
第 2 次広島県自転車活用推進計画

令和 4（2022）年 12 月



第2次広島県自転車活用推進計画 目次

はじめに	1
本計画の構成	2
第Ⅰ章 計画策定の趣旨	3
1 目的	3
2 対象地域	3
3 計画期間	3
第Ⅱ章 計画の位置付け	4
1 計画の位置付け	4
2 上位関連計画との関連性	4
第Ⅲ章 自転車を取巻く現状と課題	6
1 まちづくり	6
2 スポーツ・健康	15
3 観光	19
4 安全・安心	26
第Ⅳ章 計画の目標と体系	32
1 基本理念及び目指す姿	32
2 目標の設定	33
3 実施施策	34
4 主な取組	35
第Ⅴ章 実施する取組	36
1 前計画の取組状況取組一覧	36
2 本計画での計画一覧	37
3 政策目標Ⅰ 自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり	38
4 政策目標Ⅱ サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり	45
5 政策目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現	49
6 政策目標Ⅳ 自転車事故のない安心な暮らしづくり	54
第Ⅵ章 計画の進捗管理	63
1 計画の推進	63
2 計画の進行管理・評価, 見直し	63
参考資料	64
1 本県のモデルルート	64

はじめに

わが国においては、これまで、「自転車道の整備等に関する法律」（昭和 45 年法律第 16 号）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）に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進してきました。

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（2017）年 5 月 1 日に施行されました。

その後、法第 9 条に基づき、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の基本計画である「自転車活用推進計画」（以下、「国の推進計画」という）が、平成 30（2018）年 6 月 8 日に閣議決定され、また、法第 10 条及び 11 条において、都道府県は、国の推進計画を勘案し、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を定めるよう努めなければならない旨が記されました。

このため、本県では、平成 31（2019）年 3 月に、国の計画策定を契機として、走行環境を整えるまちづくり、スポーツと健康の増進における自転車活用、サイクルツーリズムの推進、及び自転車の交通安全等について、県の関係計画を基に総合的に推進し、豊かで活力ある地域づくりに向けて取り組む「広島県自転車活用推進計画」（以下、「前計画」という）を策定しました。その後、令和元（2019）年 11 月に第 1 次ナショナルサイクルルートとして「しまなみ海道サイクリングロード」が指定されるなど、関係機関と連携しながら自転車を活用した観光、地域振興等に着実に取り組んでいるところ です。

このような中、令和 3（2021）年 5 月 28 日に「第 2 次自転車活用推進計画」が閣議決定されました。

また、自転車活用の推進に関し、基本理念や県の責務、県民、事業者等の役割、施策の基本となる事項等を定めるとともに、自転車利用者に対して自転車損害賠償保険等への加入義務を定めた「広島県自転車の活用の推進及び安全で適正な利用の促進に関する条例」（令和 4 年広島県条例第 34 号。以下「自転車条例」という。）を令和 4 年 10 月に制定し、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することとしたところです。

このため、これまでの取組や国の「第 2 次自転車活用推進計画」、社会情勢の変化等を踏まえつつ、法や自転車条例に定める基本理念や県の責務に基づき、「広島県自転車活用推進計画」を改定しました。

本計画の構成

本計画は、下記の章で構成されます。

第Ⅰ章 計画策定の趣旨

目的

対象地域

計画期間

第Ⅱ章 計画の位置付けの整理

計画の位置付け

上位関連計画との関連性

第Ⅲ章 自転車を取巻く現状と課題

1 まちづくり

2 スポーツ・健康

3 観光

4 安全・安心

第Ⅳ章 計画の目標と体系

【基本理念】安全で快適な自転車利用環境の創出による豊かな県民生活の実現及び活力ある地域づくり

目指す姿

【目標の設定】

政策目標Ⅰ 自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり
政策目標Ⅱ サイクルスポートを通じた健康で活力ある社会づくり
政策目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現
政策目標Ⅳ 自転車事故のない安心な暮らしづくり

実施施策

主な取組

第Ⅴ章 実施する取組

政策目標Ⅰ 自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり

実施施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進

実施施策2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進

実施施策3 路外駐車場等の整備促進及び違法駐車取締りの推進

実施施策4 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

政策目標Ⅱ サイクルスポートを通じた健康で活力ある社会づくり

実施施策1 サイクルスポート振興の推進

実施施策2 自転車を活用した健康づくりの推進

実施施策3 自転車通勤等の促進

政策目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現

実施施策1 国内外から選ばれるサイクリングエリアの創出

政策目標Ⅳ 自転車事故のない安心な暮らしづくり

実施施策1 自転車の安全利用の促進

実施施策2 自転車の点検整備の促進

実施施策3 学校等における交通安全教育の推進

実施施策4 自転車通行空間の計画的な整備推進（政策目標Ⅰと同様）

実施施策5 災害時における自転車の活用の推進

実施施策6 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

第Ⅵ章 計画の進捗管理

計画の推進

計画の進行管理・評価、見直し

参考資料

本県のサイクリングロード

第Ⅰ章 計画策定の趣旨

1 目的

本計画は、本県の総合計画である「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」（令和2（2020）年10月）が目指す県土の将来像の実現に向け、国の推進計画や前計画を踏襲しつつ、施策の進捗や自転車条例の制定、社会情勢の変化を踏まえ、計画の改定を行ったものです。

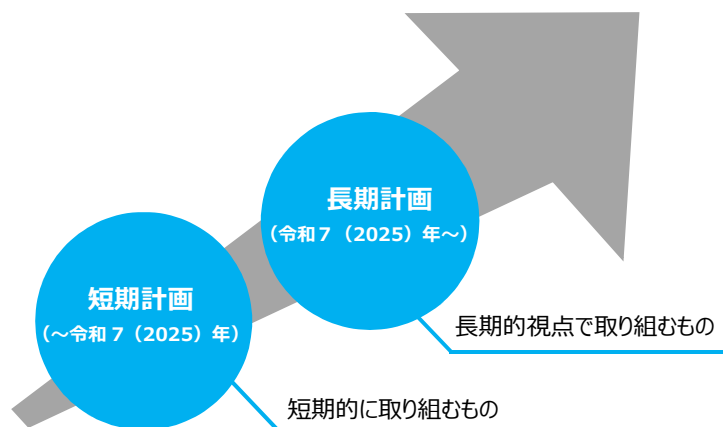
2 対象地域

本計画では、広島県全域を対象とします。

3 計画期間

本計画では、県の上位計画や国の推進計画を踏まえ、計画期間を令和4（2022）年度から令和7（2025）年度までとしつつ、関連計画との整合を図る必要がある施策については長期的視点で設定します。

図表 計画期間



第Ⅱ章 計画の位置付け

1 計画の位置付け

本計画は、国の推進計画の趣旨を踏まえ、広島県版自転車活用推進計画として、自転車の活用を全県で総合的、計画的に推進するための計画を策定するものです。

また、今後、県内市町が自転車活用推進計画を策定する際の基本となるものとしします。

2 上位関連計画との関連性

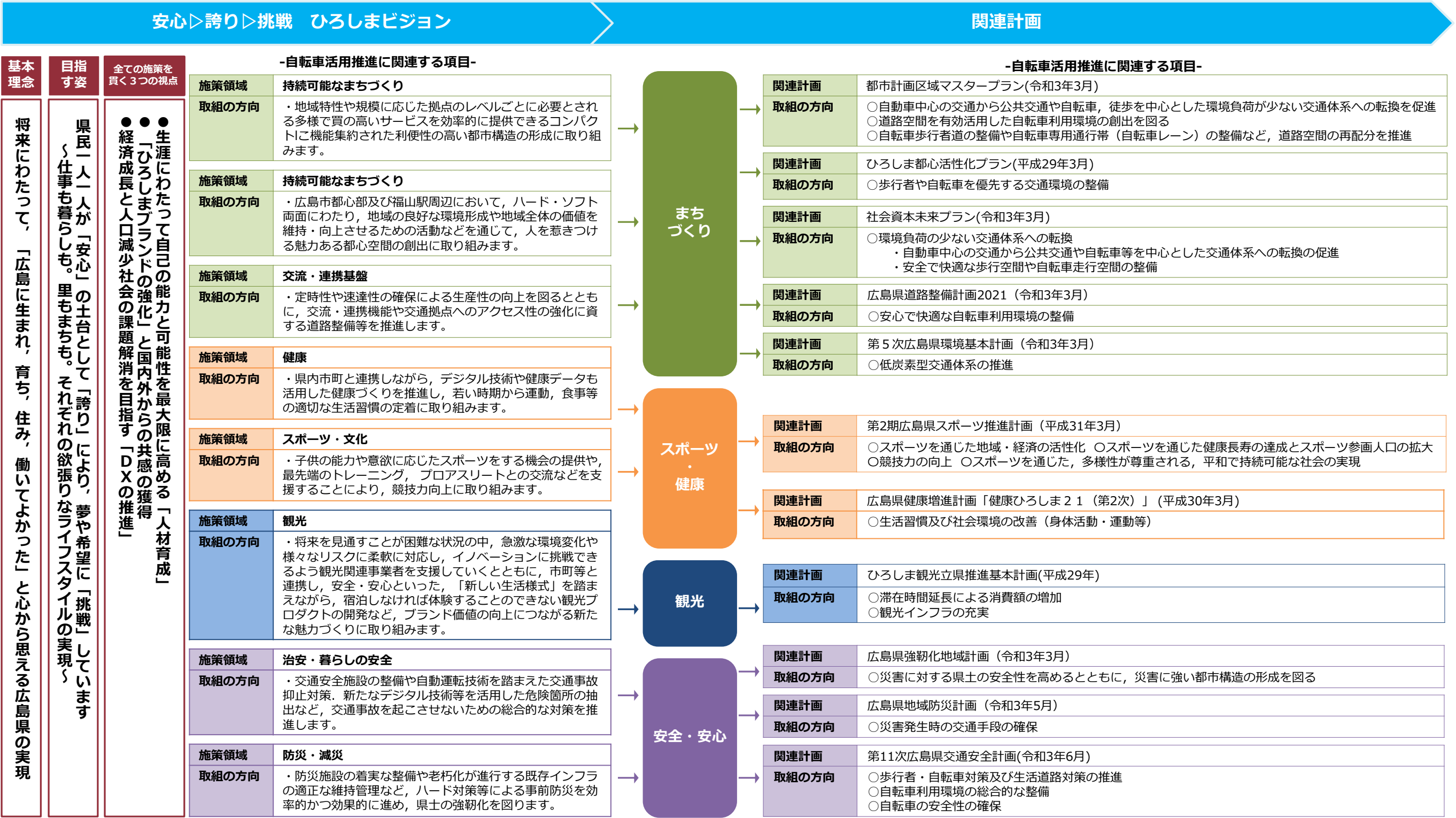
計画の策定に当たっては、本県の総合計画である「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」をはじめ、関連計画との整合及び連携を図るものとします。

また、次章以降については、「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」における各施策の趣旨を踏まえ、自転車の特性に応じて、「まちづくり」、「スポーツ・健康」、「観光」、「安全・安心」の4つの分野に再設定した上で、計画を策定します。

図表 上位関連計画との位置付け



図表 上位関連計画における自転車活用推進計画に関連する項目



第Ⅲ章 自転車を取巻く現状と課題

本章では、前章で分類した「まちづくり」「スポーツ・健康」「観光」「交通安全」の分野ごとに、自転車を取り巻く現状及び課題を整理しました。

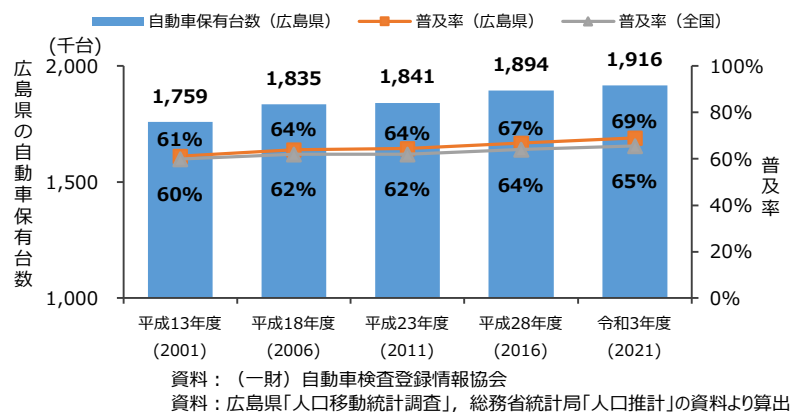
1 まちづくり

1-1 現状

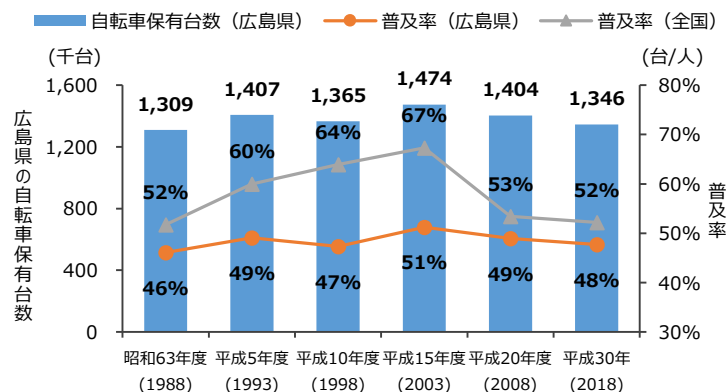
(1) 自動車・自転車の保有状況

- 県内の自動車保有台数は 20 年以上増加傾向であり、その普及率（＝保有台数／人口）は全国平均と同程度です。
- 県内の自転車の保有台数は約 140 万台で推移しており、およそ 2 人に 1 台の割合となっています。また、普及率は全国平均より低い割合となっています。

図表 自動車保有台数・普及率



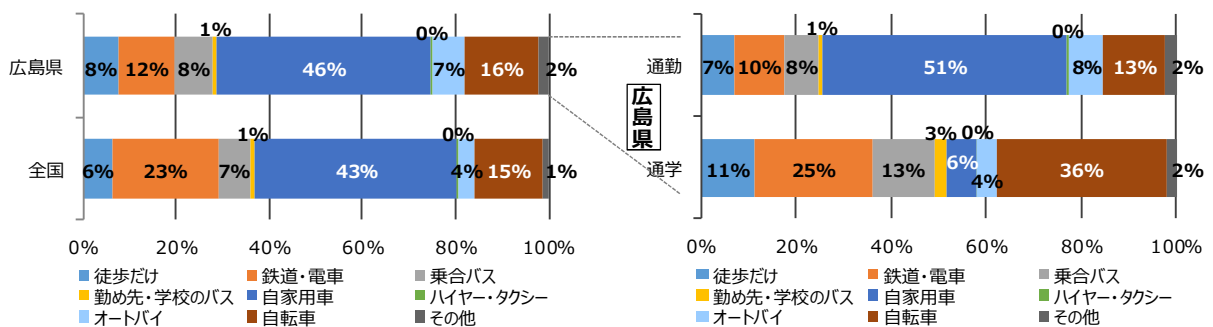
図表 自転車保有台数・普及率



(2) 交通手段分担率

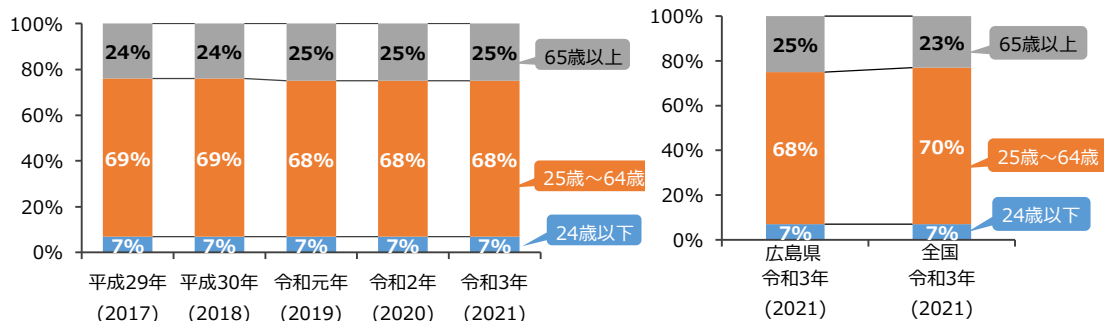
- 交通手段分担率は、本県、全国ともに自家用車が最も多く、本県では全国に比べ鉄道・電車による分担率が低い傾向にあります。
- 本県の自転車の交通分担率は 16%であり、全国の 15%と同程度となっています。また、自転車は自動車の 46%に次いで利用されており、自動車とともに主要な移動手段となっています。
- 自動車免許保有者は 65 歳以上が年々増加傾向にある一方で、自動車免許自主返納者数も年々増加しています。

図表 通勤・通学の交通手段分担率



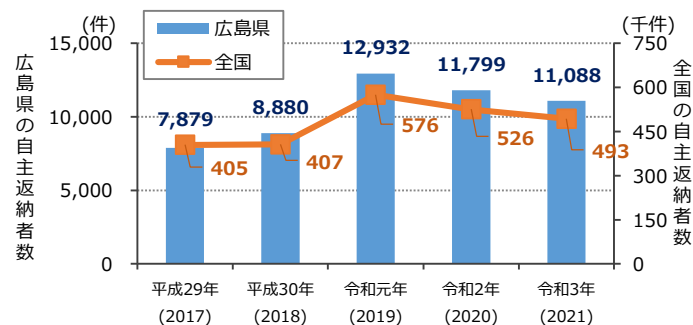
資料：総務省統計局「平成 22（2010）年国勢調査」

図表 広島県の年齢別 自動車免許保有者割合



資料：広島県警察「免許に関する統計」（平成 29（2017）年～令和 3（2021）年）
資料：警察庁「運転免許統計」（令和 3（2021）年）

図表 広島県の 65 歳以上の自動車免許自主返納数

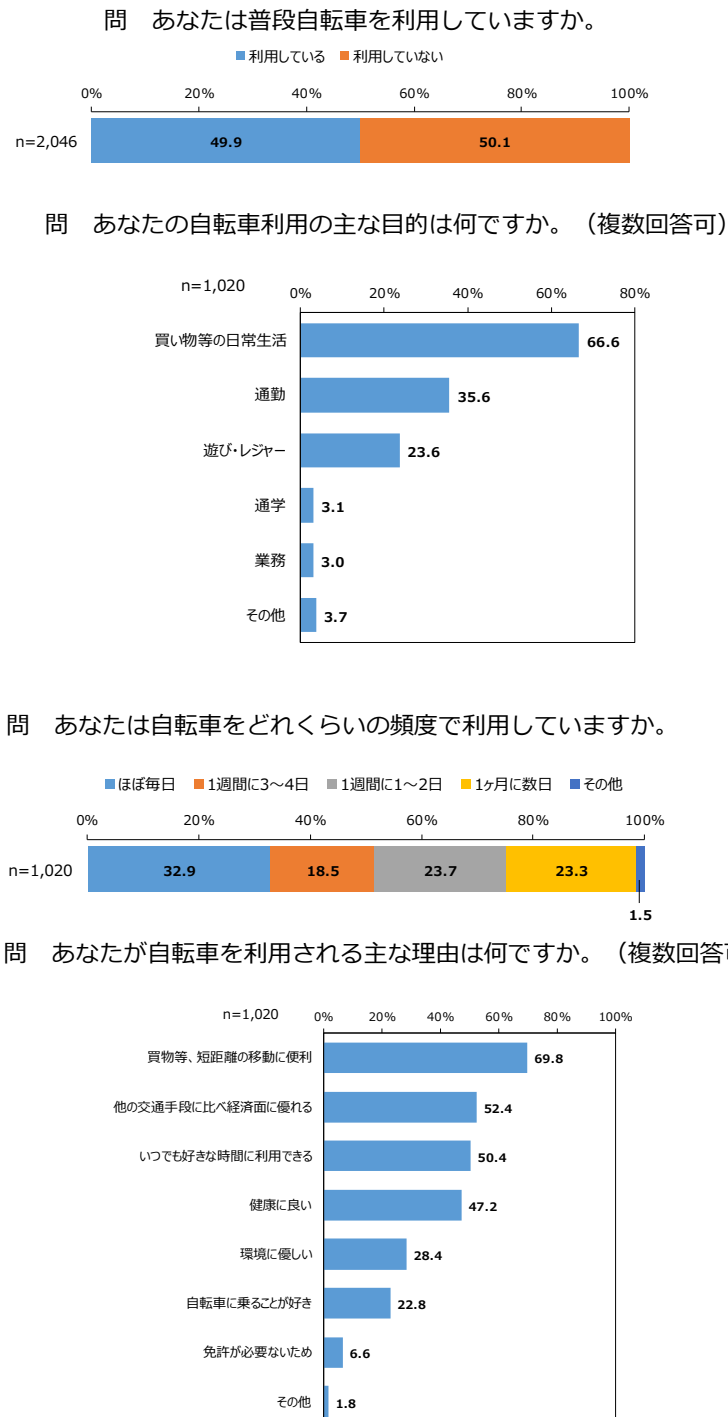


資料：警察庁「運転免許統計」（平成 29（2017）年～令和 3（2021）年）

(3) 自転車の利用状況

- 本県の自転車利用者は、「買物等、短距離の移動に便利」「他の交通手段に比べ経済面に優れる」「いつでも好きな時間に利用できる」「健康に良い」等を理由に、日常的に自転車を利用していると考えられます。

図表 自転車の利用状況



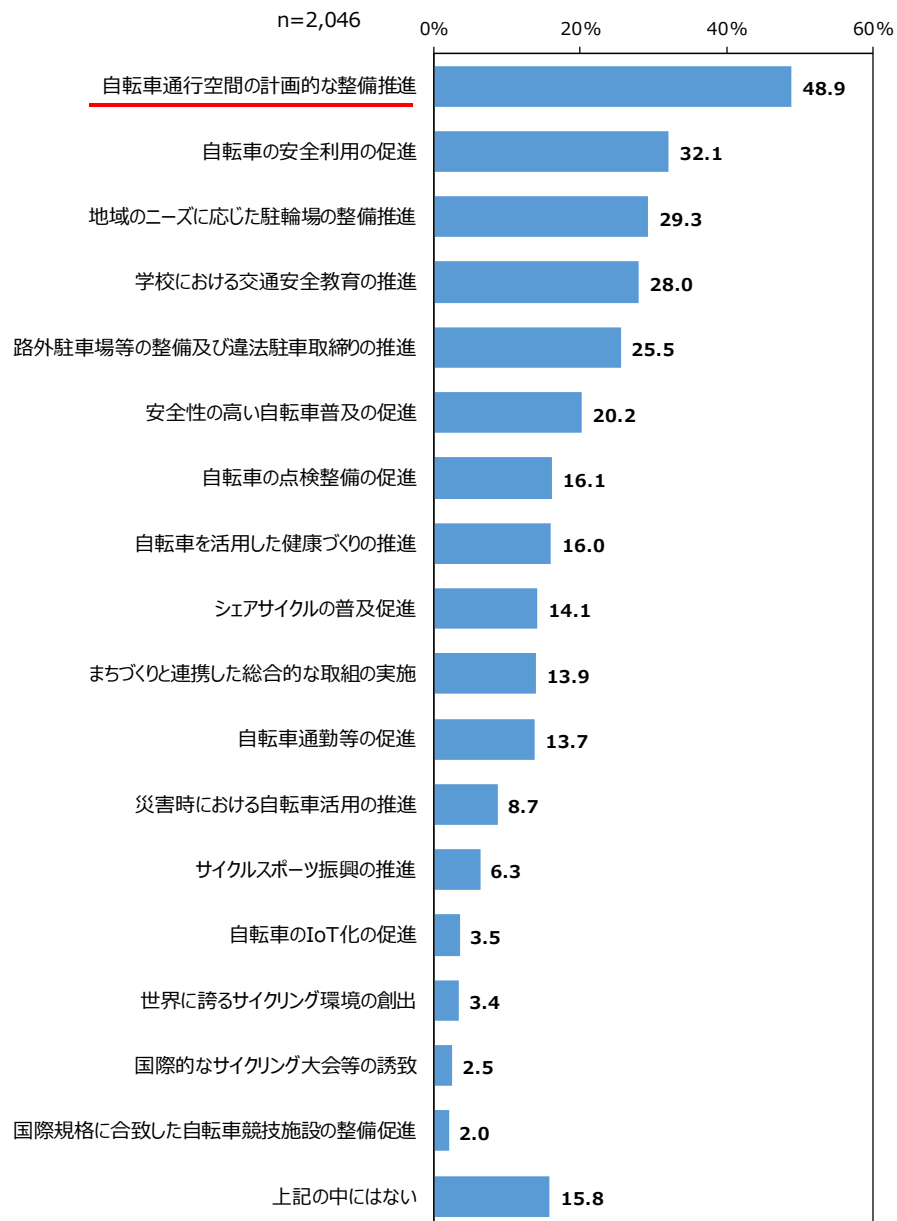
資料：県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（平成 30（2018）年 12 月）

（４）県民の関心の高い施策

- 「自転車通行空間の計画的な整備推進」に対する県民ニーズが最も高くなっています。

図表 県民の関心の高い施策

問 あなたが自転車の活用を推進する上で特に重要と思われるものを教えてください。（最大５つまでお答えください）



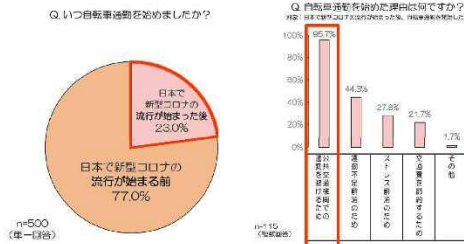
資料：県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（平成 30（2018）年 12 月）

(5) コロナ禍における自転車利用ニーズの増加

- コロナ禍において、通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避けた自転車利用のニーズが高まっています。

図表 自転車通勤への関心の高まり

- 自転車通勤者500人※のうち、4人に1人が新型コロナ流行後に自転車通勤を開始
- 新しく始めた理由「公共交通機関での通勤を避けるため」95.7%
- 周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じる72.4%



〔出典〕～東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響を調査～
自転車通勤者のうち、4人に1人が新型コロナ流行後に開始
au損保保険 2020年7月10日リリース
<https://www.au-sampo.co.jp/corporate/news/detail-240.html>

※：東京都在住で週1回以上自転車通勤をしており、かつ勤務先から自転車通勤を認められている会員の男女500人を対象に調査

資料：国土交通省「自転車の活用推進に向けた有識者会議」(2020年9月)

(6) 自転車活用推進計画の策定状況

- 県内の市町では、広島県自転車活用推進計画を踏まえ、走行環境を整えるまちづくり、スポーツと健康の増進における自転車活用、サイクルツーリズムの推進、及び自転車の交通安全等について、豊かで活力ある地域づくりに向けて取り組む「市町版自転車活用推進計画」の策定が進められています。

図表 自転車活用推進計画を策定している県内市町（令和3（2021）年12月時点）

広島市/尾道市/福山市/三次市/大竹市/海田町

(7) 自転車ネットワーク計画の策定状況

- 県内の市町では、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、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した「自転車ネットワーク計画」の策定が進められています。

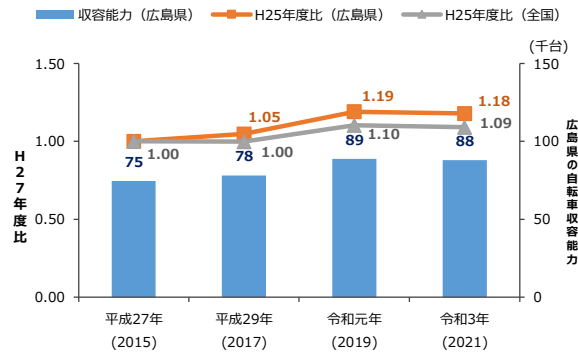
図表 自転車ネットワーク計画を策定している県内市町（令和3（2021）年12月時点）

広島市/尾道市/福山市/三次市/海田町

(8) 駅周辺の自転車収容能力と放置台数

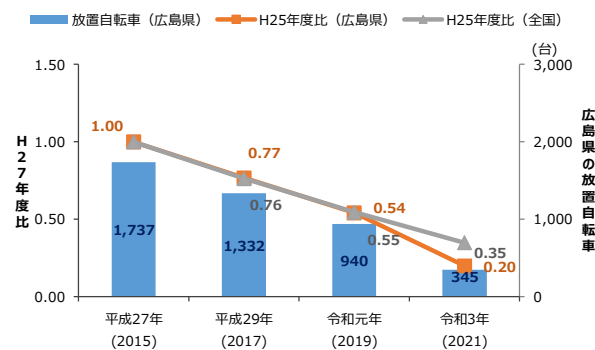
- 本県の駅周辺の放置自転車の台数は、収容能力の増加に伴い、年々減少傾向しています。

図表 駅周辺の自転車収容能力の推移

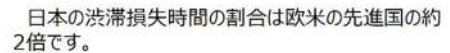


資料：内閣府・国土交通省「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」
 （27（2015）年/内閣府）
 （平成29（2017）年、令和（2019）年、令和3（2021）年/国土交通省）

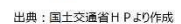
図表 駅周辺の自転車放置台数の推移



資料：内閣府・国土交通省「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」
 （27（2015）年/内閣府）
 （平成29（2017）年、令和（2019）年、令和3（2021）年/国土交通省）

[illegible]

(時間) 【1人当たりの年間渋滞時間(H24)】

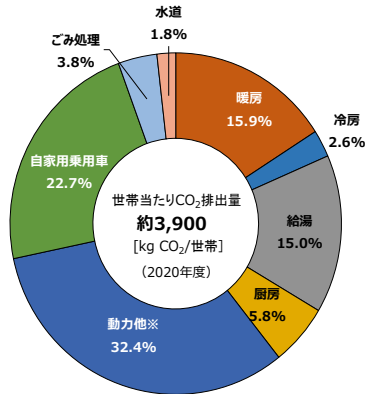


資料：広島県道路整備計画 2016(平成 28(2016)年 3 月)

(10) 環境

- 我が国は、家庭から排出されるCO₂の4分の1がクルマから排出されています。

図表 家庭からのCO₂排出量の内訳



※ 動力他：電気を使用し、他の用途に含まれないものが含まれる。
(例：照明、冷蔵庫、掃除機、テレビ)

図表 1人が1km移動する時のCO₂排出量

自家用乗用車	130
航空	98
バス	57
鉄道	17
自転車	0
徒歩	0

CO₂排出原単位 [g-CO₂/人 km]

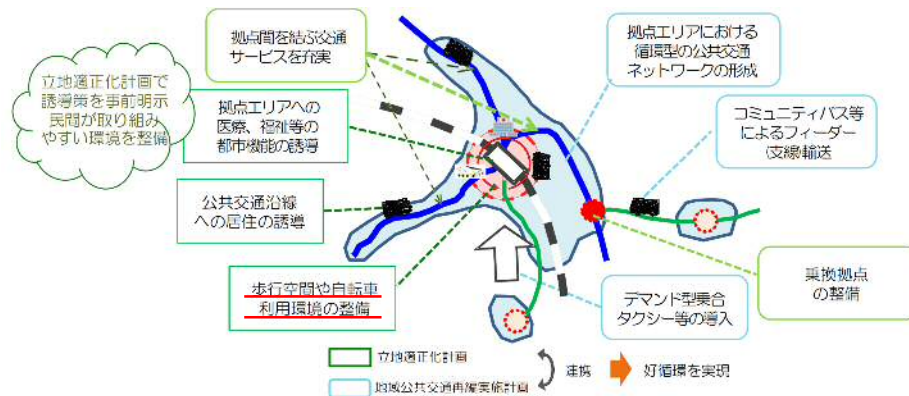
資料：国土交通省「輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）」(2019年度)

資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」(2020年度)

(11) コンパクトなまちづくりに向けた取組

- 県内市町では、過疎化に伴い地域公共交通サービスが衰退するとともに、高齢者の運転免許返納者数が年々増加する中、コンパクトシティの形成が進められています。
- コンパクトシティの形成等を進める上で、環境にやさしく、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進が重要な役割として位置付けられています。

図表 立地適正化計画（コンパクトシティ）のイメージ



資料：国土交通省 HP

図表 県内市町における立地適正化計画作成状況（令和4（2022）年4月1日時点）

15都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っています。

広島市/呉市/竹原市/三原市/尾道市/福山市/府中市/三次市/庄原市/大竹市/
東広島市/廿日市市/安芸高田市/海田町/熊野町

資料：国土交通省

1-2 課題

自転車は環境にやさしく、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、身近で人々の行動を広げる重要なモビリティです。その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車の外、障がい者や高齢者も楽しむことができるタンデム自転車等、様々な自転車が普及し、県内の自転車保有台数は、(一財)自転車産業振興協会の調査を基にした広島市作成の資料によると約 140 万台(平成 30(2018)年 10 月時点)で、およそ 2 人に 1 台の割合となっています。

通勤・通学における自転車の交通手段分担率は、平成 22(2010)年の国勢調査によると、通勤で約 13%と自動車の約 51%に次いで利用され、通学では約 36%と最も多い利用状況であり、自動車とともに主要な移動手段となっています。

自転車は通勤・通学の身近な交通手段として利用されており、またコロナ禍においては、自転車の利用が推奨されるなど、自転車が果たす役割は一層高まっています。このような中、地域の自転車利用の実情や交通事故発生状況等を踏まえ、自転車通行空間の整備を推進するなど、安全で快適な自転車の通行環境を確保する必要があります。また、家庭から排出されるCO₂の約 3 割を占める自動車(2018 年度温室効果ガスインベントリオフィス)から自転車への利用転換を図り、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等を進めることが重要です。

1-3 これまでの主な取組

県内では、広島市、尾道市、福山市、三次市、大竹市、海田町が策定した自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画に基づき、各道路管理者は自転車走行空間の整備を進めています。また、自転車分担率の高い他の市町に対して、国とも連携し、計画的に安全・安心な自転車走行空間が確保されるよう、計画策定に向けた支援を行っています。

併せて、第 11 次広島県交通安全計画において、自転車通行空間の安全性・快適性を確保するため、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する「自転車利用環境の総合的整備」を進めています。

福山都市圏では、交通渋滞と道路環境の改善に向け、国・県・市等が連携して、福山都市圏交通円滑化総合計画に基づき、「ベスト運動」を展開し、自転車や公共交通機関の利用等の推進に取り組んでいます。

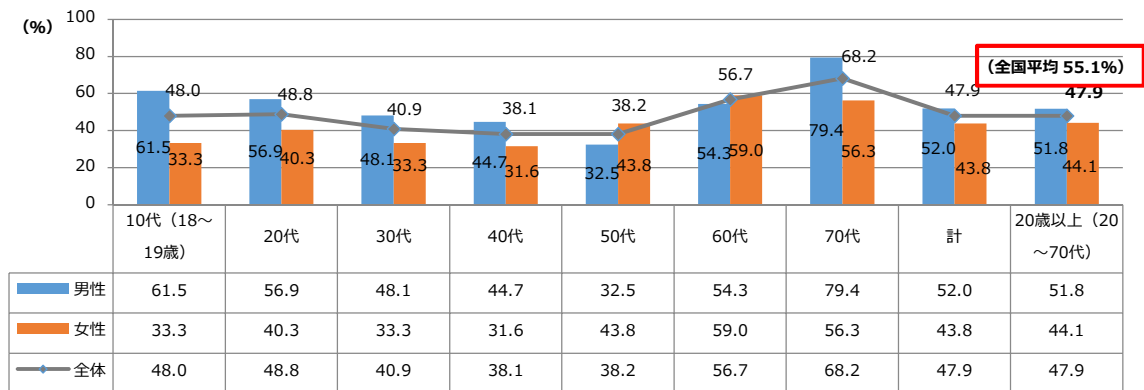
2 スポーツ・健康

2-1 現状

(1) スポーツ

- 本県の20歳以上のスポーツ実施率（週1回以上運動・スポーツをする人の割合）は、全国の20歳以上のスポーツ実施率を7.2%下回っています。

図表 年代別・性別のスポーツ実施率



- 本県は、障がい者スポーツの普及・振興を図るための様々な取組を行っています。

図表 障がい者スポーツ大会の参加者数等の推移

(単位：人)

	平成 27 (2015) 年	平成 28 (2016) 年	平成 29 (2017) 年
陸上競技大会への参加者数	447	492	464
全国障がい者スポーツ大会へ県選手団の派遣	76	77	85

資料：第2期広島県スポーツ推進計画（平成31（2019）年3月）

(2) 自転車競技イベントの開催状況

- 自転車競技の普及振興を図る団体では、広島県立中央森林公園や広島競輪場等で、各種自転車競技大会を定期開催しています。
- 令和3年は新型コロナウイルス感染防止のため、多数の競技が延期もしくは中止されることとなりました。

(3) 健康

- 本県の「運動習慣のある人の割合」は20～64歳の男女とも減少傾向にあります。

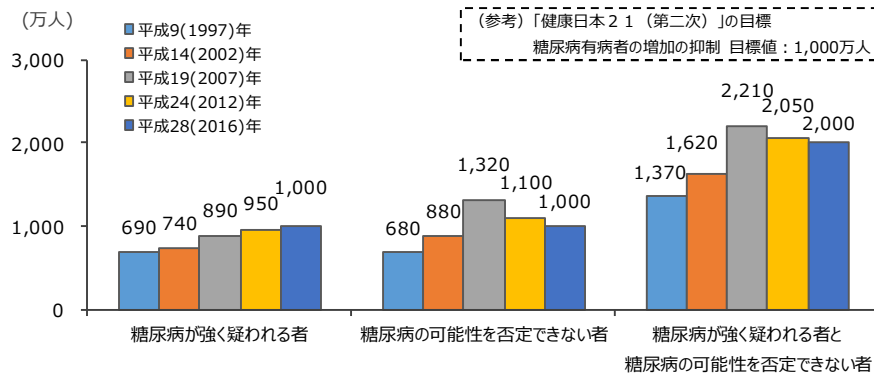
図表 広島県における運動習慣の状況

項目	対象	平成 25 (2013) 年度	平成 29 (2017) 年度
運動習慣のある人の割合	20～64 歳男性	24.4%	21.0%
	20～64 歳女性	21.7%	12.9%
	65 歳以上男性	25.1%	35.7%
	65 歳以上女性	16.7%	26.9%

資料：広島県「広島県健康増進計画 健康ひろしま 2.1 (第2次)」(平成30(2018)年3月)

- 糖尿病が強く疑われる人の数は年々増加しています。

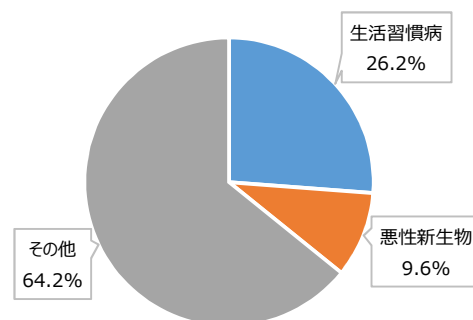
図表 「糖尿病が強く疑われるもの」、「糖尿病の可能性を否定できない者」の推計人数の年次推移 (20歳以上, 男女計)



資料：厚生労働省「平成 28 (2016) 年国民健康・栄養調査」

- 本県の生活習慣病に係る医療費は、医療費全体の26.2%を占めています。

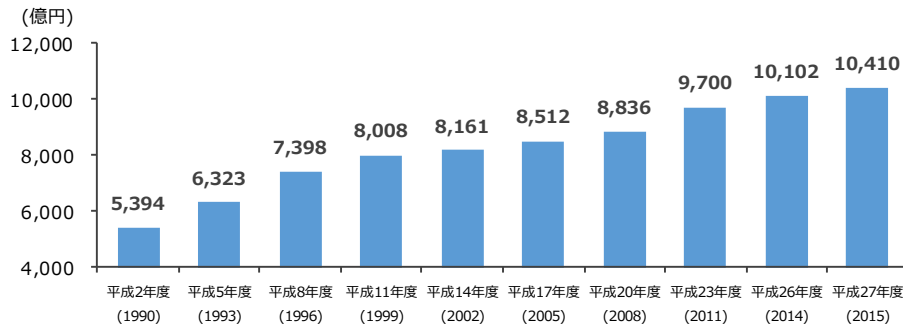
図表 医療費に占める生活習慣病医療費の割合 (広島県：平成 27 (2015) 年度)



資料：広島県「広島県健康増進計画 健康ひろしま 2.1 (第2次)」(平成30(2018)年3月)

- 高齢化の進展に伴って、国民医療費と同様、本県の医療費も増加傾向にあります。
- 今後も本県の高齢化率は上昇するものと見込まれており、医療費もそれに伴い増加することが予想されます。

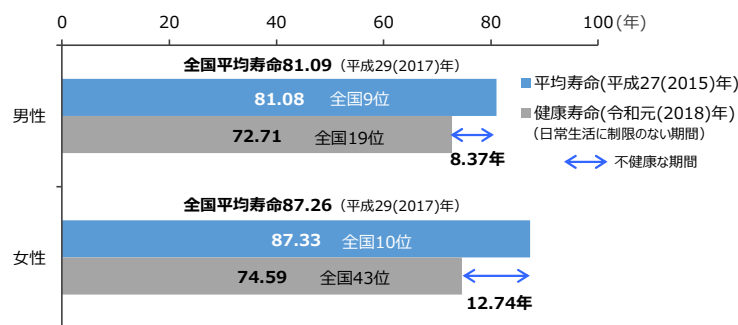
図表 広島県の医療費の推移



資料：広島県「第3期広島県医療費適正化計画」(平成30(2018)年3月)

- 本県の健康寿命は全国的にみて低位となっています。

図表 広島県の平均寿命と健康寿命の差



資料：【健康寿命】厚生労働科学研究費補助金研究報告書

【平均寿命】都道府県別生命表

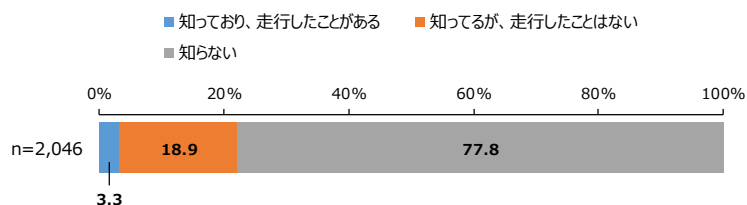
※同一年のデータがないため、参考比較

(4) タンDEM自転車の認知度

- 本県のタンDEM自転車の条例について、認知度が低い状況にあると考えられます。

図表 タンDEM自転車の認知度

問 あなたは広島県では、条例で、タンDEM自転車を公道で走行することができることをご存知ですか。



資料：県民の自転車利用状況に関するアンケート調査(平成30(2018)年12月)

2-2 課題

平成 29（2017）年度広島県県民健康意識調査によると、「運動習慣のある人の割合」は 20～64 歳の男女とも減少傾向にあり、働く世代の運動量を低下させない取組が必要であるとともに、運動やスポーツに親しみ、気軽に身体を動かす機会を増やすことができる取組の充実を図ることが大切です。また、生涯スポーツの一つとして日常生活における自転車利用の推進は、心身の健全な発達や健康・体力の保持増進に役立つだけでなく、将来的な社会保障費抑制に一定の効果が期待されることから、自転車という身近な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す。

2-3 これまでの主な取組

広島県立中央森林公園では、平成 5（1993）年に国際的な自転車競技が可能な一周 12.3 キロのサイクリングコースを整備し、一般利用の外に、平成 6（1994）年のアジア競技大会自転車個人ロードをはじめとする各種競技大会が行われています。

平成 22（2010）年には、広島県道路交通法施行細則の改正が行われ、県内の一般道において、タンデム自転車への二人乗車が可能となりました。これにより、高齢者や視覚に障害がある人も後席でサイクリングが楽しめる環境が整っています。

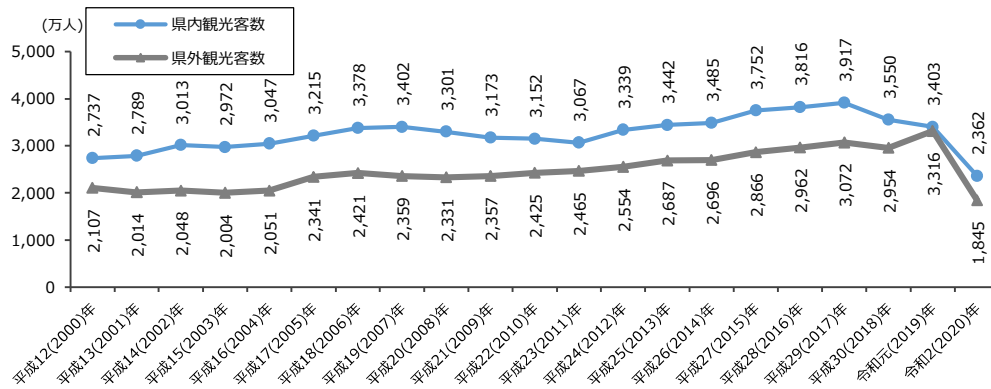
3 観光

3-1 現状

(1) 観光動態

- 県内観光客は、平成 24（2012）年以降増加傾向にありましたが、平成 30（2018）年の豪雨災害や令和 2 年（2020 年）の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大きく減少しました。
- 県外観光客は平成 30（2018）年には少し減少したものの、令和元（2019）年には大きく増加し過去最高を更新しましたが、令和 2 年（2020 年）の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大きく減少しました。

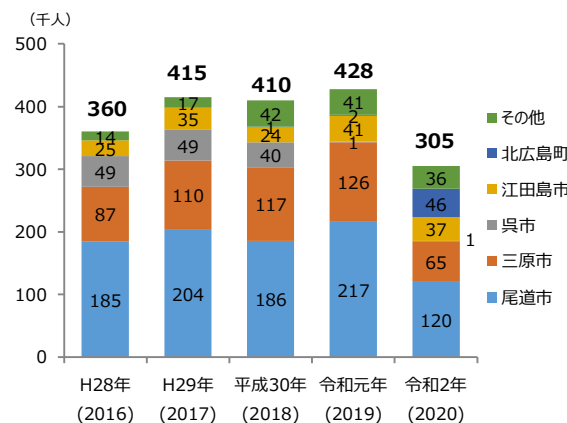
図表 県内・県外観光客数の推移



資料：広島県「広島県観光客数の動向」

- サイクリングを目的とした観光客は、増加傾向にありましたが、令和 2 年（2020 年）の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大きく減少しました。
- 市町別に見ると、全体のおよそ半数が、しまなみ海道がある尾道市を訪れています。

図表 サイクリングを目的とした観光客数の推移



資料：広島県「広島県観光客数の動向」

(2) サイクリングロードの整備状況

- 県内各地には、しまなみ海道をはじめ、瀬戸内海沿岸を中心に様々なサイクリングロードが整備されています。



図表 広島県内全域の主なサイクリングロード

しまなみ海道 サイクリングロード (約 70 km)	多島美の瀬戸内海を縦断するサイクリングロード。車の交通量も少なく、迷わずサイクリングができるように、ブルーラインが整備されています。海岸沿いの爽やかな景色やおいしい地元のグルメなどを楽しめるサイクリングに最適なルート。(尾道市、愛媛県今治市)
安芸灘とびしま海道 サイクリングロード (往：約 47km 復：約 50km)	7つの島、7つの橋をつなぐサイクリングルート。アップダウンが少なく、初心者でも安心して瀬戸内海の多島美を楽しめます。(呉市、愛媛県今治市)
R185 さざなみ海道 サイクリングロード (約 82 km)	瀬戸内海沿いの海岸線を走るシーサイドコース。海岸沿いの道からは、佐木島・高根島・大三島・大崎上島など瀬戸内海の多島美が見渡せます。(呉市、東広島市、竹原市、三原市、尾道市)
かきしま海道 サイクリングロード (約 74 km)	広島市からフェリーで 25 分の好アクセス。潮風に吹かれながら、海沿いの緩やかなコースからヒルクライムまで、多彩なコースが楽しめます。(呉市、江田島市)
やまなみ街道 サイクリングロード (約 187 km)	尾道市(尾道駅)から松江市(松江しんじ湖温泉駅)を結ぶ、獲得標高約 1,900 m のルート。沿線には、18 の周遊コースを設定しています。(三原市、尾道市、三次市、庄原市、世羅町、神石高原町、島根県松江市、出雲市、雲南市、飯南町)
やまがたロング サイクルコース (約 144 km)	広島の北西部・やまがた地域をぐるっとまわるロングサイクルコース。大自然を感じるとともに、道の駅で地元ならではの料理も楽しめます。(安芸太田町、北広島町)
鞆の浦しおまち海道 サイクリングロード (約 30 km)	福山駅から戸崎港(尾道市)までを結ぶサイクリングロード。片道約 30 km のコースで初級者から中級者向けのコースです。ルートは平坦な道が多く、初級者～中級者におススメですが、サイクリングに欠かせないスパイスとして「急坂」もあります。さらにヒルクライムを楽しみたい方はグリーンラインへ。(福山市、尾道市)

- 平成 26 (2014) 年 10 月には、「しまなみ海道サイクリングロード」と台湾の「日月潭サイクリングコース」の姉妹自転車協定が締結されています。
- 海外での認知の向上に伴い、インバウンド客の来訪が増えています。

(3) ナショナルサイクルルート

- 令和元（2019）年 11 月に、国の自転車活用推進本部長（国土交通大臣）から第 1 次ナショナルサイクルルートとして「しまなみ海道サイクリングロード」が指定されました。今後、しまなみ海道サイクリングロードは、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとしてロゴマークとともに国内外にPRされます。

図表 ナショナルサイクルルート指定要件

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

資料：国土交通省

図表 第 1 次ナショナルサイクルルート発表



資料：国土交通省・今治市 HP

図表 ナショナルサイクルルートロゴマーク



資料：国土交通省

図表 しまなみ海道サイクリングロードロゴマーク



資料：瀬戸内しまなみ海道サイクリングマップ

図表 ナショナルサイクルルートネットワーク図



資料：国土交通省

(4) サイクリストの受入環境づくり

- 県内の主要なサイクリングロードでは、沿線地域が主体となってサイクルツーリズムの推進に取り組んでおり、サイクリングマップの配架やサイクルスタンドの設置等、サイクリストの受入環境の整備に取り組んでいます。
- 本県では、広島県を訪れるサイクリストをあたたかくお迎えし、快適なサイクリングをサポートするため「ひろしまサイクルおもてなしスポット」の登録を進めています。

図表 ひろしまサイクルおもてなしスポットの登録要綱（以下の条件をすべて満たしていること）

1. 広島県内に所在する施設・店舗（個人の家は除く）。
2. 訪問するサイクリストをあたたかくお迎えする意思があり、その取組や意思を「広島県「みんなde」おもてなし宣言」として宣言すること。
3. サイクリスト向けに、次の4つのサービスをすべて提供すること
 - (ア) 駐輪スペースの無料提供：店舗の敷地内、駐車場等の一部のスペースをサイクリスト向けの自転車駐輪場所・休憩場所としてご提供ください。
 - (イ) トイレの無料での利用
 - (ウ) 飲料水（水道水等）の提供・飲料の販売（自動販売機の設置等を含む）
 - (エ) 周辺情報の提供
4. 暴力団または暴力団関係者と密接な関係にある施設・店舗でないこと。

図表 ひろしまサイクルおもてなしスポットのステッカー

必須提供サービスのみ



ステッカーのイラストの説明

基本サービス			
マーク	サービス内容	マーク	サービス内容
	駐輪スペースの提供（店舗の敷地の一部を自転車駐輪場所、休憩場所として提供）		トイレの利用
	飲料の提供（水道水等の無料提供または店舗や自動販売機等での有料販売）		周辺情報の提供
オプションサービス			
マーク	サービス内容	マーク	サービス内容
	サイクルスタンドの設置		荷物の受取・発送サービス（運送事業者との取次）
	修理工具の貸出		自転車を客室に持ち込めるまたは施設で自転車を預かる宿泊施設
	スポーツタイプの自転車用空気入れの貸出		シャワー・お風呂の利用
	レンタサイクル		荷物の一時預かり・コインロッカー
	飲食店・物販店（食品）等		Wi-Fiの利用

任意サービスもフルバージョン



資料：広島県HP

- しまなみ海道サイクリングロードの橋梁区間は本来有料ですが、関係機関と調整の上、期間を定めての自転車通行料金の無料化（しまなみサイクリングフリー）を実現しています。
- しまなみ海道サイクリングロードの利用促進・利便性向上を図るため、沿線の自治体が協議会を組織し、企業やサイクリストから支援を得ながら、魅力ある自転車道づくりにつながる活動を行っています。

図表 しまなみ海道自転車道における自転車通行料金無料化の概要

名 称	しまなみサイクリングフリー
実施者	本州四国連絡高速道路株式会社
対 象	西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）を利用する自転車 ※原動機付自転車は対象外
実施期間	令和 6 年（2024）年 3 月 31 日まで
内 容	上記期間内について、自転車の通行料金が無料となります
利用方法	特別に必要な手続きはありません

図表 しまなみ海道自転車道利用促進協議会の概要

名 称	しまなみ海道自転車道利用促進協議会
設置年月日	平成 26（2014）年 6 月 6 日
構成団体	[広島事業本部] 広島県（観光課，道路企画課），尾道市（観光課，政策企画課） [愛媛事業本部] 愛媛県（道路建設課，自転車新文化推進課），今治市（道路課，観光課）
活動内容	○ 自転車通行料金の無料化の実現 ○ しまなみ海道サイクリングマップの作成・配布 ○ 利便設備の充実 ○ しまなみサイクリングの情報発信（イベントへの出展等） ○ 自転車マナーアップの向上 ○ 活動資金の確保（広島事業本部）：サイクリストからの募金，サイクリングジャージ等の販売，セーフティマットへの協賛，支援型自動販売機の設置
広島事業本部への協賛企業数 (令和 3（2021）年未現在)	企業・団体数 22 

3-2 課題

瀬戸内しまなみ海道サイクリングロードは、「サイクリストの聖地」と呼ばれ、海外の旅行情報サイト等からも高い評価を受けるサイクリングコースとなり、その他にも安芸灘とびしま海道サイクリングロード、R185 さざなみ海道サイクリングロード、かきしま海道サイクリングロード、やまなみ街道等のサイクリングロードが整備されるなど、県内のサイクリングを目的とした観光客は着実に増加しています。

一方でこうしたハード整備と併せて、サイクリングを活用した周遊観光を促進し、滞在時間の延長を図ることで飲食消費さらには宿泊消費につなげていく必要があります。

3-3 これまでの主な取組

しまなみ海道では、自転車ブームによる本格派サイクリストの増加等を受けて、幅広い自転車利用者のニーズを満たし、より一層の観光振興を目指すため、平成 22 (2010) 年度にしまなみ海道サイクリングロードとして、車道路側へ推奨ルートを明示するブルーラインや距離標などを整備し、快適にサイクリングを楽しむことが可能となっており、とびしま海道やかきしま海道など他のサイクリングロードにも整備を拡大しています。

また、しまなみ海道を国内外から認められる「サイクリストの聖地」となることを目指し、愛媛県や尾道市、今治市とともに「しまなみ海道自転車道利用促進協議会」を設立し、企業やサイクリストからの協賛金・寄付金などの支援を得ながら、瀬戸内しまなみ海道自転車道の無料化等による利用促進・利便性向上に取り組んでいます。

更に「サイクリストの聖地」として、しまなみ海道の魅力を国内外に広く発信し、地域の活性化を図るため、平成 26 (2014) 年度から隔年で、広島・愛媛両県等が連携し、国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」を開催してきたところです。(令和 2 (2020) 年度は新型コロナウイルスの感染拡大防止のため中止)

広島県を訪れるサイクリストをあたたく迎え、快適なサイクリングをサポートする施設・店舗を「ひろしまサイクルおもてなしスポット」として募集・登録するなど県内全域でのサイクリング環境の向上にも取り組んでいます。

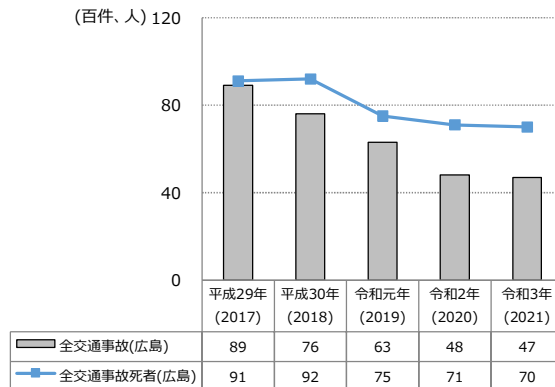
4 安全・安心

4-1 現状

(1) 自転車関連事故の発生状況

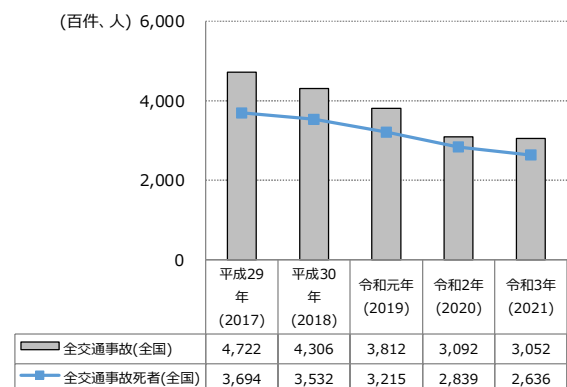
- 本県の自転車乗用中の事故件数は減少傾向にありますが、全事故件数に占める自転車事故件数の割合は約2割で横ばい傾向にあります。
- 全国の事故件数も本県と同様の傾向にあります。

図表 全交通事故件数の推移（広島県）



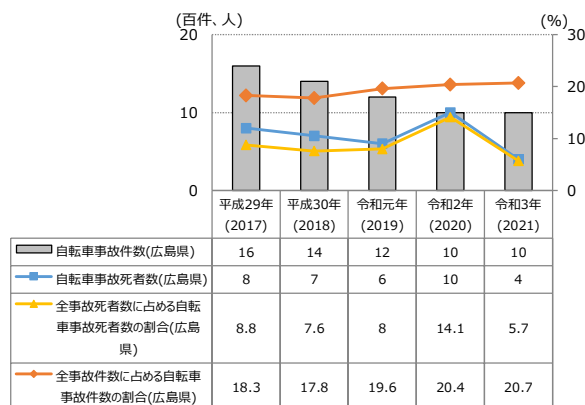
資料：広島県警察 HP「交通事故統計」

図表 全交通事故件数の推移（全国）



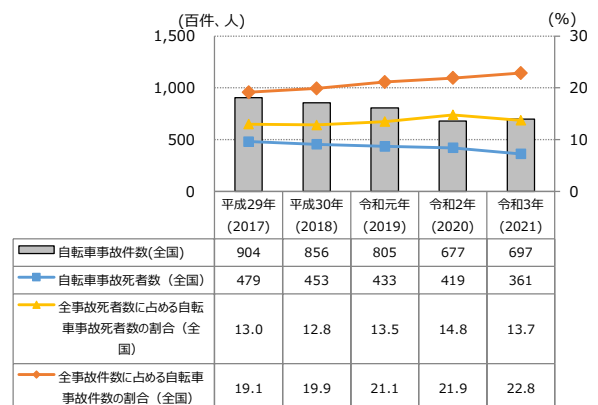
資料：警察庁「令和3年中の交通事故の発生状況」

図表 自転車関連事故件数の推移（広島県）



資料：広島県警察 HP「交通事故統計」

図表 自転車関連事故件数の推移（全国）

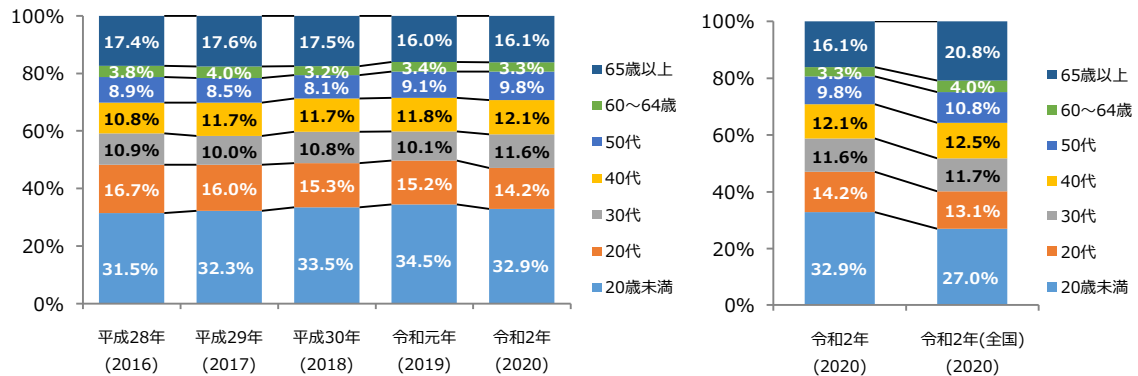


資料：警察庁「令和3年中の交通事故の発生状況」

(2) 年齢層別の自転車関連事故死傷者数

- 本県の自転車関連事故の死傷者数は、20歳未満が3割、60歳以上が2割を占めています。
- 全国の死傷者数も本県と概ね同様の傾向にあります。

図表 年齢階層別の自転車関連事故死傷者数の推移



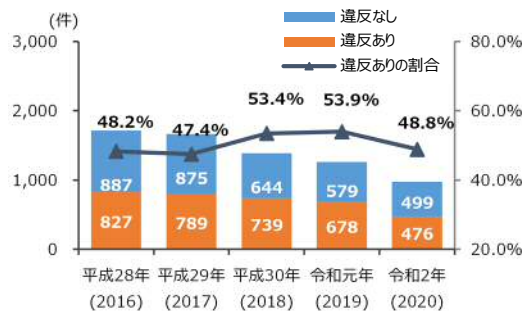
資料：広島県警察「広島交通統計」（平成28（2016）年版～令和2（2020）年版）

資料：警察庁「令和2年中の交通事故の発生状況」

(3) 自転車関連事故における自転車運転者の法令違反の状況

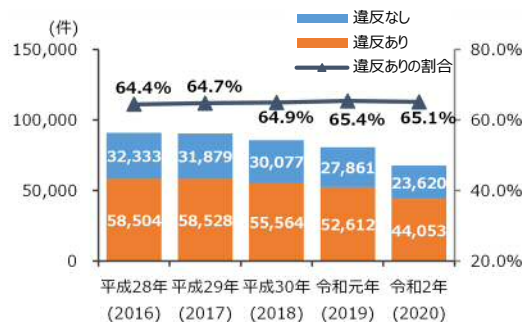
- 本県の自転車側に法令違反のある事故件数は減少傾向ですが、自転車関連事故に占める法令違反のある自転車の割合は横ばい傾向にあります。

図表 自転車乗用中死傷者の法令違反の状況（広島県）



資料：広島県警察「広島交通統計」（平成28（2016）年版～令和2（2020）年版）

図表 自転車乗用中死傷者の法令違反の状況（全国）



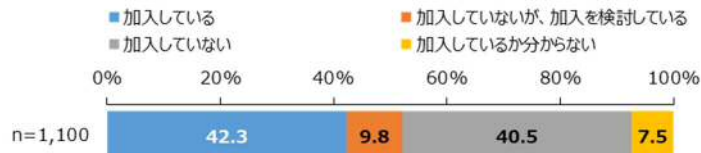
資料：警察庁「令和2年中の交通事故の発生状況」

(4) 自転車保険の加入状況

- 県内では、自転車保険の加入状況は、加入の必要性を感じない等の理由により低調であると考えられます。

図表 自転車保険の加入状況

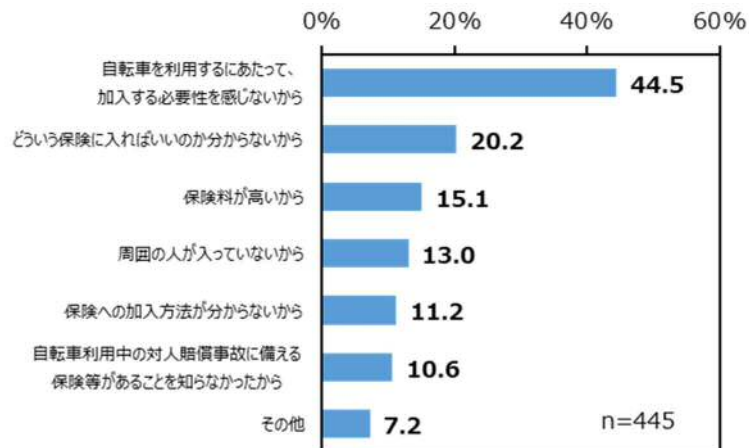
問 あなたは自転車損害賠償責任保険へ加入していますか。



資料：自転車賠償責任保険等の加入状況等に関するアンケート調査（令和2（2020）年12月）

図表 自転車保険に加入していない理由

問 自転車保険に加入していない理由を教えてください。



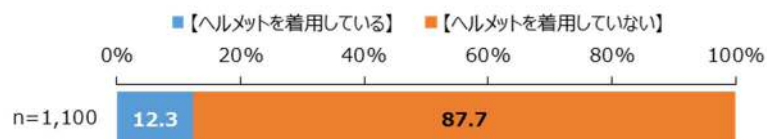
資料：自転車賠償責任保険等の加入状況等に関するアンケート調査（令和2（2020）年12月）

(5) ヘルメットの着用状況

- 県内では、「義務化されていない」「面倒」「必要性を感じられない」といった理由から、ヘルメットを着用していない方がほとんどであると考えられます。

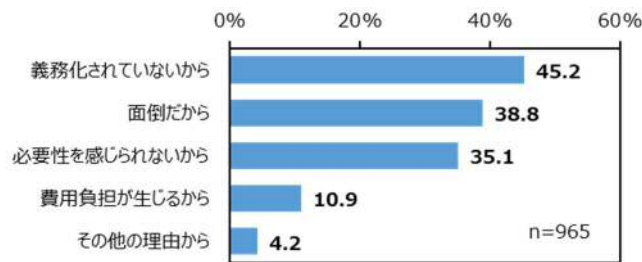
図表 利用の頻度

問 あなたは自転車を利用する際、自転車用ヘルメットを着用していますか。
着用していない場合、その理由を教えてください。（複数回答可）



資料：自転車賠償責任保険等の加入状況等に関するアンケート調査（令和2（2020）年12月）

図表 ヘルメットを着用していない理由



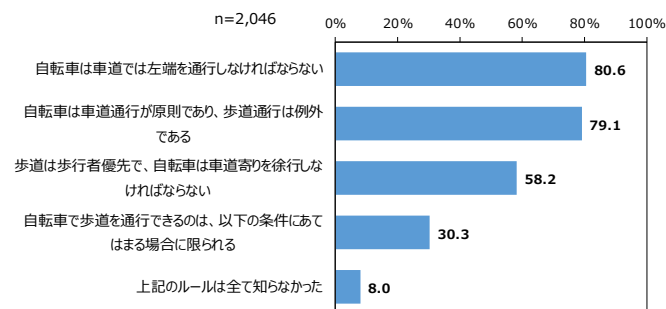
資料：自転車賠償責任保険等の加入状況等に関するアンケート調査（令和2（2020）年12月）

（6）交通ルール・マナー

- 自転車の通行ルールについて、「自転車は車道では左端を通行しなければならない」「自転車は車道通行が原則であり、歩道通行は例外である」の認知度は高いものの、その他のルールについては高いとは言えない状況にあると考えられます。

図表 利用の頻度

問 自転車の通行ルールについて、あなたが既にご存知のものを教えてください。（複数回答可）



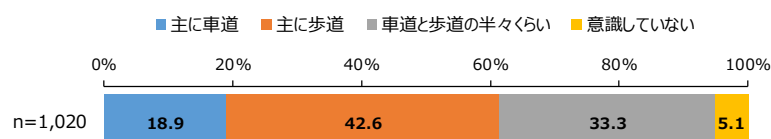
資料：県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（平成30（2018）年12月）

（7）自転車の通行位置の状況

- 県民の自転車利用者は、自転車を利用する際、主に歩道を走行する割合が最も高いものと考えられます。

図表 自転車の通行場所

問 あなたが自転車を利用する場合、主に道路のどこを走行していますか。



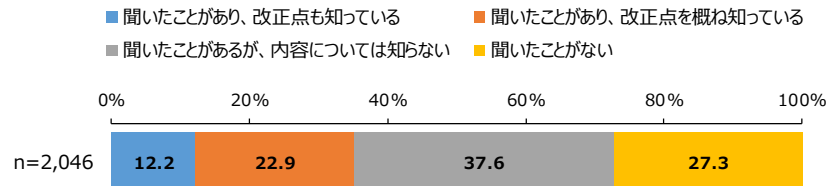
資料：県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（平成30（2018）年12月）

（８）自転車安全講習義務化の認知度

- 自転車安全講習義務化の認知度は低い状況にあると考えられます。

図表 自転車安全講習義務化の認知度

問 あなたは平成 27（2015）年 6 月に道路交通法が改正され、信号無視や一時不停止など自転車の危険行為を繰り返すと「自転車運転者講習」の受講が義務付けられたことを知っていますか。



資料：県民の自転車利用状況に関するアンケート調査（平成 30（2018）年 12 月）

（９）災害時の移動手段としての利用

- 平成 30 年（2018）西日本豪雨後の交通渋滞等により、通勤・通学に便利な移動手段として自転車等が活用されました。

（１０）自転車を利用した飲食物配達代行サービスの増加

- 新型コロナウイルスの影響で料理宅配サービスの需要が高まる中、自転車を利用した飲食物配達代行サービスが急増しており、配達中の交通事故やトラブルの増加が懸念されています。

4-2 課題

自転車事故は本県の交通統計によると減少傾向にありますが、全事故件数に占める自転車事故件数の割合は、約2割で横ばい傾向にあります。さらに、新型コロナウイルスの影響で料理宅配サービスの需要が高まる中、自転車を利用した飲食物配達代行サービスが急増しており、配達中の交通事故やトラブルの増加が懸念されています。

自転車事故のない社会の実現に向けて、交通安全対策を推進し、自転車利用者に対しては、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

4-3 これまでの主な取組

昭和46（1971）年より、交通事故を根絶し、安全で安心な広島県を実現するため、「広島県交通安全計画」を策定し、各種施策を推進してきました。現在の第11次計画では、「自転車の安全利用の推進」、「自転車の安全性の確保」等を掲げ、自転車安全利用五則等を活用した自転車交通ルール等の周知徹底や損害賠償責任保険への加入等を促進する自転車交通事故防止対策、幼児・児童のヘルメット着用の徹底を図る被害軽減対策等の取組を推進しています。また、しまなみ海道サイクリングロードにおいては、しまなみ海道自転車道利用促進協議会広島事業本部（広島県・尾道市）が、サイクリングロードの利用促進や利便性向上に向けて、サイクリストへマナー向上の啓発を行い、安全に楽しんでもらうための自転車マナーアップ啓発事業に取り組んでいます。

さらに、新型コロナウイルスの影響で料理宅配サービスの需要が高まる中、自転車を利用した飲食物配達代行サービスの急増を受け、令和2（2020）年度は、自転車等を利用した飲食物配達代行サービス事業者を「自転車マナーアップ推進事業所」に指定し、それぞれの配達パートナーが県民の模範となり、県民の自転車マナーを向上させるよう働きかけを実施することとしました。

第Ⅳ章 計画の目標と体系

1 基本理念及び目指す姿

1-1 基本理念

安全で快適な自転車利用環境の創出による 豊かな県民生活の実現及び活力ある地域づくり

今後、本県においても、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、さらには、新型コロナウイルスがもたらした「新しい生活様式」への対応を図ることなど、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が求められています。

このような背景から、本県では、「安全で快適な自転車利用環境の創出による豊かな県民生活の実現及び活力ある地域づくり」を基本理念とし、自転車の特性を生かし、交通手段としてだけでなく、まちづくり、スポーツ・健康、観光、安全・安心など様々な場面での自転車活用の取組を推進していくこととします。

1-2 目指す姿

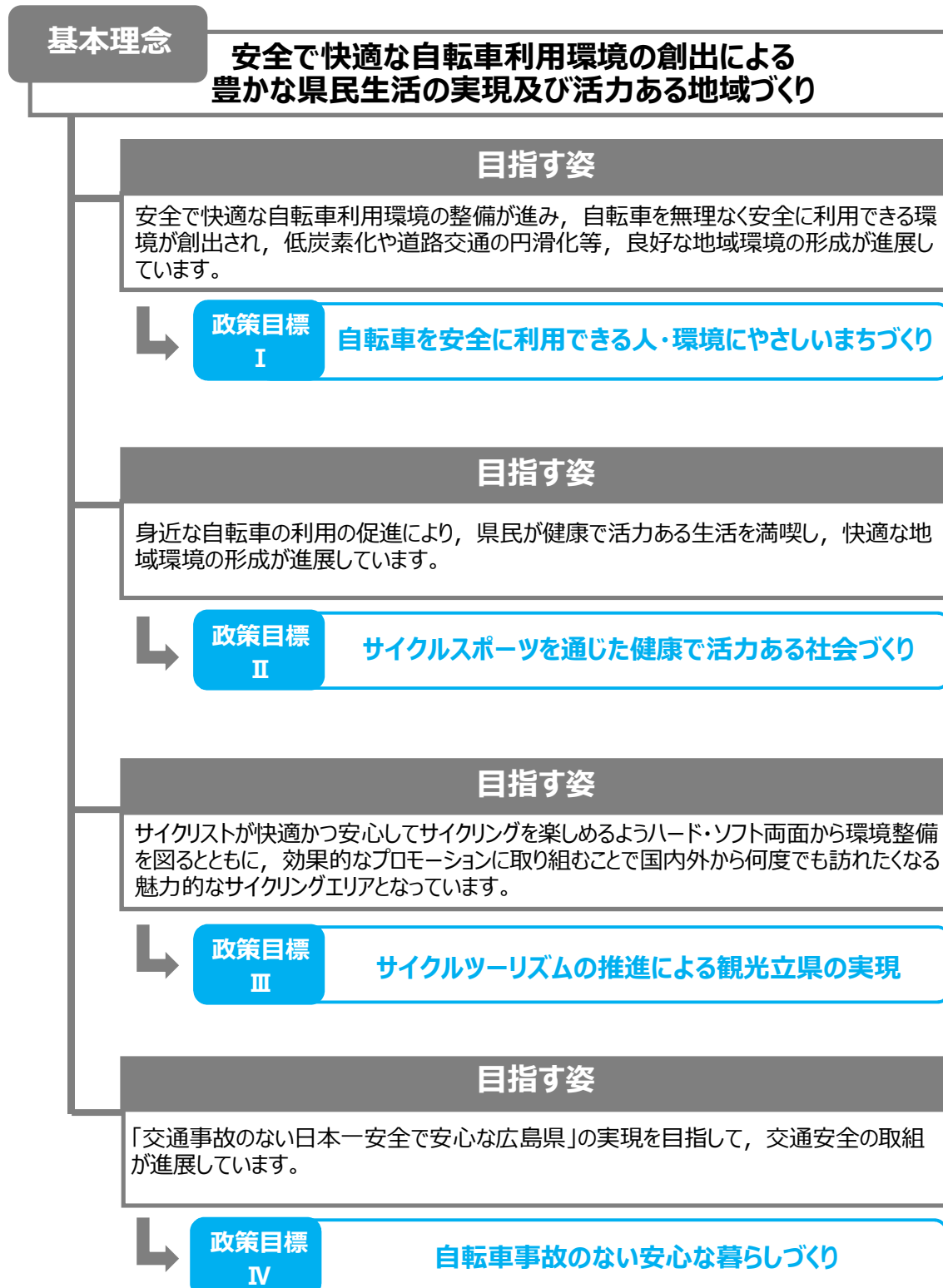
上述の基本理念、現状の課題、県民ニーズ等を踏まえ、今計画で本県の目指す姿を以下のように設定します。

- 安全で快適な自転車利用環境の整備が進み、自転車を無理なく安全に利用できる環境が創出され、低炭素化や道路交通の円滑化等、良好な地域環境の形成が進展しています。
- 身近な自転車の利用の促進により、県民が健康で活力ある生活を満喫し、快適な地域環境の形成が進展しています。
- サイクリストが快適かつ安心してサイクリングを楽しめるようハード・ソフト両面から環境整備を図るとともに、効果的なプロモーションに取り組むことで国内外から何度でも訪れたい魅力的なサイクリングエリアとなっています。
- 「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現を目指して、交通安全の取組が進展しています。

2 目標の設定

本計画では、目指す姿の実現のため、下記に示す4つの政策目標を設定します。

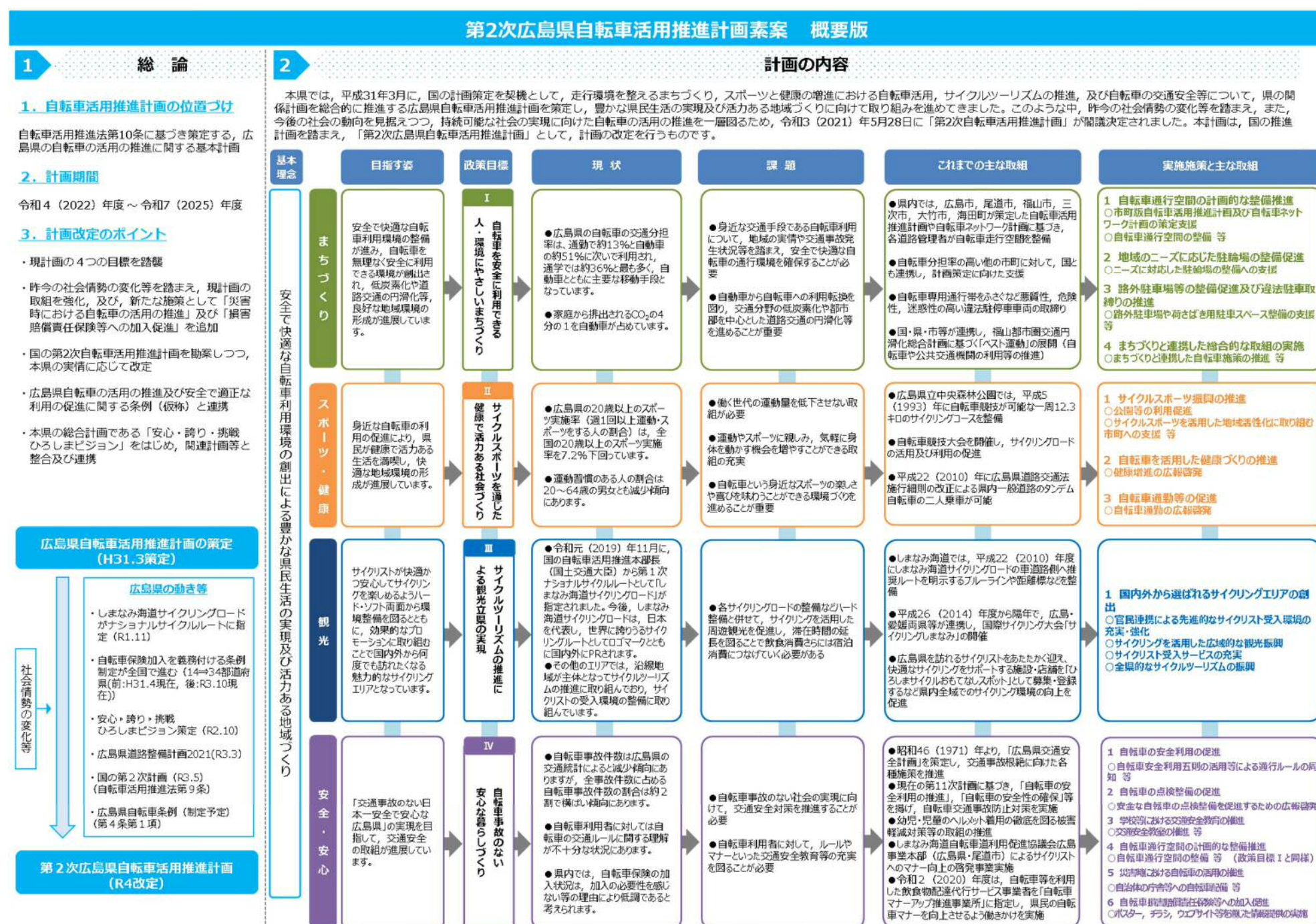
図表 4つの政策目標



3 実施施策

前述で設定した本県の目指す姿や目標を達成するため、広島県自転車活用推進に向けた4つの政策目標に対する実施施策を設定します。
実施施策は、国の自転車活用推進計画や本県の総合計画をはじめとする既計画、県民のニーズ等も踏まえ、本県の実情に応じた内容とします。

図表 実施施策



4 主な取組

今後具体的に取り組んでいく実施施策における主な取組内容は次のとおりです。自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくりに向けては「市町版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」「自転車通行空間の整備」「ニーズに対応した駐輪場の整備への支援」等、サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくりに向けては「公園等の利用促進」「健康増進の広報啓発」等、サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現に向けては「官民連携による先進的なサイクリスト受入環境の充実・強化」「サイクリングを活用した広域的な観光振興」「サイクリスト受入サービスの充実」等、自転車事故のない安心な暮らしづくりに向けては「自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知」「交通安全意識向上を図る広報啓発」「高齢者向けの安全教室の実施」等とします。

図表 実施施策に対する主な取組



4 計画の推進

本計画は、「安全で快適な自転車利用環境の創出による豊かな県民生活の実現及び活力ある地域づくり」を基本理念として、「自転車を安全に利用できる人・環境にやさしきまちづくり」「サイクルスポーツを通じた健康な生活ある社会づくり」「サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現」、「自転車事故の少ない安心な暮らしづくり」といった幅広い政策目標を掲げています。こうした目標を実現し、計画を効果的に推進するため、まちづくり、スポーツ・健康、観光、安全、安心の各分野の関係機関がお互いの連携を図り、自転車に関する最新の知見も得ながら、総合的かつ軽微的な取組を実施していきます。また、自転車活用の推進には、まちづくりの中心にある県内各市との連携を必要とすることから、市町とも計画の推進に取り組んでいます。

計画の進行管理
・評価、見直し

本計画は、PDCAサイクルに基づき、総合的な点検・評価、施策や取組の改善・反映を行います。

第Ⅴ章 実施する取組

1 前計画の取組状況取組一覧

前計画の主な取組状況は下表のとおりです。

図表 実施する取組

目 標	実施施策	取 組	前自転車活用推進計画期間（令和元（2019）年～令和2（2020）年度）での主な取組状況
【政策目標Ⅰ】 自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり	自転車通行空間の計画的な整備推進	① 市町版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	各市町の計画策定の資料となる情報を提供し目標を達成した。
		② 自転車通行空間の整備	自転車ネットワーク計画に基づき自転車通行空間の整備が行われた。
		③ 交通規制の適切な実施・運用	自転車横断帯、自転車歩道通行可の交通規制の見直しを実施した。
		④ 自転車利用促進に関する広報啓発	福山都市圏「ベスト運動」の拡充を図るためベスト運動の推進を図った。
	地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進	① ニーズに対応した駐輪場の整備への支援	竹原中心市街地地区都市再生整備計画に基づき、竹原駅駐輪場再整備を行った。
	路外駐車場等の整備促進及び違法駐車取締りの推進	① 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備の支援	整備実績なし。
		② 違法駐車 of 積極的な取締り	広島市内中心部幹線道路における二輪の歩道駐輪取締りを推進した。
		③ 駐車監視員による違反車両の確認	県内の7警察署において、駐車監視員による巡回及び違法駐車車両の確認を実施した。
	まちづくりと連携した総合的な取組の実施	① まちづくりと連携した自転車施策の推進	竹原中心市街地地区都市再生整備計画に基づき、竹原駅駐輪場再整備を行った。
		② ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施	県内20箇所においてゾーン30を新設した。
【政策目標Ⅱ】 サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり	サイクルスポーツ振興の推進	① 公園等の利用促進 ② タンデム自転車利用の広報	自転車競技大会等を実施し、サイクリングロードの活用及び利用の促進に取り組んだ。 「しまなみ海道サイクリングマップ」にタンデム自転車のレンタル先を掲載した。
	自転車を活用した健康づくりの推進	① 健康増進の広報啓発	各市町よりサイクリングマップの情報を収集し、県ホームページ及びひろしま健康づくり県民運動推進会議ホームページにおいて情報提供を行った。
	自転車通勤等の促進	② 自転車通勤の広報啓発	福山都市圏「ベスト運動」の拡充を図るため、企業や地域への啓発展開等を実施した。また、自転車通勤促進ポスターを庁内（支所含む）に掲示した。
	【政策目標Ⅲ】 サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現	① 官民連携による先進的なサイクリスト受入環境の充実・強化 ② サイクリングを活用した広域的な観光振興 ③ サイクリスト受入サービスの充実の要請 ④ 民間等によるサイクリスト向けサービスの利用促進	しまなみ海道サイクリングロードのナショナルサイクルルート指定をはじめ取組を図った。 県境を跨いだルートの設定、マップ作成、スタンプラリー等を実施した。 ひろしまサイクルおもてなしスポットの募集について情報提供し、9か所の道の駅が登録された。 県や協議会が作成するマップに掲載した。
		① 国際的なサイクリング大会「サイクリングしまなみ」の開催検討	R1年は開催し、R2年は新型コロナウイルス感染症により開催を中止した。
【政策目標Ⅳ】 自転車事故のない安心な暮らしづくり	自転車の安全利用の促進	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 ② 交通安全意識向上を図る広報啓発 ③ 高齢者向けの安全教室の実施 ④ ヘルメット着用の広報啓発 ⑤ 自転車運転者講習制度の着実な運用 ⑥ 交通安全に関する指導技術の向上 ⑦ 公務員に対するルールの遵守の徹底 ⑧ 自動車教習所における教育の実施 ⑨ 自転車指導啓発重点地区・路線等における指導取締りの実施 ⑩ 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	自転車マナーアップのためのチラシ・ポスターを配布し周知を図るとともに、街頭キャンペーンや各種交通安全講習等を通じて、通行ルールの周知を図った。 様々な広報誌において啓発を行うとともに、街頭キャンペーンや各種交通安全講習等を通じて、通行ルールの周知を図った。 高齢者自転車大会を共催し、自転車競技を通じて、正しい交通ルールの認識と自転車運転技能の向上を図るとともに、交通安全教室の中で自転車に関する教育を実施した。 チラシで「自転車安全利用五則」を周知するなどして啓発を行うとともに、街頭キャンペーンや各種交通安全講習等を通じて、ヘルメット着用についての周知を図った。 自転車による違反行為について、適正な登録を実施した。 広島・呉地区・福山・三次地区で開催した。 自転車通行ルールの周知を図った。 学科、技能教習を通じて、自転車に対する注意喚起を促すとともに、交通安全教育活動を実施した。 「指導警告票」等を活用して自転車に対する街頭指導を実施し、悪質・危険な違反については検挙措置を執った。重点地区・路線を1つ指定した。 交通安全に携わる関係者への指導啓発活動推進を図った。各季交通安全運動や自動車マナーアップ強化月間や、県下一斉取締り日を設定し指導啓発活動を実施したほか、歩行者に危険を及ぼす違反に重点を置いた交通指導取締りを推進した。
		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	T Sマークを紹介する等して、自転車の点検整備に係る広報を行った。関係機関・団体と連携し、自転車の点検整備を必要性について周知を図った。
	学校における交通安全教育の推進	① 交通安全教室の推進 ② 交通安全教室の講師へ向けた講習会実施 ③ 通学路周辺の安全点検	交通安全子供自転車大会の共催、広報資料配布、学校安全指導者講習会等により、学校における交通安全教育の推進を図った。 県民活動課・広島県交通安全協会等と連携して「自転車安全教育指導員養成講習会」を開催した。 R1年度中、322箇所において安全点検を実施した。
		① 再掲：【政策目標Ⅰ】	【政策目標Ⅰ】と同様

2 本計画での施策等一覧

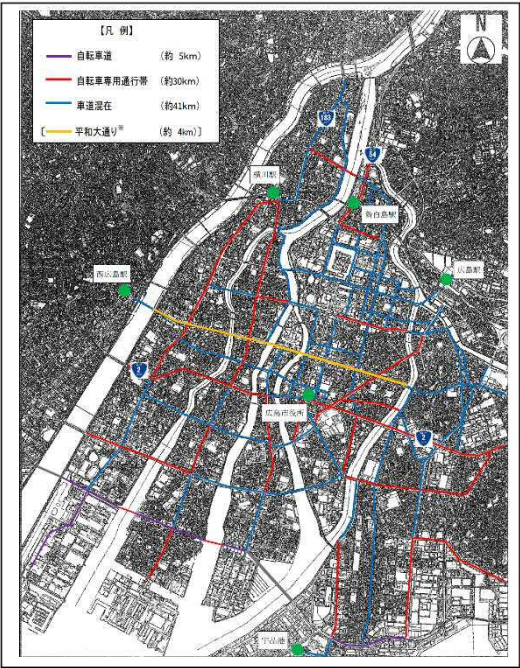
本計画では、前計画の取組状況を踏襲しつつ、「災害時における自転車の活用の推進」「自転車損害賠償保険等への加入促進」といった新たな視点も入れながら、引き続き取り組むこととします。

図表 実施する取組

目 標	実施施策	取 組
【政策目標Ⅰ】 自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり	自転車通行空間の計画的な整備推進	① 市町版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
		② 自転車通行空間の整備
		③ 交通規制の適切な実施・運用
		④ 自転車利用促進に関する広報啓発
	地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進	① ニーズに対応した駐輪場の整備への支援
	路外駐車場等の整備促進及び違法駐車取締りの推進	① 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備の支援
		② 違法駐車の積極的な取締り
	まちづくりと連携した総合的な取組の実施	① まちづくりと連携した自転車施策の推進
		② ゾーン30プラスの整備による交通安全対策の実施
		③ 情報通信技術の活用の推進
【政策目標Ⅱ】 サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり	サイクルスポーツ振興の推進	① 公園等の利用促進
		② サイクルスポーツを活用した地域活性化に取り組む市町への支援
		③ タンDEM自転車利用の広報
	自転車を活用した健康づくりの推進	① 健康増進の広報啓発
	自転車通勤等の促進	① 自転車通勤の広報啓発
【政策目標Ⅲ】 サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現	国内外から選ばれるサイクリングエリアの創出	① 官民連携による先進的なサイクリスト受入環境の充実・強化
		② サイクリングを活用した広域的な観光振興
		③ サイクリスト受入サービスの充実
		④ 全県的なサイクルツーリズムの振興
【政策目標Ⅳ】 自転車事故のない安心な暮らしづくり	自転車の安全利用の促進	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
		② 交通安全意識向上を図る広報啓発
		③ 高齢者向けの交通安全教室の実施
		④ ヘルメット着用の広報啓発
		⑤ 自転車運転者講習制度の着実な運用
		⑥ 交通安全に関する指導技術の向上
		⑦ 自動車教習所における教育の実施
		⑧ 自転車指導啓発重点地区・路線等における指導取締りの実施
		⑨ 関係機関・団体と連携した指導啓発活動の推進
	自転車の点検整備の促進	① 安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発
	学校等における交通安全教育の推進	① 交通安全教室の推進
		② 交通安全教室の講師に向けた講習会実施
		③ 通学路周辺の安全点検
	自転車通行空間の計画的な整備推進	① 再掲：【政策目標Ⅰ】
	災害時における自転車の活用の推進【新規】	① 自治体の庁舎等への自転車配備
		② 地域における災害時のシェアサイクルの活用促進
	自転車損害賠償責任保険等への加入促進【新規】	① ポスター、チラシ、ウェブサイト等を通じた情報提供の実施

3 政策目標Ⅰ 自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり

3-1 自転車通行空間の計画的な整備推進

取組	①市町版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
取組内容	○市町における自転車活用推進計画の策定の更なる促進のため、課題を抽出し、必要な支援策を検討します。 ○市町が策定する自転車活用推進計画に自転車ネットワーク路線とその整備形態等が明示されるよう、市町への働きかけを行います。
取組イメージ	 自転車ネットワーク計画の例 資料：広島市自転車都市づくり推進計画 【検討に当たっての技術的な指針】 ・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、警察庁） ・地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）（国土交通省 自転車活用推進本部）
指標	自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市町数 実績：6市町（令和3（2021）年度） 目標：12市町（令和7（2025）年度）

取組	②自転車通行空間の整備
取組内容	通行空間の連続性等に配慮した自転車ネットワーク計画に基づき、関係機関と連携しながら、自転車走行空間の整備を推進します。また、関係者の意見を踏まえ、路肩や交差点等の自転車通行空間の安全性・快適性の改善を検討します。
取組イメージ	自転車道 自転車専用通行帯 車道混在 資料：国土交通省 【検討に当たっての技術的な指針】 ・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，警察庁） ・平面交差の計画と設計—自転車通行を考慮した交差点設計の手引（（一社）交通工学研究会） ・自転車利用環境整備のためのキーポイント（（公社）日本道路協会） 【その他】 公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルの安全性及び快適性を向上するためにサービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備や、関係機関との連携のもとに推進する無電柱化の実施路線においては、地域の実情を踏まえて道路空間を活用した自転車通行区間の確保を検討します。

取組	③交通規制の適切な実施・運用
取組内容	自転車交通を含め、全ての交通に対して安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示等の適切な設置、維持管理や運用に努めます。また、他の交通への妨害とならない道路において自転車専用通行帯の規制を検討するとともに、道路管理者と連携して自転車道の整備に努めます。
取組イメージ	通行・進入禁止に関する標識  通行止め 車両進入禁止 自転車通行止め 車両進入禁止 歩行者専用 逆走の禁止に関する標識  一方通行 自転車一方通行 通行禁止に係る標識例 ※補助標識により規制対象から自転車が外されている場合を除く

取組	④自転車利用促進に関する広報啓発
取組内容	短中距離の移動においては自転車の利用を呼びかけるなど、環境保全及びCO ₂ の削減による地球温暖化防止など、自転車利用による様々なメリットを宣伝し、自転車利用も含めた交通転換の促進に関する広報啓発活動を行います。
取組イメージ	 広報啓発のイメージ 資料：広島市 HP  広報啓発のイメージ 資料：福山都市圏交通円滑化総合計画 HP

3-2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進

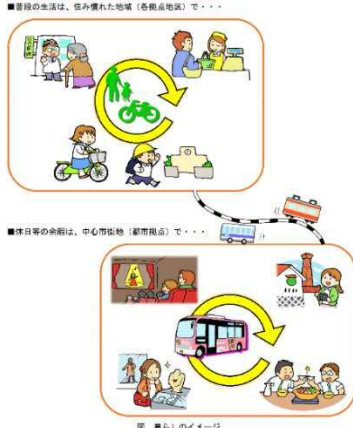
取組	①ニーズに対応した駐輪場の整備への支援
取組内容	放置自転車対策等の観点から、自転車と公共交通の結節となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域が取り組む駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を支援します。
取組イメージ	 鉄道駅の駐輪施設の整備事例（東広島市 JR 寺家駅） 【検討に当たっての技術的な指針】 自転車等駐輪場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省）

3-3 路外駐車場等の整備促進及び違法駐車取締りの推進

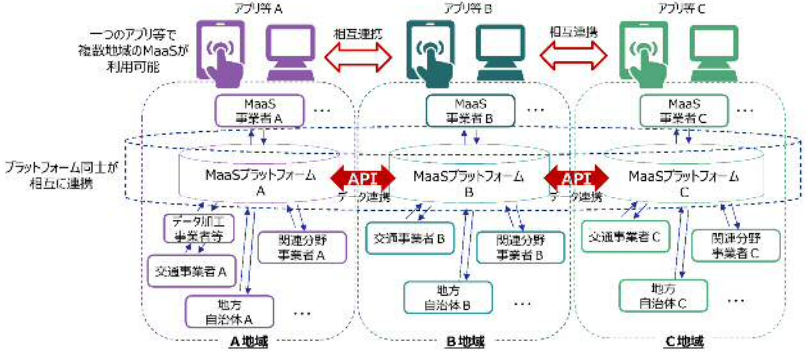
取組	①路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備の支援
取組内容	貨物車の荷さばきスペースの確保に向け、路外共同荷さばき駐車場の整備等の取組を促進するほか、適切な官民の役割分担の下、物流事業者や地域の関係者間の連携によるソフト・ハード両面からの路上荷さばき対策を推進します。
取組イメージ	 共同集配ステーションの設置実験の例 資料：広島市 HP

取組	②違法駐車の積極的な取締り
取組内容	自転車を含めた交通の安全と円滑を図るため、悪質性・危険性・迷惑性の高い放置駐車違反に重点を置いた取締りを積極的に推進するとともに、運転者責任・使用者責任を追及します。
取組イメージ	道路交通法に基づく、運転者責任・使用者責任の処理手続き 資料：広島県警察

3-4 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

取組	①まちづくりと連携した自転車施策の推進
取組内容	コンパクト・プラス・ネットワークの取組やまちづくりと連携した自転車通行空間、駐輪場、シェアサイクルのサイクルポート等の整備を支援します。
取組イメージ	 コンパクト・プラス・ネットワークによる暮らしのイメージ 資料：東広島市 HP  自転車積載ラックバスのイメージ 資料：神奈川県厚木市 HP

取組	②ゾーン30プラスの整備による交通安全対策の実施
取組内容	関係機関（道路管理者、公安委員会）が連携して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と、狭さくやハンプなどの物理的デバイスとの適切な組み合わせによる「ゾーン30プラス」を整備し、生活道路における交通安全対策を実施します。
取組イメージ	警察による交通規制（ゾーン30）  道路管理者による物理的デバイスの設置  ハンプ  狭さく ゾーン30プラス  資料：警察庁

取組	③情報通信技術の活用の推進
取組内容	○シェアサイクルをはじめとする新しいモビリティサービスについて、他の交通手段との間でのデータの連携や利活用を促進するため、国が定めた「MaaS※関連データの連携に関するガイドライン」（令和３年４月）の更なる周知や調査・検討を行います。 （※）MaaS（Mobility as a Service）：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・決済等を一括で行うサービス。 ○国が取り組む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 の活用等について動向等を注視し、必要な取組を実施します。 ○県で策定している「広島デジフラ構想」と連携します。
取組イメージ	 図2 データ連携の方向性（イメージ） MaaS 関連データの連携に関するガイドライン ver.1.0 資料：国土交通省 HP  広島デジフラ構想 2022 資料：広島県 HP

4 政策目標Ⅱ サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり

4-1 サイクルスポーツ振興の推進

取組	①公園等の利用促進
取組内容	サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、広報などにより自然公園や野外レクリエーション施設に整備されたサイクリングロードの利用を促進します。
取組イメージ	 広島県立中央森林公園におけるサイクリングの様子 資料：広島県立中央森林公園 HP  広島県立もみのき森林公園におけるサイクリングの様子 資料：広島県立もみのき森林公園 HP

取組	②サイクルスポーツを活用した地域活性化に取り組む市町への支援
取組内容	県内市町が取り組むスポーツ資源を活用した地域活性化（「わがまちスポーツ」）の中で、サイクルスポーツの活用に取り組む市町を支援します。
取組イメージ	 第9回 安芸灘とびしま海道オレンジライド 2022

取組	③タンDEM自転車利用の広報
取組内容	平成 22（2010）年 10 月より県内の一般道において走行が可能となっているタンDEM自転車について、レンタサイクル等の情報発信を行います。
取組イメージ	 タンDEM自転車利用の広報例 資料：しまなみ海道サイクリングマップ／しまなみ海道自転車道利用促進協議会

4-2 自転車を活用した健康づくりの推進

取組	①健康増進の広報啓発
取組内容	気軽に身体を動かす機会として自転車の利用を促進し、運動習慣者の割合の増加につなげるため、関係機関が連携して地域のサイクリングロードや自転車イベント等の広報を、「ひろしま健康づくり県民運動推進会議」や既存の各市町のホームページ等を活用して実施します。
取組イメージ	 ひろしま健康づくり県民運動推進会議 資料：ひろしま健康づくり県民運動推進会議 HP  自転車利用のための自転車マップ 資料：福山市 HP
関連する指標	運動習慣のある人の割合（20歳～64歳） 実績： 男性 21.0%，女性 12.9%（平成 29（2017）年度） 目標： 男性 34%，女性 33%（令和 5（2023）年度）

4-3 自転車通勤等の促進

取組	①自転車通勤の広報啓発
取組内容	○都市交通の円滑化を図り交通渋滞と道路環境の改善を目的とした、企業活動における自転車通勤等を拡大するための広報啓発を実施します。 ○自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用官民連携協議会作成）や、国の「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」制度の周知を図る等企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大のための広報啓発を強化します。 ○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に必要な駐輪場を整備するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力します。
取組イメージ	 エコ通勤 始めませんか STOP 地球温暖化 「エコ通勤」、まずは“月に1回”から始めませんか？ 渋滞を減らせばCO₂が減って、地球温暖化防止に効果的です。 エコ通勤の奨励例 資料：福山都市圏交通円滑化総合計画 HP

5 政策目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現

5-1 国内外から選ばれるサイクリングエリアの創出

取組	①官民連携による先進的なサイクリスト受入環境の充実・強化
取組内容	○本県では、しまなみ海道サイクリングロード、やまなみ街道サイクリングロード、かきしま海道サイクリングロード、安芸灘とびしまサイクリングロード、R185 さざなみ海道サイクリングロード、やまがたロングサイクルコース、鞆の浦しおまち海道サイクリングロードについてモデルルートとして設定しています。 ○令和元（2019）年 11 月に、国の自転車活用推進本部長（国土交通大臣）から第 1 次ナショナルサイクルルートとして「しまなみ海道サイクリングロード」が指定されました。今後、しまなみ海道サイクリングロードは、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとしてロゴマークとともに国内外に PR されます。引き続き、サイクリストや企業からの協力も得ながら、協議会※¹ 活動等による安全・安心・快適な受入環境の充実を図ります。また、やまなみ街道サイクリングロードについても、調整会議※² 活動等において、受入環境の充実を図ります。 ○駐輪場所、トイレ、飲料等の提供に協力が得られる施設を「ひろしまサイクルおもてなしスポット」として登録することで、快適・安心にサイクリングを楽しめる環境づくりを促進します。 ○関係機関と連携して、県内サイクリングロードの安全で快適な走行環境の確保等を図ります。 ※1 協議会：しまなみ海道自転車道利用促進協議会 広島事業本部（広島県、尾道市） ※2 調整会議：国、広島県、沿線自治体等で構成
取組イメージ	 しまなみ海道サイクリングロード 資料：ひろしま観光ナビ HP  やまなみ街道サイクリングロード 資料：広島県 HP
指標	目標値については、新型コロナウイルスの状況やインバウンドの回復見込等を踏まえて、設定する。

図表 ナショナルサイクルートの指定要件

観点	指定要件
1. ルート設定	①サイクルツーリズムの推進に資する魅力ある安全なルートであること ・ルートの延長が概ね 100km 以上であること（島しょ部を除く） 他
2. 走行環境	①誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること 他
	②誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること ・経路などの路面表示，案内看板が設置されていること 他 （単路部概ね 5km ごと，すべての分岐部）
3. 受入環境	①多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・鉄道駅などに，レンタルや着替え場所等が整備されていること 他
	②いつでも休憩できる環境を備えていること ・サイクルステーションがルート上に概ね 20km ごとに整備されていること 他
	③ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること
	④サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設が概ね 60km ごとにあること 他
	⑤地域の魅力を満喫でき，地域振興にも寄与する環境を備えていること
	⑥自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること
	⑦緊急時のサポートが得られる環境を備えていること ・救急車などが概ね 2km ごとに到達できること 他
4. 情報発信	①誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること ・ホームページなどで日英 2 か国語以上により情報発信をしていること 他
5. 取組体制	①官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

資料：国土交通省

取組	②サイクリングを活用した広域的な観光振興
取組内容	○中国・四国地方の各県におけるサイクリングを活用した観光振興への動きを踏まえ、複数県にまたがるサイクリングルートや、各県のお勧めのサイクリングルートを広域的・一体的にプロモーションを行うことで、国内外から訪れるサイクリスト・観光客の誘客拡大を図り、広域圏内における近隣エリアへの新たな誘客やリピーターの創出を目指します。 ○国内外に対し「サイクリストの聖地」であるしまなみ海道を広くPRし、その認知の定着・拡大を図るため、愛媛県と連携し、隔年で国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」を開催し、国内外からの交流人口の拡大を通じた地域の振興・活性化を図ります。
取組イメージ	A map showing the Shimanami Kaido cycling route, which connects Hiroshima, Iwate, and Ehime Prefectures. The route is highlighted in red and blue, passing through various islands and coastal areas. Labels include 'しまなみ海道ルート' (Shimanami Kaido Route), '山陰ルート' (San'in Route), '瀬戸内海' (Seto Inland Sea), and 'しまなみ海道サイクリングロード' (Shimanami Kaido Cycling Road). 広島県・鳥取県・島根県・愛媛県のサイクリング観光広域連携 資料：広島県 A poster for the 2022 Shimanami Cycling Festival. It features a scenic view of the Shimanami Kaido with cyclists, a car, and a horse-drawn carriage. The text on the poster includes 'サイクリングしまなみ 2022' and '2022.10.30 SUN'. サイクリングしまなみ 2022 資料：オールスポーツコミュニティ

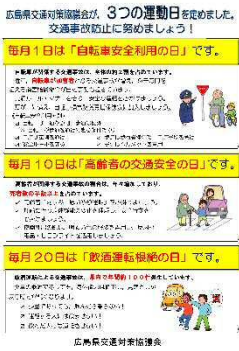
取組	③サイクリスト受入サービスの充実
取組内容	道の駅等のサイクリング拠点など、サイクリストの受入サービスの充実を図るため、市町や、施設管理者等への働きかけを行います。
取組イメージ	道の駅世羅のサイクルスタンド 基本サービス オプションサービス (フルサービス版) ひろしまサイクルおもてなしスポットへの登録

取組	④全県的なサイクルツーリズムの振興
取組内容	○健康志向や環境にやさしく、新型コロナウイルス渦での密にならないコンテンツとしてサイクリングの人气が高まっており、県内には島しょ部や山間部などを走る様々なサイクリングコースが設けられています。 ○一方、国指定の「ナショナルサイクルルート」としてわが国を代表するサイクリングロードのしまなみ海道では、富裕層向けのホテルやグランピング施設の開業、観光施設のリニューアルなどの動きが活発化しています。 ○また、同時にこうした施設を拠点に、サイクリングとクルージングやSUP（立ち漕ぎボード）、シーカヤックなど、多様なアクティビティを組み合わせた体験型コンテンツの造成も進んでいるところです。 ○今後、しまなみ海道エリアでの取組をモデルとしてサイクリングと、里山や夏場のスキー場、食など多彩な観光資源を組み合わせ、滞在時間の延長につながる体験型のプロダクト開発を促進し、県内全域でサイクルツーリズムが展開されるよう取り組んでいきます。
取組イメージ	 アクティブ×雪×EMTB アクティブ×ゲレンデ×EMTB 外国人×里山×EMTB 食べる×自転車 若者×SNS映え×E-BIKE 資料：広島県観光連盟

6 政策目標Ⅳ 自転車事故のない安心な暮らしづくり

6-1 自転車の安全利用の促進

取組	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
取組内容	○市町や民間団体等とも連携し、自転車の購入時等の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ります。 ○新型コロナウイルスの影響で料理宅配サービスの需要が高まる中、自転車を利用した飲食物配達代行サービスを展開する民間事業者に対し、安全教育等により、更なるマナーアップを図ります。
取組イメージ	 自転車安全利用五則のチラシ 資料：公益財団法人広島県交通安全協会 HP・広島県
関連する指標	交通事故死者数（内高齢者） 実績：71人（36人）（令和2（2020）年度） 目標：60人以下（33人以下）（令和7（2025）年度） 交通事故重傷者数 実績：1,119人（過去5年の重傷者数の平均） 目標：700人以下（令和7（2025）年度）

取組	②交通安全意識向上を図る広報啓発
取組内容	自転車の安全利用等について、各市町の交通安全担当課等と連携し、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、全国交通安全運動推進要綱、自転車マナーアップ強化月間（５月）、自転車安全利用の日（毎月１日）等様々な機会を活用して、街頭での指導啓発、ポスター貼付等、広報啓発に努めます。
取組イメージ	 広島県「自転車マナーアップ強化月間」のチラシ
	資料：広島県 HP
	 「日を定めて実施する運動日」のチラシ
	資料：広島県 HP
	 自転車安全利用街頭キャンペーンの様子
	資料：広島県 HP
	 広島県「コロナ禍でのサイクリングマナー」のチラシ
	資料：広島県 HP

取組	③高齢者向けの交通安全教室の実施
取組内容	イベント等において、自転車の安全利用のための広報を実施するブースの設置や、シミュレーター等を活用した参加・体験・実践型の高齢者対象の安全教室を実施します。
取組イメージ	 ドライブシミュレーターを活用した自転車安全教育指導の様子 資料：広島県

取組	④ヘルメット着用の広報啓発
取組内容	交通事故の被害を軽減するため、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、自転車利用時におけるヘルメット着用の促進を図ります。
取組イメージ	 ヘルメット着用の啓発のチラシ 資料：警察庁  「日を定めて実施する運動日」のチラシ 資料：広島県 HP

取組	⑤ 自転車運転者講習制度の着実な運用
取組内容	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て、自転車運転者講習制度の着実な運用を図ります。
取組イメージ	 自転車運転者講習制度のチラシ 資料：警察庁

取組	⑥ 交通安全に関する指導技術の向上
取組内容	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実施し、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・団体への周知を図ります。
取組イメージ	 交通安全指導員だより 資料：広島県HP

取組	⑦自動車教習所における教育の実施
取組内容	○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など、自転車への注意喚起を促すなどの教育を実施します。
取組イメージ	 自転車通行ゾーンを走行する自転車 資料：福山市 HP

取組	⑧自転車指導啓発重点地区・路線等における指導取締りの実施
取組内容	自転車に関係する交通事故の発生状況、自転車の通行に関する地域住民の要望等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定します。当該地区等において、自転車や歩行者が多く通行する時間帯を中心に、信号無視、右側通行などの通行区分違反、一時不停止等の歩行者や他の車両にとって危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを実施します。
取組イメージ	 路上での自転車の指導・取締り状況 資料：東広島市 HP

取組	⑨関係機関・団体と連携した指導啓発活動の推進
取組内容	関係機関・団体と連携の上、自転車の安全利用の促進を図るため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを進めます。
取組イメージ	 街頭キャンペーン 資料：広島県HP

6-2 自転車の点検整備の促進

取組	①安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発
取組内容	交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進します。また、安全に自転車を利用するために、啓発ポスターの作成やHP・広報誌での呼びかけなど、定期的な自転車の点検整備を促す広報啓発を実施します。
取組イメージ	 自転車の点検整備促進のチラシ 資料：広島県HP ・イベント時における自転車の点検整備の励行を呼び掛け

6-3 学校等における交通安全教育の推進

取組	①交通安全教室の推進
取組内容	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を関係機関へ周知します。
取組イメージ	 交通安全教室 資料：廿日市市HP

取組	②交通安全教室の講師に向けた講習会実施
取組内容	交通安全教室の講師がわかりやすい講習会を実施できるように、講師に向けた講習会を実施します
取組イメージ	 自転車安全教育指導員講習会 資料：公益社団法人広島県交通安全協会 HP

取組	③通学路周辺の安全点検
取組内容	市町の教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施します。安全点検の実施結果を踏まえて、交通安全の確保に必要な対策を実施します。
取組イメージ	 各市町が作成した交通安全プログラムに基づいた通学路の安全点検の実施 資料：福山市 HP

6-4 自転車通行空間の計画的な整備推進

「3-1 自転車通行空間の計画的な整備推進」（P.38～P.40）と同様

6-5 災害時における自転車の活用の推進

取組	①自治体の庁舎等への自転車配備
取組内容	平成 30 年 7 月豪雨災害時に自転車が移動手段として活用された好事例を踏まえ、災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、自治体の庁舎等へ自転車を配備し、危機管理体制を強化するとともに、地方公共団体においても災害時の自転車の活用が促進されるよう働きかけます。
取組イメージ	② 災害時における自転車の活用 平成 30 年 7 月豪雨災害の際には、避難所への「びーすくる」の配置や、ボランティアへの市営駐輪場の無償提供などを行いました。 《矢野南小避難所への配置》  災害時における自転車の活用例 資料：広島市 HP

取組	②地域における災害時のシェアサイクルの活用促進
取組内容	地域における災害時のシェアサイクルの活用が進むよう市町への情報提供を行います。
取組イメージ	取組 12-4 災害時における自転車の活用 ⑫広島市シェアサイクル「びーすくる」の活用 広島市シェアサイクル「びーすくる」の委託運営を行っている株式会社 N T T ドコモの協力を得ながら、避難所への「びーすくる」の配置や臨時ポートの設置等により、災害時の移動手段の確保に取り組みます。   〔矢野南小避難所への配置〕 〔臨時ポートの設置(ドコモショップ 海田店)〕 〔平成 30 年 7 月豪雨災害への対応〕 地域における災害時のシェアサイクルの活用例 資料：広島市 HP

6-6 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

取組	①ポスター、チラシ、ウェブサイト等を通じた情報提供の実施																																												
取組内容	○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保険等への加入の必要性に関する情報提供を行います。 ○企業の従業員等の自転車損害賠償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実施します。 ○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、働きかけを行います。																																												
取組イメージ	自転車損害賠償責任保険等の加入状況チェックシート 自転車を利用されるなら、この機会にチェックしてみましょう！ 自転車を利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合など、相手の生命または身体の損害を補償できる保険（自転車損害賠償保険）に加入していますか？ ※点検整備した自転車に貼られる「TSマーク」も該当します。 はい わからない いいえ 自動車保険、火災保険、傷害保険のいずれかに加入していますか？ はい わからない いいえ 共済、各種団体保険（職場で加入する保険や学校のPTA保険等）のいずれかに加入していますか？ はい わからない いいえ 自転車損害賠償保険に相当する補償が、基本補償または特約※としてついていますか？ ※「特約」の名称は、個人賠償責任補償特約、日常生活賠償特約など保険会社により異なります。 ご家庭で確認しましょう！ はい わからない いいえ OK 要確認！ 要加入！ すでに自転車損害賠償保険に加入されています。 保険証券をご用意のうえ、ご加入の保険会社にご確認ください！ 自転車損害賠償保険への加入が必要です！ 事故による損害を補償する自転車損害賠償責任保険等の種類一覧 自転車保険にはさまざまな種類があります。保険代理店や最寄りの自転車販売店に問い合わせましょう。 <table><tr><th rowspan="2">保険の種類</th><th rowspan="2">概要</th><th colspan="3">事故の相手</th><th>自分</th></tr><tr><th>生命・身体</th><th>財産</th><th>生命・身体</th><th>生命・身体</th></tr><tr><td>自転車保険 ※保険会社や保険の種類によるが、個人賠償責任保険と傷害保険がセットになったものが多い</td><td>各損害保険代理店、自転車保険の取り扱いがある銀行の窓口、インターネットや通信販売、一部のコンビニなど</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>TSマーク付帯保険</td><td>自転車安全整備店で購入または整備を行い、合格した自転車に付与されるもの（保証期間は1年）</td><td>○</td><td>×</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>個人賠償責任保険</td><td>自転車保険の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td><td>×</td></tr><tr><td>傷害保険</td><td></td><td>×</td><td>×</td><td>×</td><td>○</td></tr><tr><td>団体保険</td><td>会社などの団体保険、PTAや学校が窓口となる保険</td><td colspan="4" rowspan="3">保険会社や保険の種類による</td></tr><tr><td>共済</td><td>全労済、県民共済の特約など</td></tr><tr><td>カードの付帯保険</td><td>各カード会社の保険</td></tr></table>	保険の種類	概要	事故の相手			自分	生命・身体	財産	生命・身体	生命・身体	自転車保険 ※保険会社や保険の種類によるが、個人賠償責任保険と傷害保険がセットになったものが多い	各損害保険代理店、自転車保険の取り扱いがある銀行の窓口、インターネットや通信販売、一部のコンビニなど	○	○	○	○	TSマーク付帯保険	自転車安全整備店で購入または整備を行い、合格した自転車に付与されるもの（保証期間は1年）	○	×	○	○	個人賠償責任保険	自転車保険の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約	○	○	×	×	傷害保険		×	×	×	○	団体保険	会社などの団体保険、PTAや学校が窓口となる保険	保険会社や保険の種類による				共済	全労済、県民共済の特約など	カードの付帯保険	各カード会社の保険
保険の種類	概要			事故の相手			自分																																						
		生命・身体	財産	生命・身体	生命・身体																																								
自転車保険 ※保険会社や保険の種類によるが、個人賠償責任保険と傷害保険がセットになったものが多い	各損害保険代理店、自転車保険の取り扱いがある銀行の窓口、インターネットや通信販売、一部のコンビニなど	○	○	○	○																																								
TSマーク付帯保険	自転車安全整備店で購入または整備を行い、合格した自転車に付与されるもの（保証期間は1年）	○	×	○	○																																								
個人賠償責任保険	自転車保険の特約、火災保険の特約、傷害保険の特約	○	○	×	×																																								
傷害保険		×	×	×	○																																								
団体保険	会社などの団体保険、PTAや学校が窓口となる保険	保険会社や保険の種類による																																											
共済	全労済、県民共済の特約など																																												
カードの付帯保険	各カード会社の保険																																												
指標	自転車損害賠償保険等の加入率 実績：42.3% （令和2（2020）年度） 目標：75% （令和7（2025）年度）																																												

第Ⅵ章 計画の進捗管理

1 計画の推進

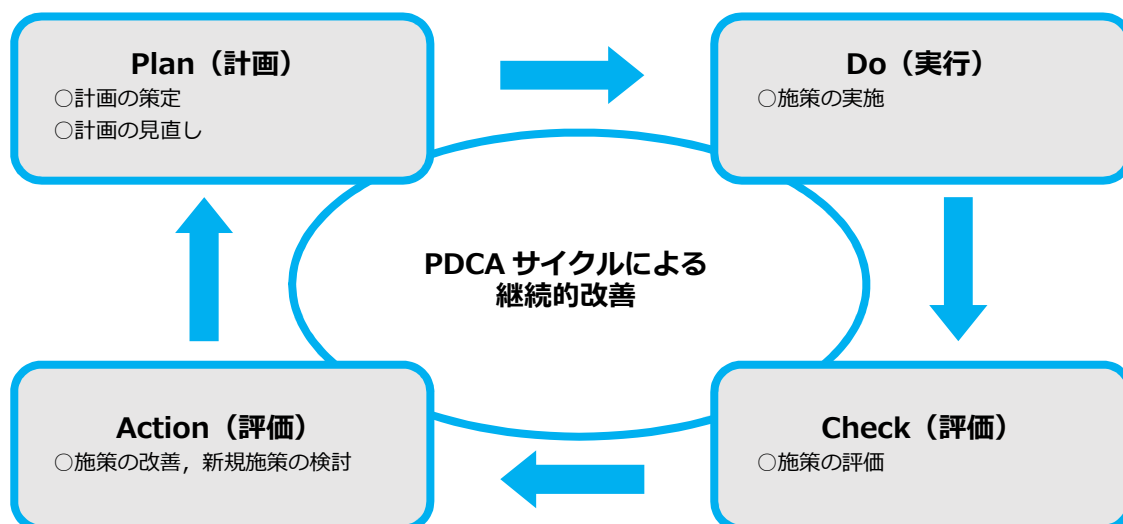
本計画は、「安全で快適な自転車利用環境の創出による豊かな県民生活の実現及び活力ある地域づくり」を基本理念として、「自転車を安全に利用できる人・環境にやさしいまちづくり」、「サイクルスポーツを通じた健康で活力ある社会づくり」、「サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現」、「自転車事故のない安心な暮らしづくり」といった広範な政策目標を掲げています。こうした目標を実現し、計画を着実に推進するため、まちづくり、スポーツ・健康、観光、交通安全の各分野の関係部局がお互いに連携を図り、自転車に関する最新の知見も得ながら、総合的かつ戦略的な取組を実施していきます。

また、自転車活用の推進には、まちづくりの中心にある県内市町との連携を図る必要があることから、市町とともに計画の推進に取り組んでいきます。

2 計画の進捗管理・評価、見直し

本計画は、PDCA（（計画－実行－評価－見直し））サイクルに基づき、総合的な点検・評価、施策や取組の改善・反映を行います。

図表 PDCA サイクルの内容



参考資料

1 本県のモデルルート

令和4年12月時点

(1) しまなみ海道サイクリングロード

概要	瀬戸内海の島々が織りなす絶景を望む、日本初の海峡を横断する自転車道として、官民一体となり、サイクリングの利用環境向上の取組を継続的に推進し、更なるブランド力の向上を図る。
通過市町	広島県尾道市、愛媛県今治市
協議会等	しまなみ海道サイクリングロード整備連絡会議 しまなみ海道自転車道利用促進協議会
快適な自転車走行環境の構築	○自転車走行環境整備 地域の意向も踏まえ関係機関と連携し、自転車走行空間の確保を図る。 (走行空間の整備) 円形側溝整備等による路側構造物の改修や道路空間再分配による自転車走行空間の確保 等 (ルートの明示・案内表示) 車道の路側にルートを明示するブルーラインと距離標の路面表示、案内看板の更新 整備前 整備後 道路空間の再分配（例） ○自転車通行料金無料化の継続 2014年7月19日より自転車通行料金を無料化することで料金所で一旦停止する必要がなくなり、利用環境が格段に向上
受入環境向上のための取組	○立ち寄りスポットなどしまなみ海道サイクリングロードの魅力をPRするマップ作成等による情報発信 ○利用者のニーズ等を把握するためのアンケート調査の実施 ○民間等によるサイクリスト向けサービスの利用促進（JR、バス、船舶）
ルート図	次頁参照

＜しまなみ海道サイクリングロード ルート図＞

- ・推奨ルート：JR 尾道駅（尾道市）～サンライズ糸山（今治市）70km
- ・周辺ルート：因島（広島県）5km, 生口島（広島県）23km
- ・周辺ルート（新設）：向島（広島県）13km, 因島（広島県）21km



(2) やまなみ街道サイクリングロード

概要	尾道市（尾道駅）から松江市（松江しんじ湖温泉駅）を結ぶ、獲得標高約 1,900m の広域ルートとして、官民一体となり、サイクリングの利用環境向上の取組を継続的に推進する。
通過市町	広島県三原市，尾道市，三次市，庄原市，世羅町，神石高原町 島根県松江市，出雲市，雲南市，飯南町
協議会等	やまなみ街道サイクリングロード整備検討調整会議
快適な自転車走行環境の構築	○自転車走行環境整備 (ルートの明示・案内表示) ルート上の特に迷いやすい場所や、軸ルートと周遊コースの分岐部でそれぞれのルートを示す案内看板を整備 (注意喚起) 登り坂や下り坂が長く続く区間の手前で、概ねの勾配や延長を知らせる注意喚起を整備 (路面・路側の改善) 走行時に支障となりうる道路上の課題箇所の解消，改善に向けた整備（維持修繕等による随時対応）  案内看板のイメージ  注意喚起のイメージ
受入環境向上のための取組	○瀬戸内しまなみ海道から、日本海・山陰ルートをつなぐサイクリングルートとして、鳥取，島根，愛媛各県と連携した広域サイクリングマップの作成・配布 ○サイクリストに対する駐輪場所，トイレ，飲料等の協力施設を広く募集・登録 ○道の駅等へのサイクリスト受入サービスの充実
ルート図	次頁参照

＜やまなみ街道サイクリングロード ルート図＞

- ・メインルート：JR 尾道駅（尾道市）～松江しんじ湖温泉駅（松江市）187km
- ・周遊コース：広島県内 10 コース

Y1 やまなみフルーツライドコース
 Y2 みつぎダムクライムコース
 Y3 芦田湖コース
 Y4 世羅ふれあいロードコース
 Y5 灰塚レイクサイドコース
 Y6 フルーツ&千本桜コース
 Y7 帝釈峡ヒバゴンコース
 Y8 中国山河満喫ショートコース
 Y9 中国山河満喫コース
 Y10 中国山地をグルッと1周！
 道の駅グルメ堪能コース

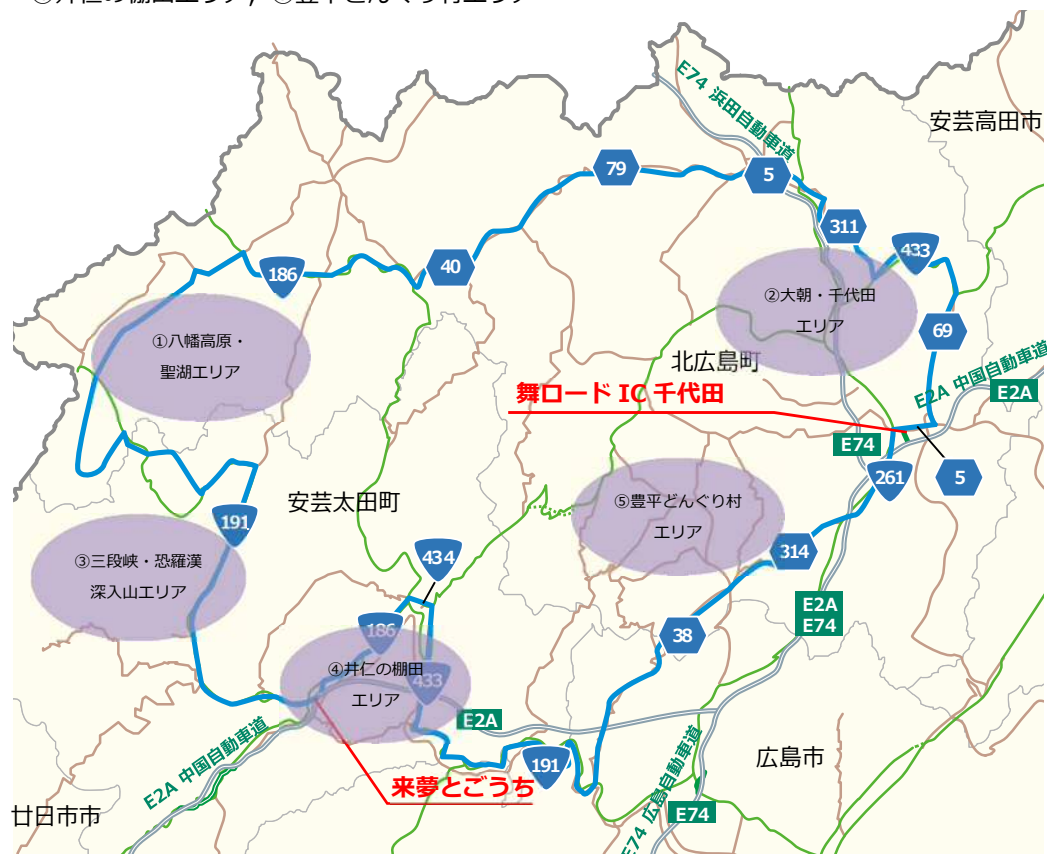


(3) やまがたロングサイクルコース

概要	広島県の北西部・やまがた地域をぐるっとまわるロングサイクルコース。大自然を感じるとともに、道の駅で地元ならではの料理も楽しめる。
通過市町	広島県安芸太田町、北広島町
協議会等	やまがたサイクルツーリズム推進協議会
快適な自転車走行環境の構築	○備品購入・設置 ・サイクリングスタンド（アルミ） 芸北高原の自然館、太田川交流館かけはし、いこいの村、アザレア千代田など8箇所 ・サイクリングスタンド（木製） 芸北オークガーデン、イニミニマニモなど4箇所 ・空気つぎ 芸北オークガーデン、太田川交流館かけはしなど6箇所 ○施設整備 移動式誘導看板（冬季除雪のための撤去可能看板）を6箇所設置し誘導をスムーズにした。   （サイクルスタンド） （移動式誘導看板）
サイクルツーリズム推進のための取組	取組状況 ①サイクルランドイベント開催（参加者89名、完走者82名）、 ②サイクリングマップの発行（20,000部）、 ③マップ周遊キャンペーンの実施、 ④旅行商品販売に先立つモニターツアーの実施、 ⑤周辺市町のとの広域連携 今後の取組 ①サイクルイベントの民営開催化、 ②サイクリングガイドの育成、 ③体験型旅行商品の造成・販売、 ④初心者向けのサイクリングコースの設定    FunRide2018 inやまがたサイクルランド モニターツアー   周遊キャンペーン サイクリングマップ
ルート図	次頁参照

＜ルート図＞

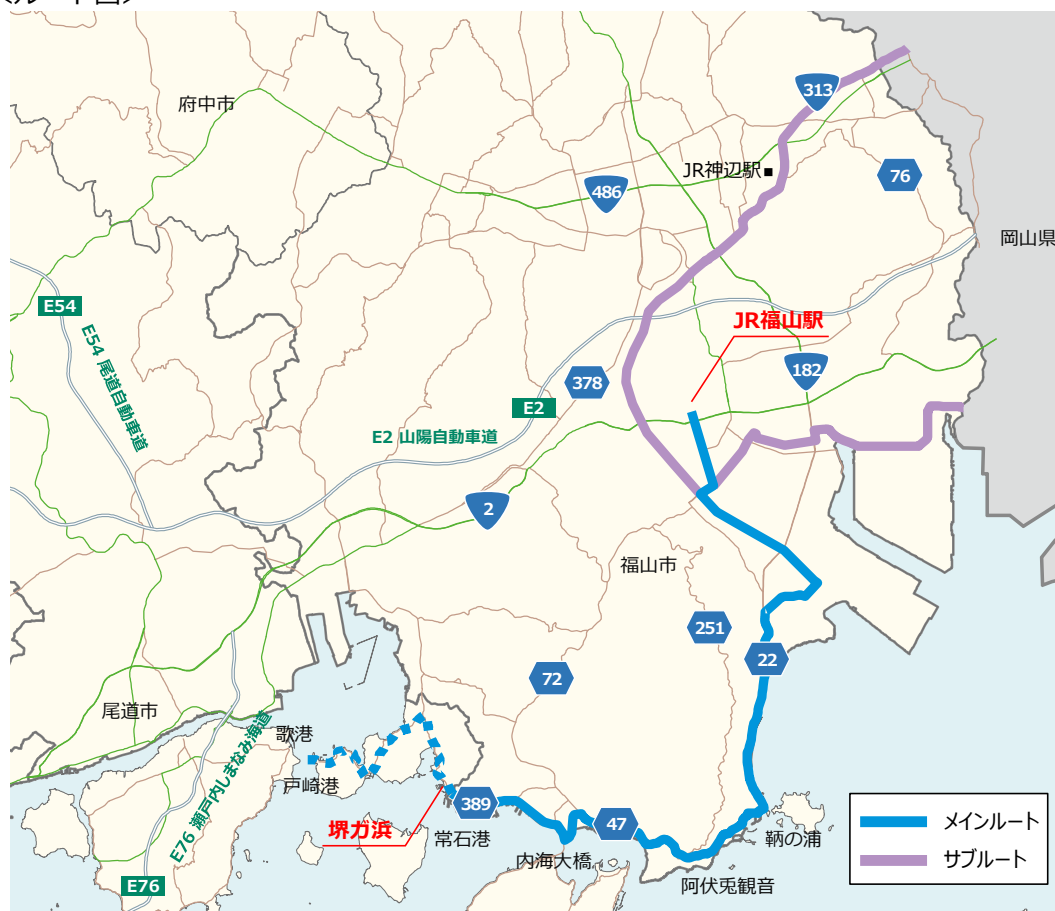
- ・やまがたロングサイクルコース：
道の駅「来夢とごうち」（安芸太田町）、道の駅「舞ロード IC 千代田」（北広島町）を
巡るコース 144km
- ・そのほか次のエリア内に個別コースを設定
①八幡高原・聖湖エリア、②大朝・千代田エリア、③三段峡・恐羅漢深入山エリア
④井仁の棚田エリア、⑤豊平どんぐり村エリア



（４）ふくやまサイクリングロード「しおまち海道」

概要	JR 福山駅から芦田川沿いに、海と河川の境界となっている芦田川河口堰を経由し、平成 30（2018）年 5 月に日本遺産に認定された鞆の浦、阿伏兎観音、内海大橋、常石港及び境ガ浜を経てしまなみ海道サイクリングロードに向けたルート。 ふくやまサイクリングロード基本計画（福山市/平成 31（2019 年）3 月策定）において、JR 福山駅から境ガ浜までのルートを決定。
通過市町	広島県福山市、尾道市
協議会等	ふくやまサイクリングロード整備検討調整会議
快適な自転車走行環境の構築	○距離標 メインルートの案内地である「福山」「鞆の浦」「尾道」までの距離と方向を路面表示で案内  ○方向表示 メインルートの右左折を伴う交差点などに、メインルートの案内地の方向を、路面表示により案内  ○ブルーライン 距離標と方向表示設置箇所には、距離標や方向表示を合わせて概ね延長 5 m 程度となるよう、幅 20 cm のブルーラインを設置  ○ルート案内看板 わかりにくい交差点のうち、特に迷いやすい交差点などを対象にルート案内看板を設置する。支柱には「しおまち海道サイクリングロード」であること及び「地点名」を表示  ○サブルート 2 つのサブルートは、「しおまち海道」から分岐する形で、笠岡市・井原市の岡山県側のサイクリングロードにそれぞれ接続
受入環境向上のための取組	○ルート情報や周辺の観光情報などを盛り込んだ「サイクリングマップ」を作成（2019 年夏までの作成を目標） ○ホームページでの情報発信やサイクリングマップの配布による情報発信等を予定 ○起点となる福山駅周辺に自転車組立て場の設置を検討
ルート図	次頁参照

<ルート図>



（５）かしま海道サイクリングロード

概要	広島市からフェリーで 25 分の好アクセス。潮風に吹かれながら、海沿いの緩やかなコースからヒルクライムまで、多彩なコースが楽しめる。
通過市町	広島県呉市、江田島市

<ルート図>

- ・メインルート：JR 呉駅（呉市）～切串港（江田島市）74km
- ・周遊コース：音戸一周コース 22km，倉橋一周コース 35km



（６）安芸灘とびしま海道サイクリングロード

概要	7つの島，7つの橋をつなぐサイクリングルート。アップダウンが少なく，初心者でも安心して瀬戸内海の多島美が楽しめる。
通過市町	広島県呉市，愛媛県今治市

<ルート図>

- ・最短コース：安芸灘大橋（呉市）～岡村港（呉市）30km
- ・安芸灘とびしまぐるり一周コース：安芸灘大橋（呉市）～御手洗（呉市）
往路 47km，復路 50km



(7) R185 さざなみ海道サイクリングロード

概要	瀬戸内海沿いの海岸線を走るシーサイドコース。海岸沿いの道からは、佐木島・高根島・大三島・大崎上島など瀬戸内海の多島美が見渡せる。
通過市町	広島県呉市，東広島市，竹原市，三原市，尾道市
<ルート図> ・幹線ルート：JR 呉駅（呉市）～JR 尾道駅（尾道市）82km ・補助幹線ルート ①阿賀マリおん海ルート，②こすま潮彩ルート，③筋断野呂山ルート， ④大芝汐風ルート，⑤チャレンジ朝日山ルート，⑥海とじゃがいもの花ルート ⑦大崎上島おと姫ルート，⑧筆影山ヒルクライムルート，⑨佐木島パラダイスルート	
	

第2次広島県自転車活用推進計画

令和4(2022)年12月

発行 広島県

〒730-8511 広島市中区基町10-52

TEL(082)513-3891 FAX(082)227-2205

編集 広島県 土木建築局 道路企画課