

# 佐伯市自転車活用推進計画（素案）

令和 年 月

佐 伯 市

## も く じ

<b>第1章 総論</b> . . . . .	<b>1</b>
1 計画策定の趣旨 . . . . .	2
2 計画の位置づけ . . . . .	2
3 計画期間 . . . . .	3
4 計画対象区域 . . . . .	3
<b>第2章 現状と課題</b> . . . . .	<b>4</b>
1 サイクルツーリズムの現状 . . . . .	5
2 自転車の利用環境の現状 . . . . .	9
3 自転車ルール・マナーの現状 . . . . .	13
4 自転車活用の現状 . . . . .	17
5 課題の整理 . . . . .	18
<b>第3章 計画目標と施策</b> . . . . .	<b>20</b>
1 目標1 サイクルツーリズムの推進 . . . . .	21
2 目標2 自転車を利用しやすいまちづくり . . . . .	29
3 目標3 自転車ルール・マナーの向上 . . . . .	35
4 目標4 自転車の利用による健康増進 . . . . .	38
<b>第4章 推進方策</b> . . . . .	<b>40</b>
1 推進体制 . . . . .	41
2 計画の見直し . . . . .	41
3 フォローアップ指標 . . . . .	41
<b>第5章 参考資料</b> . . . . .	<b>42</b>
1 策定体制 . . . . .	43
2 策定の経緯 . . . . .	44
3 自転車ネットワーク路線の選定手順 . . . . .	45

# 第1章 総論

---

### 1 計画策定の趣旨

自転車は、子どもから大人まで手軽に乗ることができる身近な乗り物であるとともに、利便性が高い、環境にやさしい、健康に良い、維持コストが安い等の様々な利点があります。また、近年ではサイクリング等のレジャー手段としての利用も増え、交通体系の中でもその位置づけはますます重要性を増しています。しかしながら、本市では移動手段として主に自動車を使用する割合が非常に高く、道路は自動車中心の構造となっています。そのため、自転車が安全に通行できる空間の整備がほとんど進んでいないのが現状です。

このような中、国においては、自転車の活用による環境負荷の低減や国民の健康増進等の新たな課題へ対応するため、「自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）を平成 29 年 5 月 1 日に施行し、同法第 9 条に基づいて「自転車活用推進計画」を平成 30 年 6 月に策定し、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図ることとしています。

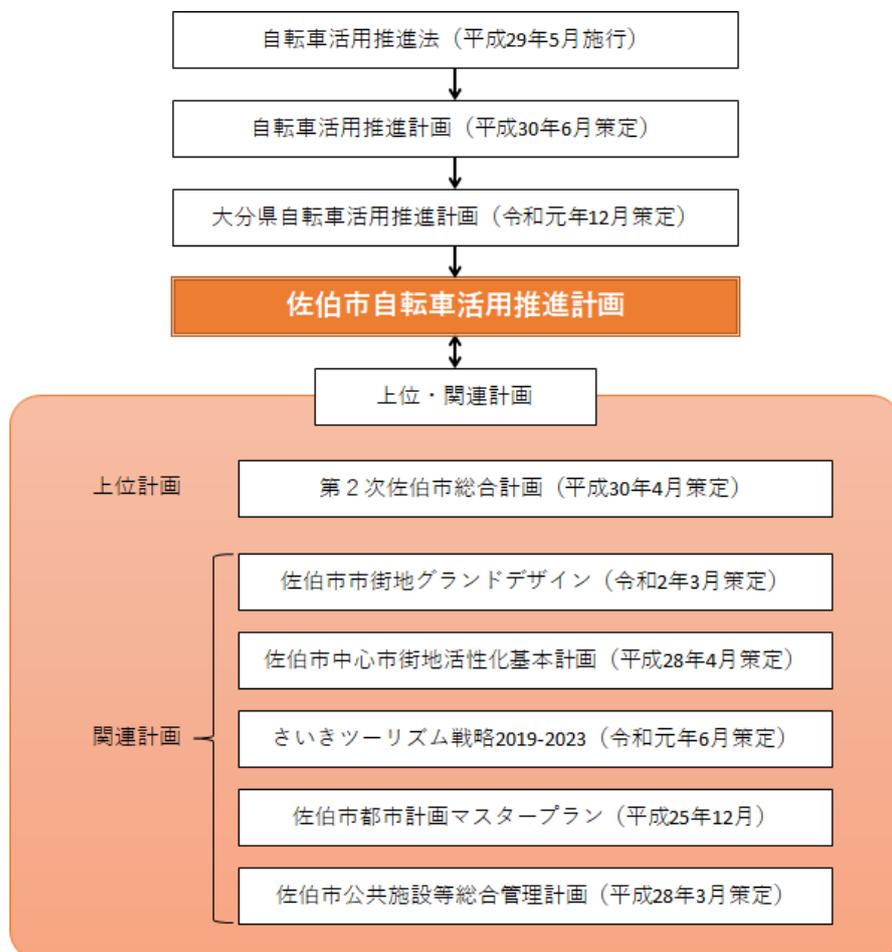
また、国の自転車活用推進計画を踏まえつつ、大分県は自転車活用推進法第 10 条に基づいて「大分県自転車活用推進計画」を令和元年 12 月に策定しました。

本市においても、こうした動向等を踏まえつつ、本市が有する風光明媚な海岸線や豊かな山間部の自然等の特徴を活かした誘客に取り組むとともに、市民が自転車を利用しやすい空間の整備を進めることで、九州一広い佐伯市を自転車が安全で楽しく走ることができる“まち”になるよう、様々な関係者が連携・協力して自転車に関する施策を総合的に推進するために、自転車活用推進法第 11 条に基づいて「佐伯市自転車活用推進計画」（以下、「本計画」）を策定するものです。

### 2 計画の位置づけ

本計画は、国の「自転車活用推進計画」及び「大分県自転車活用推進計画」を踏まえつつ、上位計画である「第 2 次佐伯市総合計画」や各種関連計画との整合性を図りながら、自転車活用推進法第 11 条に基づいて策定するものであり、本市における自転車施策の方針や今後の取り組みを整理しました。

■ 計画の位置づけ



### 3 計画期間

本計画の計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。本計画の計画期間中に国や大分県の現行の自転車活用推進計画の計画期間が終了することから、国や大分県が計画を改定した時には、必要に応じて本計画を修正することとします。また、本計画の終了年度には計画の実施状況や社会情勢を踏まえ、計画を見直します。

### 4 計画対象区域

計画対象区域は佐伯市全域とします。

## 第2章 現状と課題

---

### 1 サイクルツーリズムの現状

#### (1) イベントの実施や情報発信

ツール・ド・佐伯実行委員会が主催し、佐伯市全域を自転車で巡る「ツール・ド・佐伯」には近年 1,800 人超が参加し、市内サイクルツーリズムの一大イベントとなっています。一方、「ツール・ド・佐伯」以外のサイクルイベントが実施されていません。また、サイクリング関連の情報発信が不足しており、継続的な誘客に結び付いていない状況です。

#### (2) サイクリストの受け入れ環境や拠点施設

自転車を持参して来訪したサイクリストが宿泊施設等へ自転車を預けることができる体制が整っていません。また、市内山間部エリアの振興局や民間代表者等により組織される「佐伯市山間部サイクルツーリズム推進事業実行委員会」が設定するサイクリングコースのスタート、ゴール拠点として道の駅やよいがあり、コース内にエイドステーション（休憩所）を設置していますが、市内全域でみると数が不足しています。このほか、サイクリストのための更衣室や自転車のメンテナンススペース等、より快適にサイクリングするための拠点施設が存在していません。

#### (3) サイクリングコース

##### ① ツール・ド・佐伯

「ツール・ド・佐伯」のサイクリングコースは、市内全域を回る全長 190km のコースや大入島を周回するコース等全部で 5 つあり、初心者から上級者まで幅広く楽しむことができるコース設定となっています。「ツール・ド・佐伯」の大会においては、各エイドステーションで地域の特産品が振舞われ、地元住民とのふれあいも魅力の一つとなっています。

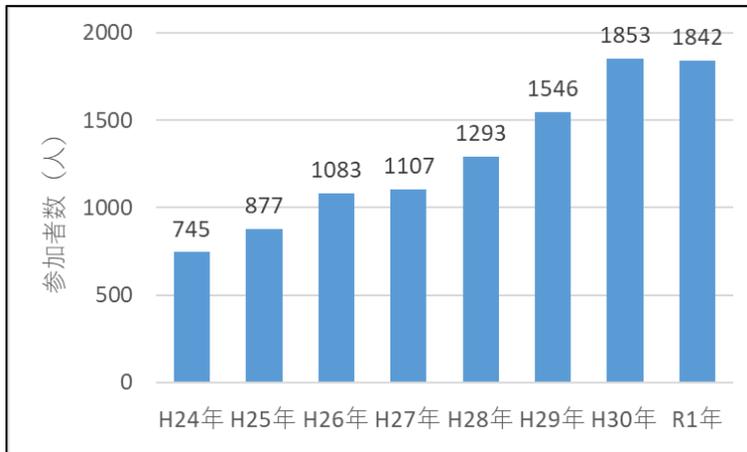
■ ツール・ド・佐伯



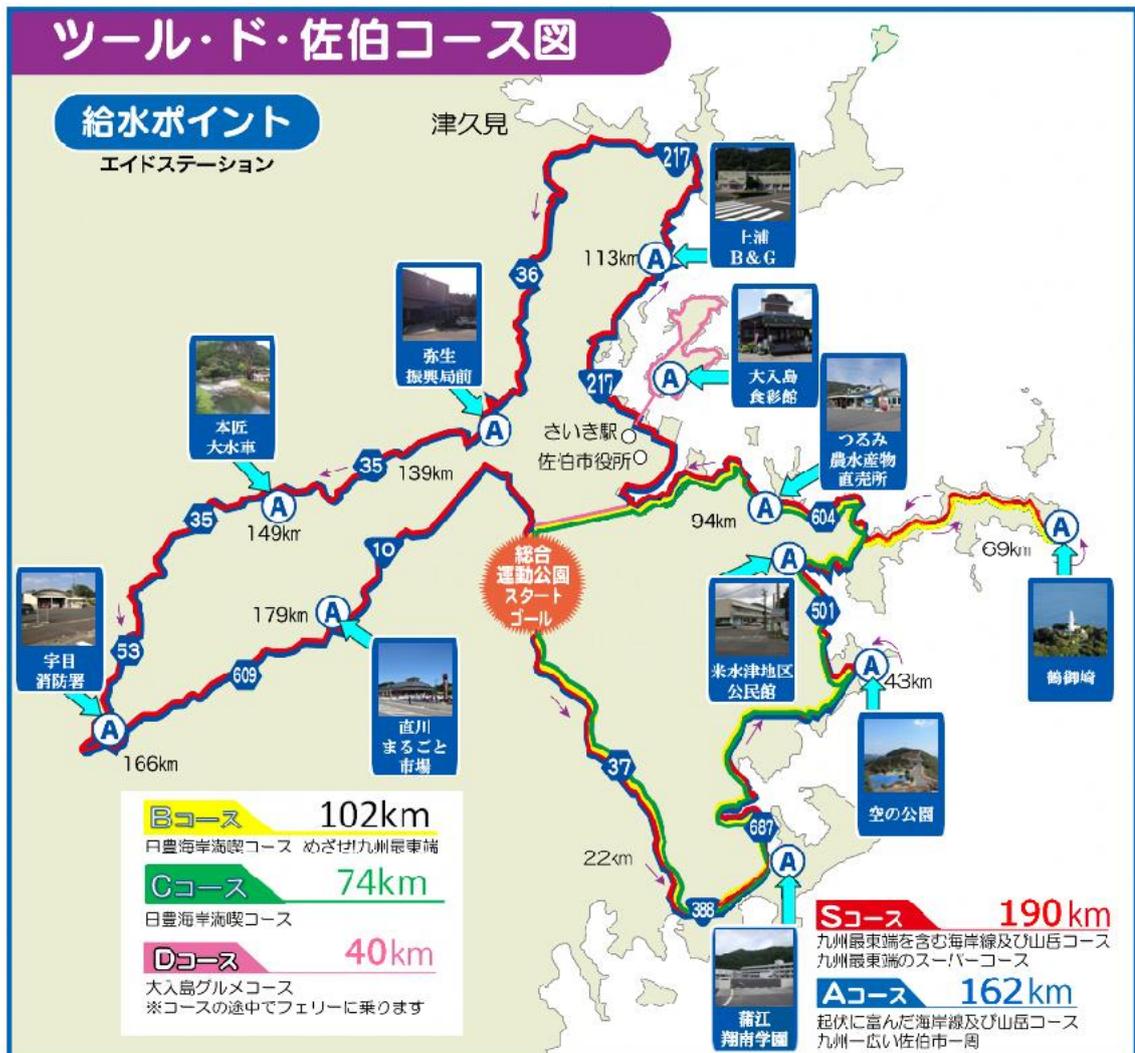
■ エイドステーション



■参加者数推移



■ツール・ド・佐伯コース

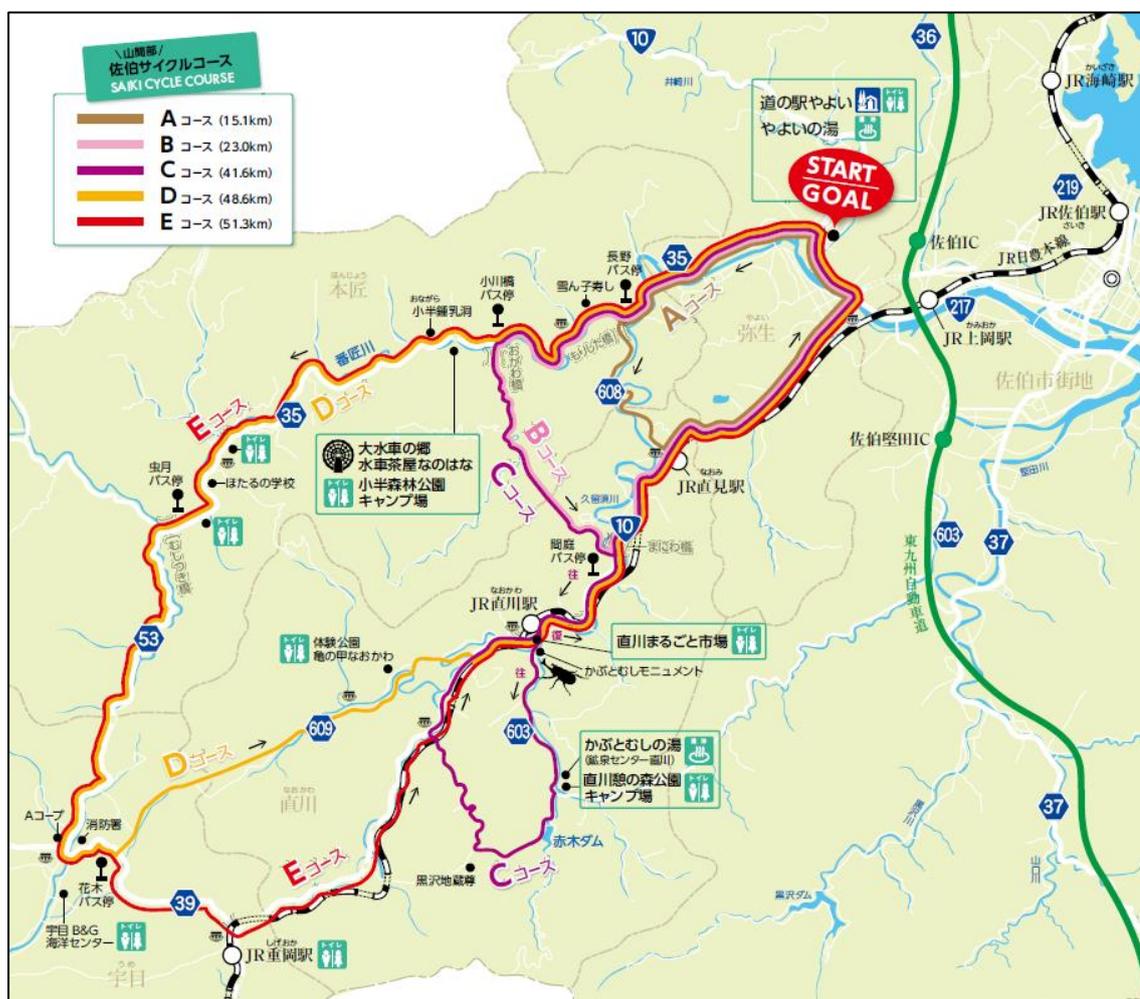


資料：ツール・ド・佐伯ホームページ（ツール・ド・佐伯実行委員会）

② さいきりんぐ

佐伯市山間部サイクルツーリズム推進事業実行委員会が市内山間部を中心としたサイクリングコース“さいきりんぐ”を設定し、マップの作成、配布を行いサイクリストの誘客に取り組んでいます。高低差に富んだ5つのコースからなり、最短で15.1km、最長で51.3kmと子どもから大人まで楽しんで走ることができるコースとなっています。また、コース内には合計6か所のエイドステーションを設定しており、適宜休憩をはさみながらサイクリングを楽しむことができます。

■ さいきりんぐコース



資料：さいきりんぐ 佐伯サイクルコース  
(佐伯市山間部サイクルツーリズム推進事業実行委員会)

## 第2章 現状と課題

### ■エイドステーション一覧

地域	エイドステーション	主な設備
弥生	道の駅やよい	wi-fi カフェ 温浴 食事 売店 トイレ
	フジスエ（弥生洞明寺）前	売店 トイレ
本匠	小半森林公園キャンプ場	食事 トイレ
宇目	道の駅宇目	wi-fi カフェ 食事 売店 トイレ
直川	直川まるごと市場	売店 トイレ
	直川憩の森公園キャンプ場	温浴 食事 トイレ

※各エイドステーションに簡易修理キットを配備

### ③ 設定済みのサイクリングコース一覧

①及び②に記したサイクリングコースについて、コース概要を以下にまとめます。

### ■ 設定済みのサイクリングコース一覧

No.	コース名	距離 (km)	コース概要
1	ツール・ド・佐伯Sコース	190	九州最東端の鶴御崎灯台を含む佐伯市全域を巡るコース
2	ツール・ド・佐伯Aコース	162	海・山・川の景色が美しい佐伯市全域を巡るコース
3	ツール・ド・佐伯Bコース	102	九州最東端の鶴御崎灯台まで行く日豊海岸満喫コース
4	ツール・ド・佐伯Cコース	74	200メートル前後の峠を2か所越える日豊海岸満喫コース
5	ツール・ド・佐伯Dコース	40	初心者でも楽しめる大入島周回コース
6	さいきりんぐAコース	15	高低差の少ない初心者向けコース
7	さいきりんぐBコース	23	Aコースよりも坂道の多い初心者向けコース
8	さいきりんぐCコース	42	かぶとむしモニュメントが見どころの直川を巡るコース
9	さいきりんぐDコース	49	本匠の大水車が見どころの山間部満喫コース
10	さいきりんぐEコース	51	最大標高253mの宇目を巡る山間部満喫コース

### ④ その他のサイクリングコース

自転車の楽しみ方は、サイクルツーリングの他にも傾斜のある坂道を上るヒルクライムや、山道等の未舗装道路を走るマウンテンバイク等があります。現在、本市ではサイクルツーリング用のコースのみが設定されているため、様々な種類の自転車を楽しむためのコース設定やコース整備を進めることで、サイクリストの更なる誘客が望まれます。

## 2 自転車の利用環境の現状

### (1) 自転車の通行環境

本市における自転車通行空間の整備はほとんどなされていないのが現状です。市内の一部区間において、幅員が広い自歩道を設置し歩行者・自転車利用者が相互に通行可能な場所も存在しますが、ほとんどの区間において自転車利用者は歩道と車道の両方を通行しており、場所によっては自転車利用者が通行しにくい路線が多くみられます。

■一般国道10号 江良自歩道



■一般的な歩道の状況



■自歩道整備箇所図



## (2) 駐輪場の状況

本市における駐輪場は、下表に示す通り10か所に整備しています。勤務・授業時間帯から外れる夕方から早朝にかけて、特に佐伯駅前に駐輪する自転車の数が多くなり駐輪スペースからはみ出る場合もあるため、駐輪場の増設等の対策をとる必要があります。

■佐伯駅前駐輪場の整備状況



■駐輪場一覧

駐輪場名	収容台数		備考
	自転車	原付 (50cc以下)	
佐伯市営駅前駐車場	246台	18台	レンタサイクル併用
JR佐伯駅前駐輪場	50台	—	JR九州管理駐輪場
さいき城山桜ホール 駐輪場	80台	—	ホール利用者／大手前 バス停利用者用
浅海井駅駐輪場	20台	7台	
狩生駅駐輪場	13台	—	
海崎駅駐輪場	30台	1台	
上岡駅駐輪場	63台	—	
直見駅駐輪場	16台	4台	
直川駅駐輪場	21台	—	
重岡駅駐輪場	31台	—	

### (3) レンタサイクルサービス

本市では、歴史的な街並みが残る城下町付近をはじめとして、市内の4か所においてレンタサイクルを実施しています。

このうち、佐伯駅前観光案内所と城下町の観光交流館では相互乗り捨てが可能となっています。利用者は年々増加しており、昨年度は811人の利用がありました。近年では、レジャー向けのスポーツタイプの自転車や電動アシスト自転車も導入しています。このほか、大入島の食彩館や蒲江のたかひら展望公園でも自転車の貸し出しを行っています。大入島は豊後水道に面した佐伯湾に浮かぶ離島で、一周が約17kmで平坦な道のりとなっており潮風を浴びながら快適なサイクリングができます。また、蒲江のたかひら展望公園では、豊後水道のパノラマを眼下に見ながら片道約3kmのコースをのんびりとサイクリングすることができます。

しかしながら、市内に3か所ある道の駅やその他の観光施設等にはレンタサイクルがなく、自転車の利用促進のため更なるレンタサイクルサービスの拡充が課題となります。

■ レンタサイクル料金表

施設	車種	数量 (台)	料金表(3時間当たり) 1時間延長ごとに100円	
			大人 (※中学生以上)	小学生以下
観光案内所 ・ 観光交流館	シティサイクル	5	200円	100円
	クロスバイク	5	200円	100円
	電動アシスト自転車	10	300円	150円
	子ども用自転車	2	200円	100円
大入島食彩館	シティサイクル	10	300円	—
	タンデム自転車	2	700円	—
たかひら 展望公園	シティサイクル	14	320円※	210円
	タンデム自転車	2	640円	—

※貸出時間

(観光案内所・観光交流館) 9時～17時

(大入島食彩館) 9時30分～15時45分

(たかひら展望公園) 10時～16時(4月-11月)、10時～15時(12月-3月)

■ レンタサイクル利用者数の推移

年度	観光案内所及び 観光交流館	大入島食彩館	たかひら展望公園
H29	743 人	392 人	226 人
H30	772 人	219 人	217 人
R1	811 人	230 人	176 人

■ クロスバイク（観光案内所）



■ タンデム自転車（大入島食彩館）



(4) 公共交通機関

本市には JR や路線バス等の公共交通機関がありますが、市民の移動手段は自動車メインとなっているため、自転車利用を促進するため公共交通機関との連携を検討し、自転車を利用しやすい環境を整備する必要があります。

■ JR 佐伯駅



■ 佐伯駅前バス停



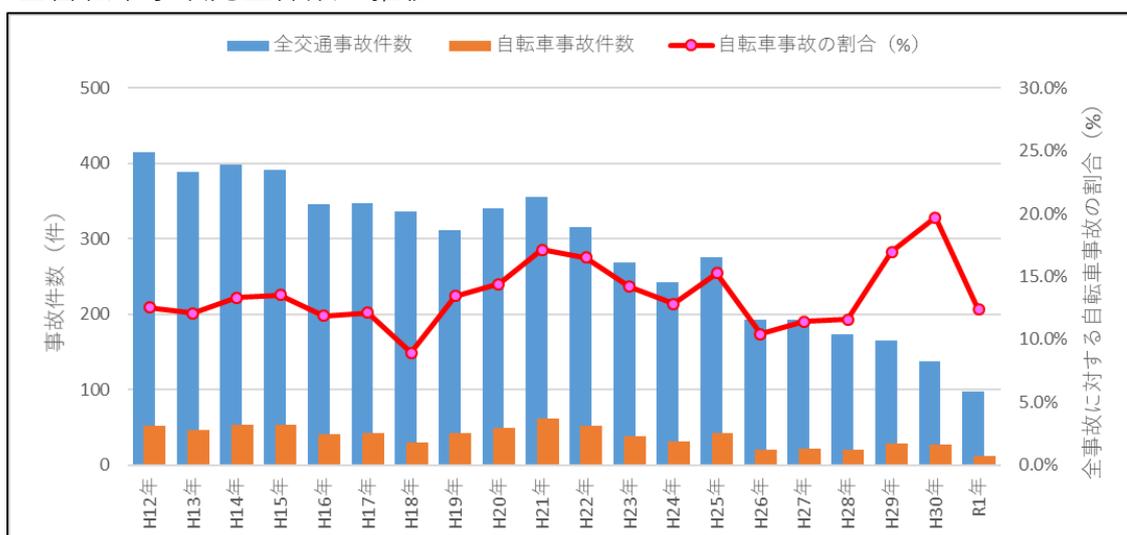
### 3 自転車ルール・マナーの現状

#### (1) 自転車関係の交通事故の発生状況

本市において、平成12年から令和元年までの20年間で平均39件/年の自転車事故が発生しています。直近20年間で全交通事故件数は減少傾向にあり、自転車事故についても件数は減少していますが、全事故に対する自転車事故の割合は横ばい傾向にあり、更なる事故の減少が望まれます。

自転車事故の詳細をみると、事故形態は出会い頭での事故が多く、全体の半数以上を占めています。また、自転車事故の発生時間帯は7時～8時と16時～17時の時間帯に多く発生しており、通勤・通学時間帯と重なっていることがわかります。

■ 自転車事故発生件数の推移



■ 自転車事故の事故形態

事故形態	割合
出会い頭	54%
左折時	9%
相互その他	9%
右折時(その他)	7%
右折時(右折直進)	6%
転倒	4%
その他	11%

■ 自転車事故の発生時間帯



出典：大分県警察本部の交通事故統計から作成

## (2) 自転車関係の交通事故の発生場所

本市における自転車関係の交通事故の発生場所をみると、多くが市内中心部で発生しています。特に同一箇所では複数件の自転車関係事故が発生している場所として、池船町、西谷町及び鶴岡西町の交差点があります。

### ■自転車事故多発帯



出典：大分県警察『みんなの事故防止マップ』から作成

### ■池船町交差点



### ■西谷町交差点



■ 鶴岡西町交差点



■ 早朝街頭指導



### (3) 交通安全に関する取り組み

本市では交通安全協会と協力して学校における自転車の安全教室を行っています。また、市内の主要路線付近において警察や行政等が連携して早朝街頭指導を実施しています。しかし、自転車安全利用五則等の自転車の安全利用に関する呼びかけが不足しているため、自転車事故防止に向け更なる取り組みの強化が必要です。

### (4) 自転車の安全性と保険加入

自分自身の身を守るために、十分な安全性を持った自転車に乗ることは、自転車ルール・マナーを守ることと同様に重要です。「BAA マーク」等の安全基準を満たした自転車の購入や正しい整備点検の方法を学ぶとともに、ヘルメットの着用等の安全対策も求められています。また、万が一自転車事故が発生した場合の保険についても加入促進に取り組む必要があります。

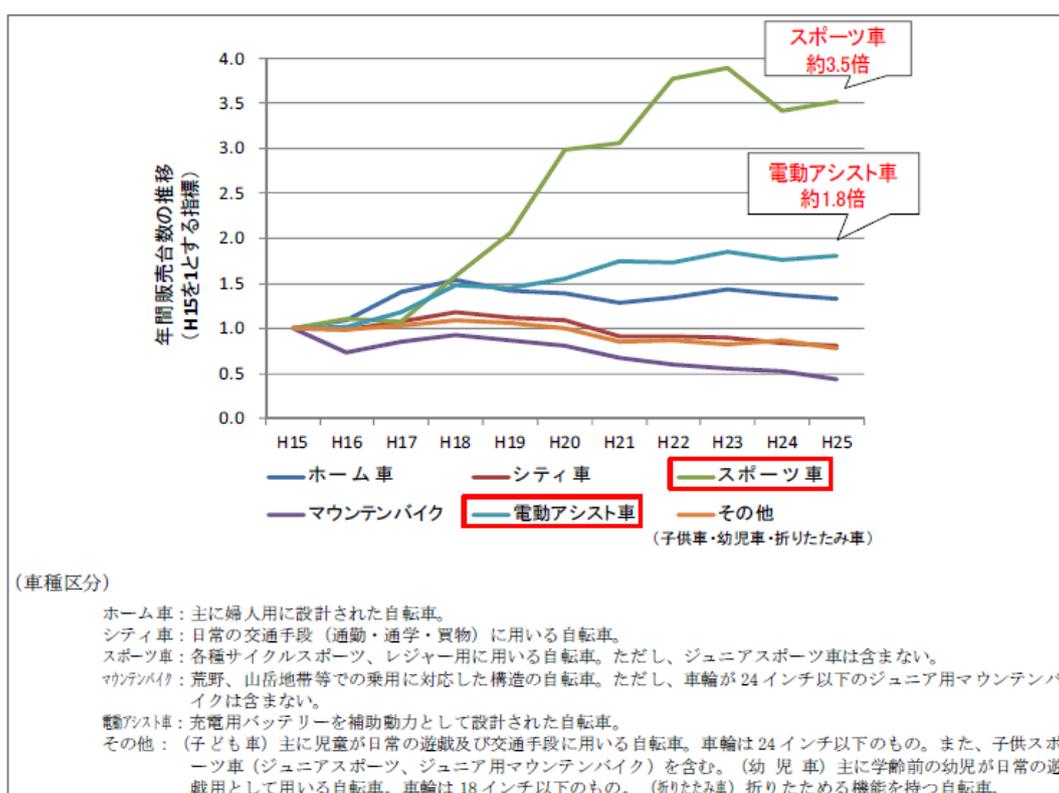
### (5) 災害時の自転車の活用

南海トラフ地震等大規模災害が発生した場合は、公共交通機関の運行停止やガソリンの供給不足等により移動手段が限られることが考えられます。こうした災害時の移動手段として自転車を円滑に活用するためには、普段から通勤や通学・業務等の移動手段として積極的に活用することが重要です。

## (6) 自転車販売の傾向

国土交通省の資料によると、日常の交通手段に用いるシティ車の販売台数は概ね横ばい傾向にあります。一方、各種サイクルスポーツやレジャーに用いるスポーツ車と、補助動力として充電用バッテリーを搭載した電動アシスト車の販売台数が増加傾向にあります。一般的なシティサイクルよりスピードが出る自転車が増えていると考えられ、安全な自転車利用への取り組みが必要です。

■国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店当たり）



資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（H28年改正版）

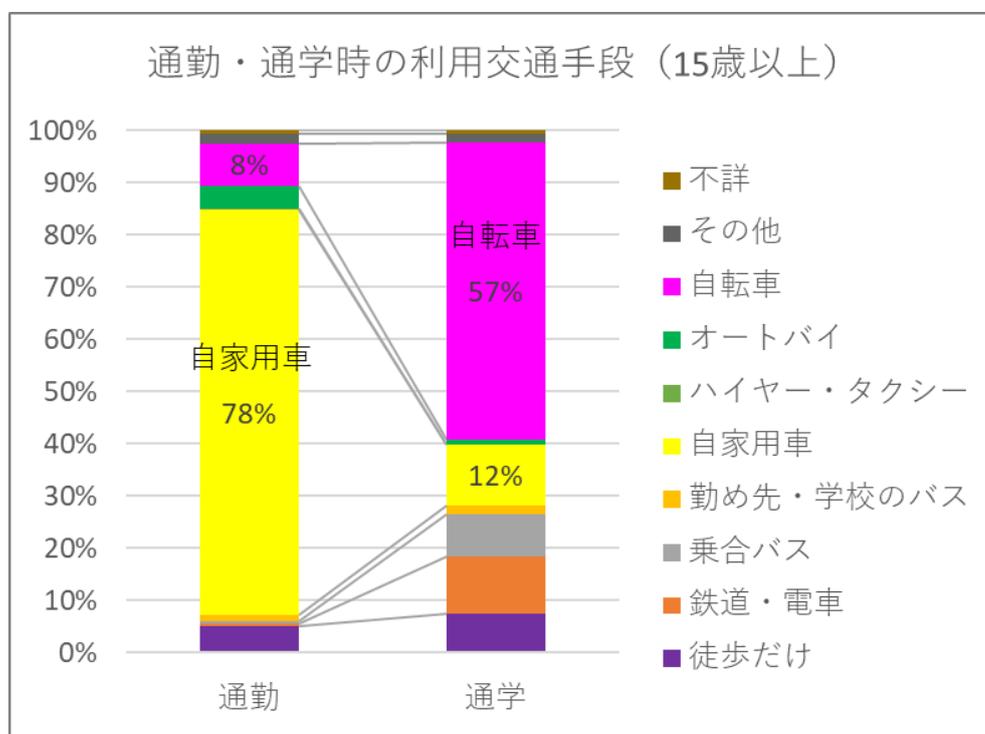
原典：「自転車国内販売動向調査（一般社団法人 自転車産業振興協会）」

## 4 自転車活用の現状

### (1) 自転車の利用状況

本市における15歳以上の自宅外就業者及び通学者の自転車利用率は13%と全国平均の16%を下回っており、大分県平均の12%とほぼ同じ数値となっています。自転車の利用率は通勤が8%、通学が57%であり、通勤と通学で大きな差があります。自転車以外の交通手段としては自家用車の利用率が高く、通勤で78%、通学で12%となっています。以上のことから、本市の自転車の利用率は低い状況です。自転車の利用率向上のため、特に自転車通勤率の向上が課題となります。

#### ■通勤・通学時の利用交通手段



資料：国勢調査（平成22年）

### (2) 自転車の効用

自転車は、様々な利点や効用がある優れた乗り物です。特に、自転車に乗ることで健康増進につながります。自然と足腰が鍛えられ生活習慣病の予防になるといった身体的な効果や、心の面でもリフレッシュになる等の効果があります。しかしながら、自転車を活用した健康増進の取り組みがほとんど実施されていないのが現状です。

## 5 課題の整理

現状を踏まえ、以下に課題を整理します。

### ■課題の整理

項目	現状	課題
1. サイクルツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1,800人以上のサイクリストが参加する「ツール・ド・佐伯」が1年に1回開催されている。</li> <li>・サイクリングコースとして10コースが設定され、6か所にエイドステーションが整備されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルイベントの実施やサイクリストへのコース情報の発信が不足している。</li> <li>・来訪者の受け入れ環境や快適なサイクリングのための拠点施設が整っていない。</li> <li>・サイクルツーリング以外の自転車コースがない。</li> </ul>
2. 自転車の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の通行環境がほとんど整備されていない。</li> <li>・駐輪場は市内10か所に整備している。</li> <li>・レンタサイクルは市内に4か所あり、利用者は増加傾向にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の通行空間整備が必要である。</li> <li>・駐輪場の整備が必要である。</li> <li>・道の駅等の市内の観光施設にレンタサイクルがない。</li> <li>・自転車利用を促進するため、公共交通機関との連携が必要である。</li> </ul>
3. 自転車ルール・マナー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全交通事故に対する自転車事故の割合は横ばい傾向にある。</li> <li>・交通安全に関する様々な取り組みを行っている。</li> <li>・災害時に備え、普段からの自転車利用が重要である。</li> <li>・自転車の安全性を満たす自転車業界の基準がある。</li> <li>・スポーツ車や電動アシスト車の販売台数が増加傾向にある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車事故が多発している交差点がある。</li> <li>・自転車の安全利用に関し、市民への呼びかけが必要である。</li> <li>・自転車利用時のヘルメット着用の呼びかけが必要である。</li> <li>・自転車を安全に乗るため、自転車整備や自転車保険への加入について利用者に呼びかける必要がある。</li> </ul>

項目	現状	課題
4.自転車活用	<ul style="list-style-type: none"><li>・自転車利用率は全市民のうち 13%で、通勤者が 8%、通学者が 57%である。</li><li>・自転車の利用により、健康増進が見込まれる。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・自転車を活用した健康増進についての取り組みが少ない。</li><li>・自転車通勤率の向上が課題である。</li></ul>

## 第3章 計画目標と施策

---

第1～2章の内容を踏まえ、計画目標を以下の通り定めます。

- 1 目標1 サイクルツーリズムの推進
- 2 目標2 自転車を利用しやすいまちづくり
- 3 目標3 自転車ルール・マナーの向上
- 4 目標4 自転車の利用による健康増進

## 1 目標1 サイクルツーリズムの推進

本市の山・川・海の豊かな自然や、豊富な「食」等の観光資源を活かし、サイクルツーリズムの推進やサイクルスポーツの振興等、サイクリストを呼び込むための仕組みを作ることで、観光振興による地域経済の活性化を図るとともに、市民に対するサイクルツーリズムの認知度を高め、サイクリングを通じた市民の余暇の充実を図ります。

### 施策① 受入環境の整備

#### (1) サイクルイベントの実施

自転車には様々な競技があり、本市においても「ツール・ド・佐伯」が開催される等、自転車を活用したイベントが広がっています。そこで、サイクリストだけではなく、市民が気軽に参加し楽しめるサイクルスタンプラリーや目的地を特に定めることなく気分や体調に合わせて周辺を自転車でめぐるポタリング等のイベントの開催を検討します。また、県や周辺自治体と連携しながら市域をまたぐ自転車のイベントが開催される場合には積極的に協力します。

#### ■ サイクルイベント参加者数目標（フォローアップ指標①）

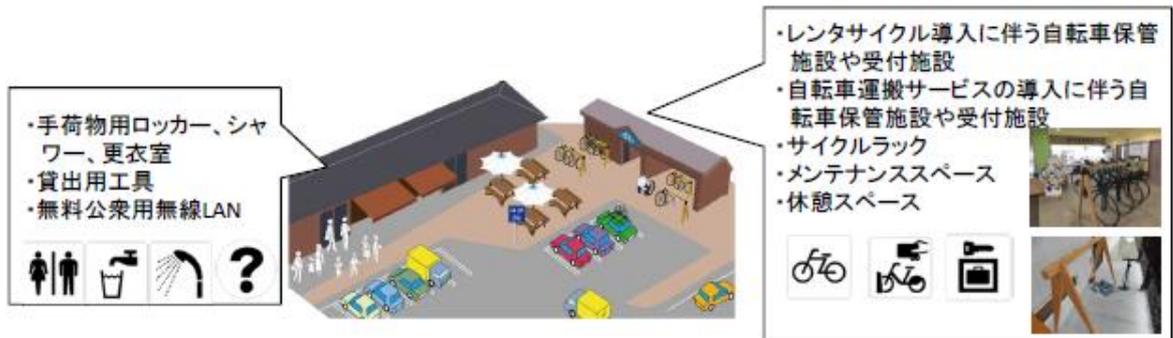
【実績値】 1,800 人/年（令和2年度時点）

【目標値】 3,000 人/年（令和7年度時点）

#### (2) サイクリストの受け入れ体制構築と拠点整備促進

自転車を持参したサイクリストが安心して自転車を預けることができる場所を提供するため、市内の宿泊施設におけるサイクルラックの設置やメンテナンススペースの確保について検討します。また、道の駅等の市内6か所においてサイクルラックの設置や簡易修理キットを配備し、サイクリストが休憩や修理等を行うことができるエイドステーションを設定しています。今後は、エイドステーションの更なる拡充や、道の駅、観光施設等においてサイクリストが更衣や休憩、自転車のメンテナンス等を行うことができるサイクルステーション（サイクリング拠点施設）を整備することで、サイクリングの充実度を高めます。サイクルステーションの設備は拠点に応じて適切な規模と内容を検討します。

■サイクルステーションのイメージ図



資料：国土交通省「自転車活用推進に係る都道府県・政令市担当者説明会（R2.5.29）」

(3) サイクリングコースの整備促進

現在、本市では山間部エリアを中心としたサイクリングコース“さいきりんぐ”を整備し、マップを作成・配布しています。今後は海岸部エリアのコースを検討し、市内全域をまたいだコースを設定することで、サイクリングコースの更なる充実を図ります。コースの設定に当たり、本市の豊かな景観だけでなく、沿線の観光拠点や店舗も取り込むことで、サイクリングを軸とした地域の活性化を目指します。

このほか、坂道が多くある本市の地理的な特徴を活かしたヒルクライムコースや、宇目地域にある既存のマウンテンバイクコースを再整備し、様々な自転車競技ニーズへの対応を図ることで、多角的なサイクルツーリズムの推進に取り組みます。

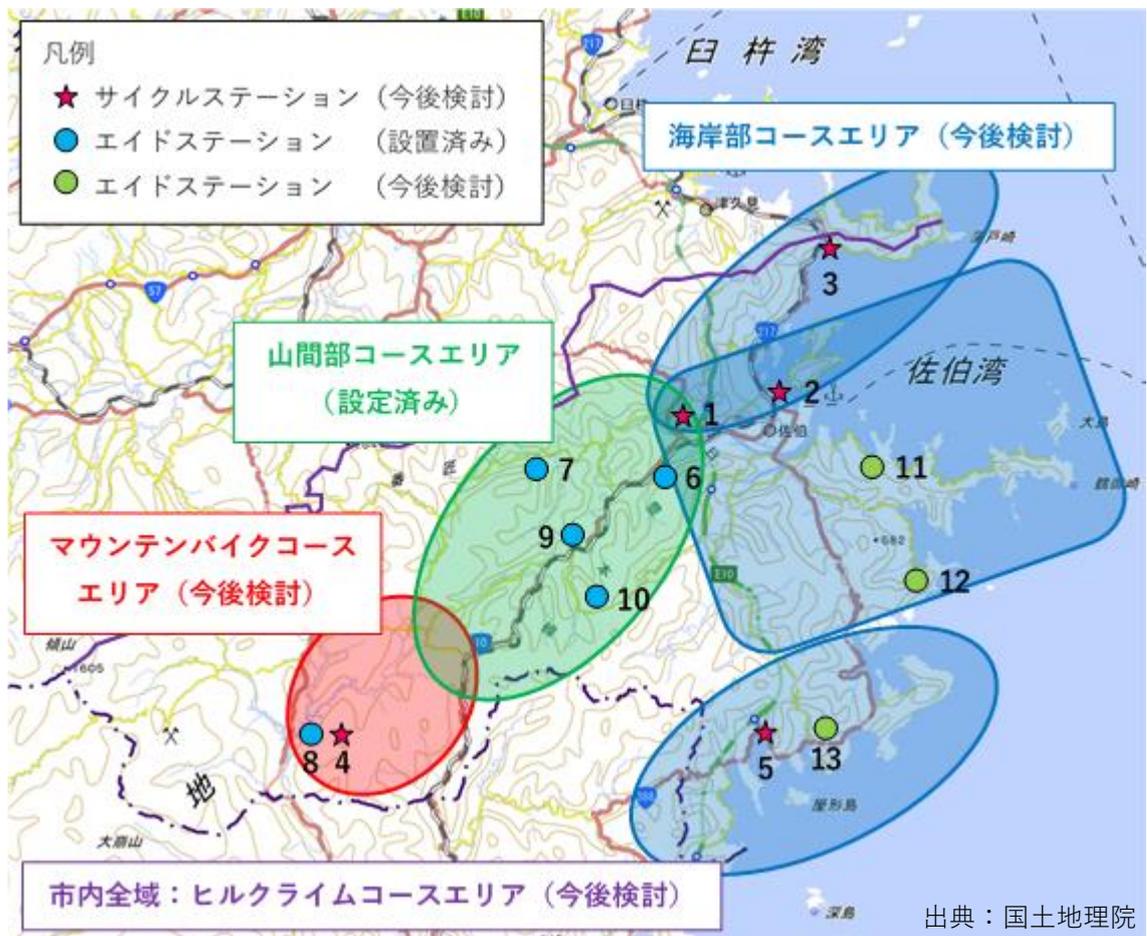
■市内の坂道



■宇目地域マウンテンバイクコース



■ サイクルステーション等及びサイクリングコースエリア計画図



出典：国土地理院

■ サイクルステーション及びエイドステーション計画一覧

No.	施設名等	地域	整備状況	整備区分
1	道の駅やよい※現状エイドステーションとして設置済み	弥生	今後検討	<b>サイクルステーション</b> (主な設備) トイレ、シャワー、更衣室 サイクルラック メンテナンススペース、貸出工具 休憩スペース、無料Wi-Fi等
2	佐伯港エリア	佐伯		
3	しおさいの里	上浦		
4	宇目キャンプ村	宇目		
5	かまえインターパーク海べの市	蒲江		
6	フジスエ（弥生洞明寺）前	弥生	設置済み	<b>エイドステーション</b> (主な設備) トイレ サイクルラック 自動販売機、売店 修理キット等
7	小半森林公園キャンプ場	本匠		
8	道の駅宇目	宇目		
9	直川まるごと市場	直川	今後検討	
10	直川憩の森公園キャンプ場			
11	つるみ農水産物直売所	鶴見		
12	海風館	米水津		
13	道の駅かまえ	蒲江		

前述の「サイクルステーション等及びサイクリングコースエリア計画図」と「サイクルステーション及びエイドステーション計画一覧」に基づき、令和7年度までにサイクルステーションを5施設、エイドステーションを既存の6施設から8施設、合計13施設の整備を目標とします。

また、サイクリングコースについて、令和7年度までに既存の10コースに加え、海岸部コースやヒルクライムコース、マウンテンバイクコース等の合計15コースの整備を目標とします。なお、コース名については当該地域がPRできるような名称となるよう検討します。

### ■サイクルステーション等整備目標（フォローアップ指標②）

【実績値】 6施設（令和2年度時点）

（さいきりんぐエイドステーション6施設）

【目標値】 13施設（令和7年度時点）※既存施設を含む合計の値

### ■サイクリングコース整備目標（フォローアップ指標③）

【実績値】 10コース（令和2年度時点）

（ツール・ド・佐伯5コース、さいきりんぐ5コース）

【目標値】 15コース（令和7年度時点）※既存コースを含む合計の値

## 施策② 国内外からのサイクリストの誘客

### （1）情報発信の仕組みづくりとプロモーションの実施

自転車に関連するニュースのほか、サイクリングコースや沿線の店舗情報、自転車関連イベント、本市の自転車活用推進の取り組み等を市のホームページやTwitter等のSNSで情報発信できる体制を整備します。このほか、各種自転車関連イベントに積極的に参加し、国内外のサイクリストの誘客に取り組みます。

また、本市の特色ある食・景観・イベントとサイクリングとを組み合わせた体験型旅行商品の造成に向け、他の自治体や市内外の観光事業者、宿泊事業者等との連携を図り、旅行会社等に提案します。

### (2) 有名サイクリストによるファンライドツアーの実施

市内で開催される「ツール・ド・佐伯」において、サイクリングの先進地である台湾の有名サイクリストを招致し、大会に参加してもらい取り組みを進めています。また、県内在住のプロロードレーサーによるサイクリングコースのPR動画を作成しています。このつながりを活かし、有名サイクリストと楽しみながら自転車に乗るファンライドツアーを実施することでサイクリストを呼び込みます。

## 施策③ 自転車大会等の誘致

### (1) シクロサミットの誘致

本市が参加する「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」は、自転車による観光振興、住民の健康増進、交通混雑の緩和、環境負荷の低減等により公共の利益を増進し、地方創生を図ろうとする自治体が連携して、情報交換や共同の取り組みを進めることで、我が国の自転車文化の向上、普及促進を図るとともに、各地域が取り組む地方創生推進の一助となることを目的に活動している団体です。会が主催するシクロサミットは、自転車の更なる利活用や、自治体間の連携を進めていくことを目的とし、シンポジウムとサイクリングが一体となったイベントです。本市は、市民へのサイクルツーリズムの浸透や自然豊かなサイクルコースの知名度向上を図るため、シクロサミットの誘致に取り組みます。

### (2) 自転車大会・合宿の誘致

施策①で挙げたサイクリングコースを有効に活用するため、また、市民にサイクリングを身近に感じてもらうため、各種自転車競技大会やプロロードレースチームによる合宿の誘致に取り組みます。

## 施策④ JR との連携

JR九州と連携し、自転車を分解して専用の袋に入れて電車内に持ち込む「輪行」によるサイクリングに取り組みます。定期便では本数が限られることから、目的地を絞り込み、特急列車を臨時停車する等の取り組みを検討します。

また、この連携を活かして市外からのサイクリストの来訪につなげるため、JRを活用したサイクリングについて積極的な情報発信に努めます。

■ JR を活用したサイクリングの例（佐伯駅～重岡駅～藤河内溪谷）



## 施策⑤ 近隣自治体との連携

### (1) モデルルートの設定検討

国が推進するモデルルートは、先進的なサイクリング環境の整備を目指すものです。モデルルート設定の考え方として、複数の市町村に跨る等広域的なルートであるか、サイクリストを惹きつける魅力や価値創造の素地があるか、サイクリストの支援に向けて地域の関係者の協力が得られるか、が挙げられています。

本市では、地理的な結びつきが強い津久見市や豊後大野市及び宮崎県延岡市に呼びかけ、国のモデルルートへの登録を検討します。

### (2) ナショナルサイクルルートの設定検討

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、情報発信等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くものです。

本市では、東九州エリアでのナショナルサイクルルートの設定を目指し、関連自治体へ呼びかけ、協議会等の立ち上げ及びルート設定に向けて取り組めます。

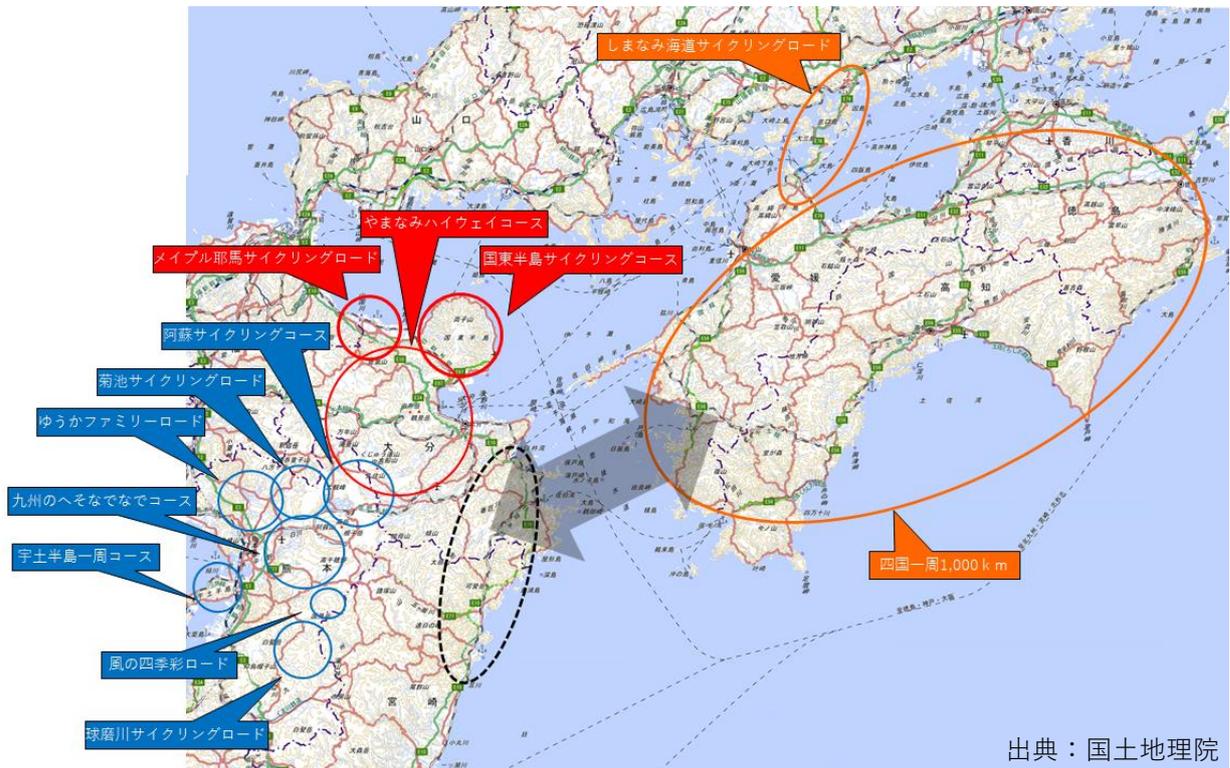
■ ナショナルサイクルルートの検討場所



### (3) サイクルルート of 広域連携

東九州エリアでのナショナルサイクルルート of 設定とあわせて、ツール・ド・九州・山口（仮称）や、国内サイクルツーリング of 先進地である四国との広域連携について、関連自治体への呼びかけを行い、広域ルート of 設定やイベント of 実施等を検討します。

#### ■ 広域連携イメージ図



### 施策⑥ 先進技術 of 利活用

近年 of 情報通信技術 of 進歩により、IoT を活用した自転車 of 更なる利用拡大が見込まれます。屋内で実際に自転車を運転し世界各地 of サイクルコースをバーチャルで体験するアプリケーション等が開発され、世界中 of サイクリストに利用されています。これらの動向を注視し、活用が見込めるものについては積極的に導入を検討します。

また、スポーツ車に電動アシスト機能が付いた e-bike が近年注目を集めています。電動アシストにより、体力に自信がない人でもサイクリングが楽しめるため、新規サイクリストを生み出す呼び水としての活用を検討します。

## 2 目標2 自転車を利用しやすいまちづくり

市民が日常的に自転車を利用し、余暇の過ごし方の一つとしてサイクリングを楽しむためには、自転車を利用しやすい環境が整っている必要があります。特に、自転車の利便性や自動車による渋滞緩和において、自転車の役割拡大が期待されています。自転車の更なる利用率向上のため、自転車通行空間の整備を行います。

### 施策⑦ 自転車通行空間の整備

#### (1) 路線設定の考え方

自転車利用が多い学校の通学路、人口が集中する地区、鉄道駅、商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線等、日常生活での自転車利用や自転車事故等の現状を把握したうえで、地域の課題やニーズに対応できるような路線を設定し、自転車利用環境に関する課題が大きいところから自転車通行空間の整備を進めます。

#### (2) 整備形態

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年改訂版)を基に、地域の交通状況を踏まえながら適切に整備形態を選定します。やむを得ない事情がある場合、自転車歩行者道内における通行空間の分離を整備形態として選択できるものとします。整備時期によって、時間の経過による人口・社会状況・交通状況等の変化が生じる可能性があることから、整備形態の選定は基本的に、整備の目途が立った路線から順次行うこととします。また、市域をまたぐ路線の整備形態については、県や周辺自治体と連携しながら検討します。

#### ■整備形態選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

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

資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28年改訂版)

■ 基本的な整備形態

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石縁等 歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道 ※自転車専用通行帯の幅の全部 ※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置 歩道 車道</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>歩道 車道</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>歩道 車道</p>

■ 基本的な整備形態の整備事例

〈自転車道〉



〈自転車専用通行帯 (幅の全部カラー化)〉



〈自転車専用通行帯 (幅の一部カラー化)〉



〈矢羽根型の路面表示〉



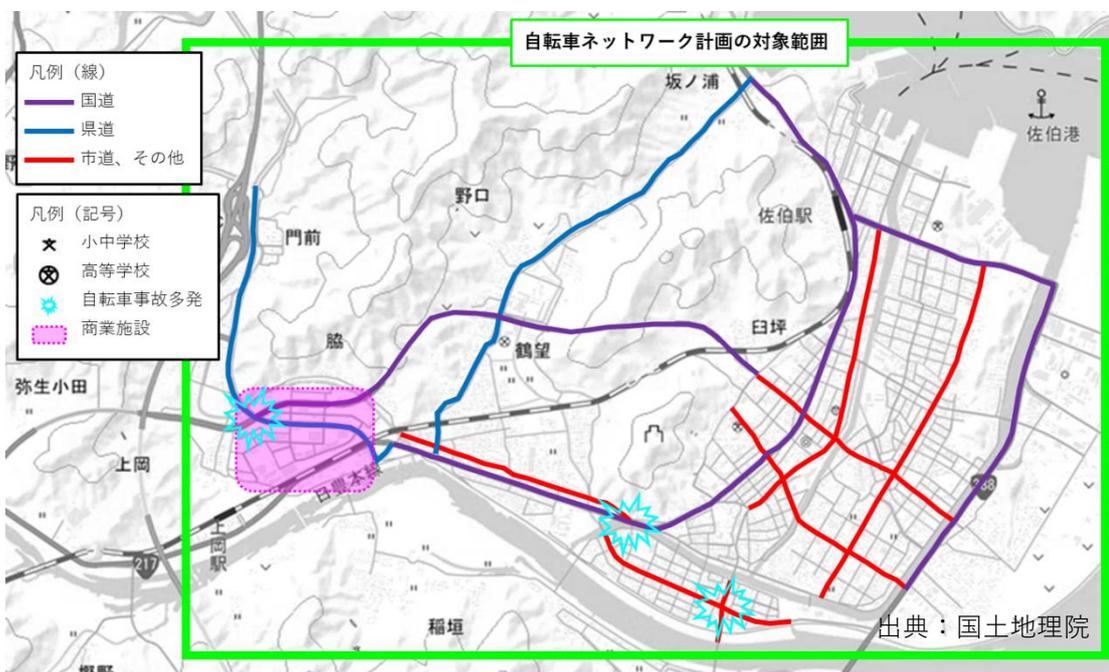
資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28年改訂版)

### (3) 自転車ネットワーク計画

#### ① 自転車ネットワーク計画

「自転車ネットワーク計画」とは、安全で快適な自転車通行空間（自転車が通行するための道路、又は道路の部分を用いる。）の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画です。本市の現状と課題を踏まえ、自転車ネットワーク計画図を以下に示します。

■自転車ネットワーク計画図



■自転車ネットワーク計画路線一覧

区分	路線	区間	距離 (km)	備考
国道	217号線	佐伯駅前～脇排水機場前	5.14	
	217号線	白坪交差点～鶴岡西町交差点	3.44	自転車事故多発地点（鶴岡西町交差点付近）
	388号線	佐伯駅前～女島橋	3.39	
			<b>11.97</b>	
県道	佐伯津久見線	門前区～脇排水機場前	2.46	自転車事故多発地点（鶴岡西町交差点付近）
	佐伯弥生線	坂の浦～鶴岡町3丁目	3.14	
			<b>5.60</b>	
市道	鶴谷中芳島線	鶴谷町～中の島3丁目	2.27	
	白坪女島線	白坪交差点～眺め橋手前	1.50	
	馬場先新女島線	佐伯鶴城高校前～女島橋手前	1.57	
	駅前佐伯大橋線	佐伯駅前～大手町三叉路	2.00	
	駅前佐伯大橋線	住吉橋～佐伯大橋間	0.33	自転車事故多発地点（池船町交差点付近）
	池田中央線	杉谷橋～剣先橋間	1.30	自転車事故多発地点（池船町交差点付近）
	西谷上岡線	金欄橋手前～城南中学校入口	1.60	自転車事故多発地点（西谷町交差点付近）
			<b>10.57</b>	

#### ② 整備目標

前述の自転車ネットワーク計画図に基づき、国・県・市のそれぞれの道路区分において自転車事故が多発している地点を含む路線について、令和7年度までに区間距離の合計9.13Kmにおける自転車通行空間の整備を目標とします。

#### ■自転車通行空間整備目標（フォローアップ指標④）

< 国道 >

【実績値】 0km（令和2年度時点）

【目標値】 3.44km（令和7年度時点）

< 県道 >

【実績値】 0km（令和2年度時点）

【目標値】 2.46km（令和7年度時点）

< 市道 >

【実績値】 0km（令和2年度時点）

【目標値】 3.23km（令和7年度時点）

※目標値はいずれも対象路線区間の合計距離とし、実整備距離は実行時に検討する

#### （4）サイクリングコースの通行空間整備促進

現在設定しているサイクリングコースについて、自転車通行帯等の表示がない区間が大部分を占めています。日常のサイクリングにおいてサイクリストが安心して自転車を利用できるよう、通行空間の整備を検討します。また、コース上には自動車の交通量が多い区間や勾配の急な下り坂、コース誘導が必要な箇所等があるため、案内看板の設置についても取り組みます。サイクリングコースは整備箇所が広範囲に及ぶため、コースの使用状況や交通事故状況等を考慮し順次対応を検討します。

### ■設定済みのサイクリングコース図



## 施策⑧ 駐輪場等の整備促進

### (1) 駐輪場の整備

本市における自転車の利用状況や、駐輪場の利用目的、時間、利用者の意向や需要等を把握し、適切な駐輪場の規模や配置を検討します。

通勤・通学利用においては、時間帯により不足が生じている鉄道駅における駐輪需要に対応するため、特に佐伯市営駅前駐車場の駐車スペースの見直しにより、適切な規模の駐輪場を確保するよう検討します。また、中心市街地においてはバス停の近くに駐輪場が確保できるよう検討します。

### (2) 民間駐輪場の確保

買い物の利用目的では、市民が自転車で訪れることが多い商業施設等について、必要に応じて適切な規模の駐輪場を確保するよう事業者に要請します。

### 施策⑨ レンタサイクルサービスの拡充

普段自転車に乗らない人でも気軽に自転車を楽しむことができるよう、道の駅やキャンプ場等を拠点としたレンタサイクルサービスの拡充に取り組みます。導入する自転車については、サイクリングに適したクロスバイクのほか、グラベルロードバイクやマウンテンバイク、子ども用自転車、電動アシスト機能付き自転車等、様々なニーズに対応できるよう配慮します。また、通勤時の自転車利用率向上のため、民間事業所への自転車貸出サービスについても検討します。

#### ■レンタサイクル利用者数目標（フォローアップ指標⑤）

【実績値】 1,260 人/年（令和 2 年度時点）

【目標値】 2,000 人/年（令和 7 年度時点）

### 施策⑩ 路線バスとの連携

路線バスに自転車に乗せて移動し、バス停から目的地まで自転車で移動できるようにすることで、自動車に乗らない市民の移動範囲が広がります。自転車利用の幅を広げる取り組みについて、バス事業者との連携・協力を図ります。

### 3 目標3 自転車ルール・マナーの向上

自転車事故を減らすためには、自転車利用者に限らずすべての市民が自転車ルール・マナーを理解し、お互いを尊重しあう意識が大切です。自転車そのものの安全性を高める取組や災害時における自転車の活用も合わせて取り組むことにより、安全で安心なまちづくりを目指します。

#### 施策⑪ 自転車安全利用五則の周知

道路交通法に定められた自転車に関するルールが分かりやすく5つに整理された「自転車安全利用五則」を活用し、関係機関と協力しながら啓発活動を実施します。また、市のホームページやTwitterを活用し自転車のルール・マナーの向上のための情報を発信します。

■自転車安全利用五則（2007年7月10日警察庁交通対策本部決定より）

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

#### 施策⑫ 自転車交通安全教育、啓発の実施

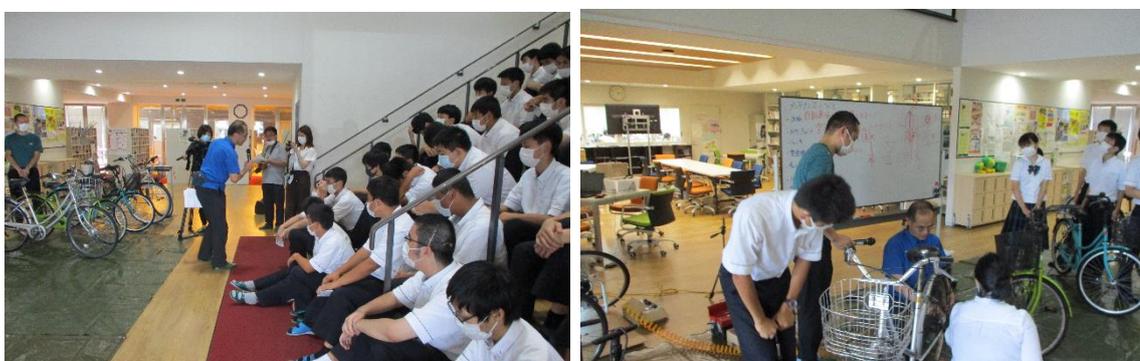
小、中学校及び高校の児童・生徒に対する交通安全教育を警察や交通安全協会等の関係機関と連携しながら推進し、自転車ルール・マナーを周知啓発します。

#### 施策⑬ 自転車利用者のヘルメット着用の推進

自転車ヘルメットを着用することで、万が一の自転車事故や転倒の際に頭部が守られ、命が助かる可能性が高まります。子どもの自転車ヘルメット着用（保護者の努力義務）は「自転車安全利用五則」でも示されていますが、大人も積極的に自転車ヘルメット着用するようチラシやポスターの掲示の他、関係機関と協力しながら様々な機会において啓発します。

#### 施策⑭ 中学生・高校生への自転車点検教室の実施

通学時に自転車を使う機会が多い中学生、高校生を対象とした自転車点検教室を実施し、点検不良等による自転車事故の未然防止に取り組みます。



施策⑪～施策⑭により、自転車利用者が日頃からルールを守るとともに整備された自転車に乗ることで、自転車関連事故の件数を直近 20 年間平均の 39 件/年から、半分の 20 件/年に減らすことを目標とします。

#### ■自転車関連事故件数目標（フォローアップ指標⑥）

【実績値】 39 件/年 （平成 12 年～令和元年の平均）

【目標値】 20 件/年以下（令和 3 年度～令和 7 年度の平均）

### 施策⑮ 自転車の点検整備等による安全性の確保と保険加入の推進

安全な自転車に乗ることは、自転車の交通安全の基本です。様々な交通安全教育の機会を通じて、安全な自転車の購入、定期的な点検整備の促進、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図ります。

安全基準（自転車業界の自主基準）を満たす自転車に貼られる「BAA マーク」、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼られる「TS マーク」（賠償責任保険、傷害保険付帯）や、自転車事故によって自転車利用者が高額な損害賠償責任を負う可能性があること、自転車を対象とした保険があること等の情報提供を、チラシやポスターの掲示の他、関係機関と協力しながら様々な機会において情報提供します。

■BAA マーク



■TS マーク



資料：一般社団法人自転車協会ホームページ（BAA マーク）

公益財団法人日本交通管理技術協会ホームページ（TS マーク）

### 施策⑯ 災害時における自転車の活用の推進

大規模災害の発生等により公共交通機関の運行停止や自動車燃料の供給不足が生じた場合でも移動できる可能性が高い自転車の有用性が注目されています。

自転車利用者が増えることで、予測できない大規模災害の発生時でも移動できる市民の割合が増えると考えられることから、特に人口が集中する市中心部での自転車利用促進を重点的に図ります。また、市職員の自転車利用を積極的に促進することで、不測の事態における職員参集率の向上を目指します。

## 4 目標4 自転車の利用による健康増進

自転車は、生活習慣病の予防、気分のリフレッシュ等、心身の健康に対して優れた効果があることを踏まえ、自転車に乗る機会を増やすための取組を通じて市民の健康増進や健康寿命の延伸等を目指します。

### 施策⑰ 自転車を活用した健康づくりの推進

#### (1) 自転車を活用した健康増進の情報発信

日常生活での自転車の利用やサイクリング等による健康づくりを推進するため、健康指導や健康教室等において、運動資源情報としてサイクルコースやサイクルイベント等の情報提供を行います。

また、自転車による適度な運動が抑うつ症状に効果があることが知られています。そこで、自転車を活用したストレス解消について積極的に情報発信します。

#### ■サイクリングの効果

血糖値を下げ、糖尿病の予防に	サイクリングによって、血糖値を正常な状態に戻すインシュリンが正しく働き、糖尿病の予防になることがわかっています。
コレステロールを下げ、動脈硬化の予防に	日常的に自転車に乗ることで、善玉コレステロールが増加して血液の流れが良くなり、動脈硬化・心筋梗塞等の生活習慣病の予防になります。
体の免疫力UPで強い体に	普段から自転車に乗ることで、体内のリンパ球が増加して免疫力を高め、病気に強い健康的な体を作ることができます。
抗酸化作用を高めていつまでも健康な体に	日常的に自転車に乗っている人は、一般の人に比べて高い抗酸化能力を持っていることが研究でわかっています。
体の余計な脂肪を落としてすっきりとした体に	サイクリング等の有酸素運動をすることにより、余計な脂肪を燃焼させてすっきりとした体にすることができます。
有酸素運動で心肺機能を高めよう	有酸素運動を続けていくと心肺機能が上がり、運動をする前と比べて呼吸の乱れがなくなったり、長い時間運動できるようになります。
自転車に乗ってストレス解消	サイクリングをすると精神的健康度が良好な状態になり、特に抑うつ症状に効果があると最近の研究でわかっています。

資料：自転車に乗って健康になろう ((一財)日本自転車普及協会) より抜粋

## (2) 大分県が運営する健康アプリのポイント付与

「ツール・ド・佐伯」等のサイクルイベントやレンタサイクル利用時に、大分県が運営するスマートフォン向け健康アプリ「おおいた歩得（あるとっく）」のポイントが付与できるよう取り組みます。

### ■ アプリ利用の流れ



資料：大分県ホームページ（おおいた歩得）

## (3) 自転車通勤者数の向上

市民が自転車に乗ることを習慣化し健康増進につなげる一つの方策として、自転車通勤の促進に取り組みます。まずは市職員を対象とした自転車通勤者数の向上に関する取組について検討します。また、企業や団体等へ自転車通勤のメリットや導入のポイント等を広報し、自転車通勤者数の向上に協力してもらうことで、自転車利用者が市民全体に広がるような取り組みを目指します。

### ■ 自転車通勤協力モデル事業所目標（フォローアップ指標⑦）

【実績値】 0 事業所（令和 2 年度時点）

【目標値】 20 事業所（令和 7 年度時点）

## 第4章 推進方策

---

## 1 推進体制

本計画の推進に当たり、市内山間部エリアの振興局や民間代表者等により組織される「佐伯市山間部サイクルツーリズム推進事業実行委員会（通称さいきりんぐ）」を母体として、海岸部エリアの関係者も含めた市全域に跨る組織を整備し、庁内の関係部署や国・県等の関係機関、民間事業所等と連携して取り組みます。

## 2 計画の見直し

計画期末までに施策の効果やフォローアップ指標に関する評価を行い、社会情勢の変化等を踏まえて本計画の見直しを行います。

## 3 フォローアップ指標

計画目標	フォローアップ指標	目標内容		実績値 (令和2年度時点)	目標値 (令和7年度時点)
目標1 サイクルツーリズムの推進	①	サイクルイベント参加者数目標		1,800人/年	3,000人/年
	②	サイクルステーション等整備目標		6施設	13施設
	③	サイクリングコース整備目標		10コース	15コース
目標2 自転車を利用しやすいまちづくり	④	自転車通行空間整備目標	国道	0km	3.44km
			県道	0km	2.46km
			市道	0km	3.23km
	⑤	レンタサイクル利用者数目標	1,260人/年	2,000人/年	
目標3 自転車ルール・マナーの向上	⑥	自転車関連事故件数目標	39件/年 (平成12年～令和元年の平均)	20件/年以下 (令和3年度～令和7年度の平均)	
目標4 自転車の利用による健康増進	⑦	自転車通勤協力モデル事業所目標	0事業所	20事業所	

## 第 5 章 參考資料

---

## 1 策定体制

### ■策定体制

所属・役職	氏名
佐伯市副市長	阿部 邦和
大分県南部振興局長	高橋 強
国土交通省九州地方整備局 佐伯河川国道事務所長	鈴木 昭人
大分県佐伯土木事務所長	外池 正博
佐伯警察署 交通課 課長	市野瀬 貴仁
九州旅客鉄道株式会社 佐伯駅 駅長	緒方 潔
大分バス株式会社 関連事業本部 新規事業推進室長	岡本 征晃
サイクルショップ コダマ 代表取締役	児玉 憲明
ツール・ド・佐伯 事務局長	平川 高史
佐伯市雇用・産業支援協議会 観光開発事業部長	川野 幹雄
(一社)佐伯市観光協会 事務局長	古田 浅男
佐伯市建設部長	軸丸 和浩
佐伯市教育委員会 教育部長	渡邊 和彦
佐伯市観光ブランド推進部長	川野 義和

## 2 策定の経緯

### ■策定の経緯

年	月日	策定の経緯
令和2年	7月16日	第1回 佐伯市自転車活用推進協議会
	8月4日	第1回 佐伯市自転車活用推進協議会作業部会
	10月28日	第2回 佐伯市自転車活用推進協議会作業部会
	11月30日	第2回 佐伯市自転車活用推進協議会
	12月25日～	パブリックコメントの実施
令和3年	1月25日	
	3月19日	第3回 佐伯市自転車活用推進協議会

### 3 自転車ネットワーク路線の選定手順

自転車ネットワーク路線について、以下の手順により選定しました。

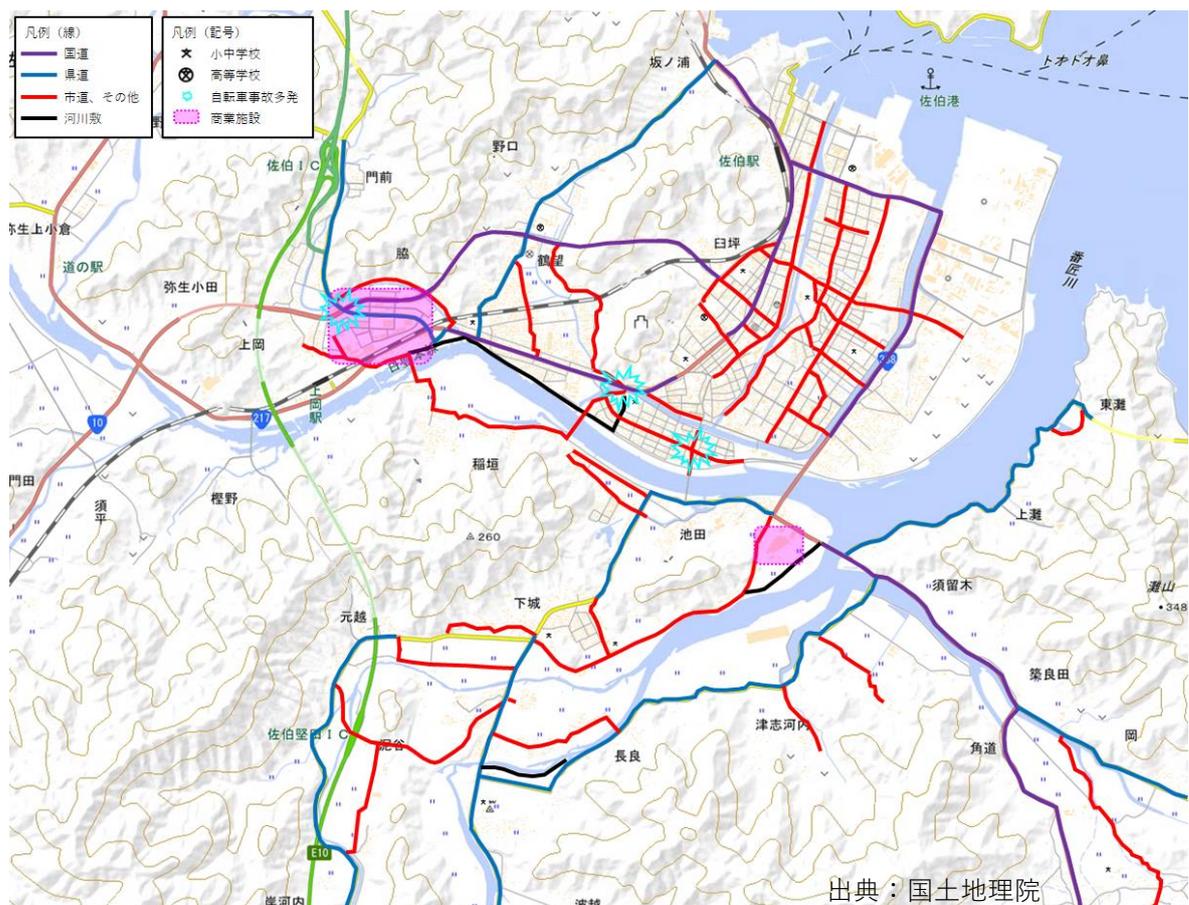
#### 【手順1】自転車通行箇所の整理

自転車関係の交通事故が多く発生している旧佐伯地域の自転車通行箇所について整理しました。通行箇所の選定理由については、下表のとおりです。

#### ■自転車通行箇所の選定理由

No.	選定理由
1	自転車利用が多い学校の通学路及び学校に隣接する路線
2	商業施設周辺と主な居住地区等とを結ぶ路線
3	自転車関連事故の多い路線

#### ■自転車通行箇所



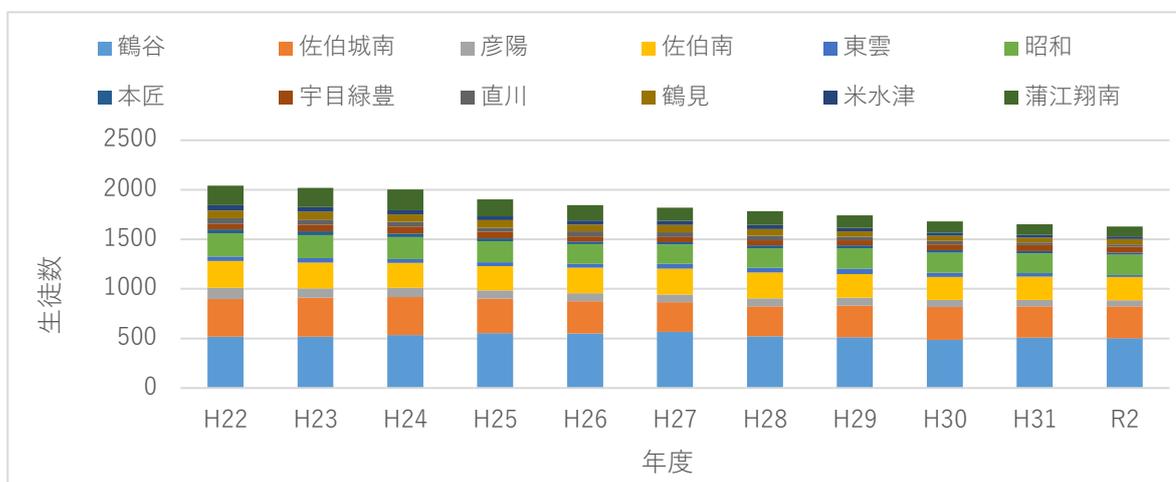
【手順2】自転車ネットワーク計画の対象範囲の検討

自転車ネットワーク計画を設定する対象範囲について、自転車利用率の高い学生数と、中心市街地の人口の観点から検討しました。

(1) 学生数の推移

直近10年間で市内中学校の生徒数は減少傾向にあります。令和2年度では、中心市街地の鶴谷中学校及び城南中学校の生徒数が市内全生徒数の51%を占める状況です。

■市内中学校生徒数推移



(2) 中心市街地の人口

令和2年7月末時点における本市の人口は、市内全域で70,035人です。このうち、中心市街地の4つの小学校区の人口割合は全体の43%となります。

■中心市街地の人口

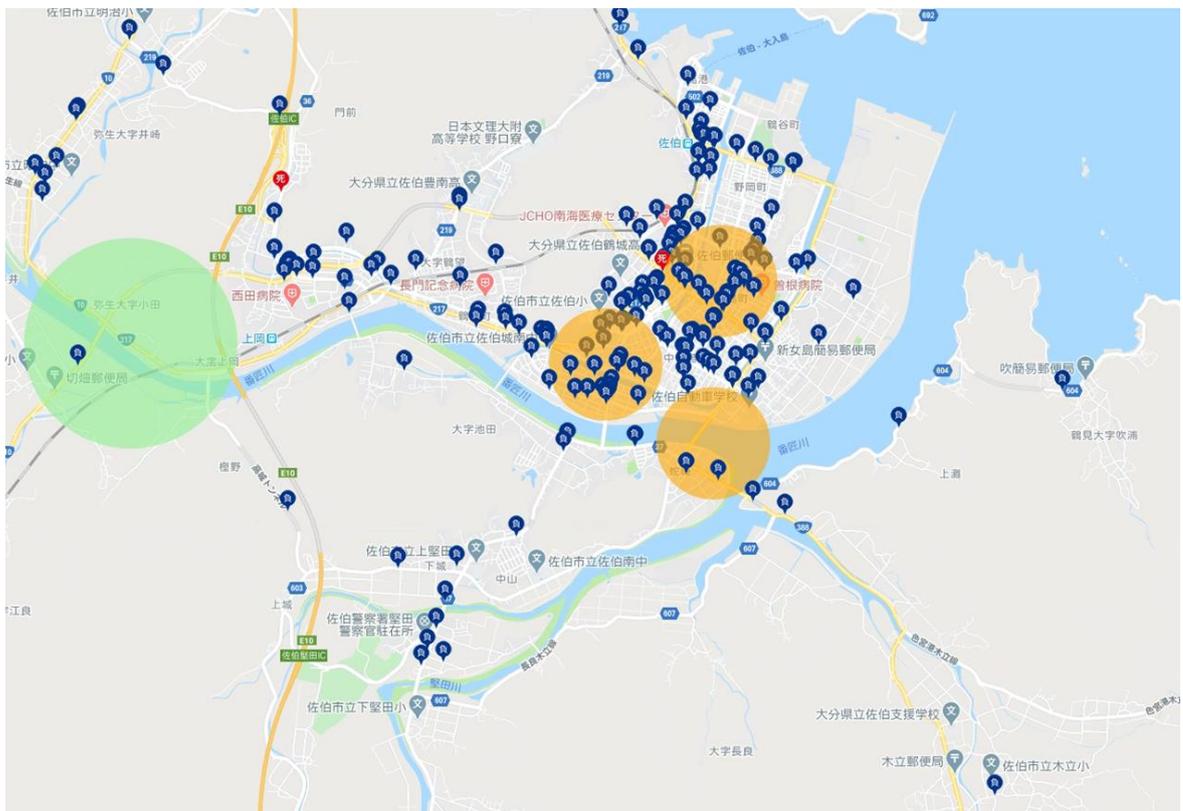
地区	人口 (人)	割合
市内全域	70,035	—
佐伯小学校校区	6,322	9%
渡町台小学校校区	10,200	15%
佐伯東小学校校区	3,847	5%
鶴岡小学校校区	9,630	14%

} 43%

【手順3】自転車ネットワーク計画路線の選定

手順1及び手順2から、中学生の半数以上及び市内人口の4割以上を占める中心市街地の4小学校区を自転車ネットワーク計画の対象範囲として設定しました。さらに、対象範囲内の路線において、自転車関連事故が多く発生している路線を自転車ネットワーク路線として選定しました。

■自転車関連事故多発路線

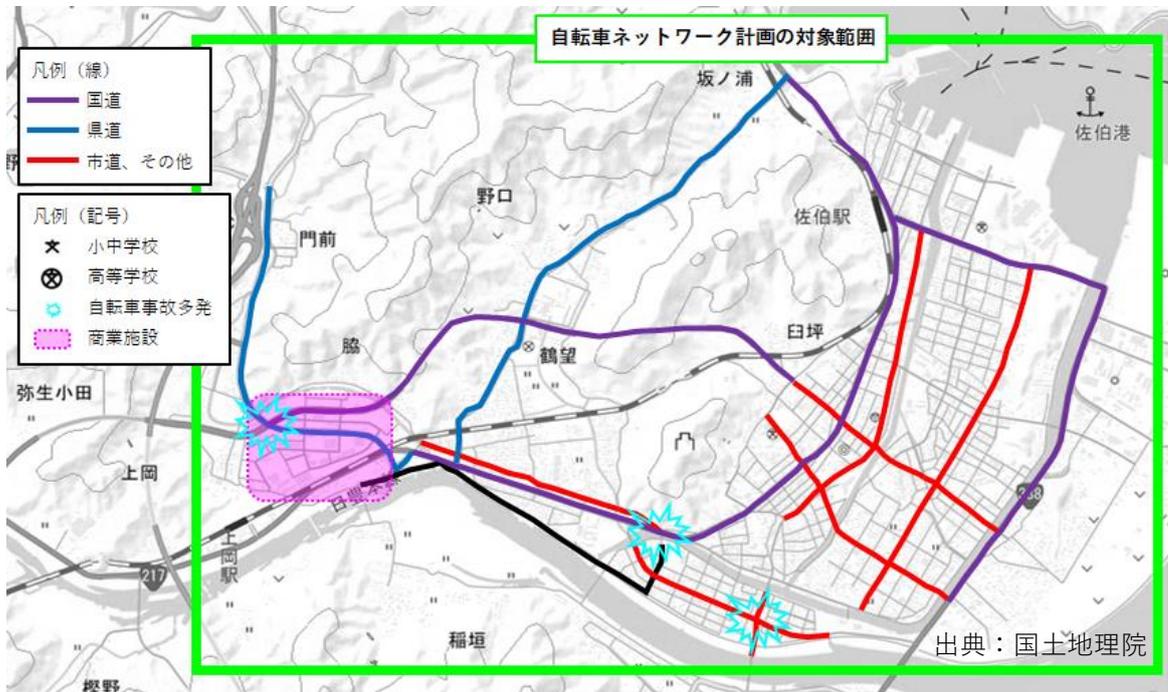


資料：大分県警察「みんなの事故防止マップ」

【検索条件】

2007年1月1日～2020年3月31日  
佐伯市全域、自転車事故

■自転車ネットワーク計画路線



**佐伯市 観光ブランド推進部文化・スポーツツーリズム推進課**

〒876-8585 佐伯市中村南町1番1号

TEL 0972-22-4071

FAX 0972-22-0025