

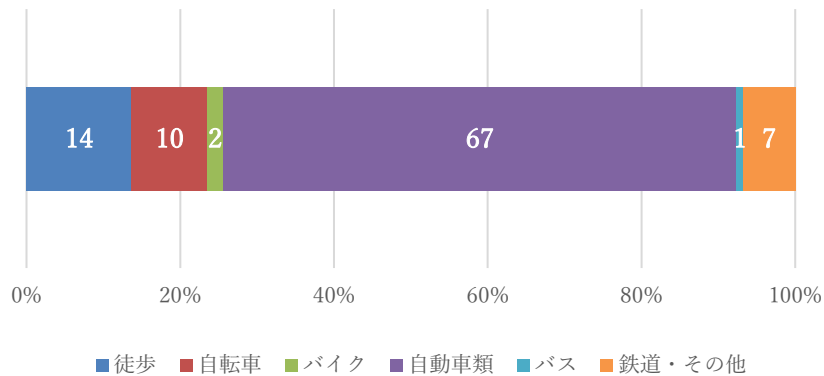
第3章 自転車に関する現状

1. 自転車の利用状況

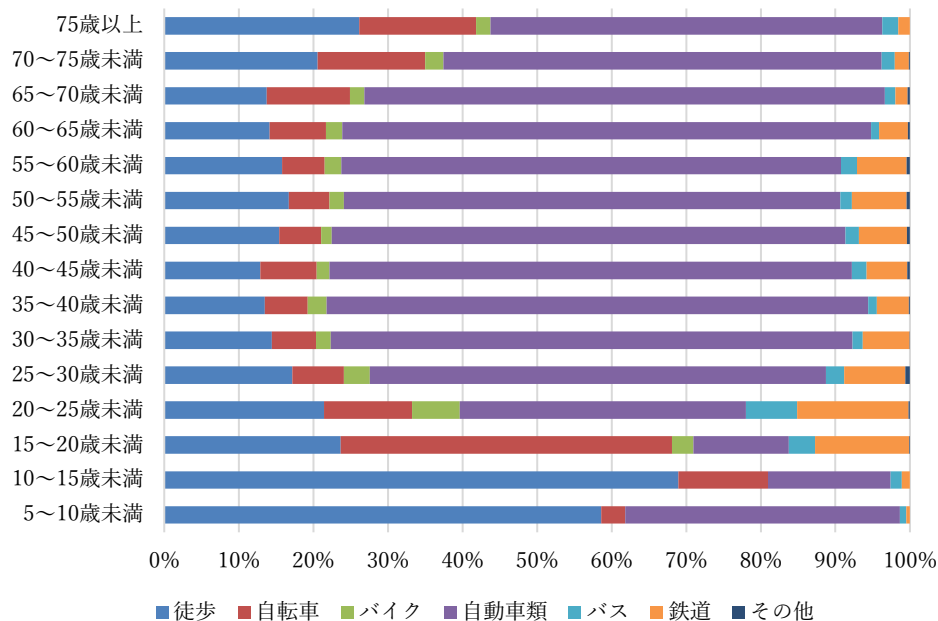
① 自転車の分担率

藤枝市では、自動車の分担率※が約 67%と高い割合を占めています。次いで、徒歩が約 14%であり、自転車は約 10%にとどまっています。一方で年齢別では、15～20 歳の自転車分担率が 44%と最も高く、また年齢が上がると自転車分担率は減少しますが、65 歳から上昇傾向にあります。

※分担率とは：トリップ（移動）数の全交通手段の数に占める割合のこと



図表 3-1: 代表交通別交通手段分担率

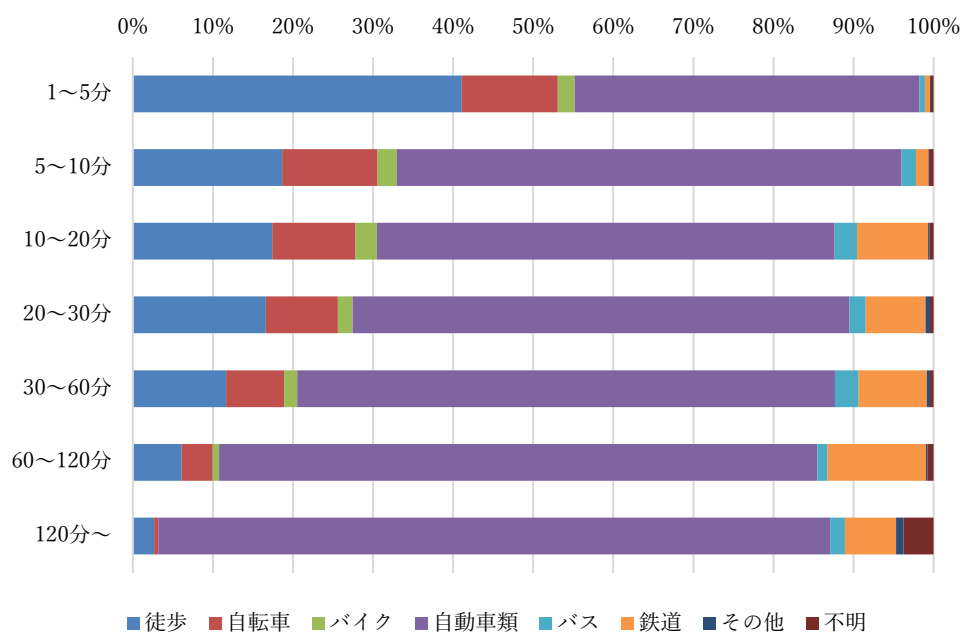


図表 3-2: 年齢別交通手段分担率

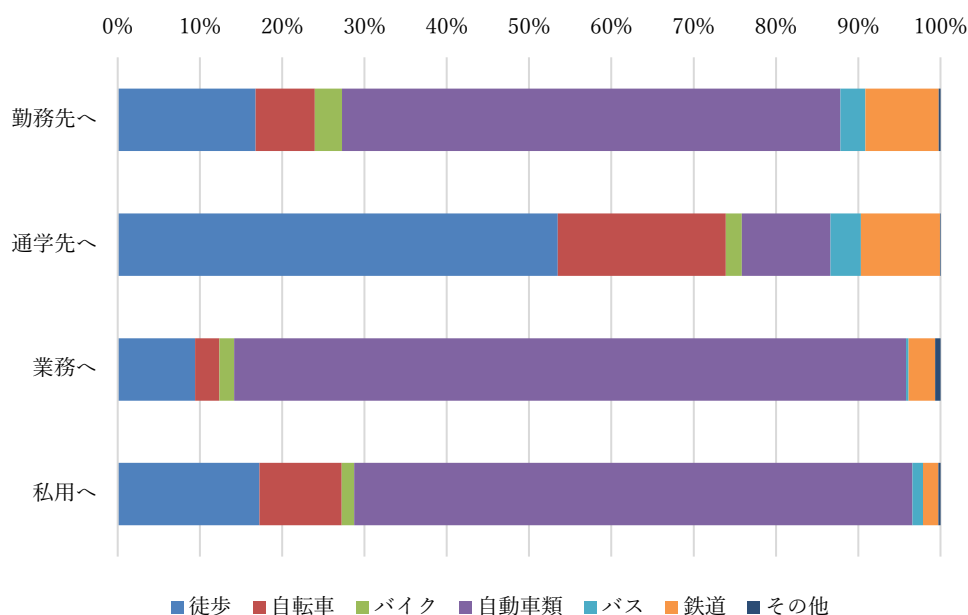
出典：第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査より作成

②自転車の利用特性

市内の移動では、1～5 分の短い移動でも自動車類が最も使われています。利用時間別の自転車分担率では、1～10 分までの利用が約 12%と最も多く、10～20 分では約 10%となっています。交通手段別の目的では、自転車は通学利用が約 20%と最も多く、次いで買物や通院等の私用利用が約 10%となっています。



図表 3-3: 利用時間別交通手段分担

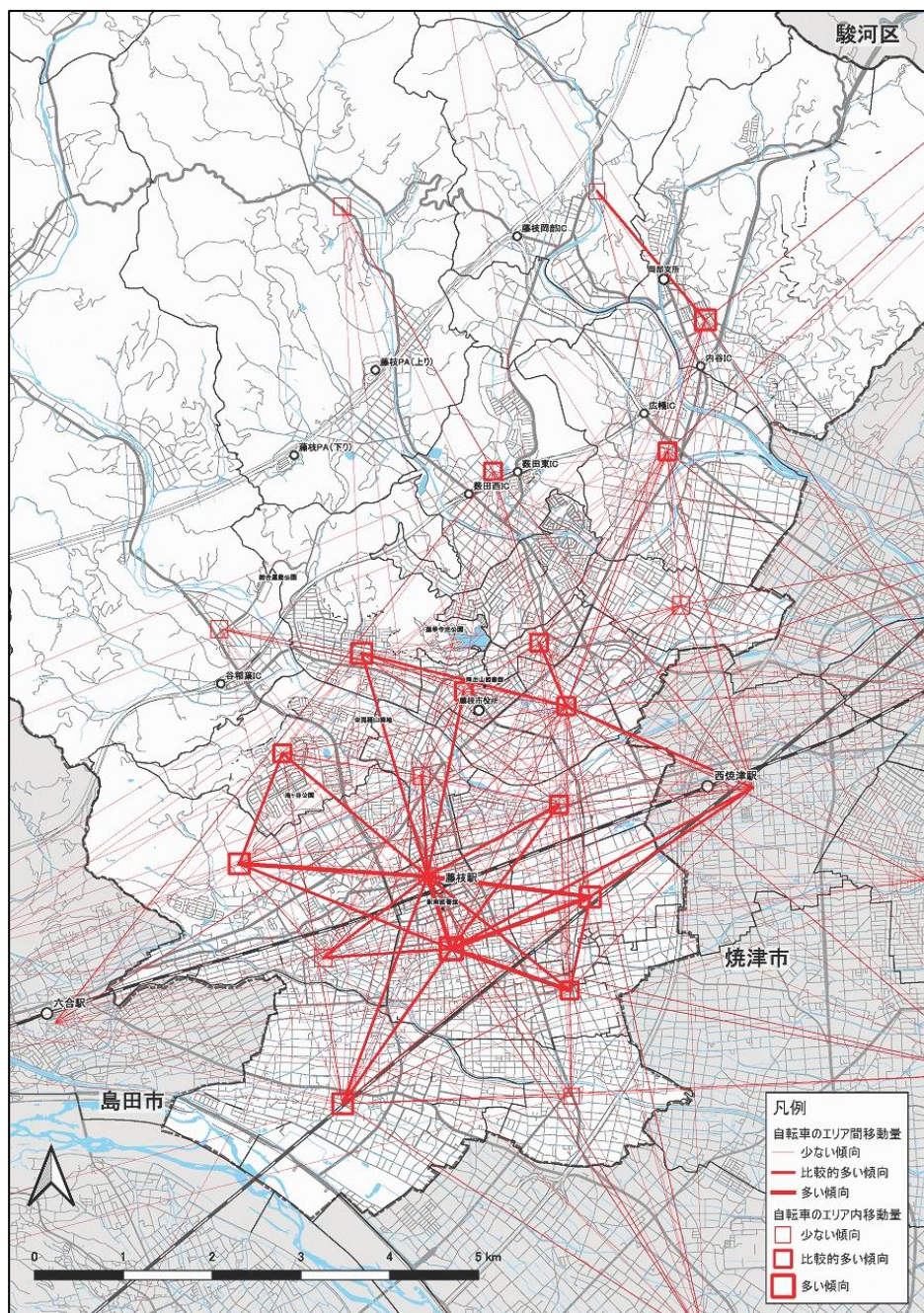


図表 3-4: 目的別交通手段分担率

出典: 第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査より作成

③自転車を利用した移動について

藤枝駅を中心とした自転車移動が多い傾向にあり、エリア内※₁ 移動でも中心市街地が最も多い傾向にあります。また、岡部地区や大洲地区等の地域拠点や地区拠点※₂ でも利用が見受けられる他、焼津市との往来もあります。



図表 3-5: 自転車のエリアトリップ図(全目的)

出典: 第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査より作成

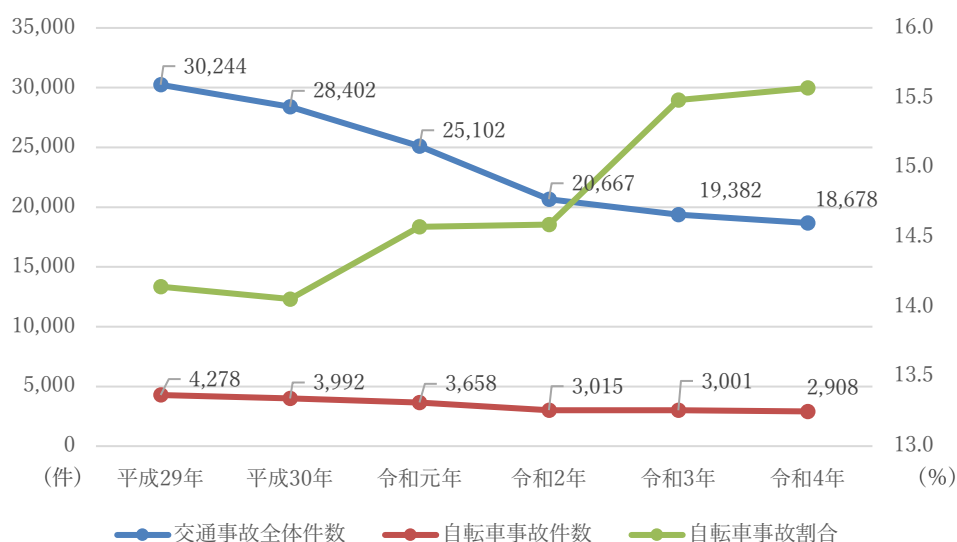
※1: 第4回静岡中部都市圏パーソントリップ調査結果による小エリアのこと

※2: 藤枝市都市計画マスタープランによる位置づけ

2. 自転車事故状況

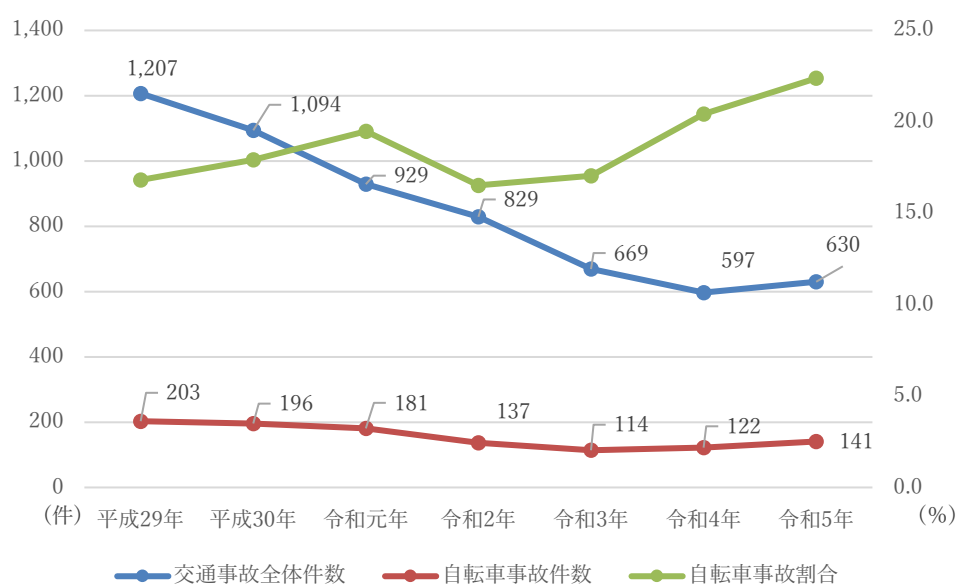
① 事故の推移

静岡県内や藤枝市内の自転車事故件数は減少傾向にありますが、事故全体の自転車事故割合は上昇傾向にあります。



図表 3-6: 静岡県内の事故件数と自転車事故件数

出典: 静岡県警察 令和4年版交通年鑑より作成



図表 3-7: 藤枝市内の事故件数と自転車事故件数

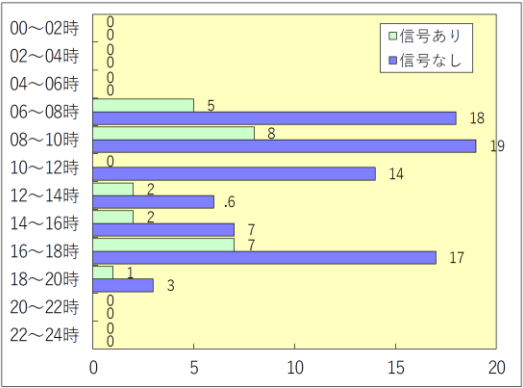
出典: 令和5年藤枝警察署交通事故統計より作成

②自転車事故の特性

自転車事故による負傷者数は、高校生が最も高く、次いで 65 歳以上になります。増加率では、20 歳未満、20～29 歳が上昇傾向であり、次いで高校生が高くなっています。事故の発生時間では、通勤通学の時間帯が多くなっています。

自転車事故類型では、車両相互による出会い頭が最も高く、次いで右左折時となっています。近年では、全国的に自転車と歩行者事故が増加傾向にあり、令和 5 年中は、過去 20 年間で最高の件数となっており、藤枝市内においても人対車両の件数が増加しています。また、違反別では、一時不停止等が最も多い件数となっています。

区 分	死 者 数		負 傷 者 数			
	増 数	減 率	構成率	増 数	減 率	
幼・園児			1	0.7	1	皆 増
小学生			4	2.9	-1	-20.0
中学生			10	7.3	-2	-16.7
小 計			15	10.9	-2	-11.8
高校生			44	32.1	9	25.7
20歳未満			5	3.6	2	66.7
20～29歳			20	14.6	8	66.7
30～39歳			10	7.3	-3	-23.1
40～49歳			11	8.0	1	10.0
50～59歳			8	5.8	1	14.3
60～64歳			1	0.7	-2	-66.7
65歳以上	2	2 皆 増	23	16.8	1	4.5
合 計	2	2 皆 増	137	100.0	15	12.3



図表 3-8:年齢層別の自転車事故件数 図表 3-9:時間別の自転車事故件数(交差点内)

出典:令和5年藤枝警察署交通事故統計より

区 分	件 数				死 者 数	
	構成率	増 数	減 率		増 数	減 率
人対(背)面通行中	1	0.7	1	皆 増		
横断中横断歩道	2	1.4	2	皆 増		
その他	1	0.7				
小 計	4	2.8	3	300.0		
正面衝突	1	0.7				
追 撞	93	66.0	21	29.2	2	2 皆 増
出会い頭	30	21.3	-8	-21.1		
右左折時	12	8.5	2	20.0		
その他	136	96.5	15	12.4	2	2 皆 増
小 計	1	0.7	1	皆 増		
車両単独踏切						
合 計	141	100.0	19	15.6	2	2 皆 増

区 分	件 数				死 者 数	
	構成率	増 数	減 率		増 数	減 率
一時不停止等	23	57.5	11	91.7		
安全不確認	1	2.5	-6	-85.7		
信号無視	5	12.5	5	皆 増		
脇見運転	2	5.0				
交差点安全進行	3	7.5	1	50.0	1	1 皆 増
運転操作不適	2	5.0	2	皆 増		
その他	4	10.0	2	100.0		
合 計	40	100.0	15	60.0	1	1 皆 増

図表 3-10:事故類型別 図表 3-11:第1当自転車の違反別

出典:令和5年藤枝警察署交通事故統計より

③事故の発生箇所

自転車事故は、中心市街地に多く発生しています。また、自転車事故は信号機のない交差点や市道で多い傾向にあります。

区 分	件 数				死 者 数				負 傷 者 数			
	構成率	増	減		増	減			増	減		
	数	率	数	率	数	率	数	率	数	率	数	率
国 道												
主 地 道	10	7.1	-1	-9.1	1	1	皆 増		9	-1	-10.0	
県 道	45	31.9	9	25.0					46	10	27.8	
市 町 道	85	60.3	11	14.9	1	1	皆 増		81	6	8.0	
そ の 他	1	0.7							1			
合 計	141	100.0	19	15.6	2	2	皆 増		137	15	12.3	

区 分	信号機あり 件数	増 減	信号機なし 件数	増 減	合 計 件数	増 減
00～02時						
02～04時						
04～06時		-1				-1
06～08時	5		18	2	23	2
08～10時	8	4	19	8	27	12
10～12時		-2	14	3	14	1
12～14時	2		6	-3	8	-3
14～16時	2	-2	7		9	-2
16～18時	7	4	17	5	24	9
18～20時	1	-1	3	-1	4	-2
20～22時		-1				-1
22～24時						
合 計	25	1	84	14	109	15
構 成 率	22.9	...	77.1	...	100.0	...

図表 3-12:道路別の自転車事故件数 図表 3-13:交差点内の自転車事故件数
出典:令和5年藤枝警察署交通事故統計より

【参考:自転車指導啓発重点地区・路線】

静岡県警察では、自転車交通秩序の実現が必要であると認められる地区・路線を「自転車指導啓発重点地区・路線」として重点的に自転車通行空間の整備、指導啓発活動や指導取締りを行うことにより、自転車の正しい乗り方の理解、自転車の交通ルールの浸透を図ることを目的に選定、公表しています。

自転車指導啓発重点地区・路線【藤枝警察署】

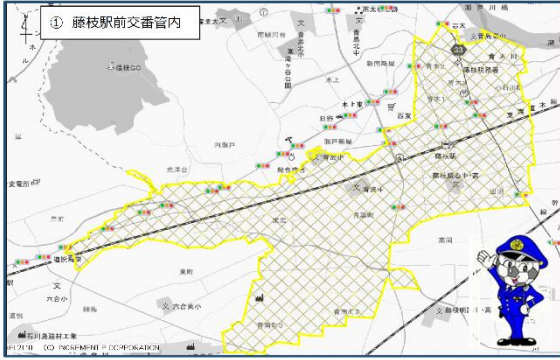
1 選定地区・路線

地区・路線	地区又は路線の名称	選定理由
① 地区	藤枝駅前交番管内	JR藤枝駅周辺の駐輪場から市内の企業や学校へ自転車で通勤・通学する人達による交通違反が多い地区です。
② 路線	市道藤枝水守線 主要地方道藤枝黒保線	過去5年間に、自転車が関係する重傷事故が多発している路線です。

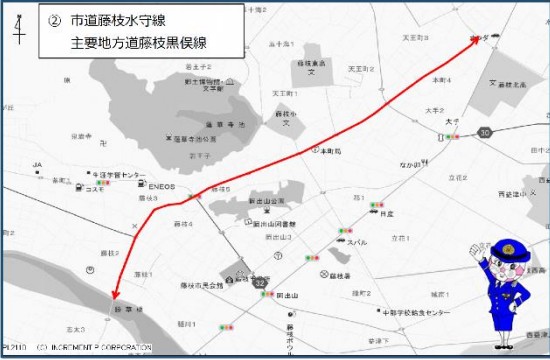
2 注意してほしいこと

① 藤枝駅前交番管内	交差点における一時不停止で指導を受ける高校生が多いです。交差点では 確実な一時停止・安全確認 を実施して、安全に通行してください。
② 市道藤枝水守線 主要地方道藤枝黒保線	歩道上における並進走行で指導を受ける高校生が多いです。 歩道上では歩行者を優先 して安全に通行してください。

① 藤枝駅前交番管内



② 市道藤枝水守線
主要地方道藤枝黒保線

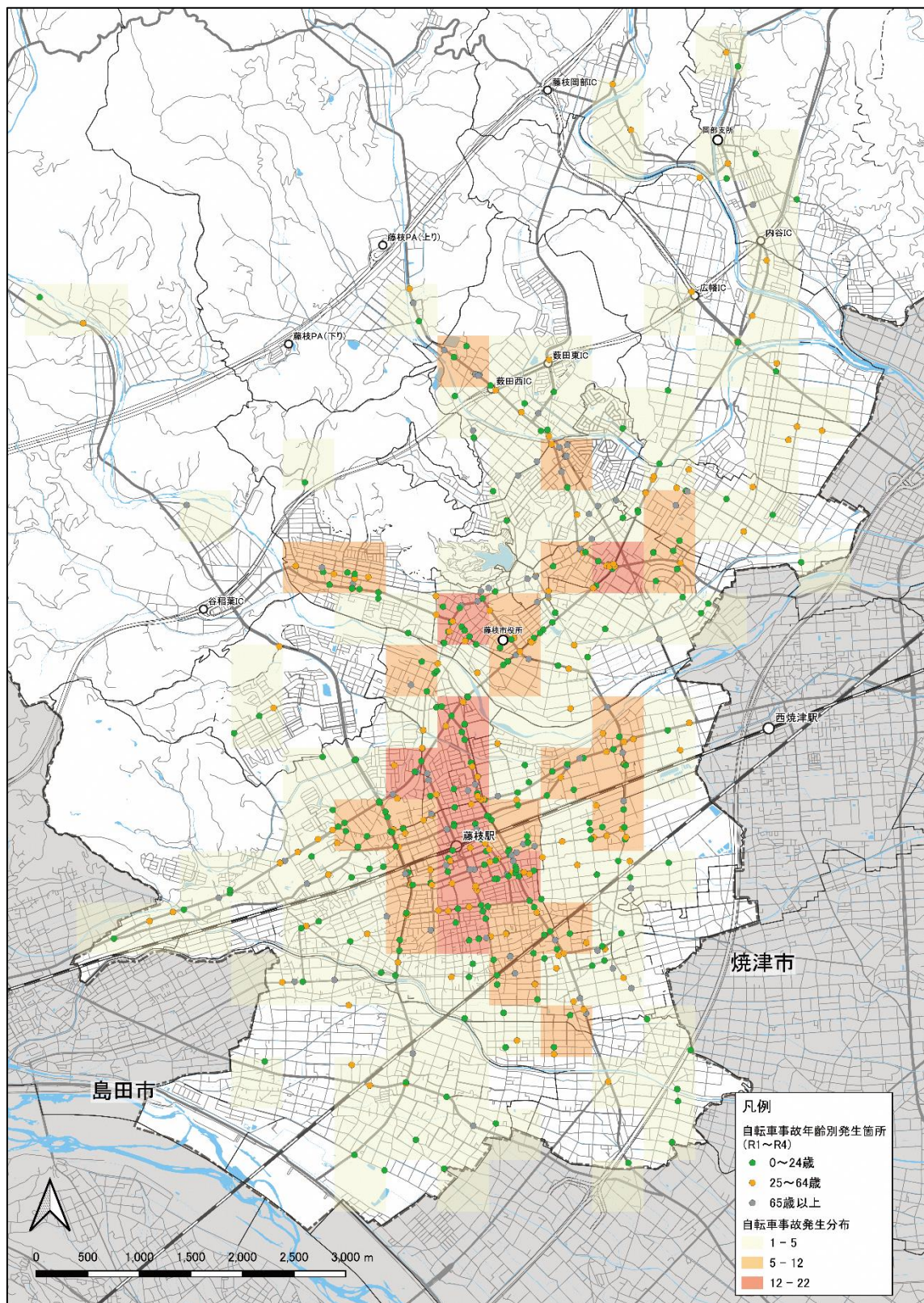


自転車事故防止



図表 3-14:藤枝市自転車指導啓発重点地区・路線
出典:静岡県警察ホームページより

-26-



図表 3-15: 自転車事故発生箇所

出典: 交通事故統計情報オープンデータ(警察庁)より作成

3.自転車の利用環境

①自転車通行空間ネットワークの整備

藤枝市では自転車が安全、安心かつ快適に利用できる自転車通行空間ネットワークを整備していくことが喫緊の課題となっていました。そこで、自転車通行空間ネットワークの将来構想を策定するとともに、具体的な路線選定及び整備手法の検討を行い、平成29年度に「藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画」を策定しています。

本市の「ネットワーク計画」や「静岡県自転車道等設計仕様書」に沿って、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在（矢羽根整備等）」などの自転車通行空間の整備を進めています。

しかしながら、過去に整備した自転車通行空間の路面標示が不明瞭になっている箇所があり、今後は修繕も必要となります。



図表 3-16: 藤枝市自転車通行空間ネットワーク整備計画



図表 3-17: 自転車通行空間整備(混在型:矢羽根整備) (藤枝市)

②交通安全指導等に関する取組み

自転車の安全利用の推進及び子どもの交通事故防止のため、本市オリジナルの「藤枝ジュニア自転車交通安全ルールブック」の作成や、自転車用ヘルメット購入に対する補助金の交付、高齢者が自転車を運転していることを知らせ安全確保への配慮や理解を促すための「自転車高齢者マーク」の作成などを行っています。

このほか、中高生や高齢者を対象とした交通安全教室や、市民が危険を感じた場所などの情報をインターネット上の地図に公開する「オッ!とアッ!とマップ」などを、警察や交通安全協会と連携して実施しています。



図表 3-18:交通安全教室



図表 3-19:自転車用高齢者マーク

出典:静岡県交通安全協会ホームページより



図表 3-20:藤枝ジュニア自転車交通安全ルールブック(藤枝市)

交通安全アドバイス 出会い頭事故多発 とび出さないで!

一時停止場所

駐車場出入口

見通しの悪い交差点

必ず 止まって、安全確認!

交通安全アドバイス 自転車運転者講習制度 14歳以上が対象

悪質・危険な自転車運転者は、「自転車運転者講習」を受けなければなりません。特定の「危険行為」を過去3年以内に2回以上繰り返すと「自転車運転者講習」の受講が命じられます。

自転車運転者講習の対象となる危険行為

- 信号無視
- 通行禁止違反
- 通行区分違反
- 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 横断歩道安全進行義務違反等
- 歩行者用道路における歩道の着席違反
- 歩行者用道路における歩道の着席違反
- 指定場所一時不停止等
- 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
- 妨害運転(いわゆる「あおり運転」)
- 安全運転義務違反
- 歩道通行時の通行方法違反
- 歩道通行時の通行方法違反
- 歩道通行時の通行方法違反
- 歩道通行時の通行方法違反

交通安全アドバイス 自転車保険 加入しましょう!

静岡県では、自転車利用者は**自転車保険に加入しなければなりません**。静岡県自転車条例(第11条第1項) 自転車安全整備士が点検整備した自転車に付帯する保険もあります。

付帯保険の補償内容

- 賠償責任補償 (死亡・傷害) 限度額1億円(示談交渉サービス付)
- 賠償補償 (死亡・高度後遺障害) 一律50万円 (入院15日以上) 一律5万円

TSMマークが貼付されている自転車に賠償申請に当たった場合、傷害保険が適用されます。点検から1年間有効です。

交通安全日本一 安全な乗り方とルール

- 1 車道が原則、左側を通行**
歩道は**例外**、歩行者を優先
道路交通法上、自転車は「軽車両」と位置づけられています。
車道**左側**を通行
路側帯も**左側**を通行
歩道を走ることができる場合
普通自転車に乗って通行できることを示す標識がある場合
子ども(13歳未満)や70歳以上の方が運転している場合
車道通行に支障がある障害を有する場合
道路工事や駐車車両が多いなど、交通の状況から見てやむを得ない場合
歩道は**歩行者優先**
走る場所→車道寄りか指定された部分を**必ず**走らなければなりません。
歩行者の通行の妨げとなる時→一時停止しなければなりません。
- 2 交差点では信号と一時停止を守って安全確認**
- 3 夜間はライトを点灯**
- 4 飲酒運転は禁止**
- 5 ヘルメットを着用**
道路交通法 第63条の11
すべての自転車利用者は**乗車用ヘルメットをかぶるよう**努めなければなりません。
ヘルメット着用のポイント
サイズは合っていますか?
深くかぶられていますか?
おでこが覆われて、目のラインと周りがくっきりと見え、顔が1〜2センチ入るよう調整
乗車用ヘルメットは、**安全基準に適合した製品**を選びましょう。

藤枝市・藤枝警察署・交通安全協会藤枝地区支部

意外と知らない!? 自転車のルールQ&A

Q 自転車は、どの信号に従えばいいですか?

A 自転車は車両であるため、**車道用信号機**に従います。
交差点では、左折車の巻き込み等に十分注意して進みましょう!

しかし、通行する場所等により見る信号が変わります。

A 次の場合は、歩行者用信号機に従います。

①歩道を通り、横断歩道を渡るとき

②標示板があるとき

「歩行者・自転車専用」の標示板がある場合には、歩行者用信号機に従わなければなりません。

Q スクラップル交差点は斜め横断できますか?

A 歩行者用信号機に従って斜め横断することができます。

Q 歩車分離式交差点はどうやって通りますか?

A 車道を通っている時は**車道用信号機**に従い、歩道を通っている時は**歩行者用信号機**に従いましょう。

横断歩道は歩行者最優先です。歩行者がいる場合には自転車から降りて通ります。

Q 道路にあるこの標識は何ですか?

A この標識があるところでは、**自転車は乗車して通ることができません**。自転車から降りて歩行者として通ります。

Q 道路の左端にあるこの路面表示は何ですか?

A 自転車通行位置を示し、ドライバーに注意喚起する役割があります。
自転車 必ず矢印線の上を走行しなければなりません。
自動車 矢印線の上の走行が禁止されているわけではありません。

Q 最近電動アシスト自転車を買ったので利用者が増え、何か気になることがありますか?

A 電動アシスト自転車は、ごきげんが軽くて、坂道や重い荷物でも走りやすいので利用者が増え、近年**交通事故が増加**している傾向にあります。以下の事に注意して、安全に電動アシスト自転車を利用してください。

停止時はブレーキをかけましょう。
不用意にペダルに足を乗せると動き出してしまう。

急ブレーキや飛び出しを防ぐため、早めにブレーキをかけましょう。

急発進に注意しましょう。
片足でペダルをこぎながらサドルにまたがると、けんけん乗りは危険があります。

図表 3-21: 自転車の安全な乗り方とルール
出典: 静岡県交通安全協会ホームページより

③駐輪環境

自転車等の利用者の利便性を図るとともに、JR 藤枝駅周辺における良好な都市環境及び生活環境の保持に寄与するため、1993 年に藤枝市自転車等駐車場を設置しています。収容可能台数は、自転車約 1,388 台、原付(125cc 以下)約 202 台です。また、市で撤去、保管している放置自転車の所有者への引き渡しを行っています。

また、電動アシスト付き自転車を利用して車体が重い等ラックへの駐車が困難な高齢者や障害者、子育て世代の人を対象とした『おもいやりゾーン』（平置き駐輪スペース）を設置しています。



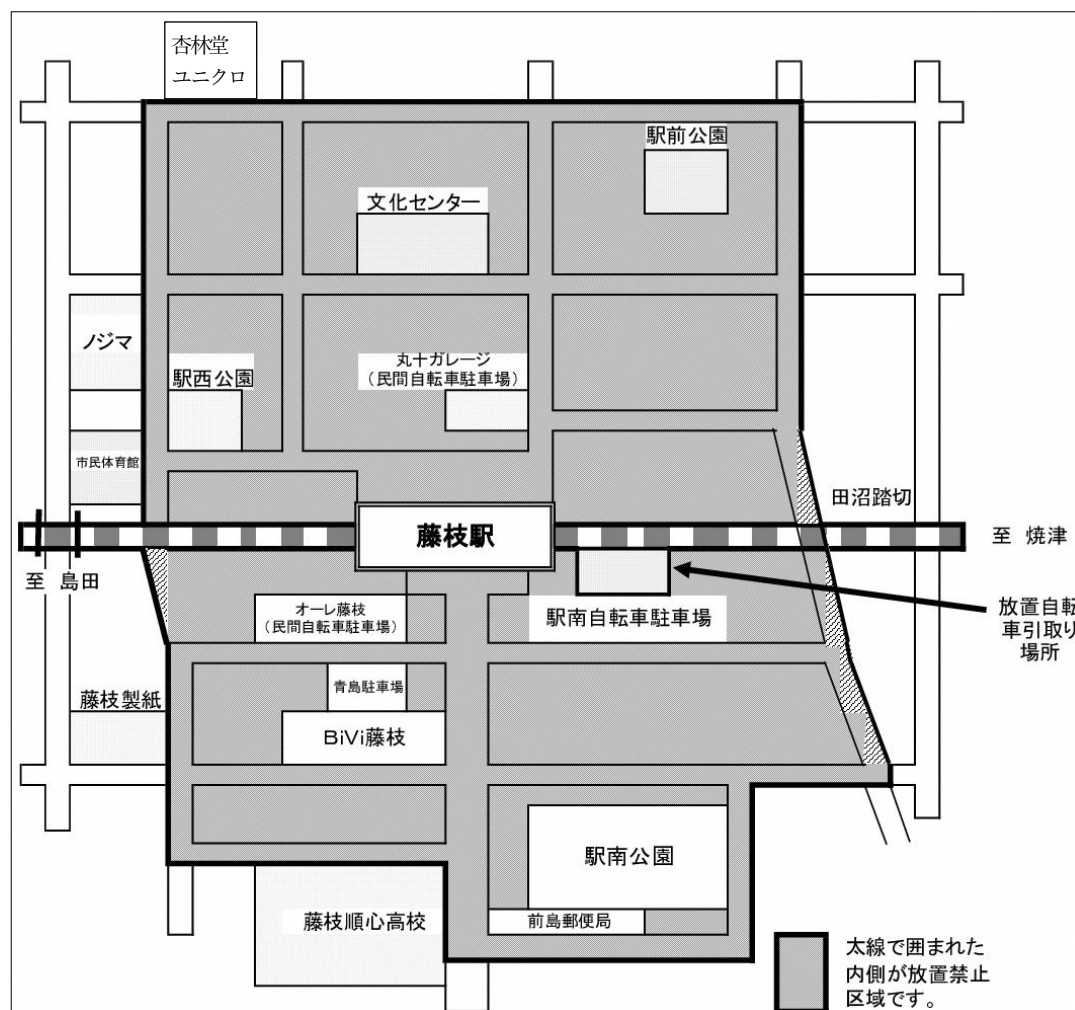
図表 3-22:藤枝市駅南自転車駐車場(藤枝市)



図表 3-23:藤枝市駅南自転車駐車場平置き駐輪スペース (藤枝市)

④自転車等放置規制区域

藤枝市では、藤枝駅周辺に自転車等放置規制区域を定めています。この区域内に放置されている自転車等は、条例に基づき警告を行い、3時間後に撤去します。また、自転車等放置規制区域外の公共の場所に自転車等が放置され、良好な生活環境が著しく阻害されていると認められる時は、警告を行い、7日間経過後に撤去しています。



図表 3-24: 自転車等放置規制区域(藤枝市)

⑤シェアサイクル

街なかシェアサイクルは、スマートフォン等のアプリを利用して、ステーションと呼ばれる駐輪場から電動アシスト付き自転車の貸出・返却が行えます。街なかシェアサイクルの利用方法やステーション位置等を掲載した「ふじえだシェアサイクルマップ」を作成しています。



図表 3-25:ふじえだシェアサイクルマップ(藤枝市)

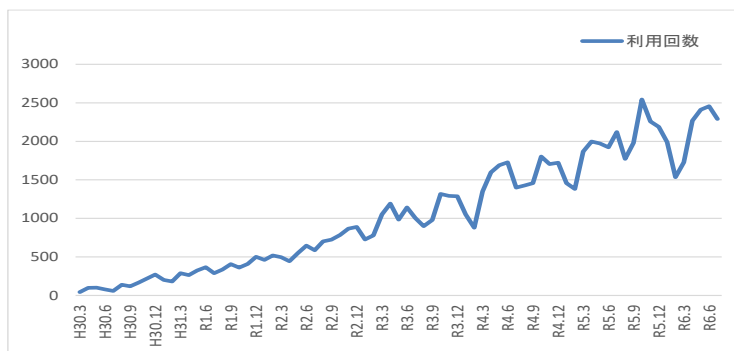
【シェアサイクルとは?】

ステーションと呼ばれる駐輪場から自転車の貸出・返却が可能で、街なかの回遊創出やネットワーク化を目的とした IoT を活用した自転車レンタルシステム。自転車を借りるステーションと返却するステーションは別々でもよく、自転車の利用料金は 1 日単位ではなく、ステーション間の移動時間のみ課金されます。

なお、本市におけるシェアサイクル利用者は、増加傾向にあります。



図表 3-26:シェアサイクルのステーション(藤枝市)



図表 3-27:シェアサイクルの利用回数の推移(藤枝市)

⑥レンタサイクル

JR藤枝駅前にある藤枝市観光案内所では、電動自転車の貸出を行っています。レンタサイクルはシェアサイクルと違い、一般的には借りた場所と同様の場所に返却が必要となります。



図表 3-28: レンタサイクル

出典: 藤枝市観光協会ホームページより

⑦サイクリングルート

藤枝市内には、旧東海道の宿場や藤や桜の名所をはじめとした様々な楽しみ方や体力に合わせたサイクリングルートがあります。また、日本を代表するサイクリングルートであるナショナルサイクルルートに指定されている太平洋岸自転車道も市内を通っています。

市内に関連するルートを紹介していくため、サイクリングマップを作成しており、その中で元プロレーサー監修によるモデルルートや、市内のバイシクルピット設置箇所を紹介しています。

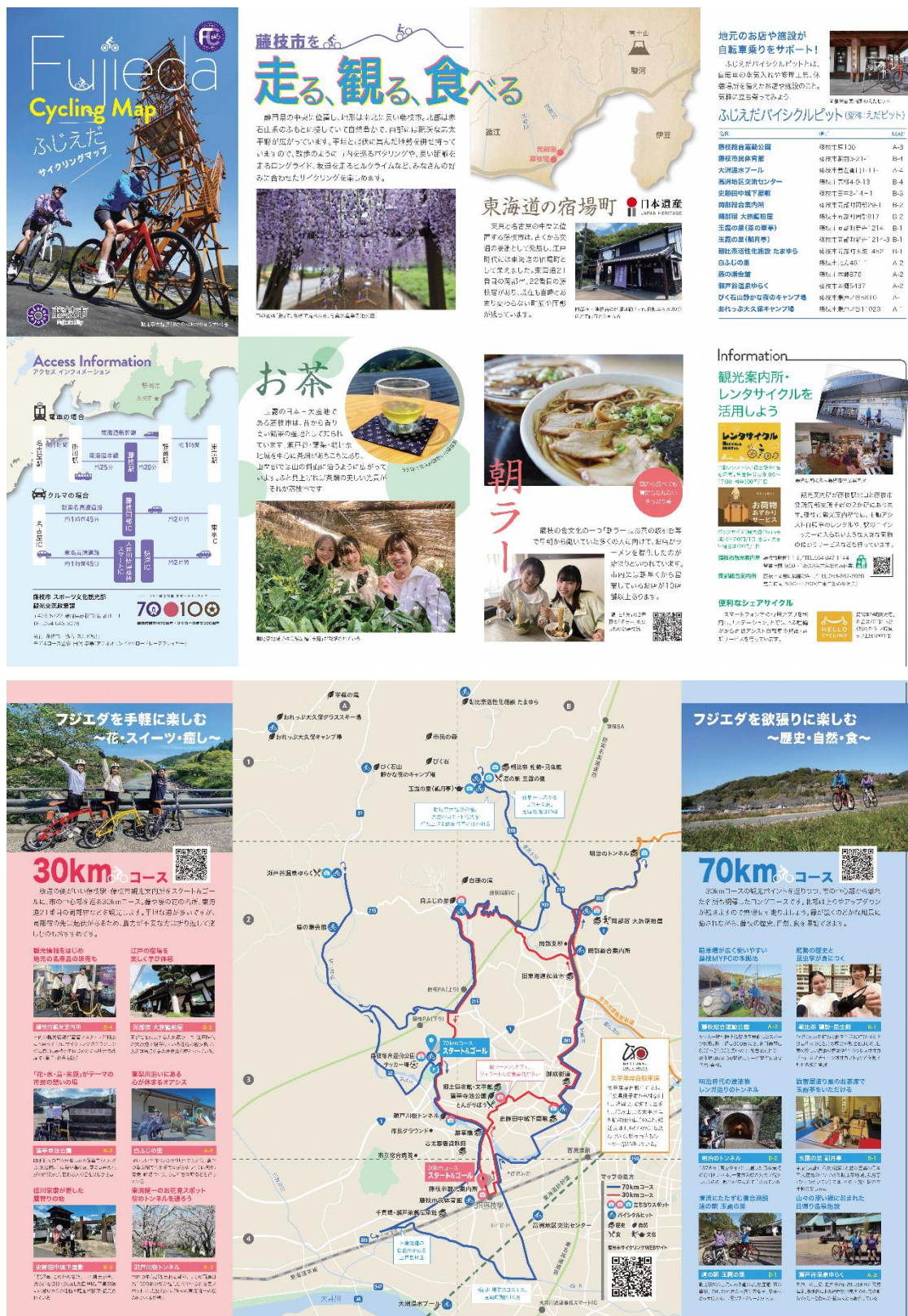
市内のバイシクルピットは 15 箇所(令和 6 年時点)設置され、休憩所としての利用や自転車用工具や空気入れなどが借りられます。

サイクリングルートにおいては、一部区間しか通行空間整備が実施されていない状況です。



図表 3-29: 静岡県内のサイクリングコース紹介

出典: ハローナビしずおか(静岡県観光協会)ホームページより



図表 3-30: 藤枝市サイクリングマップ(藤枝市)

【太平洋岸自転車道とは?】

太平洋岸自転車道は、千葉県から静岡県を通り、和歌山県に至る延長約1,400kmの自転車道で、令和3年5月31日にナショナルサイクルルートに指定されました。

ナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで、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国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進しているものです。



図表 3-31: 太平洋岸自転車道のルート

出典: 太平洋岸自転車道ナショナルサイクルルート指定推進協議会ホームページより

⑧タンデム自転車

「静岡県道路交通法施行細則」の一部が改正され、平成 28 年 12 月 1 日から静岡県内で二輪のタンデム自転車の走行ができるようになりました。

タンデム自転車とは、2人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダル装置が縦列に設けられた二輪又は三輪の自転車のことです。タンデム自転車は、「普通自転車」ではないため、普通自転車歩道通行可の歩道は通行できず、原則として車道、路側帯を通行しなければなりません。

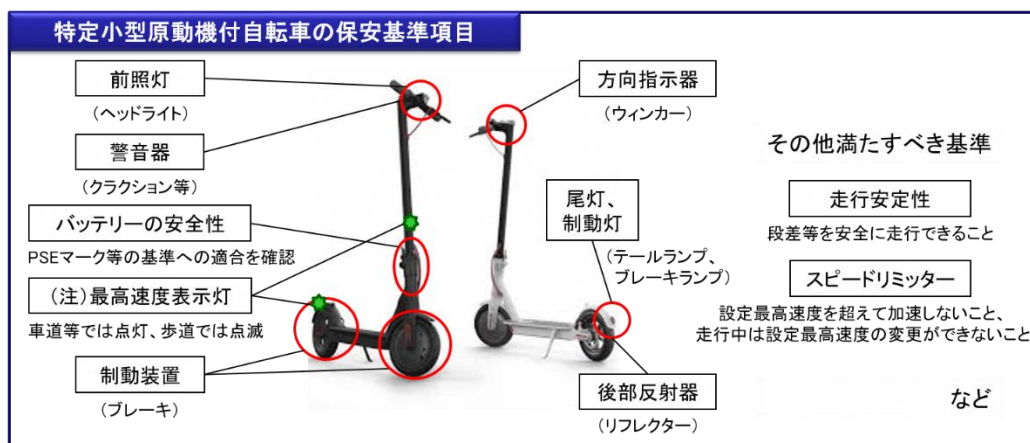


図表 3-32:タンデム自転車

出典：静岡県自転車道等設計仕様書（静岡県道路交通環境安全推進連絡会議）より

⑨新モビリティ

交通社会におけるニーズの多様化や令和 5 年には改正道路交通法が施行され、電動キックボード等のうち、一定の基準に該当するものを特定小型原動機付自転車と定義し、自転車と同様の空間を走行することが可能になるなど、新たなモビリティが登場しています。



(注) 歩道を6km/h以下で走行するモードを有しないものについては、点滅機能は不要

図表 3-33:特定小型原動機付自転車の保安基準

出典：国土交通省ホームページ 特定小型原動機付自転車についてより

**ルールを守って
電動キックボードに乗ろう**

令和5年7月1日から、一定の要件を満たす電動キックボード等は、**特定小型原動機付自転車**として、新たな交通ルールが適用されます。

公道走行する前に確認を！

※要件を満たさないものは、乗用形態にかかわらず令和5年7月1日以降も、引き続きその乗用区分（一般乗用車、特定小型原動機付自転車又は自動車）に応じた法令の規定が適用されます。

check 1 保安基準に適合していますか？

- ・基準を満たしていない場合は公道を走れません。
- ・基準適合を確認したものは製造時に性能等確認シールが貼られます。

【性能等確認を受けた車両型式の情報ははこちら】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr_000058.html
 【保安基準不適合車両を見つけた場合の情報提供窓口はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carin/rcf/hotline.html>

check 2 ナンバープレートは取り付けられていますか？

- ・所有者は、市区町村へ軽自動車税の申告をし、ナンバープレートを取り付けてください。
- ・手続の詳細については、申告先の市区町村にお尋ねください。

通常の乗付よりも小型化！

check 3 自賠責保険（共済）に加入していますか？

- ・所有者は、加入時に配布されるステッカーをナンバープレートに貼り付けてください。
- ・運行の際は加入時に配布される証明書を携行してください。

【自賠責保険（共済）の詳細はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/about/index.html>

交通ルールを守りましょう！

※これらの特定小型原動機付自転車に関する新たな交通ルールが適用されるのは、令和5年7月1日からです。

主な交通ルール

- ① 車道通行の原則**
原則、車道を通行し、道幅を空らなければならない（※自転車道通行可）。また、原則、道路左側を通行し、右側を通行してはいけません。
- ② 右左折の方法**
・左折時は、後方の安全確認とウィンカーでの合図を行い、横断中の歩行者の通行を妨げないように注意して、道路の左端に沿って曲がらなければなりません。
・どのような交差点でも、いわゆる「二段階右折」をしなければなりません。
- ③ 通行の禁止・一時停止すべき場所**
道路標識等により、通行を禁止されている道路等を通行してはいけません。また、一時停止すべきとされているときは、停止線の直前（停止線がない場合は、交差点の直前）で一時的に停止しなければなりません。
- ④ 歩行者の優先**
歩行者が横断しようとしているときは、横断歩道の手前で一時停止して歩行者に道を譲らなければなりません。

年齢制限・飲酒運転禁止等

- ① 16歳未満の運転は禁止されています。
- ② お酒を飲んだときは絶対に運転してはいけません。
飲酒運転は極めて悪質・危険な犯罪です。
- ③ スマートフォンを操作したり、その画面を注視したりしながら運転してはいけません。

安全利用のために

交通事故の被害を軽減するため、乗車用ヘルメットを着用しましょう。

交通ルールの詳細はこちら

【警察庁 ウェブサイト 特設ページ】
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>

図表 3-34: 特定小型原動機付自転車の周知・啓発用のチラシ①

出典: 国土交通省ホームページ 特定小型原動機付自転車についてより

**新しい
車両区分**

**特定小型原動機付
自転車ってなに？**

令和5年7月1日から、一定の要件を満たす電動キックボード等は、**特定小型原動機付自転車**として、新たな交通ルールが適用されます。

Q1 特定小型原動機付自転車とは？

- 最高速度 **20km/h** 以下
- 定格出力 **0.6kW** 以下
- 車体の大きさ 長さ **1.9m** 以下 / 幅 **0.6m** 以下

※要件を満たさないものは、乗用形態にかかわらず令和5年7月1日以降も引き続き、その乗用区分（一般乗用車、特定小型原動機付自転車又は自動車）に応じた法令の規定が適用されます。

Q2 誰が乗れるの？

16歳以上であれば、免許証が無くても乗ることが可能です。

Q3 どこを走れるの？

- ・車道を通行しなければなりません。
- ・自転車道も通行することができます。

Q4 利用するにはどうすれば？

公道を走行するに当たっては、
 ① 車両が道路運送車両の**保安基準**に適合し、
 ② **ナンバープレート**を取り付け、
 ③ **自賠責保険（共済）**に加入しなければなりません。（車両）

① 保安基準への適合が必要です！

- ・基準を満たしていない場合は公道を走れません。
- ・基準適合を確認したものは製造時に性能等確認シールが貼られます。

【性能等確認を受けた車両型式の情報ははこちら】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr_000058.html
 【保安基準不適合車両を見つけた場合の情報提供窓口はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/carin/rcf/hotline.html>

② ナンバープレートが必要ですよ！

- ・所有者は、市区町村へ軽自動車税の申告をし、ナンバープレートを取り付けてください。
- ・手続の詳細については、申告先の市区町村にお尋ねください。

通常の乗付よりも小型化！

③ 自賠責保険（共済）への加入が義務付けられています！

- ・所有者は、加入時に配布されるステッカーをナンバープレートに貼り付けてください。
- ・運行の際は加入時に配布される証明書を携行してください。

【自賠責保険（共済）の詳細はこちら】
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jibaiseki/about/index.html>

交通ルールの詳細はこちら

【警察庁 ウェブサイト 特設ページ】
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html>

図表 3-35: 特定小型原動機付自転車の周知・啓発用のチラシ②

出典: 国土交通省ホームページ 特定小型原動機付自転車についてより

⑩公共交通と自転車の連携

公共交通と自転車の連携は、輸送力拡大や利用圏域拡大などのメリットがあると考えられており、サイクル&バスライドや自転車をそのまま車内等に持ち込める運用（サイクルトレイン・サイクルバス）等があります。

本市には、駅やバス停などの公共交通機関を利用できる場所までの距離が離れている地区があり、その間の移動手段として自転車を活用したいが、駐輪場がないという課題があります。

1. サイクルトレイン・サイクルバスの概説

1.1. サイクルトレイン・サイクルバスとは

自転車を解体せず、そのまま車内又は車外サイクルラックに搭載し、輸送する鉄道・バス



JR西日本きのくに線（和歌山県）



ウイング神姫（兵庫県）

1.2. 導入目的と利用層

サイクリストの観光行動や通勤・通学、買い物といった生活行動への導入事例



一畑電車（島根県）



宗谷バス（北海道）



上毛電気鉄道（群馬県）

1.3. 法令・計画における位置付け

法令・計画に位置付け、自転車施策や公共交通施策と一体的に取り組む事例

- ・自転車活用推進法
- ・自転車活用推進計画
- ・交通政策基本法
- ・交通政策基本計画
- ・地域公共交通計画

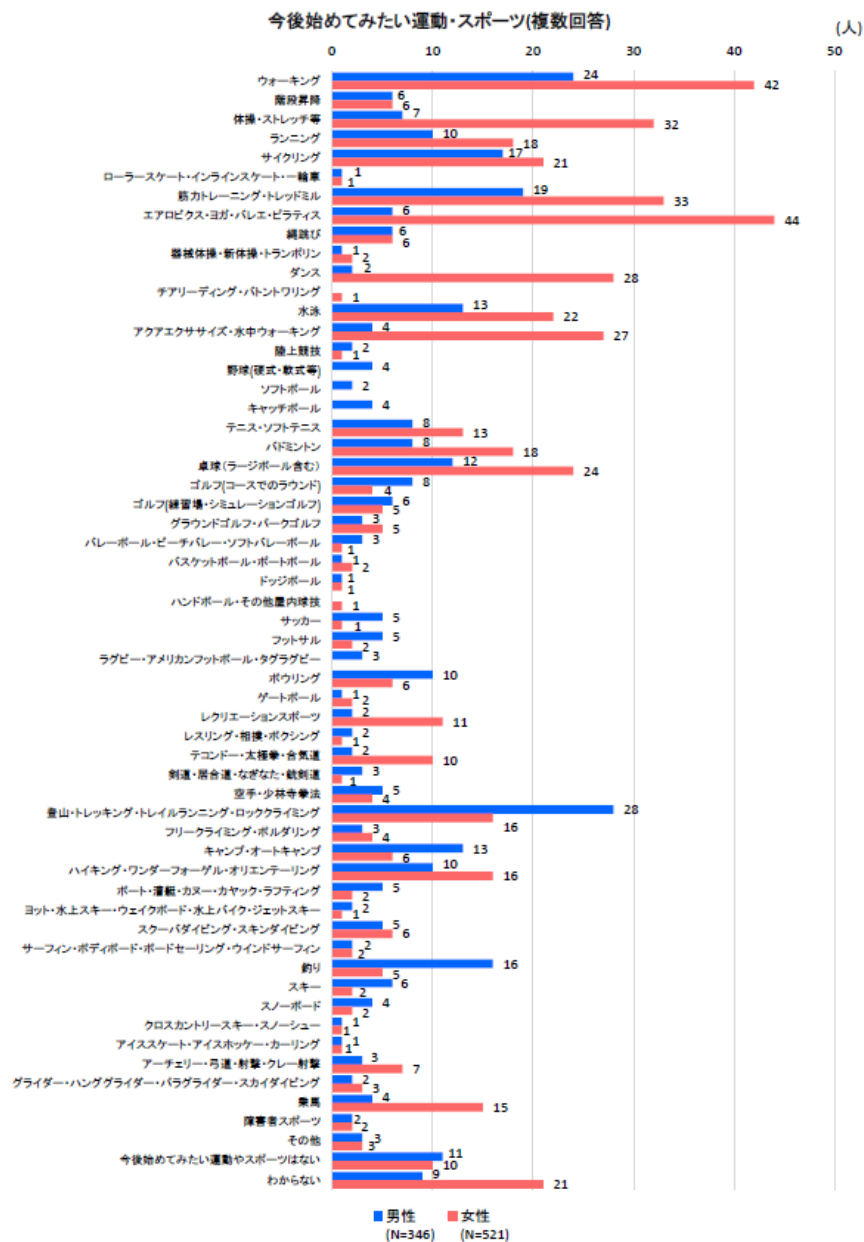
図表 3-36：公共交通と自転車の連携事例

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

⑪運動・スポーツとしての自転車

市内在住の18歳以上79歳以下の方を対象に令和元年度に実施したアンケート結果によると、今後始めてみたい運動・スポーツにサイクリングの回答が複数あります。

自転車は身近な乗り物で生涯スポーツとしては最適なツールですが、本市においては、サイクルスポーツの受入環境や公道での走行環境が十分とは言えないため、サイクルスポーツが身近なものとはいえない状況です。



図表 3-37: 今後始めてみたい運動・スポーツアンケート結果(藤枝市)