

奈良県自転車利用促進計画

～自転車でめぐる奈良のエコ・ツーリング～

平成 22 年 12 月

奈 良 県

目 次

1 計画策定の趣旨	1
2 自転車利用の現状と課題	2
(1) 自転車利用に関する社会的動向	2
(2) 県内における自転車利用の現状と課題	2
3 自転車利用促進の目的	5
4 自転車利用促進に向けた基本的な考え方	5
5 自転車利用促進に向けた具体的な取組	6
(1) 『選択と集中』による自転車利用ネットワークの充実	6
(2) 民間事業者、NPO等との協働による自転車利用環境の創出	9
(3) 情報発信の充実	10
(4) 継続的な取組を支える体制づくり	12
(5) PDCAサイクルによるマネジメントの実施	12

1 計画策定の趣旨

奈良県は、世界遺産をはじめとする豊かな観光資源に恵まれており、国内外から数多くの観光客が訪れている。奈良の観光資源を見ると「県内一円に広く分布している」、「ゆったり空間を楽しむ歴史的まち並みが多く残されている」等の特徴を有している。これまで、「歩く奈良」をテーマとした観光振興に取り組んできたが、より広い地域を効率的に移動できる「自転車」を利用すれば、「歩く」とは違った周遊観光が可能になると考えられる。

また、近年、地球温暖化対策が求められる中、環境にやさしく、健康増進にも寄与する自転車の利用が見直されつつあり、奈良県においても過度な自動車利用の抑制や県民の健康づくりに向け、自動車利用から自転車利用への転換を促していくことが求められている。

これまで、県では、レジャーや健康増進等を目的とした大規模自転車道の整備に取り組み、また、明日香村をはじめとした地域では、民間による周遊型のレンタサイクルが定着するなど、自転車に関する利用環境づくりを進めてきた。さらに、「広域乗り捨て型レンタサイクル・秋の奈良レンタサイクル」や、平城遷都1300年祭にあわせた「パーク&サイクルライド・古都りん」等の社会実験にも取り組んでおり、利用者の方からは、「徒歩よりも行動範囲が広がった」や「予定外の観光ができた」といった声を頂いている。これらの社会実験から、広域にわたる観光資源を巡る手段として自転車の利用価値が再認識され、また、観光振興にも資することが確認できた。

一方、大規模自転車道については、これまでにインフラとしての整備は進めてきたものの、ネットワークの連続性や地域との連携、利用促進の観点からの施策は十分とは言えず、結果として大規模自転車道はあまり利用されていない状況にある。

我が国の観光行動は団体から個人へと移行しつつあり、質の高い体験型観光が求められる中、今後は、地域の特性や利用者の多様なニーズを踏まえ、自転車の利用環境を充実させることが重要である。

こうした背景から、今般、有識者や自転車利用者等の意見も踏まえて、利用者の視点に立った「奈良県自転車利用促進計画」を策定した。今後は、この計画に基づき、自転車利用ネットワークの構築や自転車利用環境の創出等により、広域的な周遊観光を促進することで、観光振興や地域活性化を図るとともに、県民の健康増進や環境にやさしいまちづくりの実現に向けた取組を進める。

なお、本計画の取組が持続性の高いものとなるよう、地域との協働による施策展開を基本とするとともに、継続的なモニタリングにより、利用者のニーズや社会状況の変化等を踏まえながら、PDCAサイクル^{※1}により適宜見直しを行う。本計画に基づき、地域が一丸となって自転車を利用しやすい環境を「つくり」、「守り」、「育てる」ことにより、奈良県全体としての発展を目指すものとする。

※1 PDCAサイクル 計画を実行し、評価して改善に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセス。

2 自転車利用の現状と課題

(1) 自転車利用に関する社会的動向

① 全国的な健康志向の高まりに伴う自転車利用の増加

自転車は、ジョギングに比べて体への負担が少なく、また、比較的長く運動を続けることが可能であるため、近年の健康志向の高まりに伴い、身近で手軽な運動として注目が集まっている。

② 観光振興、地域活性化のツールとしての自転車の活用

自転車は、自動車やバスよりも小回りがきき、徒歩よりも行動範囲が広いといった特徴から、周遊観光のツールとして活用される事例が増えている。来訪者に対する電動アシスト付自転車の貸し出しや、自分の自転車をそのまま電車に乗せられるサイクルトレインの運行は、観光振興や地域活性化につながる取組として注目が高まっている。

③ 安全な自転車利用環境の確保に対する社会的要請

近年、自転車利用の増加に伴い、自転車に関連する交通事故も急増している。全国の自転車対歩行者の交通事故件数は、10年間で約4.5倍に増加しており、安全な自転車利用環境の確保が急務となっている。

④ 環境対策としての自転車利用への期待の高まり

近年の地球環境に対する負荷軽減への関心の高まりの中で、CO₂排出量が実質ゼロである自転車に注目が集まっており、今後、環境対策の観点からも、より一層の利用促進が求められている。

(2) 県内における自転車利用の現状と課題

① 観光における自転車の利用状況

観光客が奈良県内で利用する移動交通手段は、自家用車が最も多く、次いで公共交通や徒歩となっており、「レンタサイクル」は2%程度と低水準となっている。

自転車を利用した周遊観光を促進するため、自転車の利用しやすい環境づくりや、自転車ならではの周遊観光の楽しみ方を情報発信することが必要である。

② 大規模自転車道等の整備状況

奈良県内には大和平野を南北に縦断する 3 路線の大規模自転車道が整備されており、観光施設の周遊にも利用されている。

しかし、そのネットワークは、連続性が確保されていない区間が存在する上、大和平野の東部地域を南北に縦断するルートや大和平野を東西に横断するルートが欠如しているため、大和平野全体を広域に循環するネットワークの形成には至っていない。

また、自転車への乗り換えポイントとなる鉄道駅や大規模駐車場等において、利用者へのルート情報の提供や荷物預かり等の支援サービスが十分とは言えない状況にある。

走行環境については、自転車歩行者専用道を走行する区間だけでなく、幅員の狭い自転車歩行者道や交通量の多い車道を走行する区間もあり、利用者にとって安全性や快適性は満たされていない。

また、自転車利用者に向けた案内サインの整備は進められているものの、整備時期の違いもあり、表示が統一されていないなど、わかりやすさに欠けている。また、注意喚起を促すサインについても充実しているとは言えない状況である。

さらに、大規模自転車道を対象に、沿道の施設（観光施設、休憩施設、レンタサイクル店）や道路状況（注意箇所、急な坂道等）を記載したサイクリングマップを作成・配布しているが、情報が大規模自転車道の沿道に限定されており、利用促進を図るには、地域の観光資源の紹介も不足している。

自転車利用者からも「安全面が劣る」や「案内がわかりにくい」等の意見が寄せられており、大規模自転車道は十分に利用されていない。

このような状況から、大規模自転車道を含む、県下における自転車の走行環境や利用環境の改善が求められている。

③ 自転車に関する交通事故の状況

奈良県内における自転車に関する交通事故は、過去 10 年にわたり年間 1000 件以上発生しており、これは交通事故全体の約 15%を占めるとともに、近年やや増加傾向にある。また、自転車に関する交通事故は、全体の約 2/3 が交差点部で発生している。

自転車利用者の増加を目指す上では、自転車に関する交通事故の抑制に向け、交差点部等での安全対策や、自転車利用者に対するルール・マナーの啓発も同時に進めていくことが必要である。

④ レンタサイクルの利用状況

奈良県内では、近鉄奈良駅、JR奈良駅、大和西大寺駅、法隆寺駅、飛鳥駅等、様々な地域において民間のレンタサイクル事業が展開されている。また、近年では、大和郡山市、五條市、宇陀市、斑鳩町、田原本町等において、観光協会等が実施するレンタサイクルの取組も広がっている。

奈良県が実施した「広域乗り捨て型レンタサイクル・秋の奈良レンタサイクル」や「パーク&サイクルライド・古都りん」の利用者からは、「いつもの観光とは異なる新鮮な気分が得られた」、「電車や自動車だけでは訪れることのない観光地を巡ることができた」、「次もレンタサイクルを利用したい」等の高い評価が得られ、平均走行距離は約20kmに及び、自転車の活用が観光における周遊行動の拡大に寄与することが確認された。

また、「広域乗り捨て型レンタサイクル・秋の奈良レンタサイクル」では、地域団体等が主体となり、サイクリングマップの作成、自転車の貸し出し、利用者へのおもてなしサービスの提供等を実施した。地域団体等からの評価として、「地域のイベントとも連動させて更に観光客を増やしたい」、「今後もレンタサイクルを継続したい」等の意見があり、自転車の活用が、地域活性化にも寄与することが確認された。

一方、利用者からは、走行空間の改善や現地での案内看板の充実、走行環境や地域情報が掲載されたサイクリングマップの提供等を求める声も多く、利用者の視点に立った、自転車の利用環境の改善が必要である。

⑤ 自転車関連イベントの開催状況

奈良県内では、東大寺前を出発する国際的な自転車レースである「ツアー・オブ・ジャパン奈良ステージ」や、世界遺産“大峯奥駈道”の大パノラマの中を駆け抜ける「ヒルクライム大台ヶ原 since2001」、国内のグランfond^{※2}でも数少ない山岳ステージの「山岳グランfond in 吉野」等をはじめ、毎年、数多くの自転車関連イベントが民間事業者主体で実施されるなど、年々盛り上がりを見せている。

また、イベント時には、自転車利用者に対して安全な走行や自転車の楽しみ方等のPRも同時に行われており、今後もイベントの継続・充実を図りつつ、イベントを活用した利用者意識の向上に取り組んでいくことが必要である。

※2 グランfond イタリア語で「大きな移動」という意味で、一般に長距離走行の自転車イベントのことを指す。

3 自転車利用促進の目的

自転車による広域的な周遊観光を促す環境づくりを推進することで、自転車ならではの新たな観光スタイルを創出し、県内における滞在型観光の拡大による観光振興や、来訪者の増加による地域活性化を図る。

また、あわせて、自転車の利用を促進することで、県民の健康増進や環境にやさしいまちづくり等の実現を図る。

4 自転車利用促進に向けた基本的な考え方

安全・快適でわかりやすい自転車利用ネットワークを構築する「ハード施策」とともに、自転車を利用しやすい環境を創出する「ソフト施策」をあわせて実施する。

また、関係者の連携による推進体制を構築し、自転車の利用促進に継続的に取り組む。

自転車の利用しやすさを高めるため、既存道路を活用し、まちなか巡りから広域周遊に対応したネットワークを設定する。

ネットワークの整備については、『選択と集中』の観点から、広域的な周遊観光を支えるネットワークについて、安全性・快適性・結合性に留意するとともに、道路区域内で実施が可能なサイン整備等により、概ね3年での概成を図る。

あわせて、観光施設やスポーツ関連施設等を自転車利用者の拠点としても活用できるよう、各施設と連携を図りながら、機能の充実に努める。

また、幅広い利用者が快適に自転車を楽しめる環境を創出するため、民間事業者やNPO等との協働により、利用者のレベルに応じたサービスの向上を図る。

自転車の利用レベルに応じた施策として、効果の高いものから重点的に実施することとし、ハイユーザー^{※3}は「県外からの誘客」、ミドルユーザー^{※4}は「滞在時間の長時間化」、ローユーザー^{※5}は「自転車利用者層への引き上げ」を促す施策に取り組む。

さらに、情報発信の充実を図りつつ、継続的に自転車の利用促進に取り組むため、国、県、市町村、民間事業者、NPO、地域団体等との協働による推進体制を構築するとともに、PDCAサイクルによるマネジメントを実施する。

※3 ハイユーザー 自分の自転車で走ることを目的に、頻繁に長距離走行や自転車関連イベントに参加する自転車利用者層

※4 ミドルユーザー 自分の自転車またはレンタサイクルで、主に観光・レジャーを目的に、短中距離走行を楽しむ自転車利用者層

※5 ローユーザー 観光にあまり自転車を利用していない層

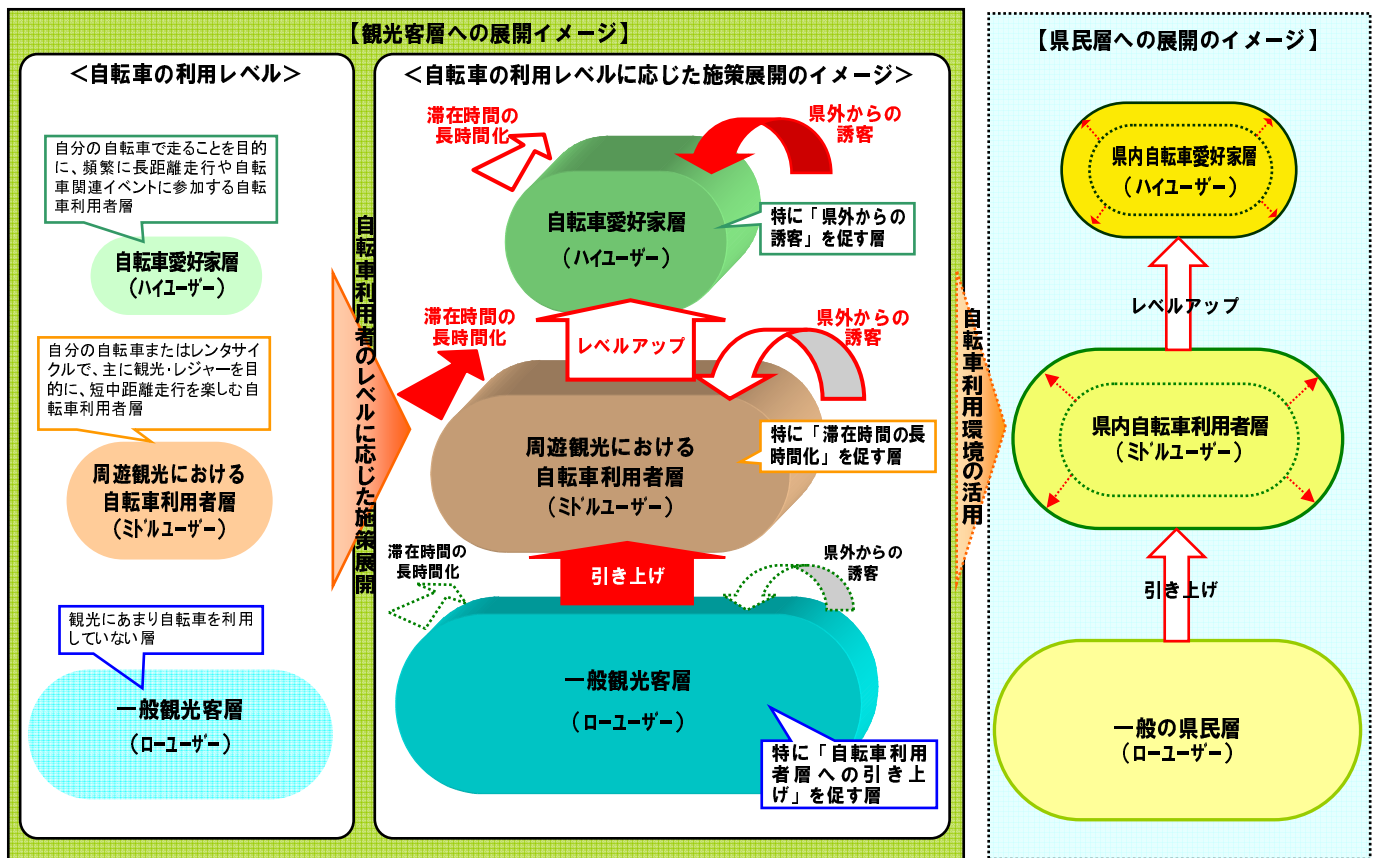


図1 自転車の利用レベルに応じた施策展開のイメージ

5 自転車利用促進に向けた具体的な取組

(1) 『選択と集中』による自転車利用ネットワークの充実

① 周遊観光を支える広域的な自転車利用ネットワークの充実

- 広域的な自転車利用ネットワークについては、周遊観光を楽しむために、以下のルートを設定する。
 - ・ 幹線ルート：大和平野内における複数の観光エリア等を移動できるループ状のルート
 - ・ 補助幹線ルート：幹線ルートをショートカットするルート
 - ・ 高原ルート：大和平野外における主要な観光エリアを結ぶルート
- ネットワークの設定にあたっては、既存の大規模自転車道を活用するとともに、自転車愛好家や市町村等の意見を踏まえて、自転車利用の安全性に配慮し、沿道景観等を楽しむことができるよう、交通量の少ない道路を選択するほか、旧街道、山麓・河川沿いの道路を積極的に活用する。また、県外からの誘客を促進するため、隣接する府県とのつながりにも配慮する。
- 整備にあたっては、大規模自転車道のミッシングリンクの解消を最優先で取

り組む。また、道路区域内で実施が可能な案内誘導及び注意喚起に係るサイン整備（看板設置、路面表示等）、歩道乗り入れ部の段差解消等により、概ね3年で広域的な自転車利用ネットワークを概成する。なお、市町村道の区間については、市町村と県の協働により、市町村が主体となって地域との連携・調整を進めた上で、県がサイン整備等を実施する。

- 広域的な自転車利用ネットワークの安全性の向上を図るため、自動車交通量の多い道路との交差点等における安全対策について、地元協力が得られた箇所から順次対策に着手し、概ね5年での完了を目指す。

② 地域資源を堪能できる地域内の自転車利用ネットワークの充実

- 広域的な自転車利用ネットワークに接続し、各地域内の観光資源や地域資源等を巡るための「地域内ルート」については、県の技術的支援により、市町村が主体的に設定や整備を進める。
- 市町村がNPOや地域団体等と協働して、「地域内ルート」を活用した地域のまちづくり計画を策定・公表した場合には、その計画に基づき県管理道路のサイン整備等に取り組み、市町村と一体となって当該ルートの充実を図る。

③ 自転車を利用した周遊観光を支える拠点施設の充実

- 自転車利用ネットワークの充実とあわせて、鉄道や自家用車から自転車への乗り換えや、情報発信、トイレ、休憩スポット等としての機能を有する拠点施設の整備・充実を図る。
- 拠点施設としては、鉄道駅や大規模駐車場、宿泊施設、観光施設、休憩施設（コンビニ、公園等）等の既存施設の活用を図る。
- 自転車への乗り換えや情報発信等の基地として活用できる大規模な拠点施設として、奈良西駐車場、奈良競輪場、浄化センター公園、橿原公苑等の整備・充実を段階的に進める。

④ わかりやすく安全な自転車利用ネットワークの構築

- 安全で来訪者にも使いやすい広域的な自転車利用ネットワークを構築するため、看板や路面表示等のサインに関するデザインや色（緑系統）等の規格を定め、県内の統一を図る。なお、サインの規格については、別途ガイドラインにより定める。
- 交差点部等における交通事故を抑制するために、注意喚起を促すサインの充

実を図る。また、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーに対しても注意喚起を促すサインの充実を図る。

- 広域的な自転車利用ネットワークのルート名や愛称については、計画策定後速やかに県民等からの意見募集により決定し、案内表示等に反映する。

⑤ 公共交通網を活用した自転車利用ネットワークの拡大

- 鉄道駅やバスターミナルにおいても、例えば、レンタサイクルの充実等、自転車の利便性を高めるサービスを提供することにより、公共交通網も活用した、より広域的な周遊観光の促進を図る。
- 市町村や地域団体、NPO等と連携し、鉄道事業者との調整を行い、サイクルトレイン^{※6}を活用したイベント等の充実を図る。

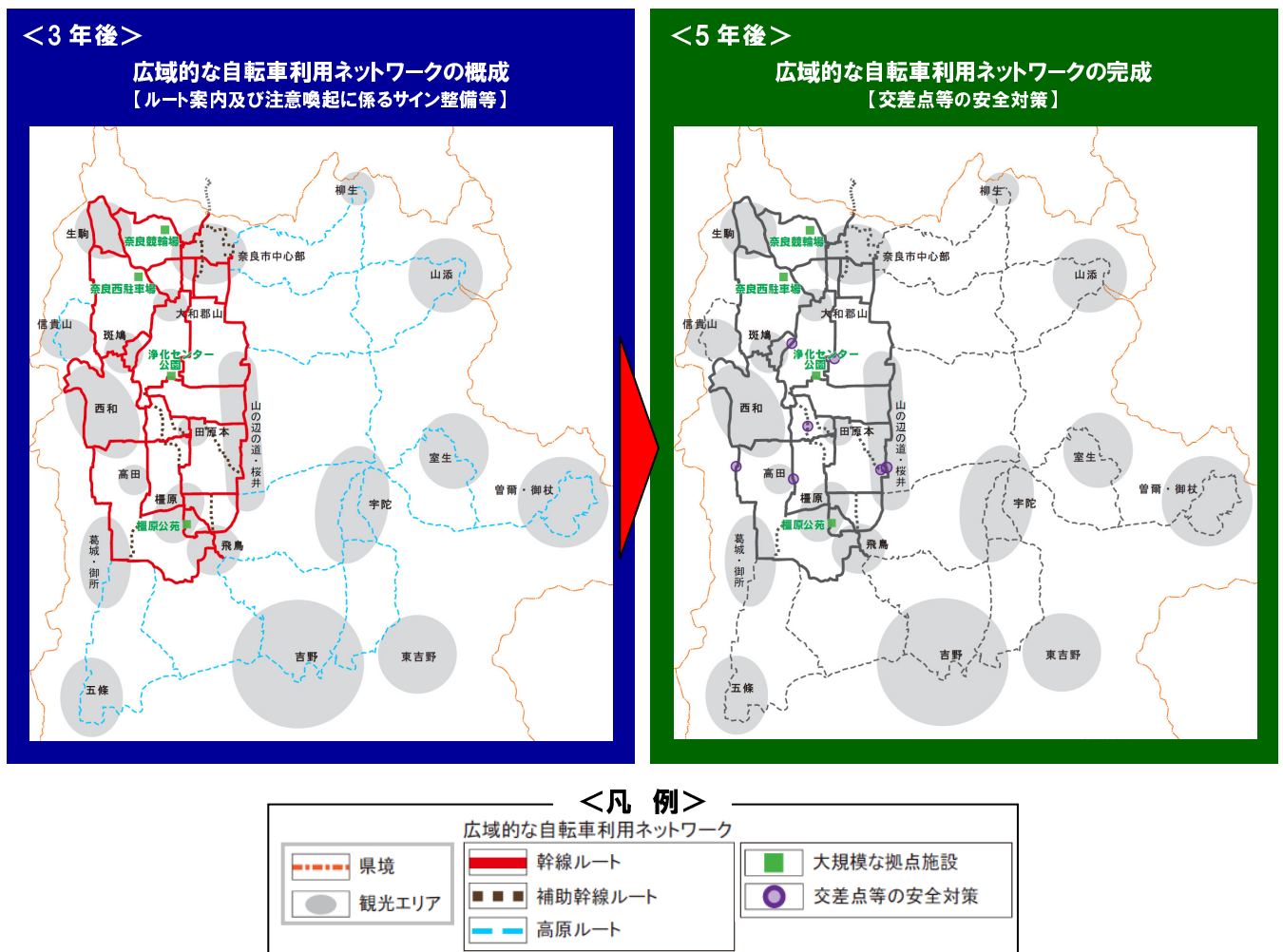


図2 広域的な自転車利用ネットワークの充実の進め方

※6 サイクルトレイン 自転車をそのまま鉄道の中に持ち込んで移動できるサービス。

(2) 民間事業者、NPO等との協働による自転車利用環境の創出

① ハイユーザーに対する「県外からの誘客」を促進するための施策展開

- 市町村や地域団体、自転車関連団体、旅行業者等との連携により、長距離走行、山岳走行、レース等、ハイユーザーが好むサイクルイベントの充実を図る。
- 輪行^{※7}による来訪者に対しては、運送業者や鉄道事業者等との連携により、自転車や荷物の搬送、荷物預かりサービス等の充実を図る。
- 宿泊時の自転車の保管や、荷物・自転車の搬送サービス、施設の一時利用等、県内の宿泊施設における受け入れ体制の充実を図る。特に、これらの取組に参加可能な宿泊施設を県が認定し、自転車利用者に広く情報発信する。

② ミドルユーザーに対する「滞在時間の長時間化」を促進するための施策展開

- 貸し出しや返却を自由に行うことができるレンタサイクルシステムの広域的な展開を図る。また、この取組が持続性の高いものとなるよう、NPOや地域団体等と連携し、段階的な拡大を図る。
- 自転車利用者に満足感の高い周遊観光を楽しんでもらうため、様々なテーマに沿ったサイクリングマップの提供や地域店舗への立ち寄りを促すおもてなしサービス（クーポン券等）の提供等、NPOや地域団体等が主体となって実施する取組を支援する。
- 自転車による周遊観光をサポートする施設として、コンビニ（トイレ休憩への協力等）、サイクルショップ（修理サービスの充実等）等と連携し、サービスの充実を図る。特に、これらの取組に参加可能なコンビニやサイクルショップ等を県が認定し、自転車利用者に広く情報発信する。

※7 輪行

自転車利用者が、自転車を分解して、袋や箱に詰めて公共交通機関（鉄道、バス、航空機、船舶等）を利用して持ち運ぶこと。

③ ローユーザーに対する「自転車利用者層への引き上げ」を促進するための 施策展開

- 来訪者が自転車を利用しやすい環境を整えるため、レンタサイクルが持続的に提供されるよう、NPOや地域団体等による自立運営を支援するとともに、市町村等と連携し、郊外駐車場におけるパーク&サイクルライドの充実を図る。
- 自転車を利用した周遊観光を、より魅力的に体験してもらうため、NPOや地域団体等による、グルメや写真スポット、地元ならではの地域情報の提供等、観光の付加価値を高める取組を支援する。
- 自転車による周遊観光により、その地域の魅力を堪能できるように、NPOや地域団体等と連携し、地域に精通したガイドによる同行ツアーの充実を図る。

④ 滞在型観光に資する先進的な取組の拡大

- 民間事業者、NPO、地域団体等との協働により、自転車利用、宿泊、搬送サービス等を組み合わせた滞在型観光を促進する先進的な取組を支援する。

(3) 情報発信の充実

① 奈良ならではの自転車利用の情報発信

- 奈良における自転車利用促進の取組を多くの人々に知ってもらい、来訪者やリピーターを更に増やすため、サイクリングマップやHP、専門誌、自転車関連イベント等を活用して、奈良における広域的な自転車利用ネットワークや関連のサービス等、奈良でしか味わえない自転車の楽しみ方を積極的に情報発信する。
- インターネット上の既存のマッピングサービス^{※8}を活用することで、自転車利用者が周遊テーマ等に応じて独自のサイクリングマップを作ることができ、そのマップをもとにした県内での自転車走行や、そのマップ情報を共有できる環境の充実を図る。

※8 マッピングサービス ネット上のマップに予定ルートを書き込み、そのデータをナビにダウンロードしたり、走行後にルートや沿道・観光情報等の書き込みを行ったりすることができるサービスで、自転車利用者のコミュニティの役割も果たすものもある。

② 地域における自転車の楽しみ方の情報発信

- 地域の観光・イベント情報やテーマ性の高いルート提案等、自転車による地域の楽しみ方を盛り込んだサイクリングマップの作成を技術的に支援するとともに、インターネットやイベント等を通じて、これらの地域情報の発信に積極的に取り組む。

③ 隣接府県との連携による情報発信

- 奈良県内だけでなく、より広域的な周遊観光を促すため、隣接する府県とも連携し、広域サイクリングマップの作成やインターネットを活用した情報発信に取り組む。

④ 安全な自転車利用を進めるためのマナーアップ活動

- 自転車の安全な利用を啓発するため、自転車関連イベントやサイクリングツアー等の機会も活用しながら、「自転車安全利用五則^{※9}」の周知、子供や初心者に対するマナー・ライディング教室の開催等、利用者の意識向上に資する取組の充実を図る。
- 利用者に配布するサイクリングマップには、安全に自転車で走行するためのルール・マナーや、道路の走行環境（交通量、注意箇所、急な坂道）、自転車で走行できない区域等を明記し、利用者の安全意識の啓発に取り組む。

※9 自転車安全利用五則

平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部が決定した自転車を安全に利用するためのルールのこと。1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外／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

(4) 継続的な取組を支える体制づくり

- 関係者間での情報の共有や連携等を高めるため、国・県・市町村、民間事業者、NPO、地域団体等が一丸となって、自転車を利用しやすい環境を持続的に「つくり」、「守り」、「育てる」ことができる体制を整える。
- 関係者間で目指すべき姿を共有し、民間事業者、NPO、地域団体等の参加・取組意欲を高めるために、わかりやすい評価指標を設定する。

(5) PDCAサイクルによるマネジメントの実施

- 計画策定（P）、対策実施（D）の後も、効果検証（C）、改善（A）の状況を継続的にフォローアップする、PDCAサイクルによるマネジメントを実施する。
- 評価指標のモニタリング結果については、毎年度公表するとともに、3年後に中間評価、5年後に総括的な評価を行う。
- 評価指標のモニタリングの結果や自転車利用者のニーズ、社会状況の変化等を踏まえ、適宜、施策や計画の見直しを実施する。

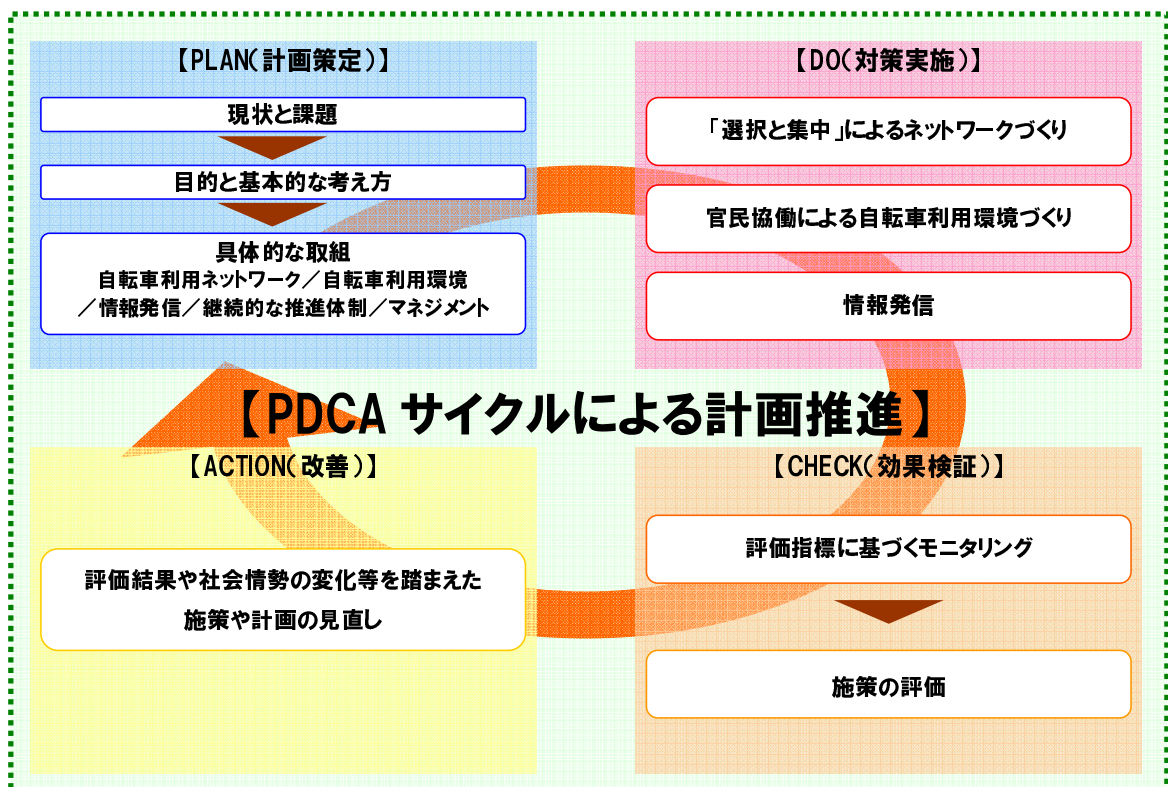


図3 PDCAサイクル