
有田市自転車活用推進計画

令和 7 年 3 月

有田市

目次

I. 総論	1
(1) 自転車活用推進計画の位置付け	1
(2) 計画の区域	1
(3) 計画期間	1
II. 有田市における自転車を巡る現状・課題及び目標	2
(1) 自転車活用に関する現状・課題及び目標	2
1) 『安全・安心』	2
2) 『サイクルツーリズム』	3
III. 自転車の活用の推進に関する実施すべき施策及び具体的な措置	4
(1) 計画の施策体系	4
(2) 目標を実現するための実施施策及び講ずべき措置	5
1) 安全・安心	5
2) サイクルツーリズム	7
IV. 総合的かつ計画的に推進するために必要な事項	9
(1) 関係者の連携・協力	9
(2) 計画のフォローアップと見直し	9

巻末資料

I. モデルルート	巻-1
(1) WAKAYAMA800（わかやま 800）	巻-1
(2) 太平洋岸自転車道	巻-2
II. 用語集	巻-4

I. 総論

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車は、他の交通機関と比べて環境負荷が小さく、また、健康に資する乗り物として、通勤・通学、買い物、レジャーなど、様々な場面で利用されています。

また、自転車の活用による環境への負荷の低減、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、基本理念を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため平成 29 (2017) 年 5 月、「自転車活用推進法」(以下、「推進法」という。)が施行されました。

なお、平成 30 (2018) 年 6 月に、国の自転車活用の推進に関して基本となる計画として、推進法第 9 条に基づく「第 1 次自転車活用推進計画」が策定され、令和 3 (2021) 年 5 月に、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、国の「第 2 次自転車活用推進計画」が閣議決定されました。和歌山県においても、令和 4 (2022) 年 3 月に「第 2 次和歌山県自転車活用推進計画」が定められています。

有田市においても、安全で快適なサイクリングロードの整備や交通事故縮減に向けた交通ルール の周知などに取り組んできたところです。

このような中、有田市は、本市の実情に応じた「有田市自転車活用推進計画」(以下、「本計画」という。)を推進法第 11 条に基づいて定め、自転車の活用に関する施策を総合的に進める指針として位置づけを行います。

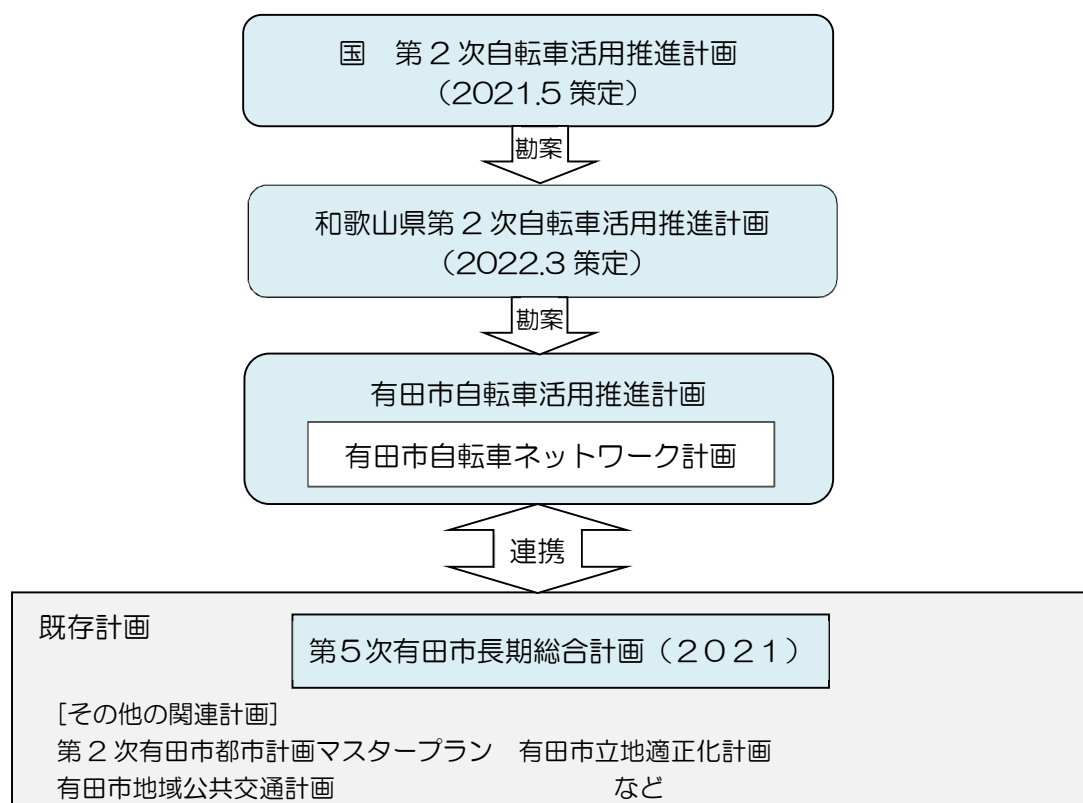


図1 計画の位置付け

(2) 計画の区域

有田市全域

(3) 計画期間

令和 11 (2029) 年度末までとします。

Ⅱ. 有田市における自転車を巡る現状・課題及び目標

(1) 自転車活用に関する現状・課題及び目標

本市の自転車を巡る現状と課題、推進法の目的・理念等を踏まえ、自転車活用の推進に関する目標を次のとおりとします。

1) 『安全・安心』

現状

- ・県内の自転車事故件数は、年々減少傾向にあるものの、2割以上が自転車運転者の法令違反等が原因であり、「自転車は車両」、「自転車は車道の左側が原則、歩道は例外」をはじめとする自転車の交通ルールに対する理解が必要です。
- ・本市では、環境にやさしく、日常的な運動につながり、身近な移動手段である自転車の利用が減少傾向である一方、自動車の利用が増加傾向となっており、運動不足によるメタボリックシンドロームなどが懸念されます。

課題

- ・安全な自転車通行空間の整備
- ・交通ルールの周知、安全教育の推進
- ・自動車から自転車への交通手段の転換による運動不足解消に伴う健康増進

目標

安全で安心な自転車通行空間の確保

〇令和5年中の自転車事故件数は219件、10年間で57%減少
全事故件数に占める自転車事故の割合は、10年間で4%増加

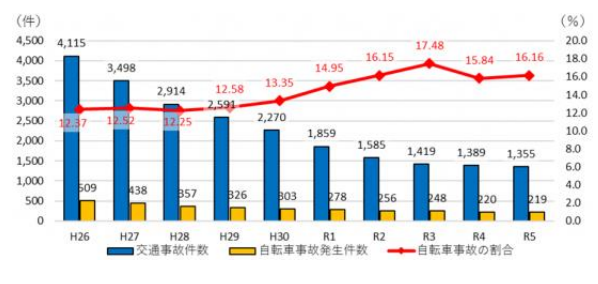


図2 和歌山県内の全事故件数に占める自転車事故の割合

〇令和5年中の自転車事故の2割以上が
自転車運転者の法令違反等が原因

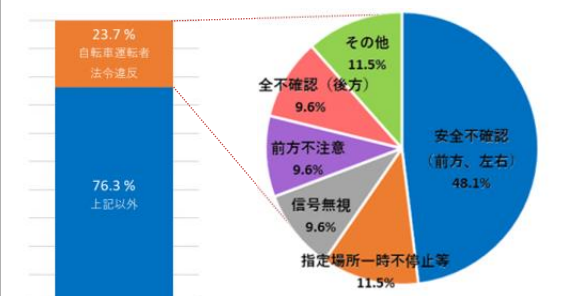


図3 和歌山県内の自転車事故の事故要因別内訳 (令和3年)

〇通勤通学における自転車利用は、30年間で9.5%減少
(自動車は27.5%増加)

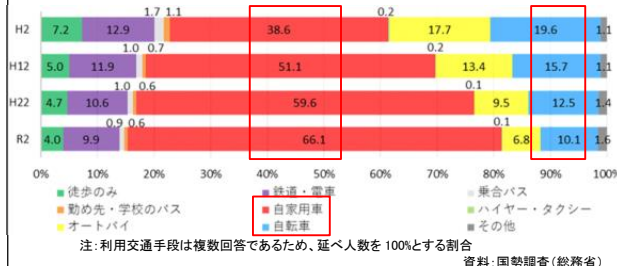


図4 有田市内の交通手段別の通勤・通学推移

〇約3人に1人が、メタボリックシンドロームの
該当者及び予備軍



図5 和歌山県内のメタボリックシンドローム該当者及び予備軍の割合

2) 『サイクルツーリズム※1』

現状

本市では、サイクルツーリズムの推進として、以下の取組を推進しています。

- ・WAKAYAMA800※2や太平洋岸自転車道※3について、サイクリストへの案内や誘導、自動車ドライバーへの注意喚起を目的とした路面表示や案内看板の設置など走行環境の整備を県と連携して行っています。
- ・有田市観光協会において、レンタサイクル事業を行っています。
- ・ありだ広域交流協議会において、近隣自治体と連携したサイクリングイベントを実施しています。

課題

- ・安全で快適なサイクリング環境の充実
- ・サイクルツーリズムの推進による観光客の誘致拡大

目標

サイクルツーリズムの推進による観光振興

○サイクルツーリズムの推進による観光振興の取組



市内のサイクリングロード



市内のサイクリングイベント



レンタサイクル
(有田市文化福祉センター)

○日帰り観光客は令和2年以降急激に増加しているが、
宿泊客は新型コロナウイルス感染拡大を契機に減少



サイクリングマップ
(太平洋岸自転車道)

図6 サイクルツーリズムの取組と市内の観光入込客数

Ⅲ. 自転車の活用の推進に関する実施すべき施策及び具体的な措置

(1) 計画の施策体系

本市の自転車を取り巻く現状や課題、国・県の自転車活用推進計画等を踏まえ、実施すべき目標として、『安全で安心な自転車通行空間の確保』、『サイクルツーリズムの推進による観光振興』の2つを定め、それぞれの目標を実現するため、下記の施策に取り組みます。

「安全・安心」

目標1 安全で安心な自転車通行空間の確保

- 施策1 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促進
- 施策2 市民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動、交通安全教育・指導の推進
- 施策3 自動車通勤からの転換による健康づくりの推進
- 施策4 自転車の利用促進による環境負荷軽減

「サイクルツーリズム」

目標2 サイクルツーリズムの推進による観光振興

- 施策5 安全で快適なサイクリング環境の充実
- 施策6 自転車の活用による市民の健康の保持増進

(2) 目標を実現するための実施施策及び講ずべき措置

1) 安全・安心

目標 1 安全で安心な自転車通行空間の確保

施策 1 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促進

講ずべき措置 1：自転車通行空間の整備等（自転車ネットワーク計画※4）

県内全域で整備を進められた WAKAYAMA800、令和3年5月にナショナルサイクルルート※5に指定された太平洋岸自転車道について、自転車ネットワーク路線に選定し、各道路管理者や和歌山県警など関係機関と連携を図ったうえで、安全性が高く、かつ自転車通行空間の整備を推進するとともに、利用環境の水準の維持や更なる向上に向け取り組みます。

<自転車ネットワーク路線>

下図のとおりネットワーク路線を設定しました。



図-7 自転車ネットワーク路線

<自転車ネットワーク路線の整備形態等>

太平洋岸自転車道の整備形態は、ナショナルサイクルルート指定要件に基づき整備形態を設定します。また、WAKAYAMA800 も含め、利用環境の水準の維持に向け、適切な維持管理に取り組むとともに、県や国に働きかけを行います。

要件	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること				
考え方	多様なサイクリストが安全に利用できる走行環境が整備されており、その維持管理がされていることは大前提となるため				
評価項目 ◎：必須項目 (必ずクリアすべき項目) ○：推奨項目	<table border="1"> <thead> <tr> <th>評価項目</th><th>評価基準</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>走行環境の安全性</td><td> ◎ 都市部(DID地区)においては、自転車専用道路又はガイドラインに基づき市区町村の自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画に位置付けた上で、適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること(暫定形態を含む)。 なお、自転車歩行者専用道路は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。 ◎ 郊外部(DID地区以外)においても、自転車専用道路又はガイドラインに基づき、適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること(暫定形態を含む)。 ただし、自動車交通量が概ね10,000台/日以上かつ車道混在の場合は、更に外側線の外側に1.5m以上(やむを得ない場合は1.0m以上)の幅員を確保すること。 なお、自転車歩行者専用道路は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。 さらに、車道混在の場合は、100m程度の区間で矢羽根を設置。または外側線の外側に1.0m以上の幅員(排水施設等の幅員を除く)を確保することとし、自動車交通量が概ね10,000台/日以上の場合は外側線の外側に1.5m以上(やむを得ない場合は1.0m以上)の幅員を確保した上で100m程度の区間で矢羽根を設置することとする。 </td></tr> </tbody> </table>	評価項目	評価基準	走行環境の安全性	◎ 都市部(DID地区)においては、自転車専用道路又はガイドラインに基づき市区町村の自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画に位置付けた上で、適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること(暫定形態を含む)。 なお、自転車歩行者専用道路は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。 ◎ 郊外部(DID地区以外)においても、自転車専用道路又はガイドラインに基づき、適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること(暫定形態を含む)。 ただし、自動車交通量が概ね10,000台/日以上かつ車道混在の場合は、更に外側線の外側に1.5m以上(やむを得ない場合は1.0m以上)の幅員を確保すること。 なお、自転車歩行者専用道路は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。 さらに、車道混在の場合は、100m程度の区間で矢羽根を設置。または外側線の外側に1.0m以上の幅員(排水施設等の幅員を除く)を確保することとし、自動車交通量が概ね10,000台/日以上の場合は外側線の外側に1.5m以上(やむを得ない場合は1.0m以上)の幅員を確保した上で100m程度の区間で矢羽根を設置することとする。
評価項目	評価基準				
走行環境の安全性	◎ 都市部(DID地区)においては、自転車専用道路又はガイドラインに基づき市区町村の自転車活用推進計画における自転車ネットワーク計画に位置付けた上で、適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること(暫定形態を含む)。 なお、自転車歩行者専用道路は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。 ◎ 郊外部(DID地区以外)においても、自転車専用道路又はガイドラインに基づき、適切に歩行者・自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること(暫定形態を含む)。 ただし、自動車交通量が概ね10,000台/日以上かつ車道混在の場合は、更に外側線の外側に1.5m以上(やむを得ない場合は1.0m以上)の幅員を確保すること。 なお、自転車歩行者専用道路は、橋梁やトンネルなどにおける危険回避を除き認めない。 さらに、車道混在の場合は、100m程度の区間で矢羽根を設置。または外側線の外側に1.0m以上の幅員(排水施設等の幅員を除く)を確保することとし、自動車交通量が概ね10,000台/日以上の場合は外側線の外側に1.5m以上(やむを得ない場合は1.0m以上)の幅員を確保した上で100m程度の区間で矢羽根を設置することとする。				

図-8 ナショナルサイクルルート指定要件(抜粋)

Ⅲ. 自転車の活用の推進に関する実施すべき施策及び具体的な措置

講ずべき措置 2：道路標識・道路標示の適切な設置・運用

- ・自転車交通を含め、すべての交通に対しての安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示の設置や運用に努めます。

施策 2 市民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動、交通安全教育・指導の推進

講ずべき措置 1：安全ルールの周知・教育・指導

- ・自転車は車道左側通行が原則など、自転車安全利用五則による通行ルールの周知を図ります。
- ・市民の交通安全意識向上を図るための広報啓発を推進します。
- ・教育機関などにおける交通安全教育を推進します。
- ・令和 5 年 4 月、すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されたのを受け、ヘルメット着用を呼びかける啓発を行うなど、着用の促進に努めます。

【自転車安全利用五則】

- 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

(令和 4 年 11 月 1 日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

自転車安全利用五則

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
自転車は軽車両であるため、車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則で、道路の左側に寄って通行しなければなりません。歩道を通行できる場合は、車道寄りを徐行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

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
夜間はライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。

4 飲酒運転は禁止
【罰則】
5年以下の懲役
又は100万円以下の罰金

5 ヘルメットを着用
自転車に乗る時は、大人も子供もヘルメットをかぶりましょう。

- ・令和 6 年 11 月に道路交通法が改正され、「運転中のながらスマホ」や「酒気帯び運転」等の危険な運転に新しく罰則が整備されたため、改めて交通ルールとマナーを守って自転車を運転するよう、関係機関と連携し、啓発などに努めます。

施策3 自動車通勤からの転換による健康づくりの推進

講ずべき措置1：自動車通勤からの転換による健康づくりの推進

- ・自動車から自転車や徒歩などへ通勤手段を転換することによる健康づくりを推進します。

施策4 自転車の利用促進による環境負荷軽減

講ずべき措置1：公共交通機関への自転車によるアクセスの促進

- ・駅等交通結節点での地域のニーズに応じた駐輪スペースの確保を図ります。



図-9 駅前の駐輪場

2) サイクルツーリズム

目標2 サイクルツーリズムの推進による観光振興

施策5 安全で快適なサイクリング環境の充実

講ずべき措置1：利便性や安全性を備えたサイクリングロードの整備を推進

広域サイクリングロードの「WAKAYAMA800」や「太平洋岸自転車道」について、サイクリストが安全で快適に走行できるよう、利便性や安全性を備えた走行環境の更なる向上に向けた取組を県や国に働きかけていきます。

また、有田みかん海道について、サイクリストが安全で快適に走行できるよう、利用環境の水準の維持に向け、取り組んでいきます。

講ずべき措置2：サイクリングを活用した観光振興

- ・ レンタルサイクル等を活用し、初心者が気軽にサイクリングを楽しめる環境整備を図ります。
- ・ 本市ホームページでの情報発信や、サイクリングイベントの実施により誘客を促進します。
- ・ 旅行者などによるレンタサイクルの利用促進に向け、地域内のレンタサイクルステーション関連情報をPRします。
- ・ 自転車に乗ってそのまま気軽に乗車できるきのくに線サイクルトレインを活用して、サイクリングによる観光を促進します。



図-10 レンタサイクル
(有田市文化福祉センター)



図-11 サイクルラック

施策6 自転車の活用による市民の健康の保持増進

講ずべき措置1：自転車活用による健康づくりの推進

- ・ サイクリングなど、手軽にできる運動として自転車を活用することで、生涯にわたる健康づくりを推進します。

IV. 総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

(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、関係機関で連携・協力して施策の推進を図ります。

(2) 計画のフォローアップと見直し

本計画の実現に向け、定期的に進捗状況についてのフォローアップを実施します。フォローアップについては、計画で定めた目標を踏まえ、各施策の進捗状況を確認します。

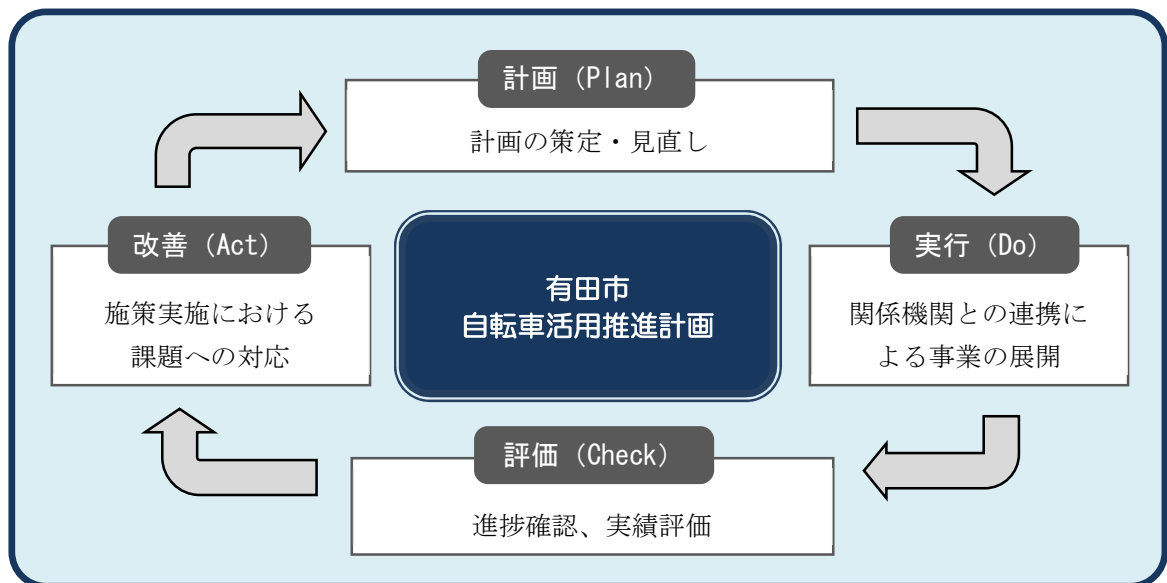


図 12 計画のフォローアップ

卷末資料

I．モデルルートの詳細

II．用語集

I . モデルルートの詳細

(1) WAKAYAMA800 (わかやま800)

・地域の魅力を楽しみながらの観光や健康づくりを促進するため、利便性や安全性を備えた県内全域にわたる総延長約800kmの「川・山・海」の3つのサイクリングロードについて、利用環境の水準の維持や更なる向上に向けた取組を県に働きかけていきます。



川のサイクリングロード



海のサイクリングロード



山のサイクリングロード

番号	種別	名称	ルート区間(起終点)
1	川	R-1	起点 和歌山港 終点 J R 隅田駅
2	川	R-2	起点 井阪橋南詰交差点 終点 和歌山電鐵貴志駅
3	山	M-1	起点 田辺龍神線(田辺市湊交差点) 終点 国道370号(九度山交差点)
4	山	M-2	起点 国道42号(富田橋交差点) 終点 国道42号(速玉大社前交差点)
5	山	M-3	起点 国道370号(六堂ノ辻交差点) 終点 国道370号(矢立交差点)
6	山	M-4	起点 国道480号(安徳橋北詰交差点) 終点 国道480号(高野山道路交差点)
7	山	M-5	起点 国道424号(丹後の森交差点) 終点 国道425号(田辺龍神線交差点)
8	山	M-6	起点 国道169号(宮井橋南詰交差点) 終点 国道169号(道の駅おくとろ)
9	山	M-7	起点 国道425号(塩谷交差点) 終点 国道425号(国道424交差点 小倉)
10	山	M-8	起点 岩出野上線(井ノ口交差点) 終点 岩出野上線(勸木南交差点)
11	海	S-1	起点 新宮停車場線(速玉大社前交差点) 終点 岬加太港線(府県境)
12	海	S-2	起点 那智山勝浦線(那智駅前交差点) 終点 那智山勝浦線(熊野那智大社)
13	海	S-3	起点 国道42号(平松交差点) 終点 田原古座線(道の駅虫喰岩)
14	海	S-4	起点 那智勝浦古座川線(明神橋交差点) 終点 那智勝浦古座川線(道の駅滝之榊太郎)
15	海	S-5	起点 すさみ古座線(西向交差点) 終点 田原古座線(古座川町役場交差点)
16	海	S-6	起点 梶野串本線(浅海交差点) 終点 梶野串本線(梶野崎灯台)
17	海	S-7	起点 宮崎古江見線(安徳橋南詰) 終点 有田みかん海道(有田湯浅線交差点)

和歌山県サイクリングロードマップ

(2) 太平洋岸自転車道

- ・「太平洋岸自転車道」は、千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長 1,487km の自転車道であり、走行環境や受入環境等の整備を行い、一定の水準を満たしたため、令和 3 年 5 月 31 日に自転車活用推進本部長（国土交通大臣）からナショナルサイクルルートに指定されました。
- ・引き続き、走行環境や受入環境等の利用環境の水準の維持や更なる向上に向けた取組を県に働きかけていきます。



※次ページに詳細図掲載

太平洋岸自転車道 全域図



太平洋岸自転車道(和歌山県詳細図)

Ⅱ．用語集

※ 1 サイクルツーリズム [本編 P. 3]

観光とサイクリングを組み合わせたもの。自転車の活用による地域振興の取組として、全国各地で展開されている。

※ 2 WAKAYAMA800（わかやま 800）[本編 P. 3]

県内全域で整備を進めている延長約 800km のサイクリングロード。

和歌山県にはあらゆるレベルのサイクリストに対応する、サイクリングに適した無限大のルートがあり、他の先進地よりサイクリングする楽しさが多いことも表現している。

※ 3 太平洋岸自転車道 [本編 P. 3]

千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山県和歌山市に至る延長 1,487km の自転車道

令和 3 年 5 月 31 日に国のナショナルサイクルルートに指定される。

※ 4 自転車ネットワーク計画 [本編 P. 5]

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和 6 年 6 月）国土交通省道路局、警察庁交通局」に基づき、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。

道路管理者や都道府県警察、地域の関係者等の参画のもと、市町村が様々な行政課題の中で総合的に判断して策定するもの。

※ 5 ナショナルサイクルルート [本編 P. 5]

優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートについて国が指定したルート。日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外に PR を行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくもの。