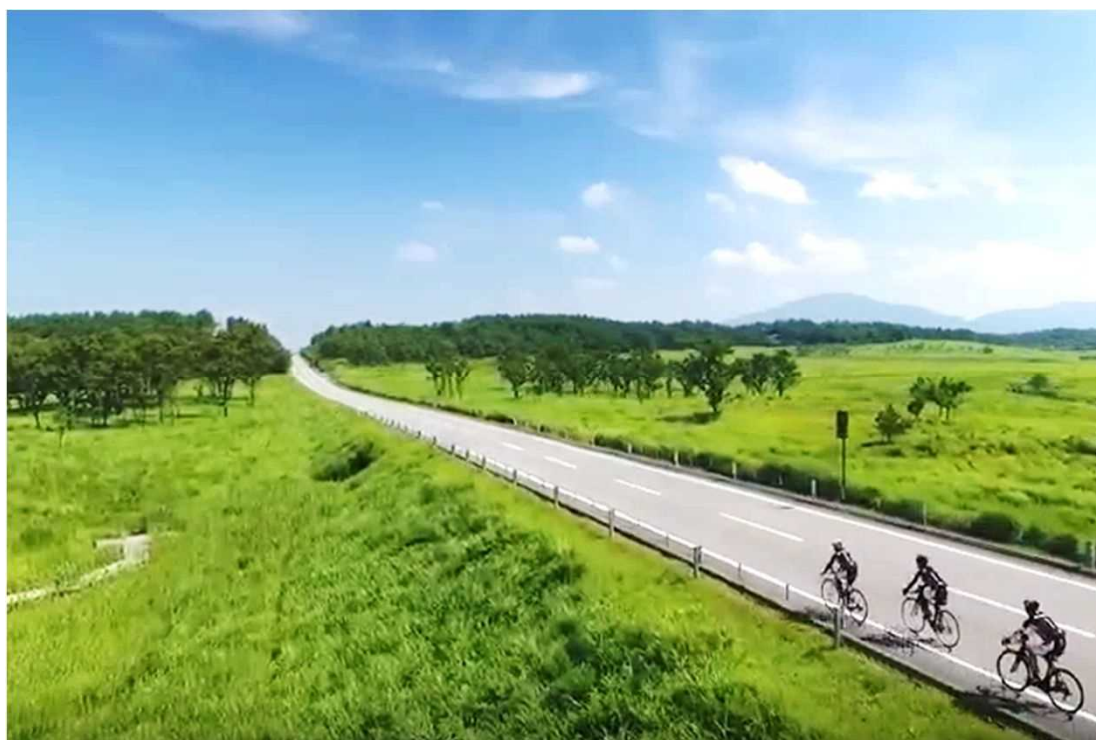


# 大分県自転車活用推進計画2022

---



# 目 次

|  |    |
|--|----|
| 第1章 総論 .....                             | 1  |
| 1 計画策定の趣旨 .....                          | 2  |
| 2 計画の位置づけ .....                          | 2  |
| 3 計画期間 .....                             | 3  |
| 第2章 自転車を取り巻く現状と課題 .....                  | 5  |
| 1 自転車の利用状況 .....                         | 6  |
| (1) 自転車の利用割合 .....                       | 6  |
| (2) 通勤での利用状況 .....                       | 7  |
| (3) 通学での利用状況 .....                       | 7  |
| (4) レジャー目的での利用状況 .....                   | 9  |
| 2 自転車の利用による効用 .....                      | 11 |
| (1) 県民の健康増進 .....                        | 11 |
| (2) 障がい者スポーツ等への活用 .....                  | 13 |
| (3) 環境負荷の低減 .....                        | 14 |
| 3 自転車の利用環境 .....                         | 16 |
| (1) 自転車通行ネットワークの整備状況 .....               | 16 |
| (2) 生活道路における通行空間の安全性 .....               | 18 |
| (3) 駐輪場の整備状況 .....                       | 19 |
| (4) 放置自転車の状況 .....                       | 19 |
| (5) 路上駐車の状況 .....                        | 20 |
| (6) シェアサイクル等の導入状況 .....                  | 20 |
| (7) サイクリングルートの状況 .....                   | 22 |
| 4 自転車に係る交通安全 .....                       | 23 |
| (1) 自転車関係の交通事故の発生状況 .....                | 23 |
| (2) 交通安全意識の普及啓発 .....                    | 24 |
| (3) 安全性の高い自転車の普及 及び 適切な使用 .....          | 26 |
| 5 その他 .....                              | 28 |
| (1) 情報通信技術等の活用 .....                     | 28 |
| (2) 災害時の自転車活用 .....                      | 28 |
| (3) 市町村自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定状況 ..... | 29 |

|   |    |
|---|----|
| <b>第3章 自転車活用推進に関する目標及び施策</b>            | 31 |
| <b>目標1 自転車利用の促進等による健康寿命日本一の実現</b>       | 32 |
| 施策① 自転車の日常的な利用を通じた健康づくりの推進              | 32 |
| 施策② 誰もが安全に自転車に乗れる環境の創出                  | 33 |
| <b>目標2 サイクリスト・フレンドリーな「おんせん県おおいた」の実現</b> | 34 |
| 施策③ 大分が誇る観光資源を活かしたサイクルツーリズムの推進          | 34 |
| 施策④ サイクルスポーツの振興                         | 35 |
| <b>目標3 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</b>      | 36 |
| 施策⑤ 自転車通行ネットワークの計画的な整備促進                | 36 |
| 施策⑥ 生活道路における通行空間の安全性の向上                 | 37 |
| 施策⑦ 地域のニーズに応じた駐輪場等の整備促進                 | 39 |
| 施策⑧ 違法駐車取締りの推進                          | 40 |
| 施策⑨ シェアサイクル等の利用促進                       | 42 |
| <b>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</b>          | 43 |
| 施策⑩ 交通安全意識の高揚に資する広報啓発等の重点的な実施           | 43 |
| 施策⑪ 交通安全教育の推進                           | 44 |
| 施策⑫ 自転車の点検整備等による安全性の確保                  | 46 |
| 施策⑬ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進                  | 47 |
| <b>第4章 総合的かつ計画的に推進するための方策</b>           | 49 |
| 1 関係者の連携・協力及び人材育成                       | 50 |
| 2 広報活動等                                 | 50 |
| 3 情報通信技術の活用                             | 50 |
| 4 フォローアップ指標と計画の見直し                      | 50 |
| <b>参考資料 本県における主要なサイクリングルート</b>          | 53 |
| 1 別府湾岸・国東半島海への道(中上級)                    | 56 |
| 2 ツールド国東A・Bコース(中上級)                     | 57 |
| 3 国東半島仁王輪道(半島一周コース)                     | 58 |
| 4 メイプル耶馬サイクリングロード(初級・ファミリー)             | 59 |
| 5 やまなみハイウェイ(上級)                         | 60 |
| 6 Yufuin Ride コース(中級)                   | 61 |
| 7 ツール・ド・湯平コース(中級)                       | 62 |
| 8 ぐるっとくじゅう周遊道路(中上級)                     | 63 |
| 9 やまなみアクセス(由布院接続・初級)                    | 64 |
| 10 やまなみアクセス(くじゅう高原接続・初中級)               | 65 |
| 11 ツール・ド・佐伯Sコース(上級)                     | 66 |
| 12 佐伯大入島一周(初級・ファミリー)                    | 67 |



# 第1章 総論

---

## 1 計画策定の趣旨

自転車は、若年層から老年層まで幅広い年齢層において、通勤・通学・買い物をはじめとした日常的な使用から、サイクルスポーツやサイクルツーリズムなどのレジャーでの使用など、様々な目的で活用されている身近な乗り物です。

これまで県では、自転車道の整備に関する法律（昭和 45 年法律 16 号）等に基づき、歩道や自転車歩行者道の整備を推進するとともに、交通安全施設等の整備に加え、交通ルールの周知や安全教育の推進により、自転車事故の防止に取り組んできました。

その結果、県内の自転車事故件数は減少傾向にあるなど、一定の成果を上げてきたところです。

このような中、国は、自転車の活用による「環境負荷の低減」や「国民の健康増進」などの課題に対応するため、自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号。以下「法」といいます。）を平成 29（2017）年 5 月 1 日に施行し、都道府県及び市町村は、地域の実情に応じて自転車活用推進計画を定めるよう努めることとされました。

自転車の活用を推進するためには、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確保等、多くの課題に対して総合的な対策が必要となりますが、これらは一朝一夕に達成できるものではなく、長期的な視点に立ち、息の長い取組が必要です。

そのため、行政機関はもとより、県民や交通事業者などあらゆる関係者が協働して、自転車に関する施策を総合的に推進するために、本県の自転車を取り巻く現状や課題を踏まえ、「大分県自転車活用推進計画」を策定するものです。

## 2 計画の位置づけ

国は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進計画（平成 30 年 6 月閣議決定）において、目標及び実施すべき施策、講ずべき措置等を定めています。

大分県自転車活用推進計画は、国の自転車活用推進計画を勘案しつつ、法第 10 条<sup>1</sup>に基づき、本県における自転車の活用について総合的かつ計画的に推進するために定めたもので、大分県長期総合計画を補完する計画です。

これまで、令和元年 12 月に策定した大分県自転車活用推進計画 2019 に基づいて、関係機関・団体と連携しながら取り組んできたところですが、昨今の社会情勢の変化、また今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、国の第 2 次自転車活用推進計画等を踏まえた「大分県自転車活用推進計画 2022」を策定します。

なお、本計画では、「第二次生涯健康県おおいた 21」、「日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略 2022－2024」、「おおいたの道構想 2015～改訂～」、「第 11 次大分県交通安全計画」等との整合を図り、今後の自転車施策の方針や今後の取組を整理しました。

<sup>1</sup> 法第 10 条：都道府県は自転車活用推進計画を勘案して当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。



### 3 計画期間

本計画の計画期間は、国の第2次自転車活用推進計画の期間（5年間）を踏まえ、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度までの5年間とし、計画の実施状況や社会情勢を踏まえ見直しを行います。

図表 1-1 県と国の計画スケジュール

| 年度  | H29年度<br>(2017年度) | H30年度<br>(2018年度) | R元年度<br>(2019年度) | R2年度<br>(2020年度)     | R3年度<br>(2021年度)  | R4年度<br>(2022年度) | R5年度<br>(2023年度) | R6年度<br>(2024年度) | R7年度<br>(2025年度) | R8年度<br>(2026年度) |
|-----|-------------------|-------------------|------------------|----------------------|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 国計画 | 策 定               |                   | 第1次計画            |                      | 第2次計画   |                  |                  |                  |                  |                  |
| 県計画 |                   |                   |                  |                      |  |                  |                  |                  |                  |                  |
|     |                   |                   | 策 定              | 大分県自転車活用<br>推進計画2019 |   | 大分県自転車活用推進計画2022 |                  |                  |                  |                  |





## 第2章 自転車を取り巻く現状と課題

---

自転車は環境にやさしい交通手段であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。

一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしつつあります。

新型コロナウイルス感染症が拡大し、県民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられました。

また、情報通信技術の飛躍的発展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性があります。

さらに、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっています。県民の健康増進、観光地域づくり、都市環境、安全・安心といった各種の分野においても、自転車を取りまく状況や課題は多様化しています。

本章では、このような自転車を巡る現状や課題について整理しました。

- 1 自転車の利用状況
- 2 自転車の利用による効用
- 3 自転車の利用環境
- 4 自転車に係る交通安全
- 5 その他

# 1 自転車の利用状況

## (1) 自転車の利用割合

平成 25（2013）年の大分都市圏における自転車の利用割合を市町別にみると、大分市が最も高く約 1 割を占め、他の市町は 3～7％に止まり、いずれも自動車利用が大部分を占めています。

公共交通の利便性が高い大分市や別府市でも、鉄道やバス利用はそれぞれ 3％程度に止まっており、乗り継ぎのための自転車利用も低い水準となっています。

図表 2-1 大分都市圏における市町別公共交通及び自転車利用状況

| 市 町   | 自動車（運転+同乗） | 鉄道 | バス | 自転車 |
|-------|------------|----|----|-----|
| 大分市   | 66%        | 2% | 3% | 10% |
| 別府市   | 63%        | 3% | 3% | 5%  |
| 臼杵市   | 71%        | 2% | 1% | 7%  |
| 豊後大野市 | 78%        | 2% | 2% | 3%  |
| 由布市   | 78%        | 2% | 1% | 3%  |
| 日出町   | 75%        | 4% | 1% | 3%  |

[資料：H25 大分都市圏パーソントリップ調査]

また、全国における交通手段分担率<sup>2</sup>の推移をみると、地方都市圏では依然として自動車を利用する割合が大きく、全国的にも自転車の利用は、長期的にみると減少傾向にあります。なお、地方都市圏のうち、県内で調査対象となっている臼杵市における分担率をみると、自動車利用の割合が 30 年間で 1.6 倍も増加する一方、バス等公共交通と同様、自転車利用は減少しており、厳しい状況にあります。

図表 2-2 全国の都市における交通手段分担率の推移

| 年度<br>地域 | 1983 年 |     | 2010 年 |       | 2015 年 |       |
|----------|--------|-----|--------|-------|--------|-------|
|          | 自動車    | 自転車 | 自動車    | 自転車   | 自動車    | 自転車   |
| 全国       | -      | -   | 45.8%  | 14.2% | 45.1%  | 13.8% |
| 三大都市圏    | -      | -   | 33.1%  | 14.6% | 31.5%  | 14.1% |
| 地方都市圏    | -      | -   | 58.4%  | 13.8% | 58.8%  | 13.4% |
| （うち臼杵市）  | 43%    | 10% | 68.0%  | 10.4% | 72.6%  | 7.6%  |

[資料：全国都市交通特性調査]

上記実態も考慮し、歩行者や自動車と分離した安全で快適な自転車通行空間の整備を進めるとともに、公共交通との乗り継ぎを容易にしていくなど利便性を向上させ、移動手段に占める自転車の割合を増加させる必要があります。

<sup>2</sup> 交通手段分担率：トリップとは、人がある目的を持ってある場所から場所へと移動することをいいます。1 回のトリップにおける代表的な交通手段を代表交通手段といい、代表交通手段別のトリップ数の全交通手段の数に占める割合を交通手段分担率という。



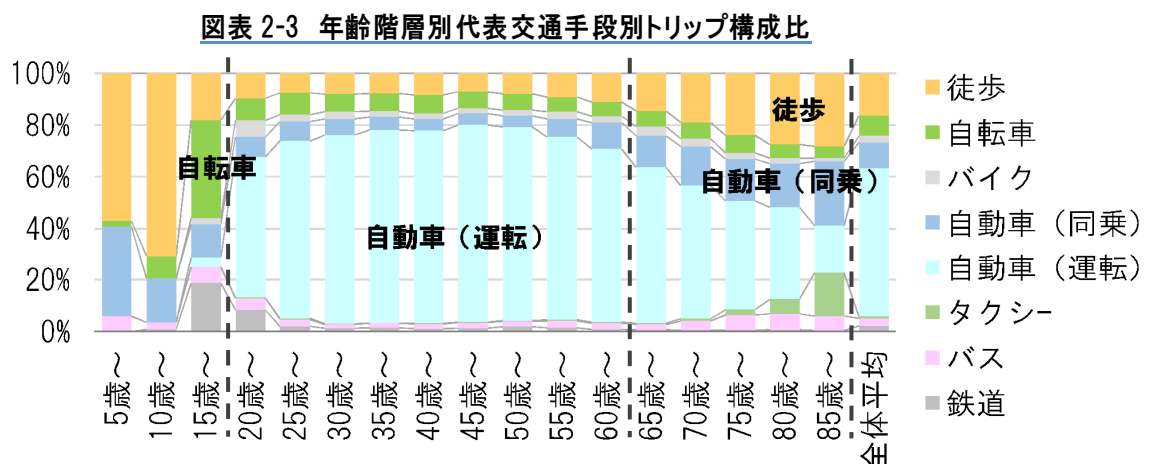
## (2) 通勤での利用状況

健康づくりに効果的である自転車を日常生活で積極的に利用するため、自転車による通勤・通学は大変有効ですが、本県の通勤に自転車を利用している人の割合は7.88%で、全国13.14%（平成22年国勢調査）より低い状況です。

自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営<sup>3</sup>の観点からも自転車通勤を推進することが重要です。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車通勤をはじめとする自転車の利用が更に増加する可能性があります。一方で、交通事故の懸念のほか、駐輪スペースの確保等に課題があります。

## (3) 通学での利用状況

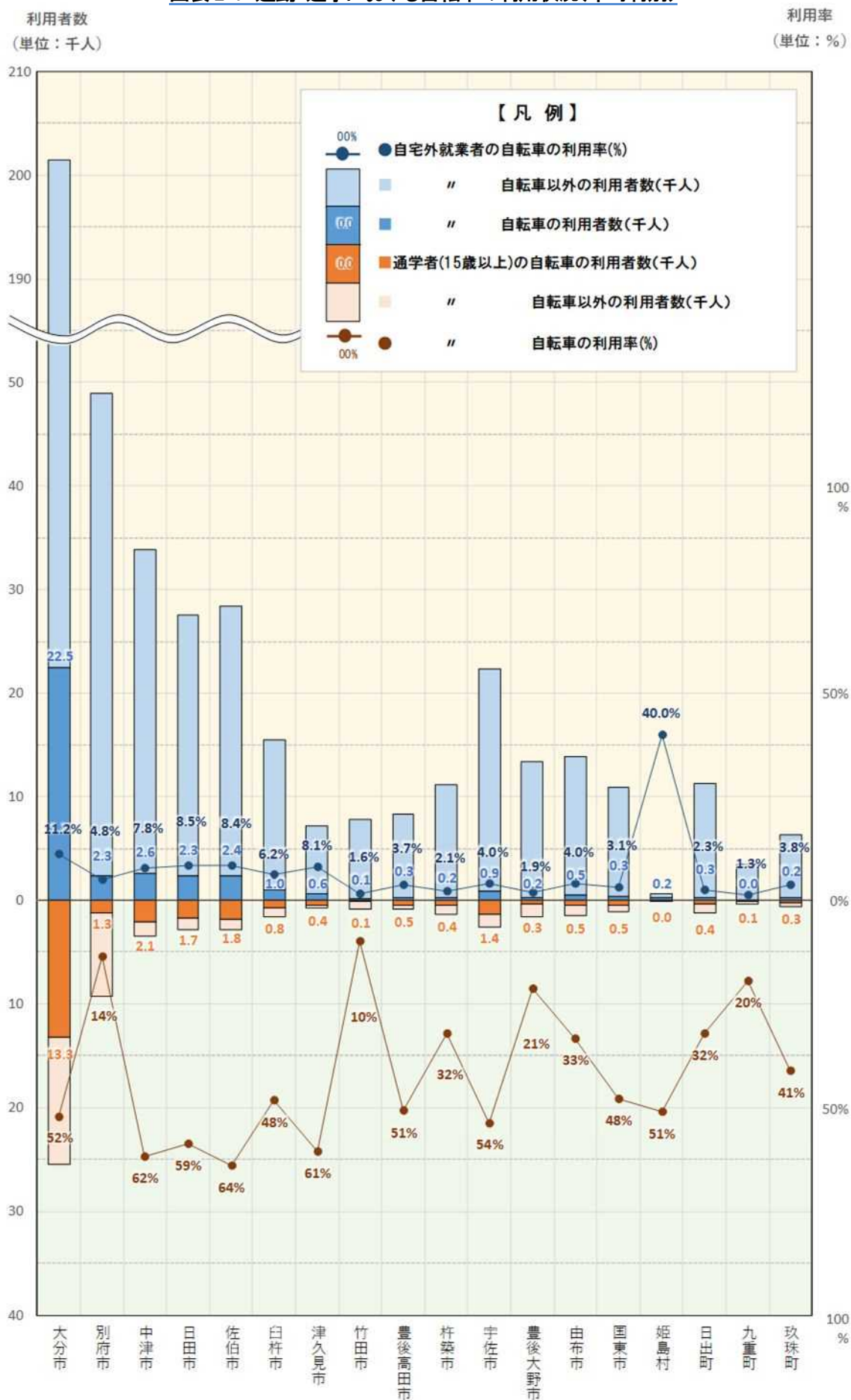
高校への進学を機に、小中学校に比べ通学範囲が広がるため、自転車通学を始める生徒が多くなります。また、年齢層別の移動手段をみると、15歳～19歳の自転車による移動の割合が全年齢層を通じて最も多く、特に通学時における交通手段に占める自転車利用の割合は約55%（学校要覧等により算出）にのぼります。



出典：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】

<sup>3</sup> 健康経営：働く人の健康増進を会社の成長につなげようとする考え方。事業所が健康経営に取り組むと、欠勤率低下や業務効率アップによる生産性の向上、疾病手当や健康保険料などの負担軽減、企業ブランド価値の向上、事故・不祥事・労災のリスクマネジメントなど様々なメリットがある。

図表 2-4 通勤・通学における自転車の利用状況(市町村別)





#### (4) レジャー目的での利用状況

県内では様々なサイクルスポーツイベントが開催されています。

なかでも、大分市が2014年から開催している「OITAサイクルフェス」は、2018年から国際大会となっており、2日間で約7万人が来場するなど、国内外のサイクリストに認知されるようになっていきます。

図表 2-5 OITAサイクルフェス 実施状況



おおいたこいの道クリテリウム



おおいたアーバンクラシック

その他、国内向けイベントとしてツール・ド・国東やツール・ド・佐伯、Yufuin Ride や椿ヶ鼻ヒルクライムレースなどが行われており、休憩所であるエイドステーションでは郷土料理を提供するなど、多くのサイクリストに地域を知ってもらおうきっかけになっています。



図表 2-6 県内の主要なサイクルスポーツイベント

| イベント名  | 主催者                     | 開催時期  | 開催地域   | 参加者数    |
|--|-------------------------|-------|--------|---------|
| ツール・ド・国東   | ツール・ド・国東<br>実行委員会 他     | 5月上旬  | 国東半島一円 | 約2,500名 |
| Yufuin Ride  | 由布院サイクリング<br>ライフ実行委員会   | 5月下旬  | 由布院周辺  | 約200名   |
| 椿ヶ鼻ヒルクライムレース                                       | 椿ヶ鼻ヒルクライム<br>レース実行委員会   | 7月下旬  | 日田市南部  | 約500名   |
| ツール・ド・佐伯   | ツール・ド・佐伯<br>実行委員会       | 10月上旬 | 佐伯市周辺  | 約2,000名 |
| OITAサイクルフェス<br>「おおいたこいの道クリテリウム」<br>「おおいたアーバンクラシック」 | OITA サイクルフェス<br>実行委員会 他 | 10月中旬 | 大分市内   | 約200名   |
| 八面山アタック  | 八面山アタック<br>実行委員会 他      | 10月中旬 | 中津市三光  | 約150名   |



また、県内には自転車競技施設として公設の別府競輪場があるほか、2021年にはプロサイクルチーム「スパークルおおいたレーシングチーム」が設立され、自転車競技を身近に楽しむことができます。

他にも、「るるパーク（大分農業文化公園）」（杵築市山香町）にサイクリングコースが設けられるなど、県民や観光客がサイクリングに親しむ環境が用意されています。さらに、サーキット場の「オートポリス」（日田市上津江町）や「SPA 直入」（竹田市直入町）では、ママチャリ限定の4時間耐久レースが毎年開催され、子供から大人まで楽しめるイベントとして、地域の活性化につながっています。

**図表 2-7 ママチャリ限定4時間耐久レースの実施状況(オートポリス)**



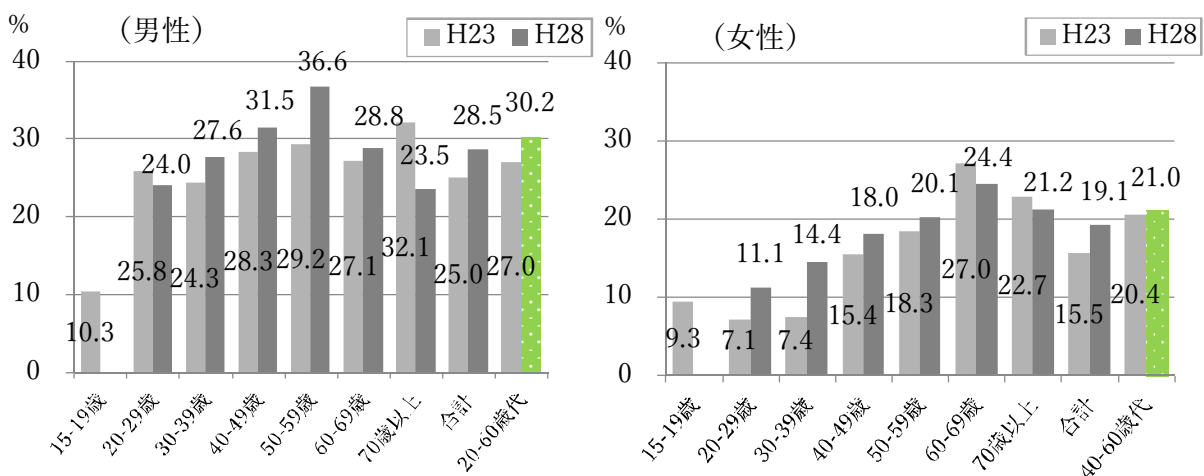


## 2 自転車の利用による効用

### (1) 県民の健康増進

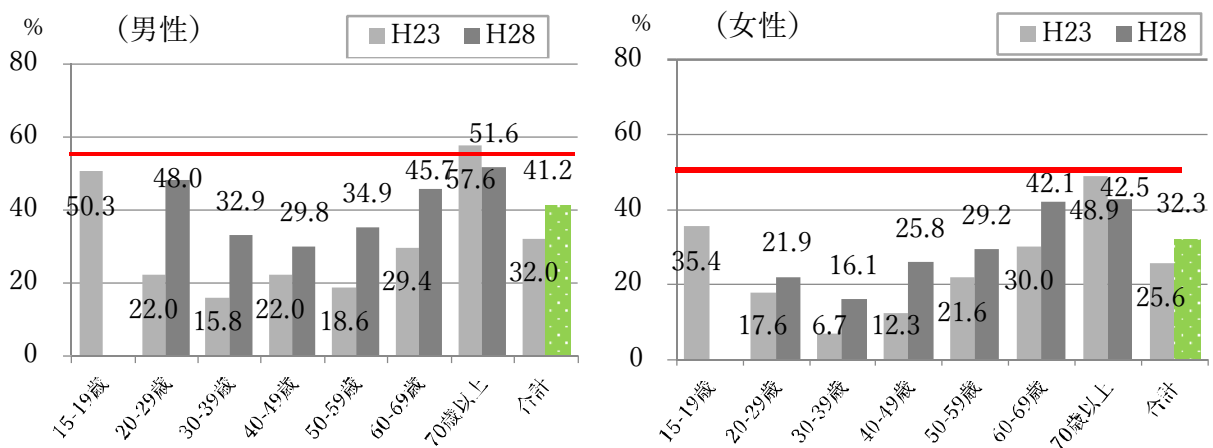
県民の健康に関する状況については、男女とも前回（平成23年）の調査に比べ、ほとんどの年代で肥満者は増えており、定期的な運動（1回30分以上、週2回以上、1年以上継続）をしている人は増えているものの、その割合は男性が41.2%、女性が32.3%であり、それぞれの目標（男性56%、女性50%）には達しておらず、男性は40代、女性は30代が低い傾向になっています。

図表 2-8 肥満(BMI $\geq$ 25.0)者の割合



出典：県民健康意識行動調査（平成28年）

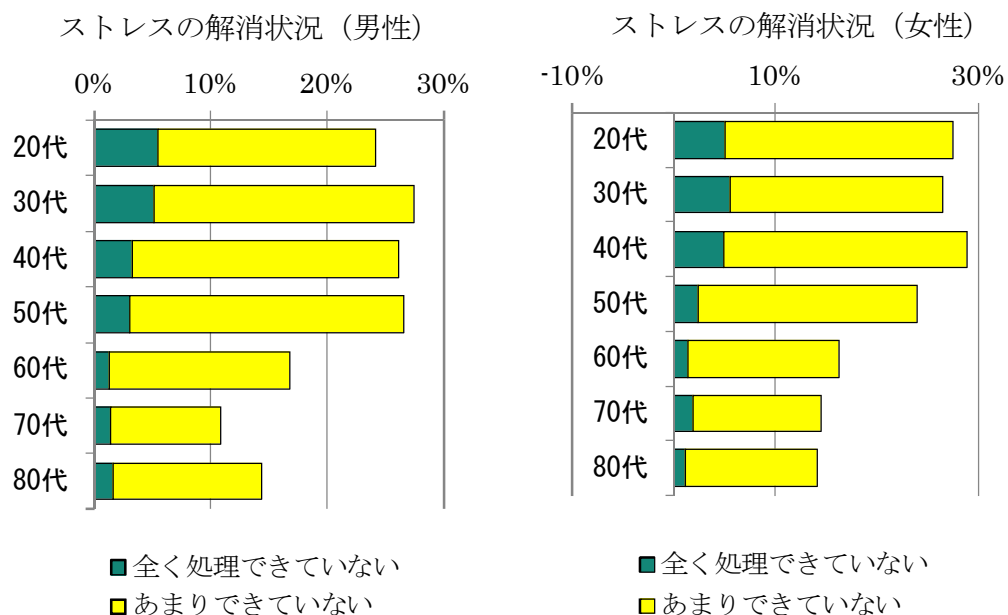
図表 2-9 定期的な運動(1回30分以上、週2回以上、1年以上継続)をしている人の割合



出典：県民健康意識行動調査（平成28年）

また、ストレスの解消状況については、ストレスの処理が「全くできていない」または「あまりできていない」と答えた人の割合は、男女とも20～50代で多く、特に「全くできていない」と答えた人は、男性で20～30代、女性で20～40代で多くなっています。

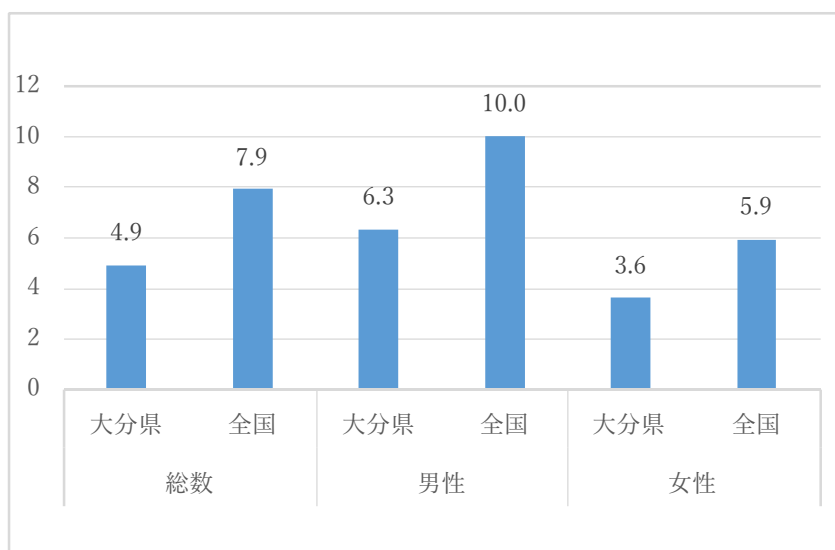
図表 2-10 ストレス解消状況



出典：県民健康意識行動調査（平成 28 年）

過去1年間にサイクリングをした人の割合は、4.9%（男性 6.3%、女性 3.6%）であり、全国の7.9%（男性 10.0%、女性 5.9%）と比べて低い状況です。

図表 2-11 過去1年間にサイクリングをした人の割合



出典：平成 28 年社会生活基本調査





自転車の利用は、生活習慣病の予防、心身のリフレッシュ、体力の増進など健康づくりに効果的であり、ウォーキングなどに比べてひざへの負担が少ないことから、日常生活やレジャーにおいて積極的に利用することが有効です。

また、電動アシスト自転車は、近年普及が進み負担が少なく移動距離を伸ばすことができるため、これまで以上に高齢者の身近な移動手段の一つとして、行動範囲を広げ、運動の機会を増やすことにつながりうるものです。

手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要です。

## (2) 障がい者スポーツ等への活用

2人乗り専用のタンデム自転車<sup>4</sup>の公道走行が県内では平成29年3月から可能となるなど、自転車利用に関する環境が改善されています。

また、タンデム自転車やハンドサイクル等の自転車を活用した障がい者スポーツは、障がい者の生きがいやQOL<sup>5</sup>の向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が期待されています。

図表 2-12 タンデム自転車の公道走行解禁記念走行会の様子(H29.4 中津市)



車椅子用の自転車

中津市ユニバーサルポタリング大会の様子(R1.5)



<sup>4</sup> タンデム自転車：乗車する人が前後に座り一緒にペダルをこぐ二輪車。後席はハンドル操作が不要なため、目が不自由な人などでも楽しむことが可能。

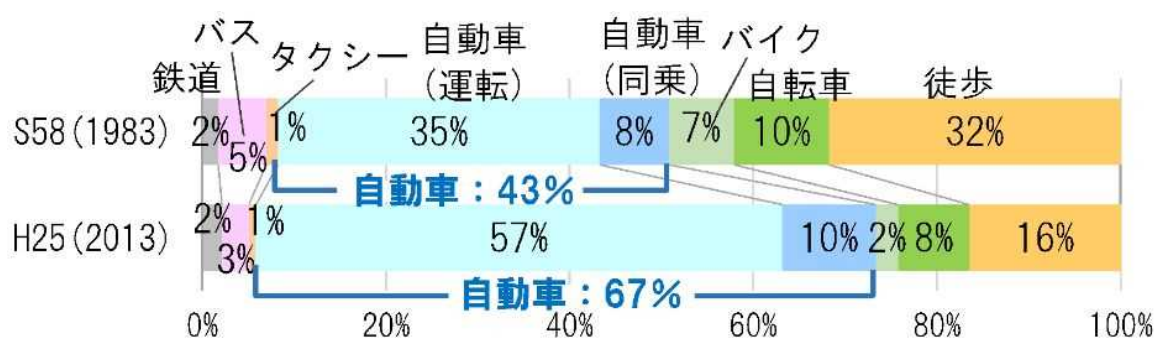
<sup>5</sup> QOL：Quality Of Life の略。快適な生活の必要条件であり、人間が日常生活を営む上で必要とされる満足感、幸福感、安定感を規定している様々な要因の質。

### (3) 環境負荷の低減

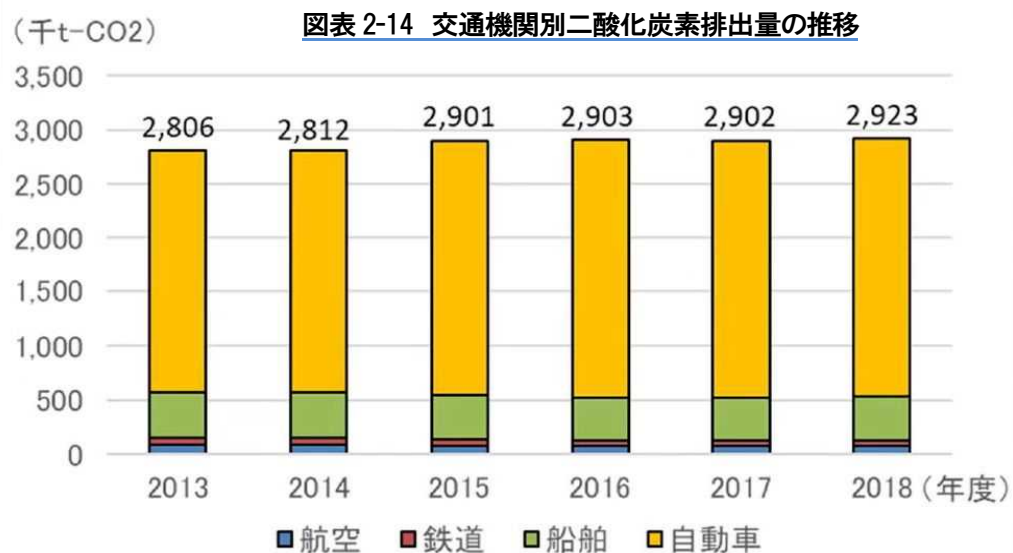
気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現など、地球温暖化対策は喫緊の課題です。

平成 30（2018）年度の県内の二酸化炭素排出量は 3,945 万 8 千 t-CO<sub>2</sub> で、運輸部門における二酸化炭素排出量は 292 万 3 千 t-CO<sub>2</sub> で 7.4%を占めています。県内のマイカーの保有台数は 1990 年から著しく増加しており、マイカー利用から公共交通機関や環境負荷の少ない自転車利用への転換が重要です。

図表 2-13 代表交通手段別トリップ構成比



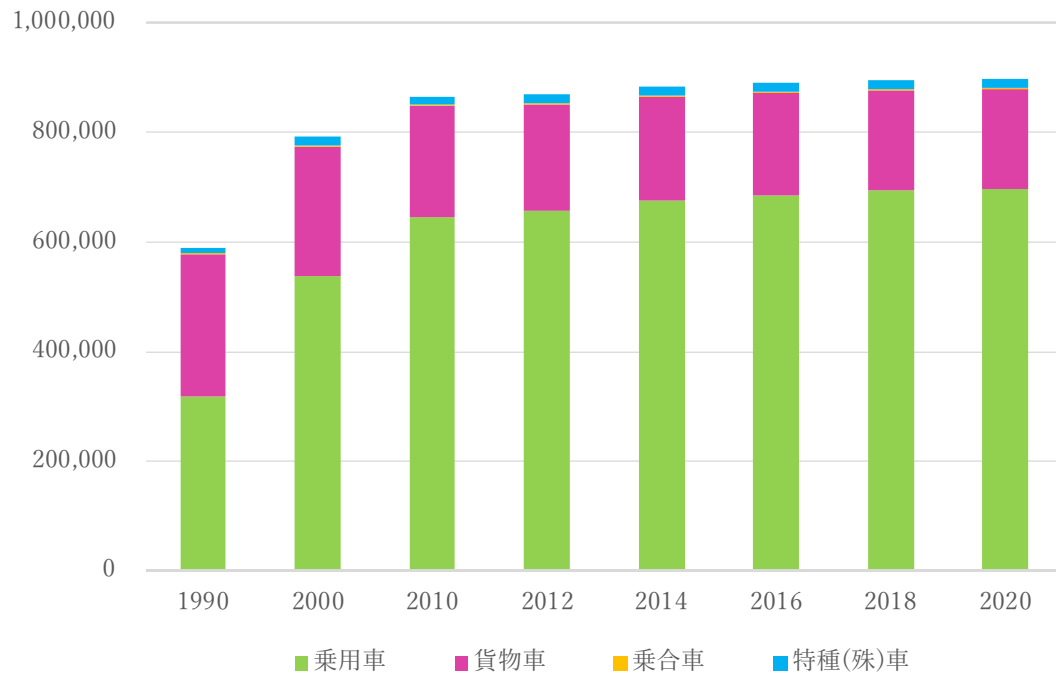
出典：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】



出典：大分県資料

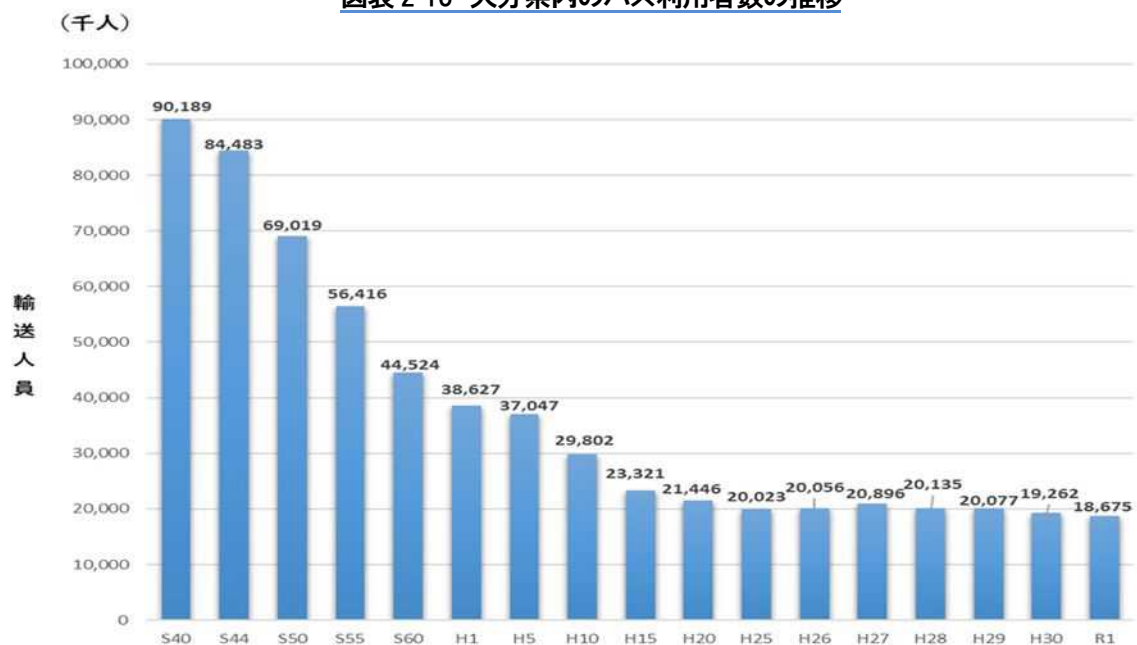


図表 2-15 県内の自動車保有台数の推移



出典：国土交通省「自動車保有車両数（月報）」

図表 2-16 大分県内のバス利用者数の推移



出典：国土交通省 令和2年版九州運輸要覧

県では、通勤時に自家用車の利用を控える「ノーマイカーウィーク」や、自家用車等通勤者が毎週水曜日にバスで通勤する場合に運賃を小人料金に割り引く「エコ通勤割引」の実施など、公共交通機関や自転車の利用を促進しています。

### 3 自転車の利用環境

#### (1) 自転車通行ネットワークの整備状況

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまり、全国での整備延長は、令和元年度末で、約 2,900km となっています。

本県では、これまで主に通学生の安全性向上のために歩道整備を推進してきており、県が管理する道路のうち、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（昭和 41 年法律第 45 号）第 6 条第 3 項に定める通学路となっている区間の 78.9%（R3.3 時点）で歩道が整備済みとなっています。

図表 2-17 自転車通行空間の確保・狭隘な自転車通行空間



国道 442 号宗方地区（大分市）

都市計画道路 南立石亀川線（別府市）

国道 326 号 小坂工区（豊後大野市）

また、自転車及び自動車の走行台数がともに多い道路では、歩行者・自転車・自動車の安全性確保のため、自転車と歩行者が相互に安全通行できる幅員が広い自転車歩行者道の整備を進めており、これまでに約 590km の整備を行いました。

加えて、自転車歩行者専用道路 3 路線（約 56 km）を整備しています。

図表 2-18 県内道路（自専道、旧道除き）の現状

単位：km

|               | 管理者 | ※1 一般道路実延長<br>(A) | ※2 歩道整備済延長<br>(B) | 歩道整備率<br>(B/A) |
|---------------|-----|-------------------|-------------------|----------------|
| 国道<br>(指定区間)  | 国   | 298.6             | 238.1             | 79.7%          |
| 国道<br>(指定区間外) | 県   | 672.8             | 479.9             | 71.3%          |
| 主要地方道         |     | 959.9             | 400.0             | 41.7%          |
| 一般県道          |     | 1,506.6           | 475.0             | 31.5%          |
| 市町村道          | 市   | 14,822.1          | 919.4             | 6.2%           |
| 小計            |     | 18,260.0          | 2,512.4           | 13.8%          |
| 自転車歩行者専用道路    | 県   | 55.7              | -                 | -              |
| 計             |     | 18,315.7          | -                 | -              |

※1 自転車専用道路は、旧道は除く

※2 歩道延長は中心線延長とする（左右総和ではない）

R2.3.31時点道路現況調査より

しかし、これらの歩道、自転車歩行者道及び自転車歩行者専用道路は、ネットワークとしてのつながりが弱く、連続的な整備が課題となっています。





また、既存道路においては、路面上に土砂や小石が堆積し、雑草が繁茂するなど、自転車の快適で安全な通行が妨げられており、適切な維持管理が求められています。

さらに、過去10年間で、全国の交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は1割の減少にとどまっており、自転車通行空間の確保が急務となっています。用地上の制約から、自転車道の整備が全国的に進んでいないことを踏まえ、平成31年に道路構造令の改正が行われ、「自転車道」よりも幅員が少なくても済む自転車専用通行帯について、新たに「自転車通行帯」として位置付けがなされました。

以上を踏まえ、自転車通行空間の確保にあたっては、対象とする道路のネットワーク特性、地域特性を考慮し、計画的に整備を行う必要があります。

図表 2-19 自転車通行空間の代表的な整備形態

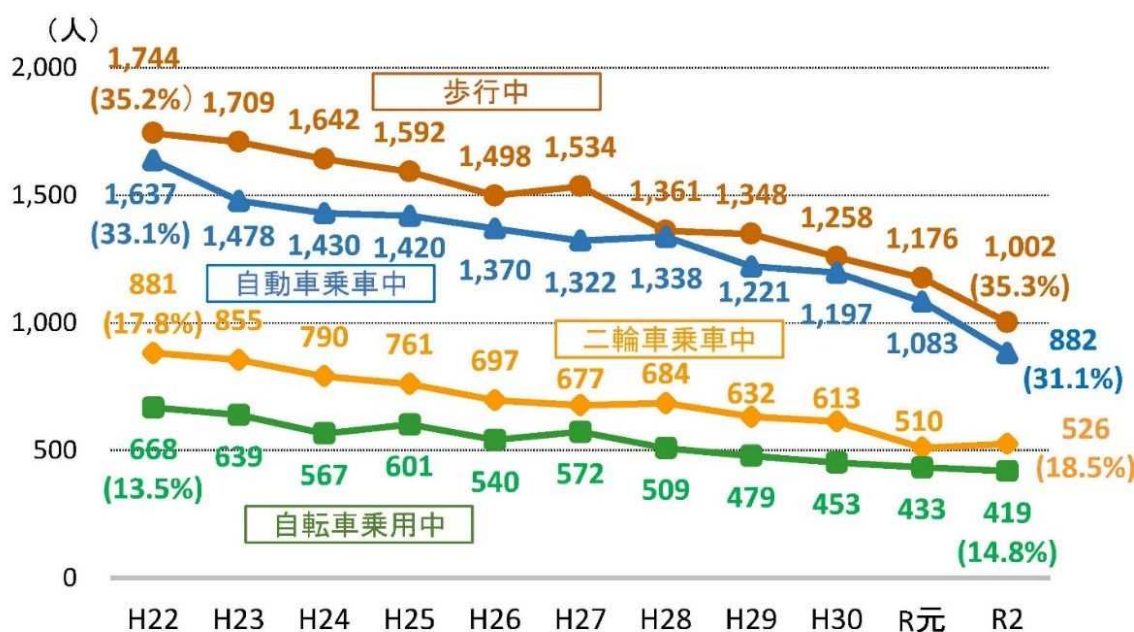
| 整備形態                    | 【整備イメージ】   |
|-------------------------|--|
| 自転車道                    |  |
| 自転車通行帯                  |  |
| 自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在) | <p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下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

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン  
道路構造令

## (2) 生活道路における通行空間の安全性

近年、県内の交通事故は減少傾向にありますが、歩行中、自転車乗車中の死亡事故の約半数が自宅から500m以内のいわゆる生活道路で発生しています。また、道幅の狭い生活道路では、電柱が通行空間を狭くしているなど、自転車の安全な通行を妨げており、生活道路内での自転車通行空間の整備が課題となっています。

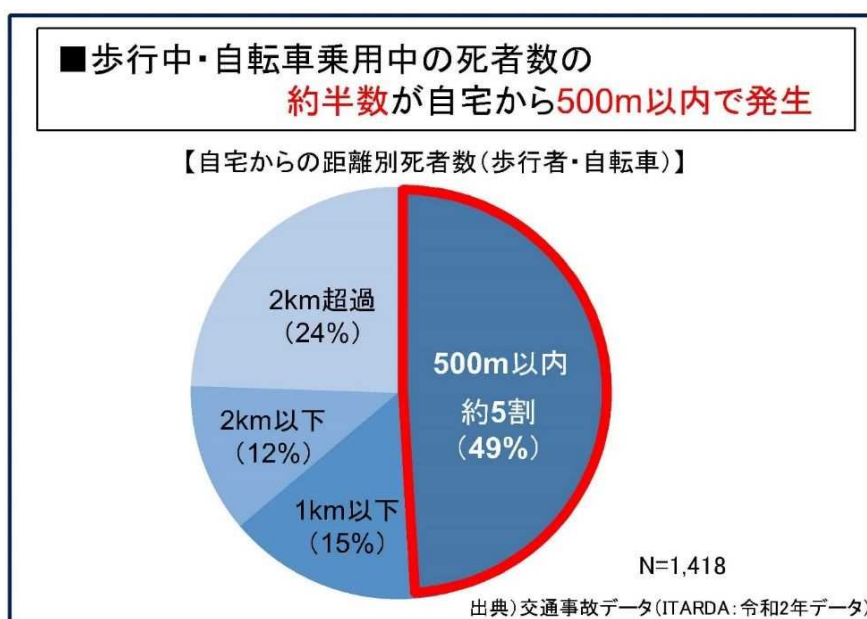
図表 2-20 状態別死者数の推移



(注) ・ ( )内は全死者数に占める構成率

出典：警察庁交通局「交通死亡事故の特徴等について」

図表 2-21 道路種別の交通事故件数の推移





### (3) 駐輪場の整備状況

大分都市圏パーソントリップ調査において、日常的な利用者の鉄道駅に対する要望には、駐輪場の整備に対する要望が上位となっています。

最近では、ＪＲ柳ヶ浦駅やＪＲ三重町駅の駐輪場整備を行っています。

なお、大分市祝祭の広場（約 90 台）や佐伯市桜ホール（約 85 台）などの駐輪場整備により、施設へのアクセスや利便性が高まり、その結果、地域内の更なる回遊性が向上しています。

**図表 2-22 都市再生整備計画事業による駐輪場の整備**



大分市祝祭の広場（令和元年 9 月整備完了）



佐伯市桜ホール（令和 2 年 10 月整備完了）



ＪＲ三重町駅（整備中）  
駐輪スペースが不足



ＪＲ柳ヶ浦駅（整備中）  
駐輪スペースが不足

### (4) 放置自転車の状況

本県では、大分市をはじめとした 11 市町が自転車の放置防止対策を条例で定め、駅周辺などの自転車利用が多い場所を自転車放置禁止区域に指定し、自転車を放置しないよう指導するとともに、指導に従わない場合には撤去するなど、放置自転車をなくす取り組みを進めています。

また、駅周辺やまちなかにおいて駐輪場整備を進めてきたことにより、路上駐輪台数が大幅に減少するなど、一定の効果が発現しています。

**図表 2-23 大分市中心部路上駐輪台数**

| 路上駐輪 | （平日）    | （休日）    |
|------|---------|---------|
| H22  | 1,530 台 | 1,696 台 |
| H27  | 168 台   | 179 台   |
| H30  | 70 台    | 92 台    |
| R3   | 54 台    | 59 台    |

（大分市提供）

## (5) 路上駐車状況

路上駐車は、交通渋滞や交通事故の原因となり、救急車などの緊急車両の通行を妨げ、個人の生命・財産に重大な危険を生じさせるおそれがあります。さらに、歩行者や自転車の通行空間を塞ぎ、安全な通行を妨げています。

路上駐車は5年間で約半減（放置車両確認標章の取付状況）しており、多くは大分中央警察署管内に集中しています。また、その他の地域でも駅や商店街周辺等で路上駐車が問題となっています。

図表 2-24 県下等の放置駐車違反に対する駐車標章取付件数

大分県下及び大分中央署管内の放置車両確認標章取付件数（過去5年間）

|           | H28   | H29   | H30   | H31(R1) | R2    |
|-----------|-------|-------|-------|---------|-------|
| 大分県下総件数   | 4,139 | 3,955 | 3,618 | 2,720   | 2,110 |
| うち大分中央署管内 | 2,681 | 2,380 | 2,262 | 1,753   | 1,429 |

大分県警察本部調べ

## (6) シェアサイクル等の導入状況

バスや鉄道などの公共交通機関との接続利便性の向上や、観光振興、街中の回遊性向上を通じた地域の活性化等を目的として、シェアサイクル<sup>6</sup>やレンタサイクル<sup>7</sup>などが導入されています。

県内ではこれまで、大分市の「おおいたサイクルシェア」や中津市の「耶馬溪サイクリングターミナル」など、主として市町村や民間事業者がシェアサイクル等の事業を実施しています。

このように導入が進むシェアサイクル等を市街地での買物やビジネスなどの2次交通手段<sup>8</sup>として活用することや、観光地を周遊する手段としての活用など、地域における公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を検討することが必要です。

図表 2-25 おおいたサイクルシェア

大分市がシェアサイクルの実証実験として実施

ポ ー ト 数：大分市中心部ほか65か所  
自 転 車 台 数：245台  
期 間：H30.10月～R4.3月  
運 営 主 体：（株）ドコモ・バイクシェア

（大分市提供 R3. 10. 1 時点）



<sup>6</sup> シェアサイクル：複数の自転車貸出場所が設置され、どの貸出場所でも貸出・返却が可能な貸出自転車。

<sup>7</sup> レンタサイクル：公園や観光地での時間貸しなど、借りた自転車の貸出場所へ返却が必要な貸出自転車。

<sup>8</sup> 2次交通手段：鉄道駅や空港等の交通拠点と目的の観光地等を結ぶ交通アクセス。





図表 2-26 県内の主要なレンタサイクル

| 所在市町村 | 設 置 場 所                 | 台数（うち電動）  |
|-------|-------------------------|-----------|
| 大分市   | 大分駅レンタサイクルポート           | 50台（ 0台）  |
| 別府市   | WANDER COMPASS BEPPU    | 5台（ 5台）   |
| 中津市   | 耶馬溪サイクリングターミナル          | 250台（ 9台） |
|       | 中津耶馬溪観光案内所（中津駅南口）       | 16台（ 0台）  |
|       | 中津市歴史博物館                | 7台（ 0台）   |
| 日田市   | 日田市観光案内所                | 23台（ 0台）  |
|       | 日田市観光案内所 天瀬支部           | 4台（ 4台）   |
| 佐伯市   | 佐伯市観光案内所                | 13台（ 7台）  |
|       | 佐伯市城下町観光交流館             | 3台（ 2台）   |
|       | 大入島食彩館                  | 12台（ 0台）  |
| 臼杵市   | 臼杵市観光交流プラザ              | 8台（ 5台）   |
|       | 臼杵駅観光案内所                | 10台（ 0台）  |
| 津久見市  | 津久見市観光協会                | 5台（ 3台）   |
|       | つくみマルシェ                 | 3台（ 3台）   |
| 竹田市   | 竹田市観光ツーリズム協会            | 13台（13台）  |
| 豊後高田市 | 昭和ロマン蔵                  | 10台（ 0台）  |
|       | 真玉温泉山翠荘                 | 4台（ 0台）   |
|       | 長崎鼻リゾートキャンプ場            | 6台（ 4台）   |
|       | 田染交流館・蔵人                | 4台（ 4台）   |
| 杵築市   | 杵築観光案内所                 | 43台（20台）  |
|       | 杵築駅観光案内所                |           |
| 宇佐市   | 宇佐市観光協会                 | 4台（ 4台）   |
|       | 宇佐市観光協会 安心院部会           | 3台（ 3台）   |
|       | 道の駅 いんない                | 3台（ 3台）   |
|       | JR宇佐駅（喫茶蓮華）             | 8台（ 8台）   |
| 豊後大野市 | 里の旅リゾート ロッジきよかわ         | 13台（ 3台）  |
| 由布市   | 由布市ツーリストインフォメーションセンター   | 28台（10台）  |
|       | 湯布院塚原高原観光協会             | 8台（ 2台）   |
| 国東市   | 国東市サイクリングターミナル          | 68台（15台）  |
| 姫島村   | ビ・ボーン<br>東みやげ店<br>まるい商事 | —         |
| 日出町   | ひじまちツーリズム協会             | 5台（ 5台）   |
| 九重町   | やまなみレンタサイクル             | —         |

大分県調べ（R3.3時点）

## (7) サイクリングルートの状況

イベントのみならず、普段からサイクリストを誘客するにはサイクリングルートの存在がかかせません。

県内ではメイプル耶馬サイクリングロードなどの自転車歩行者専用道路、別府湾岸・国東半島海への道などの日本風景街道、国東半島の「仁王輪道」など、さまざまなサイクリングルートが存在しており、高いポテンシャルを有しています。

そのなかでも、大分市の大分川サイクリングロードや国東市の国東半島サイクリングロード、中津市のメイプル耶馬サイクリングロードでは自転車歩行者専用道路の整備等がされており、自動車の通らない安全な走行環境が用意されています。また、県内のみならず九州・山口を自転車で楽しんでもらうため、各県・経済界が連携して広域推奨ルートも設定しました。

来県したサイクリストが安心して県内を周遊できるよう、自転車をかけられるラックや空気入れなどの工具、サイクリストが使用できるトイレなどを用意している「サイクル・ハブ」の存在も不可欠です。県ではこのようなサイクル・ハブやサイクリングルートを「Cycling OITA」Web サイト上で紹介しています。

図表 2-27 サイクルラックと配置工具



図表 2-28 「Cycling OITA」ホームページ



Welcome to Cycling OITA Official Portal Site !!

大分県は、別府温泉や山形温泉など、全国的にも有名な温泉地を有しており、温泉地・温泉地ともに「おんせん」です。

「九州の屋根」と呼ばれるくじゅう連山をはじめ、山形や鶴屋敷などの名山が連なっており、豊かな自然に恵まれています。

山から「昔の国（とよくに）」と呼ばれた大分県には、美味しい食べ物が豊富で、とり天、唐揚げ、関あじ・関さば、煮物、別府冷麺、りゅうきゅう丼などの名物が数多くあります。

大分県道から大分県道までの地域には、山から海まで多岐にわたる美しい景色を楽しむことができるだけでなく、綺麗な海を泳ぐことができる温泉や遊歩道も豊富にあり、サイクリングを楽しむには絶好のロケーションです。

特におススメのコースをすべて紹介するとともに、快適なサイクリングを楽しむための、気軽に立ち寄って休憩できる「サイクル・ハブ」を沿道にご用意しました。

サイクリングコースとサイクル・ハブをチェックして、大分県の素晴らしい景色をお楽しみ下さい！！



「Cycling OITA」のホームページ  
はこちらから



## 4 自転車に係る交通安全

### (1) 自転車関係の交通事故の発生状況

過去5年間（平成28年～令和2年）の自転車の死傷事故発生件数は減少傾向にあるものの、依然として交通事故全体の約1割を占めています。

年代別の死傷者数でみると、65歳以上の高齢者が22.6%と最も多く、続いて通学に自転車を利用する高校生や移動手段に自転車を利用する機会が多い小中学生の割合が高くなっており、事故の際に何らかの交通違反があったものが6割を超えています。

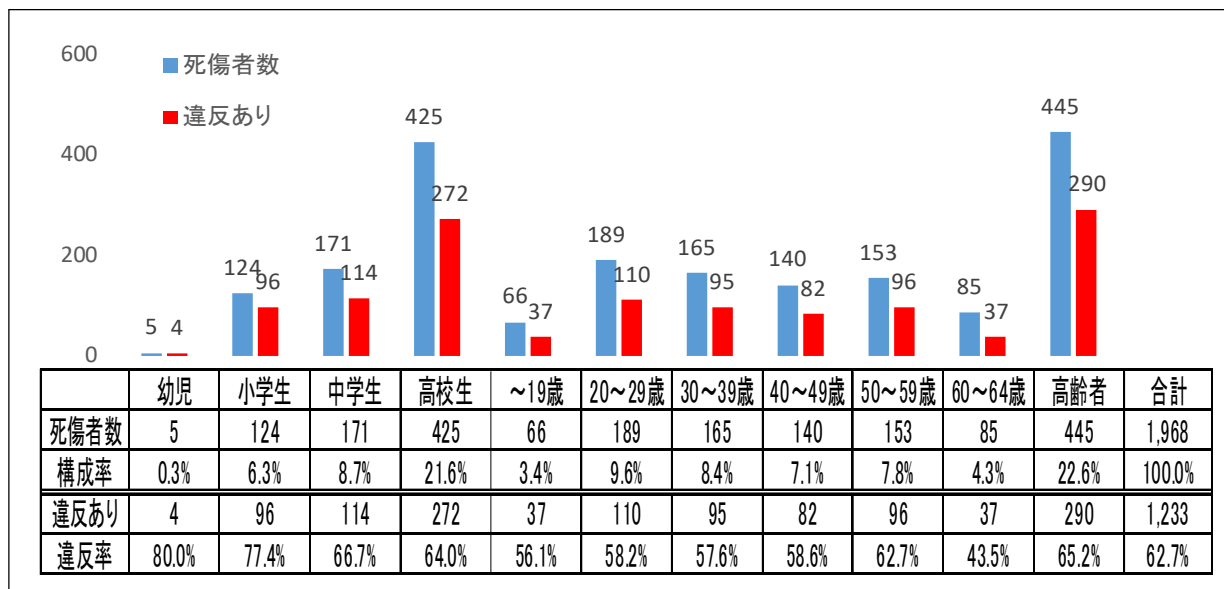
また、通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の交通安全意識を醸成することが課題です。

図表 2-29 過去5年間(H28～R2)における自転車の死傷事故発生状況

|      | H28 | H29 | H30 | R1  | R2  | H28-R2計 | 平均    |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|---------|-------|
| 発生件数 | 426 | 462 | 395 | 379 | 325 | 1,987   | 397.4 |
| 死者数  | 2   | 6   | 1   | 3   | 8   | 20      | 4     |
| 負傷者数 | 422 | 454 | 388 | 370 | 314 | 1,948   | 389.6 |
| 重傷者数 | 59  | 83  | 53  | 58  | 50  | 303     | 60.6  |

大分県警察本部調べ

図表 2-30 過去5年間(H28～R2)における自転車の死傷事故発生状況(年代別)



大分県警察本部調べ

高校は小中学校に比べ通学範囲が広がるため、高校進学を機に自転車通学を始める生徒が多くなります。自転車通学の経験が浅い新入生を迎える1学期（4～7月）は、毎年自転車事故が多発しています。また、スマートフォンや携帯電話等を操作しながら運転する「ながら運転」やイヤフォン着用など危険な運転をする高校生も、中には見受けられます。

## (2) 交通安全意識の普及啓発

### 1) 自転車利用者の安全意識醸成に関する取組

自転車利用者の安全意識を高めるため、自転車の安全利用に関する講習会や四季の交通安全運動、交通マナーアップの日、県民交通安全日等において「自転車安全利用五則」等を活用した広報啓発活動を実施しています。

しかし、自転車の交通ルール違反による自転車事故が多く発生しているほか、全国では自転車利用者が加害者となる重大事故で高額な損害賠償を請求される事例も発生しています。

こうした課題に対応するため、県では令和2年12月に大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（以下「自転車条例」という。）を公布し、令和3年4月から（一部規定は令和3年6月から）施行しました。

自転車条例では、自転車の安全で適正な利用に関する交通安全教育の推進や、乗車用ヘルメットをはじめとする被害軽減器具の使用を促進し、自転車事故の防止を図ること、自転車損害賠償責任保険・共済（以下「自転車損害賠償責任保険等」という。）への加入義務を定め、自転車事故による被害者の保護を図ることなどを規定しています。

図表 2-31 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の広報チラシ

**大分県 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例**

令和3年4月1日施行  
令和3年6月1日自転車保険の加入義務施行

**義務** 自転車保険の加入が義務になりました

**加入の対象者**

- ・自転車利用者（未成年者を除く）
- ・保護者（未成年者が自転車を利用するとき）
- ・事業者（事業活動で自転車を利用するとき）
- ・自転車貸付事業者

**高額損害賠償事例**

坂道を自転車で行き下った男子小学生が、歩行中の女性と正面衝突。被害者は意識不明に。

**約9,500万円**  
(平成25年神戸地裁)

**責務** 交通ルールの遵守

**自転車安全利用五則を守りましょう!**

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
  - ① 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - ② 夜間はライトを点灯
  - ③ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
  - ④ スマートフォン、携帯電話の使用禁止 など
5. 子どもはヘルメットを着用

**自転車利用時の安全上の措置**

自転車利用者は、反射材及び交通事故の被害を軽減するための器具の使用に努めましょう!

ヘルメット 頭部保護帽子 手袋  
肘当て 膝当て 反射材 リフレクター

**<通学時のヘルメット着用>**

自転車を利用して通学する小学生・中学生・高校生の乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。

大分県





## 2)児童生徒に対する安全意識醸成の取組

小学校の授業では生活科で歩行上の交通ルール等を、中学・高校では保健体育科の保健分野の授業で自転車の運転等に関する内容を扱っています。

各学校における交通安全教室では、指導方法として、これまでは指導者側が生徒へ知識や体験の場を与えるティーチング型の指導により交通ルールやマナーを学ぶものが多くみられましたが、スケアード・ストレイト<sup>9</sup>の実施など児童生徒が自ら考え交通事故の原因（主体的要因・環境的要因・車両要因）を理解していくコーチング型の学習の充実により、理解をより深めていく必要があります。

さらに、小学校では、自転車の交通ルール周知や運転技術の向上のため、交通安全協会等と連携して、交通安全子供自転車大会の開催などの取組を行っています。高校においては、交通安全教育を推進するため、各学校や警察、行政関係者で情報交換を行う「高等学校交通安全推進連絡会議」を設置するなど、連携を強化しています。

図表 2-32 各学校における交通安全教室(各警察署・自動車学校・交通安全協会)



交通安全自転車実技指導



自転車シミュレーション実技指導



スケアード・ストレイト

<sup>9</sup> スケアード・ストレイト：事故現場を再現してみせ、恐怖を実感することで、交通事故につながる危険行為を未然に防ぎ、交通ルールを順守することの大切さを体感させる教育手法。

### (3) 安全性の高い自転車の普及 及び 適切な使用

安全安心で快適な自転車利用のためにまず重要なのは、車体そのものの安全性能です。自転車の安全性の基準を満たした認証マークとして「BAA マーク」などがあります。自転車を購入する際には、このような安全性の高い自転車の選択を促進する必要があります。

また、自転車の整備不良は、操作性の悪化や他車両等からの視認性低下などによる交通事故の原因にもなっているため、自転車利用者の定期的な点検整備や正しい利用を促進する必要があります。

加えて、自転車には一般車以外にも、高速走行が可能な車種や電動機による補助機能を有する車種など多様な種類があり、車種や利用形態に応じた安全対策が求められています。

図表 2-33 中学生・高校生に対する自転車点検要領の講習



図表 2-34 自転車の安全マーク



図表 2-35 1店舗あたりの車種別販売台数の推移



出典：(一社) 自転車産業振興協会による国内販売動向調査



図表 2-36 自転車の車種区分

|               |   |                              |
|---------------|---|------------------------------|
| 一般車           |   | 日常の交通手段(通勤・通学・買物)に主として用いるもの。 |
| フレーム形状区分      | スタガード型<br>フレーム中央部のパイプがストレートの形状なもの。                          |                              |
|               | ダブルループ型<br>フレーム中央部のパイプにカーブを付けた形状のもので高さを抑えまたぎやすくしたもの。        |                              |
| 幼児・子供車        |   |                              |
| 幼 児 車         | 主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いるもの。車径の呼び18以下。                          |                              |
| 子 供 車         | 主に小学生の児童が日常の遊戯及び交通手段に用いるもの。車径の呼び24以下。                       |                              |
| スポーツ車         |   |                              |
| ク ロ ス バイク     | マウンテンバイクとロードレーサーを組み合わせ、一般道路での走行に適するようにしたもの。                 |                              |
| ロ ード バイク      | 高速走行を可能としたもので、主として舗装路の走行に使用するもの。                            |                              |
| マウンテンバイク      | 荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造のもの。                                     |                              |
| 小 径 車         | フレームの軽量化並びにコンパクト化を図ったもので、折りたたみまたは分割できる機構であることが多い。車径の呼び20以下。 |                              |
| 幼児同乗用自転車      | 幼児が同乗できる座席が備えられているもの(電動アシスト車も含む)。                           |                              |
| 電 動 ア シ ス ト 車 | 電動機(モーター)により人力を補助する装置をもつもの。                                 |                              |

出典：(一社) 自転車産業振興協会による国内販売動向調査

## 5 その他

### (1) 情報通信技術の活用

自転車の世界にも情報通信技術が浸透しています。

地図情報とGPSを活用し、ルートガイダンスやトレーニング記録の蓄積などができるアプリケーションや、自転車のトレーニングマシンとモニターを連動させ、世界各地のコースをバーチャルに体験しながらトレーニングをできるアプリケーションなどが開発され、サイクリング愛好者に利用されています。

また、電子マネーに対応した精算機、QRコード決済付き駐輪機、AIによる自動判別料金精算機など、様々な駐輪システムも登場しています。

自転車や駐輪システムに情報通信技術を取り入れ、シェアサイクルや他の交通手段との連携など新たな仕組みを構築することにより、県民や観光客のラストワンマイルの交通手段提供や、オンデマンド性の向上など、移動の利便性のさらなる向上に貢献できる可能性があります。あるいは、自転車乗車時の消費カロリーや心拍数などのデータを有効活用することにより、県民の健康増進に寄与できる可能性もあります。

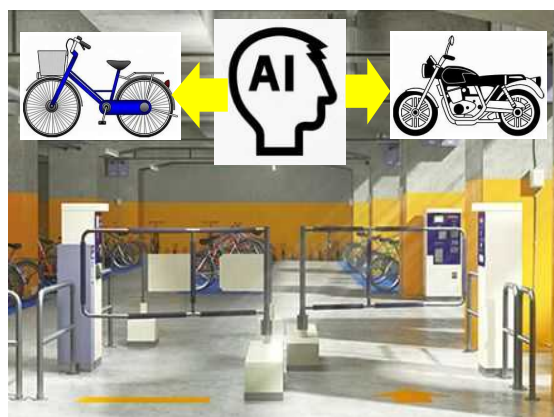
新しい技術を利用していかに自転車の利便性や魅力を高めていくか、創意工夫が求められます。

図表 2-37 サイクルアプリケーション



(C)Zwift

図表 2-38 駐輪システムのスマート化



AIによる自動判別料金精算機

### (2) 災害時の自転車活用

南海トラフ地震など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。



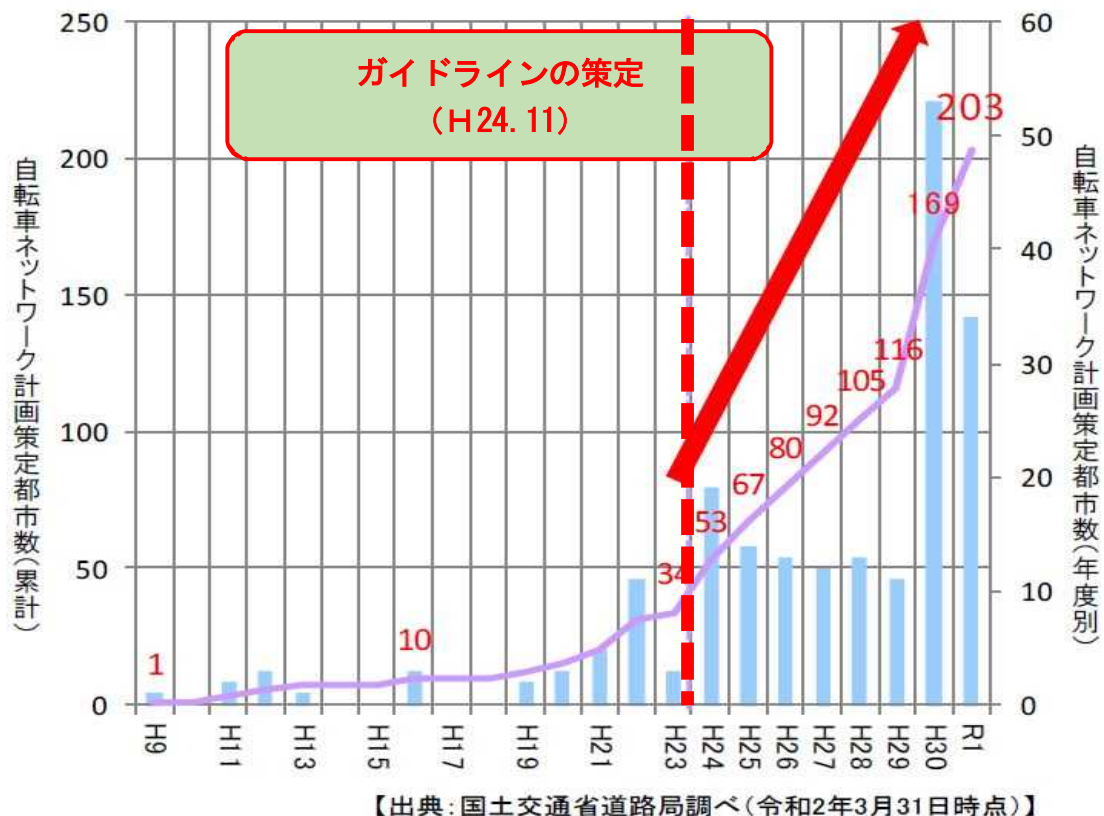


### （3）市町村自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定状況

自転車の活用を推進するためには、県と市町村が連携して取り組むことが重要です。

自転車活用推進法第11条<sup>10</sup>において、市町村は、国及び県の自転車活用推進計画を勘案し、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定めた計画（市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めることとされていますが、令和2（2020）年度末時点、県内で自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定しているのは、大分市と佐伯市の2市のみとなっています。

図表 2-39 自転車ネットワーク計画の策定市区町村数



<sup>10</sup> 法第11条：市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。



## 第3章 自転車活用推進に関する目標及び施策

---

本章では、法の目的や基本理念を踏まえるとともに、前章で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、次の4つの目標を掲げます。また、これらの目標達成のために、法第8条に規定されている自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定めます。

目標1 自転車利用の促進等による**健康寿命日本一の実現**

目標2 サイクリスト・フレンドリーな「**おんせん県おおいた**」の実現

目標3 自転車交通の役割拡大による**良好な都市環境の形成**

目標4 自転車事故のない**安全で安心な社会の実現**

## 目標1 自転車利用の促進等による健康寿命日本一の実現

県民の生活習慣病予防や心身のリフレッシュなどに自転車利用が効果的であることから、自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めた生涯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、県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、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOLの向上に資するよう、県民のヘルスリテラシー<sup>11</sup>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、県民の余暇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① 自転車の日常的な利用を通じた健康づくりの推進

生活習慣病の予防や、ロコモティブシンドローム（加齢による運動器症候群）やフレイル（高齢者の虚弱）を予防し生活体力の維持向上のため、安全性を確保しつつ自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進します。

また、自転車通勤は働く世代の生活習慣病予防やメンタルヘルスの改善などに有効であるため、健康経営の観点からも自転車通勤を促進します。

（主な取組）

- 自転車の利用による健康づくりに関する広報啓発を推進します。
- サイクリングイベントに健康アプリ「おおいた歩得（あるとつく）」のポイントを付与するなど、サイクリングの促進に関する広報啓発を推進します。
- 自転車通勤の有効性に関する情報を収集し発信します。
- 健康経営事業所や健康寿命日本一おうえん企業等に対して「健康経営サポートニュース」等を通じて情報提供を行い、自動車及び公共交通機関の利用者に対して自転車通勤を呼びかけます。

図表 3-1 おおいた歩得



<sup>11</sup> ヘルスリテラシー：健康課題に対して適切に判断するために必要な情報等を理解し、活用する能力。



図表 3-2 おおいた歩得を活用した広報実績

健康アプリ「おおいた歩得」の  
ポイント付与状況【メイプル耶馬サイクリング（中津市）】  
ポイント付与者数

令和2年 4～6月：36人

7～9月：69人

10～12月：67人

1～3月：71人

## 健康経営事業所登録状況

1,930 事業所（令和3年3月現在）

図表 3-3 健康経営サポートニュース

**健康経営サポートニュース** No.61（令和2年3月号）

新型コロナウイルスへの感染が全世界で拡大する中、県内においても感染例が確認されました。新型コロナウイルスを含む感染症対策の基本は「手洗い（20～30秒かけ十分に！）」と「マスクの着用を含む咳エチケット」です。もし、発熱や風邪症状が見られる時は、無理をせず会社を休み、外出を控えましょう。別添のチラシを職場に掲示し注意喚起をお願いします。

受診の相談は、最寄りの保健所へご相談ください。詳細は県HPを参照ください。手作りマスクの作り方も紹介しています。

**自転車を利用して、目指せ！健康寿命日本一！**

大分県では、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、令和元年12月に大分県自転車活用推進計画を策定し、「健康増進」、「ツーリズム」、「環境整備」、「交通安全」の4つ分野で取組を進めています。

自転車の利用は、生活習慣病の予防、心身のリフレッシュ、体力の増進など健康づくりに効果的でメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点からも自転車通勤がオススメです。買物や通勤・通学、レジャーなど日常生活でうまく自転車を利用しましょう。

健康アプリ「おおいた歩得」のミッションではサイクリング関連イベントを登録していますので、ぜひご参加ください。

【本県の自転車利用等に関する状況】

○定期的な運動をしている人の割合 男性41.2%、女性32.3%  
→ 目標（男性56%、女性50%）に達していない

※定期的な運動：1回30分以上、週2回以上、1年以上継続している運動

○過去1年間にサイクリングをした人の割合 4.9%（男性6.3%、女性3.6%）  
→ 全国平均7.9%（男性10.0%、女性5.9%）より低い

○通勤に自転車を利用している人の割合 7.88%  
→ 全国平均13.14%より低い

ウェブサイト「Cycling OITA（サイクリングおおいた）」では自転車施策に関する情報を発信しています。※「自転車通勤導入に関する手引き」も掲載しています。  
<http://www.pref.oita.jp/site/cyclingoita/>

**もっと野菜シルブプレ！レシピブック vol.6**

**材料（4人分）**

|      |      |
|------|------|
| 白菜   | 300g |
| 塩昆布  | 5g   |
| ごま油  | 小さじ2 |
| すりごま | 大さじ1 |
| 塩    | 少々   |

**レシビ**

- 1 白菜は繊維に逆らって1cm幅に切る。塩少々をふり、10分程度置いてしっかり水気を切る
- 2 ボウルに入れ、塩昆布、ごま油、すりごまを加えてよく混ぜる

おいいた歩得ダウンロードは  
こちらから→

※機種により使用できない場合もあります

App Store からダウンロード iPhone版をダウンロード

Google Play で手に入れよう Android版をダウンロード

【問い合わせ先】大分県福祉保健部健康づくり支援課 健康寿命延伸係 TEL:097-506-2666 FAX:097-506-1735

## 施策② 誰もが安全に自転車に乗れる環境の創出

電動アシスト自転車の普及が進み、県内ではタンデム自転車の公道走行が平成29年3月から可能となるなど、高齢者や障がい者が自転車を利用できる環境が広がりつつあります。誰もが生活の足として利用したりサイクルスポーツを楽しむなど、それぞれの状況に応じて自転車を利用できる環境づくりを推進します。

（主な取組）

- 高齢者や障がい者等、誰もが自転車を楽しみ、安全かつ快適に利用できるよう、情報発信を行います。
- 高齢者等が安全に自転車を利用できるよう、目標3に掲げる各施策を通じた良好な都市空間の形成を推進するとともに、適切な利用に向けた広報啓発や交通安全教育を実施（目標4施策⑩、⑪に記載）します。

## 目標2 サイクリスト・フレンドリーな「おんせん県おおいた」の実現

「日本一のおんせん県」が誇る豊富な観光資源と多くのサイクリングルートをもつ大分県の特長を活かし、サイクルツーリズムの推進等、自転車を活用した地域の活性化を図り、サイクリスト・フレンドリーな大分県を実現します。

このため、県内の様々な関係者と連携して、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組みます。

さらに、地域を巡りながら沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の目的地となり得るサイクリングルートとしてブランド化を図り、Web サイト等を活用したプロモーションを展開し、県内を周遊滞在するサイクリストを国内外から誘客します。

また、乗ることそのものを楽しむサイクリング、市民参加型のサイクリングイベント及び自転車競技等、幅広い年齢層が自転車に親しめる多様な機会を得られるよう、広報普及活動等を通じてサイクルスポーツを振興します。加えて、自転車に関する国際会議や国際大会等の誘致を推進し、自転車を通じた持続可能な地域の活性化を図ります。

### 施策③ 大分が誇る観光資源を活かしたサイクルツーリズムの推進

日本有数の温泉地を有する別府の湾岸線、独特の神仏習合の歴史文化を感じられる国東半島、日本の原風景を彷彿させる世界農業遺産の里山エリア、四季折々の雄大な自然を体感できる高原エリアなど、本県の観光資源を活かしたサイクリングルートとともに、日本一のおんせん県が誇る多様な温泉と味力を満喫できる滞在型のサイクルツーリズムを推進します。

また、交流人口の拡大や観光産業の振興に向けて、広域サイクリングルートの活用やサイクリング中の休憩スポットとして工具やトイレを備えるサイクル・ハブの拡充、多言語によるプロモーションの展開等、サイクリストの受入環境を整備し、国内外からの誘客を図ります。

（主な取組）

- 別府湾岸・国東半島サイクル街道など、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートについて設置された協議会の取組（迷わず安全に通行できるルートの紹介、自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり、ICT を活用した情報発信など）について、県も連携して取り組みます。
- 県域をまたぐ広域的なサイクリングルートについて、近隣県や関係市町村・事業者等と連携し、情報発信などに取り組みます。
- サイクル・ハブの登録を促進し、県内全域を周遊できるよう登録件数を増やします。
- サイクリング Web サイト「Cycling OITA」の多言語化を行い、国内外のサイクリストに向けて情報発信を行います。
- サイクリングルートとともに、沿線に点在する温泉とおおいたブランドやグルメ等の味力も PR し、日本一のおんせん県を満喫するサイクルツーリズムを提案します。
- レンタサイクルやシェアサイクルの活用により、街や自然の魅力を発見する旅の楽しみ方を提案するため、市町村と連携して、サイクルポート等と街めぐりをセットにした情報発信に取り組みます。





図表 3-4 日本一のおんせん県を満喫するサイクルツーリズム



図表 3-5 カフェなどにも広がるサイクル・ハブ



#### 施策④ サイクルスポーツの振興

サイクルスポーツへの興味や関心を喚起するため、関係者が連携して情報発信等を行いながら、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの普及を図ります。

また、サイクリングイベントや自転車競技大会等を推進するとともに、サイクルスポーツの環境づくりを促進し、自転車に関する国際会議や国際大会等の誘致を目指します。

(主な取組)

- 自転車競技者を含む関係者と連携した広報活動等により、サイクルスポーツを身近に親しめる環境づくりや競技人口の拡大を図ります。
- 市町村と連携し、県内で開催されるサイクリングイベントやロードレースを推進することで、活力ある地域づくりに繋がります。
- 世界のトップアスリートが参加する国際自転車競技大会「ツール・ド・九州」を九州各県及び市町村と連携して開催します。

### 目標3 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

県民の健康増進やサイクルツーリズム推進等のほか、交通分野の低炭素化、都市部を中心とした道路交通の円滑化、交通手段の多様化による周遊性の向上等、自転車交通の役割拡大が期待されています。

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、公共交通との連携を強化し、良好な都市環境の形成を図ります。

#### 施策⑤ 自転車通行ネットワークの計画的な整備促進

自転車の安全で快適な通行を実現するために、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車道や自転車通行帯など、交通状況に応じた自転車通行空間の整備を推進して通行ネットワークの形成を図るとともに、自転車が安全に通行できる空間を維持するため維持管理を適時・適切に行います。

また、自転車を快適に利用するには、県だけではなく、市町村や地域住民との協働が不可欠であるため、市町村の自転車ネットワーク計画の策定を支援します。

（主な取組）

- 国道 197 号鶴崎拡幅事業や国道 442 号宗方拡幅事業などにおいて、沿道の自転車・歩行者の利用実態を考慮し、自転車及び歩行者の通行空間を計画的に整備します。
- 道路標示や道路標識等の設置、路肩の清掃および舗装補修などの維持管理を適切に実施し、良好な自転車通行環境の維持に取り組みます。
- 市町村説明会の開催や技術的な助言を行い、自転車の利用促進を図る路線、自転車と歩行者が錯綜する路線、自転車事故が多い路線などを選定して交通状況を踏まえた自転車通行空間の整備方針や整備内容を定める「市町村自転車ネットワーク計画」の策定を支援します。

図表 3-6 自転車通行空間の確保



自転車道の整備

国道 442 号 宗方拡幅（大分市）



路肩内の対策（矢羽根）

県道 坂ノ市中戸次線（大分市）



除草処理による空間確保

国道 213 号（豊後高田市）





## 施策⑥ 生活道路における通行空間の安全性の向上

生活道路における交通事故が多いことから、歩行者・自転車の安全で快適な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン 30）を定めて生活道路内の速度抑制や抜け道として通行する行為の抑制を行います。

また「生活道路対策エリア」登録により国から提供されるビッグデータを活用し、効果的な生活道路の安全対策に努めます。

さらに、歩行者や自転車の通行の妨げとなる電柱の地中化<sup>12</sup>を推進します。

（主な取組）

- 公安委員会と道路管理者が連携し、区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロメートルの速度規制を行い、物理的デバイス（ハンプ等）の設置等によるゾーン内の速度抑制など「ゾーン 30 プラス<sup>13</sup>」の整備を推進します。
- 生活道路対策エリアを登録することで国から得られる、エリア内を走行した ETC2.0 搭載車両の急ブレーキ箇所や平均速度等のビッグデータを分析し、物理的デバイス（ハンプ等）の設置検討等を含め、自転車の安全対策に活用します。
- 安全で快適な自転車通行空間の創出の妨げとなる電柱の地中化を電線事業者と協議しながら、計画的に推進します。

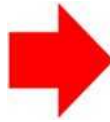
図表 3-7 大分県内の生活道路対策エリアとゾーン30設置の一覧表

| 番号 | 自治体名 | 地区名    | 生活道路対策エリア | ゾーン30 | 番号 | 自治体名 | 地区名    | 生活道路対策エリア | ゾーン30 |
|----|------|--------|-----------|-------|----|------|--------|-----------|-------|
| 1  | 大分市  | 碩田地区   | ○         | ○     | 25 | 中津市  | 如水地区   | ○         | ○     |
| 2  | 大分市  | 津留地区   | ○         | ○     | 26 | 中津市  | 牛神地区   | ○         | ○     |
| 3  | 大分市  | 荷揚地区   | ○         |       | 27 | 日田市  | 豆田地区   |           | ○     |
| 4  | 大分市  | 金池地区   | ○         |       | 28 | 日田市  | 隈町地区   |           | ○     |
| 5  | 大分市  | 長浜地区   | ○         |       | 29 | 佐伯市  | 城南地区   |           | ○     |
| 6  | 大分市  | 下郡地区   |           | ○     | 30 | 佐伯市  | 鶴岡地区   |           | ○     |
| 7  | 大分市  | 明野地区   |           | ○     | 31 | 佐伯市  | 新女島地区  |           | ○     |
| 8  | 大分市  | 南大分地区  |           | ○     | 32 | 臼杵市  | 野津地区   |           | ○     |
| 9  | 大分市  | 別保地区   |           | ○     | 33 | 津久見市 | 岩屋地区   | ○         | ○     |
| 10 | 大分市  | 鶴崎地区   |           | ○     | 34 | 竹田市  | 竹田地区   | ○         | ○     |
| 11 | 大分市  | 角子原地区  |           | ○     | 35 | 杵築市  | 若宮地区   | ○         |       |
| 12 | 大分市  | 大在地区   |           | ○     | 36 | 杵築市  | 杵築地区   | ○         |       |
| 13 | 大分市  | 鷺野地区   |           | ○     | 37 | 宇佐市  | 柳ヶ浦地区  | ○         |       |
| 14 | 大分市  | 田尻地区   |           | ○     | 38 | 宇佐市  | 四日市北地区 | ○         |       |
| 15 | 大分市  | 中判田地区  |           | ○     | 39 | 宇佐市  | 封戸地区   | ○         |       |
| 16 | 大分市  | 星和台地区  |           | ○     | 40 | 宇佐市  | 安心院地区  | ○         |       |
| 17 | 大分市  | 城南地区   | ○         |       | 41 | 宇佐市  | 四日市南地区 | ○         |       |
| 18 | 別府市  | 中島地区   | ○         | ○     | 42 | 宇佐市  | 北馬城地区  | ○         |       |
| 19 | 別府市  | 亀川浜田地区 | ○         | ○     | 43 | 由布市  | 由布院地区  | ○         |       |
| 20 | 別府市  | 青山地区   |           | ○     | 44 | 由布市  | 由布川地区  | ○         |       |
| 21 | 別府市  | 中島地区   |           | ○     | 45 | 由布市  | 挾間地区   | ○         |       |
| 22 | 別府市  | 石垣地区   |           | ○     | 46 | 国東市  | 鶴川地区   | ○         | ○     |
| 23 | 別府市  | 上野口地区  |           | ○     | 47 | 日出町  | 豊岡地区   | ○         |       |
| 24 | 別府市  | 南立石地区  |           | ○     | 48 | 日出町  | 日出地区   | ○         | ○     |

<sup>12</sup> 電柱の地中化：県内 66 路線 71.2 km（R2 年度末時点）を計画中

<sup>13</sup> ゾーン 30 プラス： 最高速度 30km/h の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域

図表 3-8 無電柱化による通行空間の確保



都市計画道路 山田関の江線（別府市西野口町）

図表 3-9 生活道路内における整備事例(物理的デバイスの設置)



宇佐市道 四日市・樋田線



出典：警察庁ホームページ



別府市道 青山裏通線



### 施策⑦ 地域のニーズに応じた駐輪場等の整備促進

地域住民が鉄道で通勤や通学する際の自転車利用の利便性を高め、自家用車利用から公共交通利用への転換を促進するため、駅周辺の駐輪場の整備を促進します。

また、都市部において、歩行者や自転車の安全な通行空間の確保や良好な都市環境の維持などのため、まちなかの駐輪場整備や駐停車スペース確保を促進することにより、放置自転車や違法駐車を防ぎます。

（主な取組）

- 市町村が進める駐輪場等の整備の円滑な事業進捗が図られるよう、技術的な助言等の支援を行います。

図表 3-10 市町村が進める都市再生整備計画事業による駐輪場の整備



駐輪場整備イメージ

（JR柳ヶ浦駅前広場）

## 施策⑧ 違法駐車取締りの推進

駐車車両による自転車通行の障害を取り除き、安全な自転車通行空間の確保のため、交通量の多い幹線道路や市街地を中心に、悪質性・危険性・迷惑性の高い駐車違反の取締りの強化に取り組みます。

(主な取組)

- 放置車両確認標章取付け状況や路上駐車に対する苦情・通報の情報を分析して駐車違反の取締りに活用します。
- 大分中央警察署管内で活動している駐車監視員に対しては、「駐車監視員活動ガイドライン」により最重点地域・重点地域、最重点路線・重点路線を示し、取り締まりを強化し、駐車違反車両を確認した場合は、警察官による交通反則切符の違反告知はもとより、車両の使用者責任を追及し、駐車違反に対する意識の高揚を図ります。

図表 3-11 駐車監視員活動ガイドライン

(令和3年4月1日策定)

駐車監視員とは、警察署長の委託を受けた法人の下で、地域を巡回し、放置駐車車両の確認や確認標章の取付けなどの仕事を行う人のことであり、法律上の資格が必要とされています。(反則告知をしたり、金銭を徴収したりすることはありません。)  
本ガイドラインは、このような駐車監視の活動方針を定めるものです。

活動方針

駐車監視員は、下記の地域、路線、時間帯を重点的に巡回し、放置車両の確認等を実施する。

重点地域

### ◎ 最重点地域

| 地 域                           | 重点時間帯   |
|-------------------------------|---------|
| 中央町・府内町・大手町・城崎町・荷揚町・金池・末広町の全域 | 10時～22時 |
| 都町の全域                         | 終 日     |
| JR大分駅の周辺                      |         |

### ◎ 重点地域

| 地 域   | 重点時間帯  |
|---|--------|
| 東春日町・新町・高砂町・寿町・勢家町・住吉町・千代町・田室町・南春日町・中春日町の全域 | 終 日    |
| 中島中央・中島西・中島東・碩田町・豊町・泉町の全域                   |        |
| 頭徳町・六坊北町・上野町・金池南・東大道・大道町の全域                 |        |
| 長浜小学校・金池小学校・春日町小学校・大道小学校・碩田学園周辺             | 登下校時間帯 |

重点路線

### ◎ 最重点路線

| 路 線                                | 重点時間帯 |
|------------------------------------|-------|
| 国道10号(西春日交差点から頭徳3丁目交差点まで)          |       |
| 国道197号(舞鶴橋西詰交差点から大道入口交差点・中春日交差点まで) | 終 日   |
| 国道210号(大道入口交差点から椎迫交差点まで)           |       |
| 県道大分港線(新川交差点から昭和通り交差点まで)           |       |
| 市道中央通り線(昭和通り交差点から大分駅前交差点まで)        |       |

### ◎ 重点路線

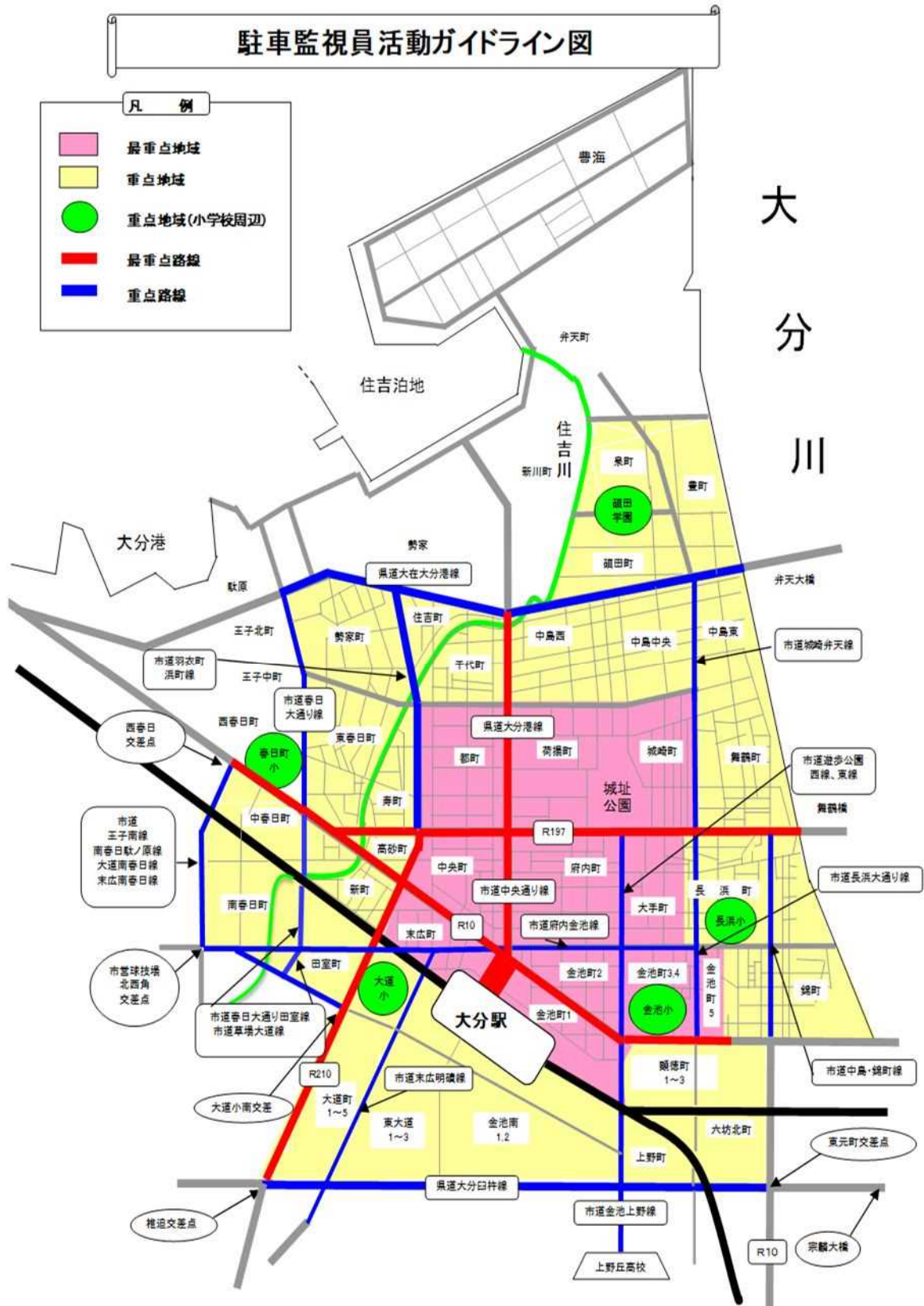
| 路 線   | 重点時間帯   |
|---|---------|
| 県道大在大分港線(春日浦交差点から弁天大橋西詰まで)                                  |         |
| 県道大分臼杵線(椎迫交差点から東元町交差点まで)                                    |         |
| 市道遊歩公園西線・東線(県庁北交差点から頭徳町1丁目交差点まで)                            |         |
| 市道城崎弁天線(城崎交差点から中島十条交差点まで)                                   |         |
| 市道羽衣町浜町線(浜町交差点から寿町1丁目交差点まで)                                 | 8時～20時  |
| 市道長浜大通り線(城崎交差点から頭徳町2丁目交差点まで)                                |         |
| 市道末広明礪線(中央町入口交差点から椎迫南交差点まで)                                 |         |
| 市道金池上野線(頭徳町1丁目交差点から上野丘高校入口交差点まで)                            |         |
| 市道春日大通り線(春日浦交差点から中春日交差点・森崎ビル先交差点まで)                         | 10時～20時 |
| 市道府内金池線(中央通り南交差点から長浜1丁目高山ビル先交差点まで)                          |         |
| 市道王子南線・南春日駅ノ原線・大道南春日線・末広南春日線<br>(西春日交差点から旧市営球技場経由大道小南交差点まで) | 8時～20時  |
| 市道春日大通り田室線・草場大道線  |         |
| 市道中島・錦町線(錦町2丁目交差点から農業会館南交差点まで)                              |         |

大分県大分中央警察署





図表 3-12 駐車監視員活動ガイドライン図





## 施策⑨ シェアサイクル等の利用促進

観光やビジネス、通勤などの移動手段としてシェアサイクルやレンタサイクルのさらなる普及を図るため、サイクルポートの設置促進等により、日常生活や観光、ビジネスなどでの利用促進に取り組めます。

また、サイクルポート設置場所の検討などにより、シェアサイクルの利便性向上に取り組めます。

（主な取組）

- サイクルポート設置を促進するため、路上や既設駐輪場等の公共用地や公開空地、コンビニ等の民有地へのサイクルポート設置の在り方について、関係者と連携しつつ検討します。
- 鉄道駅等の周辺においてサイクルポートの設置を推進するとともに、関係機関に対してサイクルポートの案内サイン設置を要請します。
- 移動しやすい環境を整備するため、シェアサイクルをはじめとする新しいモビリティサービスのMaaSについて、国の動向を注視しながら検討します。



## 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車事故は、自転車利用者が被害者にも加害者にもなる可能性があるため、自転車が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、自分や周囲の人の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって運転することが求められています。

このため、自転車交通事故ゼロの社会を目指し、歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールについて理解が一層深められるよう普及啓発に取り組むとともに、互いに尊重しあう安全で安心な交通環境の創出を図ります。

### 施策⑩ 交通安全意識の高揚に資する広報啓発等の重点的な実施

#### 1)交通安全意識の高揚のための広報啓発

自転車条例に規定する自転車利用者の責務について啓発を行うとともに、「自転車安全利用五則」を活用し、自転車の交通ルール等を周知します。特に、交通事故に遭いやすい高齢者や児童生徒に対しては、交通安全教室等を通じて重点的に周知するとともに、自転車運転技術の向上にも取り組みます。

(主な取組)

- 自転車の安全利用や交通ルール遵守などの交通安全意識向上のため、交通マナーアップの日（毎月1日）や県民交通安全日（毎月20日）、四季の交通安全運動の運動期間、自転車月間（5月）などに街頭啓発を実施します。
- 自動車学校、教習所における自転車の通行場所等を含めた交通法規の教習や試験を実施します。
- SNS、ラジオ、新聞等あらゆる媒体を通じ、県民に自転車の安全利用を広報します。
- 地域交通安全活動推進委員に対する研修会の中で、自転車安全利用に関する事項等を指導し、県民の自転車の交通安全意識の向上に努めます。
- 県のホームページにおいて、自転車安全利用五則や自転車条例に関する情報を掲載し、自転車利用者が守るべき交通ルールや、条例の内容について情報提供を行います。

図表 3-13 各種取組の実施状況



自治体との協働による自転車街頭啓発



地域交通安全活動推進委員に対する研修



県職員に対する交通講話

## 2)乗車用ヘルメット等被害軽減器具の使用の促進に向けた広報啓発

自転車死亡事故では、頭部損傷が全国の死亡原因の6割以上を占めていることから、頭部を守る乗車用ヘルメットをはじめとした、交通事故の被害を軽減する器具と、時間帯に応じた反射材の使用を促進します。

(主な取組)

- 自転車利用時における頭部保護の必要性を広く県民に周知し、利用する自転車の種類、時間帯、利用方法等に応じた被害軽減器具と反射材の使用に向けた広報啓発を図ります。
- 幼児や児童生徒の乗車用ヘルメットの着用について、あらゆる機会を通じて保護者等に周知します。特に、交通事故の当事者となりやすい中学校・高校の自転車通学生については、学校と連携し、乗車用ヘルメットの着用を徹底します。
- 高齢者の被害軽減器具の使用を推奨するとともに、家族等の助言による使用を促進します。

## 3)自転車事故防止のための指導・取締りの実施

自転車が関係する交通事故の発生状況や地域住民の要望等を踏まえ、自転車利用者の交通違反に対する指導・取締りを実施します。

(主な取組)

- 自転車利用による酒酔い運転や妨害運転等の悪質・危険な運転行為に対しては、看過することなく検挙措置を講じます。
- その他の交通違反に対しても積極的に指導警告を行い、交通ルールの遵守及び交通マナーの向上を図ります。
- 指導取締りに関する情報は、関係機関・団体と共有し、交通安全教育等に活用します。
- 各市町村の新任交通指導員に対する研修会を実施します。

## 施策⑪ 交通安全教育の推進

### 1)県民に対する交通安全教育の推進

全ての自転車利用者が自転車の安全で適正な利用に関する理解を深めることができるよう、交通安全教育を推進するとともに、事業者、交通安全団体、市町村等が行う取組を支援するため、必要な情報提供を行います。

(主な取組)

- 高齢者や児童生徒を対象とする実技指導や自転車シミュレータ等を活用した参加・体験型の効果的な自転車安全教育を実施します。
- 企業・学校等の要請に応じて専門の知識を有する交通安全教育講師を派遣し、自転車の交通安全教育を推進します。



- 事業者等が行う研修を支援するため、独自に制作した条例啓発用動画や、市販の自転車の交通安全教育用DVDの貸出しを行います。

## 2)学校における交通安全教育の推進

児童生徒の自転車に関する交通ルール遵守と交通マナー向上を効果的に促進するため、各学校において警察署、自動車学校、交通安全協会、生徒会や保護者等と連携・協力して交通安全教育に取り組みます。

特に、自転車の利用範囲が広く、自転車通学生の割合が高い高校生（特別支援学校を含む）の交通事故の被害を軽減するため、通学時の乗車用ヘルメットの着用を義務化するとともに自転車の適正利用の指導を強化します。

（主な取組）

- 新入生を対象とした交通安全教室を早い時期に実施し、交通ルールやマナーの早期浸透を図ります。  
また、自転車利用は被害者にも加害者にもなり得ることから、自転車通学生講習会のほか、警察署や交通安全協会と連携した交通安全教室や自転車シミュレーション実技講習や自動車学校と連携した自転車実技安全講習の実施等による交通マナー・ルールの徹底を図ります。
- 自転車の安全利用について、漫画やイラストを交えわかりやすく解説したテキストや動画を制作し、学校と連携して、自転車事故が多い中学生・高校生に対する効果的な交通安全教育を推進します。
- 自転車車体検査による自転車整備の指導を徹底します。
- 登下校時における生徒会による交通安全の啓発活動や公共駐輪場における適正利用の指導啓発を行います。
- 自転車の安全利用モデル校を指定し、同モデル校に対する重点的な取組を展開します。
- 児童の自転車技術の向上を図るため、交通安全子ども自転車大会を開催します。

図表 3-14 各種取組の実施状況



スケアード・ストレイト技法による交通安全教室



小学校における交通安全教室



交通安全子ども自転車大会



自転車安全利用モデル校による啓発活動

## 施策⑫ 自転車の点検整備等による安全性の確保

### 1)安全な自転車利用に向けた点検・整備等の促進

自転車の整備不良は、操作性の悪化や他車両等からの視認性低下を招くなど、交通事故の原因となり得るため、各種の交通安全教育の機会を通じて定期的な点検・整備を促進します。

(主な取組)

- 地域交通安全活動推進委員や県自転車二輪車商協同組合と連携し、街頭点検を実施します。
- 夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付け徹底と反射材等の普及促進を図ります。
- 各種の交通安全教育や広報啓発の機会を通じて、自転車の定期的な点検・整備の必要性について周知します。

### 2)自転車事故情報等の収集と情報発信

消費者が安全に自転車を利用できるよう、自転車の事故情報や自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、県民へ分かりやすく情報発信を行います。

(主な取組)

- 消費者庁、独立行政法人国民生活センター、消費相談窓口等を通じて、製品の不具合や誤った使用法等による事故情報を収集し周知を図ることで注意喚起を促します。
- 自転車の安全性に関する情報を様々な媒体により県民に周知します。

図表 3-15 自転車街頭点検の実施



図表 3-16 国民生活センター発行「くらしの危険」







### 施策⑬ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

自転車が加害者となる交通事故では、被害者が死亡したり、後遺障害を負うといった大きな損害を与えることもあります。こうした事故の被害者を保護するため、自転車条例に基づき、自転車利用者や事業者等に対する自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

（主な取組）

- 関係機関・団体、市町村等を通じて、自転車損害賠償責任保険等への加入義務化に関する情報発信を行い、加入促進を図ります。
- 自転車販売店を通じて、自転車の購入や整備（修理）の際に、自転車損害賠償責任保険等への加入義務化等について情報提供を行います。
- 県のホームページ、県政番組、SNS等あらゆる媒体を活用して、自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性について啓発します。



## 第4章 総合的かつ計画的に推進するための方策

---

## 1 関係者の連携・協力及び人材育成

本計画に位置付けられた目標を達成するため、庁内各部局が緊密に連携して施策の推進を図ります。

市町村に対しては、法第 11 条に基づく市町村自転車活用推進計画の策定を促すとともに、県及び市町村推進計画に位置付けられた施策の実施にあたっては、国、地方公共団体、公共交通事業者その他の事業者、県民等が相互に連携が図られるように、各関係者に対して要請します。

また、自転車の活用の推進に携わる県、市町村、関係団体等の担当者同士の連絡体制を構築し、自転車に関する先進事例や資料の情報共有を密に行い、自転車の活用に対する機運を醸成するとともに、説明会や会議・研修の開催を通し、本計画を推進する人材育成に取り組みます。

## 2 広報活動等

県が保有する各種データを含めた自転車に関する統計等の整備を図ります。

県や関係団体等により構成される協議会等を設置し県民の理解と関心を深めるために戦略的な広報活動を展開します。

## 3 情報通信技術の活用

自転車の利用促進にあたっては、情報通信技術を活用して自転車の利便性や魅力を高めていく創意工夫が求められています。

第 3 章の目標及び施策の推進にあたっては、情報通信技術の活用を積極的に検討するとともに、自転車を活かした情報通信技術の新サービス創出や新たなシステム開発など自転車の利便性や魅力を高め、地域課題の解決に貢献するプロジェクトを支援<sup>14</sup>します。

## 4 フォローアップ指標と計画の見直し

各目標について、各分野における施策上の現行計画（「第二次生涯健康県おおいた 21」、「日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略 2022－2024」、「おおいたの道構想 2015～改訂～」、「第 11 次大分県交通安全計画」）に沿い、それぞれの主要施策について指標を設定します。

毎年度、施策の進捗状況等に関し、必要に応じて有識者の助言を受けつつ、フォローアップを行った上で、その結果を公表します。

また、計画期末までに、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。

<sup>14</sup> 県では、2017 年度から「大分県 IoT 推進」ラボを設置し、IoT 等の活用により、地域課題の解決や新ビジネスの創出を図るプロジェクトの掘り起こしを行うとともに、有望なプロジェクトに対しては、財政的支援も実施しています。同ラボでは、農林水産業、医療・福祉、観光、製造業など様々な分野で既に 57 のプロジェクトを認定（令和 3 年 3 月時点）しています。



●フォローアップ指標

目標1 自転車利用の促進等による健康寿命日本一の実現

【目標指標】

- ・健康アプリ「おおいた歩得」登録自転車イベントでのポイント付与者数  
【実績値】851人（令和2（2020）年度）  
【目標値】1,500人／年

目標2 サイクリスト・フレンドリーな「おんせん県おおいた」の実現

【目標指標】

- ・県内のサイクリングルートを活用した観光周遊モデルコースの設定数  
【目標値】4コース／年

目標3 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

【目標指標】

- ・計画期間内に整備する自転車通行空間の延長  
【目標値】27km（令和8（2026）年度）
- ・自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定した市町村数  
【目標値】2市町村（令和8（2026）年度）
- ・計画期間内に整備するまちなかや駅前の駐輪台数  
【目標値】140台（令和8（2026）年度）

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

【目標指標】

- ・自転車事故死者数  
【実績値】8人（令和2（2020）年）  
【目標値】3人以下／年
- ・自転車事故重傷者数  
【実績値】50人（令和2（2020）年） ※過去最少  
【目標値】40人以下（令和8（2026）年度）





## 参考資料 本県における主要なサイクリングルート

---

## 凡 例

- 1 ★別府湾岸・国東半島海への道(中上級)
- 2 ツール・ド国東A・Bコース(中上級)
- 3 ★国東半島仁王輪道(半島一周コース)
- 4 メイプル耶馬サイクリングロード(初級・ファミリー)
- 5 やまなみハイウェイ(上級)
- 6 Yufuin Ride コース(中級)
- 7 ツール・ド湯平コース(中級)
- 8 ぐるっとくじゅう周遊道路(中上級)
- 9 やまなみアクセス(由布院接続・初級)
- 10 やまなみアクセス(くじゅう高原接続・初中級)
- 11 ツール・ド・佐伯Sコース(上級)
- 12 佐伯大入島一周(初級・ファミリー)

★は、国の自転車活用推進計画上の  
モデルルート(令和3年12月現在)

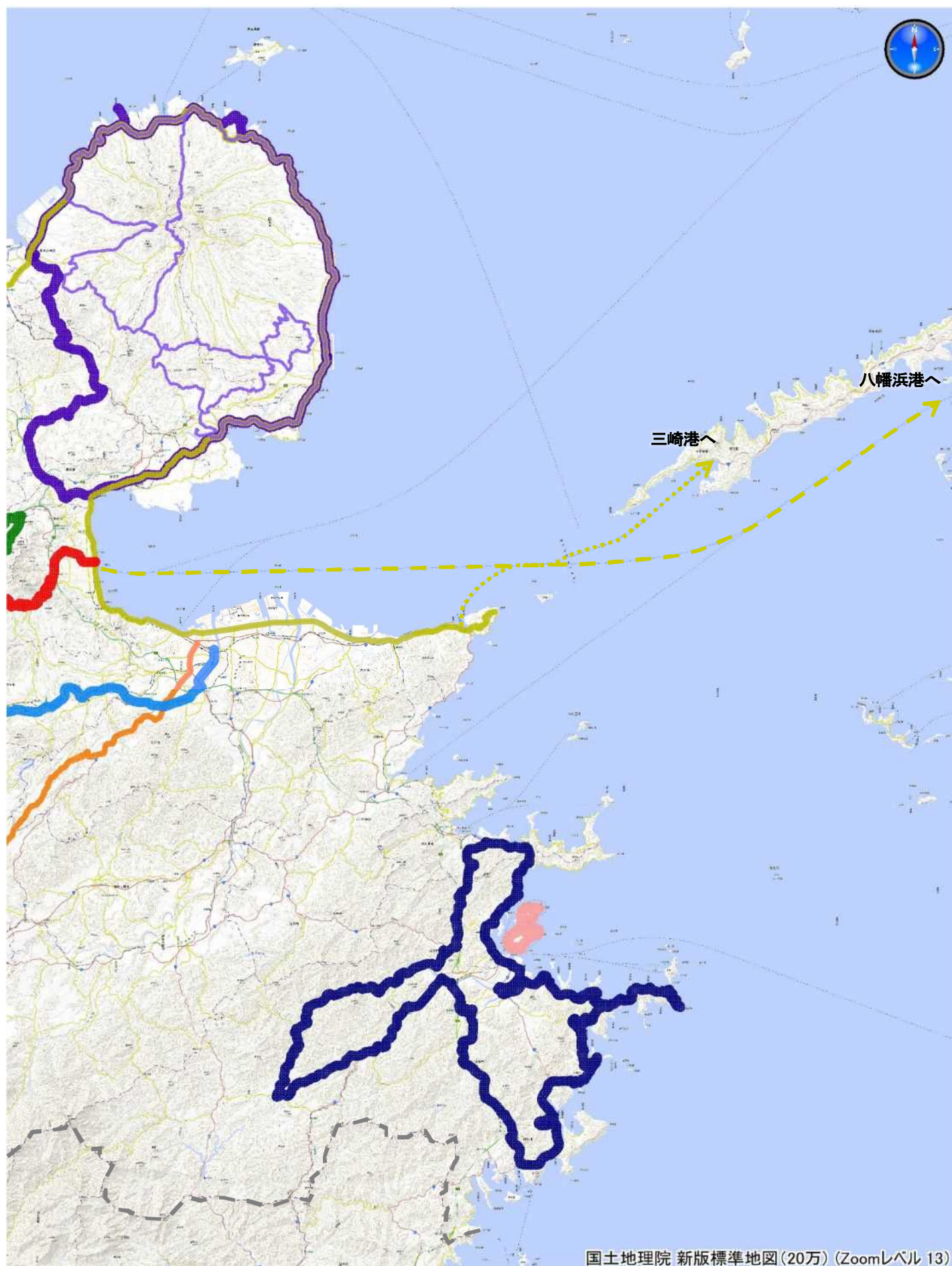
各ルートの詳細情報やサイクル・ハブの情報  
など、大分県内でサイクリングを楽しむため  
の情報をホームページ「Cycling OITA」に  
掲載しています。

チェックしてね！



QRコード





国土地理院 新版標準地図(20万) (Zoomレベル 13)



## 1 別府湾岸・国東半島海への道(中上級)

### <コース概要>

距離/152.5km 最大標高差/178m  
 平均斜度/全体:0.1%、上り:3.4%、下り:3.3%  
 獲得標高/上り:1204m、下り:1095m  
 想定所要時間/10時間10分



### 別府、大分の市街地を抜け海岸ライドを楽しもう！

このコースは国東半島～別府～大分～佐賀関を駆け抜ける、アップダウンの少ない湾岸ロードです。山景色が主体の他コースとはまた違う気持ち良さがあり、海から吹いてくる風を目一杯受けて爽快なライディングを楽しめます。

国東半島は古より神仏習合という独自の六郷満山文化が花開いた歴史遺産の宝庫としても注目のエリア。独特な地形のため、きれいな朝日と夕陽を楽しむことができ、特に「日本の夕陽百選」にも選ばれた真玉海岸の夕日は絶景です。国東半島を抜け別府湾岸に入ると、まちの至るところから湯けむりがたなびく、全国的に有名な温泉地別府の風景や、おさるで有名な高崎山の麓を通る別大国道の風光明媚な風景が広がります。別大国道には自転車用ロードがあり、多くのサイクリストが日々ライディングを楽しんでいます。

大分市街を通り抜け、「関あじ・関さば」で有名な佐賀関へ。佐賀関半島先端にある関埼灯台は、1901年に点灯した大分県最古の灯台。ここから眺める豊予海峡は、その美しさから「せとうち風景30選」にも選ばれています。

湾岸線の美しさを体感できるおすすめコースです。



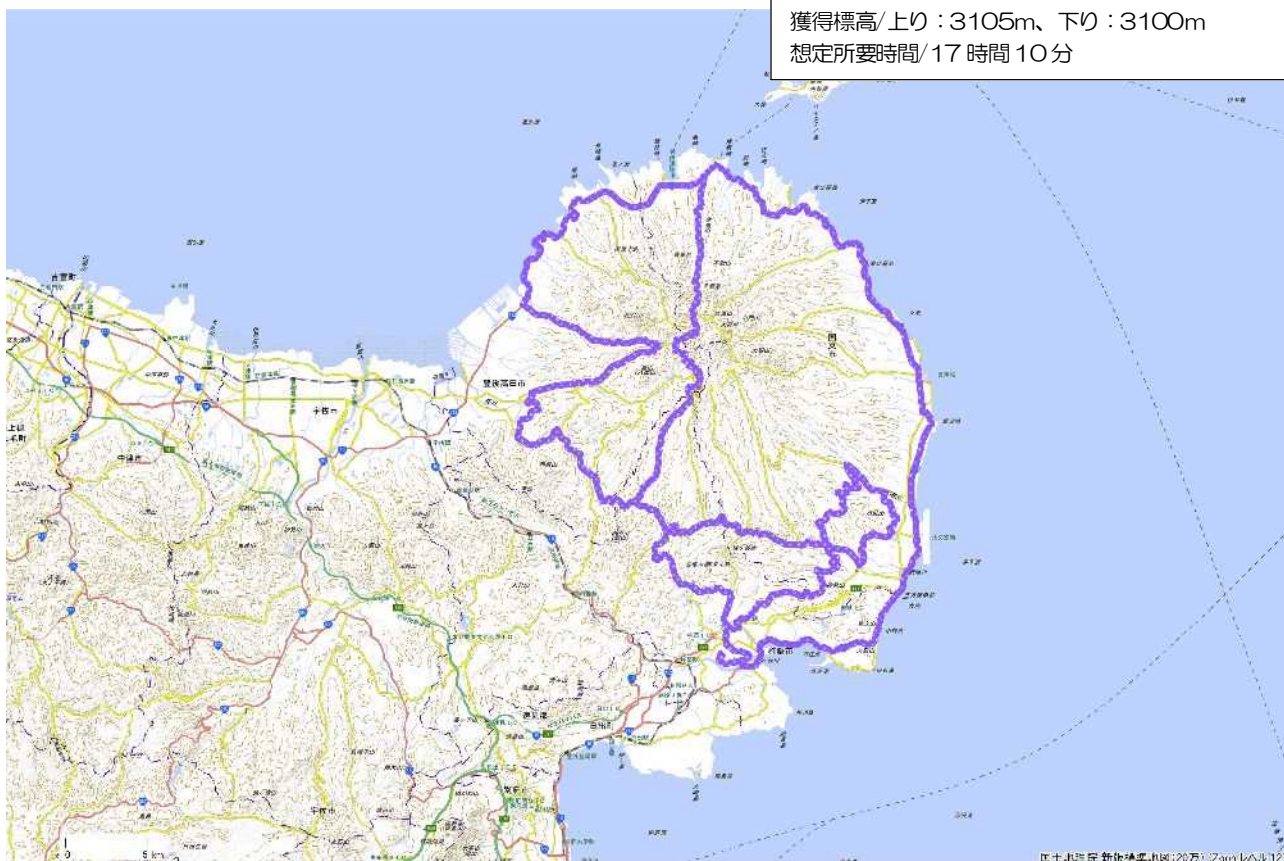




## 2 ツール・ド・国東A・Bコース(中上級)

### <コース概要>

距離/257.5km 最大標高差/435m  
平均斜度/全体:0%、上り:3.8%、下り:4%  
獲得標高/上り:3105m、下り:3100m  
想定所要時間/17時間10分



### 豊かな自然と独自の宗教文化が息づく国東半島で風を感じよう！

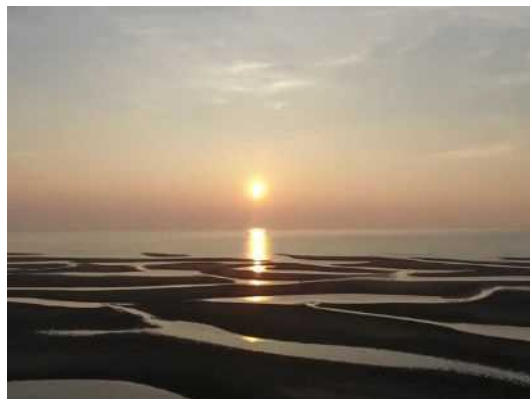
国東半島は周防灘に丸く突き出した半島で、中央部にそびえる両子山(721m)から放射状に複数の谷が海岸へと伸びています。

この地に開かれた天台宗の寺院を総称して六郷満山と呼び、全国八幡の総本社である宇佐八幡の影響もあり、神仏習合の独自の宗教文化が形成されています。宇治平等院鳳凰堂、平泉中尊寺金色堂と並ぶ日本三阿弥陀堂のひとつである国宝の富貴寺、六郷満山の総寺院である両子寺など、神社仏閣を巡ってみるのもおすすめです。

この国東半島を存分に楽しめるのがツール・ド・国東。

Aコースは、国東半島をグルッと一周。瀬戸内海を眺めながら海岸線沿いを走ったり、オレンジロードと呼ばれる交通量が少なく走りやすい広域農道を楽しんだりしながら、センチュリーラン(160km)ができます。

Bコースは、国東半島の中心部を縦断。棚田の景観が素晴らしい大田地区を通る県道31号線を抜けて、最高点である走水峠(428m)を超えて海岸部に抜ける、約100kmのタフなコースです。

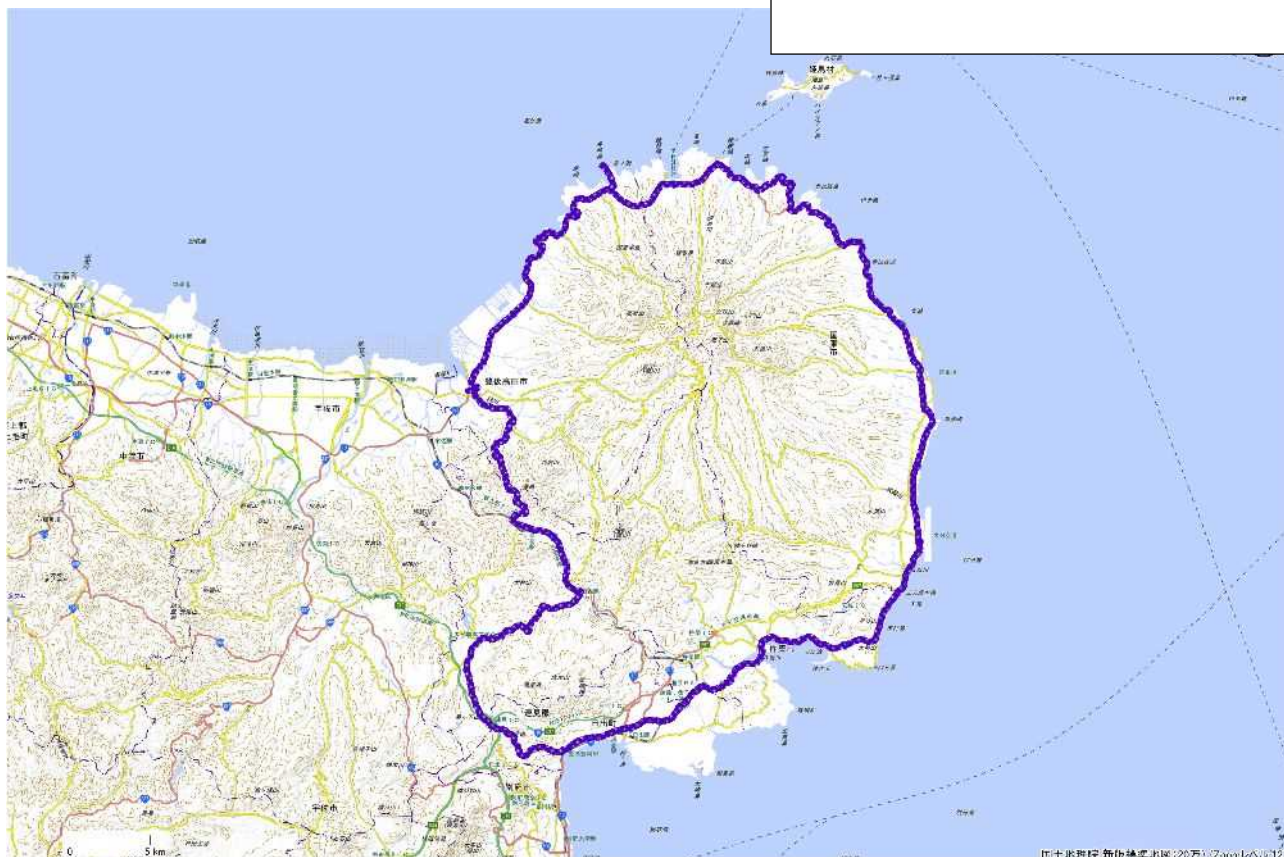


### 3 国東半島仁王輪道(半島一周コース)

#### <コース概要>

距離/130km 最大標高差/376m

獲得標高/上り：1153m、下り：1152m



#### 国東半島仁王輪道主要9コースの中で、半島をぐるっと1周できるロングコース！

国東半島の観光資源は杵築市・日出町の風情のある城下町、豊後高田市の昭和の町など中心市街地のみならず、半島外周のリアス式の海岸線や世界農業遺産にも選ばれた里山エリアにも魅力が満載です。山岳信仰の伝統が残る神社仏閣、良質な温泉などが数キロおきに点在していることは国内サイクルルートの中でも特徴的です。

山から谷、そして海岸線へと続く独特な地形は、バリエーション豊かなルートを生み出しました。起伏に富んだ半島一周ルートは、ペダルを踏み込む激坂や、絶景スポットが織り交ざり、ビギナーから健脚の方まで楽しめる内容になっています。レンタサイクルも複数拠点で提供されています。



#### 国東半島仁王輪道(その他のコース)

下記ルートの詳しい情報は、ホームページで確認できます。

仁王輪道HP  
QRコードは  
こちら



#### 【ショートコース】

- ・豊後高田昭和レトロコース(約41km)
- ・日出・杵築城下町コース(約35km)
- ・大分空港・長崎鼻沿岸コース(往復約85km)

#### 【ロングコース】

- ・半島半周コース北(約99km)
- ・半島半周コース南(約79km)
- ・東西横断コース(約44km)
- ・南北横断コース東廻り(約92km)





## 4 メイプル耶馬サイクリングロード(初級・ファミリー)

### <コース概要>

距離/36.5km 最大標高差/194m  
 平均斜度/全体:0.5%  
 上り:2.3%、下り:2.9%  
 獲得標高/上り:238m、下り:98m  
 想定所要時間/2時間26分



### 紅葉の綺麗な耶馬溪。鉄道跡を利用したトンネル鉄橋などバリエーションに富んだサイクリングロード！

昭和50年廃線となった耶馬溪鉄道跡を利用し、比較的勾配が緩やかで初心者にも走りやすいサイクリングロードです。

鉄道の名残を残す鉄橋や、国の有形文化財に登録されている厚ヶ瀬トンネルや平田駅跡などが現存しており、耶馬溪日田彦山国定公園の美しい溪谷や田園風景とあわせて楽しみながら走ることができます。

また、宿泊もできる耶馬溪サイクリングターミナルや他のレンタサイクル施設が整備されており休日には多くの家族連れで賑わっています。





## 5 やまなみハイウェイ(上級)

### <コース概要>

距離/123.7km 最大標高差/1329m  
 平均斜度/全体:0.2%、上り:4.7%、下り:4.7%  
 獲得標高/上り:2497m、下り:2312m  
 想定所要時間/8時間 14分



### 山々が連なる別格のロケーションで快適なライディングを！

やまなみハイウェイコースは大分と熊本をつなぐ日本百名道に選ばれている道でもあり、360度を緑に囲まれ自然と一体となって走れる九州有数のサイクリングロードと言っても過言ではありません。

コース前半の由布院付近では、平均斜度約4.5%の緩やかなアップ&ダウンを楽しむことができ、狭霧台では季節ごとに違う表情を持つ雄大な由布岳を見上げる事ができます。

そして何ととっても快走ポイントはコース中盤の長者原付近。まっすぐ気持ちよく伸びている道路と広がる山々…これはもう最高としか言えません！！

このポイントでは写真撮影を行っている方も良くいらっしゃいます。

牧ノ戸を越えてからのコース後半は、下り坂から広がっていく景色に圧巻の一言。気持ちよく下ればそこはもうすぐ熊本県！

ルート途中の立ち寄り所も多く、見所、走り所も満載。是非まずはこのルートから！というオススメなコースです。







## 6 Yufuin Ride コース(中級)

### <コース概要>

距離/71.8km 最大標高差/656m

平均斜度/全体: 0%、上り: 4.4%、下り: 4.7%

獲得標高/上り: 1256m、下り: 1261m

想定所要時間/4 時間 47 分



### 情緒あふれる湯布院の街並みからめくるめく高原の世界へ！見所満載！

温泉街として全国トップクラスの知名度を誇る由布院。

由布院温泉では「自転車と共に生きる、共に暮らす生活」をテーマに、由布院・安心院（あじむ）などを周回するサイクリングイベント「Yufuin Ride」が 開催されています。

由布院・安心院の周回コース約 70km、塚原高原散策ショートコース激坂注意の約 20km の 2 コースがあります。

由布院のモダンでのどかな街から少し走ると、すぐに気持ちのいい風の吹く山々が広がっていき、安心院へ続く道への期待感が膨らみます。

日出生台沿いの見通しのいい道路を走ったり、「仙の岩」といった県内でも指折りの名所があったり、見所もたくさん！

ゴール後は、由布院の温泉と食事で疲れた身体をいやして下さい。





## 7 ツール・ド・湯平コース(中級)

### <コース概要>

距離/69.8km 最大標高差/374m  
 平均斜度/全体: 0%、上り: 7.3%、下り: 7.1%  
 獲得標高/上り: 2217m、下り: 2216m  
 想定所要時間/4 時間 39 分



### 獲得標高 2,200m！平均斜度 7.3%！温泉街から始まるヒルクライムコース！

風情ある石畳が有名な温泉街である湯平温泉から、阿蘇くじゅう国立公園が広がる久住高原までをつなぐコース。

緑に囲まれた穏やかな景色の反面、獲得標高 2,200m、起伏に富んだロングコース70 kmと、途中、阿蘇野の地下深層水を折り返す「ショートコース29 km」の2 コースがあり、平均斜度 7.3%というアップダウンに富んだコースとなっております。このコースは比較的交通量が少なく、ライディングや景色を楽しみたいアナタにオススメ。心地よい秋風の中を駆け抜けた後はゆっくりと温泉を楽しみましょう！







## 8 ぐるっとくじゅう周遊道路(中上級)

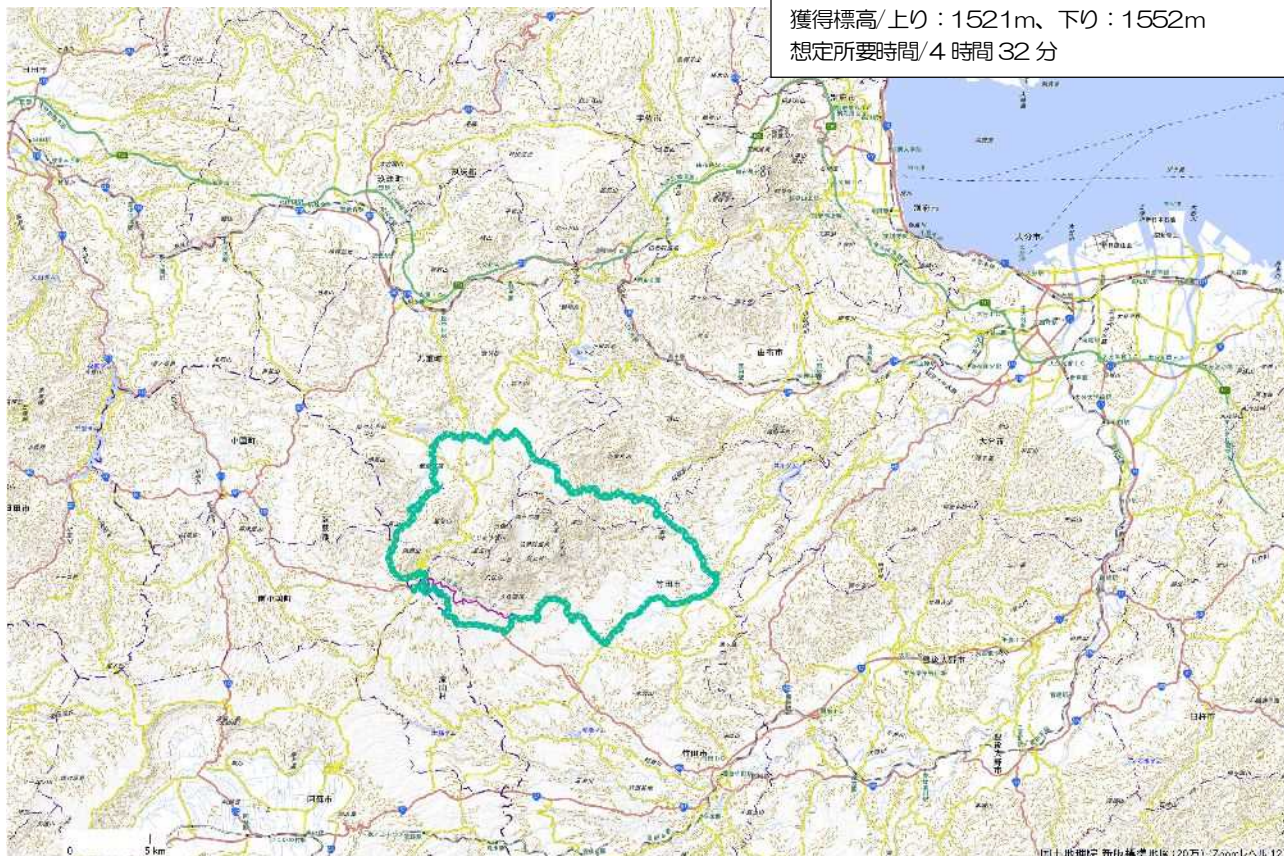
### ＜コース概要＞

距離/68.1 km 最大標高差/700m

平均斜度/全体：0%、上り：4.9%、下り：5.8%

獲得標高/上り：1521m、下り：1552m

想定所要時間/4 時間 32 分



### 高原の心地よい風を感じながら、くじゅう連山をグルっと一周！

大分県と熊本県との県境に広がる飯田高原の南部に連なる 1,700m級の山々の総称が「くじゅう連山」。

「ぐるっとくじゅう周遊道路」は、くじゅう連山を周遊する約 70km のコースで、四季折々の表情を見せる高原のきれいな景色を感じながら走れるほか、コース沿いには温泉や湧水、牧場があります。

牧場には美味しいソフトクリームもあり、サイクリング中の休憩におすすめです！





## 9 やまなみアクセス(由布院接続・初級)

### ＜コース概要＞

距離/42.4 km 最大標高差/572m  
 平均斜度/全体:1.3%、上り:3.6%、下り:3.4%  
 獲得標高/上り:744m、下り:187m  
 想定所要時間/2時間49分



### 由布院までの緩やかな迂回コース

大分市街地から由布院までを抜けるコースで、やまなみハイウェイコースより起伏が緩やかでのんびり走れるコース。

やまなみハイウェイはちょっと自信がないけど由布院まで行ってみたい方にピッタリ。

JR久大本線沿いのコースなので、大分駅から輪行して由布院駅までワープすることもできちゃいます。







## 10 やまなみアクセス(くじゅう高原接続・初中級)

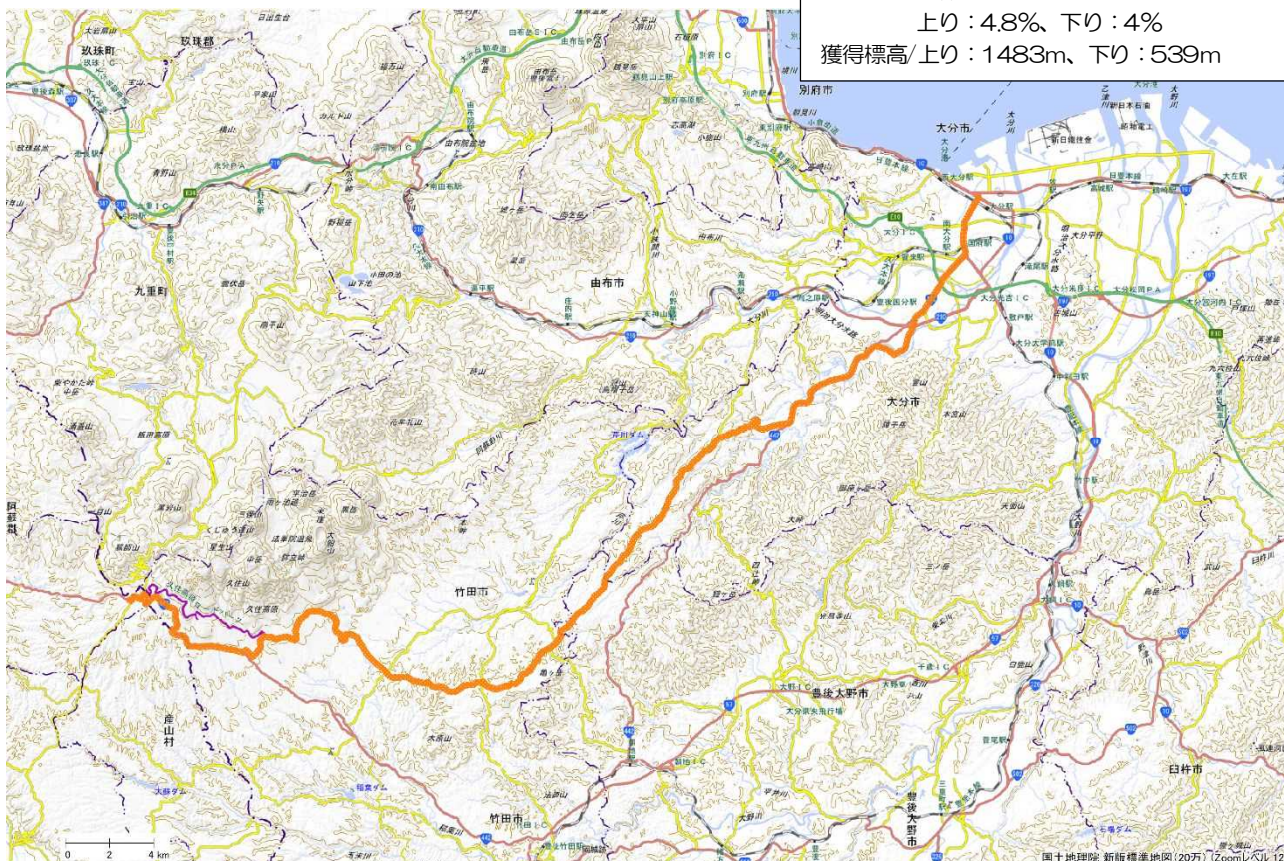
### <コース概要>

距離/60.2km 最大標高差/1073m

平均斜度/全体：1.6%

上り：4.8%、下り：4%

獲得標高/上り：1483m、下り：539m

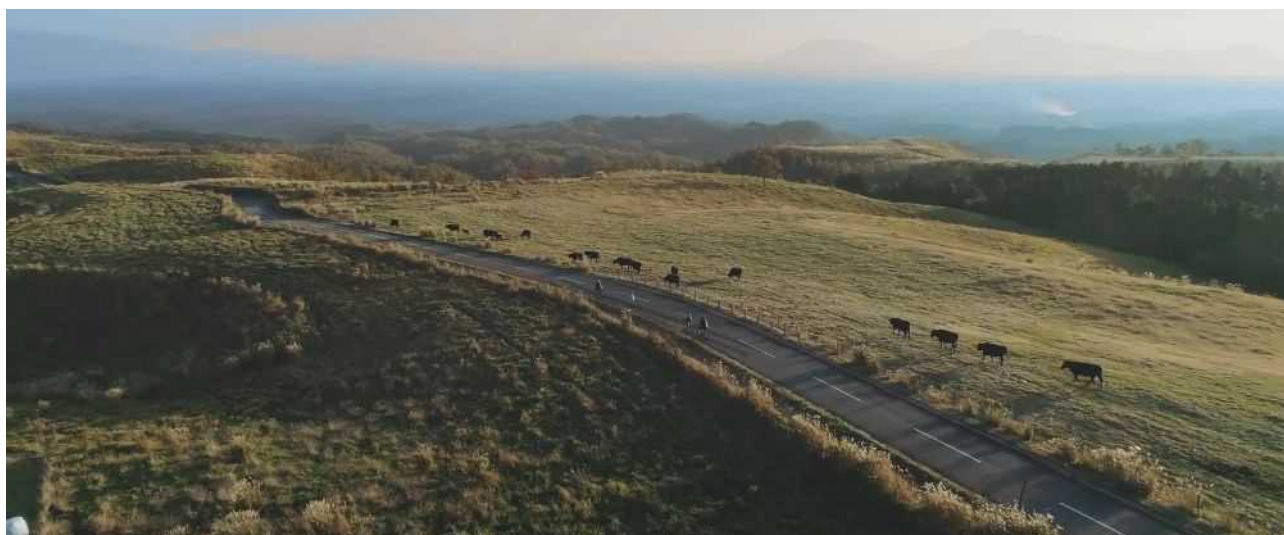


### くじゅう高原までの緩やかな迂回コース

大分市街地から久住高原までを抜けるコースで、やまなみハイウェイコースより起伏が緩やかでのんびり走れるコース。やまなみハイウェイはちょっと自信がないけど久住高原まで行ってみたい方にピッタリ。

大分市街地を抜け、県道412号（奥産スカイライン）に進むと、周辺が緑に包まれるのんびり走れます。途中、今市石畳と呼ばれる江戸時代の参勤交代の際に使われていた石畳道が現存しているスポットが近くあるので是非お立ち寄りを！

このコースを走って雄大な自然を感じる久住高原まで行かれて見てはいかがでしょうか。





## 11 ツール・ド・佐伯Sコース(上級)

### <コース概要>

距離/190.4km 最大標高差/265m  
 平均斜度/全体：0%、上り：4%、下り：4.1%  
 獲得標高/上り：2269m、下り：2263m  
 想定所要時間/12時間41分



### 走行距離 190 キロ、獲得標高 2,269 メートルのスペシャルコース

このコースはS（スペシャル）の名にふさわしく、大会では190キロを制限時間9時間で完走しなければならない困難なコースです。

2005年の佐伯市合併前の1市5町3村をすべて巡り、なおかつ九州最東端の鶴御埼灯台も行きます。

合併後に九州一の広さになった佐伯市を東西南北に駆け巡ります。

コース上には200メートル前後の峠が5つあります。

完走目指して挑戦してみてください！

獲得標高は2,269メートルです。







## 12 佐伯大入島一周(初級・ファミリー)



### フェリーで大入島に渡り、海岸線を一周！

豊後水道に面した佐伯湾に浮かぶ大入島  
佐伯の海を見ていただきたいとの想いで島の海岸線一周するコースになっています。

大入島の食彩館では、タンデム自転車を貸し出しています。

ご家族やカップルで風を感じてみてはいかがでしょうか？

