

山口市自転車活用推進計画

令和 7 年 3 月

山口市

目 次

1 総論	- 1 -
1) 自転車活用推進計画の位置付け	- 1 -
2) 計画区域	- 1 -
3) 計画期間	- 1 -
2 自転車を巡る現状及び課題	- 2 -
1) 地域特性	- 2 -
(1) 人口	- 2 -
(2) 地形・施設の立地状況	- 3 -
(3) カーボン・マイナス・シティの実現に向けた取組	- 5 -
2) 自転車の利用状況	- 6 -
3) 観光の状況	- 9 -
(1) 市内の主要な観光施設	- 9 -
(2) 実施している取組	- 10 -
4) 市民の健康	- 14 -
5) 市内の自転車事故	- 15 -
6) 本市の自転車を取り巻く（現状と）課題の整理	- 16 -
(1) 都市環境	- 16 -
(2) 健康増進	- 16 -
(3) 観光振興	- 16 -
(4) 安全安心	- 16 -
3 自転車の活用の推進に関する目標と講ずべき措置	- 17 -
1) 都市環境	- 18 -
2) 健康増進	- 22 -
3) 観光振興	- 24 -
4) 安全安心	- 26 -
4 計画の推進体制・計画のフォローアップ及び見直し ...	- 28 -
1) 関係者の連携・協力	- 28 -
2) 計画のフォローアップと見直し	- 28 -
3) 広報活動	- 28 -

1 総論

1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車は、こどもから高齢者まで幅広い世代が利用でき、日常生活から余暇活動まで様々な場面で利用されています。近年では、環境や健康意識の高まりを背景として、自転車を活用する動きが高まっています。さらに、自転車を活用して地域の観光資源を周遊するサイクルツーリズムの取組も進められています。

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、国民の健康増進等の課題に対応するため、交通の安全確保を図りつつ、自転車の活用を推進していくこと等の基本理念を定めた「自転車活用推進法」（以下「法」という。）が平成 29 年 5 月に施行され、平成 30 年 6 月には、法第 9 条に基づき自転車活用の推進に関する基本となる計画として「自転車活用推進計画」が閣議決定され、令和 3 年 5 月に「第 2 次自転車活用推進計画」として改定されました。

また、法第 10 条において都道府県は、国の推進計画を勘案して、地域の実情に応じた計画を定めるよう努めなければならないとされています。これに伴い岐阜県においては令和元年 12 月に「岐阜県自転車活用推進計画」が策定されました。また、国の「第 2 次自転車活用推進計画」の内容を踏まえ、令和 6 年度に「第 2 次岐阜県自転車活用推進計画」の策定に向けた検討を進めています。

本計画は、法第 11 条に基づく市町村自転車活用推進計画です。国及び県の自転車活用推進計画を踏まえ、山県市（以下「本市」という。）のまちづくりの方向性を示す「自然と活力調和プラン（第 3 次山県市総合計画基本構想・前期基本計画）」（令和 6 年 3 月）等の上位計画と連携し、本市における自転車の活用を総合的・計画的に推進するための自転車施策に関する最上位計画と位置付けます。

2) 計画区域

計画区域は、山県市全域とします。

3) 計画期間

計画期間は、令和 7 年度から令和 11 年度までの 5 年間とし、自転車を取り巻く社会環境の変化等を踏まえながら、適宜、必要な見直しを行います。

2 自転車を巡る現状及び課題

1) 地域特性

(1) 人口

① 総人口の推移

本市の総人口は、昭和 40 年（1965 年）以降増加傾向にあり、ピークとなる平成 7 年（1995 年）までの 30 年間で 5,110 人増加しました（26,424 人→31,534 人）。しかし、平成 12 年（2000 年）にかけて減少に転じ、令和 2 年（2020 年）には 25,280 人となり、ピーク比の約 80.2%の人口規模に縮小しています。

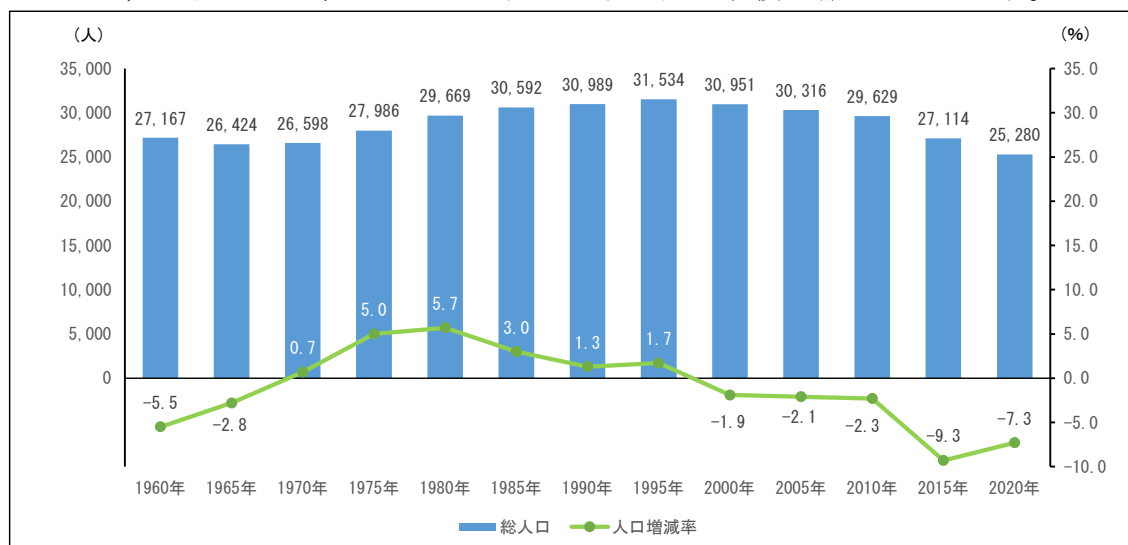


図 山県市の人口

出典：国勢調査（令和 2 年度）

② 年齢 4 区分別人口及び人口割合（総人口に対する割合）の推移

本市の年少人口（0～14 歳の人口）は、昭和 60 年（1985 年）から一貫して減少傾向にあります。

老年人口（65 歳以上の人口）は、昭和 60 年（1985 年）以降増加の一途をたっています。平成 27 年（2015 年）には人口割合が 3 割を超え、市民の 10 人に 3 人以上が高齢者となっています。

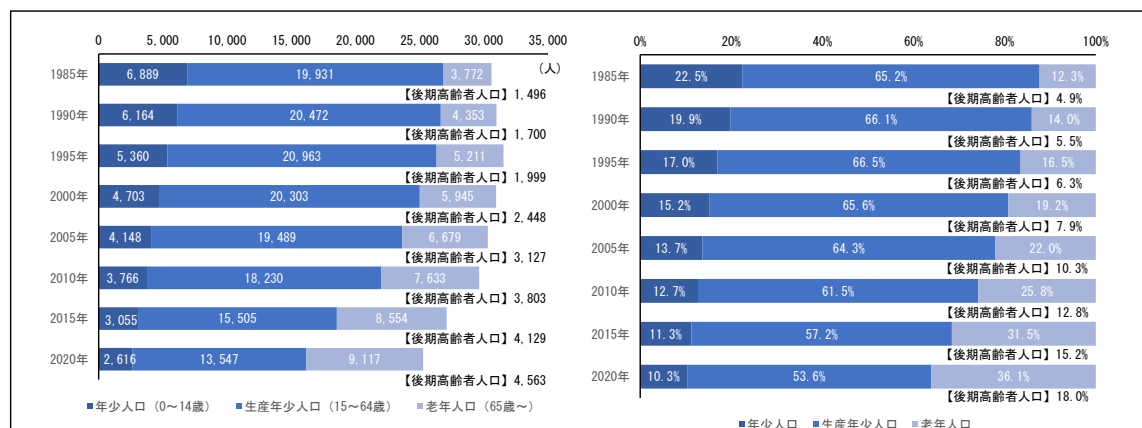


図 年齢 4 区分人口及び人口割合の推移

出典：国勢調査（令和 2 年度）

（２） 地形・施設の立地状況

① 地勢

本市は、岐阜市の北側に隣接する位置にあり、北に高く、南に向かって低い地勢です。市北部には日永岳を最高峰とした 1,000m 級の山岳地帯、市南部では 200m 級の連峰に囲まれた盆地状の地形が形成されています。これらの山々の間を流れる長良川の支流である鳥羽川や武儀川等の河川に沿って耕地が分布しています。

② 道路状況

主要な道路は、南北方向に岐阜市と本市をつなぐ国道 256 号及び県道 91 号、東西方向に本市と関市及び本巣市をつなぐ国道 418 号や県道 79 号が縦横に通り、広域連絡や地域内連絡のための重要な幹線道路になっています。また、東海環状自動車道の山県インターチェンジが開通し、将来の広域交通の拠点として市の発展に重要な役割を果たすと考えられます。

なお、自転車通行空間に着目すると、自転車の利用促進には自転車の利用環境の整備が必要ですが、本市内において歩行者、自転車及び自動車が分離されている通行空間は一部区間に限られています。

しかし、国道 256 号の市役所周辺や鳥羽川サイクリングコースの自転車歩行者道がある箇所、交通量の少ない市道等は自転車の通行に適していると考えられます。

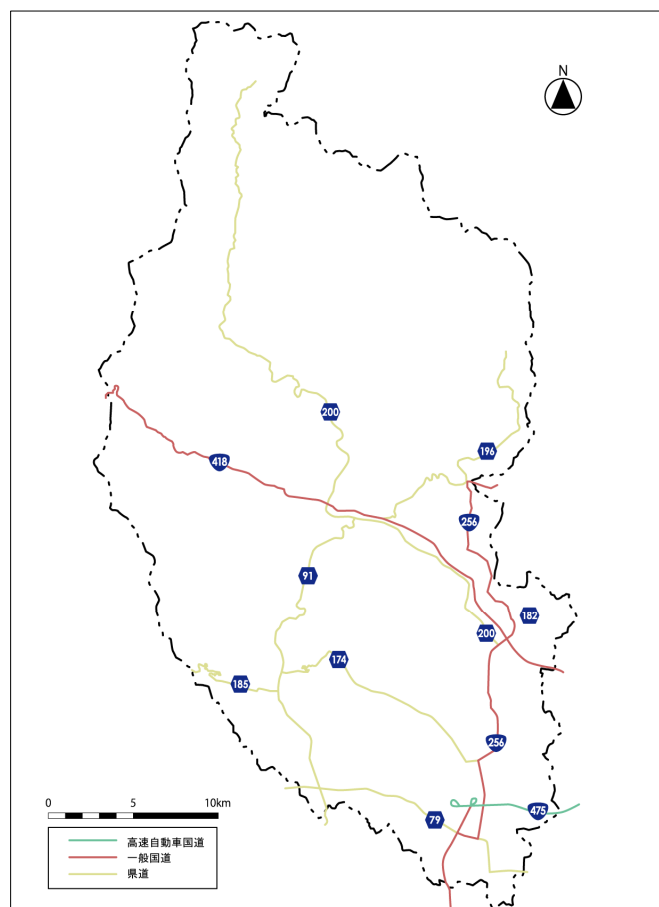


図 市内主要道路網

市内の主要な公共施設は、市の南部の市街地を中心に、国道 256 号、国道 418 号、県道 79 号及び県道 91 号沿いに多く分布しています。

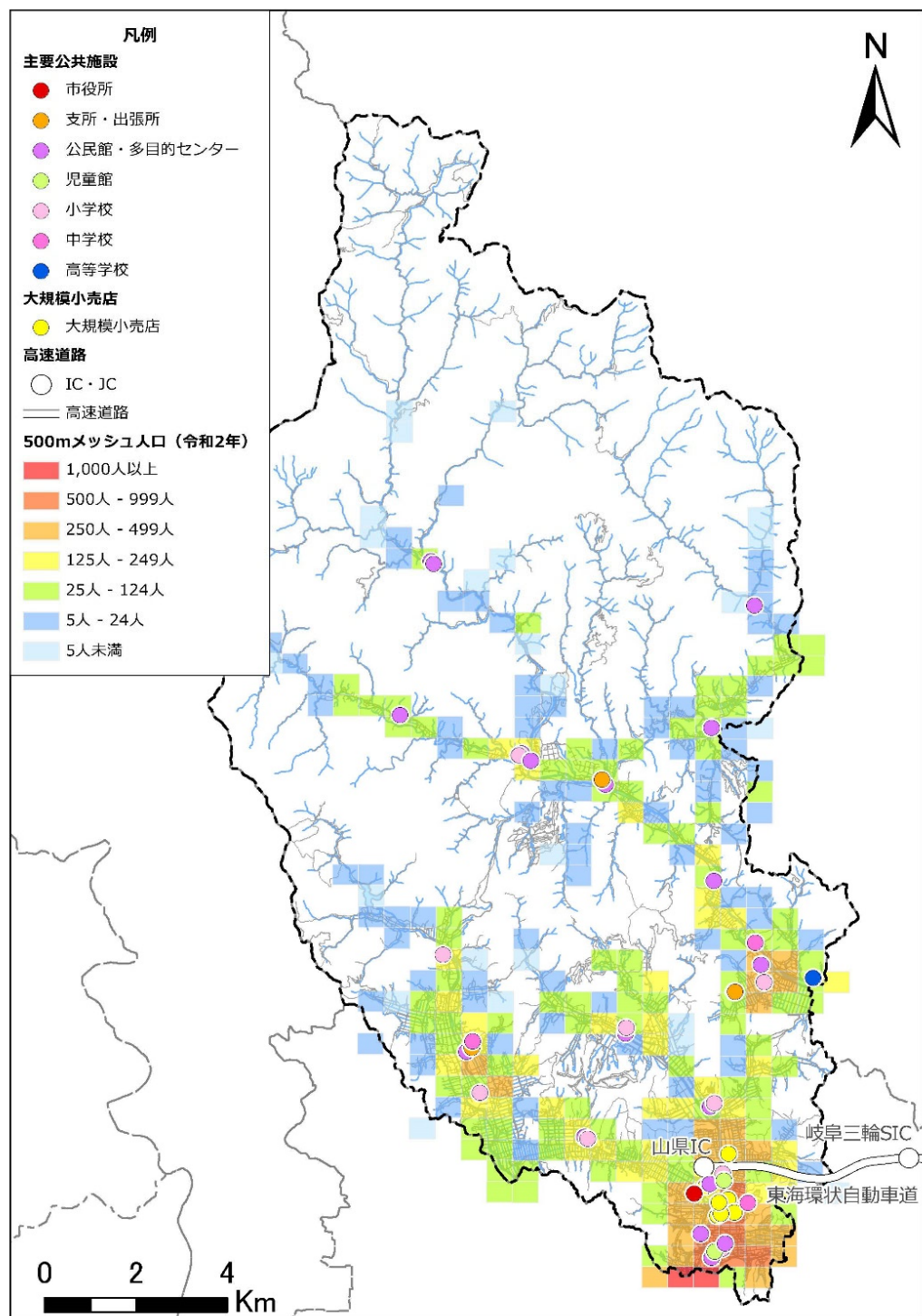


図 市内の主要施設分布状況・人口分布

人口データの出典：国勢調査（令和2年）

（３） カーボン・マイナス・シティの実現に向けた取組

本市は、令和 32 年（2050 年）までに市内の温室効果ガス排出量実質マイナスを目指す「カーボン・マイナス・シティ宣言」（令和 4 年 6 月）の表明、また気候変動対策の国際的枠組みである「世界気候エネルギー首長誓約」（同年同月）に県内で初めて署名し、令和 5 年 4 月に地域脱炭素重点実施地域にも認定されました。令和 32 年（2050 年）に向けた挑戦である「カーボンマイナスチャレンジ 2050」を合言葉に、市民や事業者と連携した積極的な取組を実施しています。

2) 自転車の利用状況

① 交通手段分担率

本市の自動車利用比率は、周辺市町と比較して 84.0% と高い状況です。

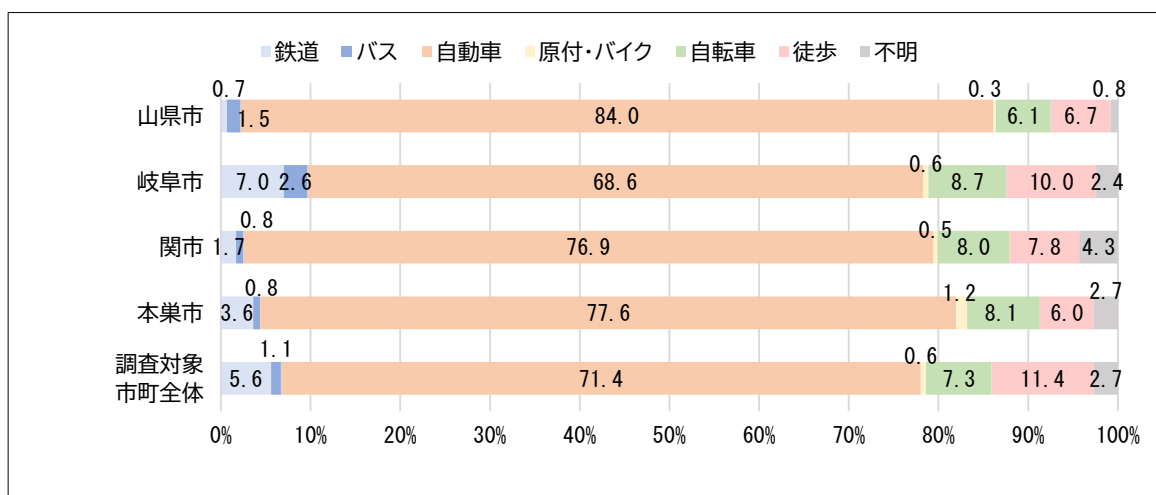


図 交通手段分担率

出典：第5回中京市圏パーソントリップ調査（平成23年）

② 市内小中学校の通学路

市内の小中学校の通学路として指定されている箇所は、以下の図の通りです。

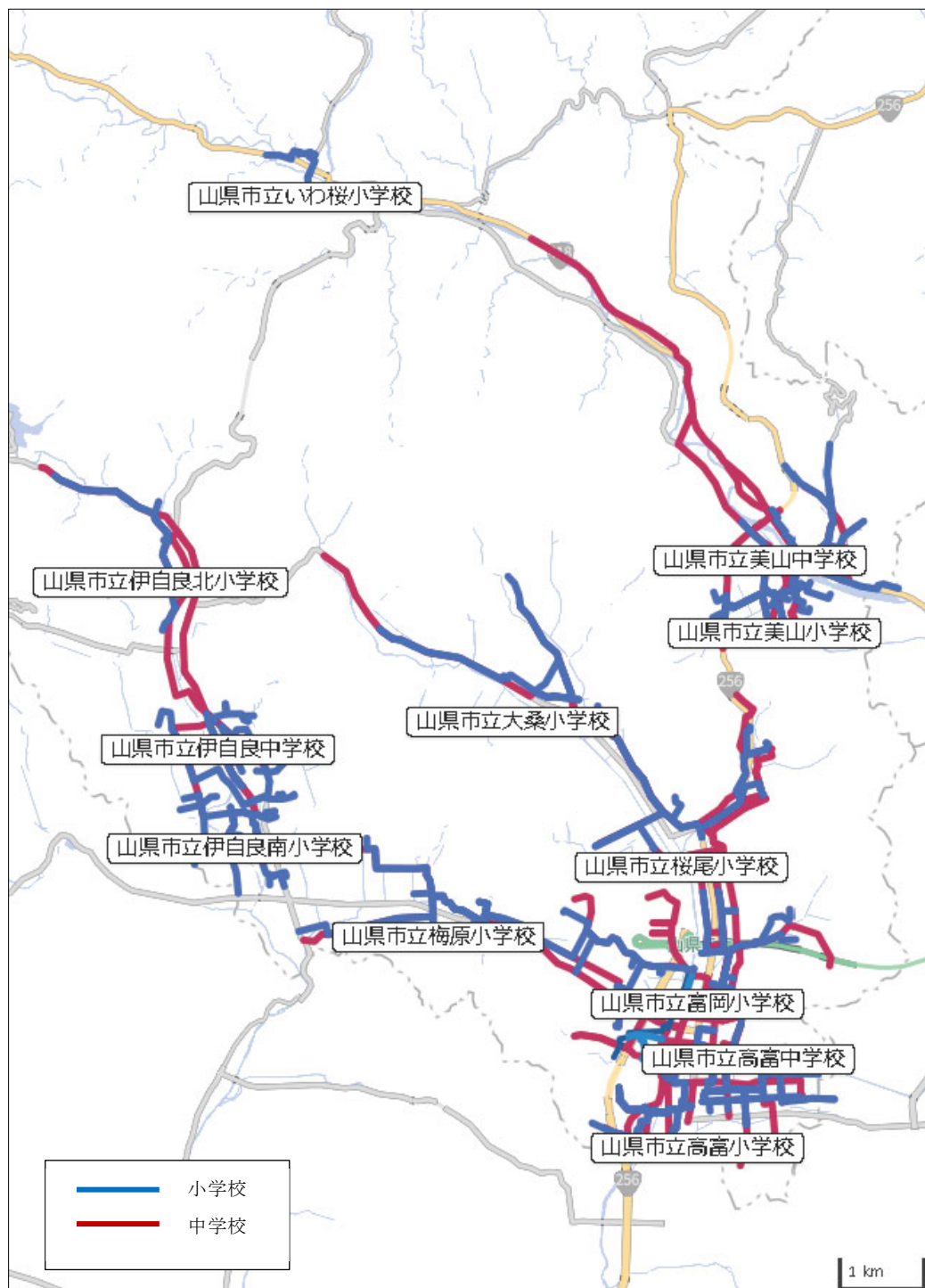


図 市内小中学校の通学路

出典：本市公表資料

③ 携帯電話位置情報ビッグデータ解析による市内自転車の移動状況

市内を自転車で移動した人の携帯電話の位置情報から、市役所周辺の大規模小売店の集中しているエリアは平日休日問わず自転車が多くの利用されていることがわかります。また、平日は美山中学校周辺の学校が集中しているエリアは通学により自転車が多くの利用されていると推察されます。

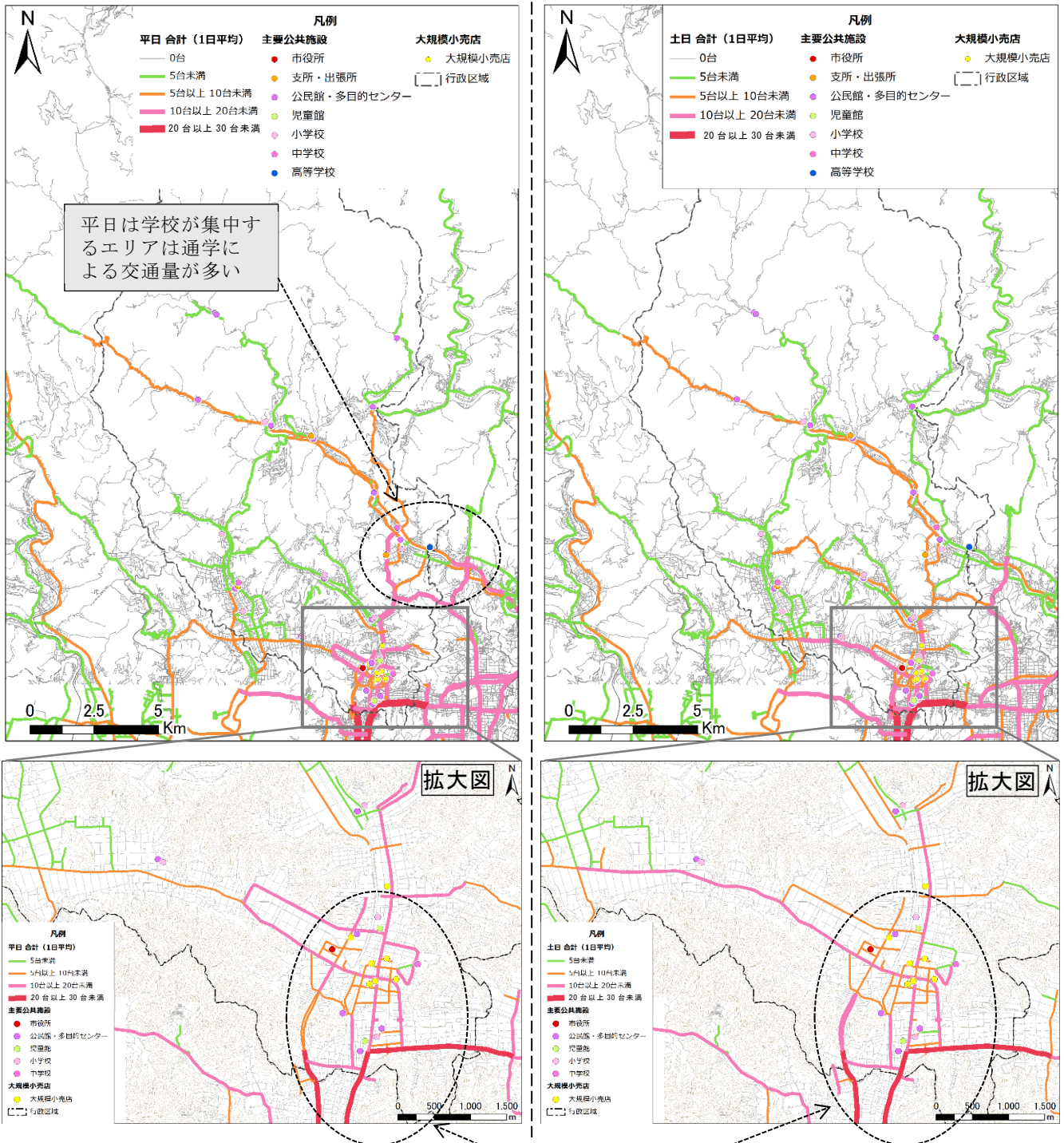


図 平日の自転車交通量・移動経路

図 休日の自転車交通量・移動経路

出典：プログウォッチャー社携帯電話位置情報データ

(1) 市内の主要な観光施設

[illegible]

出典：岐阜県観光入込客統計調査（平成19年～令和4年）

(2) 実施している取組

① サイクリングコースの策定・情報発信（試走イベントの開催等）

令和元年度に、明智光秀ゆかりの地であることや大桑城跡を PR するため、山県市大桑地区サイクリングガイドを作成しました。また、令和6年度には、当市の「歴史」「自然」「食」を自転車で有機的につなげ、周遊観光を促し、観光誘客の促進と交流人口の拡大を図ることを目的に、4種類のテーマや走行距離・獲得標高ごとにサイクリングコースを策定しました。

表 サイクリングコース比較

コース名	走行距離 (獲得標高)	想定所要時間	特徴
ヤマイチルート	82.3km (1,609m)	6～8時間	市内全域の魅力を堪能できる、市内周遊コース。 上級者向け。
山県清流ロード ルート	55.4km (1,159m)	3～6時間	市南部を出発し、市内の清流サウナで整うコース。 初中級者向け。
ぎふ七城巡り ルート	78.8km (960m)	6～7時間	城跡を巡る、山県市、本巣市、北方町、岐阜市の4市を周遊するコース。 中上級者向け。
山県飛翔 ルート	87.1km (1,699m)	7～8時間	ヒルクライムを満喫できる、山県市、本巣市、大野町の3市町を周遊するコース。 コースの形が明るい未来に飛び立つ鳥の形を模る。 上級者向け。

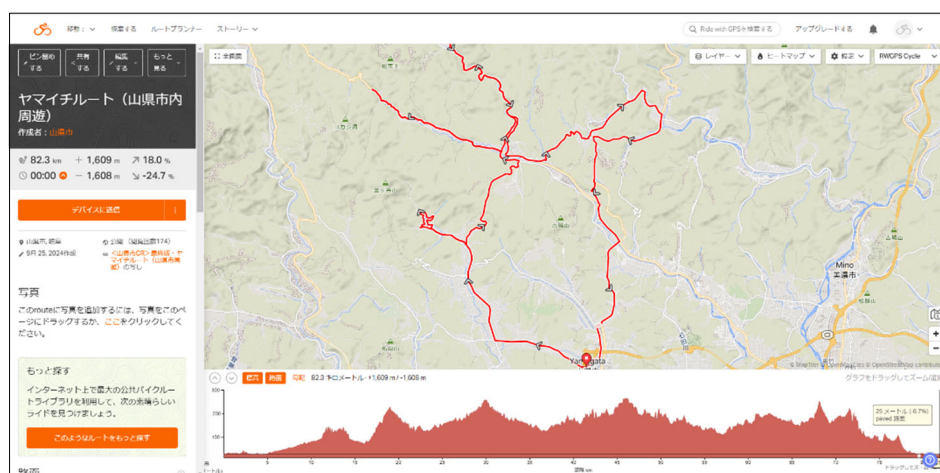


図 サイクリングコース公開ページ

② 情報発信（試走イベントの開催等）

前項の①で策定したサイクリングコースのうちヤマチルートについては、市内外からの集客及びサイクリング情報を発信する YouTuber による情報発信を目的とし、YouTuber とコースを実際に走行する試走会を開催しました。

③ サイクリングマップの作成、市内情報の発信

市内の観光スポット及び飲食スポットの情報を発信することを目的とし、サイクリングに特化したマップを作成しました。市内の観光スポットや公共施設のほか、岐阜県内の一部道の駅及び公共施設、東海地方の自転車ショップでも配布しています。



図 ぎふ山県サイクリングマップ

④ シクロクロスレースの開催

令和2年から、おおが城山公園で「東海シクロクロス¹」が開催されており、こどもから高齢者まで多くの参加者が集まっています。

¹ シクロクロス：オフロード自転車競技のこと。ロードレース選手のオフトレーニングの一環として始まった、秋冬がシーズンの競技である。

⑤ ポイントラリーイベントの開催

市内の周遊・消費促進を目的とし、市内の観光スポットや飲食店を巡り点数を競うモバイルスタンプラリーイベントを開催しました。本イベントには 68 人の参加があり、開催期間中参加者の約 60%にあたる 40 人以上が来場した施設は令和 6 年度に策定した市内周遊コースであるヤマイチルート沿いに概ね立地することがわかります。

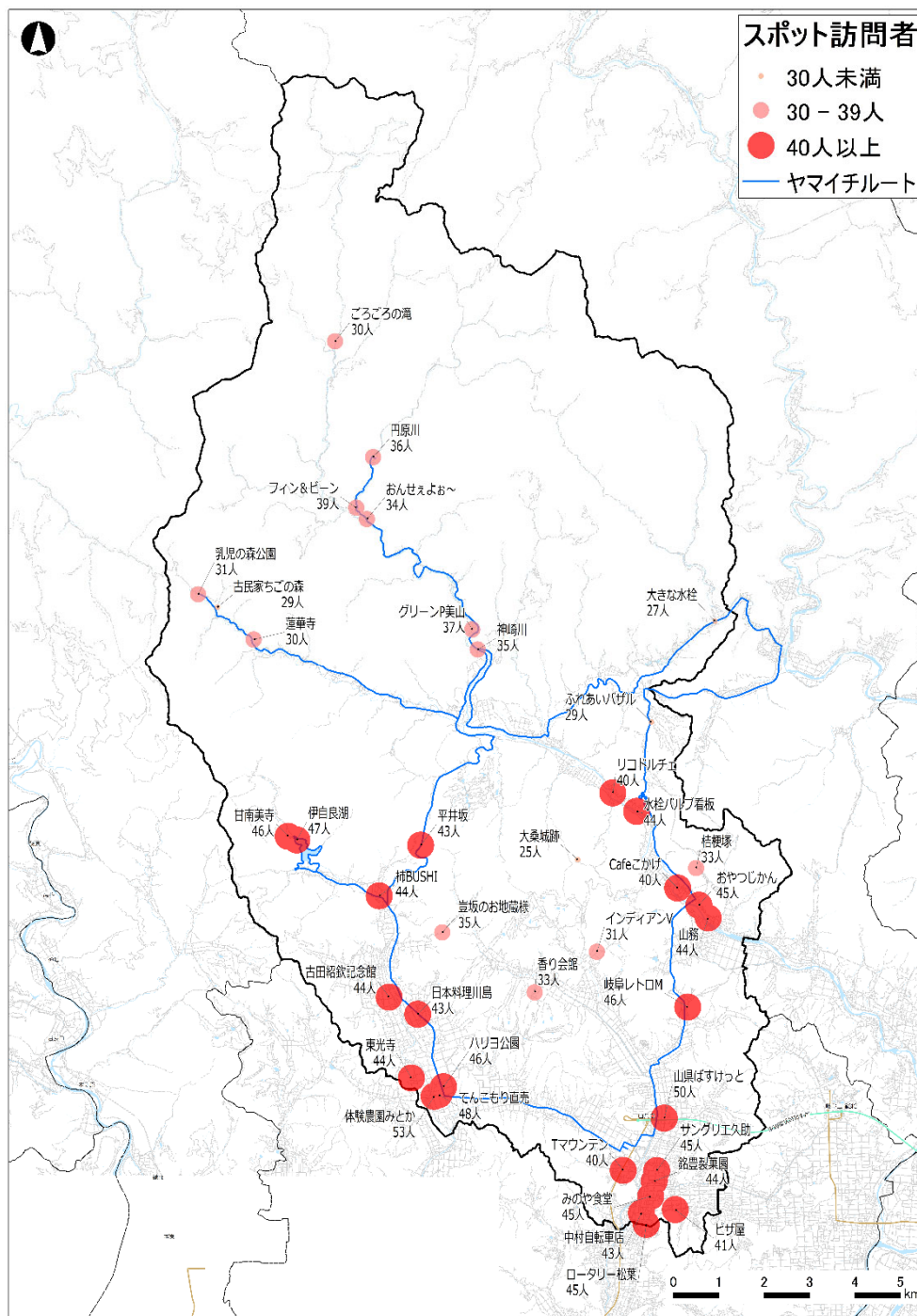


図 施設来客者数

出典：イベント参加者点数取得情報

⑥ 自転車キャンプイベントの誘致

市への来訪、市内での宿泊・滞在のきっかけづくりとして、自転車でのキャンプ旅をテーマとしたイベント「BIKE&CAMP」を誘致しました。本イベントはアパレル・車両メーカー等による展示会兼キャンプイベントであり、2日間の開催で約1,900人を集客しました。



図 自転車キャンプイベント開催の様子

⑦ 四国山香りの森公園のレンタサイクル

四国山香りの森公園には、1回100円で利用できるレンタサイクルがあります。公園には約130台駐車できる無料駐車場があり、公園を基点に自然や歴史あふれる大桑地区を自転車で巡ることができます。特に春は鳥羽川サイクリングロード沿いの桜並木を見るため、多くの方がレンタサイクルを利用しています。

4) 市民の健康

① 死因

全国に比べると老衰による死亡（10.6％）の比率が高くなっていますが、悪性新生物（がん）（25.2％）に次いで心疾患（15.2％）、肺炎（9.8％）、脳血管疾患（6.7％）が多く、生活習慣病による死亡も多くみられます。

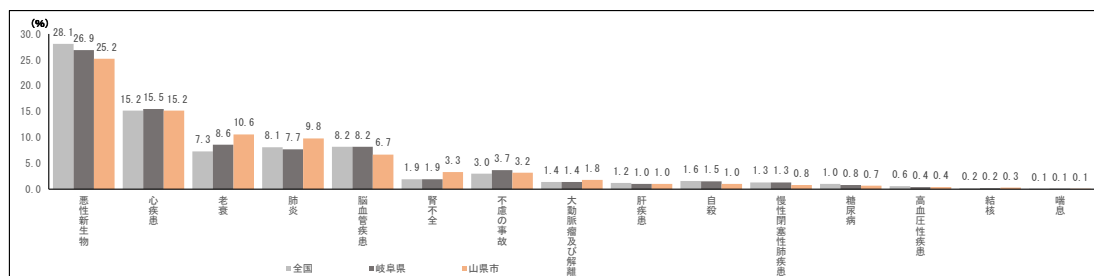


図 本市の死因別割合

出典：第3次山県市健康増進計画（令和3年）

② 運動習慣

1日30分以上の運動を週2回以上している成人の割合は49.1％、健康づくり団体所属する人における割合は67.0％です。生活習慣病予防や介護予防のためにも運動の習慣化が大切であることから、本市では令和32年（2025年）に成人の50％以上が1日30分以上の運動を週2回以上実施することを目標に掲げています。

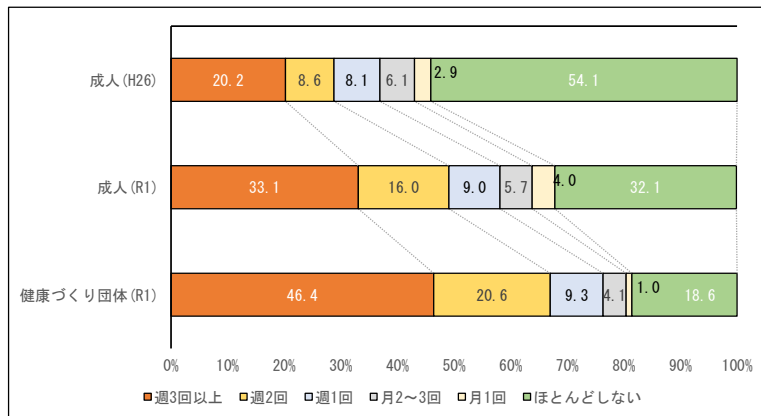


図 健康に関する意識調査結果

※ 1日30分以上軽く汗をかく運動（ウォーキング、農作業等を含む）をする頻度

出典：第3次山県市健康増進計画（令和3年）

5) 市内の自転車事故

① 過去5年間の交通事故発生件数

自転車事故の発生件数は直近5年間で継続して10件以下です。

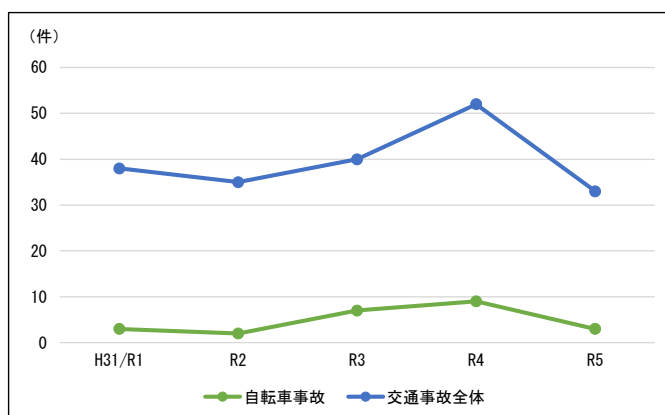


図 市内交通事故発生件数の推移

出展：警察庁交通事故統計データ（平成31年～令和5年）

② 過去5年間の交通事故発生場所

交通事故の発生場所は市南部、特に高富地区内に集中しています。

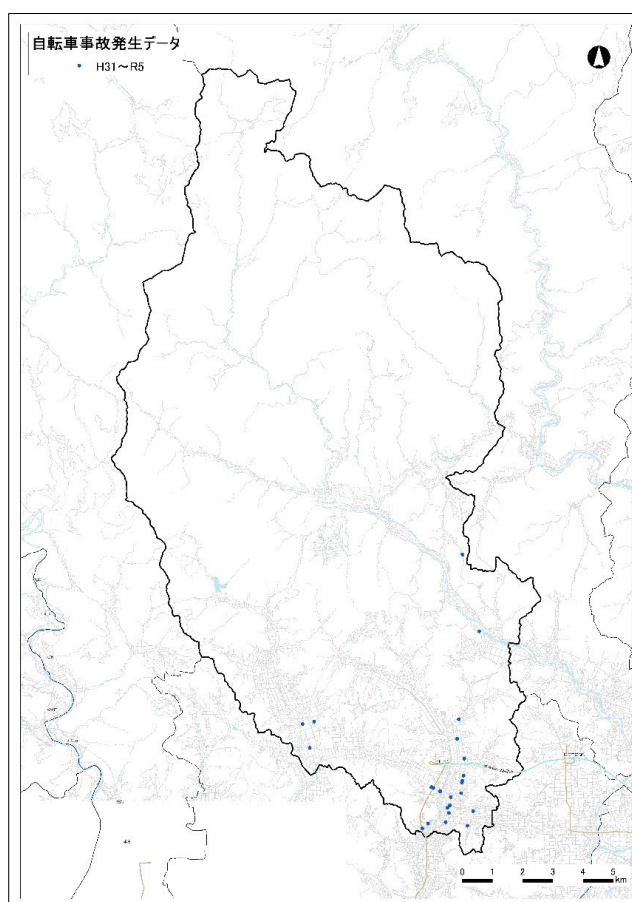


図 市内交通事故発生場所（自転車のみ）

出展：警察庁交通事故統計データ（平成31年～令和5年）

6) 本市の自転車を取り巻く（現状と）課題の整理

1) ～ 5) を踏まえ、本市の自転車活用における課題を以下の通り整理します。

(1) 都市環境

本市が掲げる「カーボンマイナスチャレンジ 2050」の取組のひとつとして、市民の移動において、通勤や通学、買い物等に、自転車を積極的に活用することが考えられます。しかし、現状本市は県内でも特に自動車利用分担率が高い状況です。さらに、歩道が無い又は狭い道路が多く、自転車通行空間が不十分であることを踏まえ、市民への自転車を活用する意識啓発や、自転車を利用しやすくするため自転車利用環境の整備・維持管理が必要です。

(2) 健康増進

本市の運動を習慣的に取り組む人の割合の目標値を達成するためには、運動習慣のある市民の増加が必要です。手軽に実施しやすい有酸素運動としてのサイクリングの活用や自転車通勤の推奨等に取り組むことが必要です。

(3) 観光振興

本市は豊かな自然や歴史文化を体感できる観光拠点を多く有しており、市内にある自転車歩行者道等の走行しやすい路線を活かした自転車での周遊により、相乗効果を生み地域活性化できるポテンシャルがあります。

サイクルツーリズムの推進に当たっては、多様な世代のサイクリストが利用しやすい環境とするため、サイクルステーションの整備等受入環境の整備を行う必要があります。

(4) 安全安心

本市の自転車事故発生件数は少ないものの、交通量が多い国道 256 号等の市街地においては発生している状況です。自転車の安全で適正な利用の促進のため、自転車安全利用五則²をはじめとする交通ルールや、自転車の定期的な点検整備、ヘルメット着用、自転車損害賠償責任保険の加入等、多岐にわたる広報啓発を実施する必要があります。

² 自転車安全利用五則：令和 4 年 11 月 1 日に警察庁により制定された自転車乗車の際に守るべき基本的なルールを 5 つにまとめたもの。

- ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- 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

3 自転車の活用の推進に関する目標と講ずべき措置

本市の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえ、かつ本市の上位・関連計画や国及び県の推進計画を勘案した上で、本市の目標を「都市環境」「健康増進」「観光振興」「安全安心」の4つの分野ごとに定めました。

また、これらの目標達成のために、計画期間中に講ずべき措置について、以下の通り定めます。

表 自転車の活用推進に関する目標と講ずべき措置

分野	目標	施策	講ずべき措置（具体的な取組）
都市環境	自転車を快適に利用できるまちづくり	1) 自転車通行空間の計画的な整備推進	(1) 自転車通行空間の整備
			(2) 自転車通行空間の維持管理
		2) まちづくりと連携した総合的な取組	(3) 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用
			(4) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進
健康増進	自転車を活用した健康づくりの推進	3) サイクルスポートの振興	(2) カーボン・マイナス・シティ実現に向けた環境教育の推進
		4) 自転車を活用した健康づくりの推進	(1) 地域のスポーツクラブの活動支援
		5) 自転車通勤等の促進	(2) サイクルスポートイベントの開催・充実 (ポイントラリーイベント・自転車キャンプイベント、シクロクロスレースの開催等)
			(1) 市民の健康づくりの普及啓発
観光振興	サイクルツーリズムの推進	6) サイクルトーリズムの推進	(1) 自転車通勤・通学の広報啓発
			(1) サイクリングイベント・競技大会の開催・誘致
			(2) 河川空間を活用した受入環境の整備
		7) サイクリストの受入環境の創出	(3) サイクルトーリズムの情報発信
安全安心	自転車事故のない安全で安心な社会の実現	8) 自転車の安全で適正な利用に関する広報啓発活動の推進	(1) サイクリストの受入環境の整備
			(2) (仮称) 山口市アウトドアツーリズムセンターとの連携
			(1) 自転車の交通ルール等に関する広報啓発
			(2) 自転車の定期的な点検整備に関する広報啓発
			(3) ヘルメット着用に関する広報啓発
			(4) 自転車損害賠償責任保険の加入に関する広報啓発
		9) 自転車交通安全教育の推進	(5) 交通安全パトロールの実施
		10) 災害時における自転車活用の推進	(1) 参加体験型等の自転車交通安全教室の開催
			(1) 災害時における自転車利用の推進

1) 都市環境

目標 1 自転車を利用できるまちづくり

コンパクトなまちづくりを推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現を目指します。本市が掲げる「カーボンマイナスチャレンジ 2050」の取組のひとつとして、交通における自動車への依存の程度を低減し、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図ります。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通機関との連携を強化し、自転車利用を促進します。

また、自転車を、徒歩と同様基礎的な移動手段と捉え、通学利用にとどまらず、大人になってからも、誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図ります。

施策 1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備や適正な維持管理を実施します。

措置(1) 自転車通行空間の整備

- ・歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、交通管理者と道路管理者が連携しつつ、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備を地域の道路事情に応じた整備手法により推進します。矢羽根型路面表示³、自転車専用通行帯の導入による道路空間の再配分等段階的な整備も検討します。
- ・自転車通行空間の整備に当たっては、安全で快適な自転車通行空間の効果的・効率的な整備を実施するため、優先的に整備を行う自転車ネットワーク路線を選定する方針とします。

本市では以下 3 路線をもとに自転車ネットワーク路線⁴（候補）を検討し次頁に示します。

- ① 現状自転車交通量が多い路線
- ② 地域住民の生活を支える主要な路線
- ③ サイクルツーリズムで周遊に適する路線

また次年度以降に住民や交通事業者等の意向や道路交通状況等を踏まえ、整備形態等具体的なネットワーク路線の検討を行うものとします。

³ 矢羽根型路面表示・自転車専用通行帯：自転車と自動車の混在する区間で自転車通行位置を自転車利用者・ドライバーに示す帯状路面表示。

⁴ 自転車ネットワーク路線：自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供するネットワークを構成する路線。

施策１）自転車通行空間の計画的な整備推進

自転車ネットワーク路線（候補）

①現状自転車交通量が多い路線



②地域住民の生活を支える主要な路線



③サイクルツーリズムで周遊に適する路線



施策１）自転車通行空間の計画的な整備推進

①～③の路線から自転車ネットワーク路線(候補)を以下に示します。



図 自転車ネットワーク路線（候補）

施策 1) 自転車通行空間の計画的な整備推進

措置(2) 自転車通行空間の維持管理

- ・ 自転車利用者のニーズを踏まえ、自転車交通を含む全ての交通の快適な自転車走行空間確保のため、除草・清掃・補修を実施します。

措置(3) 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用

- ・ 自転車交通を含め、全ての交通に対してわかりやすい誘導・案内を行うため、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置や運用に努めます。

施策 2) まちづくりと連携した総合的な取組

歩行者、自転車中心のまちづくりを見据え、県や公共交通事業者と連携した駐輪場整備の促進や、生活道路における通過交通の抑制等、まちづくりと連携して総合的に取り組みます。

措置(1) 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進

- ・ 駐輪ニーズが高い施設において、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、適切な規模や配置の駐輪場を整備します。

措置(2) カーボン・マイナス・シティ実現に向けた環境教育の推進

- ・ 本市が掲げる「カーボンマイナスチャレンジ 2050」の取組の一環として、市全体の温室効果ガスの削減の実現に向け、自転車の利用によるSDGsや脱炭素の効果について身近に感じてもらい、楽しみながら学ぶ環境教育を推進していきます。

2) 健康増進

目標2 自転車を活用した健康づくりの推進

自転車競技や、日常生活や余暇活動における自転車利用も含めた地域スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、市民の健康寿命の延伸等を目指します。このため、生活習慣病を予防し、寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOL⁵の向上に資するよう、市民のヘルスリテラシー⁶の向上を図るとともに、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図ります。

また、青少年の体力の向上や市民の余暇活動の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図ります。

施策3) サイクルスポーツの振興

地域におけるサイクルスポーツの振興に向け、地域のスポーツクラブの活動支援と地域で開催されるサイクルスポーツイベントの開催支援を実施します。

措置(1) 地域スポーツクラブの活動支援

- ・地域においてサイクルスポーツを実施するクラブの活動を支援します。

措置(2) サイクルスポーツイベントの開催・充実

(ポイントラリーイベント・自転車キャンプイベント、シクロクロスレースの開催等)

- ・サイクルスポーツ大会等の各種イベントの開催や、団体等への開催支援により、サイクルスポーツを楽しめる機会を創出・拡充を図ります。

施策4) 自転車を活用した健康づくりの推進

サイクリングを楽しむ機会の提供等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。

措置(1) 市民の健康づくりの普及啓発

- ・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、自転車の健康増進効果等を情報発信するとともに、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。

⁵ QOL：生活の質を意味する。Quality of Life の略。

⁶ ヘルスリテラシー：健康や医療に関する正しい情報を入手し、理解し活用する能力。

施策 5) 自転車通勤等の促進

カーボン・マイナス・シティ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。

措置(1) 自転車通勤・通学の広報啓発

- ・「自転車通勤導入に関する手引き⁷」を活用し、企業に対して自転車通勤者の受入環境づくりに関する情報提供や、従業員が自転車通勤することへのインセンティブの創設等を推奨します。

⁷ 自転車通勤導入に関する手引き：事業者が事業者活動における自転車通勤制度の導入及び見直しを行う際に参考となるよう、制度設計時に検討すべき事項や制度運用上の関連様式のテンプレート等を示したもの。自転車活用推進官民連携協議会により令和元年に策定された。

3) 観光振興

目標3 サイクルツーリズムの推進

自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿道の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進や、市民参加型サイクリングイベント、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じた持続可能な観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図ります。

このため、市内の官民様々な関係者が連携して、サイクリストの期待を超えるホスピタリティの提供を目指し、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境、本市の特徴である山と川、歴史や文化施設等の資源を自転車で繋ぐサイクリングコース沿道の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面から魅力的なサイクリング環境の創出を目指します。

施策6) サイクルツーリズムの推進

本市の魅力的な自然景観や歴史資源等の観光資源を活かしたサイクリングコースの磨き上げを行うとともに、サイクリングイベントの開催や魅力発信等によりサイクルツーリズムを推進します。

措置(1)サイクリングイベント・競技大会の開催・誘致

- ・策定したサイクリングコースを活用して、観光地や景色等の自然環境を楽しむことができるサイクリングイベントを開催します。
- ・シクロクロスレース等競技大会の開催により国内外からのサイクリスト誘客の推進を図ります。

措置(2)河川空間を活用した受入環境の整備

- ・市内に存在する美しい河川を活かし、水辺でのサイクリングを楽しめる環境の整備を検討します。

措置(3)サイクルツーリズムの情報発信

- ・地域の地理的特徴や観光資源を活かしたサイクリングコースを設定し、サイクリングマップを作成します。また、コースの設定においては、県や近隣市町村と連携した広域的なサイクリングコースの設定も視野に入れます。
- ・サイクリングコース、ガイドツアー情報、自転車関連イベント等自転車についての情報発信を行います。さらに市内の宿泊施設等と連携しながら、滞在に際し有益な魅力をアピールしていきます。

施策 7) サイクリストの受入環境の創出

市内の公共施設等や、公園におけるサイクルステーションの機能の整備により、サイクリストの休憩施設となる受入環境の整備やサイクリスト向けの情報発信を積極的に行います。

措置(1) サイクリストの受入環境の整備

- ・サイクリストが休憩できるよう、市内の公共施設や民間の観光施設、公園等にサイクルラックやベンチ等を設置し、サイクルステーション化を図ります。

措置(2) (仮称) 山口市アウトドアツーリズムセンターとの連携

- ・令和 7 年度オープン予定の (仮称) 山口市アウトドアツーリズムセンター (観光案内所) を、神崎川や円原川等市北部地域への観光拠点とし、連携してサイクリストが魅力に感じる情報発信を行います。

4) 安全安心

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

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

このため、自転車通行空間の整備を推進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図ります。あわせて、「岐阜県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づいて、乗用者のヘルメット着用の促進や自転車の定期的な点検整備の促進、タイヤへの反射機材の装着等交通事故防止対策の促進を図ります。また、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図ります。

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

施策 8) 自転車の安全で適正な利用に関する広報啓発活動の推進

「自転車安全利用五則」や自転車の交通ルール、定期的な点検整備、ヘルメット着用や自転車損害賠償責任保険加入の重要性等、自転車の安全利用に関する広報啓発を推進します。

措置(1) 自転車の交通ルール等に関する広報啓発

- ・市民の交通安全意識の向上を図るため、自転車と自動車双方への交通安全教育等様々な機会を通じて、「自転車安全利用五則」を始めとする、自転車の交通ルール等の周知を図ります。

措置(2) 自転車の定期的な点検整備に関する広報啓発

- ・安全な自転車の利用のために、定期的な点検整備が不可欠であることから、ポスターやチラシ等により利用者への広報啓発を図ります。

措置(3) ヘルメット着用に関する広報啓発

- ・ヘルメット着用の重要性について啓発し、着用の促進を図ります。

措置(4) 自転車損害賠償責任保険の加入に関する広報啓発

- ・自転車購入時や交通安全教室等の機会に、自転車保険加入義務化を周知し保険の加入促進を図ります。

措置(5) 交通安全パトロールの実施

- ・地域や学校と連携した通学路点検等も踏まえた交通安全パトロールの実施により危険な通行の予防を図ります。

施策 9) 自転車交通安全教育の推進

学生、高齢者、自動車運転者等様々な属性の方を対象とし、自転車シミュレータ等を活用する等して自転車に関する交通安全教育を推進します。

また各講習会の開催やマニュアルの配布等により自治体の交通安全指導員や教員等、自転車安全教育の指導員育成を実施します。

措置(1) 参加体験型等の自転車交通安全教室の開催

- ・多様な世代の自転車利用者及び自動車運転者を対象とし、自転車シミュレータを活用した参加・体験・実践型出前講座等を実施するとともに、「自転車安全利用五則」を活用して交通ルールや自転車の安全な利用方法等交通安全意識の向上を図ります。

施策 10) 災害時における自転車活用の推進

危機管理体制の強化、避難行動への活用等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全安心の向上を図ります。

措置(1) 災害時における自転車活用の推進

- ・大規模災害時、道路の寸断で車両の通行が困難な場合等、消防活動（情報収集、住民の避難誘導等）における自転車の活用推進を検討します。

4 計画の推進体制・計画のフォローアップ及び見直し

1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、関係者（庁内各課、警察署、教育委員会等）が緊密に連携して施策の推進を図ります。

また、本計画の施策実施に当たっては、施策が市内横断的になることから「山県市自転車活用推進協議会」を設置し、進捗状況を共有するとともに、国や県、公共交通事業者やその他の民間事業者、市民等が相互に協力し、連携を図ります。

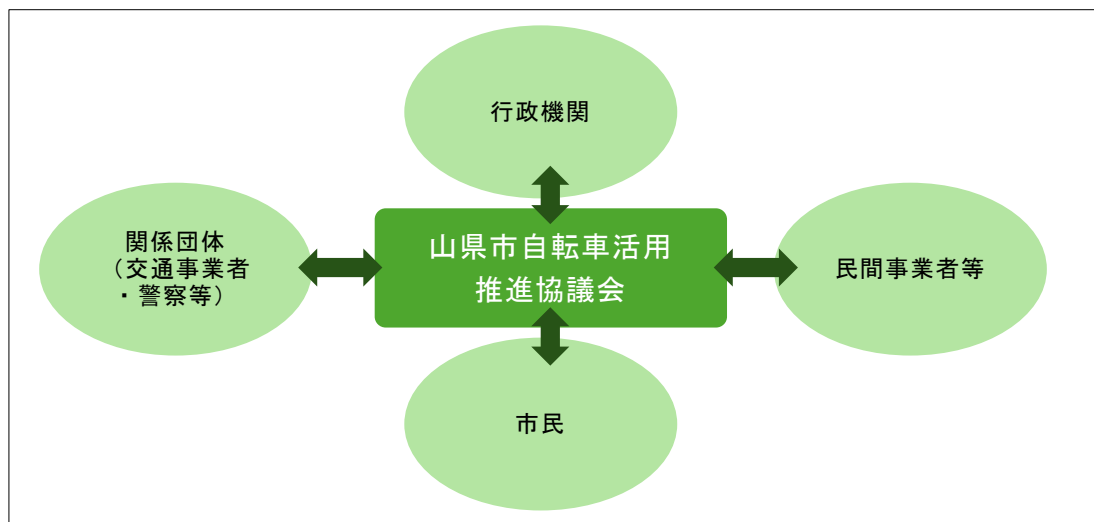


図 推進体制のイメージ図

2) 計画のフォローアップと見直し

計画のフォローアップとして、施策の進捗状況や新たな課題等を関係者間で共有・確認するとともに、社会情勢の変化等に対応するため、必要に応じて計画の見直しを行う等、PDCAサイクルにより実効性を高めていきます。取組目標を設定した措置については、当該指標を用いつつ取組状況のフォローアップを行います。

また、計画終期に施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行います。

3) 広報活動

本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、岐阜県が構成員となる各種協議会等の枠組みも活用し、自転車の活用について市民の理解と関心を深めるために、市民に対して、自転車の魅力を多面的に訴求する等、戦略的な広報活動を展開します。