイベントで交流客の増加を目指す。健康増進への効果に期待 ●広域サイクリング、広域ウォーキングルートの開発 ・既存の太平洋自転車道を活用した広域サイクリングを可能にするための整備やウォーキングによる近隣市との広域観光ルート形成を図り、年間を通じて観光交流人口を増やし、併せて健康増進に取り組む ・広域サイクリングでは、道の駅を拠点に設定し、利用者の多くが立ち寄るコースを整備 ●基本施策⑤ 着地型観光の取組（中・長） ●基本施策⑥ 広域周遊ネットワークの形成（中・長） ●基本施策⑮ 通年観光化の推進（短・中）

計画名	施策の記載内容
第2次御前崎市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ●地球環境の保全 ③環境負荷の少ない交通の普及 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤は、自転車、徒歩を推奨し、環境に対する意識啓発を行う ●快適環境（人と自然とのふれあい・景観・歴史文化） <ul style="list-style-type: none"> ・マリンスポーツを中心とした自然とのふれあい
御前崎市第2次健康増進計画 御前崎市第2次食育推進計画	<ul style="list-style-type: none"> ●身体活動・運動 <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民が運動習慣の啓発、働きかけ ・運動習慣を身に着けるきっかけの場や機会（運動教室） ●市民の健康を支え、守る環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・健康づくりを支える環境整備（健康づくり活動や社会活動の機会、健康マイレージ事業の推進）
—	<ul style="list-style-type: none"> ●生涯学習・スポーツの推進（生きがいづくり） <ul style="list-style-type: none"> ・生涯を通じて健康な体をつくるために、誰でもスポーツを気軽に継続して取り組める軽スポーツの普及を目指す
御前崎市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ●交通体系（公共交通） <ul style="list-style-type: none"> ・地域の特性や市民ニーズに合った公共交通ネットワークの構築を図り、快適で環境負担の少ない移動手段の確保を目指す ●都市防災（海岸部における津波対策） <ul style="list-style-type: none"> ・短時間で避難が可能となるようなまちづくりを目指すために、最大クラスの津波に対する市民の避難を軸とした総合的な対策を行う

(2) 既存計画・施策との連携・調整

本市が他の既存計画に基づいて取り組みをしている施策において、自転車活用に直接的または間接的に関連する施策については、本計画に取り込み、本市における自転車活用推進に係る上位計画とします。

本計画に取り組む施策のうち、市の各課にまたがる施策については、連携や調整を図ります。

本計画において、新たに計画として位置付けた施策については、関連する計画がある場合は、その計画へのフィードバックを検討します。

第2章 御前崎市の自転車を取り巻く現状と課題の整理

1. 自転車利用の現状や課題の整理

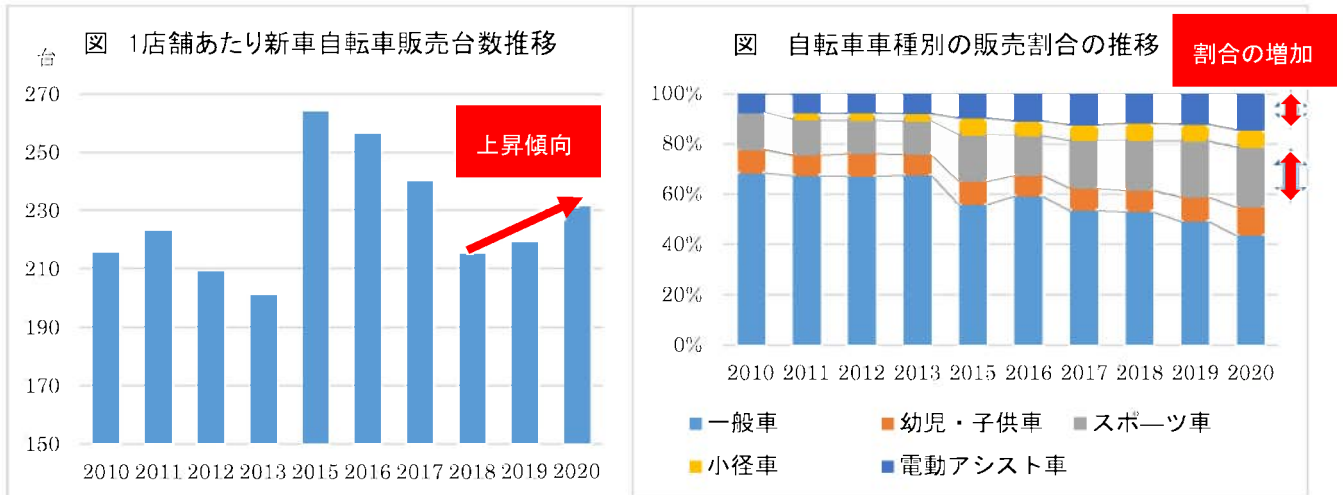
1-1 自転車利用の現状

- ・国内の自転車販売動向として上昇傾向（2018年以降上昇、通勤等の利用で需要も拡大）
- ・スポーツ車と電動アシスト自転車の販売割合が増えている
- ・自転車の保有台数も増加、自家用車の台数と匹敵する状況（生活に不可欠な乗り物）

①自転車の販売動向

自転車の国内販売動向について、1店舗あたりの自転車販売（新車）の推移は、災害や景気動向で上下していますが、2018年以降のサイクリング熱が盛り上がる中、上昇傾向であります。新型コロナウイルス感染症の影響で自転車通勤や健康のために自転車に乗る人が増え需要は高まっていますが、部品の供給が追い付かない状態が続いています。

自転車の車種別販売割合としては、2010年からスポーツ車（小径車含む）、電動アシスト車の割合が増え続けています。

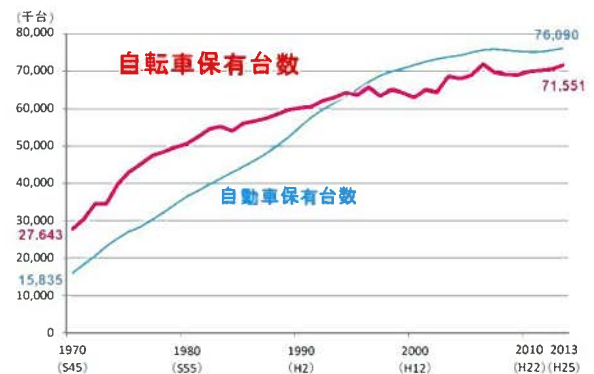


資料：（一財）日本自転車産業振興会 自転車国内販売動向調査より作成

②自転車の保有

自転車の保有台数は、年々増加傾向にあり、21世紀に入り自動車保有台数と逆転傾向にあります。日本には自動車とほぼ同じくらいの台数の自転車が保有されています。

車社会と言われますが、自転車は市民の生活にとって自動車と同じくらい身近で重要な乗り物となっていることがうかがえます。



出典：自転車（一社）自転車協会（S45～H20）
（一財）自転車産業振興協会（H21～H25）
自動車（一財）自動車車検登録情報協会

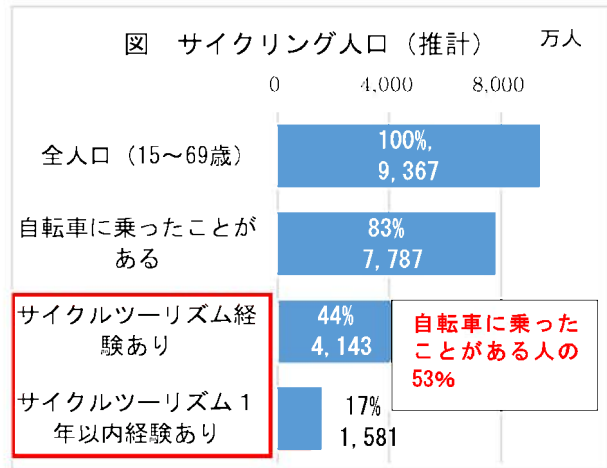
③サイクリング人口

- ・サイクリング人口は7,787万人（全人口83%）
- ・サイクルツーリズム経験者4,143万人。
- ・スポーツとしてサイクリングをした（する）推計人口は約892万人。
- ・時間に余裕が生まれる年配者がサイクリングに出かける頻度が高い。
- ・サイクリングを楽しむ人は1日50km以上を走る割合が多く、50歳以上が顕著。

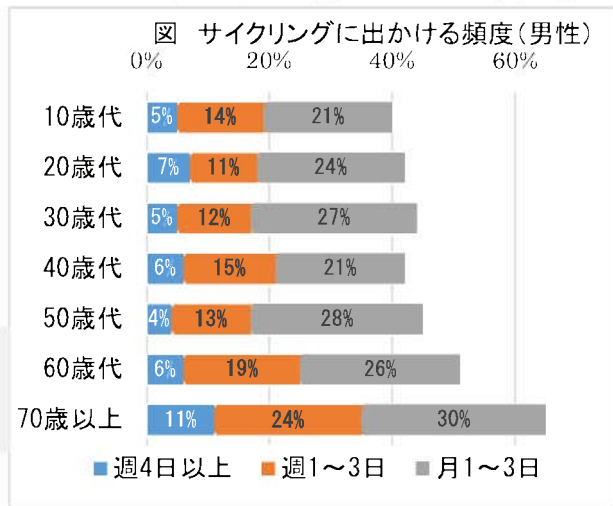
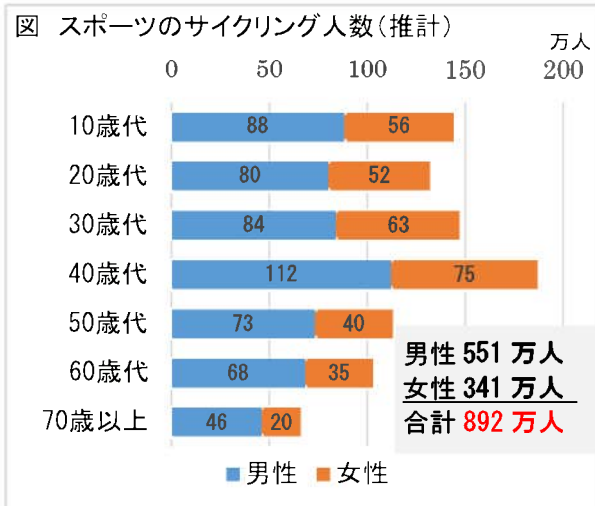
サイクリスト国勢調査2018によると15歳～69歳までの人口（H27国勢調査）9,367万人のうち、「自転車に乗ったことがある人」は83%で、「サイクルツーリズムの経験がある人」は4,143万人（全サイクリング人口の44%、自転車に乗ったことがある人の53%）でした。さらに「1年以内にサイクルツーリズムの経験がある人」は1,581万人（17%）です。

自転車旅情報発信サイト「RABIRIN」によると、平成29年首都圏在住のサイクリスト（計300名）を対象としたアンケート調査の結果によると、スポーツとしてサイクリングした人数は合計892万人と推計されています。年齢層は働き盛りで体も元気な30歳、40歳台が多くなっています。

サイクリングの頻度は、月1～3日の割合が半数程度ですが、年代別では時間的に余裕が生じる60歳以上が高くなり、出かける日数も多くなっています。

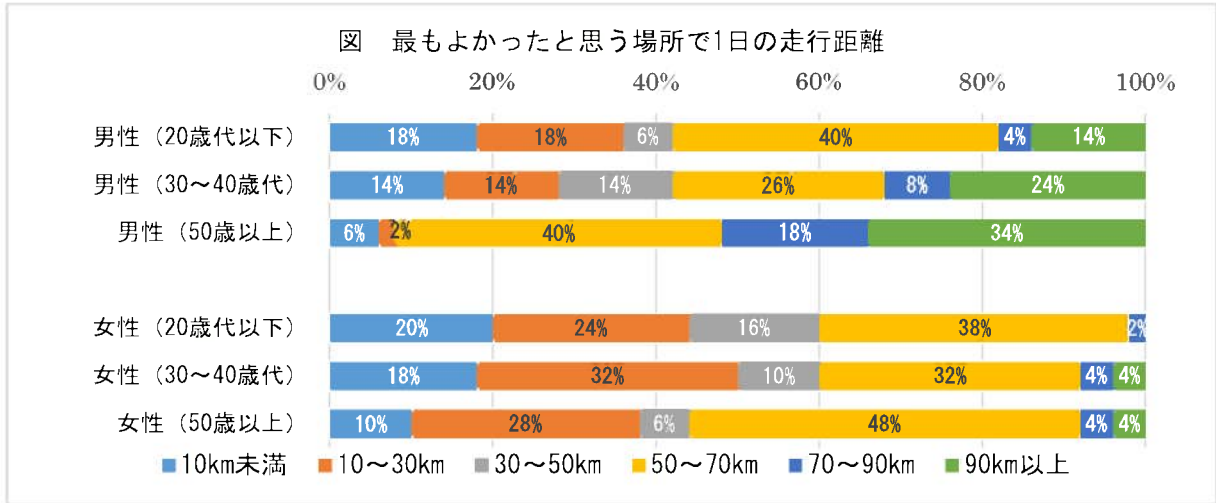


資料: ツールド・ニッポン(一社 ルーツ・スポーツ・ジャパン)「サイクリスト国勢調査2018」より作成



資料: 自転車旅情報発信サイト「RABIRIN」平成29年首都圏在住のサイクリストアンケート

1年で最もよかったと思う場所での1日の走行距離は50歳以上が50km以上の距離を走った人は90%以上を占めています。女性の場合は、長い距離を走るより、比較的短い距離を楽しむ傾向ではありますが、50km以上走る人が50%を超えています。



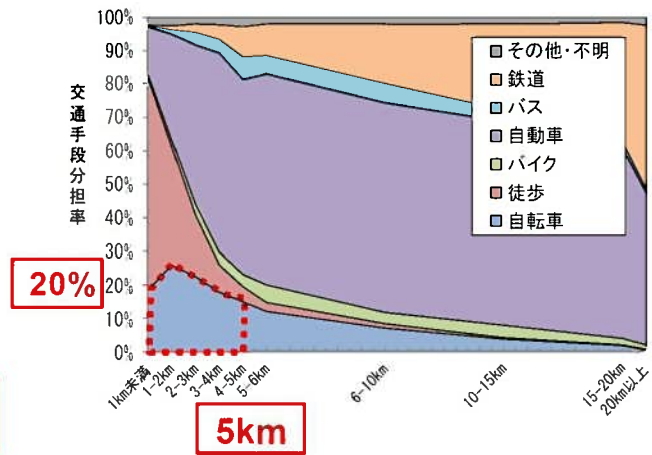
資料：自転車旅情報発信サイト「RABIRIN」平成29年首都圏在住のサイクリストアンケート

④移動時の自転車利用

- ・移動距離が5kmまでの移動の中で自転車の割合は約20%にとどまっている。
- ・5km未満の移動を自動車（自動車利用の約40%）から自転車に転換できれば自転車利用が進むと思われる。

移動距離別交通手段の割合によると5kmまでの移動について自転車は約20%となっています。

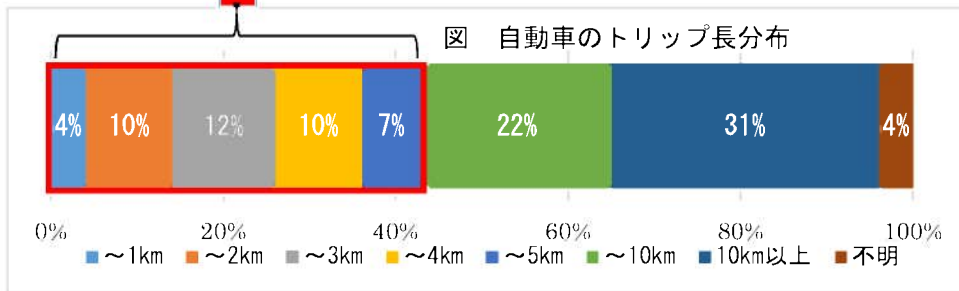
自動車のトリップ長分布によると5km未満で約4割が自動車となっており、短距離帯（約5km未満）で自転車利用に転換が図ることができれば、自転車利用が増えていくものと思われます。



出典：H22年度全国都市交通特性調査（国土交通省）

自動車→自転車による移動に転換がポイント

↑ 走行距離5km未満 約40%



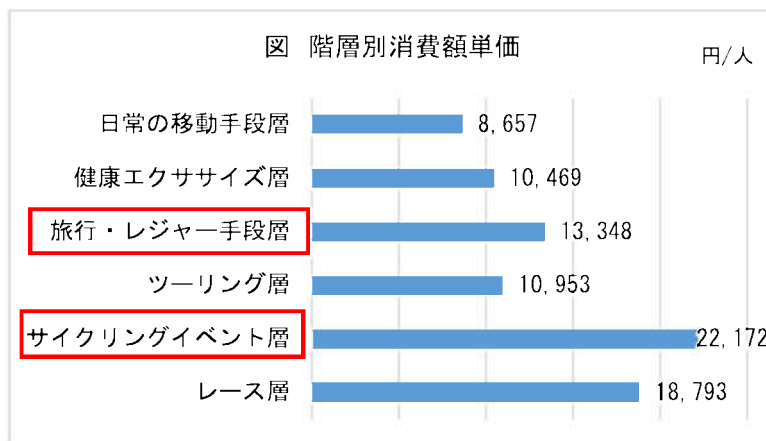
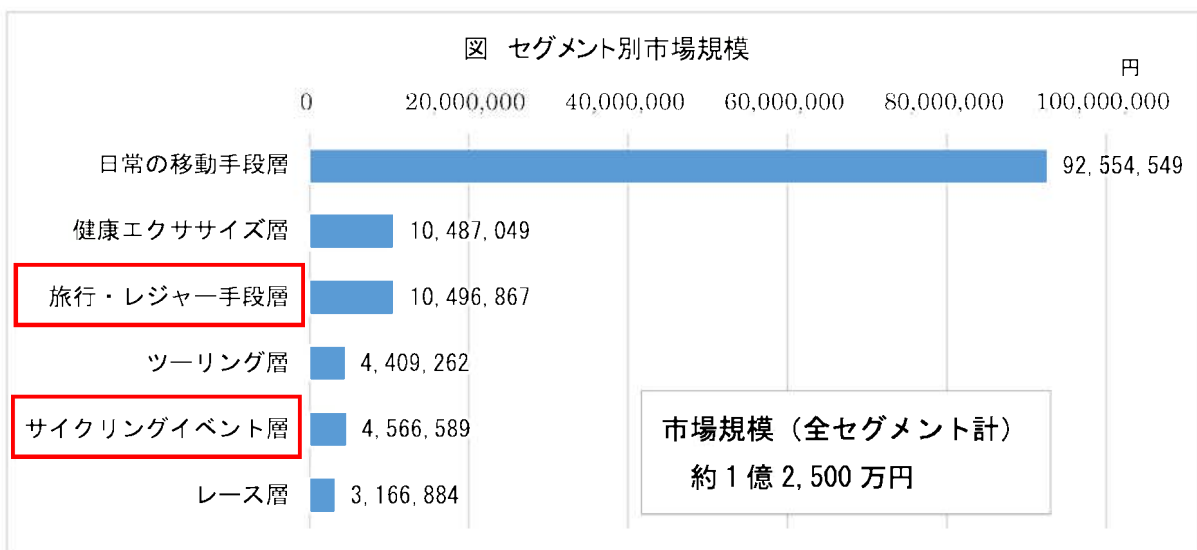
出典：平成22年道路交通センサスデータより（国土交通省）

⑤自転車利用の経済効果

- ・ 自転車利用の市場規模（推計）は約1億2,500万円、日常の移動手段層が大半を占める。
- ・ 旅行やレジャー手段層、サイクリングイベント層は、市場規模が小さいが、消費単価が高いため、これらの層の利用を高めることで地域への経済効果は高くなる。

自転車利用による経済波及効果として、サイクリスト国勢調査2018（ツールド・ニッポン）によると、市場規模の推計では約1億2,500万円で、階層別に消費金額（単価）は異なりますが、そのうち日常の移動手段が9,255万円（74%）と推計されています。健康エクササイズ層と旅行・レジャー手段層で2,100万円（16%）と推計されていますが、日常の移動手段層以外の利用者は伸びる可能性があると考えられます。

旅行・レジャー手段層やサイクリングイベント層などサイクルツーリズムは、宿泊や飲食、土産購入などを伴うため、消費金額の単価も高くなり、地域への経済波及効果も高くなります。今後は、サイクルツーリズムの階層を延ばすことが望ましいと考えられます。



資料：ツールド・ニッポン（一社 ルーツ・スポーツ・ジャパン）
「サイクリスト国勢調査2018」より作成

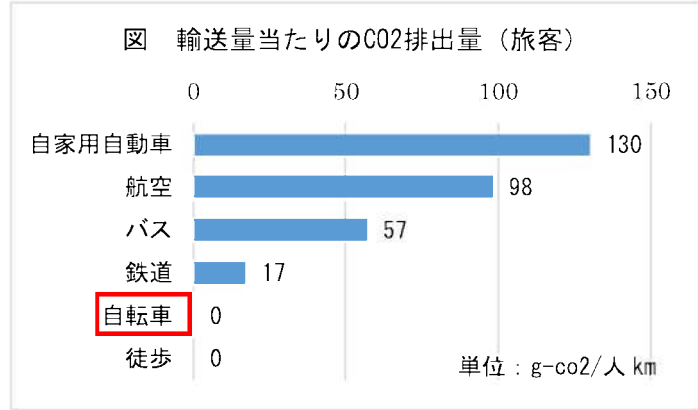
1-2 環境と自転車の利用

- ・ 自転車は輸送・移動に関してCO₂の排出量がゼロで脱炭素社会にふさわしい乗り物。
- ・ SDGsの取組みとしても自転車は効果的である。

①脱炭素社会にふさわしい乗り物

自転車は、輸送量あたりの二酸化炭素排出量（旅客）はゼロであり、自家用自動車と比べて圧倒的に脱炭素につながる環境にやさしい乗り物です。

また、自転車は騒音や悪臭、震動もなく周辺環境にも影響が少ない環境にやさしい乗り物です。



資料：国土交通省 総合政策局環境政策課 HP

「環境 運輸部門における二酸化炭素排出量 2019年」より作成

②自転車とSDGs

SDGsは、環境や健康、持続可能な消費など、世界の様々な問題を2030年までに解決するための国際的な開発目標です。人口減少・少子高齢化が進展する中で、持続可能な社会の実現を目指す本市でも、国際的な開発目標であるSDGsに積極的に取り組むものとしていきます。



SDGsの開発目標17項目の中で、自転車活用に関係する主な項目として、5つの項目が挙げられます。



1-3 自転車と健康

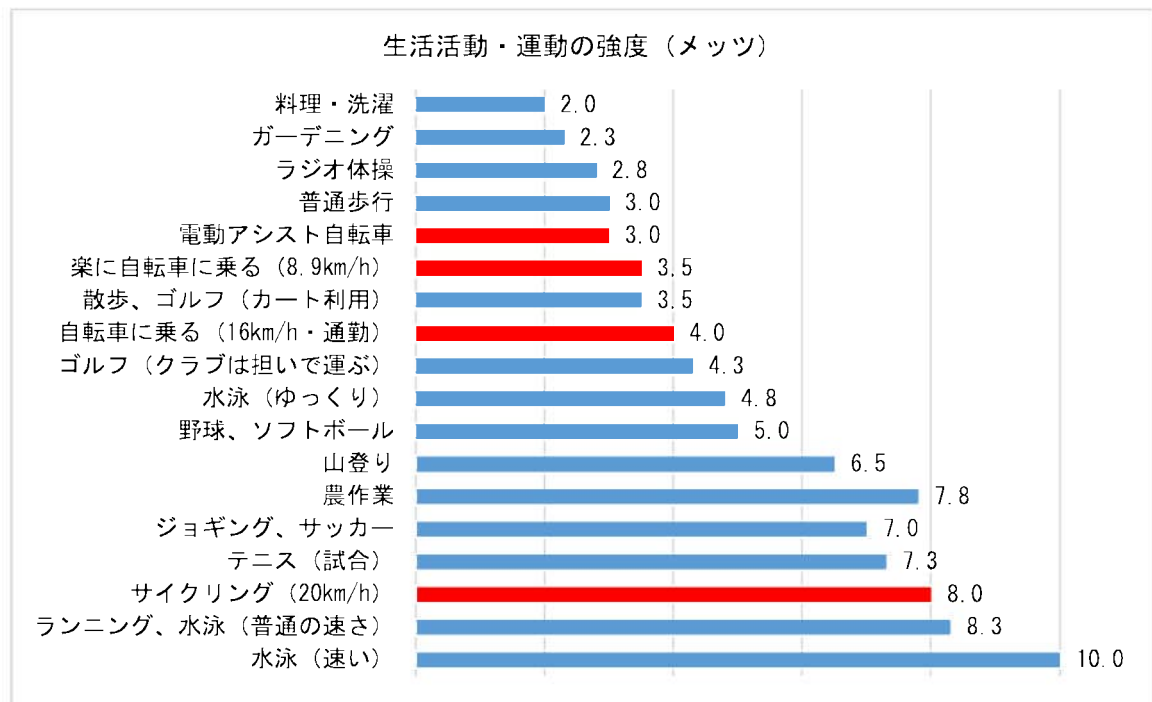
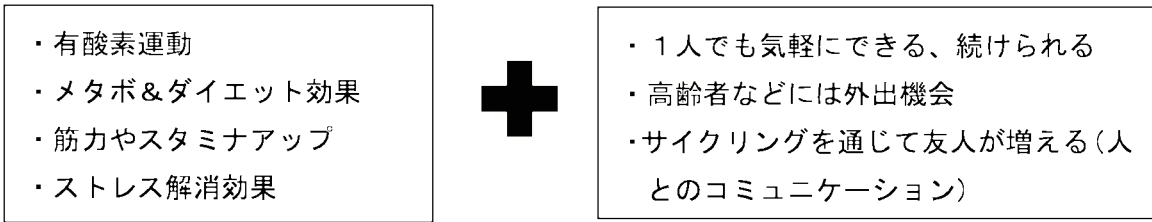
- ・ 自転車はエネルギー消費量から見て、生活習慣病を抑える効果がある。
- ・ 自転車は、体の健康だけでなく、ストレス解消、人とのコミュニケーションなど現代人に必要な心身の健康「ウエルネス」につながる。

自転車に乗ることは、通勤・通学、買い物などの移動をマイカーから自転車に変えることによって、エネルギーの消費量を上げることができます。

また、有酸素運動やメタボ対策になり生活習慣病を抑えるほか、筋力やスタミナアップなどにも効果的と言われています。ジョギングや散歩と比べて、手足の関節が痛くなった方などにも自転車は効果的です。体の健康だけでなく、現代人が抱えるストレスの解消などにも効果的と言われています。自転車は、グループでも1人でも年齢を問わず取り組みができるほか、人とのコミュニケーションもとれるため、心身の健康（ウエルネス）につながると言われています。

さらに、生活活動・運動の強度として、スポーツとしてのサイクリングは、テニス、サッカー、ランニング、水泳等と同等のエネルギー消費が得られます。

自転車は心身の健康に効果的



公財）長寿科学財団 運動強度とエネルギー消費より作成

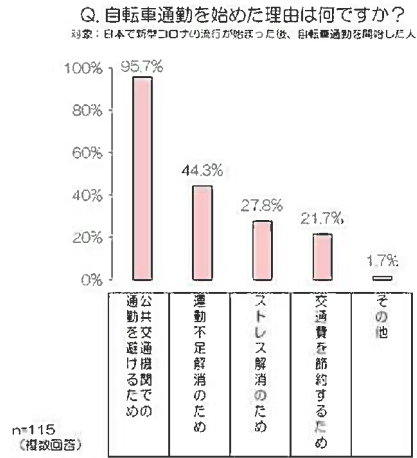
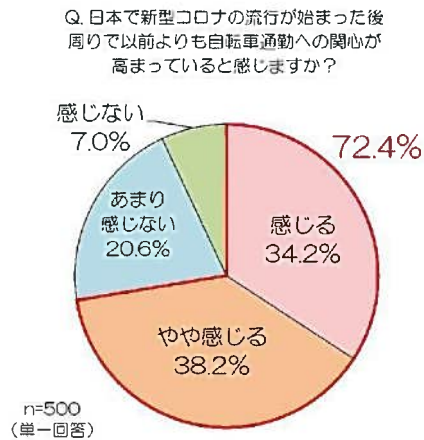
1-4 自転車通勤

- ・コロナ禍での運動不足解消や、3密を避けるため、自転車通勤が増えている。
- ・国や県、企業は自転車通勤を推奨する取り組みをはじめている。

①自転車通勤への関心

新型コロナウイルスの感染症により、3密を避けて自転車通勤が増えています。コロナ禍でテレワークや巣ごもりなど運動不足を解消するとともに、健康増進にもつながります。

au 損害保険（インターネットアンケート 2020年6月）による東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響の調査では、約72%がコロナの流行以降に自転車通勤への関心が高まっています。大都市を中心に自転車通勤が進んでいますが、徐々に地方にも広がってきています。



出典：au 損害保険（WEB アンケート 2020年6月）東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響調査

②自転車通勤の推奨

国や企業も自転車通勤を推進するための「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトが動き出しています。活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、令和2年4月に国土交通省が創設した制度です。静岡県でも「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」に参加する企業・団体を応援しています。

【参加の条件】

- ・従業員用駐輪場の確保
- ・自転車通勤者を『自転車損害賠償責任保険』へ加入
- ・年1回の安全講習を受講

宣言企業に認定されると、自転車通勤を推進する企業・団体として 企業・団体名が紹介されます。自社のホームページや名刺等に宣言企業の認定ロゴマークが使用できるため、企業のイメージアップのほか、人材確保にも役立つと言われています。

出典：静岡県
自転車通勤推進企業宣言プロジェクト

1-5 安全・安心

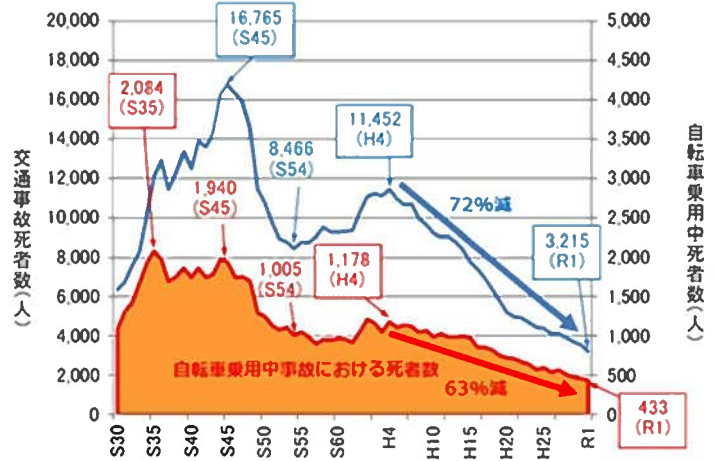
- ・自転車の交通事故は減少しており、自転車は危険な乗り物という状況は改善傾向。
- ・自転車事故による違反は、一時不停止や安全確認で中高生が圧倒的多数である。
- ・災害時における自転車の活用については、発災後の避難や復旧・復興時の物資運搬や情報伝達、スタッフの移動など避難所運営やボランティア活動にも役立っている。

① 交通事故

全国の交通事故の死者数及び自転車乗車中の死者数は年々減少傾向にあります。

自転車の事故件数も減少傾向にあります。自転車の事故件数は歩行者との事故は横ばいで減っていません。

■自転車乗車中死者数の推移



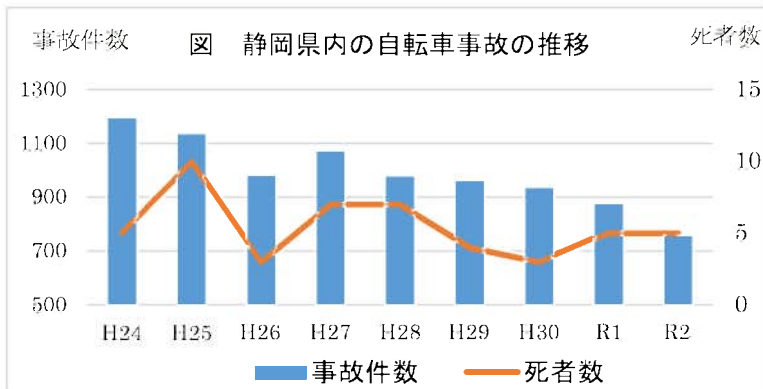
■自転車関連事故件数の推移



■自転車対歩行者事故件数の推移



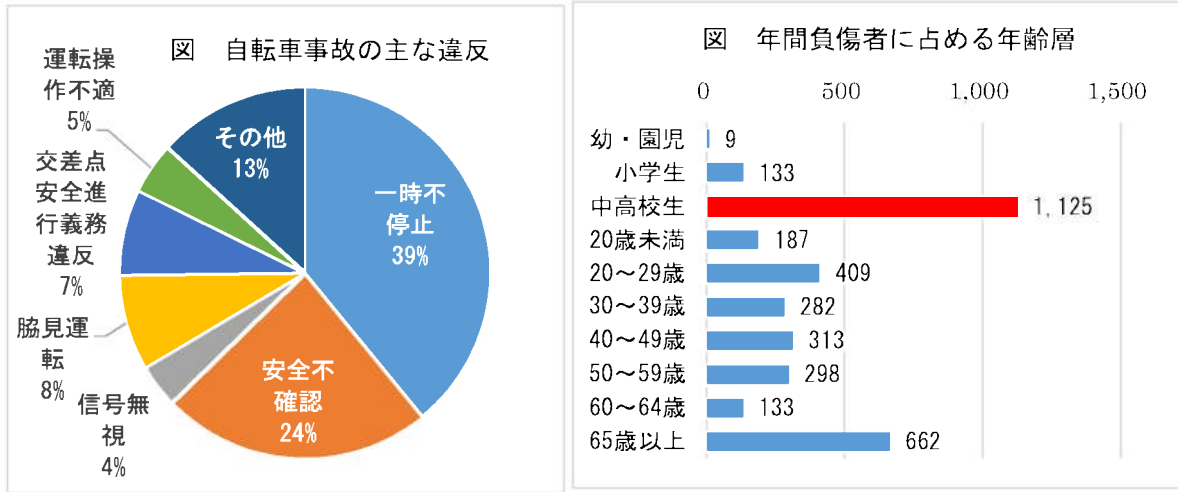
出典：国土交通省自転車活用推進本部 道路の交通に関する統計（警察庁 | e-Stat、R2. 2. 13）



静岡県内の自転車事故も減少しているものの、死者数は母数が少ないこともあり、横ばい傾向にあります。

資料：静岡県警調べ

静岡県において、自転車が第1当事者となる事故の主な違反として、一時不停止 39%、安全不確認 24%であり、その2つの違反で全体の63%を占めています。また、自転車事故の負傷者の占める年齢層は、中高校生が圧倒的に多く、次いで65歳以上の高齢者が多くっており、それらの層への普及啓発が課題となります。



資料：令和元年 静岡県警調べ

② 災害時の自転車活用

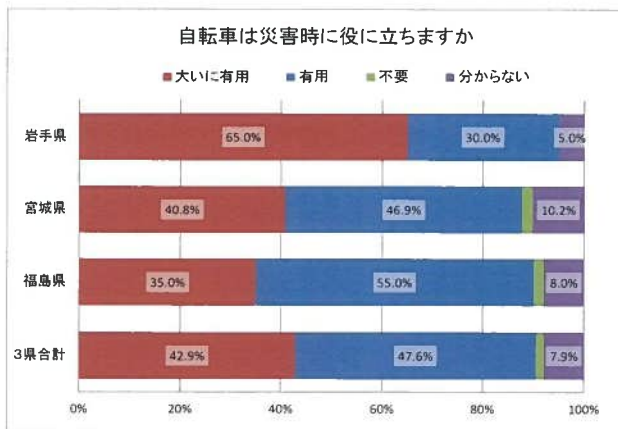
自転車活用推進法には、「災害時の自転車活用」も明記されています。平常時の自転車の活用だけでなく、実際の災害時にも燃料が不要で、細かな移動が可能な自転車が利用されています。

東日本大震災での実態調査結果では、災害時の自転車の有用性は被災3県すべてが「有用である」との回答でした。

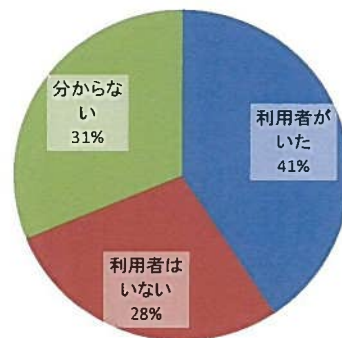
自転車の利用は、被災者だけでなく、ボランティアの利用は50%、ボランティアセンター（VC）職員の利用は41%で被災地でも利用されたという実績がありました。



震災後被災地では燃料が不要な自転車が重宝された（岩手県大船渡市の避難所）



震災直後、VC職員の自転車利用



出典：H24年度東日本大震災被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査（社会福祉法人HOP）

第2章 御前崎市の自転車を取り巻く現状と課題の整理

消防や道路管理者の道路点検など、車が使えない場合に自転車を活用する取り組みもされており、災害時において自転車の多面的な利用をされている行政機関もあります。



神奈川県大和市消防ファットバイク隊



＜パトロール車への小径車(折りたたみ式自転車)の搭載状況(国土交通省)＞



＜自転車パトロール訓練の様子(2016年6月 国土交通省)＞

出典：国土交通省 第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料より抜粋

令和2年度浜松市・湖西市が実施した「災害時における自転車活用社会実験」では、日常的なサイクルツーリズムの仕組みを非常時に活かす取り組みとして、震災後に在宅避難者への物資の運搬や情報伝達、生活道路の情報収集など復旧・復興活動に自転車の活用が試行されました。

このように全国で災害時に自転車を活用する取り組みが始まっています。

＜自転車による物資運搬、情報伝達実験＞



＜道路の被災情報収集実験＞



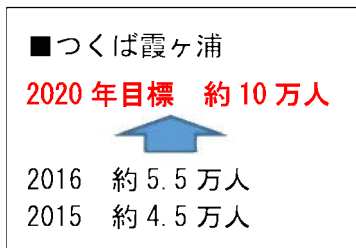
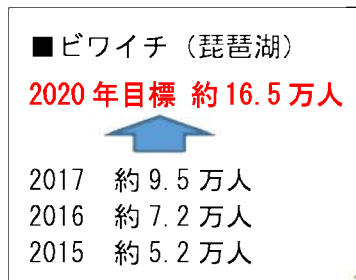
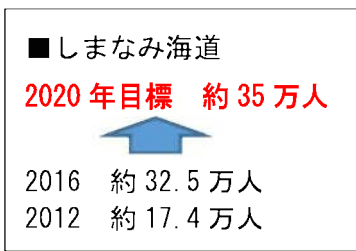
出典：令和2年度国土交通省「災害時における自転車活用社会実験」より

1-6 サイクルツーリズム

- ・サイクリング人気で全国のサイクルツーリズム先進地では利用客が増加。
- ・太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定により、国内外から新しい誘客、通年型誘客、シティプロモーションなど複合的な観光効果があると期待されている。
- ・サイクルツーリズムとして、自転車ならではの魅力があり、課題も抱えている。

① サイクルツーリズムの利用動向

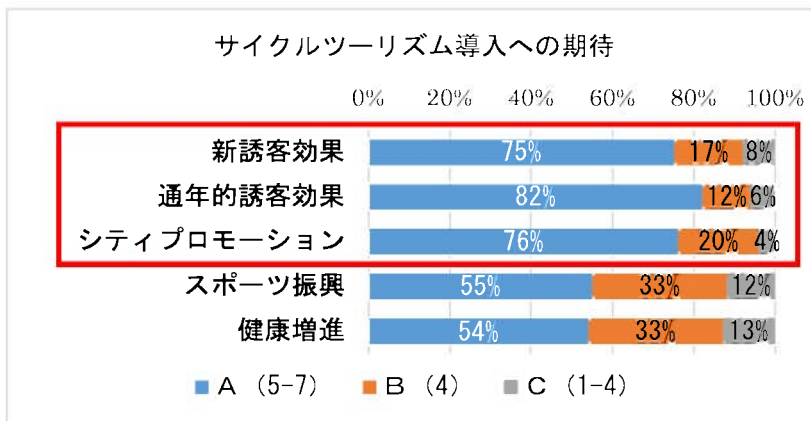
ナショナルサイクルルート（一次指定）となった地域では年々利用者が増加しています。二次指定を受けた十勝、富山湾、太平洋岸自転車道の沿線地域にもその期待が高まります。



出典：国内におけるサイクルツーリズムの現状（国土交通省）
ナショナルサイクルルート利用者数の推移・目標

② サイクルツーリズム導入に関する期待

全国サイクルツーリズム連携推進協議会が実施した「平成30年度地方自治体におけるサイクルツーリズム施策に関する調査」（全国の都道府県・市町村の回答1,104）によると、地方自治体がサイクルツーリズム導入への期待としては、「通年型誘客効果」が最も高く、次いでシティプロモーションや新誘客効果などでした。サイクルツーリズムにより1年を通じて新しい観光客を呼び込む期待が高いことがうかがえます。



1（まったくそう思わない）
～7（とてもそう思う）

資料：平成30年度地方自治体における サイクルツーリズム施策に関する調査
（全国サイクルツーリズム連携推進協議会）

③ サイクルツーリズムの魅力と課題

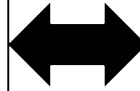
サイクルツーリズムの推進に対しては、サイクリングの魅力を最大限押し上げて、課題を最小限にしていくことが地域に求められます。

【魅力】

- ・自分の力で移動する”達成感”
- ・健康的、スポーツとしての爽快感
- ・移動の時間そのものが楽しみ
- ・自然や風景を自転車の速度で満喫
- ・その土地ならではの美味しい食
- ・身軽で自由な移動
- ・地域住民との交流

【課題】

- ・事故や転倒などの安全面
- ・道に迷う不安感 ⇄ 旅の醍醐味
- ・目的地までの自転車輸送手段
- ・食事やトイレなどの休憩施設
- ・パンクや故障など自転車トラブル対応
- ・天候急変時の対応
- ・体調不良時の対応



自転車ならではの魅力と課題が存在

魅力を地域が磨き上げ、発信していく

課題を地域が協働して改善・軽減していく



魅力的な道



美しい風景



爽快感・達成感



地域の歴史・文化



美味しい食



地域との交流

2. 御前崎市の現状及び課題整理

2-1 御前崎市の概況

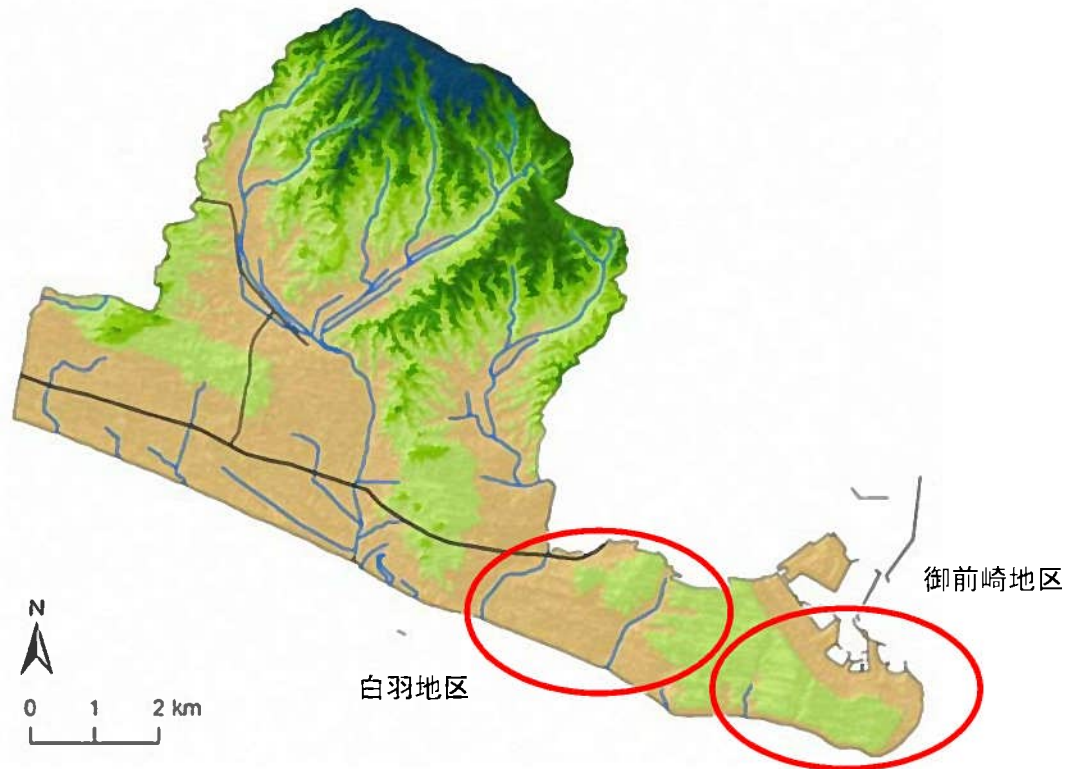
(1) 地勢

御前崎市は、静岡県南端、静岡市と浜松市のほぼ中間に位置し、北部は牧之原台地から続く丘陵地帯、南部は静岡県最南端の岬や遠州灘海岸の砂丘地帯など自然に恵まれた市であります。

地形としては、本市の北部に牧之原台地から標高150mの丘陵地が続く斜面が複雑に入り込み、南側に市の面積の約半分を占める平坦部が広がっています。海岸部は白砂の海岸が広がり、市街地周辺には農地が広がり田園地域を形成しています。御前崎地区は、遠州灘と駿河湾に挟まれた地形であり、台地の縁で切り立った崖により形成されています。また、白羽地区は、海岸から切り立ったがけにより台地が形成され、台地上は大きな起伏もなくほぼ平坦地となっています。

市内には、5万トン級の大型コンテナ船が接岸できる多目的ターミナルを持つ重要港湾「御前崎港」や、最先端技術を結集した浜岡原子力発電所が立地し、物流、エネルギー基地としての基盤が整っています。

平成21年には隣接する牧之原市に「富士山静岡空港」が開港し、空港と港を結ぶ「金谷御前崎連絡道路」の高規格道路の整備も進み、陸・海・空の玄関口として将来に向けて大きく発展することが期待されています。



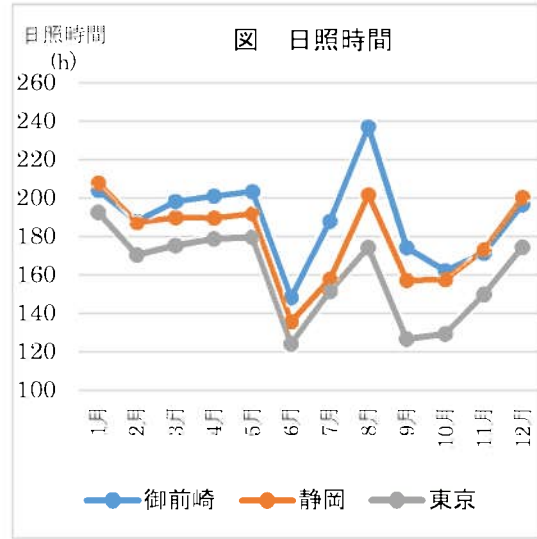
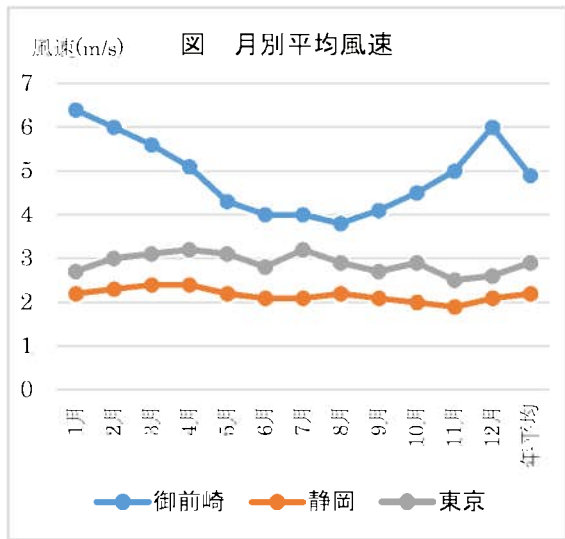
出典：地形図 御前崎市環境基本計画より

(2) 気象

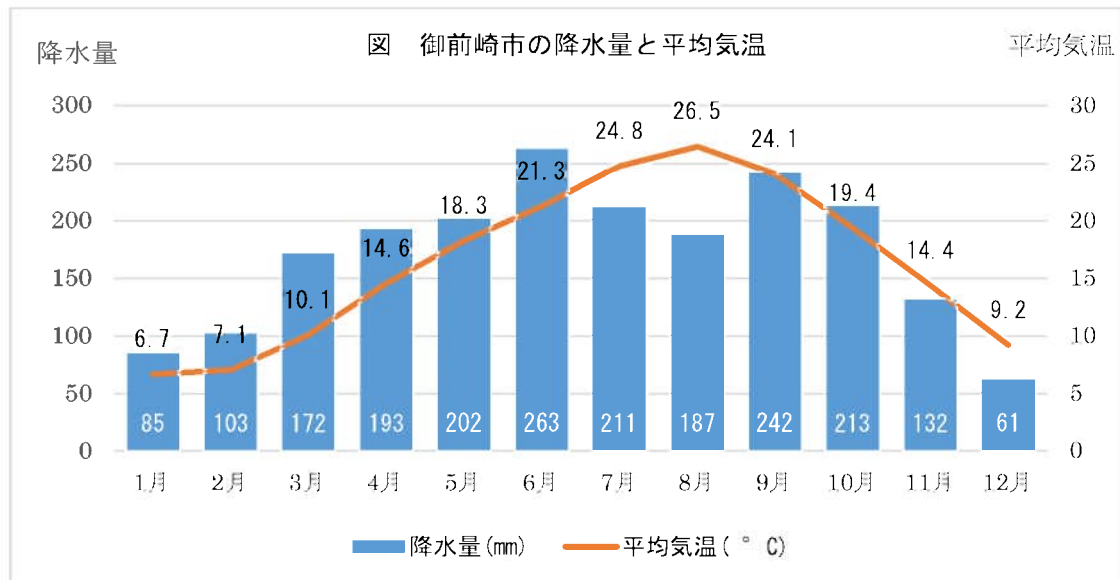
御前崎市は1年を通じて温暖であり、日照時間も長く周年型によるアウトドアスポーツの適地とされています。しかし、静岡県最南端の本市は、1年を通じて風が強く、特に冬の季節風が際立って強く、サイクリングとしては厳しい環境にあります。E-BIKEでは風の影響も軽減されるため、E-BIKEを活用すれば1年を通じて負荷が少なく、サイクリングを楽しむことができます。



温暖で日照時間が長い御前崎市



資料：気象庁ホームページ 御前崎市の月別平均気温と降水量（1981年～2010年）

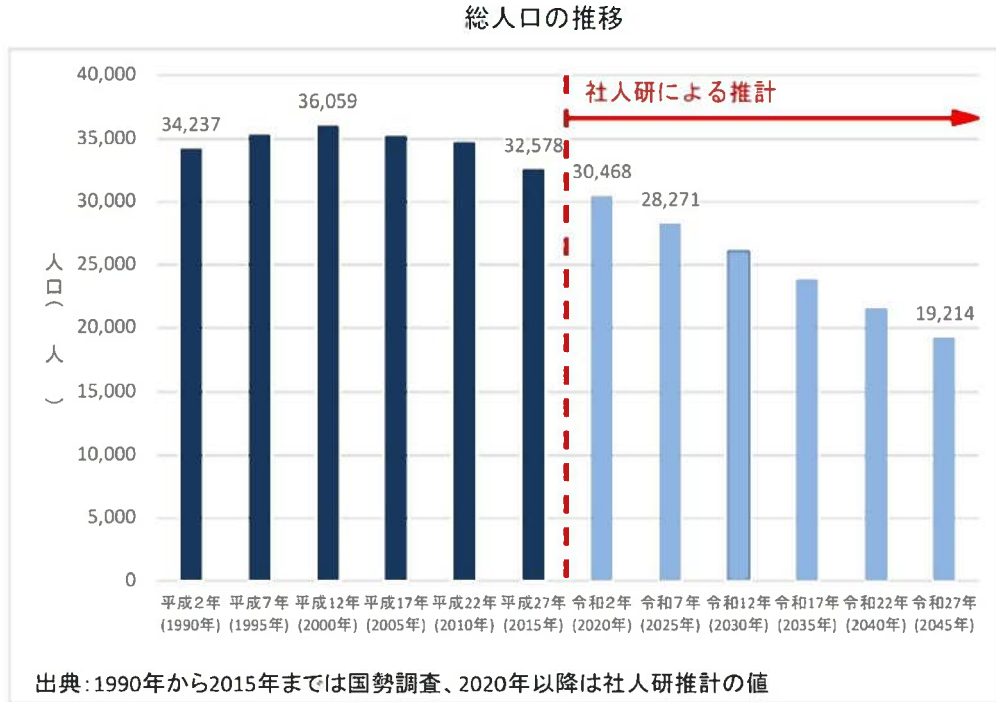


資料：気象庁ホームページ過去の気象データ 年月ごとの値（平均風速、日照時間の平年値）

(3)人口

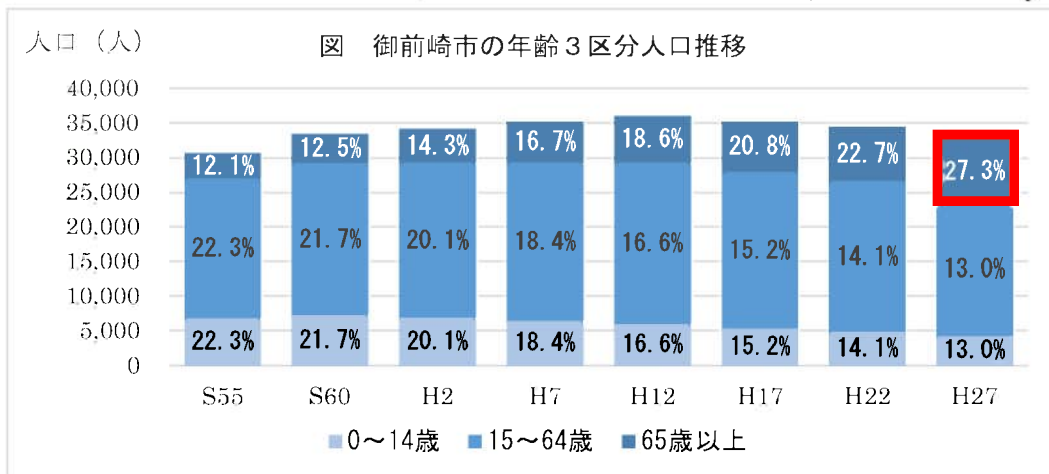
本市の人口は、平成12年の3.6万人をピークに減少傾向にあり、今後も減少を続ける見通しとなっています。令和12年には、平成22年と比べ約0.9万人（約26%）減少すると想定されます。

さらに、15歳未満の年少人口及び15歳以上65歳未満の生産年齢人口が総人口に占める割合は減少する。一方で、高齢者の割合は今後も増加を続け、令和12年には高齢化率が約38%になる見込みであるため、少子高齢化に伴う人口減少が課題となっています。



出典：第2次御前崎市総合計画基本計画

また、年齢別3区分の人口推移をみると人口減、少子高齢化の状況も進行しています。今後は、高齢化社会に健康長寿のための自転車活用も対策の1つと期待されています。

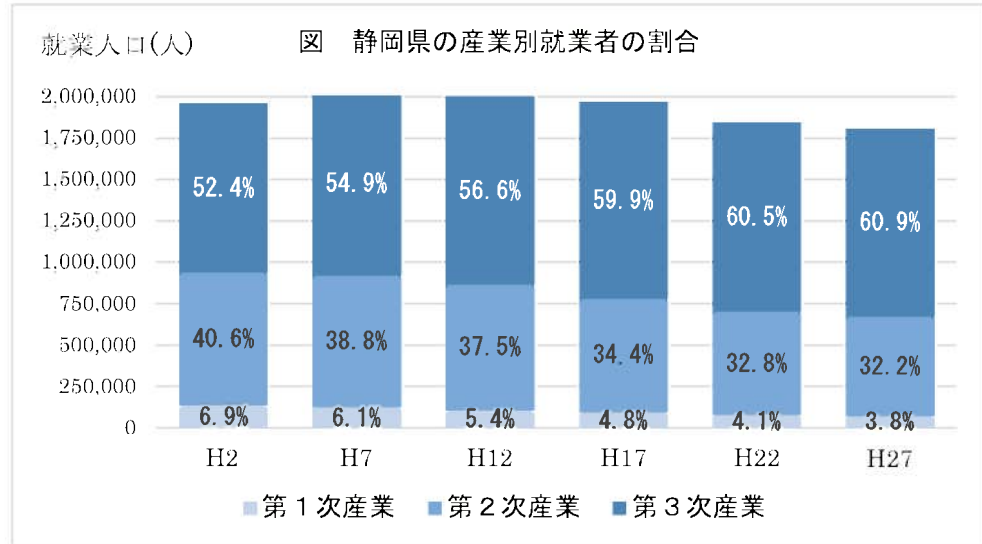
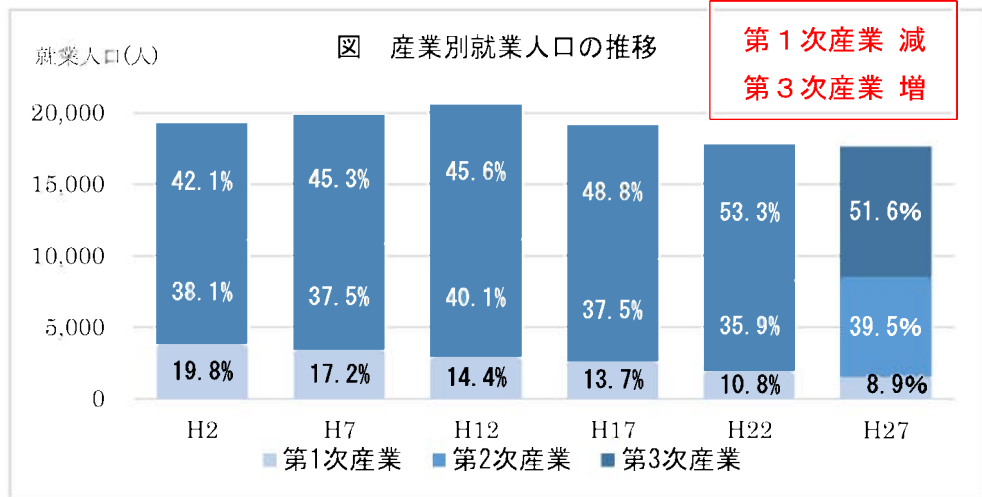


(4) 産業

① 産業構造

本市は、漁業や農業が盛んなまちでしたが、産業別就業構成比率の推移をみると、近年は第1次産業から第3次産業に就業人口が移りつつあります。

また、静岡県全体との比較では、本市は第3次産業の比率は低く、製造業・運輸などを中心とする第2次産業の割合が高い状況にあります。



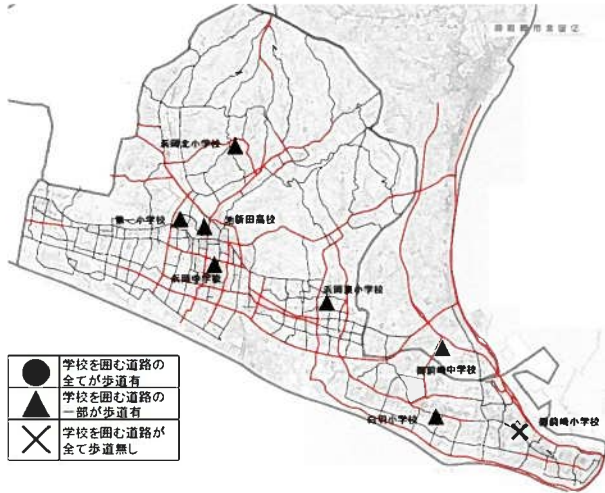
資料：国勢調査より作成

2-2 道路・交通状況

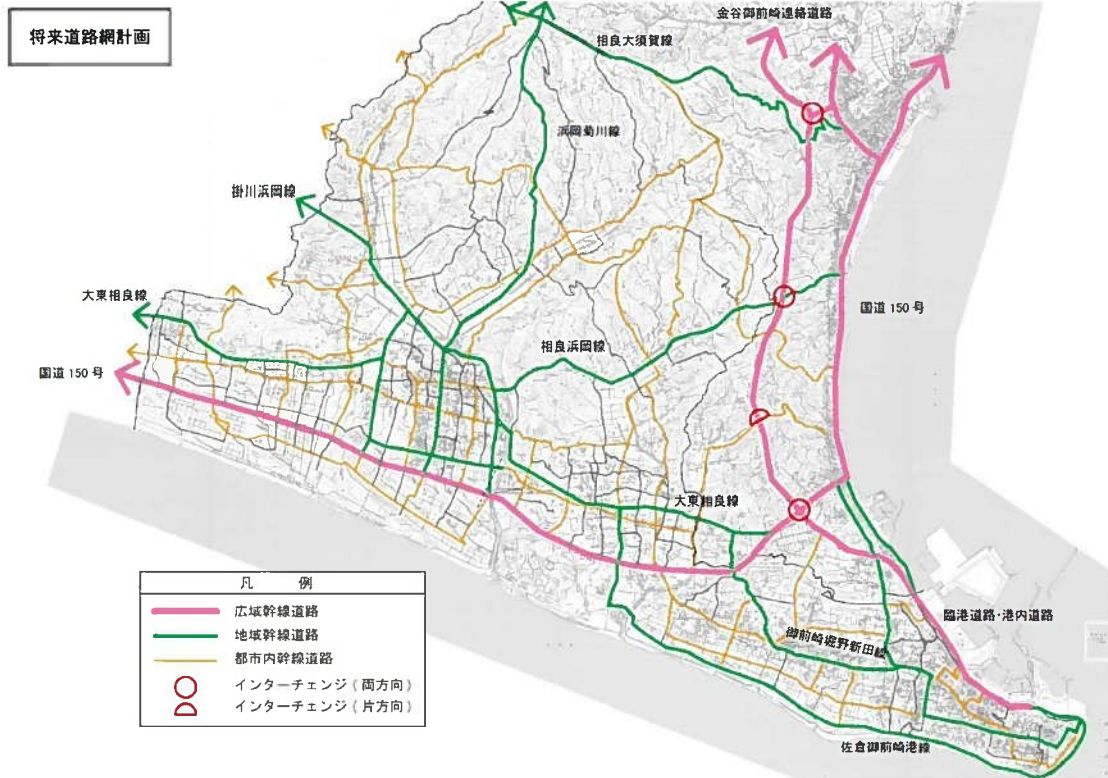
(1) 道路網

本市の道路網は、市の東西方向を貫く国道150号、掛川市と結ぶ県道掛川浜岡線、菊川市を結ぶ浜岡菊川線をはじめ、主要地方道、一般県道により市の骨格が形成され、これらを総合連絡、補完する1、2級市道が配置されています。

御前崎小学校の周辺道路には歩道が設置されていません。その他の小中高校においては、学校を取り囲むすべての道路ではないものの、比較的幅員の広い道路には歩道が設置されており、一定の安全が確保されています。



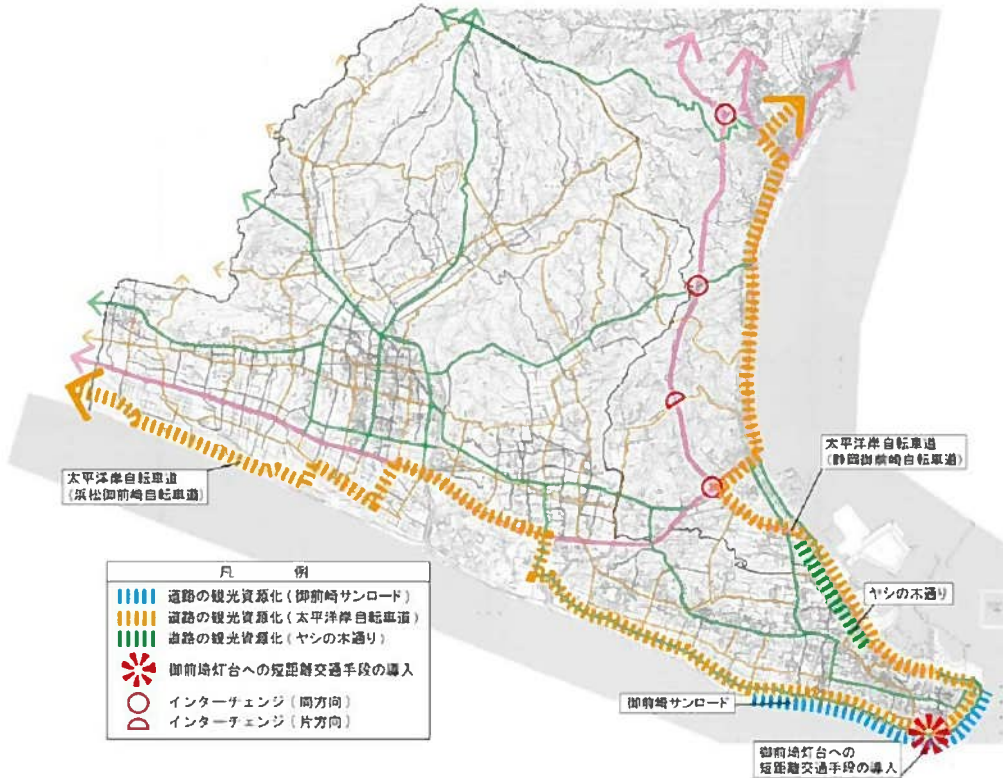
出典：歩道の設置状況
(第2次御前崎市道路整備計画)



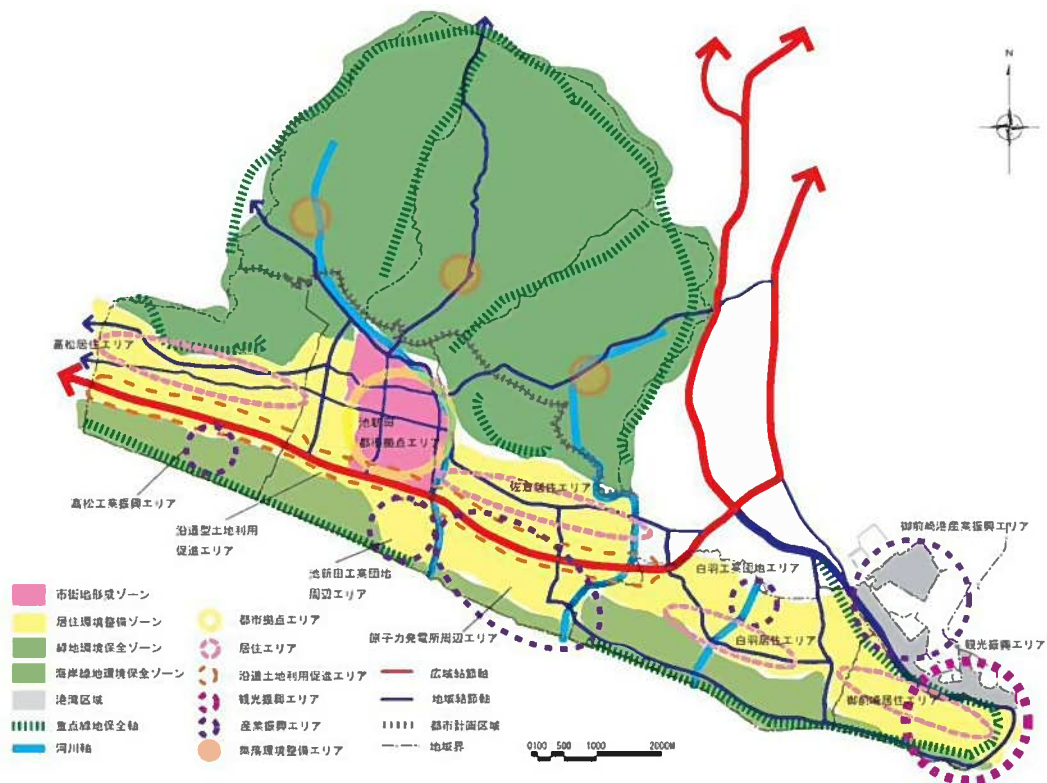
出典 将来道路網計画 (第2次御前崎市道路整備計画より)

第2章 御前崎市の自転車を取り巻く現状と課題の整理

御前崎市第2次道路整備計画では、「観光に資する道路」として、マリンレジャースポットなど市内の主要観光スポットと他の観光スポットとの連携を図る道路として、御前崎サンロード、太平洋岸自転車道、ヤシの木通りなど道路そのものを観光資源と位置付けています。



出典：観光振興に資する道路施策の例（御前崎市第2次道路整備計画より）

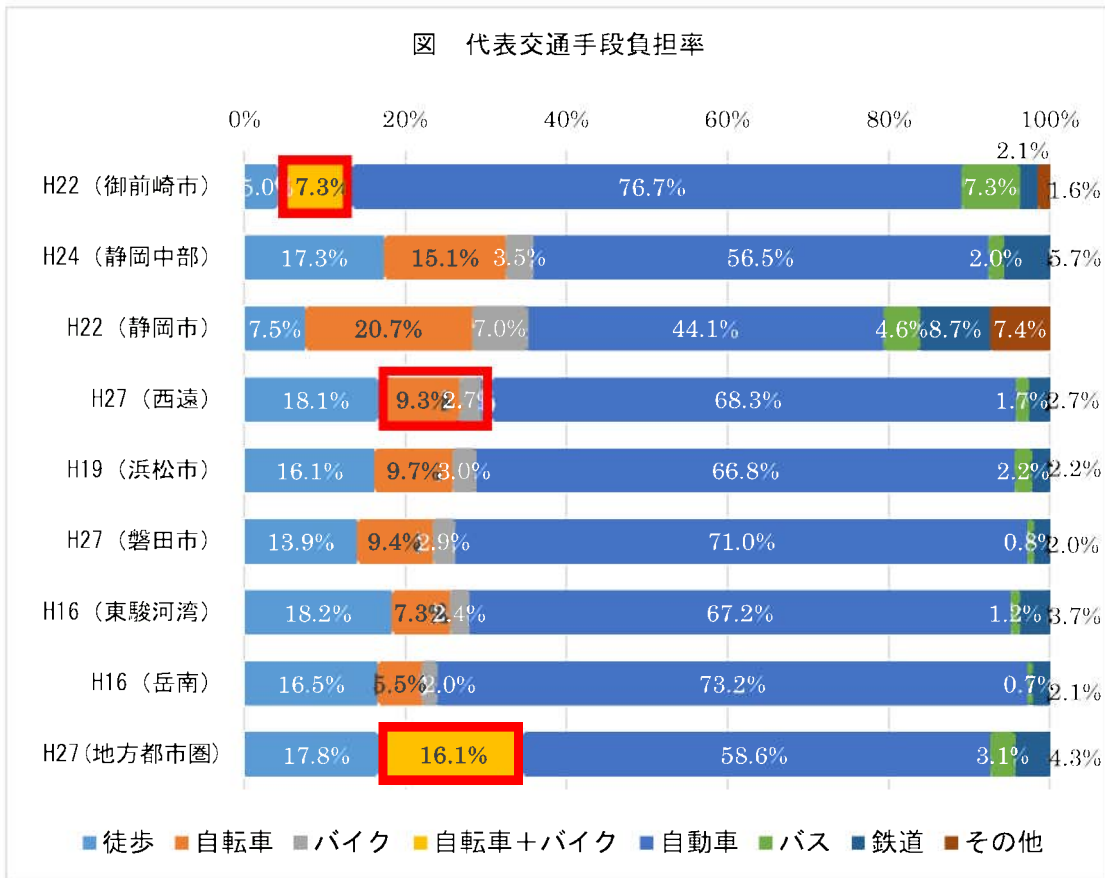


出典：将来都市構造図（第2次御前崎市総合計画より）

(2) 交通負担率

御前崎市の代表手段負担率は自転車とバイクで7.3%であり、自動車が76.7%であります。徒歩もわずか5.0%と低く、全国の地方都市圏の自転車とバイクの交通手段負担率16.1%と比較しても本市は圧倒的な車社会であると言えます。静岡県内の主な都市圏、都市の中でも自動車の負担が大きく、県西部地区の西遠都市圏が自転車9.7%、バイク2.7%（合計で12.4%）と比較しても違いが明らかです。

本市は、鉄道の公共交通がないこともあり、自動車への依存が非常に顕著であることがわかります。短い距離でも自動車を利用しており、5km以下の短距離移動を自転車利用に転換していくことがポイントとなります。



資料：全国都市交通特性調査、国勢調査、各都市圏のパーソントリップ調査より作成

(3) バス交通

バス路線とバスの運行本数を見ると、菊川市との結びつきが強いことがわかります。

市内には、乗合バス2路線と自主運行バス3路線が運行されて、バス停から概ね5分以内に相当する300m圏域の人口は、総人口の約50%を占めていますが、バス停から300m圏域から外れる市民も半分程度いるため、公共交通が市民の足として利用しやすいとは言い難いと思われます。バスの利用については、路線によってばらつきがあります。

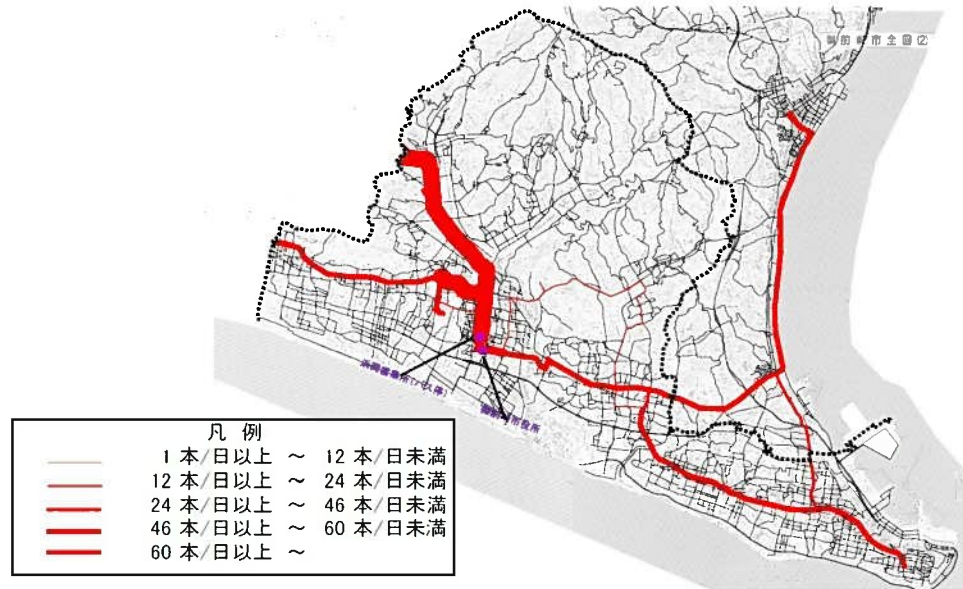
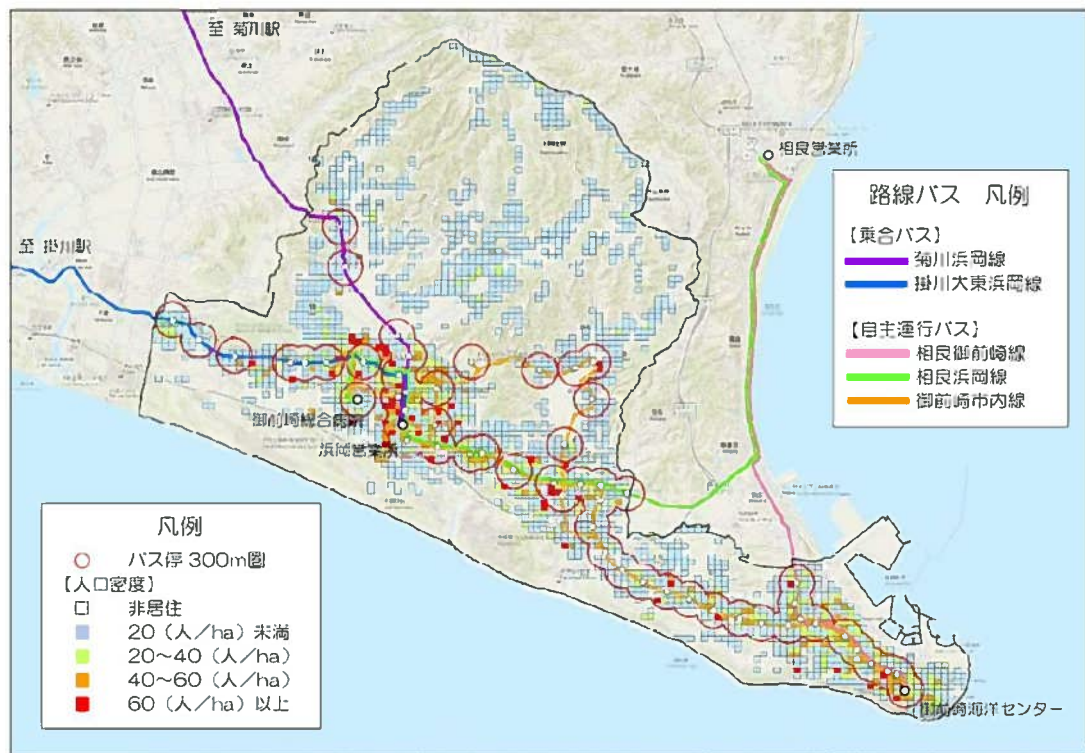


図7 バス運行本数【平日】 資料) 御前崎市 HP、しずてつジャストライン株式会社 HP

<乗合バス・自主運行バスの路線バス人口カバー状況>



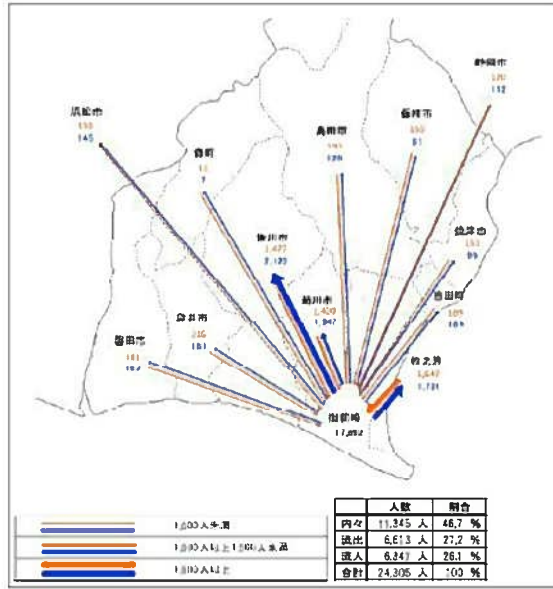
出典：御前崎市地域交通網形成計画（令和元年度）より

(4) 市民の動き

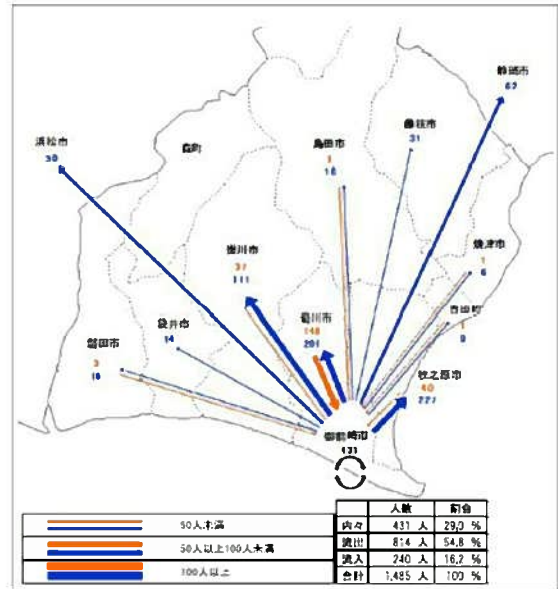
① 通勤・通学

御前崎市の通勤・通学の流動量によると、隣接の掛川市、菊川市、牧之原市との移動が多く、通学においては、隣接の菊川市、牧之原市との移動が多い状況です。

市民の日常生活の動きは、市域を跨ぎ隣接市を中心とする広域の動きが多いことがうかがえます。

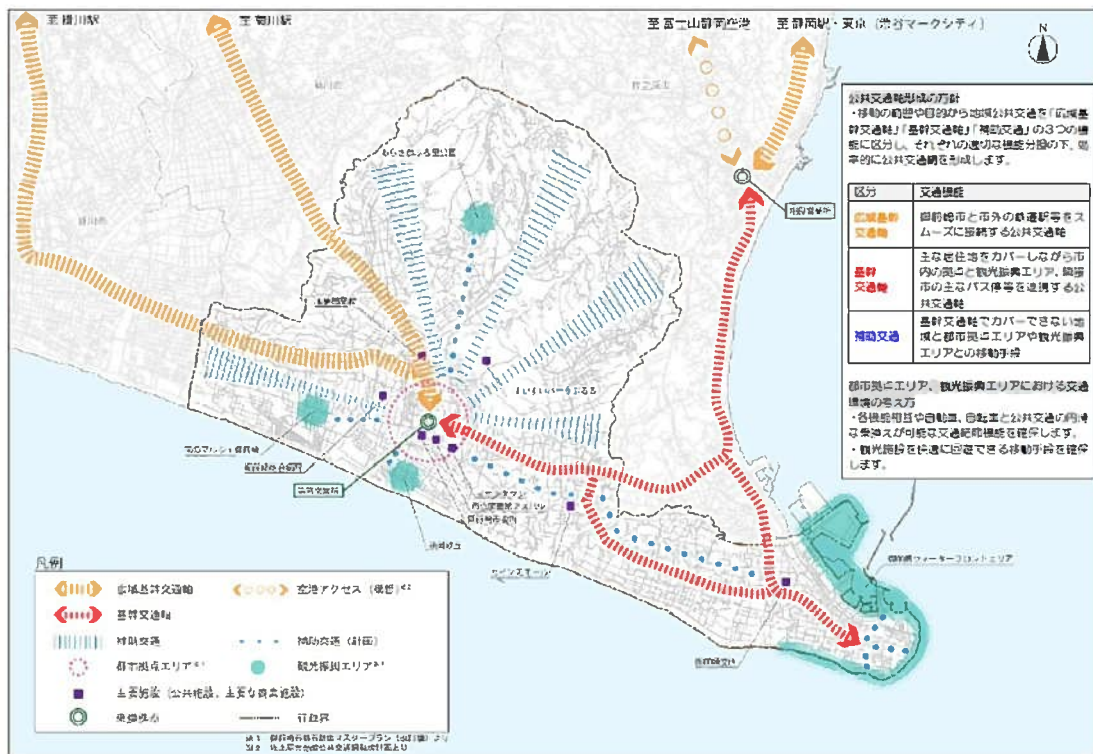


■通勤の流動量図（平成 27（2015）年国勢調査）



■通学の流動量図（平成 27（2015）年国勢調査）

出典：御前崎市地域公共交通網形成計画（令和元年度）



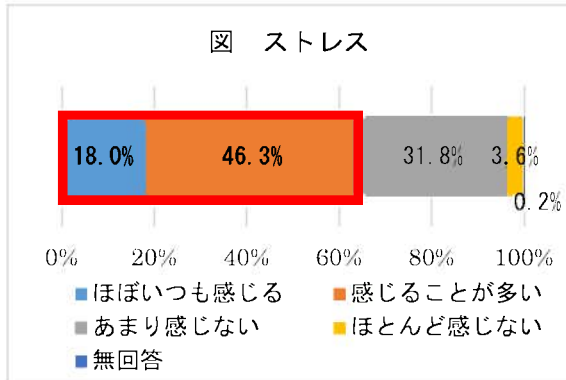
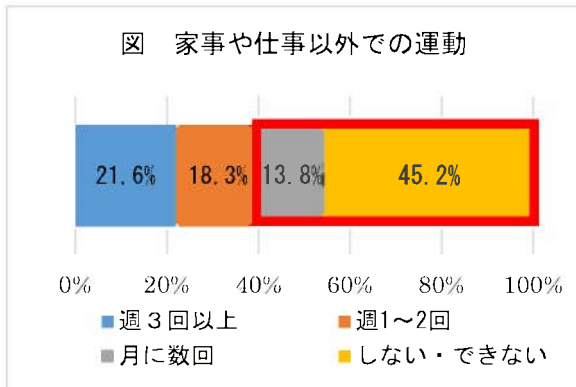
出典：御前崎市地域公共交通網形成計画（令和元年度）

2-3 健康・スポーツ

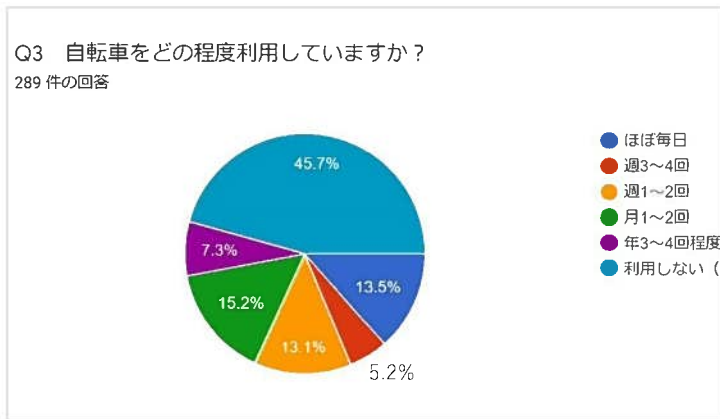
① 健康

平成30年6月～7月に実施した御前崎市の健康意識と日常生活に関する市民アンケートによると家事や仕事以外での運動は回答者の45%が運動をしていない・できていないと回答しています。また、ストレスを感じているかについては、64%がストレスを感じているとの結果であり、日常的な運動不足とストレスがある市民が多い状況です。

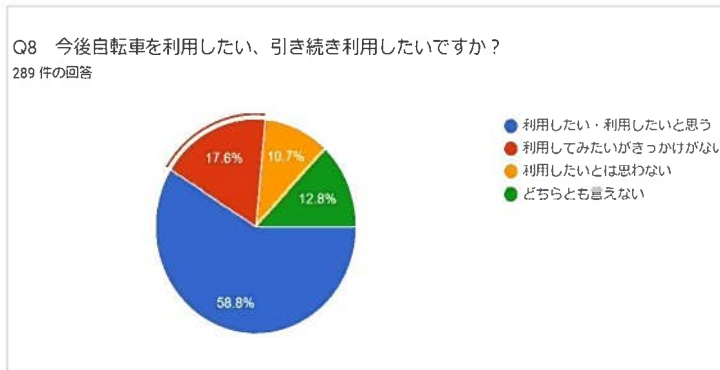
市民の運動意識の向上や運動機会の提供が求められており、体を使った運動だけでなく、ストレスを発散できる場など心身の健康も必要であると考えられます。



資料：平成30年度御前崎市の健康意識と日常生活に関する市民アンケートより作成



令和3年度御前崎市自転車利用に関する市民アンケートより、週1回以上自転車を利用する人の割合は31.8%で、自転車をまったく利用しない人は45.7%を占めています。しかし、今後自転車を利用したい、引き続き自転車を利用したいと思っている人は58.8%を占め、利用したいがきっかけがないと回答されている人も17.6%でありました。



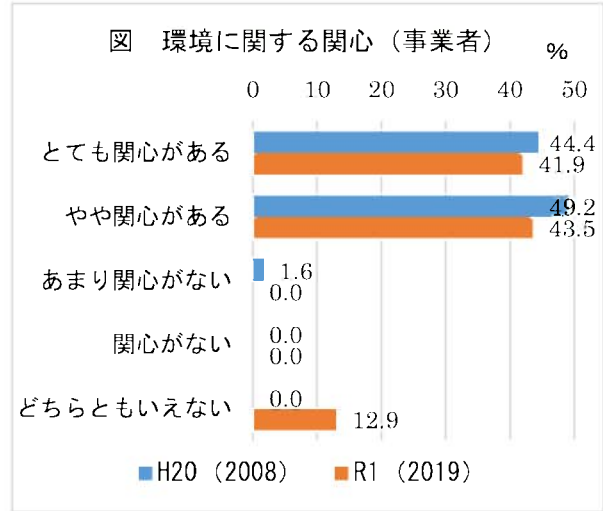
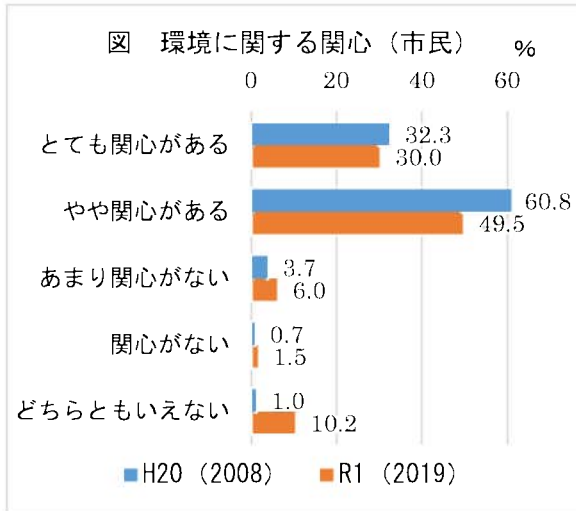
市民が日常的に健康づくりのために自転車を活用する状況にはないものの、今後は市民に楽しみながら健康増進としての自転車の利用が考えられます。

令和3年度御前崎市自転車利用に関する市民アンケート

2-4 環境

①環境に関する市民の関心

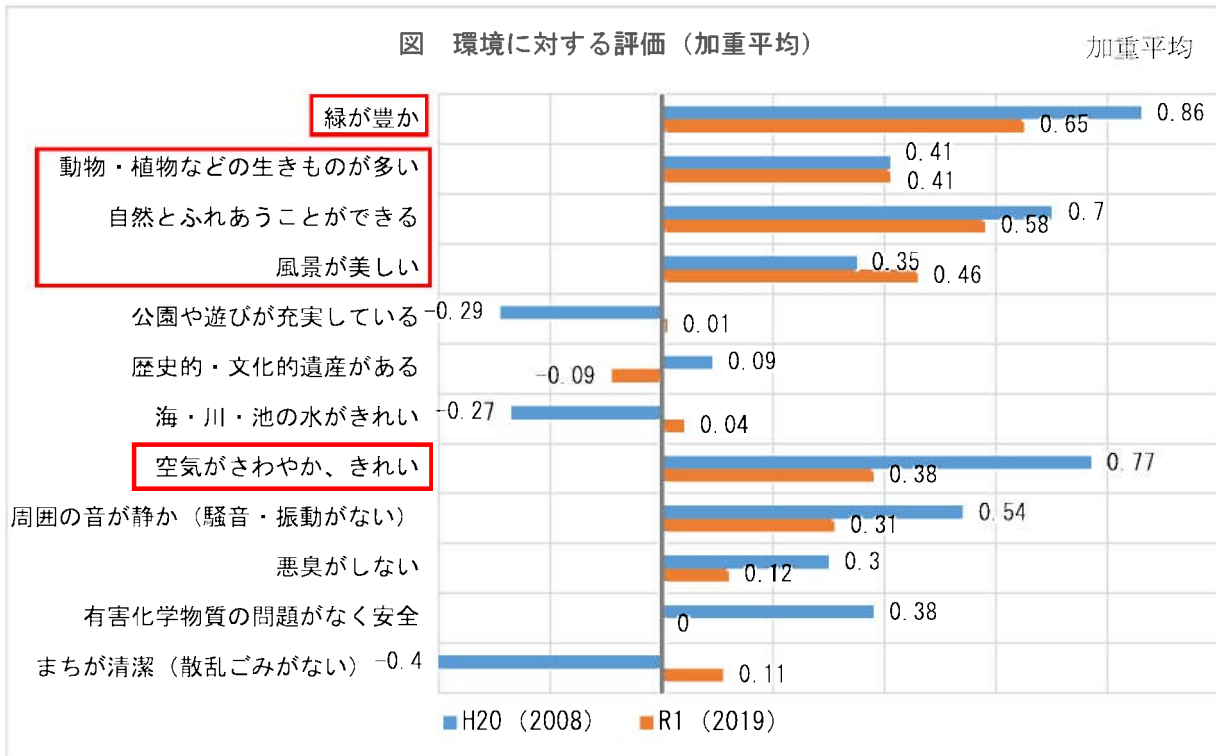
本市が実施した「市民満足度調査」では、環境へ関心について聞いたところ、2008年と比較して全体的に関心度は減少しているものの、「とても関心がある」、「やや関心がある」と回答した方は2019年度で市民が79.5%、事業者は85.4%と環境への関心が高いことがうかがえます。



資料：御前崎市環境基本計画（市民アンケート）

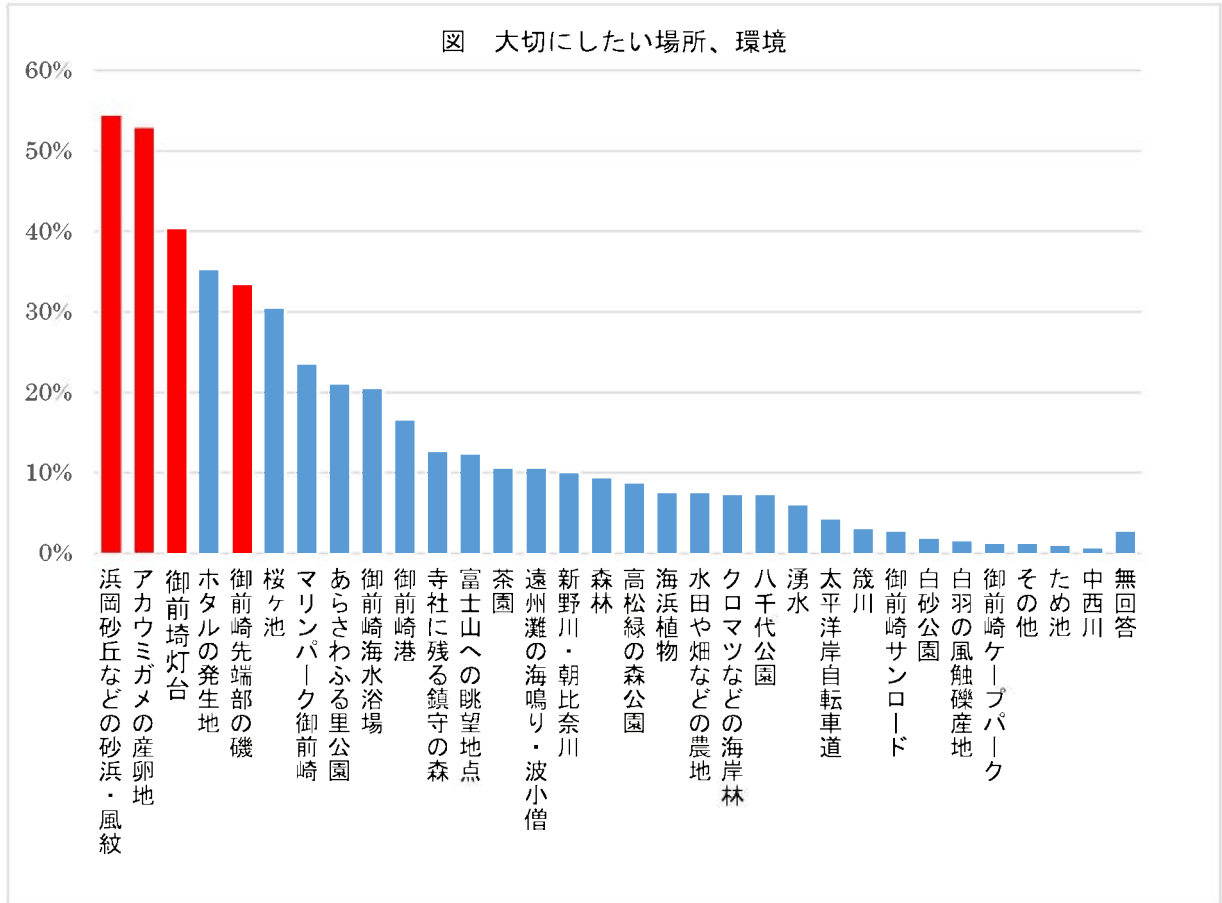
② 環境に関する市民の評価

環境に関する市民の評価としては、「緑豊か」、「自然とのふれあい」、「風景が美しい」、「空気がさわやか、きれい」などが高く評価されています。環境との親和性があるのは自転車であり、環境にやさしく、環境を満喫できるのが自転車であると考察されます。



資料：御前崎市環境基本計画（市民アンケート）

また、市民が大切にしたい場所や環境として、浜岡砂丘、アカウミガメの産卵地、御前埼灯台など海辺の場所や自然風景・景観を大切にしたいと感じており、そのようなスポットをサイクリングしたいという潜在的な意識は持っているものと思われます。一方、太平洋岸自転車道や御前崎サンロードなどは市民の意識は薄い傾向にあります。



資料：御前崎市環境基本計画（市民アンケート）

③ ゼロカーボンへの取組み

御前崎市は、2021年2月15日「ゼロカーボンシティ」の宣言をしました。国や県と連携し、市民や事業者と一丸となって2050年までに二酸化炭素の排出量の実質ゼロを目指しています。

温室効果ガスの発生は、産業部門に次いで運輸部門が占める割合が多いため、自家用車から自転車に利用の一部を切り替えることによって、少しでも削減目標の達成に寄与することができると考えられます。

ゼロカーボンの脱炭素社会に向けて、市民の移動において、通勤や通学、買い物など「自転車」を積極的に活用することの意識啓発が、重要と考えています。

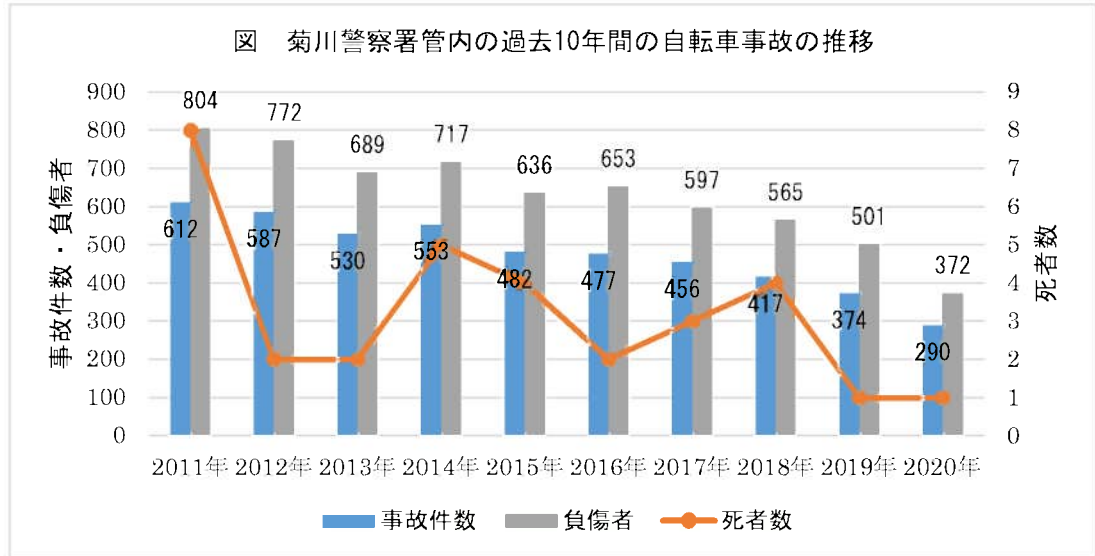
2-5 安全・安心

(1) 交通事故

① 交通事故の発生状況

菊川警察署管内（菊川市・御前崎市）の自転車事故発生件数、負傷者数及び死者数は過去10年間の推移では減少しています。全国及び静岡県も同じ傾向です。事故の割合は高齢者が多く、全体的に減少傾向ではあるが高齢者の死者数は横ばいです。

ちなみに、令和3年静岡県内の事故件数は20,667件、うち自転車による件数は3,015件・14.6%となっています。

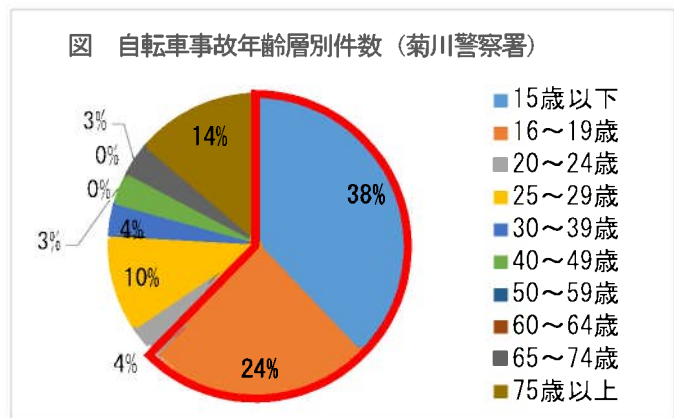


資料：交通のあらまし 2020 年より作成（交通安全協会菊川地区支部）

② 自転車事故の状況

御前崎市の自転車事故及び負傷者は（令和2年）に9件、死者は0人と比較的少ない状況ではありますが、年齢層別の件数では15歳以下が38%、16～19歳までが24%で未成年（大半が自動車免許を持たない若者）が62%となっています。次いで75歳以上14%、65～74歳が3%で高齢者が17%となっています。

	事故数	死者	負傷者
菊川市	20	0	20
御前崎市	9	0	9
管内	29	0	29



資料：「交通のあらまし 2020 年」より作成
（交通安全協会菊川地区支部）

(2) 自転車のルール・マナー

① 自転車のルール

自転車は道路交通法上の扱いとしては「軽車両」となっており、走行区分は原則として「車道走行」で、車道は左側通行（路側帯を含む H25.12月より）、歩道は歩行者優先で車道よりを徐行（一部例外あり）となっています。

自転車の安全な乗り方やルールとして、「自転車安全利用五則」があります。更に法律では自転車独自の禁止事項もありますが、これらのルールがあまり知られていないのが実態です。

② 学校における自転車交通安全教室等の実施状況

本市の小中学校では毎年1回は警察による交通安全教室を実施しており、講座と実技を交えながら行っています。

<令和2年度・3年度自転車安全教室・出前講座等>

御前崎市内の小中学校での交通安全教室実施状況
・小学校5校 各校年1回以上 延べ13回
・中学校2校 全校1回（令和3年度は学年別）



小学校2年生～5年生に対する自転車安全教室（御前崎市第一小学校ホームページから引用）

菊川警察署及び牧之原警察署調べ

③ 学校周辺の安全状況

御前崎小学校の周辺道路には歩道が設置されていません。その他の小中高校においては、比較的幅員の広い道路には歩道が設置されており、一定の安全が確保されています。

ただし、自転車は車道走行が原則なので、歩道の設置＝安全という解釈ではありません。

出典：第2次御前崎市道路整備計画



「歩道の設置状況図」

④ 市民への自転車利用の啓発（安全・楽しさ）

市民への自転車利用を啓発するためには、楽しみながら正しい知識を学ぶことが大切であるとして、御前崎スポーツ振興プロジェクトなどによる子どもの自転車体験イベントを実施しています。子どもが親と一緒に学ぶことで大人への啓発にもつながります。このような楽しみながら学ぶ体験学習を継続的に実施していくことが重要であります。



画像：令和3年度御前崎市デンマーク式自転車教室

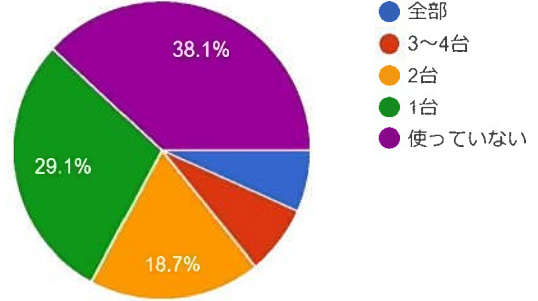
⑤自転車利用に関する市民の意識

自転車利用に関する実態や市民の意識を把握するため、令和3年度御前崎市民を対象にWEBによるアンケートを行いました。（回答者N=289名）

図 自転車の保有台数

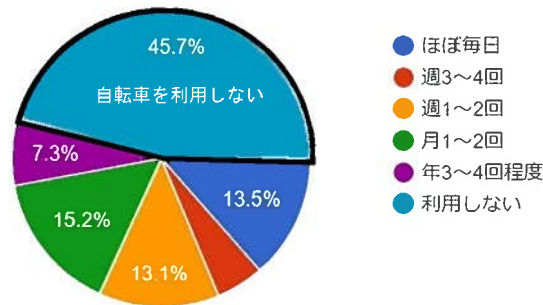


図 現在使用している自転車の台数



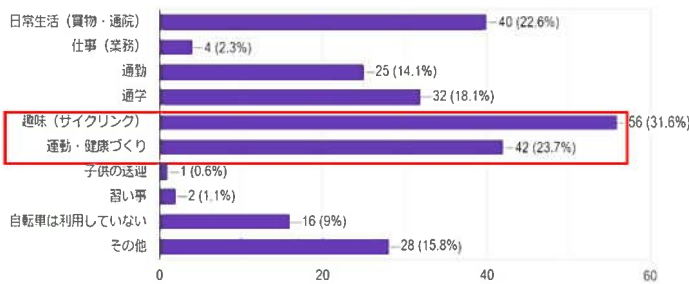
- ・自転車の保有台数は多いが、使用している自転車は少ない
- ・使っていない：38.1%、1台だけ使用している：29.1%

図 自転車の利用頻度



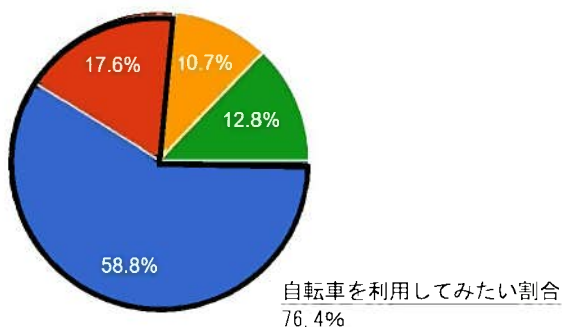
- ・週1回以上自転車に乗っている回答者の割合：31.8%
- ・利用しない回答者の割合：45.7%
- ・市民の利用は高いとは言えない

図 自転車の利用目的



- ・自転車は趣味だけでなく、買物などの日常生活や運動・健康づくりの目的で利用している人も比較的多く見られた。

図 自転車を利用する意向



- ・今後自転車を利用してみたい回答者の割合：76.4%
- ・自転車は健康づくりにも効果的であるという認識は持っているが、きっかけがないことが課題である。

(3) 防災

防災ハザードマップ^①（静岡県第4次地震被害想定レベル2）によると、地震発生時の津波による市内の浸水地域は広範囲にわたっています。このため、災害時のパトロールや、支援活動の移動手段が課題になる可能性があります。

御前崎市の津波浸水想定地域



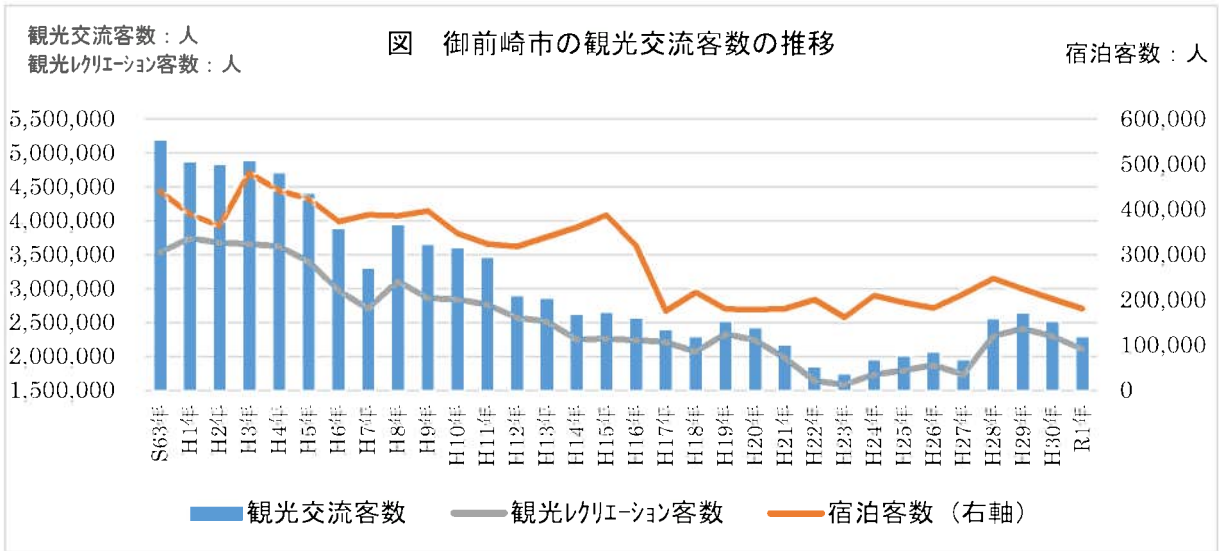
資料) 2021年版御前崎市防災マップ^①（御前崎市）

2-6 観光

(1) 観光交流客の動向

観光交流客数は、バブル期の昭和63年と比較して56%減少となっています。この数年はインバウンド効果もあり、人数が増加しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少となりました。

資料：静岡県観光交流の動向より作成



(2) スポーツによる観光誘客

平成30年度から内閣府の地方創生事業により「御前崎スポーツ振興プロジェクト(略称:OSP)」を立ち上げて、官民が連携してマリンスポーツ(ウィンドサーフィン)、ゴルフ、サッカー、サイクリング等のスポーツを楽しめる場として、スポーツ合宿やスポーツイベントや競技大会の誘致など新しい動きも出てきました。かつて豊かな財政力を基に、レジャー、スポーツ、公園施設などの既存ストックが豊富であり、これらの資源を活用して滞在型の体験プログラムも構築されてきました。新型コロナウイルス感染症の収束後による観光交流の回復が待たれます。



2019年3月 スポニチ北海道版

スポーツ合宿誘致や各種体験プランを構築 (御前崎スポーツ振興プロジェクトより)

(3) サイクルツーリズム

① 御前崎スポーツ振興プロジェクトによるサイクルツーリズムの推進

シティプロモーション、交流人口の増加を目指して、平成30年度より内閣府と御前崎市との地方創生推進事業において、行政・地域・産業・市民及び大学等が一体となって「御前崎スポーツ振興プロジェクト」がスタートしました。国の支援を受けて3年間にわたり本市のスポーツ環境（日照量や施設等）を最大限に生かして「スポーツのまち」として確立するためのプロジェクトに取り組んできました。



御前崎スポーツ振興プロジェクトのスポーツ合宿

取組みの3つの柱は以下のとおりです。

- スポーツ誘致のための市内体制づくり
- スポーツ合宿の誘致
- イベントの企画、実施、誘致

サッカー、ゴルフ、サイクリング、マリンスポーツ、野球等のスポーツを通じた地域活性化・地方創生に取組み、ラグビーワールドカップの公認キャンプ地、サッカー日本代表の合宿、東京オリンピック日本代表の事前合宿など国際的な大会の合宿誘致などにも成功し、本市がスポーツ及びスポーツの合宿・イベント等の適地であることを国内外に発信しています。

自転車に関しては、サイクリングイベント等を実施し、観光とスポーツにより地域の魅力を体験する取組みなどが行われています。

- 静岡大学と連携して学生が企画したサイクリングイベントの実施
- E-BIKE のレンタサイクルの実施
- E-BIKE を活用したサイクリングスタンプラリー



出典：御前崎スポーツ振興プロジェクト

令和3年度より国の支援事業が終了し、継続的な取り組みを地域に根付かせるために民間主導のスポーツDMO（観光地域づくり法人）として、（一社）しずおかスポーツプロモーションが設立され、プロジェクトの継続とサイクリング+別のスポーツや体験を組み合わせたサイクルツーリズムに期待が寄せられています。

スポーツとしての自転車利用と体験・アクティビティの移動手段としての自転車利用など様々な利用方法がありますが、官民が連携してサイクルツーリズムの受け皿づくり、情報発信、プロモーションなどのオペレーションを担う人材育成や安定的な財源確保が課題とされています。

②太平洋岸自転車道の整備とナショナルサイクルルート指定

太平洋岸自転車道構想は、昭和45年の「自転車道の整備等に関する法律」の成立を受け、国及び各県が昭和40年代後半より大規模自転車道整備事業として着手し、千葉県銚子市を起点として神奈川、静岡、愛知、三重の各太平洋沿岸を走り、和歌山市に至る延長約1,400kmの自転車道であります。

自転車活動を推進するため、沿線自治体等により自転車通行空間やサイクルステーションなどの整備に取組み、2020年までに整備が完了し、令和3年5月31日に国のナショナルサイクルルートに指定されました。

太平洋岸自転車道の中で、静岡県が占めるエリアはとても長い区間です。その中で本市には、ナショナルサイクルルートの指定要件である休憩（サイクルステーション）、宿泊、観光などの要件となる機能が位置付けられています。



出典：太平洋岸自転車道サイクリングマップ（静岡県）

【太平洋岸自転車道のサイクリストの受入拠点】

- ・サイクルステーション（CS・本市2ヶ所）
- ・サイクリストにやさしい宿（本市3施設）
- ・観光施設（本市2ヶ所、御前崎岬、浜岡砂丘）



CS：道の駅風のマルシェ御前崎



御前崎岬



浜岡砂丘

② E-BIKE のレンタサイクル

本市では、御前崎市観光協会と御前崎スポーツ振興プロジェクトがE-BIKEのレンタサイクルを展開しています。本市は、風が強く、里山地域は起伏もあることから観光客対象としては、E-BIKE が好まれる地域として貸出を行っています。

E-BIKE の利用促進のため、サイクリングスタンプラリーといったイベントなども実施しています。



御前崎市のE-BIKE レンタサイクル

●E-BIKE のレンタサイクル貸出実績

御前崎市内では、観光客に市内の快適なサイクリングを提供するために、観光協会が主体となってE-BIKEなどのレンタサイクルを令和2年6月から開始しました。

利用状況を見ると、4時間未満の利用が大半で市内の観光施設を“ちょい乗り”が中心であります。

- ・E-BIKE 料金 2,000 円（4時間まで）、3,000 円（4時間以上～7時間以内）
- ・E-BIKE 以外料金 1,000 円（4時間まで）、1,500 円（4時間以上～7時間以内）

<レンタサイクルの貸出実績>

配置台数：E-BIKE を8台、子ども用2台

種類 月	E-BIKE レンタサイクル		E-BIKE 以外のレンタサイクル	
	4時間まで	1日	4時間まで	1日
R3. 4月	14台	—	—	—
5月	18台	1台	1台	—
6月	4台	—	—	—
7月	4台	—	1台	—

※コロナ禍であるため、観光客は激減し、レンタサイクルの利用も大きく落ち込んでいます。

E-BIKE のレンタサイクルなどを周知するために、E-BIKE を活用したイベントなどを企画しており、継続的な利用促進策が必要とされています。



E-BIKE レンタサイクルで市内の観光巡り



御前崎市のE-BIKE レンタサイクル実験開始
(2019年8月8日静岡新聞)



E-BIKE を活用したサイクリングイベント



③ バイシクルピット

自転車の休憩場所として、静岡県ではバイシクルピットの登録・設置を進めております。静岡県内全体では554ヶ所(2020年度)が設置され、目標の500ヶ所を達成しております。本市には7ヶ所が認定されていますが、バイシクルピットには、サイクルラック、圧力計付きのフロアポンプ、工具なども常備貸出しています。

また、民間が飲料メーカーと連携して自動販売機で自転車の交換用チューブが購入できる「サイクリスト応援自動販売機」も設置されています。静岡県内全体で25ヶ所(2020年度)、本市には4ヶ所が認定されています。

今後は、バイシクルピットの機能充実と設置箇所の増強が重要になってきます。



バイシクルピットの表示



自転車を駐輪するラックの設置
(灯台下駐車場)



自動販売機で自転車のチューブを販売(風のマルシェ等)

④ サイクリスト対応の宿

御前崎市にはホテル、旅館も多く、スポーツ合宿のための宿泊施設が登録されています。サイクルツーリズムとしてはサイクリストを歓迎する宿が不可欠であります。

今後は、宿泊施設と連携しながら、太平洋岸自転車道を活用して滞在型サイクルツーリズムの拠点としていくことが課題とされています。

ゆるゆる遠州サイクルツーリズム（中東遠5市1町）では、自転車の持込みに対する安全な保管・宅配等による自転車の受取り・一時預り・ポンプ・メンテナンス工具を常備・貸出しなど、サイクリストが安心して宿泊できる「サイクリストウェルカムの宿」を認定しています。

この仕組みは、静岡県サイクルスポーツの聖地創造会議が東京オリンピック・パラリンピックの自転車競技開催県として、“サイクリスト憧れる聖地”を目指して、静岡県全県へサイクリストの受入環境を整える取組みの一環として行っています。



サイクリストウェルカムの宿の表示



令和元年度三遠南信地域サイクリストの宿泊を受入れる宿泊施設 抜粋（静岡県西部地域局調べ）

⑤ サイクリスト対応の駐車場

鉄道や高速道路 IC から離れた本市では、サイクリストが自動車に自転車を積んで、近くの駐車場からサイクリングを楽しむ傾向が強くなっています。サイクリングのための駐車を認める「サイクリスト対応駐車場」がサイクリスト歓迎の地域としてのPRにもつながります。

そのような駐車場情報の発信もサイクルツーリズムには必要となります。



サイクリング対応パーキング
(浜名湖サイクルツーリズムより)

⑥ サイクリングモデルルートと情報発信

御前崎市周辺の広域コースや市内を巡る自転車旅のサイクリングルートを紹介するマップにより情報発信されています。

太平洋岸自転車道を走る自転車旅の利用者を市内の観光スポット等へ呼び込み、御前崎市内に滞在してもらうことが地域活性化に役立つため、御前崎市内の観光拠点等を巡る独自の「サイクリングルート」が必要とされます。



本市周辺の広域と市内を巡るサイクリングマップ

また、静岡県自転車活用推進計画（現行計画）では、サイクリストを惹きつける富士山などの静岡県の地域資源を活かした魅力あるルートをも、県モデルルートとして設定しており、2021年度末までに、県のモデルルートは、「太平洋岸自転車道」、「浜名湖1周ルート」、「伊豆半島1周ルート」、「富士山1周ルート」の4ルートが設定されています。令和3年度策定中の次期計画（第2次静岡県自転車活用推進計画）では、今後「塩の道ルート」、「富士山静岡空港周遊ルート」、「東京2020オリンピック・パラリンピックコース」をはじめとする魅力ある他のルートについても、新たに設定することを検討していくことになっております。

本市は、候補ルートの「塩の道ルート」や「富士山静岡空港周遊ルート」との関連性もあるため、太平洋岸自転車道と併せて、これらのモデルルート（候補）の設定と連携して、広域のルートの拠点化に向けて期待が寄せられます。



出典：第2次静岡県自転車活用推進計画における「県モデルルート（設定と候補）」の詳細

(4) 観光施策

御前崎市観光基本計画における基本施策の中で、自転車を利用した「サイクルツーリズム」に関連する施策は以下のとおりであります。

ただし、御前崎市観光基本計画は、平成27年度に策定したもので、当時はサイクルツーリズムに関する取組みも少なかったことから、平成30年から始まった「御前崎スポーツ振興プロジェクト」や令和3年5月の太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定などサイクルツーリズムを取り巻く動きが大きく変化しております。

基本方針1 既存の観光資源・地域資源の活用			
→	基本施策①	海浜地域と里山地域の複眼的な観光振興	短・中期
→	基本施策②	御前崎グルメの魅力発信	短期
→	基本施策③	クルーズ振興を活用した販わいづくり	短・中期
→	基本施策④	マリナーパーク御前崎の活用	短・中期
→	基本施策⑤	着地型観光の取組	短・中期
→	基本施策⑥	広域周遊ネットワークの形成	中・長期
基本方針2 ホスピタリティの推進			
→	基本施策⑦	郷土愛の醸成	短・中・長期
→	基本施策⑧	”おもてなし”意識の浸透	短・中・長期
→	基本施策⑨	観光物産会館「なぶら館」の充実	短・中期
→	基本施策⑩	案内表示・看板の整備	短・中期
基本方針3 マーケティング戦略の推進			
→	基本施策⑪	観光訴求コンセプトの確立	短期
→	基本施策⑫	ターゲティングの確立	短期
→	基本施策⑬	きめ細かな情報発信戦略	短期
→	基本施策⑭	誘客プロモーションの推進	中・長期
→	基本施策⑮	通年観光化の推進	短・中期
→	基本施策⑯	インバウンドへの魅力づくりと受入れ体制の整備	短・中・長期
基本方針4 観光人材の育成と観光振興推進体制の確立			
→	基本施策⑰	観光振興推進のための連携体制の確立	短・中期
→	基本施策⑱	スポーツ・文化ツーリズムの推進	中・長期



サイクルツーリズムと
関連性がある施策

御前崎市観光基本計画の基本施策の体系

2-7 御前崎市の地域資源

本市の地域資源は、海浜地域と里山地域に青い空と青い海といった自然・景観など天然の地域資源のほか、御前崎灯台や池宮神社・桜ヶ池に代表される歴史・文化資源、あらさわふる里公園やなぶら市場などの観光・レクリエーション施設、お茶やイチゴ、カツオや伊勢海老、遠州夢咲牛や遠州一黒シャモ、遠州黒豚をはじめとする農水畜産品など様々な資源に恵まれています。

また、年間を通じた数々のイベントの開催や御前崎グルメの開発など、積極的な取組にも関わらず、この数年観光交流客数は横ばいが続いています。

恵まれた地域資源や観光資源を有効活用されておらず、かつ滞在型の観光に活かされていないことが本市における観光振興の課題であると言えます。



出典：はじめまして御前崎（観光ガイドブック） 御前崎市商工観光課

2-8 本市の自転車を取り巻く現状と課題の整理

地域特性	
<ul style="list-style-type: none"> ・市民の移動に関して圧倒的に自動車への依存が高い地域である。 ・環境に意識が高い市民や事業者が多い。 ・日照時間が長く、気候温暖で通年型の観光が提供できる。 ・海岸地域の雄大な風景、市街地周辺の田園風景、里山地域の茶園風景などが楽しめる。 ・お茶や果物はじめとする農業が盛んで、豊富な海の幸など食や産業の様々な体験ができる。 ・民間主体のスポーツに関する観光地域づくり法人（DMO）が組織され、スポーツイベント等が実施されている。 ・ナショナルサイクルルート（NCR）に指定された太平洋岸自転車道が本市を貫いている。 	

分野	対象者	現状と課題
安全・安心	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・交通ルールの遵守や安全利用教育などの啓発活動を自転車利用者だけでなく、一般市民やドライバーにも行う必要がある。
	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時のパトロールや、被災者への物資運搬、被災状況の把握などに活用することを検討していく必要がある。
健康	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活で運動不足、ストレスを感じている市民が多い。 ・健康増進に関して市民の自転車活用とその理解がされていない。 ・自転車に親しむ機会を積極的に取り入れて自転車を市民スポーツとして利用していく機会を増やしていくかが課題である。 ・環境にやさしく、健康増進のために企業との協働で自転車通勤を促進することが望まれる。
都市環境	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・快適で脱炭素社会にふさわしい都市環境の形成のため、日常生活に自転車の活用の推進が求められる。 ・路線バスや自主運行バスなど公共交通と自転車との連携強化を検討する必要がある。
	観光客等	<ul style="list-style-type: none"> ・NCRに指定された太平洋岸自転車道から市内の観光資源へ引込むためのルート設定や案内誘導が課題である。 ・空港や新幹線駅など広域交通結節点からの広域アクセスルート設定や案内・情報提供として御前崎市以外の広域連携が必要である。
観光	観光客等	<ul style="list-style-type: none"> ・地域資源が観光に有効活用されておらず、かつ滞在型の観光に活かされていない。 ・サイクリストの受入れ環境の整備・充実を図る必要がある。 ・E-BIKE レンタサイクルを積極的に活用した観光プログラムの構築が求められている。 ・サイクルツーリズムに関する情報発信が十分にされていない。 ・スポーツ合宿やスポーツイベント誘致の取組みと連携して、サイクリングイベントや大会の誘致、開催などが求められている。 ・太平洋岸自転車道を活かして、市内の観光資源等への引込むルートの設定やサイクリングイベント等の取組みが必要である。
	市民、事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルツーリズムによる地域振興の効果や取組み意義への市民や企業の理解が不十分である。

第3章 基本方針と計画の目標

1. 基本方針

御前崎市の将来都市像である「子どもたちの夢と希望があふれるまち御前崎」の一端を担うべく、御前崎市第2次総合計画や国の第2次自転車活用推進計画、静岡県第2次自転車活用推進計画などの上位計画や関連計画を踏まえ、市民や観光客の安全・安心な自転車利用環境の向上により豊かで活力のある新しい日常を創造し、まちの活性化に寄与することを目指します。

① 目指す姿

「安全・安心と豊かで元気な新しい日常・自転車を活かすまち」

② 計画のコンセプト

● 自然環境

豊かな自然と環境を守る、活かす

● 暮らし・産業

安全・安心、防災

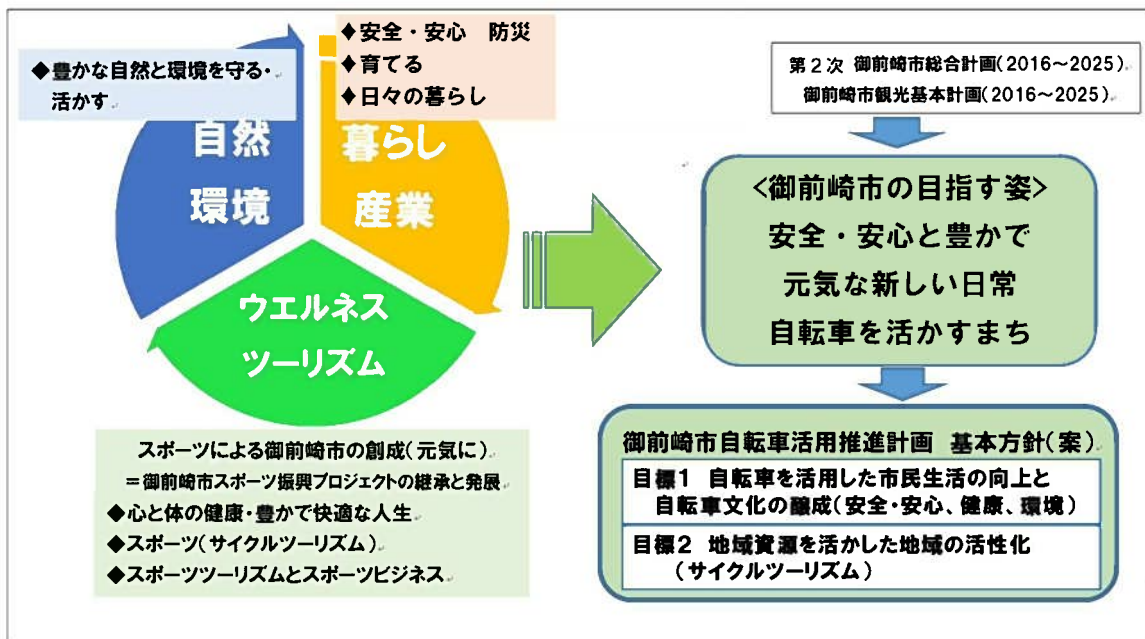
育てる

日々の暮らし

● ウェルネス・ツーリズム（心身の健康、自転車による観光振興）

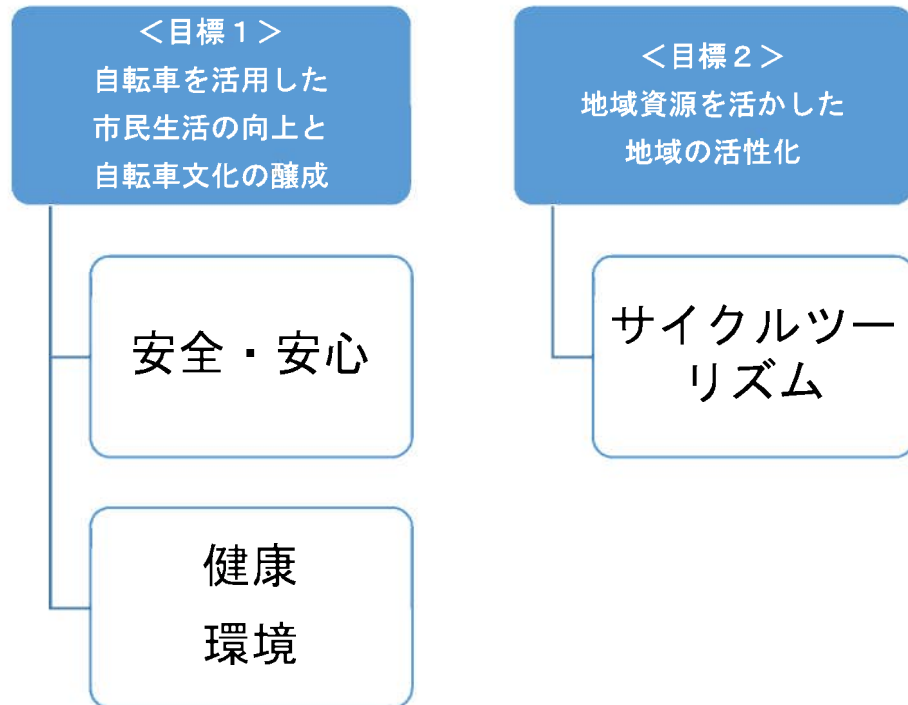
心と体の健康、豊かで快適な人生

スポーツツーリズムとスポーツビジネス



2. 計画の目標

本市の自転車活用推進計画における計画の目標は、基本方針及び国や県の自転車活用推進計画等を踏まえ、自転車利用環境の向上を通じた「自転車を活用した市民生活の向上と自転車文化の醸成」と、来訪者の自転車利用環境の向上を通じた「地域資源を活かした地域の活性化」の2つの目標を設定します。



3. 施策の方向性

3-1 目標 1 自転車を活用した市民生活の向上と自転車文化の醸成

課題まとめ

- ・ 日常的に自転車を利用する市民が少ない（自動車に依存する割合が圧倒的に高い）
 - ・ 既存行政施策の中で、自転車利用の関連施策が少ない
- <安全・安心>
- ・ 交通ルールの遵守や安全教育などの啓発活動を一般市民やドライバーにも行う必要がある
 - ・ 災害時のパトロールや、被災者への物資運搬、被災状況の把握などに活用することを検討していく必要がある
- <健康>
- ・ 市民の健康増進のために自転車の活用とその機会の提供がされていない
 - ・ スポーツに参加する市民は多いが、自転車に親しむ機会を積極的に取り入れて自転車を市民スポーツとして利用していく機会を増やしていくかが課題である
 - ・ 環境にやさしく、健康増進のために企業との協働で自転車通勤を促進することが望ましい
- <環境>
- ・ 路線バスや自主運行バスなど公共交通と自転車との連携強化を検討する必要がある
 - ・ 自転車を安全に走行できる空間整備が課題である



<安全・安心>

施策 1-1 自転車の安全利用啓発

自転車の楽しさを学びつつ、交通安全教室などを通じた自転車のルール、マナーに関する安全教育を実施していきます。また、学校や警察、地域住民等と連携して、自転車の安全で適正な利用について普及活動を実施します。

施策 1-2 安全で快適な自転車走行環境整備の検討

市民の自転車利用を促進するため、自転車走行空間の整備など安全で快適な自転車の走行環境を推進するとともに、道路の適正な維持管理を行います。

施策 1-3 災害時における自転車活用の検討

災害時のパトロールや、被災者への物資運搬、被災状況の把握などに活用することを検討します。

<健康>

施策 1-4 健康増進につながる自転車活用の推進と広報啓発

自転車通勤やサイクリングを楽しむ機会の提供など市民が自転車を利用したくなるきっかけづくりに取り組むとともに、日常生活での自転車利用を促進し、市民の健康増進を図るよう広報・啓発していきます。

<環境>

施策 1-5 自転車を利用した環境保全の推進

ゼロカーボンを目指す本市としては、日常生活や仕事での移動において可能な限り自転車への利用を促すとともに、民間企業と連携して自転車通勤を促進することを通じて、脱炭素社会の形成に寄与していきます。

3-2 目標2 地域資源を活かした地域の活性化

課題まとめ

- ・地域資源が観光に有効活用されておらず、かつ滞在型の観光に活かされていない
- ・サイクルツーリズムの取組みが地域振興に寄与する認識が少ない
- ・ナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道から市内の観光資源へ引込むためのルート設定や案内・誘導が課題である
- ・空港や新幹線駅など広域交通結節点から誘導するため、ルート設定や案内・情報提供が充分とは言えない（御前崎市以外の自治体との広域連携も必要）
- ・サイクルツーリズムとしてサイクリストの受入れ環境の整備・充実が必要である
- ・市民や企業のサイクルツーリズムによる地域振興の効果や取組み意義への理解が不十分
- ・E-BIKE レンタサイクルを積極的に活用した観光プログラムの構築が求められる
- ・サイクルツーリズムに関する情報発信が十分にされているとは言い難い
- ・スポーツ合宿やスポーツイベント誘致の取組みと連携して、サイクリングイベントや大会の誘致、開催などが求められる



<サイクルツーリズム>

施策2-1 地域資源を巡る魅力あるサイクリングルートの開発と活用

本市の地域資源を自転車をつなぎ、それらの地域資源を巡る魅力的なサイクリングルートを開発し、国内外に発信していきます。また、他のアウトドアスポーツと連携して、アクティビティを楽しめる体験プログラムを造成するとともに、地元のサイクリストを「サイクリングガイド」として養成し、サイクルツーリズムの受け皿となる人材を確保していきます。

施策2-2 太平洋岸自転車道（ナショナルサイクルルート）の利活用

国のナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道がある本市を国内外に発信するとともに、太平洋岸自転車道を利活用した受入れ環境や仕組みづくりに取り組めます。

施策2-3 サイクルツーリズムの受入環境の整備・充実

サイクリストを受け入れる環境のナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道がある本市を国内外に発信するとともに、太平洋岸自転車道を利活用した受入れ環境や仕組みづくりに取り組めます。

施策2-4 サイクルツーリズムの情報発信・プロモーションの推進

日照時間が長く、海・里山の自然に恵まれた本市の魅力やサイクルツーリズムの取組みを国内外に発信するとともに、誘客のための各種サイクリングイベントの誘致、開催をします。

第4章 実施すべき具体的な施策

1. 施策の体系

2つの施策目標を踏まえた9つの取り組むべき施策を定め、実施すべき具体的な取組みについて以下のとおり定めます。

目標	計画の柱	施策	取組
目標1 自転車を活用した市民生活の向上と自転車文化の醸成	安全・安心な自転車利用環境の形成	施策 1-1 自転車の安全利用啓発	<ul style="list-style-type: none"> ① 自転車と自動車双方への交通ルールやマナーの啓発運動 ② 年代別自転車安全教室等の開催 ③ 自転車の安全で適正な利用の促進
		施策 1-2 安全で快適な自転車環境の推進に向けた走行空間の検討	<ul style="list-style-type: none"> ① サイクリング走行空間の整備と維持管理 ② 景観に配慮したわかりやすい案内誘導サインの整備
		施策 1-3 災害時における自転車活用の検討	<ul style="list-style-type: none"> ① 被災情報の収集や物資運搬に関する自転車活用の検討
	健康増進した自転車を活用した	施策 1-4 健康増進につながる自転車活用の推進と広報啓発	<ul style="list-style-type: none"> ① 市民の健康に繋がる散走コースの形成 ② 自転車を活用した健康づくりの周知、啓発 ③ 利用者のニーズに合った多様な自転車の普及
	脱炭素社会を目指した環境づくり	施策 1-5 自転車を活用した環境保全の推進	<ul style="list-style-type: none"> ① 地球環境にやさしい自転車の利用促進 ② 自転車通勤推進企業宣言プロジェクトの普及啓発
目標2 地域資源を活かした地域の活性化	サイクルツーリズムの推進	施策 2-1 地域資源を巡る魅力あるサイクリングルートの開発と活用	<ul style="list-style-type: none"> ① 地域資源を巡るサイクリングルートの開発 ② サイクリングと他のアウトドアスポーツと連携した観光プログラム造成 ③ サイクリングガイドの養成
		施策 2-2 太平洋岸自転車道(ナショナルサイクルルート)の利活用	<ul style="list-style-type: none"> ① 太平洋岸自転車道(NCR)から市内サイクリングルートへの接続・誘導 ② 太平洋岸自転車道などを活用した広域サイクリングの推進
		施策 2-3 サイクルツーリズムの受入環境の整備・充実	<ul style="list-style-type: none"> ① パーク&サイクリングに対応できる駐車場情報の発信 ② サイクリストを歓迎する受入れ環境の拡充 ③ レンタサイクル拠点の充実
		施策 2-4 サイクルツーリズムの情報発信・プロモーションの推進	<ul style="list-style-type: none"> ① 静岡県と連携した国内外への情報発信 ② 各種サイクリングイベントの誘致、開催 ③ 地域産業と連携したサイクルツーリズム事業の推進

2. 取組みの具体的な内容

目標1 自転車を活用した市民生活の向上と自転車文化の醸成

■計画の柱1 安全・安心な自転車利用環境の形成

施策1-1 自転車の安全利用啓発

自転車の楽しさを学びつつ、交通安全教室などを通じた自転車のルール、マナーに関する安全教育を実施していきます。また、学校や警察、地域住民等と連携して、自転車の安全で適正な利用について普及活動を実施します。

【取組】

① 自転車と自動車双方への交通ルールやマナーの啓発運動

- ・市民への自転車の安全利用に関して、自転車と自動車双方への交通ルールやマナーを啓発する広報啓発活動に継続して取り組めます。

② 年代別自転車安全教室等の開催

- ・小中学校等における自転車安全教室等を開催し、自転車安全教育の充実を図ります。
- ・就学前の幼児とその保護者に対して、楽しみながら自転車の安全運転が学べる幼児自転車教室等を開催し、子どもと保護者等への自転車安全教育を実施します。
- ・高齢者自転車運転講習等を開催し、自転車による高齢者の事故を減らすよう努めます。

③ 自転車の安全で適正な利用の促進

- ・自転車事故の被害者救済及び加害者の経済的負担の軽減のため、静岡県条例で定める自転車損害賠償責任保険等への加入について、地域、学校、企業等の協力を得ながら周知を図り、加入を促進していきます。
- ・自転車の事故による命を守るためのヘルメット着用や自転車の定期的な整備点検、反射器材の普及など自転車運転における安全性向上を促すための啓発に取り組めます。

【取組事例・イメージ】



小学校2年生～5年生に対する自転車安全教室
(御前崎市第一小学校ホームページから引用)



幼児に対する自転車体験教室 (高松幼稚園)



静岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 (静岡県・日本損害保険協会中部支部のチラシから引用)

施策1-2 安全で快適な自転車走行環境整備の検討

市民の自転車利用を促進するため、自転車走行空間の整備など安全で快適な自転車の走行環境を推進するとともに、道路の適正な維持管理を行います。

【取組】

① サイクリング走行空間の整備と維持管理

- ・安全で快適な自転車走行空間を確保するために、目的別ルート of 整備や市民やサイクリストと協働しながら適正な維持管理に努めていきます。また、太平洋岸自転車道と本市の地域資源をつなぐサイクリングルートなどの自転車走行空間を整備するためガイドラインに基づく「自転車ネットワーク計画」の策定を行っていきます。

② 景観に配慮したわかりやすい案内誘導サインの整備

- ・自転車利用者が安心して走れる案内誘導サインについて、景観にも配慮しながら、わかりやすいサインの整備を図ります。

【取組事例・イメージ】



太平洋岸自転車道の自転車走行空間整備



太平洋岸自転車道から浜名湖サイクリングルートへの接続・引込サインの例



景観に配慮して矢羽根型路面表示幅を狭く（幅45cm）した例（浜名湖サイクリングロード）

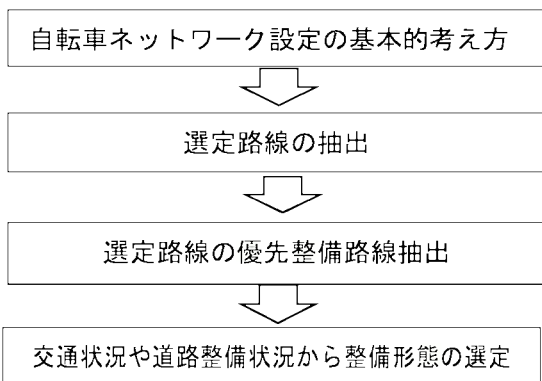


景観に配慮した色彩の案内誘導サインの例（浜名湖サイクリングロード）



「三田市自転車ネットワーク」（国土交通省資料抜粋）

参考：自転車ネットワーク計画策定フロー



施策1-3 災害時における自転車活用の検討

災害時のパトロールや、被災者への物資運搬、被災状況の把握などに活用することを検討します。

【取組】

① 被災情報の収集や物資運搬に関する自転車活用の検討

- ・災害発生後、自転車を活用して物資輸送や情報伝達、被災情報の収集等に関する活動への活用について検討します。

【取組事例・イメージ】



自転車による物資運搬、情報伝達の取組み
(災害時自転車活用社会実験 浜松市・湖西市)



荷物を運ぶサイクルトレーラー



パンクしにくいタイヤ



災害時に使える自転車を開発中
(静岡文化芸術大 服部教授)



災害時に活用できる自転車が続々販売開始 (資料：サイクルベースあさひ)



災害時に活用できる自転車等の情報

令和元年度国土交通省災害時自転車活用社会実験実行可能性調査報告より (浜松市・湖西市)



<自転車パトロール訓練の様子
(2016年6月 国土交通省)>

出典：国土交通省 第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料より抜粋

■計画の柱2 自転車を利用した健康増進

施策1-4 健康増進につながる自転車活用の推進と広報啓発

自転車通勤やサイクリングを楽しむ機会の提供など市民が自転車を利用したくなるきっかけづくりに取り組むとともに、日常生活での自転車利用を促進し、市民の心や体の健康増進を図るよう広報・啓発していきます。

【取組】

① 市民の健康に繋がる散走*コースの形成

- ・市民が健康で快適に暮らせるよう、ウォーキングや軽スポーツに取り組むメニューに散歩感覚で気軽にサイクリングできるよう「散走」コースを形成していきます。また、太平洋岸自転車道を短時間で楽しめる散走コースも形成します。

*「散走」とは散歩感覚で、自分の体力や時間に合わせてサイクリングを楽しむこと

② 自転車を活用した健康づくりの周知、啓発

- ・市民に対して、自転車を活用した健康づくりに役立つ効果やメリットなどを紹介する広報活動を行い、市民の健康づくりに役立つ自転車利用を啓発します。

③ 利用者のニーズに合った多様な自転車の普及

- ・体力に自信がない人や高齢者、子育て中の人等でも気軽に自転車に乗れる電動アシスト自転車等の多様な自転車（ユニバーサルデザイン）を利用することで、外出機会の創出や運動、リフレッシュなど心と体の健康増進に役立つ自転車の利用を促進します。

【取組事例・イメージ】



散歩感覚のサイクリング散走（箆川管理道）



市民向け健康サイクリング（浜松市）



買物にも便利な電動アシスト自転車
（三輪の電動アシスト自転車）



視覚障がい者でも外出が楽しめる
2人乗のタンデム自転車の普及

■計画の柱3 脱炭素社会を目指した環境づくり

施策1-5 自転車を利用した環境保全の推進

ゼロカーボンを目指す本市としては、日常生活や仕事での移動において可能な限り自転車への利用を促すとともに、民間企業と連携して自転車通勤を促進することを通じて、脱炭素社会の形成に寄与していきます。

【取組】

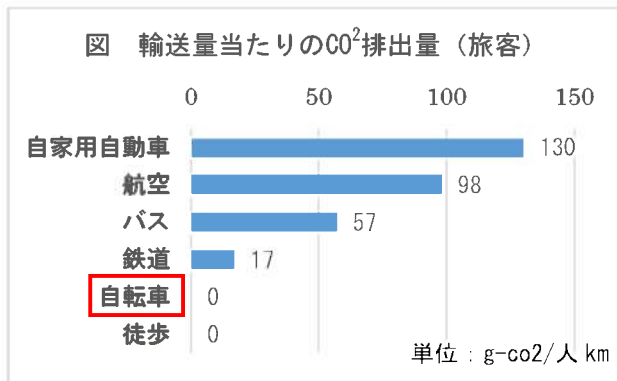
① 地球環境にやさしい自転車の利用促進

- ・市民が通勤、通学、買物などの移動に環境への負荷が少ない自転車を利用することで、CO2 排出量の削減に寄与していきます。また、自転車の利用効果として、CO2 排出量の削減について市民に広報していきます。

② 自転車通勤推進企業宣言プロジェクトの普及啓発

- ・市内の企業と連携して、国及び静岡県が進める自転車通勤推進企業宣言プロジェクトの普及啓発を図るとともに、自転車通勤を推進する企業をPRしていきます。

【取組事例・イメージ】



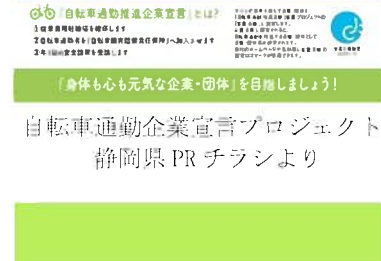
国土交通省 総合政策局環境政策課 HP
「環境 運輸部門における二酸化炭素排出量 2019」より



自転車活用によるSDG sの開発目標と考えられる項目



企業が敷地の空きスペースに通勤用駐輪場を確保
(令和元年自転車通勤導入に関する手引きより引用)



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

令和元年自転車通勤導入に関する手引き
(自転車活用推進官民連携協議会より)

目標2 地域資源を活かした地域の活性化

■計画の柱4 サイクルツーリズムの推進

施策2-1 地域資源を巡る魅力あるサイクリングルートの開発と活用

本市の地域資源を自転車をつなぎ、それらの地域資源を巡る魅力的なサイクリングルートを開発し、国内外に発信していきます。また、他のアウトドアスポーツと連携して、アクティビティを楽しめる体験プログラムを造成するとともに、地元のサイクリストを「サイクリングガイド」として養成し、サイクルツーリズムの受け皿となる人材を確保していきます。

【取組】

① 地域資源を巡るサイクリングルートの開発

- ・風景、歴史文化、食など、テーマ別サイクリングルートを創設する。サイクリングルートは、短時間でも周遊できるコースなど様々な観光スタイルに対応できる選択可能なルートを開発していきます。

② サイクリングと他のアウトドアスポーツと連携した観光プログラムの造成

- ・サイクリング・プラス（ウォーキング、キャンプ、マリンスポーツなど）他のアウトドアスポーツを組み合わせるサイクルツーリズムの魅力高める観光商品を市内のホテル・民宿、飲食店、コンビニなど民間施設との連携しながら展開します。

③ サイクリングガイドの養成

- ・地元のサイクリストがサイクルツーリズムで訪れる観光客に対し、美しい風景、面白いみち、美味しい場所、楽しい体験を提供できる「サイクリングガイド」を養成します。

【取組事例・イメージ】



地域資源を巡るサイクリングルート（試走・提案）



他のアウトドアスポーツとサイクリングの連携が可能（御前崎スポーツ振興プロジェクト）



農業や漁業など体験プログラムとの連携も可能（御前崎スポーツ振興プロジェクト）



ガイドサイクリスト養成講座（中東遠地域でのガイドサイクリング養成講座より）

施策2-2 太平洋岸自転車道（ナショナルサイクルルート）の活用

国のナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道がある本市を国内外に発信するとともに、太平洋岸自転車道を利活用した受入れ環境や仕組みづくりに取り組みます。

【取組】

① 太平洋岸自転車道（NCR）から市内サイクリングルートへの接続・誘導

- ・太平洋岸自転車道を利用して国内外から訪れるサイクリングの誘客を図るため、太平洋岸自転車道から市内の観光施設や魅力的なスポットへの接続ポイントや接続ルートの案内誘導看板、矢羽根型路面表示等を整備していきます。
- ・太平洋岸自転車道からの接続ポイント・接続ルートについては、太平洋岸自転車道沿線地域と連携しながら発信していきます。

② 太平洋岸自転車道などを活用した広域サイクリングの推進

- ・本市と隣接する地域と連携して、NCRに指定された太平洋岸自転車道や、静岡県自転車活用推進計画において「先進的なサイクリング環境の整備を目指す新たな県モデルルートの設定」として検討されている塩の道ルートや富士山静岡空港周辺ルートなどを活用し、空港や新幹線駅など広域の交通結節点との接続を図り、自転車による二次交通のネットワークの構築を図ります。

【取組事例・イメージ】



太平洋岸自転車道から地域のサイクリングルートへの接続・誘導



太平洋岸自転車道の統一ロゴと太平洋岸自転車道の走行空間整備
市内ルートへの誘導(矢羽根、案内サイン)



太平洋岸自転車道を繋いじゃえプロジェクト
(太平洋岸自転車道を繋いじゃえプロジェクト
実行委員会フェイスブックより引用) (なぶら館前)



太平洋岸自転車道沿線の中東遠地域の
連携を目指した実走会(静岡県西部地域局)

施策2-3 サイクルツーリズムの受入環境の整備・充実

サイクリストを受け入れる環境のナショナルサイクルルートに指定された太平洋岸自転車道がある本市を国内外に発信するとともに、太平洋岸自転車道を利活用した受入れ環境や仕組みづくりに取組みます。

【取組】

- ① パーク&サイクリングに対応できる駐車場情報の発信
 - ・自動車に自転車を搭載して本市を訪れ、駐車場に駐車してサイクリングを楽しめるような「パーク&サイクリング」の情報について提供していきます。
- ② サイクリストを歓迎する受入れ環境の拡充
 - ・自転車旅のサポート施設やサイクリングの立寄り休憩施設「バイシクルピット」や「自転車の旅人を歓迎する宿」等のサイクルツーリズムの受入れ環境を拡充します。
- ③ レンタサイクル拠点の充実
 - ・レンタサイクル拠点において、簡単な自転車のメンテナンスができる人材養成などレンタサイクルの維持管理の技術向上を充実させるとともに、利用者へのオススメのルートや観光情報などの地域の情報発信力を強化します。
 - ・農業・畜産業・漁業などの地域産業と連携して、E-BIKE（スポーツ電動アシスト自転車）のレンタルを活用し、市内を巡る仕組みづくりに取組みます。

【取組事例・イメージ】



パーク&サイクリング対応駐車場（浜名湖サイクルツーリズム）



サイクリストの休憩所



御前崎市内のサイクリストウェルカムの宿（静岡県西部地域局）



御前崎市内のバイシクルピット・サイクリスト応援自動販売機



客室に自転車が持ち込める宿（推奨）



御前崎市内のE-BIKEのレンタルサイクル

施策2-4 サイクルツーリズムの情報発信・プロモーションの推進

日照時間が長く、海・里山の自然に恵まれた本市の魅力やサイクルツーリズムの取組みを国内外に発信するとともに、誘客のための各種サイクリングイベントの誘致、開催をします。

【取組】

① 静岡県と連携した国内外への情報発信

- ・静岡県太平洋岸自転車道のWEB及び太平洋岸自転車道沿線地域と連携して、国内外への情報発信を進めます。
- ・SNSを活用して、本市のサイクルツーリズムとしての魅力をアピールしていきます。
- ・富士山静岡空港周遊ルートや、塩の道ルートなどの静岡県モデルルートについて、静岡県と連携しながら情報発信を行います。

② サイクリングに関する各種イベントの誘致、開催

- ・国内外から集客できるサイクリングイベントや競技大会等の誘致を行うとともに、本市のE-BIKEを活用して地域の資源を巡る「サイクリングスタンプラリー」などの自転車を活用したイベントを開催します。
- ・市内の宿泊施設等と連携しながら、滞在型の自転車イベントやサイクリング観光商品を作成していきます。

③ 地域産業と連携したサイクルツーリズム事業の推進

- ・農業・畜産業・漁業など地域産業と連携して、地域体験・学習型のサイクルツーリズムのプログラムを構築し、地域の活性化を図ります。

【取組事例・イメージ】



御前崎スポーツ振興プロジェクトのHPでの情報発信



サイクリングイベントの開催
(御前崎スポーツ振興プロジェクト)



御前崎サイクリングスタンプラリーの開催



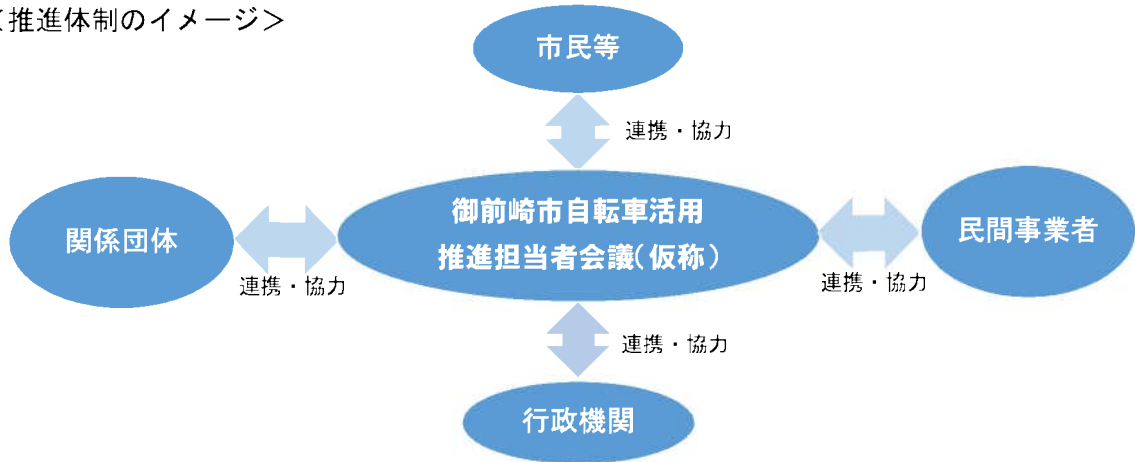
サイクリングで地域への立寄り・事業者との交流

第5章 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し

1. 計画の推進体制

本計画の定めた施策、取り組みの実施について達成するために、市の関係各課、関係機関がそれぞれ役割を担い、連携して施策の推進を図る必要があります。また、本計画に関連する施策は市の序内横断的にわたることから、進捗を把握するため、「御前崎市自転車活用推進担当者会議（仮称）」を設置し、施策の進捗状況を共有するとともに、県、周辺市町、市民、民間等との連携に務め、持続可能な取組みを展開します。

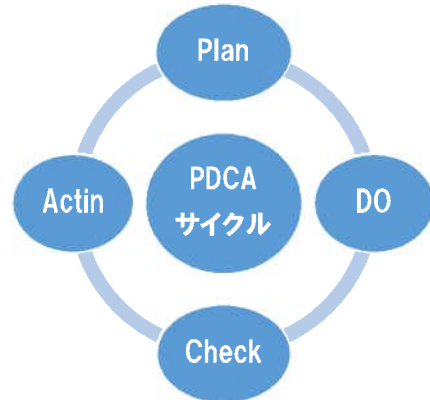
<推進体制のイメージ>



2. 計画のフォローアップ及び見直し方法

計画の進捗管理にあたっては、各取組みの実施主体が事業のPDCAサイクルに基づき、進捗の把握を行い、計画のフォローアップを図ります。

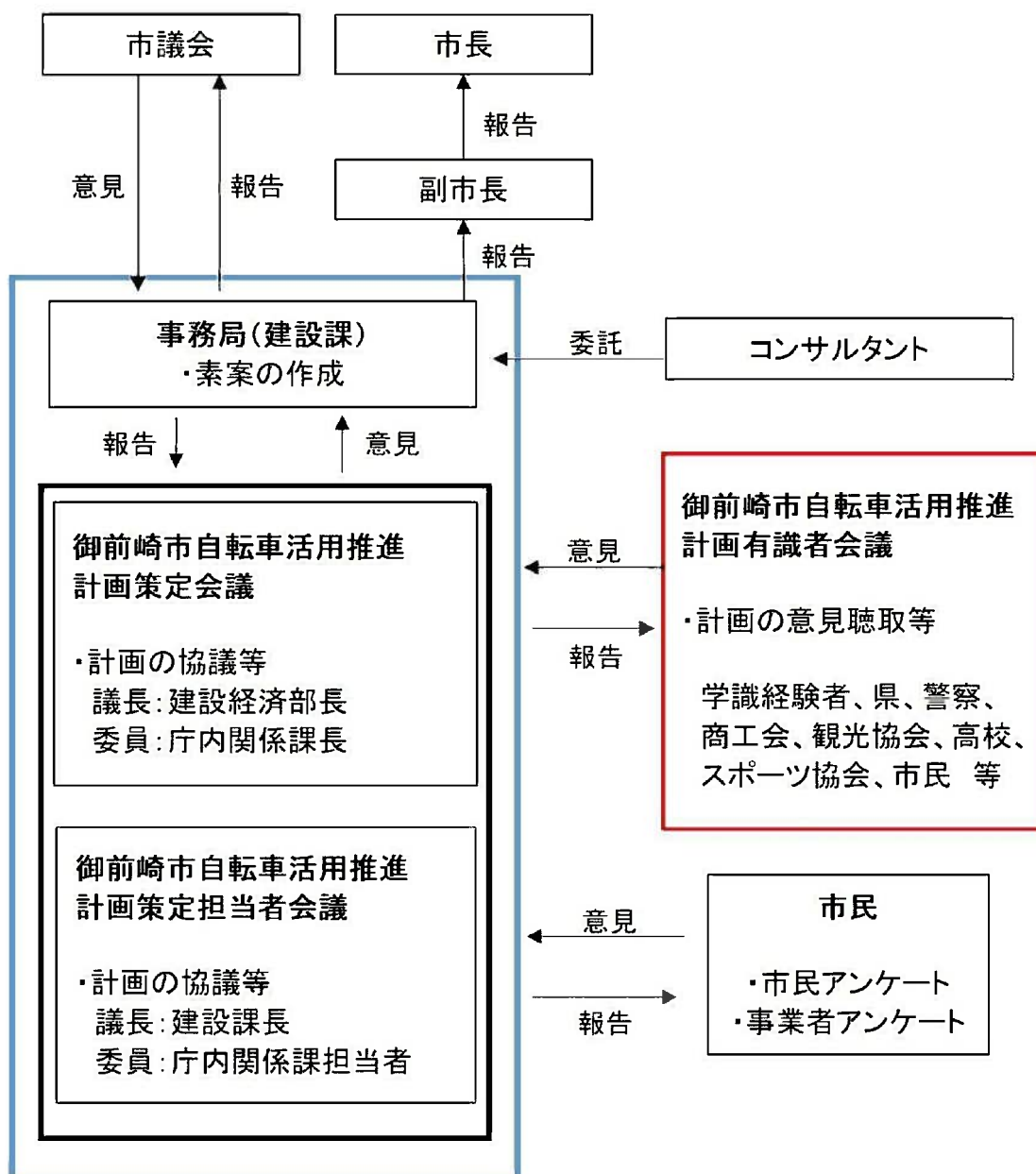
また、施策の成果に関する評価を行うとともに、御前崎市総合計画や、国や県の自転車活用推進計画及び社会情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。



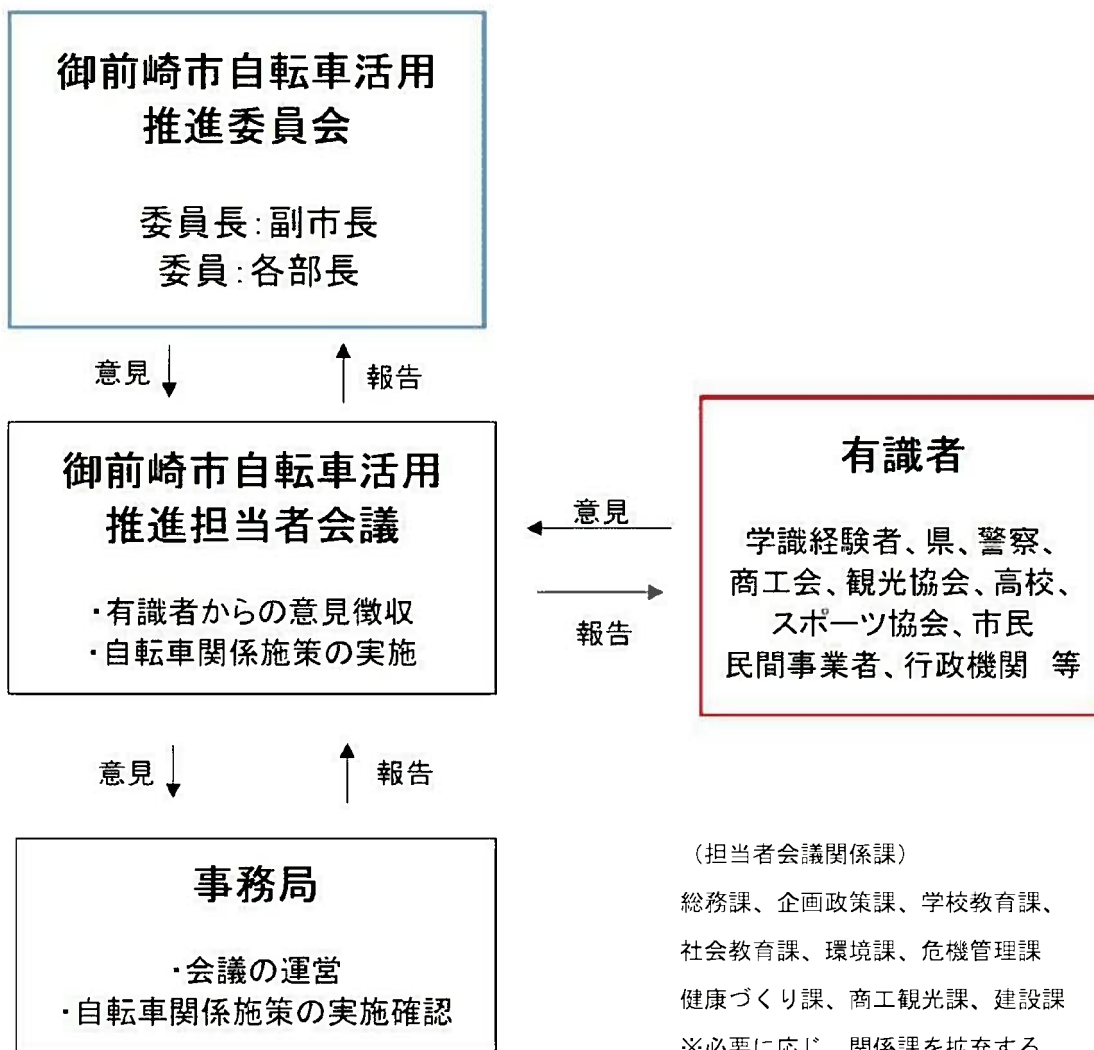
	令和4年度 2022年度	令和5年度 2023年度	令和6年度 2024年度	令和7年度 2025年度	令和8年度 2026年度	令和9年度 2027年度
上位計画				総合計画 見直し		
計画 Plan					計画見直し	第2次計画
実施・実行 Do	施策・取組の実施・実行					施策・取組 の実施・実行
検証・評価 Check	継続的な進捗把握			定期的なフォローアップ	評価	
改善・見直 Actin					見直し	

卷 末 資 料

1. 御前崎市自転車活用推進計画策定 組織体系図



2. 御前崎市自転車活用推進計画 推進体制図



3. 市の上位・関連計画における自転車関連施策案

担当者会議※での自転車に関連した取組案（アイデア）
<p><制度></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車社会を促進するための条例制定 ・市民の二次交通としてのE-BIKE活用と購入に対する補助創設 <p><安全></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室の実施 ・すでに実施している交通安全教室を支援する。 <p><健康></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市として健康目的に自転車を活用していく方向性の方がよいと考える。 ・自転車を活用した健康づくりの取り組みとして自転車を活用した健康づくりの情報発信を行う。 ・健康出前講座や健康づくりのための教室において、自転車の活用や健康に及ぼす効果について紹介する。 ・健康マイレージの努力ポイントとして自転車を例に挙げる。 ・サイクリングマップやコース紹介に運動強度や消費カロリー等を追加する。また、観光スポットにも案内を設置する。 ・自転車を使ったイベントに自転車の健康効果や消費カロリー数について案内を入れる。 ・自転車を使った健康講座を実施する <p><環境></p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員の通勤に自転車利用（市役所） ・近場の現場は自転車利用（市役所） <p><観光></p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光交流客数の増加につながる仕掛けにつなげていきたい。 ・御前崎スポーツ振興プロジェクトもあるので、この目的に沿った取組みが考えもできるのではないか。 ・店舗などサイクルスタンドの普及が必要である。

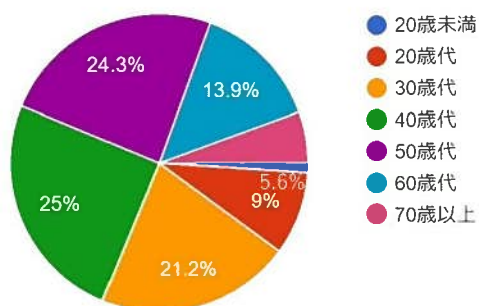
※御前崎市自転車活用推進計画策定 組織体系図参照（P64）

4. 自転車利用に関するアンケート

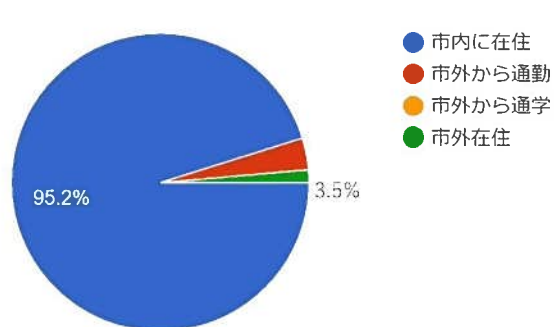
2-1 御前崎市自転車利用市民アンケート結果

○実施期間：10月下旬～11月下旬
 ○実施方法：市民対象のWEBアンケート（市公式WEBやSNS等で市民に配信）
 ○回答者：289名

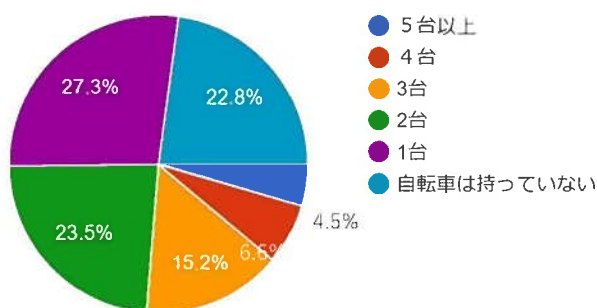
Q1 年代



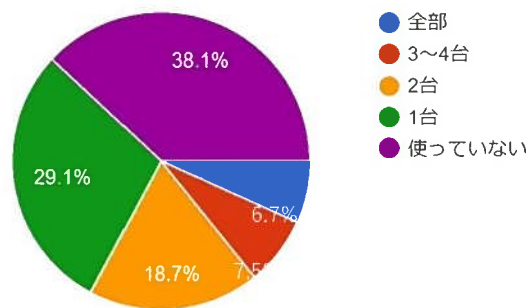
Q2 住まい



Q3-1 自転車の保有台数

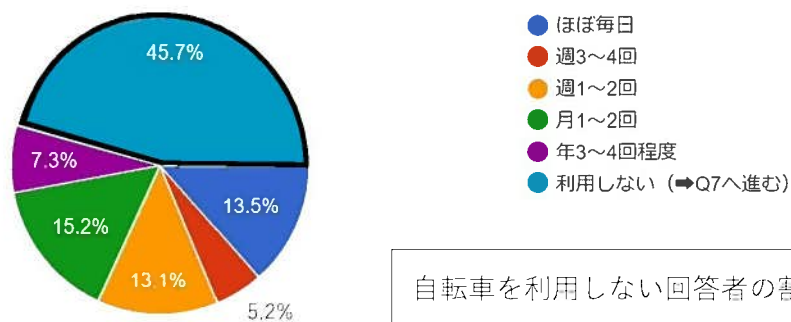


Q3-2 現在使用している自転車の台数



Q4 自転車をどの程度利用していますか？

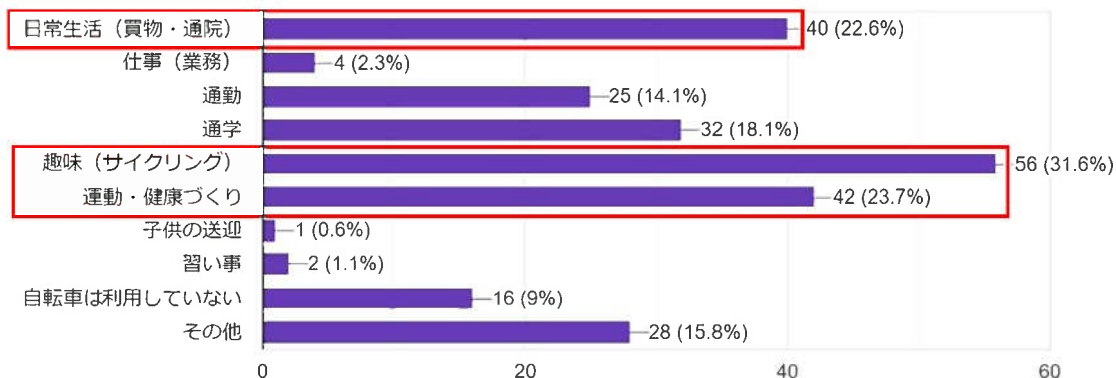
289件の回答



自転車を利用しない回答者の割合：45.7%

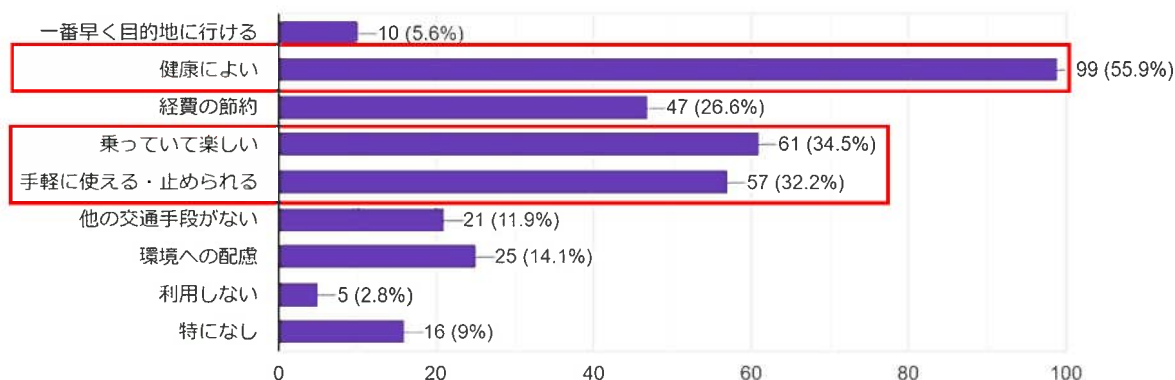
Q5 自転車を利用する目的は何ですか？(複数回答可)

177件の回答

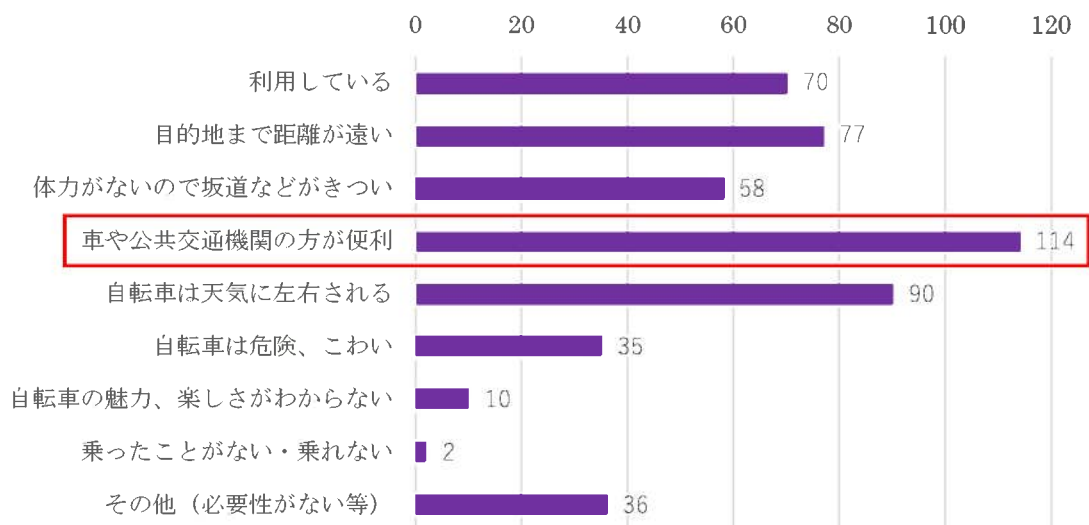


Q6 自転車を利用する・利用したい理由 (複数回答可)

177件の回答

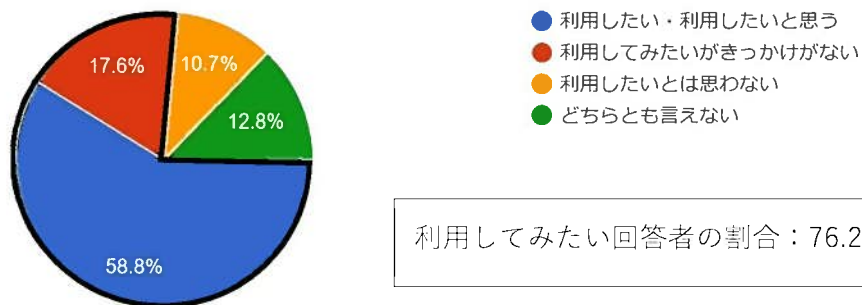


Q7 自転車を利用しない理由 (複数回答可)

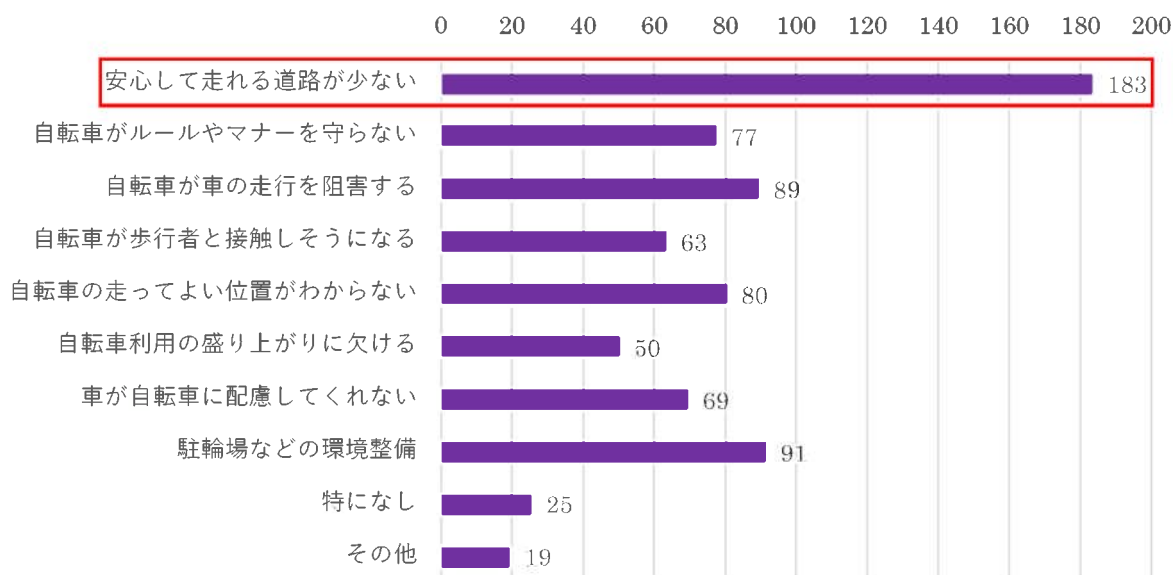


Q8 今後自転車を利用したい、引き続き利用したいですか？

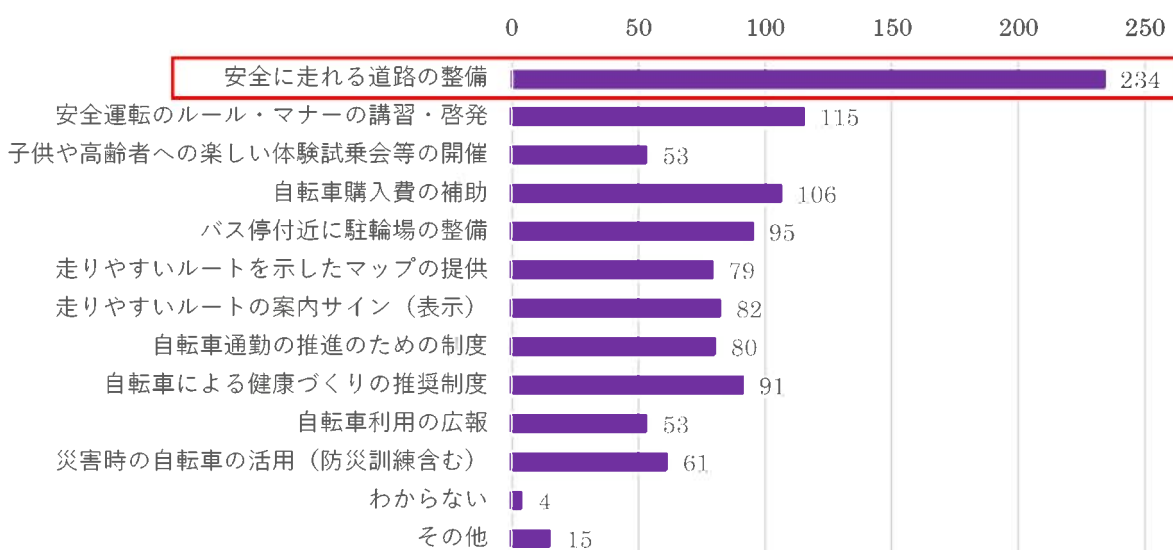
289 件の回答



Q9 自転車の利用環境で「問題あり」と感じていること（複数回答可）



Q10 市民の自転車利用を増やすために必要だと思う施策（複数回答可）



Q11 その他、御前崎市の自転車利用に関する自由意見

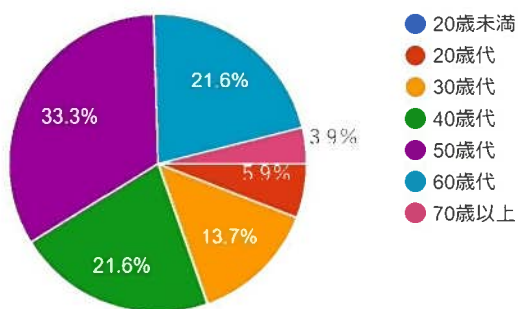
以下のような意見が多数寄せられました。

- 安心・安全な自転車走行空間の整備、確保
- 自転車走行空間（道路）の維持管理（除草、堆砂）
- 自転車運転のマナー向上、交通ルールの周知
- 市民の自転車利用促進（支援制度）
 - ・自転車購入への補助（電動アシスト自転車等）
 - ・自転車保険の加入啓発、加入の補助制度
 - ・電動アシスト自転車による通学奨励
 - ・サイクリングのイベント開催（自転車に乗るきっかけづくり）
 - ・自転車を利用促進のための施策（ポイント制度の創設など）
 - ・自転車利用に関する補助制度（駐輪場、自宅へのサイクルポート設置補助など）
- 市民との協働一緒に考え取組む
- 環境への配慮としての自転車活用
- 自転車利用の課題（坂道での利用、目的地までの距離の長さ）
- 自転車通勤を進めるための仕組みづくり
- サイクルツーリズムの受入れ環境
 - ・自転車の駐輪スペース、バイシクルピットの整備・充実
 - ・立寄り施設の拡充
 - ・レンタサイクルの推進、拠点整備
- サイクリングによる地域活性化への期待

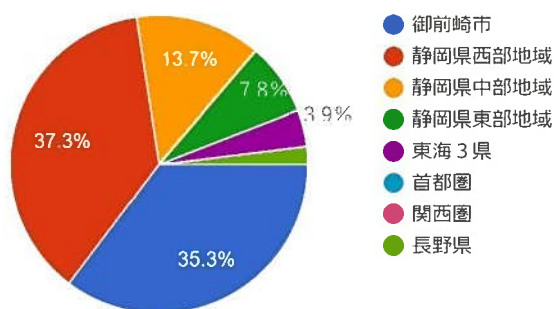
2-2 御前崎市サイクルツーリズムアンケート結果

○実施期間：10月下旬～12月上旬
 ○実施方法：WEBによるアンケート入力（御前崎市内をサイクリングした経験がある方）
 ○回答者：51名

Q1 年代

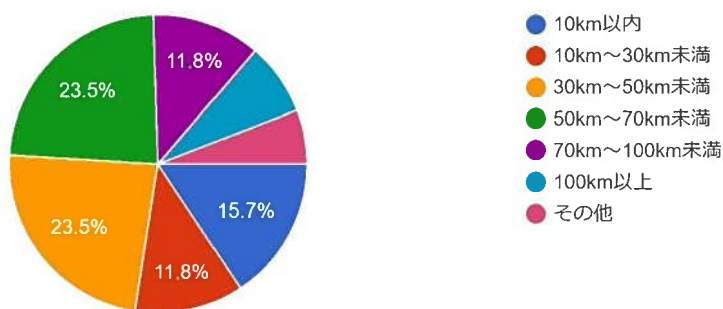


Q2 住まい



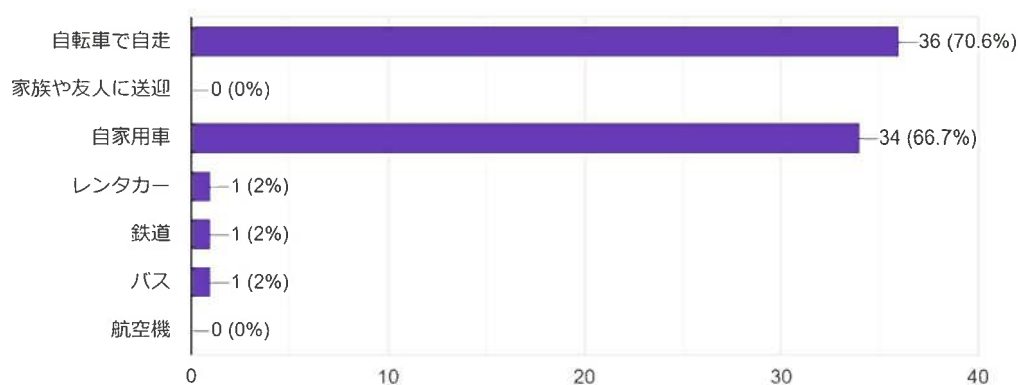
Q3 サイクリング観光では1日平均どのくらいの距離を走りますか？

51件の回答



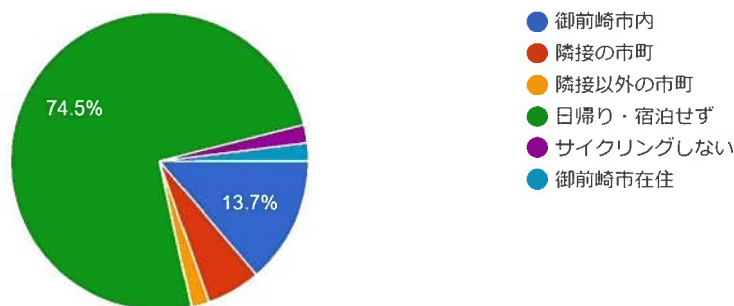
Q4 御前崎市までの交通手段（複数回答可）

51件の回答

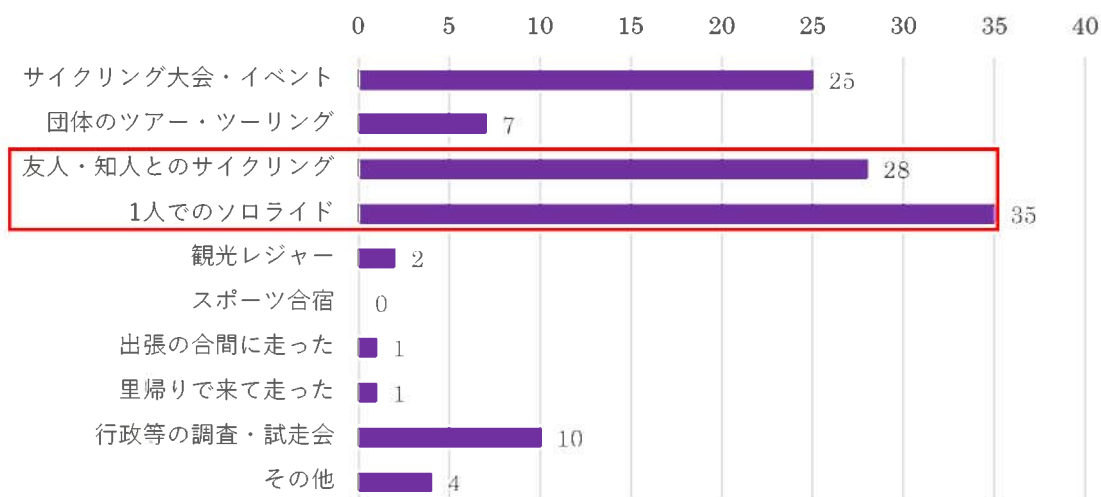


Q5 御前崎にサイクリングで訪れた際、どちらに宿泊されましたか？

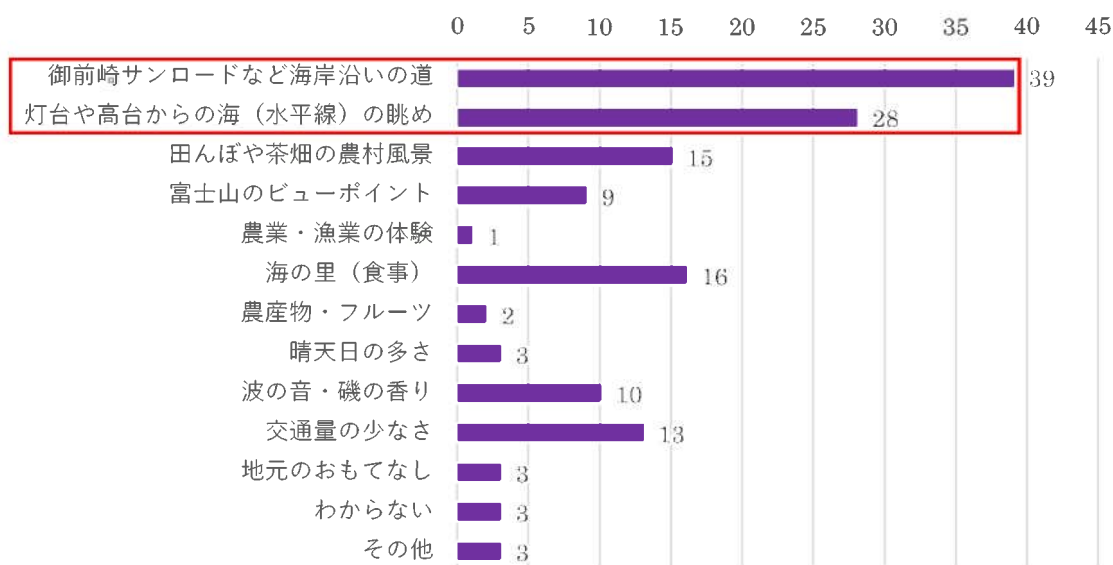
51件の回答



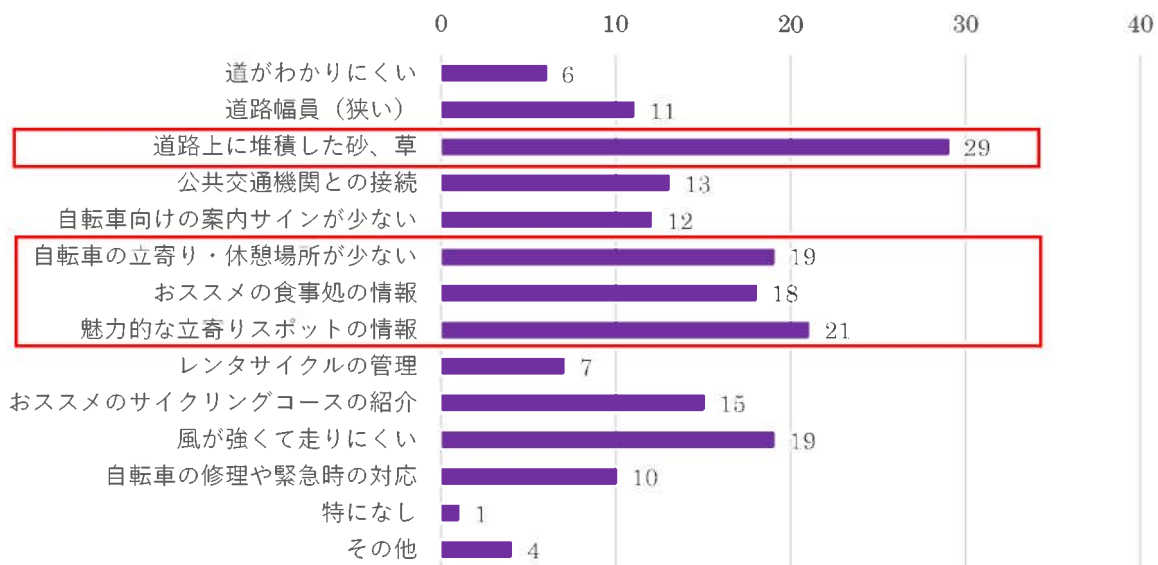
Q6 御前崎をサイクリングしたのはどのような機会でしたか？（複数回答可）



Q7 御前崎市内をサイクリングする魅力は何ですか？（3つ以内）

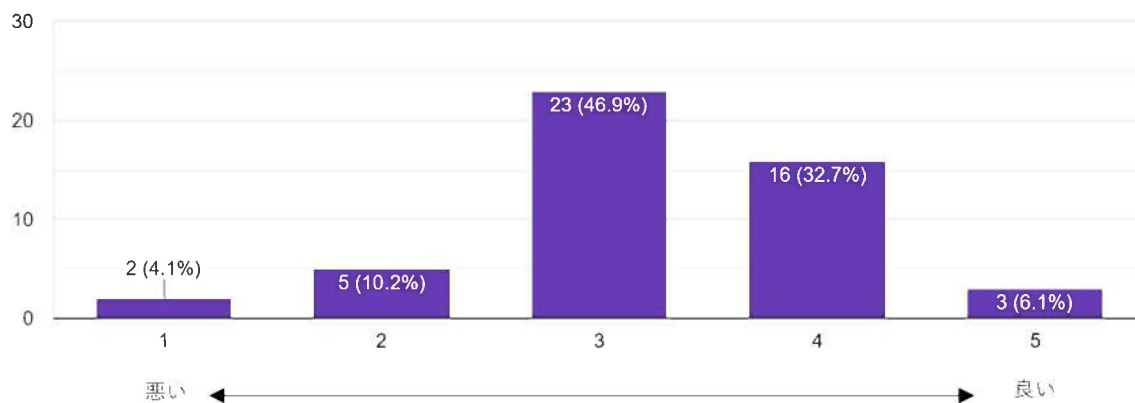


Q8 サイクリングの環境としての課題（複数回答可）



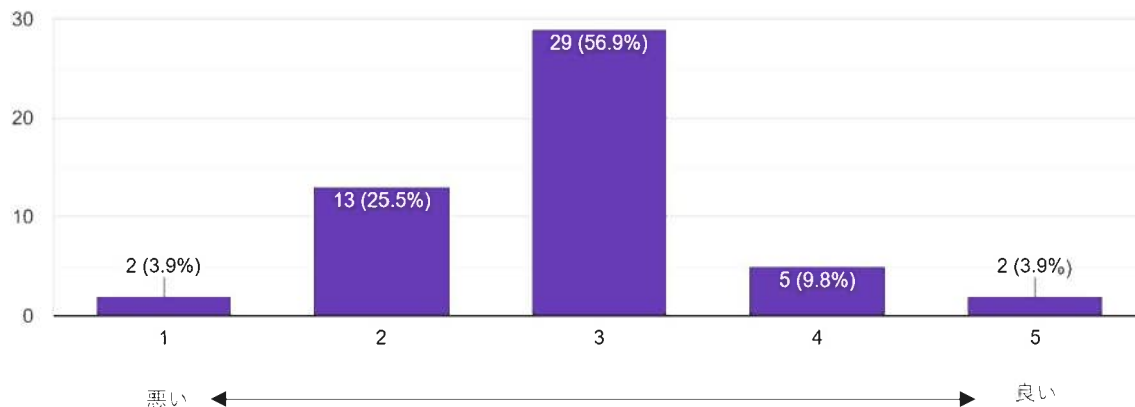
Q9-1 満足度【自転車の走行環境】

49 件の回答



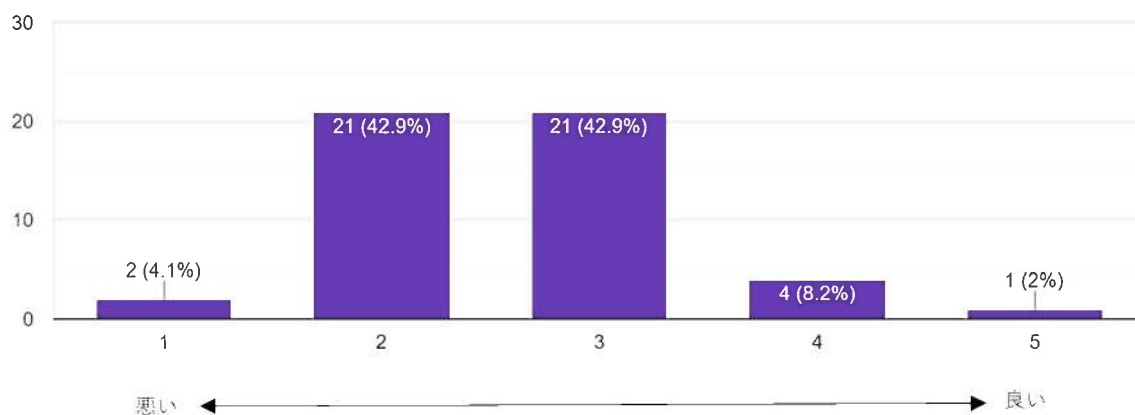
Q9-2 満足度【サイクリストの受入施設・受入れ環境】

51 件の回答



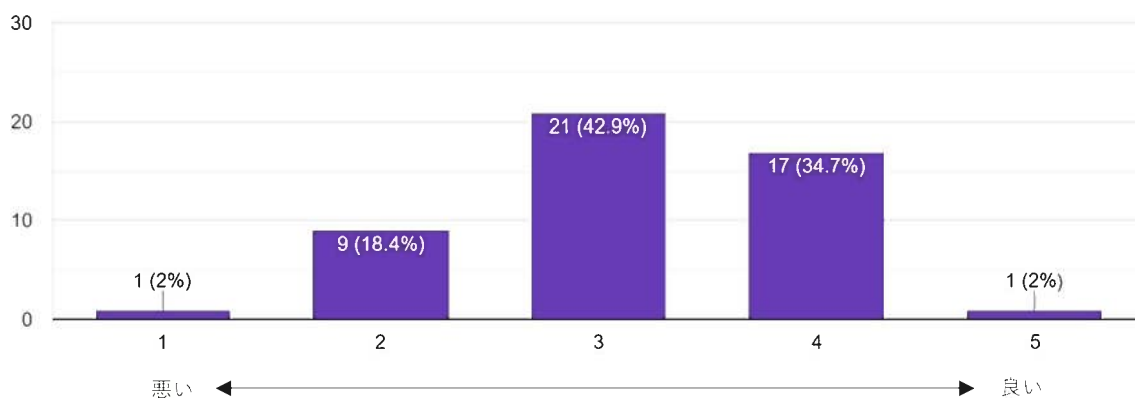
Q9-3 満足度【サイクリングの情報提供】

49 件の回答



Q9-4 満足度（サイクルツーリズムの総合評価）

49 件の回答



Q10 その他、御前崎市の自転車利用に関する自由意見

以下のような意見が多数寄せられました。

- 安心・安全な自転車走行空間の整備（サイクリスト目線の整備）
- 自転車走行空間の維持管理（除草、堆砂の管理）
- サイクリングイベントの開催
- 情報発信（E-BIKE レンタル、サイクリングルート、食・スイーツ、地域情報コーナーの設置）
- 受入れ施設、立寄り施設の拡充、宿泊施設との連携
- サイクルツーリズムの可能性、滞在型の観光拠点に！
- 市民へのサイクリングの浸透、啓発

5. 第2次御前崎市総合計画後期基本計画 抜粋資料

(御前崎市自転車活用推進計画に関する取組み指標)

〈交通安全〉 自転車計画関係施策：目標1 施策1-1

基本目標 1	美しい自然を次世代へ引き継ぐ安全・安心なまち
政策 3	安全・安心な地域づくり
施策 1	交通事故のない環境づくりの促進

指 標	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
①人口1万人当たりの事故件数	39件/年	33件/年

〈スポーツ〉 自転車計画関係施策：目標1 施策1-1

基本目標 5	郷土を愛し 未来を創る 人づくり
政策 3	自分とみんなの学びによって地域の活力となる学びの循環づくり
施策 3	心身ともに健康な市民を目指したスポーツの振興

指 標	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
①幼児を対象としたスポーツ教室の開催	13回/年	15回/年
②軽スポーツを取り入れた教室・大会への参加者数	397人/年	450人/年

〈道路整備〉 自転車計画関係施策：目標1 施策1-2

基本目標 2	市民協働による居ごこちのよいまち
政策 2	快適な生活基盤の拡充
施策 2	快適な道水路網の整備

指 標	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
①道路整備に対して満足している市民の割合	44.1%	50.0%

〈健康〉 自転車計画関係施策：目標 1 施策 1-4

基本目標 3 すべての人が健康で安心して暮らせる 支え合うまち		
政策 2 心と体の健康づくり		
施策 1 自ら健康管理ができる環境づくり		
指標	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
①特定健診受診率	41.4%	50.0%
②がん検診受診率	18.0%	21.1%
③健康マイレージ達成者の増加率	22.2%	11.7%
④食のまちづくり条例に関連した事業の達成率	—	100%
⑤ICTを取り入れた健康教育の実施率	—	100%

〈環境〉 自転車計画関係施策：目標 1 施策 1-5

基本目標 1 美しい自然を次世代へ引き継ぐ安全・安心なまち		
政策 1 豊かな自然環境の保全		
施策 2 自然環境の保全と環境学習の推進		
指標	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
①ボランティア活動への参加意識	34.0%	40.0%
②CO ₂ 排出削減に向けた環境への配慮の取り組み割合	—	50.0%

〈観光〉 自転車計画関係施策：目標 2 施策 2-4

基本目標 4 働く場所とにぎわいがたくさんあるまち		
政策 1 豊かな自然を生かした観光の推進		
施策 1 地域の特色を生かした観光の推進		
指標	現状値 (2019年度)	目標値 (2025年度)
①観光交流客数	228万9,728人/年	235万人/年
②御前崎市の観光施設整備や観光イベントへの取り組みの満足度	26%	30%