

えびの市・湧水町 自転車を活用したまちづくり推進計画

令和3年3月31日



－ 目 次 －

第 1 章	基本事項	1
1-1	計画策定の趣旨	
1-2	計画の区域・期間	
1-3	計画の位置づけ	
1-4	計画策定の検討体制	
第 2 章	自転車利用環境の現状と課題	3
2-1	自転車利用環境の現状	
2-2	関連計画	
2-3	観光入込客数	
2-4	自転車を活用したまちづくりの推進にあたっての課題	
第 3 章	計画の基本目標・方針及び実施施策	9
3-1	基本目標	
3-2	基本方針及び実施施策の体系	
3-3	実施施策	
第 4 章	計画の推進に向けて	43
4-1	計画の推進体制	
4-2	計画推進スケジュール	
4-3	評価指標・目標値	
4-4	段階的な計画策定	



第1章 基本事項

1-1 計画策定の趣旨

自転車は、通勤・通学、買い物などにおいて多く利用され、日常生活における身近な交通手段としての重要な役割を担っています。また、健康志向や環境保全への意識の高まりから、スポーツバイクで通勤する姿を多く見かけるようになりました。さらに、サイクリングを通じた余暇の充実やサイクルツーリズムの推進による地域振興策や災害時の移動手段としても自転車の活用が期待されています。

このような中、えびの市では、交流人口拡大を図るため、「自転車を活用したまちづくり観光研究会」の設立や民間の有志による「えびの散走部」の発足をはじめ、サイクリングガイドマップの作成やレンタサイクル事業の導入など、サイクルツーリズムの普及による観光振興に取り組んできました。

一方、湧水町では、旧国鉄山野線跡地を利用したサイクリングロードを整備しており、住民の健康増進を目的にウォーキングやサイクリング等に活用しているものの、観光振興のツールとしての位置付けはされていない状況にあります。体験・滞在型観光による交流人口の増加を目指す湧水町としては、令和3年度からレンタサイクルの導入やサイクリングルートの整備・PRを行い、さらなる観光振興を図ることとしています。

国においては、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、国民の健康増進など新たな課題に対応するため、平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行されました。この法律において、都道府県・市町村は、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含む計画を定めるよう努める旨が規定されています。

本計画は、自転車を新たな交通手段として活用を推進し、自転車利用がこれまで以上に安全かつ便利になるとともに自転車を本地域のまちづくりに生かすものです。

1-2 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

本計画の対象区域は、えびの市・湧水町の全域（以下「計画エリア」という。）とし、市町の観光振興に加え、サイクリングルートについて安全で快適な自転車通行空間の創出に努めることとします。

なお、将来的には、通勤、通学、買い物等の日常利用についても計画の対象として拡大していきます。

(2) 計画の期間

自転車通行空間の整備は、これまでの道路整備にない取組であり、その知見が十分でないことや、整備実績、効果検証を踏まえた技術ガイドライン等の改定も予想されるこ



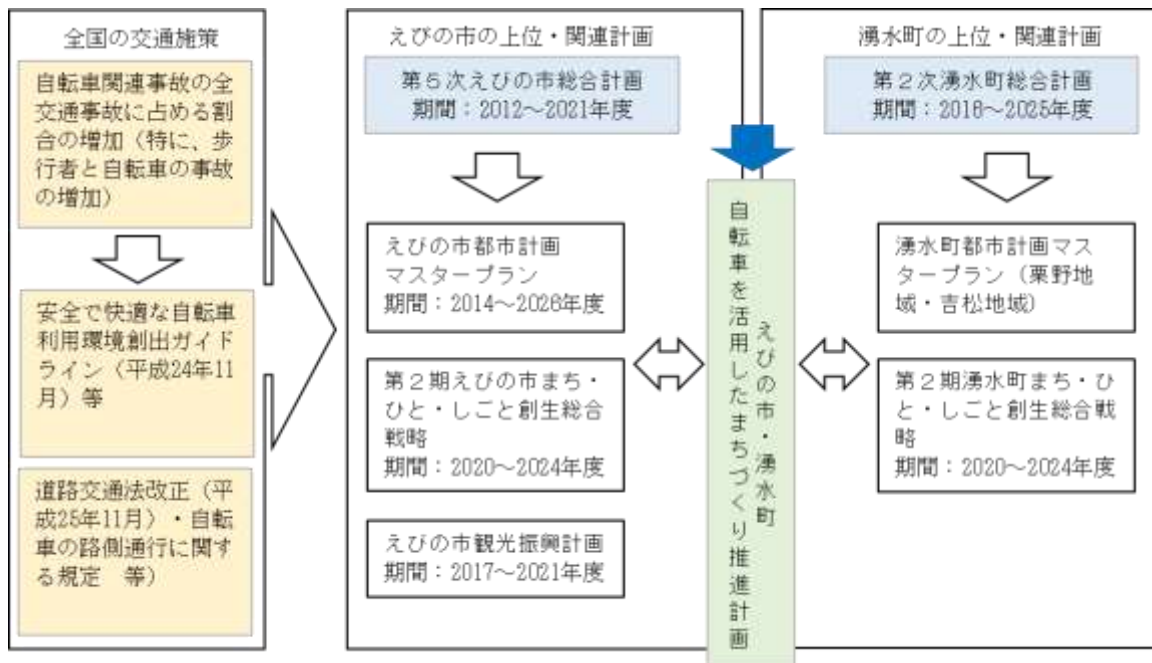
とから、本計画の計画期間は、令和3年度から令和5年度までの3年間とします。

しかし、自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保等の課題を達成することは容易ではないことから、長期的な展望を視野に入れつつ本計画を進めることとします。

1-3 計画の位置づけ

えびの市・湧水町においては、それぞれの地域の特色を踏まえた様々な施策に取り組んでいます。本計画は、自転車を活用したまちづくりについて総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第11条に基づいて定めるものであり、国及び宮崎県、鹿児島県の自転車活用推進計画を勘案しつつ、総合計画の各種関連計画と整合を図るとともに、えびの市・湧水町の自転車活用を推進する政策に関する最上位計画として位置づけます。

■図表1-1 えびの市・湧水町自転車を活用したまちづくり推進計画の位置付け



1-4 計画策定の検討体制

本計画の策定にあたり、令和2年11月に、国、宮崎県、鹿児島県、市町の各道路管理者、警察及び市町の関連部局、関連団体等で構成する「えびの市・湧水町自転車を活用したまちづくり推進協議会」を設置し、計画エリアの自転車利用に関する現状を踏まえた上で、自転車の活用方法について検討しています。ハード・ソフト両面から計画エリアのサイクリング環境の向上を図り、自転車活用の推進を支援することを目的に市町が連携を図るとともに、各種計画との整合性を図りながら、自転車利用環境の整備を推進していきます。



第2章 自転車利用環境の現状と課題

2-1 自転車利用環境の現状

(1) 自転車通行空間の状況

2車線以上の道路改良率について、えびの市では、国道が86.4%、県道が78.2%、湧水町では国道が100%、県道が88.3%となっています。

市街地においては、歩道が設置されていますが、自転車道・自転車専用道路等については、湧水町に一部区間サイクリングロードがあるものの、利活用はほとんどされておらず、その他のエリアにおいては、未整備という状況です。また、車道混在型の矢羽根型路面表示（以下「矢羽根」という。）等も未整備となっています。

国道221号、国道268号の一部では、24時間で1万台以上の交通量があるものの、全体的にみると交通量は少なくなっています。しかし、近年では計画エリアにおいてもロードバイクやクロスバイクといったいわゆるスポーツバイクでのサイクリングが増えており、自転車走行環境が整っていない道路においては、自転車と自動車とが並走する危険な状況が多く見受けられるのが現状です。

■図表2-1 2車線以上の道路改良率

市 町	国 道	県 道
えびの市	86.4%	78.2%
湧水町	100.0%	88.3%

(2) 自転車に関係する事故等の状況

えびの市においては、自転車に関係する人身事故は、平成29年度から平成30年度の2年間で13件が発生していますが、令和元年度は0件となっています。事故類型別では、第一当事者が自動車となる対自転車事故が12件、平成29年度に自転車が第一当事者となる対自動車事故が1件発生しています。

湧水町においては、自転車に関係する人身事故は、平成29年度から令和元年度の3年間で5件発生しています。

■図表2-2 自転車に関係する人身事故発生件数

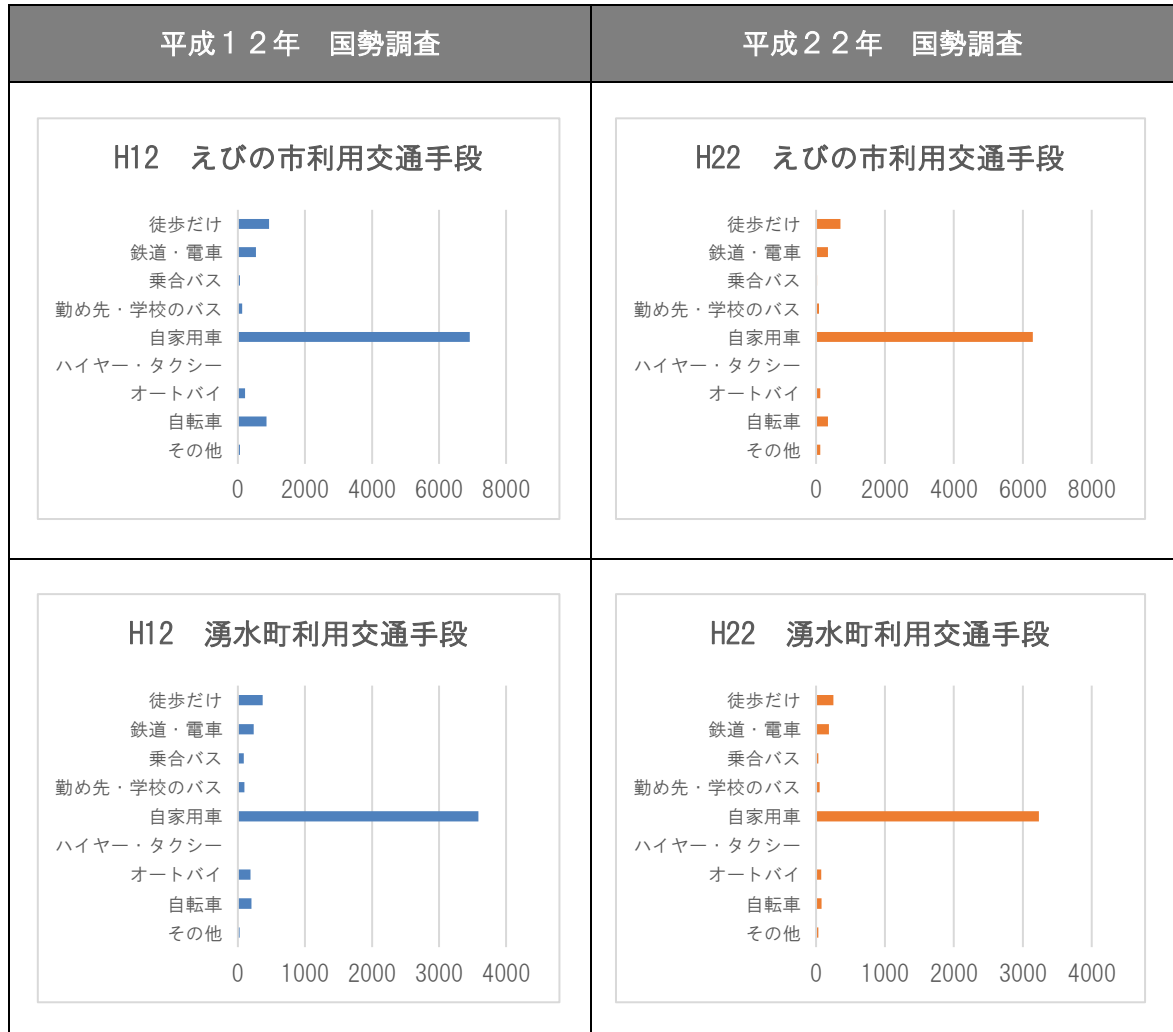
市 町	平成29年度	平成30年度	令和元年度
えびの市	9件	4件	0件
湧水町	2件	1件	1件



(3) 自転車の利用状況

平成12年、平成22年の国勢調査において、15歳以上を対象とした従業地又は通学地までの利用交通手段に関する調査結果では、自動車に次ぐ交通手段として重要な役割を担っています。

■図表2-3 移動における利用交通手段（国勢調査）



(4) 自転車イベント等の取組状況

えびの市においては、サイクリング関連のイベントの開催はありませんが、マウンテンバイク等を活用したイベントが民間主催で開催されています。毎回幅広い年代の参加者が増えており、大会に携わったすべての人がイベントを盛り上げています。

湧水町においては、現在イベント等の開催はありませんが、今後滞在型交流人口増加に向けた企画を検討します。

このほか、えびの市から薩摩川内市をつなぐ川内川の堤防ルートによる調査が行われるなど、自転車を活用した体験型・交流型旅行を推進する機運も高まりつつあります。



2-2 関連計画

(1) 総合計画

えびの市及び湧水町においては、総合計画においてそれぞれの地域の特色を踏まえた様々な施策に取り組んでいます。

■図表2-4 市町の総合計画

市 町	将来像	主な施策
えびの市	大自然と人々が融合し、「新たな力」が躍動するまち えびの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな活力を生む“産業づくり” ・ 志と郷土愛を持つ“人づくり” ・ 誰もが元気“健康のまちづくり” ・ みんなのかおが見える“協働と福祉のまちづくり” ・ 自然と調和した住みよい“生活環境づくり”
湧水町	人と自然が織りなす芸術のまち 心豊かで伸びゆく美しいまち	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが元気で暮らせる、人にやさしいまちづくりの推進 ・ 地域で育て、地域に学び、地域を生かす教育・文化の振興 ・ 地域資源を生かして多くの人が交流し、にぎわいのあるまちづくりの推進 ・ 住む人に安全で安心、魅力ある都市基盤の整備促進 ・ 住んでみたい、住み続けたい生活環境づくりの推進 ・ 住民の相互理解と融和、行政との協働によるまちづくりの推進

(2) 観光振興に関する計画の考え方

えびの市及び湧水町において、広域観光の推進や地域資源を生かした観光地づくり等について、えびの市観光振興計画と第2次湧水町総合計画の中に位置づけています。

■図表2-5 市町の観光振興に係る計画

市 町	計画	主な施策
えびの市	えびの市観光振興計画	<ol style="list-style-type: none"> ① 既存資源の磨き上げ・商品化 ② 地域内経済循環の仕組み構築 ③ 情報発信（外への発信、地域内の資源を結ぶ発信） ④ 広域周遊観光の仕組み構築 ⑤ 受入体制の構築・人材育成
湧水町	第2次湧水町総合計画	<ol style="list-style-type: none"> ① 観光拠点のネットワーク化による広域観光の推進 ② 個性ある観光地づくり ③ イベントの充実強化 ④ 観光を支える人材の育成



2-3 観光入込客数

(1) えびの市の観光入込客数

えびの市の観光入込客数は、減少傾向にあります。平成23年は、新燃岳噴火による登山道規制等による影響で激減、その後平成25年にかけて徐々に回復したものの、それ以降は再び減少しています。要因としては、キラーコンテンツがないことや、二次交通がないことが考えられます。令和元年においては、韓国岳登山道の回復（迂回路）等によりえびの高原の入込客数が増えたことにより、全体的にも若干増加となりました。

■図表 2-6 えびの市主要観光地入込客数



(2) 湧水町の観光入込客数

湧水町の観光入込客数は、平成23年度までは右肩上がり増加し、それ以降は増減を繰り返しています。近年では、霧島アートの森の来場者や体験・滞在型観光の入込客数が増加傾向にあります。

■図表 2-7 湧水町主要観光地入込客数





2-4 自転車を活用したまちづくりの推進にあたっての課題

上位・関連計画、地域特性等を整理した結果、自転車を活用したまちづくりの推進にあたっての課題を以下のとおり整理しました。

(1) サイクリング環境の整備

①サイクリングルート（モデルルート）の設定

交流人口の拡大が期待される現在、地域の観光資源、景観資源をつなぐサイクリングルートを設定し、自転車を通じたサービスなどを創出・提供することにより、地域を活性化し、住民の活力を高めていくことが重要です。

②自転車走行環境の整備

計画エリアにおいては、自転車通行空間として、車道における自転車通行空間の整備されている箇所はほとんどありません。今後、自転車の利用が増えた場合、自歩道では歩行者との接触事故等が増える可能性があります。そのため、自転車の本来の通行位置である車道左側を安全に通行できるよう整備する必要があります。

※自歩道：自転車歩行者道のことで、自転車や歩行者を自動車から分離することによる安全確保を図るために設けられた道路

(2) 自転車の利用に対する機運の醸成

①自動車運転者に対する安全啓発

計画エリアにおいては、自動車がメインのモビリティ（移動手段）となっており、住民の自転車利用に対する意識が低いため、自転車が車道を走行することに対して抵抗を感じている人が多いのが現状です。住民が日常生活において自転車を利用するよう機運を高めることで、住民の自転車の車道走行に対する理解促進を図る必要があります。

②自転車利用者に対する安全啓発

自転車利用者自身も安全に気を付ける必要があります。現在、自転車利用時のヘルメット着用は努力義務となっていますが、自分自身の命を守るためにもヘルメット着用の重要性及び、宮崎県条例において令和3年4月1日より義務化される自転車損賠償責任保険への加入に対する理解促進を図る必要があります。

(3) 観光客等の回遊性向上に向けた取組

①案内サイン及び路面表示等の整備

サイクリングルートの設定にあたっては、サイクリストや観光客等が迷わずに目的地まで辿り着くための案内看板や案内用路面表示等を整備する必要があります。



② レンタサイクルの充実

えびの市で既に運営を開始しているレンタサイクルの更なる充実や、湧水町でのレンタサイクル事業の導入を行い、広域でのPR等を行うとともに、計画エリアで連携した観光客等の回遊性を向上させる取組が求められています。



第3章 計画の基本目標・方針及び実施施策

3-1 基本目標

計画エリアの自転車を取り巻く現状や課題、特色や実情等を踏まえ、計画エリアの自転車を活用したまちづくり推進にあたっての基本目標を以下のとおり定めます。

自転車を活用した観光振興と地域の活性化

3-2 基本方針及び実施施策の体系

基本目標を踏まえ、以下のとおり2つの基本方針を定めます。また、自転車を活用した観光振興の方策として、自転車で特有の道路環境を走ることを楽しんだり、地域独自の資源や魅力等を楽しんだりすることを促すことを目指す「サイクルツーリズム」の取組が効果的であることから、基本目標、基本方針に基づき、次の5つの施策を実施します。

方針① サイクルツーリズムの推進

国内外からの旅行者に対する新たな体験型観光として、サイクリングと観光を組み合わせた「サイクルツーリズム」を重点的に進めるとともに、地域の魅力を掘り起こし、広く発信することにより、サイクリングを通じた地域の活性化につなげていきます。

【施策1】サイクリング環境の創出

- (1) えびの市と湧水町を繋ぐ「モデルルート（基幹ルート）」を設定
- (2) 地域資源をつなぐ「地域ルート」を設定

【施策2】自転車走行環境の整備

- (1) 自転車通行空間の明確化（矢羽根、ピクトグラム等）
- (2) 安全対策
- (3) 案内看板等の設置



【施策3】サイクリスト受入環境の整備

- (1) 拠点施設の拡充・整備
- (2) 立ち寄り・休憩ポイント（サイクルラック等設置箇所）の整備
- (3) レンタサイクルサービスの充実

【施策4】自転車を活用した新たな魅力づくり

- (1) 自転車を活用したイベントの開催
- (2) 自転車を活用した滞在型コンテンツの造成

【施策5】サイクルツーリズムの情報発信・プロモーション

- (1) 広域サイクリングマップの作成と更新
- (2) 情報発信の仕組みづくりとプロモーションの実施

方針② 住民と自転車利用者の安全意識の啓発

自転車は車道左側通行が原則であることを、すべての道路利用者が理解し、実践できるように、全世代を対象として交通安全教室の充実を図るとともに、関係機関等と連携しながら自転車の交通ルールを周知・啓発します。

【施策6】住民・自転車利用者相互の安全意識向上に向けた取組

- (1) 地域住民に対する交通安全教育の実施
- (2) サイクリスト（自転車利用者）に対する交通安全教育の実施
- (3) 自転車通行ルール遵守とマナー向上の推進



3-3 実施施策

基本目標及び基本方針に基づく実施施策の具体的な取組みの内容は、以下に示すとおりです。

方針① サイクルツーリズムの推進

施策1 サイクリング環境の創出

(1) えびの市と湧水町を繋ぐ「モデルルート（基幹ルート）」を設定

観光誘客のため、宮崎県えびの市と鹿児島県湧水町をつなぐルート（川内川上流堤防ルート）をモデルルートとして設定し、広域でサイクルツーリズムを楽しむことができる環境を創出します。

■図表3-1 計画エリアのモデルルート概要

ルート名称（仮称）	ルート概要	距離
川内川上流堤防ルート	一級河川である川内川の上流の堤防ルートを主軸とする東西方向でえびの市と湧水町をつなぐ基幹ネットワークルート。交通量が少なく、平坦で走りやすい。	片道 約 35 km



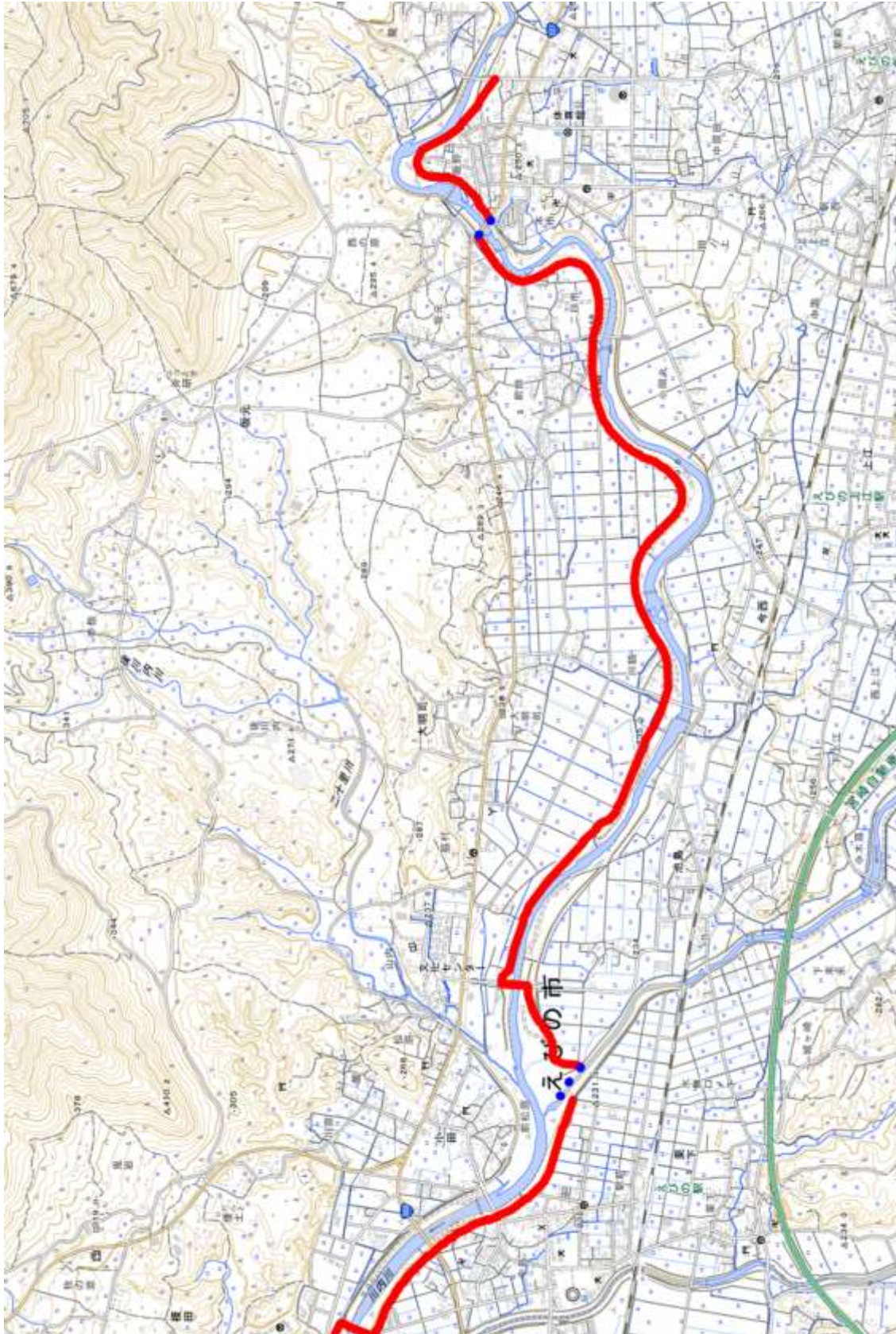
モデルルート試走（えびの市側）

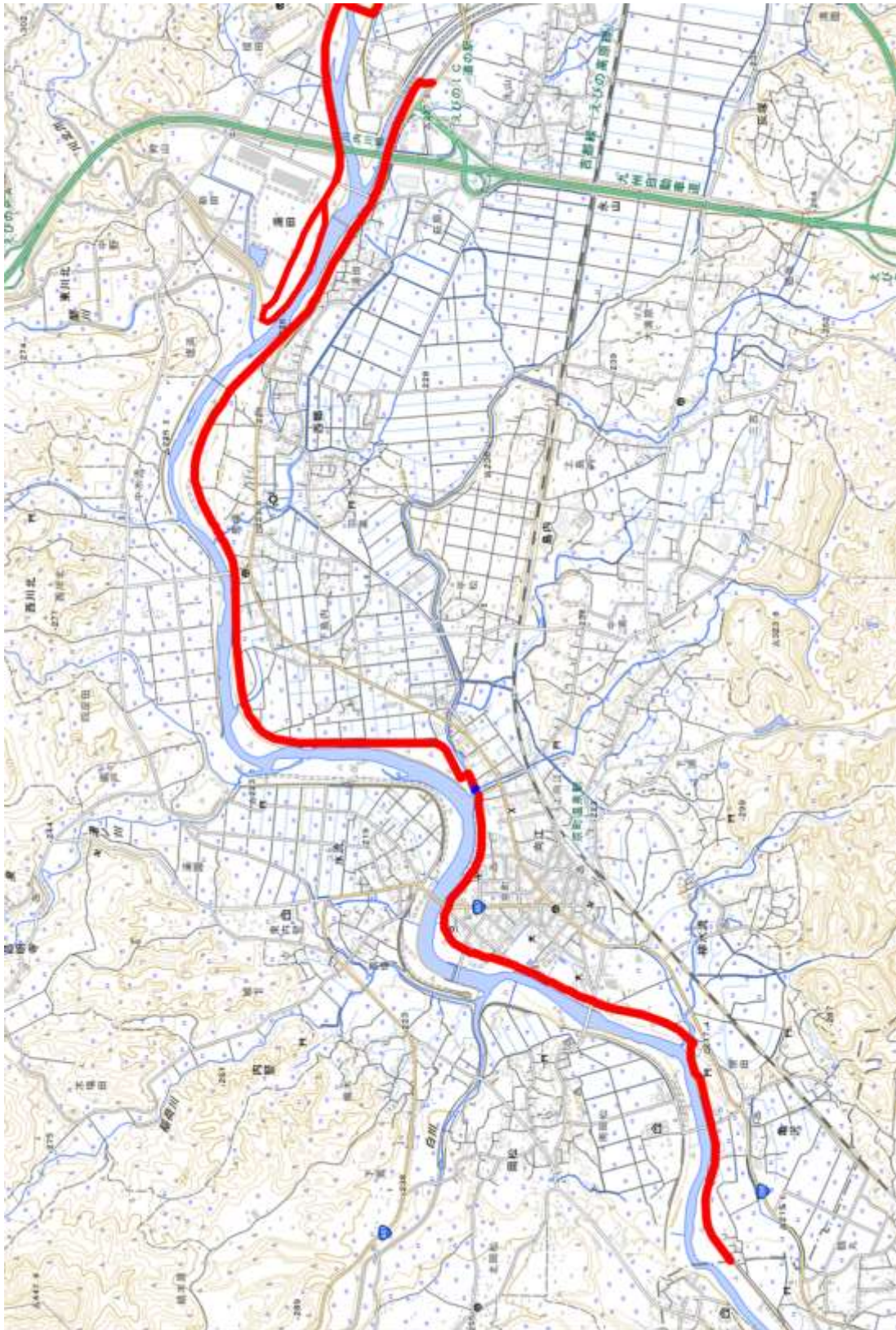


モデルルート試走（湧水町側）



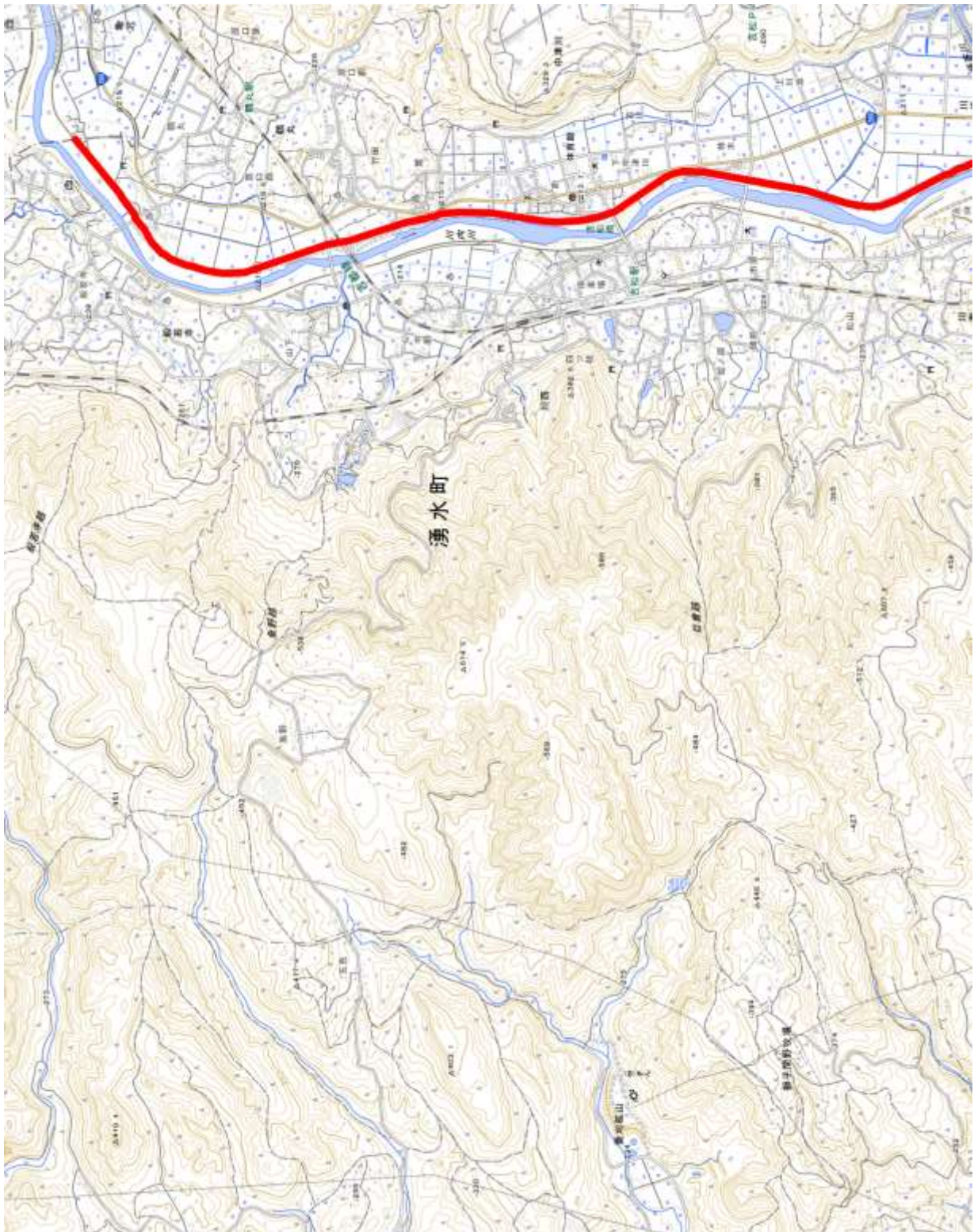
【モデルルート】川内川上流堤防ルート（えびの市側）

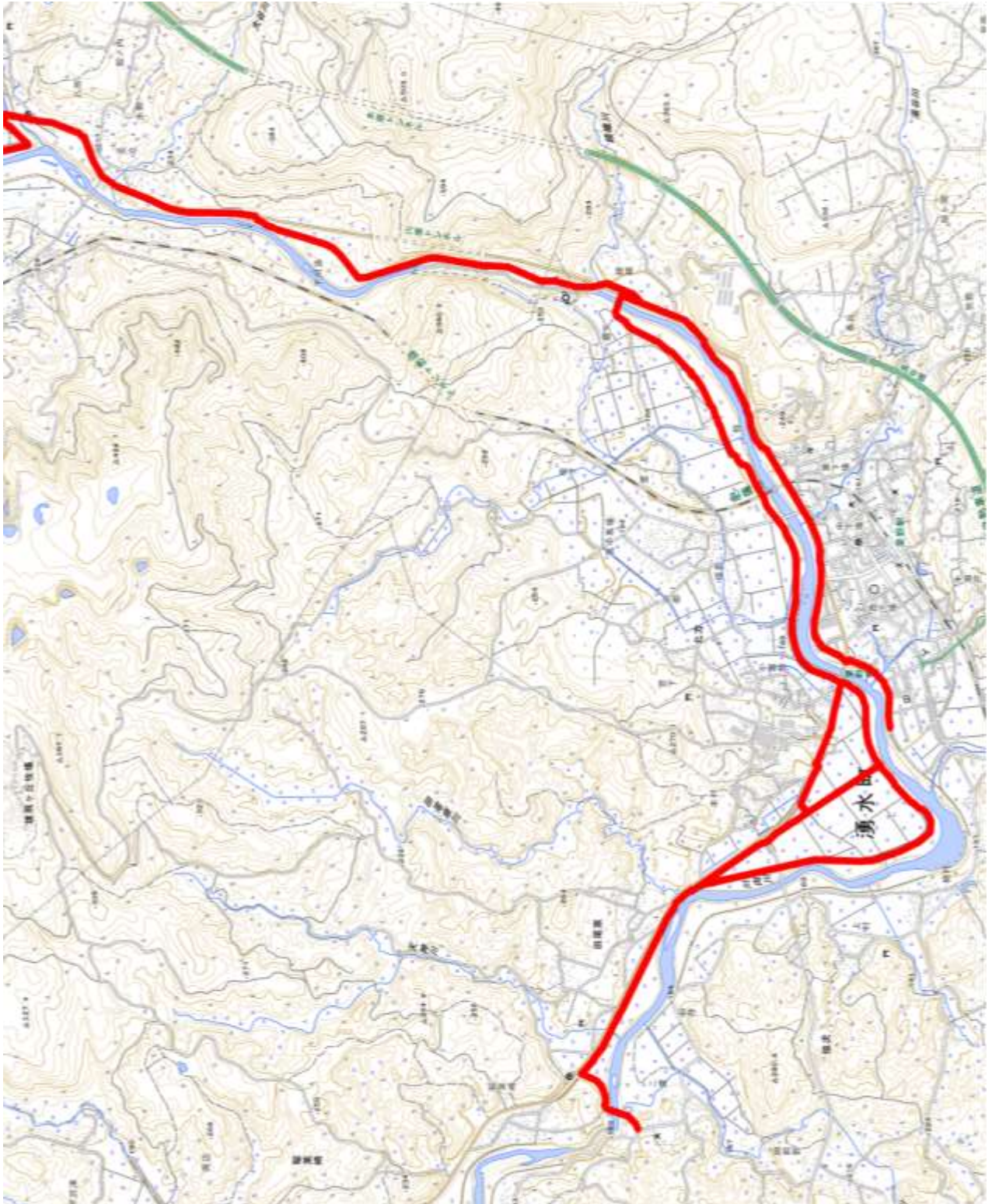






【モデルルート】川内川上流堤防ルート（湧水町側）







(2) 地域資源をつなぐ「地域ルート」を設定

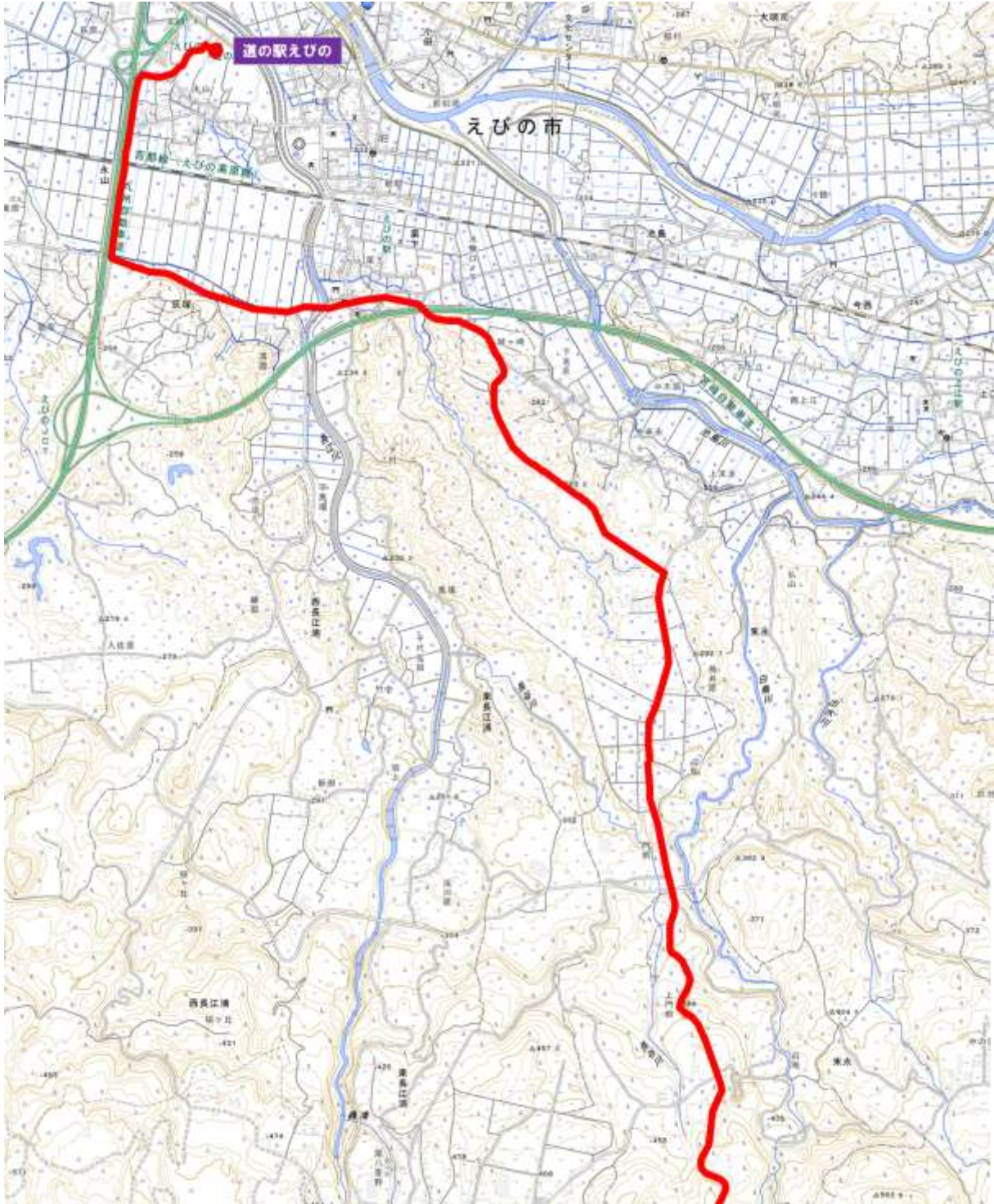
道の駅等の拠点施設やモデルルートから観光地等の地域資源をつなぐルートを地域ルートとして設定し、観光地における回遊性の向上を図ります。

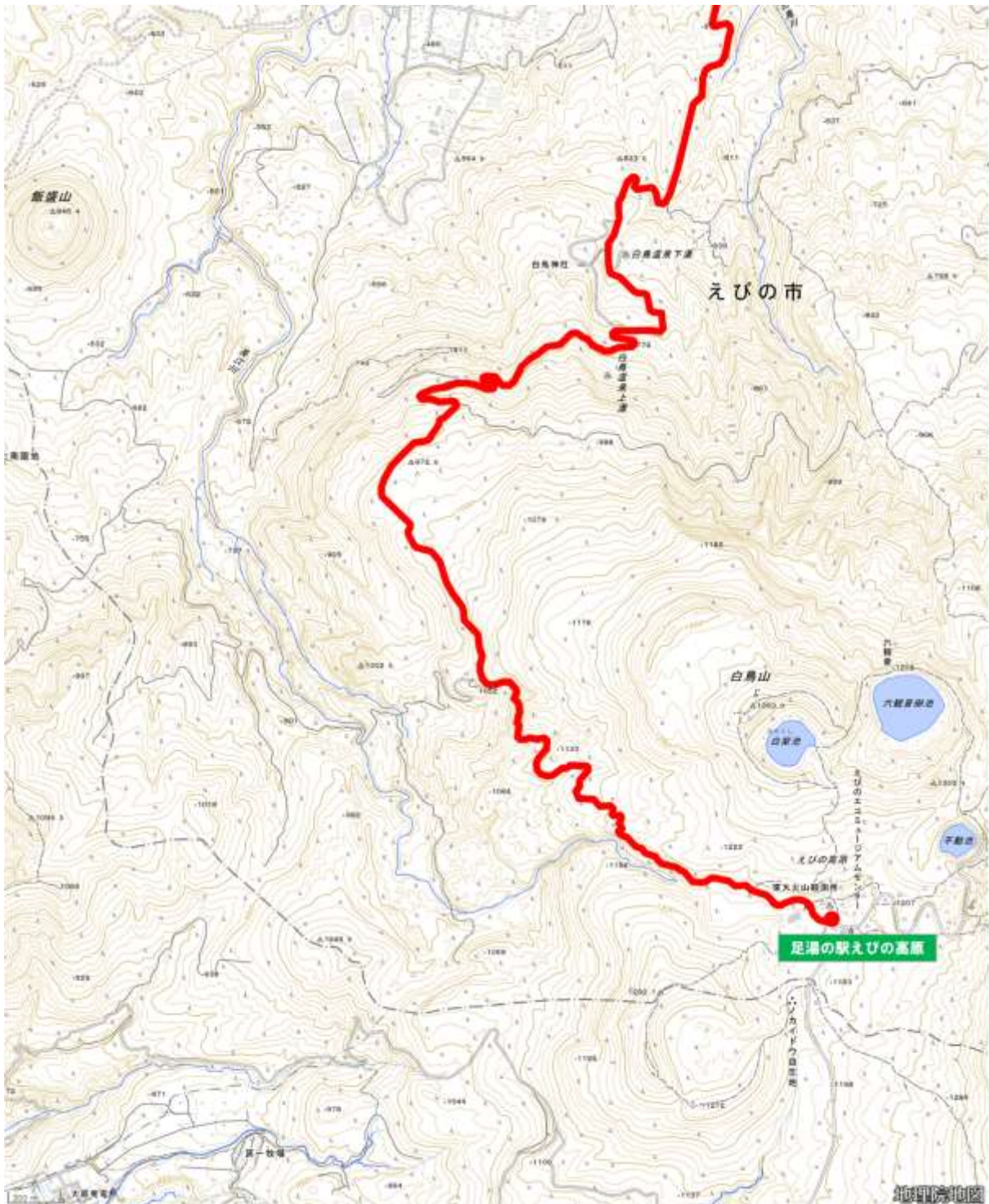
■図表3-2 地域ルート概要一覧

No.	ルート名称（仮称）	ルート概要	距離
A	えびの高原ルート	道の駅えびのから標高 1,200mのえびの高原を目指す勾配 10%超えのヒルクライムルート。霧島山のダイナミックな風景がサイクリストを迎えてくれる。	片道 約 20 km
B	矢岳高原ルート	道の駅えびのを出発し、田園の中を過ぎると、程よい坂が続く。矢岳高原展望台からは霧島山などの大パノラマが広がる。	片道 約 15 km
C	真幸駅ルート	道の駅えびのを起点に加久藤カルデラを走るルート。途中で緩やかな坂が続く。ルート内の田園風景の真ん中に建つ菅原神社（水流）の鳥居はフォトジェニック。	片道 約 12 km
D	めがね橋ルート	道の駅えびのを起点に、水田が広がる川沿いの道路でめがね橋を目指す初心者用ルート。日本の原風景を満喫できる。	片道 約 13.5 km
E	京町温泉ルート	道の駅えびのを起点に、平野部をのんびりポタリングする初心者用ルート。途中の温泉で休憩をとるのもよし。	片道 約 5 km
F	魚野フライトエリア ルート	吉松駅から標高 600mの魚野岳を目指す急勾配のルート。フライトエリアからはえびの市・湧水町を一望できる大パノラマが広がる。10月からは気象条件が合えば雲海が幻想的な風景をつくる。	片道 約 6 km
G	疏水百選 竹中池ルート	桶寄川から田園風景を眺めながら走る平坦なルート。疏水百選に選ばれている竹中池は、夏場はソーメン流しや湧水プールなど多くの人で賑わう。	片道 約 1 km
H	名水百選丸池・ 栗野駅ルート	基幹ルート（くりの物産館）から市街地を抜ける平坦なルート。丸池は霧島山麓に降り注いで 36年の年月をかけて湧き出る澄み切った湧水。サイクリングで渴いたのどを潤すこと必至。春は桜の名所。	片道 約 1 km
I	松尾城ルート	阿波井堰から渓谷沿いを走るルート。島津義弘公が朝鮮出兵前に居城した城として知られる松尾城からは湧水町市街を一望できる。春は桜の名所。	片道 約 3.5 km
J	栗野岳ルート	くりの物産館から市街地を抜け、標高 800mを目指す急勾配のルート。栗野岳周辺は、「霧島アートの森」や九州一の噴気孔を有する「八幡大地獄」、ホーストレッキングなど様々な観光が楽しめる。 また、栗野岳温泉「南洲館」は3つの温泉を楽しめ、折返し地点でゆっくりと温泉に浸かるのもおすすめ。	片道 約 13 km



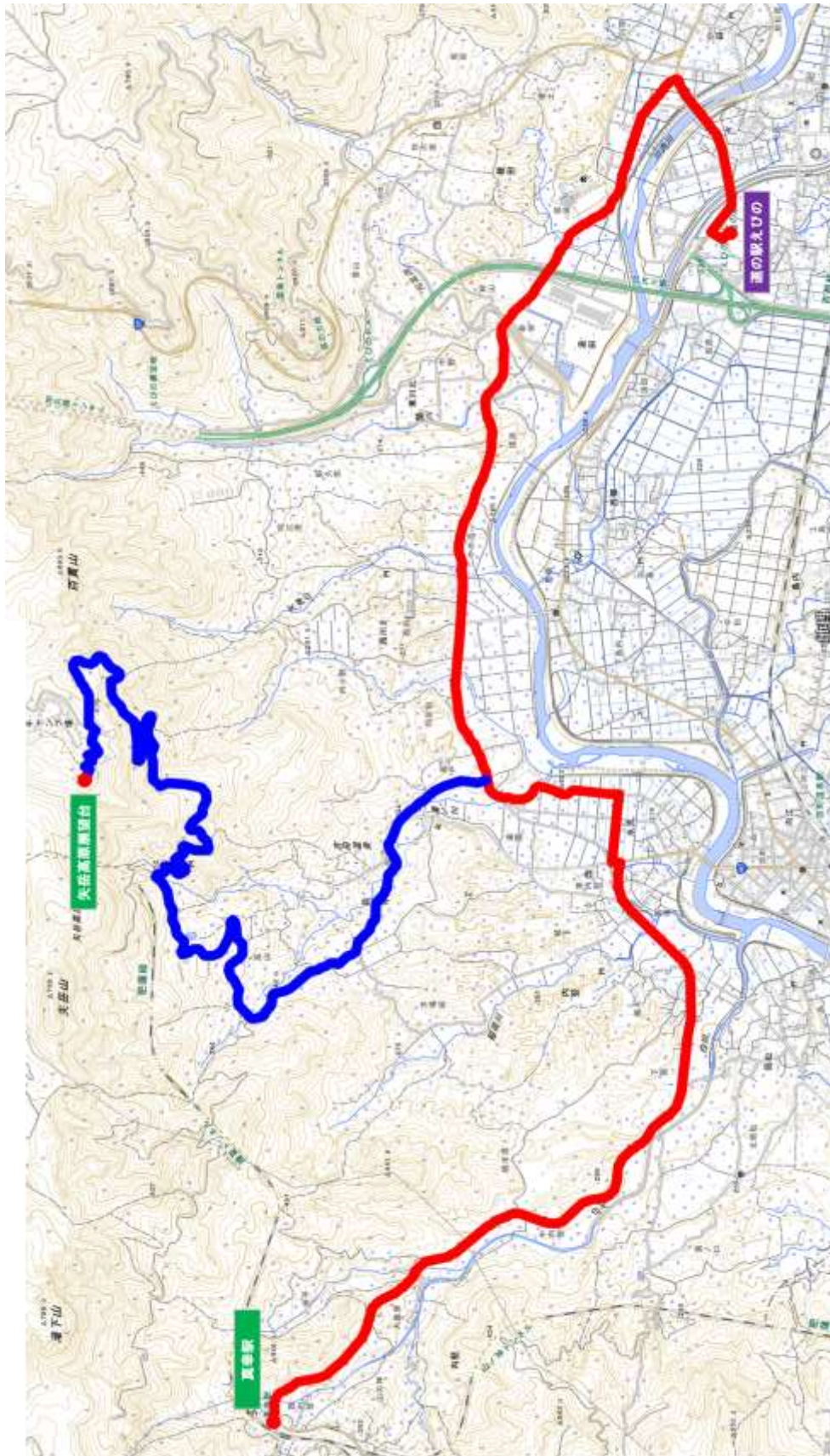
【地域ルートA】えびの高原ルート（えびの市）







【地域ルートB・C】矢岳高原ルート・真幸駅ルート（えびの市）





【地域ルートD】めがね橋ルート（えびの市）





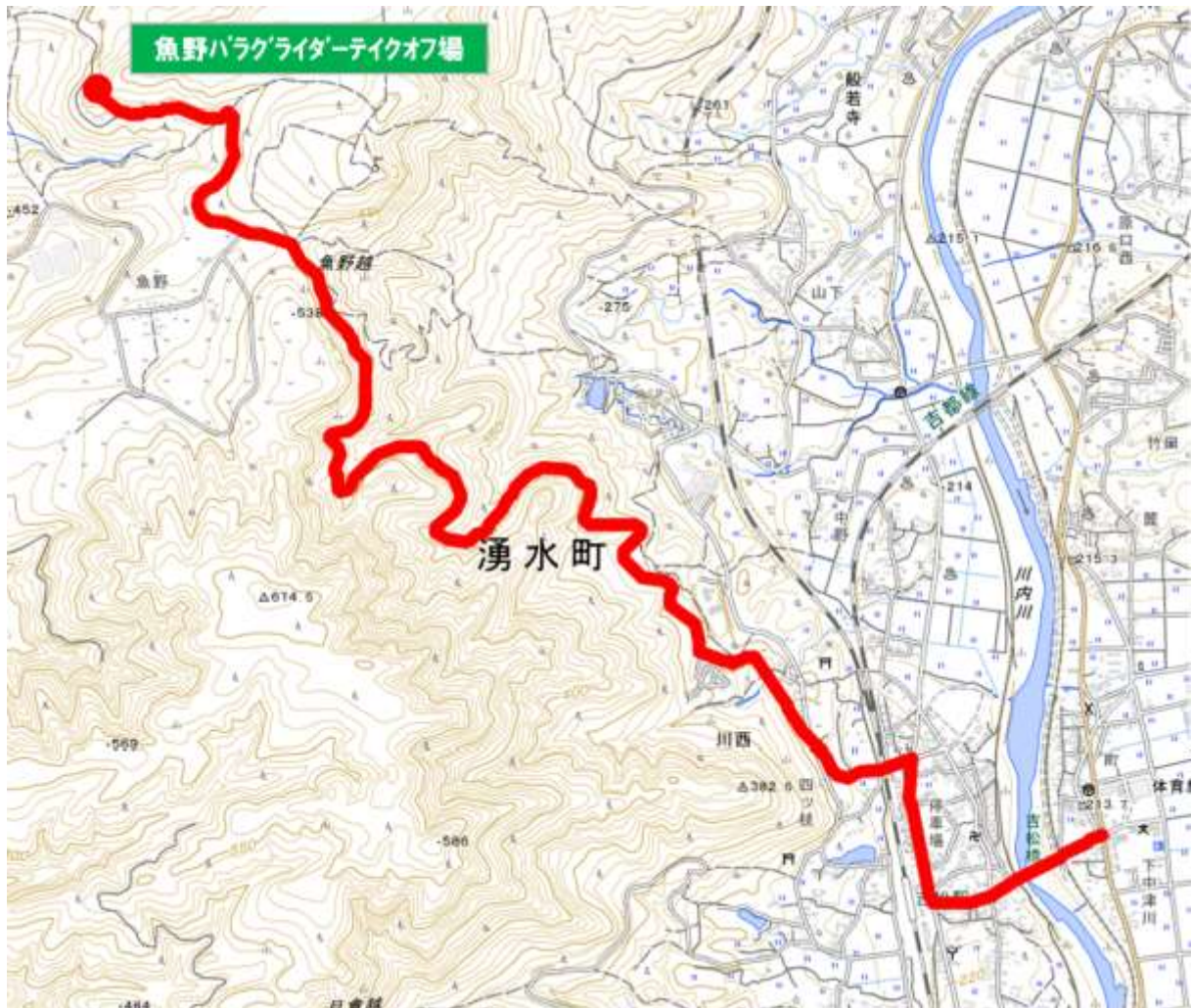


【地域ルートE】京町温泉ルート（えびの市）





【地域ルートF】魚野フライトエリアルート（湧水町）

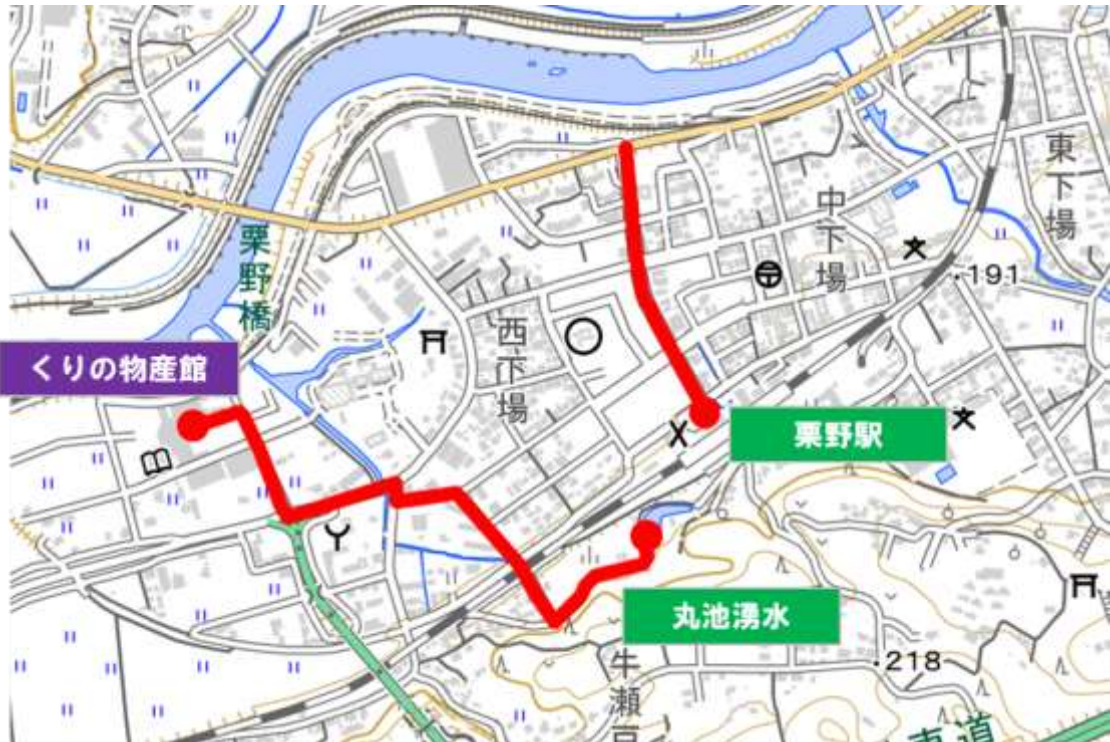




【地域ルートG】 疎水百選 竹中池ルート（湧水町）

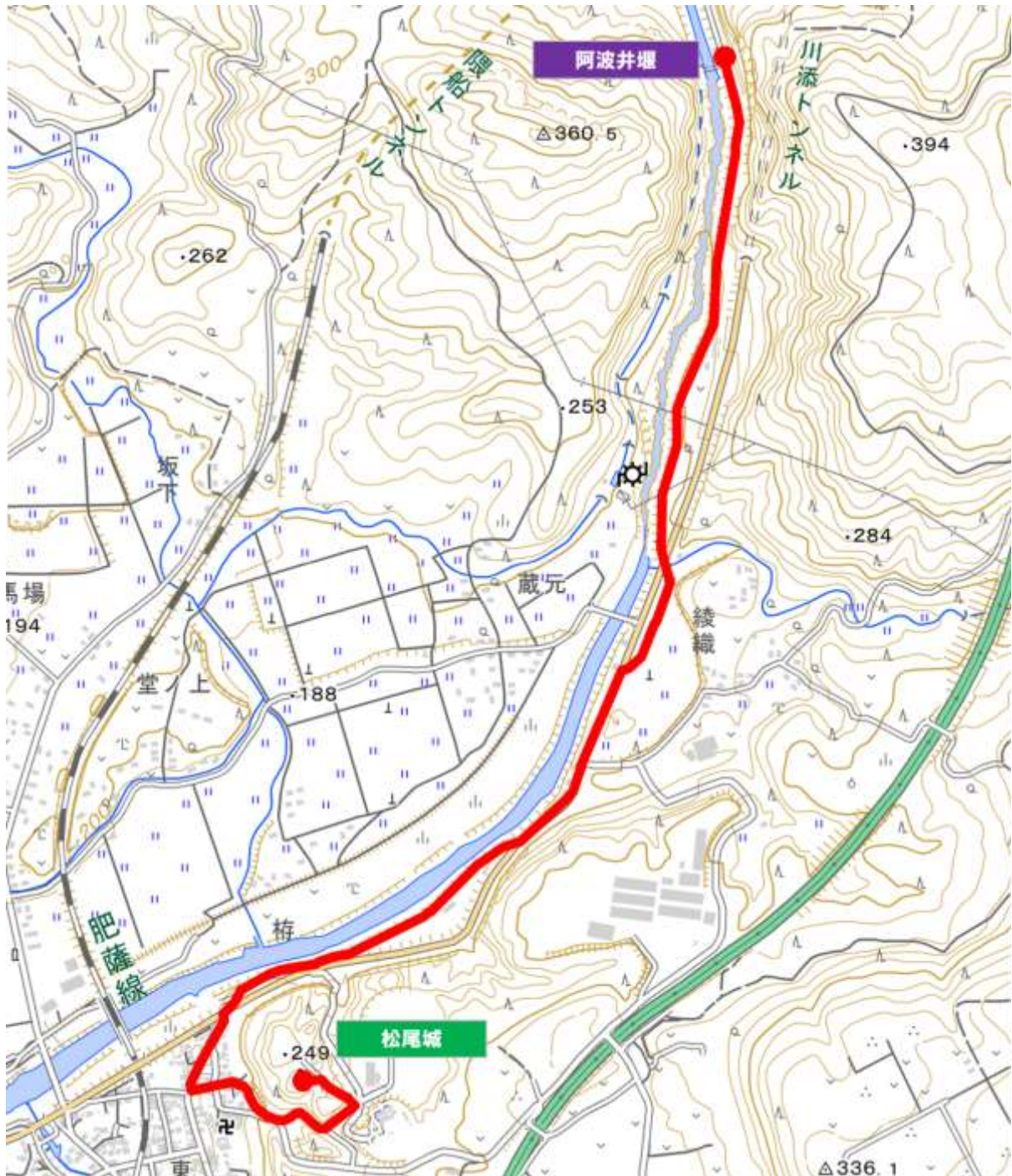


【地域ルートH】 名水百選 丸池・栗野駅ルート（湧水町）



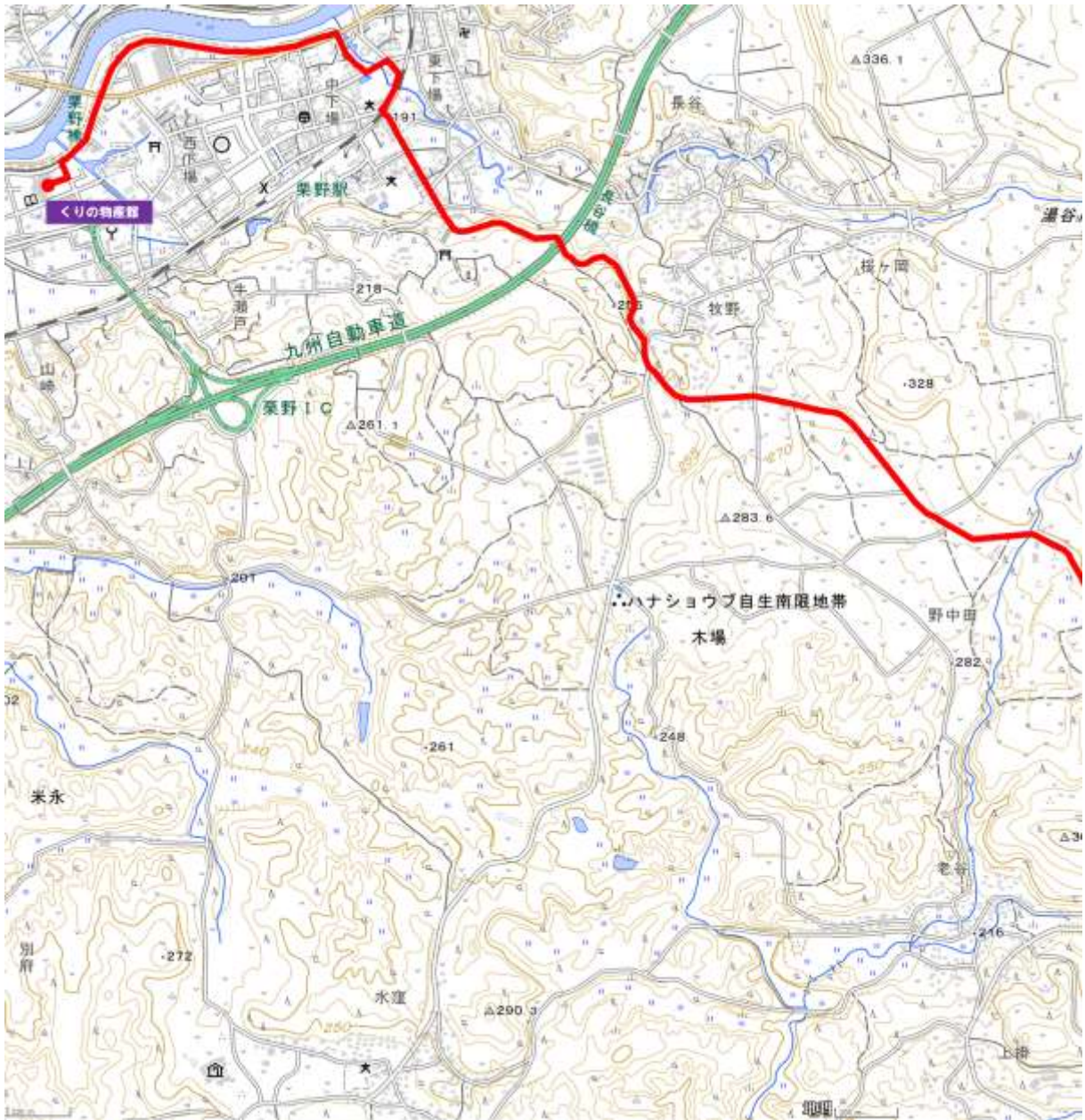


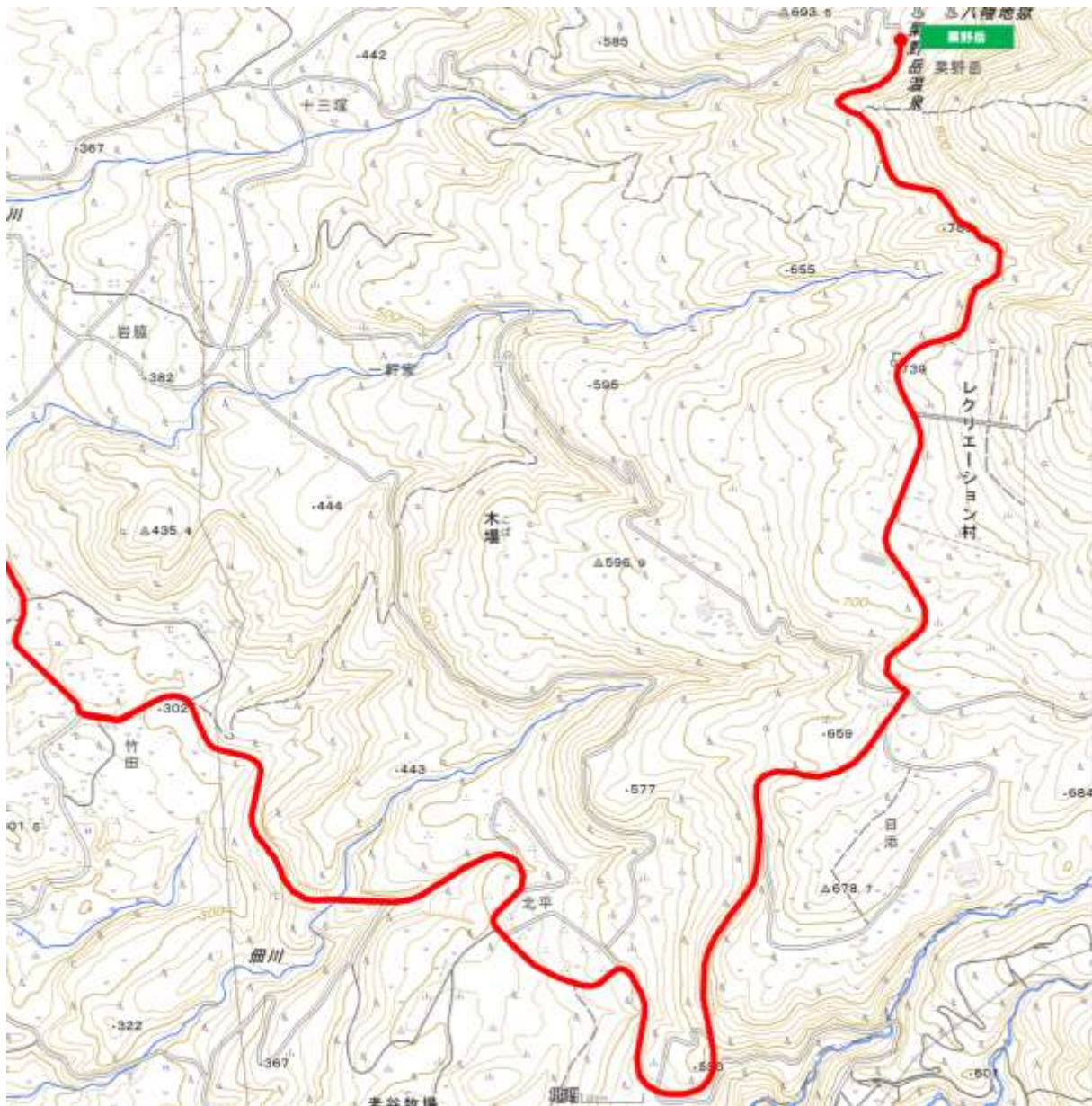
【地域ルート1】松尾城ルート（湧水町）





【地域ルートJ】栗野岳ルート（湧水町）



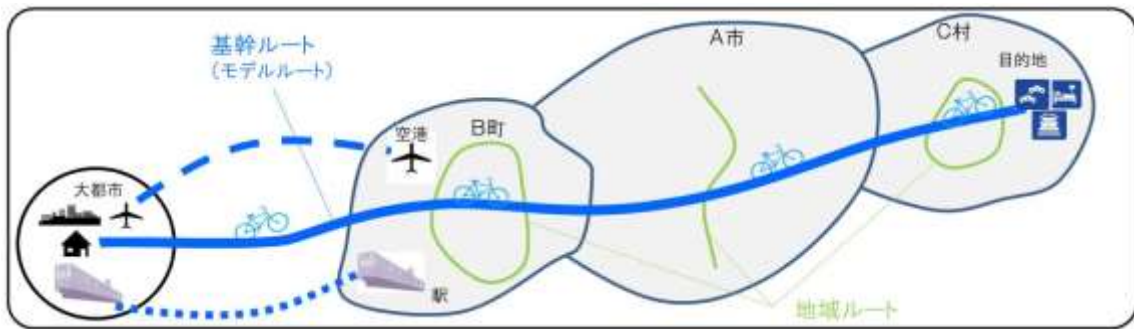




<モデルルート及び地域ルート設定の考え方>

○モデルルートは、試走への協力を得られる地域の活動主体が存在するとともに、市町村をまたぐような骨格となる「基幹ルート」となるよう設定。

	モデルルート	地域ルート
特徴	市町村をまたぐような骨格となるサイクルルート	(モデルルート周辺の)地域の短距離のサイクルルート
コンセプト	空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる(案内や休憩等施設が整っている)	基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資源を楽しめる



【出典：国土交通省】



施策2:自転車走行環境の整備

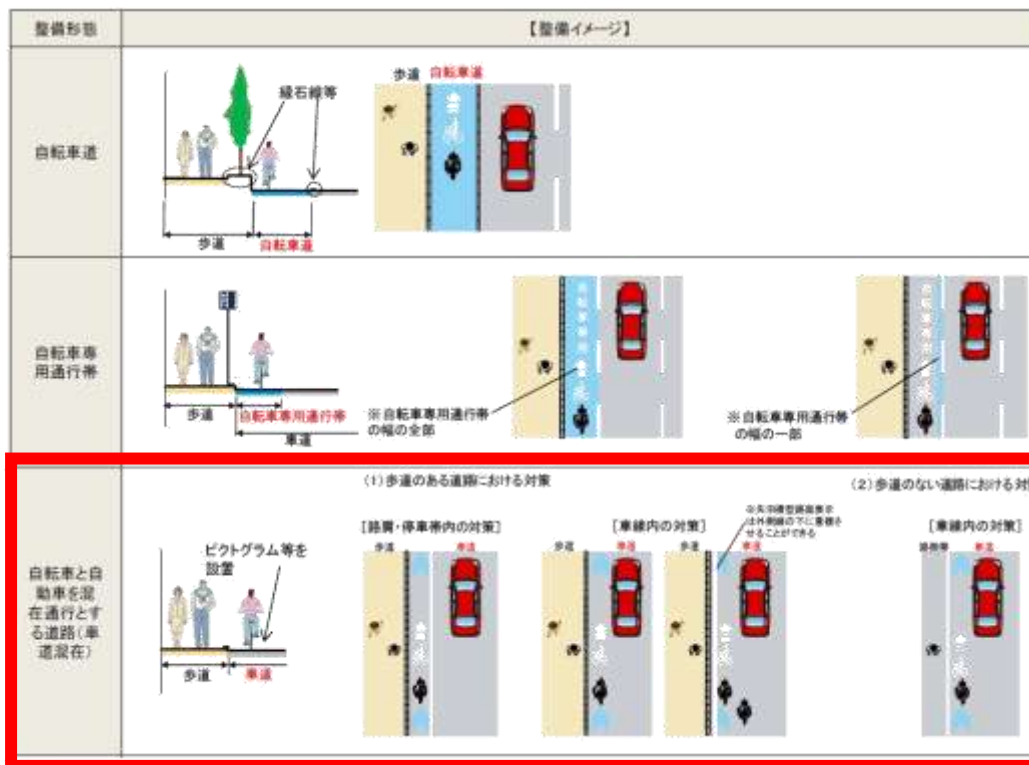
自転車は、身近な乗り物であり、子どもから高齢者まで幅広い世代で利用されており、自転車と歩行者、自動車の通行空間が適切に分離された安全で快適な道路環境の整備が必要となっています。このため、モデルルート及び地域ルート（以下「計画ルート」という。）において自転車が安全で快適に通行できるように道路整備を進めていきます。

(1) 自転車通行空間の明確化（矢羽根、ピクトグラム等）

① 整備形態の選定

自転車通行空間の整備形態は、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下「ガイドライン」という。）に基づいて、自転車道（一方通行）、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態から選定することとします。

■図表3-3 基本とする整備形態



【出典：ガイドライン I-13】

ガイドラインで示されている整備形態の中で、「自転車道」、「自転車専用通行帯」の整備には多額の費用と時間が必要になります。計画エリア内において、構造的な分離が可能な区間も存在しますが、計画ルートの道路状況及び交通状況を踏まえ、ルートの連続性の確保とエリア全体での自転車通行空間の早期整備を図るため、計画エリアの整備形態は、原則「車道混在」とします。



■図表3-4 交通状況を踏まえた整備形態の選定（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。

【出典：ガイドライン I-12】

② 整備手法

ルートの整備にあたっては、矢羽根やピクトグラム※、案内標識等により、自転車利用者に車道通行を視覚的に誘導するとともに、自動車運転者に対しても注意喚起を行うこととします。また、路線ごとの様々な要因により選定した整備形態の実現が著しく困難な場合も想定されます。整備については各道路管理者と実際の整備に向けた協議を密に行います。

※ピクトグラム：何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ



◆車道左側部の路肩内に矢羽根を設置した事例



◆車道左側部の車線内に矢羽根示と自転車のピクトグラムを設置した事例

【出典：ガイドライン I-14】



a) モデルルートの整備

モデルルートは川内川の堤防ルートを主軸としており、大部分を国土交通省（九州整備局川内川河川事務所）が管理しています。そのため、基幹ルートの整備に当たっては、利用方法等を同事務所と協議しながら、必要な整備を行っていきます。

a)-1 橋梁の設置

堤防ルートには、不連続箇所（行き止まりにより、一旦国道等に出る必要がある箇所）があります。自転車利用者が快適にかつ安全に走行できるようにするため、河川堤防ルートと河川堤防ルートをつなぐ「橋梁等」を設置し、不連続箇所の解消を図ります。



（例）堤防道路をつなぐ橋梁

a)-2 アンダーパスの設置

堤防ルート途中にある橋梁との交差箇所は見通しが悪く、横断中に自動車等との事故が発生する確率が高くなっています。「アンダーパス等」を設置し、サイクリストの安全確保を図ります。



（例）高速道路の下を通るアンダーパス

a)-3 案内標示等の設置

分岐点等に観光施設等の目的地までの「案内表示」を設置し、快適な走行環境造成を図ります。



b) 地域ルートの整備

地域ルートにおいて、現状では、自転車利用者の通行空間は、自歩道及び車道が混在するなど一貫しておらず、自転車利用者、歩行者、自動車運転者すべてに対して安全とは言えません。また、国道、県道、市町道がありますが、基本的には次に掲げる基本方針に基づき統一した整備を実施します。

b)-1 矢羽根の設置

矢羽根により、自転車の通行位置と進行方向を明示します。基本的にはガイドラインに基づいて設置しますが、設置間隔については、走行速度が比較的速いスポーツバイクが矢羽根の上を走行するときの「走行性」や「誘導性」を考慮する必要のあることから、広間隔にすることが望ましいと考えられます。このことから、単路部における矢羽根の設置間隔は「40m」とします。交差点部等の自動車と自転車との交錯の多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にするものとします。

■図表3-5 矢羽根の標準仕様

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p>		
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分で、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

【出典：ガイドラインⅡ-7】



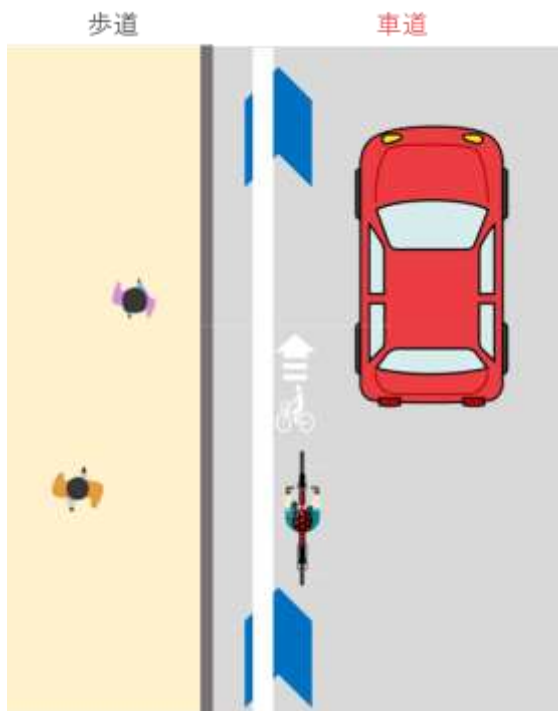
b)-1-1 2車線（片側1車線）以上で歩道がある場合

歩道の幅員縮小は行わずに、路肩幅が1.0m以上の場合は外側線の外側に、1.0m未満の場合は外側線の内側に矢羽根を設置します。

路肩の幅	矢羽根の設置位置
1.0m以上	
1.0m未満	

※路肩内に十分な幅が確保できない場合は、車道外側線の下に重複させて設置することを検討します。

【矢羽根を車道外側線の下に重複させた場合】





b)-1-2 2車線（片側1車線）以上で歩道がない場合

路側帯の幅が1.0m以上の場合は外側線の外側に、1.0m未満の場合は外側線の内側に矢羽根を設置します。

路側帯の幅	矢羽根の設置位置
1.0m以上	
1.0m未満	

b)-1-3 1車線（単路）で歩道がある場合

2車線の場合と同様に、歩道の幅員縮小は行わずに、路肩幅が1.0m以上の場合は外側線の外側に、1.0m未満の場合は外側線の内側に「コンパクト仕様」の矢羽根の設置を検討します。

※路肩内に十分な幅が確保できない場合は、車道外側線の下に重複させて設置することを検討します。

b)-1-4 1車線（単路）で歩道がない場合

2車線の場合と同様に、路側帯の幅が1.0m以上の場合は外側線の外側に、1.0m未満の場合は外側線の内側に「コンパクト仕様」の矢羽根の設置を検討します。

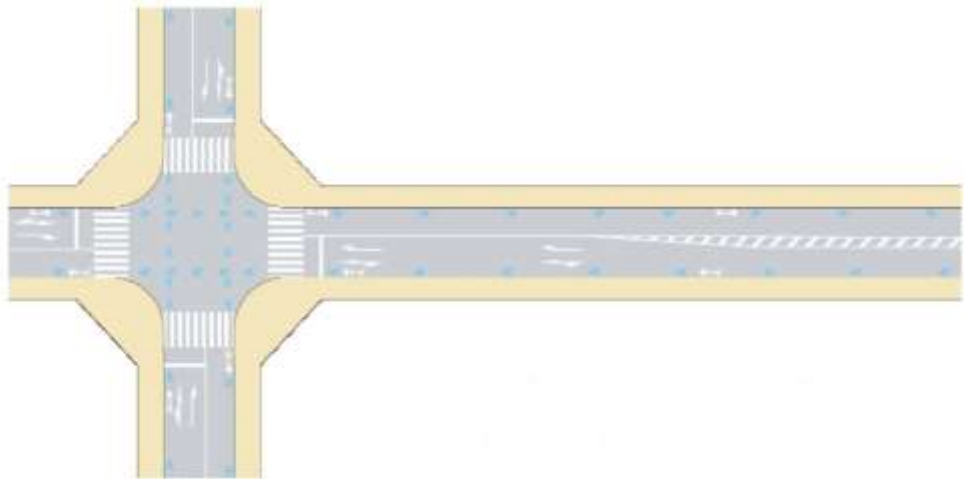
b)-1-5 植樹帯がある場合

植樹帯を転用し、幅1.0mから1.5mの自転車走行空間として整備することを検討します。



b)-1-6 交差点部

交差点部では、自転車の通行位置をより明確に示すため、矢羽根の設置間隔を密にします。



(2) 安全対策

① 段差解消や平坦性を確保するための舗装補修（簡易舗装やりかえ等）

自転車走行の安全性を向上させるため、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造にします。また、必要に応じて、側溝等の溝蓋（グレーチング蓋）については、自転車の走行に配慮したもの（タイヤのはまり込み抑制、滑り止め、平坦性）に置き換えるものとします。



（例）グレーチング蓋の格子の形状を工夫した事例

【出典：ガイドラインⅡ-2】

② 幅員の狭い道路や未舗装道路などの未改良道路の整備

③ その他、自転車の安全な走行に必要な防草対策や路面表示等



(3) 案内看板等の設置

① 案内標識、路面表示（観光地までの案内、ピクトグラム等）の設置

自転車ピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置や設置の向き等を工夫する等慎重に検討します。また、道路状況等により、矢羽根の設置が適切でない箇所については、案内看板での対応とします。

■図表 3-6 案内表示・路面表示等の例

	
<p>(例) 自転車ピクトグラムの仕様</p>	<p>(例) 観光地等案内看板</p>
	
<p>(例) 市町境案内看板</p>	<p>(例) 市町境案内看板</p>
	
<p>(例) 左側通行案内表示</p>	<p>(例) 広域統一ロゴ (参考：川内川ロゴ)</p>



(4) 整備に係る優先順位と整備時期

計画ルート of 整備について、モデルルートは、広域での取組を推進するために最も重要な路線であるため、最優先で整備を行います。地域ルートについては、以下の基準項目を考慮して優先順位を決定します。

【基準項目】

- ・スポーツバイク初心者や一般の観光客が利用しやすいか
- ・目立つ場所にあり、地域住民の認知度向上に繋がりやすいか
- ・自転車関連施策以外の整備等とブッキングしていないか

【優先順位と整備時期の考え方】

整備時期	整備区間		整備時期の考え方
第Ⅰ期 (R3年度)	えびの市	ルートC	<ul style="list-style-type: none"> ・真幸駅は全国的に有名な観光地であり、一般の観光客が選択しやすい。 ・道路幅が比較的広く、また住民の使用頻度も多いことから住民の認知度向上に繋がる。
		ルートB	<ul style="list-style-type: none"> ・矢岳高原は絶景スポットの一つであり、一般の観光客が選択しやすい。 ・途中までは幹線ルートDと同じコースである。
	湧水町	ルートG	<ul style="list-style-type: none"> ・竹中池は、町内外において知名度が高い。 ・基幹ルートから直接向かうルートのため、平坦で走りやすく、一般の観光客が選択しやすい。 ・道路幅が比較的広く、住民の利用も見込まれる。
		ルートJ	<ul style="list-style-type: none"> ・名水百選丸池・栗野駅は、町内外においても知名度も高い観光地であり、一般の観光客が選択しやすい。 ・基幹ルートから市街地を抜ける平坦なルートのため走りやすくなっている。 ・道路幅が比較的広く、住民の利用も見込まれる。
		ルートI	<ul style="list-style-type: none"> ・松尾城は、町営グラウンドも併設しており、町内外からの利用頻度が高い。 ・途中急な坂道があるが、基幹ルートから比較的近く、展望が良いため、休憩スポットとしても利用できる。
第Ⅱ期 (R4年度)	えびの市	ルートD	<ul style="list-style-type: none"> ・めがね橋も比較的知名度の高い観光地であることから、一般の観光客が選択しやすい。 ・大部分が基幹ルートを通るコース設定のため、整備がしやすい。



		ルートE	・京町温泉も比較的に知名度の高い観光地であるが、温泉地であるため自転車での利用は限定される。
	湧水町	ルートF	・魚野フライトエアリアルルートは、急峻な坂道が多いため、利用は限定される。 ・道幅が狭く、安全対策等が必要である。
第Ⅲ期 (R5年度)	えびの市	ルートA	・えびの市内で最も有名な観光地だが、急峻な坂道が多いため、利用は限定される。 ・サイクリング中・上級者向けのコース設定である。 ・現在、車道の拡幅工事のため、工事が終了しないと整備を実施することができない。
	湧水町	ルートJ	・栗野岳ルートは、急峻な坂道が多いため、利用は限定される。 ・えびの高原まで延長するルートと併せて検討する。



施策3:サイクリスト受入環境の整備

(1) 拠点施設の設定・整備

道の駅や観光協会、指定管理者等と連携し、サイクリストの拠点となる施設の設定、拡充を行うなど、受入サービスの充実を促進します。

(2) 立ち寄り・休憩ポイント（サイクルラック等設置箇所）の整備

サイクルツーリズムの推進に当たっては、サイクリストが休憩や、簡単な自転車のメンテナンス等ができるスポットが必要不可欠です。民間施設等と連携してサイクルラック、空気入れ、簡易工具を設置する等、休憩ポイントの整備を行います。

宮崎県側においては、宮崎県とひなた自転車協会が実施しているサイクリスト応援施設「ひなたサイクルレストよってね」（サイクリストの立ち寄り・休憩ポイント）等の事業が展開されており、サイクリスト受入施設の普及促進に努めます。

(3) レンタサイクルサービスの導入・拡充

えびの市においては、現在、レンタサイクルサービスを提供しているアウトドアステーションにおいて、クロスバイクや電動アシスト付き自転車（以下「e-bike」という。）に加えてキッズ用バイク等の拡充を検討します。

湧水町においては、レンタサイクルサービスの提供に向け、拠点施設の設定・整備、自転車の導入等を検討することとします。

また、広域的なルートの形成に向けて、計画エリア内での相互利用が可能な乗り捨てサービス等について検討します。

(4) 自転車搬送方策等の検討

JR九州を活用したサイクルトレインや、路線バスを活用したサイクルバス等の自転車搬送方策に関する検討を行います。



ひなたサイクルレストよってね協力店



レンタサイクル (アウトドアステーション)



施策4: 自転車を活用した新たな魅力づくり

(1) 自転車を活用したイベントの開催

サイクリング中・上級者向けのイベントに加えて、自転車未経験の人や一般観光客等でも気軽に参加できるイベントの開催を促進し、サイクルツーリズムの機運を高めます。

イベント及びキャンペーン等の開催に当たっては、安全面を最大限考慮するだけでなく、新型コロナウイルス感染症等の感染拡大防止を考慮し、走行中以外のマスク着用の徹底やレンタサイクルの消毒徹底等、ウィズコロナ期等における最大限の対策を行った上で実施することとします。

(2) サイクリスト向けの商品開発

イベント等において、飲食店や観光地等と連携することにより、自転車利用者向けの商品開発等を行うことで、新たな魅力発見・開発に取り組みます。

(3) 自転車を活用した滞在型コンテンツの造成

自転車と温泉や宿泊施設等と連携し、サイクリストや一般観光客等の計画エリアへの滞在を促すコンテンツを造成し、地域の活性化へとつなげます。



コロナ対策ポスター（例）



施策5:サイクルツーリズムの情報発信・プロモーション

(1) 広域サイクリングマップの作成

サイクリストや一般観光客がより一層サイクリングを楽しめるように、モデルルート及び地域ルートの広域サイクリングマップを作成します。また、電子媒体によるマップの提供について検討します。

(2) 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やトピックス、サイクリングコースの魅力、イベント、計画エリアの自転車を活用したまちづくり推進の取組等を紹介するホームページやフェイスブック、インスタグラム等のSNSを整備します。



(例)サイクリングガイドマップ(えびの市)



方針② 住民と自転車利用者の安全意識の啓発

施策6:住民・自転車利用者相互の安全意識向上に向けた取組

(1) 地域住民に対する交通安全教育の実施

歩行者、自転車、ドライバーに対して、自転車の走行ルールとマナーに対する意識の向上を図るため、警察や交通安全協会、教育委員会等と連携して交通安全教室等を開催します。

(2) サイクリスト（自転車利用者）に対する交通安全教育の実施

サイクリストの走行ルールやマナーに対する意識向上を図るため、レンタサイクル利用時やイベント開催時等に、ヘルメットの着用や保険加入等を促します。

(3) 自転車通行ルール遵守とマナー向上の推進

自転車は車道通行を基本としていることから、自転車、自動車双方の交通ルールの理解とマナーの徹底がなければ交通事故の発生リスクが高まります。自転車に対しては左側通行、併進の禁止、自動車に対しては自転車の保護、路上駐車禁止等を徹底させるため、通行ルールの周知等の安全対策を検討します。



第4章 計画の推進に向けて

4-1 計画の推進体制

(1) えびの市・湧水町自転車を活用したまちづくり推進協議会

「えびの市・湧水町自転車を活用したまちづくり推進計画」の推進は、住民、関連団体、河川管理者、道路管理者、行政からなる「えびの市・湧水町自転車を活用したまちづくり推進協議会」が中心となり、毎年度もしくは一定期間ごとに計画の進捗状況等を把握し、計画内容の改善や施策の重点化を図りながら、継続的に計画を推進していくものとしていきます。

■図表4-1 計画の推進体制



(2) 関係機関との連携

サイクルツーリズムを巡る地域課題を解決していくためには、住民や関連団体、河川管理者、道路管理者、行政機関などとの様々な協働の取組が必要であることから、効果的かつ効率的なネットワークの形成に努めます。

(3) 持続的に取組を進めるための体制

サイクリング環境を構築してサイクルツーリズムを推進するため、サイクルルートでの施行を通じて安全で快適な自転車走行環境を創出する取組を継続して実施します。また、サイクルルートの地図や高低差、ビューポイントや休憩施設などの情報を提供し、サイクリストからの評価・意見を反映させる試行など事業検証を実施します。



(4) 計画推進のための役割分担

計画の推進にあたっては、以下のとおり各組織の役割を定めます。

区分	所属	役割
住民	えびの散走部	サイクリングコース調査・試走等に関すること
	市民及び町民	自転車の積極的な利用
関連団体	えびの市観光協会	計画エリアにおけるサイクルツーリズムのPR及びイベントの開催に関すること
	霧島山麓湧水町観光協会	
	えびの市商工会	計画エリアにおけるサイクリスト立ち寄り店舗等の開拓に関すること
	湧水町商工会	
河川管理者	国土交通省九州地方整備局 川内川河川事務所	川内川の堤防に関すること
道路管理者	宮崎県小林土木事務所	サイクリングコース国・県道部分の整備に関する こと
	鹿児島県始良・伊佐地域振興局 建設部	
	えびの市建設課	サイクリングコース市道部分の整備に関すること
	湧水町建設課	サイクリングコース町道部分の整備に関すること
行政	宮崎県えびの警察署	道路交通法に関すること
	鹿児島県伊佐湧水警察署	
	えびの市企画課	えびの市の他計画等との整合性に関すること
	湧水町企画財政課	湧水町の他計画等との整合性に関すること
	えびの市観光商工課	自転車を活用したまちづくり推進計画全般に関する こと
	湧水町産業振興課	



4-2 計画推進スケジュール

計画については、以下のスケジュールに基づいて推進していきます。令和6年度以降については、計画実施後の維持管理やイベント等の取組の継続等を実施していきます。

	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度
推進計画	計画策定		中間評価	評価・見直し	
施策 1	モデルルート設定		モデルルート見直し・修正		
	地域ルート設定		地域ルート・見直し・修正		
施策 2		第Ⅰ期	第Ⅱ期	第Ⅲ期	
			整備見直し・維持管理		
施策 3		拠点施設整備			
		立寄り・休憩スポット整備			
		レンタサイクル用自転車整備		レンタサイクルの連携	
施策 4			サイクルイベント等の開催		
			滞在コンテンツ造成		
施策 5		広域マップ作成		マップ見直し・修正	
			情報発信・プロモーション実施		
施策 6		安全意識向上に向けた取組			



4-3 評価指標・目標値

上記の体制において施策・事業を適正に管理、評価するため、“評価指標及び目標値”を設定しました。国の計画推進や宮崎県及び鹿児島県の推進計画が改定された場合も同様に、本計画の内容との整合性を確認し、必要な場合は推進計画の見直しを検討します。

評価指標	基準値 (R2)	目標値
指標1 モデルルートの設定数 川内川上流堤防沿いのルートモデルルートとして設定し、走行環境の整備を実施します。	0 ルート	1 ルート
指標2 モデルルート及び地域ルートの整備率 設定したルートについて、走行環境整備率100%を目指します。	0%	100%
指標3 サイクリング拠点施設の設置数 自転車に関する情報提供、自転車の組立てや駐輪(サイクルラック等)、サイクリストのための休憩、交流等の複数機能を有するサイクリング拠点施設数を増やします。	1 施設	2 施設
指標4 立寄り・休憩スポットの設置数 サイクリングの途中で休憩や水分補給、自転車の簡単な整備ができる立寄り・休憩スポットの設置数を増やします。	14 施設	30 施設
指標5 レンタサイクル利用台数 計画エリアでサービスを提供するレンタサイクルの年間貸出回数300回を目指します。	90 台/年	300 台/年
指標6 自転車関連イベント開催件数 一般観光客向けのサイクリングイベント(ガイドツアー等)やキャンペーン等の年間開催数	1 回/年	4 回/年



4-4 段階的な計画策定

自転車を活用したまちづくり推進計画は、地域や利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした路線を対象とするなど段階的な計画策定も「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において想定されています。段階的な計画策定の場合は、将来、継続的に計画を拡張していくことが重要とされています。

本エリアの通勤・通学、買い物などの生活交通が多い市街地等は用地的な制約により自転車の空間整備に課題が多いことなどから、当面は、観光地などを結ぶモデルルート及び地域ルートの整備を先行し、これらの路線の整備後の状況を踏まえ、住民の健康や環境保全等の項目を加えて自転車ネットワークの整備を行っていくこととします。