

東紀州自転車活用推進計画

【改定版】

尾鷲市 熊野市 紀北町 御浜町 紀宝町

令和7年3月

目 次

- 序 章 計画の趣旨
 - 1 計画策定の背景と目的
 - 2 計画の区域
 - 3 計画の期間
 - 4 計画の位置付け
- 第1章 東紀州地域における自転車活用の現状と課題
 - 1 観光・スポーツ
 - 2 受入環境
 - 3 安全・安心
 - 4 健康
- 第2章 計画の枠組み
 - 1 将来像
 - 2 自転車活用を推進するための目標・施策、具体的取組、指標
 - 分野1：観光・スポーツ 【目標1】サイクリストや旅行者が集うまち
 - 施策1 サイクルツーリズムの推進
 - 分野2：受入環境 【目標2】自転車が快適に走れるまち
 - 施策2 自転車通行空間の整備
 - 施策3 自転車受入体制の整備
 - 分野3：安全・安心 【目標3】自転車利用者のマナーがいいまち
 - 施策4 自転車安全利用の促進
 - 分野4：健康 【目標4】 自転車利用で元気に暮らせるまち
 - 施策5 自転車利用の促進
- 第3章 東紀州広域自転車ネットワーク計画
 - 1 目的
 - 2 計画路線候補
 - 3 自転車通行空間の整備形態
- 第4章 自転車活用を推進するために必要な取組
- 第5章 計画の推進体制と進行管理
 - 1 計画の推進体制
 - 2 計画の進行管理
- 第6章 計画の見直し
- 第7章 資料
 - 1 サイクリングモデルルート
 - 2 レンタサイクルステーションを拠点にしたサイクリングモデルルート
 - 3 東紀州サイクリング活用推進協議会委員名簿
 - 4 計画策定経過
 - 5 施策推進に係る関係部署

序 章 計画の趣旨

1 計画策定の背景と目的

- 2市3町からなる三重県東紀州地域（尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、紀宝町）では、温暖な気候、起伏に富んだ地形や風光明媚な景観といったサイクリングに良好な環境に加え、20数年の歴史を持つ国際的な自転車ロードレース「ツール・ド・熊野」が開催されている知名度を生かし、様々な自転車イベントに全国から多くの愛好家を集めてきました。
- 令和3年5月31日、当地域の国道42号及び国道260号などを含む太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されました。
- 当地域においては、こうした状況を契機にサイクルツーリズムへの関心が高まり、地域振興に結び付けようとの機運が高まっています。
- また、国道311号について、ナショナルサイクルルートのサブルートとしての位置付けや、将来の追加登録を求める声も上がっています。
- 一方で、道路の未改良区間が県管理道で約35%、市町管理道で約58%あり、安全・快適な自転車の通行にとっては課題が多い状況です。
- 自転車は、運転免許がなくても乗ることができる高い利便性の一方で、「自転車安全利用五則」などのルールを十分理解せずに利用するケースも見受けられ、自転車が関連する交通事故が多く発生しています。
- 自転車は、適度な運動強度が維持しやすく、カロリー消費や体力向上に効率的で、健康増進や生活習慣病の予防効果が期待できます。
- こうした状況を踏まえ、東紀州地域においてサイクルツーリズムの推進及び安全で快適な自転車通行空間の整備等に係る方向性を示した上で、関係機関等が緊密に連携し、必要な施策をそれぞれの役割に応じて計画的に推進することを目的に、「東紀州自転車活用推進計画」（以下「本計画」という。）を定めます。

2 計画の区域

- 本計画の区域は、東紀州地域の2市3町（尾鷲市・熊野市・紀北町・御浜町・紀宝町）とします。

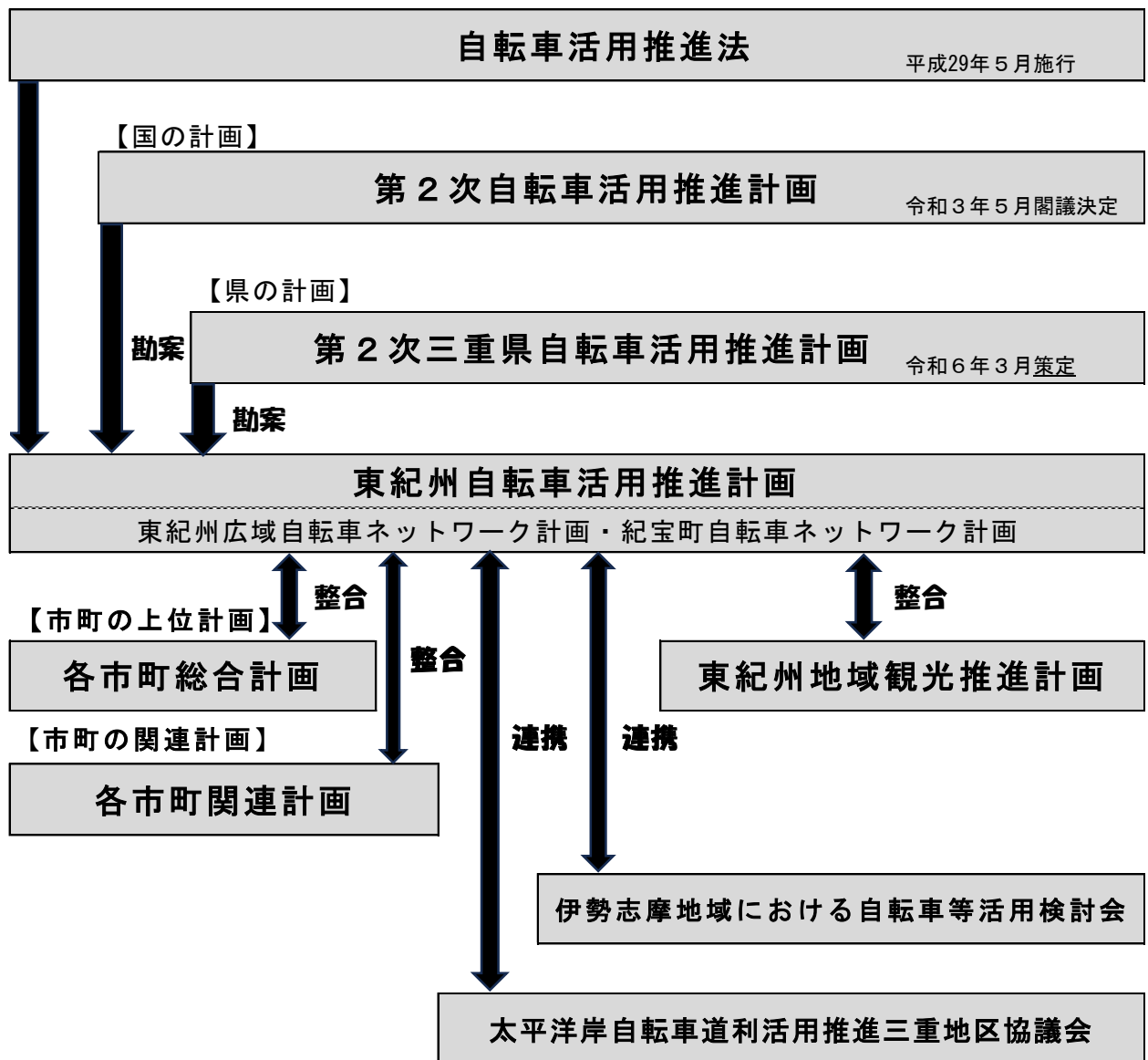
3 計画の期間

- 本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。

4 計画の位置付け

- 推進計画の策定にあたっては、自転車活用推進法第11条に基づくとともに、国及び三重県の自転車活用推進計画（以下「推進計画」という。）並びに東紀州各市町の総合計画等関連計画及び東紀州地域観光DMO事業推進協議会の東紀州地域観光推進計画等を踏まえ、当地域の実情に応じて自転車活用の推進に関する施策を総合的に進める指針として位置付けます。

☆東紀州自転車活用推進計画の位置づけ



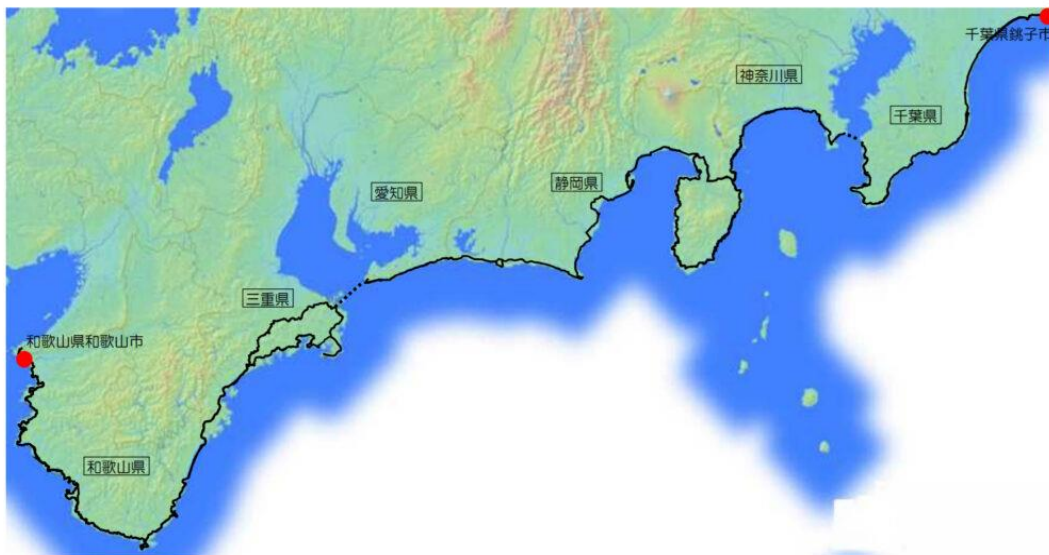
第1章 東紀州地域における自転車活用の現状と課題

分野1 観光・スポーツ

(1) 太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート登録

- 千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県の太平洋岸沿いを走り、和歌山市に至る太平洋岸自転車道（延長 1,487km）は、令和3年5月31日、ナショナルサイクルルートに指定されました。
- 当地域では、国道42号及び国道260号などが指定されています。
- 今後は、ナショナルサイクルルートに登録された自転車道としての潜在的な魅力を、サイクルツーリズムに生かす取組が求められています。

☆太平洋岸自転車道路線図



☆太平洋岸自転車道ロゴ



☆ナショナルサイクルルートロゴ



(2) 国道 311 号のナショナルサイクルルート追加指定に向けた課題

- 国道 311 号の海岸部では、風光明媚な景観や起伏に富んだ地形を活用した自転車イベントが開催され、全国から参加者を集めるなど、近年その魅力がサイクリストから注目されています。
- 太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルート指定を機に、国道 311 号についても、ナショナルサイクルルートの追加指定等を求める声があります。
- 一方で、追加指定には、受入環境の充実、狭隘箇所の解消、安全な通行空間の確保等、多くの課題があります。



国道 311 号太郎坂広場[熊野市]



国道 311 号 狭隘箇所[熊野市]

(3) サイクルツーリズムの受入地としての知名度不足

- 当地域では、日本有数のロードレース「ツール・ド・熊野」が 20 年以上開催されていることなどから、サイクリストには一定の知名度がありますが、サイクルツーリズムの受入地としての知名度は十分ではありません。
- 「ツール・ド・熊野」以外にも、サイクリングに良好な環境を生かし、自転車イベントが開催されていますが、イベント時以外でのサイクリストの来訪は決して多いとは言えません。
- 自転車イベント時以外でも、サイクリストに来ていただける環境・仕組みづくりが必要です。

☆東紀州地域での主な自転車イベント

イベント名 主催者	概要	主なルート
ツール・ド・熊野 スポーツプロデュース熊野	1999 年から開催される日本有数の国際プロロードレース	熊野市・御浜町 (主に R311)・和歌山県
グランフォンド熊野	景観、アップダウン、エイド	熊野市・尾鷲市

グランfond熊野実行委員会	ステーションでのグルメを楽しむロングライドイベント	(主に R311、R42)
紀南シーサイドヴェロフェスタ スポーツプロデュース熊野	エイドステーションでのグルメを楽しみながらチェックポイントを巡る自転車イベント	熊野市・御浜町・ 紀宝町・新宮市 (主に R42、R311)
熊野三山ファストラン 熊野三山ファストラン実行委員会	熊野三山と花の窟神社を巡る ロングライドイベント	熊野市・御浜町・ 紀宝町・新宮市 (主に R42、R311)



ツール・ド・熊野



ツール・ド・熊野



紀南シーサイドヴェロフェスタ



グランfond熊野

(4) レンタサイクルの利用促進

- 当地域では、7か所のレンタサイクルステーションでレンタサイクルを利用することができます。
- 一方で、利用者数は一部のレンタサイクルステーションを除いて少なく、利用促進に向けた取組が必要です。

☆レンタサイクルステーション一覧

名称	住所	料金	台数
紀北町観光サービスセンター 貸出時間：9～17時	紀北町東長島 2410-73	4時間以内 2,500円 8時間以内 4,500円 ※貸出保証金：500円/台	E-バイク：4台
ふれあい広場マンドロ 貸出時間：9～17時	紀北町東長島 287-15	500円/日	シティ：8台
尾鷲観光物産協会 貸出時間：9～17時	尾鷲市中井町 12-14	シティ：500円/日 電動：1,000円/日 ※貸出保証金：1,000円/グループ	シティ：3台 電動：2台
熊野市観光公社 貸出時間：9～18時	熊野市井戸町 654-1	500円/～3時間 1,000円/3～24時間 2,000円/24～48時間 3,000円/48～72時間 ※貸出保証金：2,000円/台	電動：4台(観光公社) シティ：2台(鬼ヶ城センター) 電動：2台(熊野古道おもてなし館) 電動：2台(道の駅 熊野・花の窟) 電動：2台(世界遺産熊野古道館)
道の駅熊野・板屋九郎兵衛の里 貸出時間：10～16時(平日) 10～17時(土・日・祝)	熊野市紀和町板屋 82	500円/～3時間 1,000円/3時間～	電動：5台
道の駅 紀宝町ウミガメ公園 貸出時間：9～18時	紀宝町井田 568-7	500円/日	電動：1台
飛雪の滝キャンプ場 貸出時間：10～17時	紀宝町浅里 1409-1	300円/時間	電動：3台 クロス：2台 クロス(子ども)：3台 MTB(子ども)：2台 キックバイク(子ども)：2台

※電動…電動アシスト自転車(シティタイプ)

☆レンタサイクルステーション利用実績(令和3～5年度)

年 度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
台 数	538 台	525 台	850 台

※調査対象施設数…令和3・4年度は6施設、令和5年度は8施設



レンタサイクル[紀北町]



レンタサイクル[熊野市]

(5) 地元プロ自転車チームとの連携

- 熊野地域を拠点とするプロ自転車ロードレースチーム、「キナンレーシングチーム」が「ツール・ド・熊野」をはじめ、国内外の自転車ロードレースで活躍しています。
- 当地域で開催される自転車愛好家を対象とした自転車イベントに「キナンレーシングチーム」がゲスト参加し、参加者との交流を深めています。
- 当地域においてサイクルツーリズムを推進するためには、全国的に高い実績と知名度を持つ「キナンレーシングチーム」との連携が効果的です。

分野2 受入環境

(1) 安全で快適な自転車通行空間の確保

- 当地域では、温暖な気候、起伏に富んだ地形や風光明媚な景観といった、サイクリングに良好な環境にありますが、道路の未改良区間が地域内の県管理道では34.5%、市町道（5市町合計）で58.3%あります。
- サイクリストが安全で快適に通行できるよう、未改良区間の計画的な整備、案内標識や路面標示などの整備が必要です。



尾川川沈下橋[熊野市]



飛雪の滝[紀宝町]

☆道路改良率

道路区分	総実延長(km)	改良済延長(km)	改良率(%)
国管理道路 (国道42号)	59.7	59.7	100.0
県管理道路	418.4	274.0	65.5
市町管理道路	1,400.3	583.4	41.7
合 計	1,878.4	917.1	48.8

(2) サイクリストを温かく受け入れる仕組みづくり

- 当地域の道の駅等では、サイクルラックや空気入れなどが整備されていますが、地域全体を見ると、サイクリストが安全・安心にサイクリングできる環境が十分に備わっているとは言えません。
- サイクルツーリズムを推進するためには、地域をあげてサイクリストを温かく受け入れる環境・体制づくりが必要です。



(3) 交通ネットワークと二次交通手段としてのレンタサイクルの活用

- 当地域では、太平洋岸自転車道と並走する形で JR 紀勢本線が運行しています。また、主に主要鉄道駅を発着地点とした路線バス・自主運行バスが運行しています。
- しかし、路線バスや自主運行バスの運行本数が少ないなど、二次交通手段は十分整備されているとは言えません。
- 各地域の主要鉄道駅の近くには、レンタサイクルステーションがあることから、二次交通を補完する手段として、レンタサイクルの活用が期待されます。

(4) サイクルトレインやサイクルバスの導入の検証

- 自転車を分解せずにそのまま公共交通機関へ乗り込める、サイクルトレイン・サイクルバスが全国的には多数導入されています。
- 令和5年5月、公共交通と自転車の連携拡大を促進するため、国土交通省自転車活用推進本部が「サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き」を公表しました。
- 現在、当地域の鉄道や路線バス等では、輪行（自転車を分解して公共交通機関で運ぶこと。）での移動は認められていますが、サイクルトレイン・サイクルバスは制度化されていません。
- 令和5年12月、東海旅客鉄道株式会社では、紀南シーサイドヴェロフェスタ時に、同社初のサイクルトレインを臨時列車により実証運行しました。その後、定期普通列車によるサイクルトレインを実証運行しており、地域においても情報発信、乗車促進等で連携・協力しています。
- サイクルトレインの実証実験結果等を踏まえた上で、当地域内でのサイクルトレインやサイクルバスの導入について、交通事業者や関係者との協議・検証が必要です。

☆東海旅客鉄道株式会社によるサイクルトレイン実証実験

実験内容	実施日及び実施期間（※土・日・祝等）	実施区間
イベント専用列車	令和5年12月3日	有井駅～鵜殿駅
定期普通列車	令和6年5月11日～6月9日	熊野市駅～新宮駅
定期普通列車	令和6年10月5日～7年2月24日	紀伊長島駅～新宮駅
イベント専用列車	令和6年12月8日	有井駅～新宮駅

定期普通列車	令和7年3月15日～7月21日	紀伊長島駅～新宮駅
--------	-----------------	-----------



サイクルトレイン実証実験（車外）



サイクルトレイン実証実験（車

内）

☆観光客が利用する交通機関

（単位：％）

交通手段	三重県まで			三重県内で			東紀州
	全体	宿泊	日帰り	全体	宿泊	日帰り	
自家用車	82.2	79.7	83.9	85.5	80.4	87.5	80.2
レンタカー	1.2	1.5	1.0	1.0	2.4	0.5	1.0
近鉄	7.6	10.7	5.5	5.1	8.9	3.6	0.2
JR	2.3	3.6	1.4	1.0	2.2	0.5	1.4
バス・貸切バス	4.3	2.6	5.4	4.5	5.8	4.0	3.8
タクシー・ハイヤー	—	—	—	0.3	0.8	0.0	0.3
フェリー・高速船	0.8	1.1	0.6	0.3	0.9	0.0	—
新幹線	2.4	4.5	1.0				
飛行機	0.4	0.6	0.2				
その他	3.3	3.1	3.4	4.3	3.7	4.5	14.4
未記入	0.6	0.4	0.8	1.0	1.6	0.8	0.2

令和5年観光客実態調査報告書（三重県）

分野3 安全・安心

(1) 自転車利用時の交通安全意識の向上

- 三重県内での自転車関連事故は404件(令和5年実績)で、5年前(平成30年実績)の531件(23.9%減)と比べると、低減傾向にあります。
- 一方で、自転車に関連する死亡事故は毎年発生しています。
- 当地域では、小中学生や高齢者向けに交通安全教室が行われています。
- 自転車関連事故を少なくするためには、自転車利用者だけでなく、地域全体の交通安全意識を高める必要があります。
- 令和5年の自転車対歩行者事故における自転車の法令違反別死者・重傷者数は、約7割が前方不注意や安全不確認などの安全運転義務違反です。自転車安全利用五則の周知・啓発活動を進めていく必要があります。

☆『自転車安全利用五則(令和4年11月1日改訂)』(三重県HPより)

改定した

自転車安全利用五則を守りましょう!

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。



「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます

歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。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

信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。



道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。



3 夜間はライトを点灯

夜間は必ずライトを点灯しましょう。



4 飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。



5 ヘルメットを着用

自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。



ヘルメットはあなたの命を守ります!

ヘルメット非着用で自転車事故により亡くなった人の約6割は頭部を損傷しています(平成29年～令和3年合計)。また、ヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比べて約2.2倍も高くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが大変重要です。

ヘルメット着用状況	致死率
ヘルメット着用	0.26%
ヘルメット非着用	0.59%

※致死率は死者のうち死者の占める割合をいう。





交通安全教室[尾鷲市]

(2) ヘルメット着用の促進

- 自転車事故において、ヘルメットを着用していない場合の致死率は、着用している場合と比較すると、約 1.9 倍も高くなっています。(警視庁HP)
- 令和 5 年 4 月、道路交通法が改正され、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ました。
- 当地域においても、ヘルメット着用を促進する取組が必要です。



ヘルメット着用街頭啓発[熊野市]

(3) 自転車損害賠償責任保険等への加入の促進

- 自転車事故において、全国では賠償額が 9,000 万円を超えるケースも生じています。
- 三重県では、被害者の救済、加害者の経済的負担の軽減を目的に、令和 3 年 10 月、自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化（三重県交通安全条例第 25 条）されました。
- 当地域においても、周知及び加入を促進する取組が必要です。

分野4 健康

(1) 自転車利用促進による住民の健康増進

- 自転車の利用は、ウォーキングに比べ消費カロリーが多く、ジョギングやランニングに比べ足腰への負担が少ないことに加え、風を受けて走ること
で爽快感を得やすいなど、健康づくりに効果的です。
- 地域をあげて自転車利用を促進することで、住民の健康増進を図ることが
できます。

(2) 自転車利用促進による環境負荷低減

- 自転車の利用は、自動車利用に比べ、利用者の健康増進に加え、環境負荷
の低減にもつながります。
- 令和元年5月、企業・団体等における自転車通勤の導入を促進するため、
国土交通省自転車活用推進官民連携協議会が「自転車通勤導入に関する手
引き」を公表しました。
- 当地域における環境負荷低減のため、通勤等での自転車利用を促進するこ
とが有効です。

第2章 計画の枠組み

1 将来像

サイクリスト憧れの地 東紀州

かつて、東紀州は、古の人々が救いを求めて熊野古道伊勢路を旅し、熊野を目指した通過点でした。

今日、東紀州が、サイクリストなら誰もが走ってみたい、憧れの目的地となるよう、地域をあげて取り組みます。

2 自転車活用を推進するための目標・施策、具体的取組、指標

(1)施策		(2)具体的取組		(3)指標	
分野1: 観 光 ・ ス ポ ー ツ		目標 1]サイクリストや旅行者が集うまち			
施策1	サイクルツーリズムの推進	取組1-1	サイクリングモデルルートの設定・PR	サイクリングモデルルート設置数	
		取組1-2	国道311号のナショナルサイクルルート指定等に向けた検討		
		取組1-3	サイクリング関連情報の発信		
		取組1-4	レンタサイクルの利用促進	レンタサイクル利用者数	
		取組1-5	サイクリング体験コンテンツの造成・PR		
		取組1-6	サイクリングガイド育成		
		取組1-7	サイクリングイベントの開催・PR	サイクリングイベント参加者数	
		取組1-8	地元プロ自転車チームの協力による自転車の魅力PR		
		取組1-9	自転車チーム・自転車競技部の合宿誘致		
		取組1-10	近隣地域・関連団体との連携		
分野2: 受 入 環 境		目標 2]自転車が快適に走れるまち			
施策2	自転車通行空間の整備	取組2-1	自転車通行空間ネットワークの整備推進	自転車ネットワーク計画策定数	
		取組2-2	ナショナルサイクルルートの通行空間整備推進		
		取組2-3	地域事情に応じた駐輪場整備の検討		
施策3	自転車受入体制の整備	取組3-1	サイクリストにやさしい施設の登録促進	サイクリストにやさしい施設登録数	
		取組3-2	レンタサイクル利用者の利便性向上に向けた取組		
		取組3-3	自転車と公共交通の連携による利便性向上		
		取組3-4	サイクルトレイン・サイクルバスの検証		
分野3: 安 全 ・ 安 心		目標 3]自転車利用者のマナーがよいまち			
施策4	自転車安全利用の促進	取組4-1	学校や職場における交通安全研修の充実	自転車等交通安全講習開催数	
		取組4-2	自転車利用のルール・マナーの周知促進		
		取組4-3	ヘルメット着用の促進		
		取組4-4	自転車損害賠償責任保険等の加入促進		
分野4: 健 康		目標 4]自転車利用で元気に暮らせるまち			
施策5	自転車利用の促進	取組5-1	自転車利用によるエコ通勤の促進	健康づくりに関する広報啓発数	
		取組5-2	公用自転車利用の促進		
		取組5-3	健康づくりにつながる自転車利用の促進		

[施策 1] サイクルツーリズムの推進**取組 1-1 サイクリングモデルルートの設定・PR**

- 当地域内において、サイクリストや旅行者が気軽に安全にサイクリングができるよう、サイクリスト向け、レンタサイクルを使った旅行者向けに、広域サイクリングモデルルートを設定し、PRします。

【関係団体】…市町、三重県、観光関連団体、東紀州地域振興公社(以下「公社」)

取組 1-2 国道 311 号のナショナルサイクルルート指定等に向けた検討

- 令和 3 年 5 月にナショナルサイクルルートに指定された国道 42 号及び国道 260 号等に加え、風光明媚な景観と起伏に富んだ地形を有し、サイクリングに最適な環境となり得る国道 311 号について、ナショナルサイクルルート又はサブルート指定に向け、課題の整理、検討等を行います。

【関係団体】…市町、三重県、観光関連団体、公社

取組 1-3 サイクリング関連情報の発信

- 当地域内のサイクリングモデルルート、サイクリストにやさしい施設、地域内で開催されるサイクリングイベント、レンタサイクルステーション情報等、サイクリング関連情報について、サイクリストや旅行者に向けて、一体的かつ効果的にPRします。

【関係団体】…市町、国土交通省、三重県、観光関連団体、自転車関連団体、公社

取組 1-4 レンタサイクルの利用促進

- 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。
- 旅行者などの地域内での移動手段として、レンタサイクルの利用を促進するため、サイクリングモデルルートを設定し、PRします。

【関係団体】…市町、観光関連団体、公社

取組 1-5 サイクリング体験コンテンツの造成・PR

- 地域内での滞在時間延伸、消費額の増大及びレンタサイクルの利用促進に向け、サイクリングと地域の魅力を伝えるサイクリング体験コンテンツを造成するとともに、利用促進に向けたPRを行います。

【関係団体】…市町、三重県、観光関連団体、公社

取組 1-6 サイクリングガイド育成

- サイクリング体験コンテンツについて、安全安心を確保するとともに、利用者に高い満足度を与えることができるサイクリングガイドを育成します。

【関係団体】…観光関連団体、公社

取組 1-7 サイクリングイベントの開催・PR

- 地域内で、参加者の体力や目的に応じたサイクリングイベントを開催するとともに、参加者増加に向けたPRを行います。

【関係団体】…市町、三重県、観光関連団体、自転車関連団体、公社

取組 1-8 地元プロ自転車チームの協力による自転車の魅力PR

- 熊野地域を拠点に国内外で活躍する自転車ロードレースチーム「キナンレーシングチーム」の協力のもと、地域内で自転車の魅力をPRする取組を行います。

【関係団体】…市町、自転車関連団体、公社

取組 1-9 自転車チーム・自転車競技部の合宿誘致

- 当地域の温暖な気候や起伏に富んだ地形等を生かしたサイクリングモデルルートを設定の上、自転車チームや高校・大学等の自転車競技部の合宿等を誘致します。

【関係団体】…市町、自転車関連団体、公社

取組 1-10 近隣地域・関連団体との連携

○広域連携により、取組をより効果的に進めるため、伊勢志摩地域８市町（伊勢市、鳥羽市、志摩市、玉城町、度会町、大紀町、南伊勢町、明和町）で構成する「伊勢志摩地域における自転車等活用検討会」や県内関係自治体等で構成する「太平洋岸自転車道利活用推進三重地区協議会」等と連携します。

【関係団体】…市町、三重県、観光関連団体、自転車関連団体、公社

指標 1

指標	説明	R5年度 未実績	R10年度 目標値
サイクリング モデルルート設置数	地域内をルートとするサイクリングモデルルート設置数	15 ルート	18 ルート
レンタサイクル 利用者数	地域内のレンタサイクルステーションでの年間総利用者数	850 人	1,200 人
サイクリングイベント 参加者数	地域内で開催される愛好家に参加可能な自転車イベント参加者数	442 人	530 人

分野2: 受入環境

目標2] 自転車が快適に走れるまち

[施策2] 自転車通行空間の整備

取組 2-1 自転車通行空間ネットワークの整備推進

- 「自転車活用推進法」（平成 28 年）及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年）に基づき、東紀州広域自転車ネットワーク計画を策定します。※紀宝町は平成 30 年 3 月策定済み。
- 自転車ネットワーク路線については、関係団体との協議を経て、路線候補を選定の上、優先的に整備する路線を選定します。
- 自転車と歩行者の分離により安全性が高く、かつネットワークとして連続した自転車利用環境の整備について、自転車ネットワーク計画に基づき、関係団体が緊密に連携の上、優先的に整備する路線を計画的に整備推進します。

【関係団体】…市町、国土交通省、三重県、警察、公社

取組 2-2 ナショナルサイクルートの通行空間整備推進

- ナショナルサイクルートに認定されている太平洋岸自転車道について、自転車が安全で快適に走行できるよう、道路管理者において通行空間の整備を推進します。

【関係団体】…市町、国土交通省、三重県

取組 2-3 地域事情に応じた駐輪場整備の検討

- 各市町が管理する自転車駐輪場等において、現状調査を行うとともに、自転車利用者にとって利用しやすい自転車駐輪場のあり方を検証し、利用状況等に応じた整備を検討します。

【関係団体】…市町

[施策3] 自転車受入体制の整備

取組 3-1 サイクリストにやさしい施設の登録促進

- 地域内での受入環境向上のため、宿泊施設や集客施設等に対し、「東紀州サイクリストにやさしい施設」への登録を呼びかけます。

【関係団体】…市町、観光関連団体、公社



サイクリストにやさしい宿イメージ



「サイクリストにやさしい

取組 3-2 レンタサイクル利用者の利便性向上に向けた取組

- レンタサイクルを利用する際の移動範囲の拡大や快適性向上のため、レンタサイクルステーションにおいて、利用者がより快適に走行できる E-バイクの導入を検討します。

【関係団体】…市町、観光関連団体、公社

- レンタサイクル利用者の利便性向上のため、レンタサイクル貸出施設以外で乗り捨てできるよう、「広域乗り捨てシステム」構築について検討します。

【関係団体】…市町、観光関連団体、公社

取組 3-3 自転車と公共交通の連携による利便性向上

- 自宅などから自転車でバスや鉄道に乗り換えて移動する際の利便性向上のため、地域事情や利用者ニーズに応じ、駐輪場などの整備の必要性等について協議します。

【関係団体】…市町、三重県、交通事業者、公社

取組 3-4 サイクルトレイン・サイクルバスの検証

- 近年、サイクルツーリズムの高まりから、全国的に導入事例があるサイクルトレイン・サイクルバスについて、交通事業者と協働で、導入に向けた可能性・課題等を検証・協議します。

【関係団体】…市町、国土交通省、三重県、交通事業者、公社

指標 2

指標	説明	R 5 年度 未実績	R10 年度 目標値
自転車ネットワーク 計画策定数	東紀州 5 市町のうち、自転車ネッ トワーク計画を策定した市町数	1 件	5 件
サイクリストにやさ しい施設登録数	地域内における東紀州サイクリス トにやさしい施設登録件数	34 施設	60 施設

[施策4] 自転車安全利用の促進**取組 4-1 学校や職場における交通安全研修の充実**

- 小学校、中学校、高等学校において、自転車利用のルールやマナーなどが学習できる交通安全教室の充実を図ります。
- 事業所と連携し、自転車利用のルールやマナーなどに係る交通安全研修の充実を図ります。

【関係団体】…市町、三重県、警察、自転車関連団体

取組 4-2 自転車利用のルール・マナーの周知促進

- 小学校、中学校、高等学校において、自転車安全利用に関するチラシを配布するなど、自転車安全利用の周知を推進し、若年時からの自転車安全利用の意識づけを図ります。
- 自転車の安全利用について、各市町の広報紙やホームページ等を利用して啓発活動を行うとともに、交通安全関係機関と協議の上、連携して街頭での啓発活動を行います。

【関係団体】…市町、三重県、警察

取組 4-3 ヘルメット着用の促進

- 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チラシの配布を行うなど、着用の促進に努めます。
- 各市町のホームページや、学校・事業所等を通じ、ヘルメット着用の必要性等を周知するとともに、着用の促進に努めます。

【関係団体】…市町、三重県、警察

取組 4-4 自転車損害賠償責任保険等の加入促進

- 各市町のホームページや、学校・事業所等を通じ、自転車損害賠償責任保険等の義務化について周知を図るとともに、加入促進に取り組みます。

【関係団体】…市町、三重県、警察

指標 3

指標	説明	R 5 年度 未実績	R10 年度 目標値
自転車等交通安全講習開催数	各地区交通安全協会が開催した自転車等交通安全講習回数	40 回	50 回

分野4: 健康

目標 4】自転車利用で元気に暮らせるまち

[施策 5] 自転車利用の促進

取組 5-1 自転車利用によるエコ通勤の促進

- 環境負荷低減、身体面・精神面での健康増進等のため、公共機関や事業所等において、自転車通勤を含めたエコ通勤を促進します。
 - 国土交通省が自転車通勤を推進するため、令和 2 年 3 月に創設した認証制度「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の周知を図ります。
- 【関係団体】…市町、国土交通省、三重県、交通事業者、公社

取組 5-2 公用自転車利用の促進

- 各市町において、地域内での自転車分担率向上及び環境負荷低減のため、短距離移動時等での公用自転車の利用促進を検討します。
- 【関係団体】…市町

取組 5-3 健康づくりにつながる自転車利用の促進

- 各市町の広報誌やホームページで、自転車利用のさまざまな効果を周知しながら、健康づくりを目的とした自転車利用を促進します。
- 【関係団体】…市町

指標 4

指標	説明	R 5 年度 実績	R10 年度 目標値
健康づくりに関する 広報啓発数	自転車利用等による健康づくりに 関する広報啓発数	0 回	5 回

第 3 章 東紀州広域自転車ネットワーク計画

1 目的

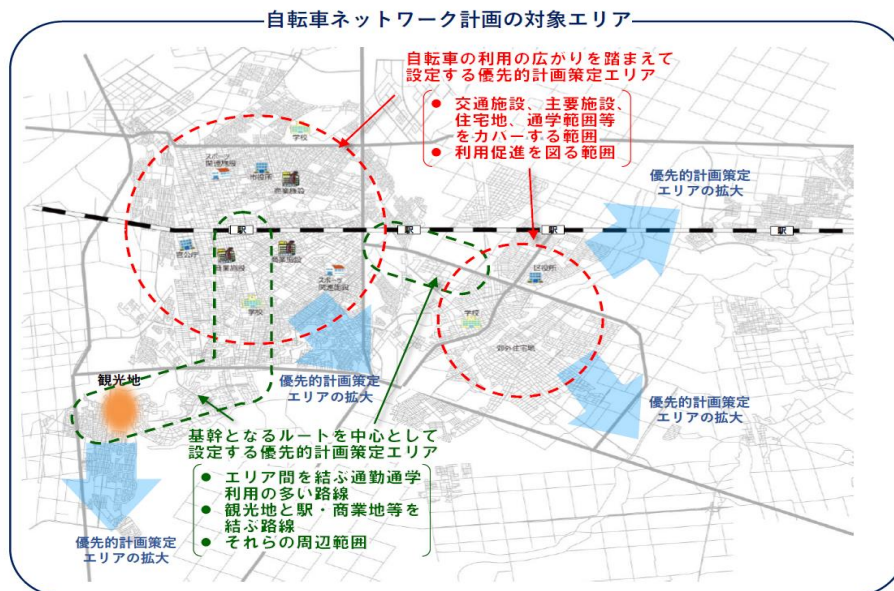
○東紀州地域においては、5つの市町が南北につらなり、太平洋沿岸部には「道の駅紀伊長島マンボウ」「おわせお魚いちば おとと」「鬼ヶ城センター」「道の駅熊野・花の窟」「道の駅パーク七里御浜」「道の駅紀宝町ウミガメ公園」。山間部には「キャンプ inn 海山」「三重県立熊野古道センター」「丸山千枚田」「さぎりの里」「飛雪の滝キャンプ場」といった観光拠点が存在しています。

○そこで、国道 42 号（太平洋岸自転車道・ナショナルサイクルルート）を軸として、国道 311 号、国道 260 号など沿線の観光拠点を接続する路線を対象に、自転車愛好家やレンタサイクル利用者等による自転車利用を促進するため、「観光利用の観点から自転車利用を促進する路線」として自転車ネットワーク計画を策定し、安全で快適な自転車通行空間の効果的かつ効率的な整備を推進します。

※紀宝町分については平成 30 年に自転車ネットワーク計画を策定済のため、既計画から本計画に抜粋します。

●自転車ネットワーク路線の選定の考え方

- ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）
- ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
- ⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線
- ⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
- ⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
- ⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線



出典：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） P. I -5、I -8

図 1 優先計画策定エリアの抽出の考え方

2 計画路線候補

○観光利用の観点から自転車利用を促進する路線として、国道 42 号（太平洋岸自転車道・ナショナルサイクルルート）と沿線の観光拠点を接続する路線を対象とします。

【紀北エリア（紀北町、尾鷲市）】

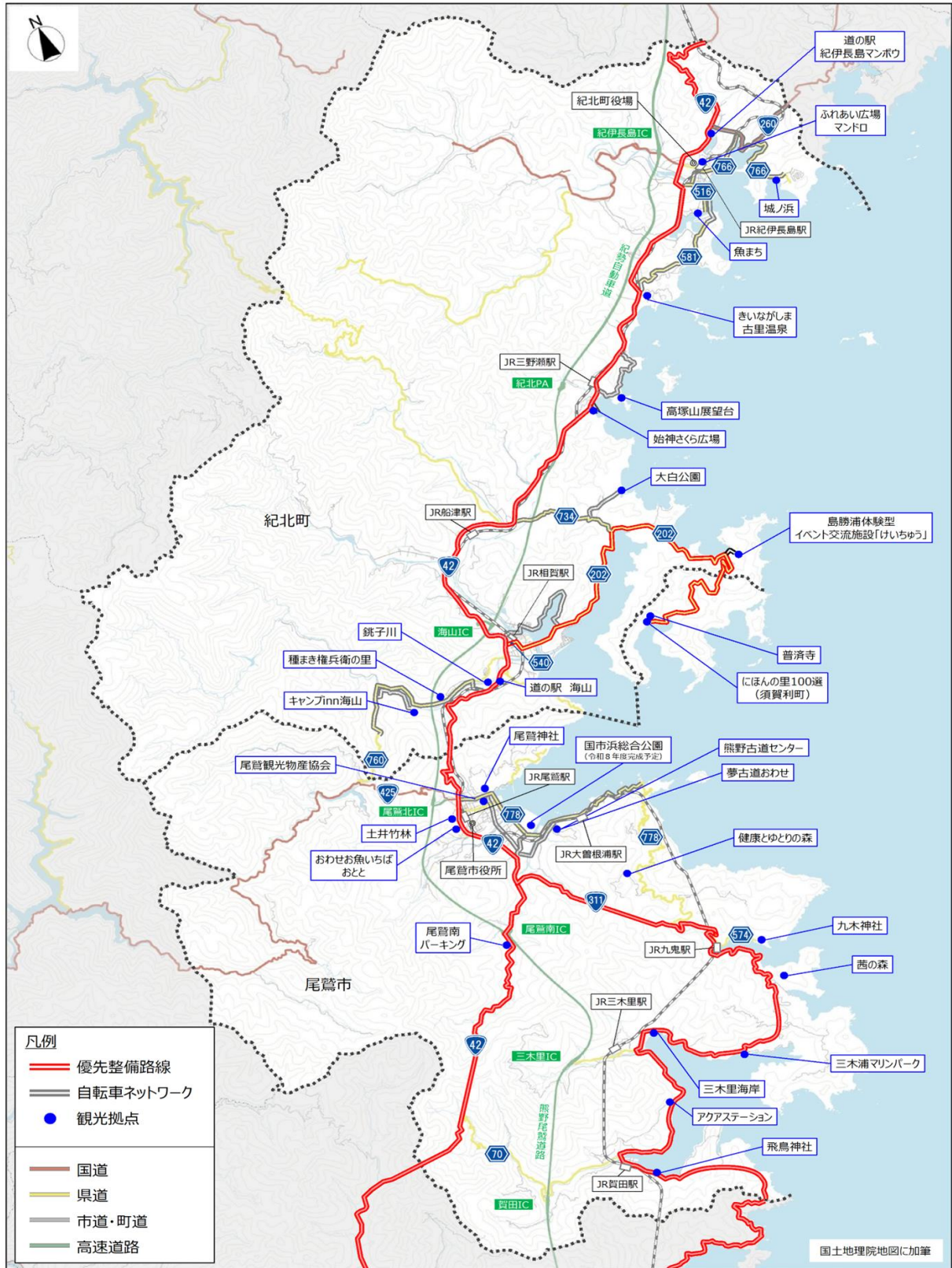


図 2 位置図及びルート図(紀北町、尾鷲市)

【紀南エリア（熊野市、御浜町、紀宝町）】



図3 位置図及びルート図(熊野市、御浜町、紀宝町)

3 自転車通行空間の整備形態

3.1 整備の基本的な考え方

○安全で快適な自転車ネットワークの形成のために、整備の基本的な考え方として以下を設定します。

- ① 車道内での整備を基本とする
「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）」に記載されている自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、車道部における整備にて検討を行う。
- ② 大規模な改築を行わず、現存の道路用地内にて整備可能なネットワークとする
自転車ネットワークの早期形成を図るため、基本的には用地買収を伴う道路拡幅や大規模な道路改築は行わない。ただし、道路新設や他事業による拡幅等が生じる場合はこの限りではない。
- ③ 郊外では生活での自転車利用は少なく、観光目的としたロードバイク等の利用が多いため、地域・路線の特性に応じた整備形態とする。
- ④ 自転車通行空間を整備しても、利用者が意図を理解していなければ効果が発揮されないため、周知等も併せて行う。

3.2 東紀州広域自転車ネットワーク計画における整備手法の選定

○東紀州広域自転車ネットワーク計画の整備の基本的な考え方の 1 つとして、「現存の道路用地内にて整備可能なネットワーク」とし「自転車ネットワークの早期形成を図る」としてしています。

○ここから、自転車走行空間の整備手法は、「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）」（以下、ガイドライン）の、「交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方」（表 1）及び既存道路空間の再配分等から完成形態の整備が可能かの検討も踏まえて整備形態を選定します。

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} 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	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	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

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典：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） P. I -9

表 1 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

- 各路線の交通量・速度より交通状況を踏まえた分類を行うと、国道42号は「B：A、C以外の道路」となり、完成形態で「自転車専用通行帯」による整備形態となるが、現存の道路用地内で道路空間の再配分を行った場合においても、外側線の外側に両側1.5mの自転車専用通行帯を完全に確保することは困難であり、従って1.5mの自転車専用通行帯の確保が困難な区間については、下り線（海岸側）を1.25m以上、上り線（山側）を1.0mの路肩幅員を確保し、自転車専用通行帯が確保できない区間については車道混在による整備形態を選定します。
- 上記以外の国道、県道、市町道は「C：自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路」となり、完成形態で「車道混在」による整備形態とします。

表2 整備形態案（紀北町）

路線 (延長)	自動車類 平均交通量 (台/日)	規制速度 (km/h)	対象区間： R3 センサス 基本区間番号	交通状況を 踏まえた分類	整備形態 整備手法
国道42号 (L=29.3km)	3,893	50	24300420570～0660	B：A、C以外の道路	完成形態 車道混在
国道260号 (L=3.4km)	2,283	50	24302600400～0420		
臨港道路 (L=1.8km)	—	—	—	C：自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路	完成形態 車道混在
県道766号 城ノ浜山居線 (L=2.3km)	1,162	40	24607660050		
県道516号 長島港線 (L=1.3km)	2,696	40	24605160010～0020		
県道734号 矢口浦上里線 (L=3.2km)	1,166	40	24607340010		
県道202号 須賀利港 相賀停車場線 (L=11.0km)	2,278	40	24602020030		
県道540号 相賀停車場線 (L=0.3km)	1,207	30	24605400010		
県道581号 長島港古里線 (L=4.3km)	847	40	24605810010		
県道760号 南浦海山線 (L=6.2km)	690	30	24607600020		
熊野灘 臨海公園園路 (L=1.6km)	461	40	24607660030		
町道相賀小浦線 (L=2.6km)	—	—	—		
町道 本地汐ノ津呂線 (L=0.5km)	—	—	—		

路線 (延長)	自動車類 平均交通量 (台/日)	規制速度 (km/h)	対象区間： R3 センサス 基本区間番号	交通状況を 踏まえた分類	整備形態 整備手法
町道渡利小浦線 (L=1.2km)	—	—	—	C：自動車の速度が低 く、自動車交通量が 少ない道路	完成形態 車道混在
町道 枳穀原深谷1号線 (L=0.5km)	—	—	—		
町道 片町汐ノ津呂線 (L=0.8km)	—	—	—		
町道豊浦線 (L=1.2km)	—	—	—		
町道入江西町線 (L=0.5km)	—	—	—		
町道松本本町線 (L=0.9km)	—	—	—		
町道片上駅前線 (L=1.0km)	—	—	—		
町道戸ノ須岩本線 (L=0.2km)	—	—	—		
町道戸ノ須4号線 (L=0.1km)	—	—	—		

表3 整備形態案（尾鷲市）

路線 (延長)	自動車類 平均交通量 (台/日)	規制速度 (km/h)	対象区間： R3 センサス 基本区間番号	交通状況を 踏まえた分類	整備形態 整備手法
国道42号 (L=16.9km)	7,775	50	24300420680	B：A、C以外の道路	完成形態 車道混在
国道311号 (L=28.1km)	1,014	50	24303110010～0070		
県道778号 中井浦九鬼線 (坂場西地内 ～行野地内) (L=6.8km)	4,053	40	24607780010～0020		
市道 岡崎野田汐附線 (L=0.8km)	—	—	—	C：自動車の速度が低 く、自動車交通量が 少ない道路	完成形態 車道混在
県道202号 須賀利港 相賀停車場線 (L=3.9km)	1,609	40	24602020010～0030		

表 4 整備形態案（熊野市）

路線 (延長)	自動車類 平均交通量 (台/日)	規制速度 (km/h)	対象区間： R3 センサス 基本区間番号	交通状況を 踏まえた分類	整備形態 整備手法
国道 42 号 (熊野大泊 IC 以北 L=16.1km)	1,860	50	24300420720～0760	B：A、C 以外の道路	完成形態 車道混在
国道 42 号 (熊野大泊 IC 以南 L=8.1km)	12,867	50	24300420770～0800		
国道 311 号 (尾鷲市境～国道 42 号 L=19.4km)	930	50	24303110080～0100/ 24303110270		
国道 311 号 (国道 42 号～御浜 町境、御浜町境～ 和歌山県境 L=14.4km)	1,961	50	24303110120/ 24303110140～0160/ 24303110200～0230		
県道 141 号 鵜殿熊野線 (L=4.8km)	8,121	40	24601410100～0110		
県道 34 号 七色峡線 (L=0.4km)	3,050	30	24400340040	C：自動車の速度が低 く、自動車交通量が 少ない道路	完成形態 車道混在
県道 40 号 熊野矢ノ川線 (L=12.3km)	385	30	24400400030～0040		
県道 52 号 御浜北山線 (L=13.2km)	72	30	24400520040/ 24400520060		
県道 765 号 長尾板屋線 (L=5.0km)	491	30	24607650010～0020		
県道 780 号 熊野川紀和線 (L=2.8km)	67	50	24607800050		
市道 西川町千儀線 (L=0.9km)	—	—	—		
市道 新町線 (L=0.2km)	—	—	—		
市道 西川町獅子岩線 (L=1.3km)	—	—	—		
市農道 農免西山線 (L=4.6km)	—	—	—		

表 5 整備形態案（御浜町）

路線 (延長)	自動車類 平均交通量 (台/日)	規制速度 (km/h)	対象区間： R3 センサス 基本区間番号	交通状況を 踏まえた分類	整備形態 整備手法
国道 42 号 (L=8.4km)	13,818	50	24300420810～0850	B：A、C 以外の道路	完成形態 自転車専用 通行帯 または 車道混在
国道 311 号 (L=10.0km)	2,119	50	24303110170～0190		
県道 52 号 御浜北山線 (L=6.5km)	1,625	40	24400520020～ 0030/24400520050	C：自動車の速度が低 く、自動車交通量が 少ない道路	
県道 141 号 鵜殿熊野線 (L=8.6km)	8,121	40	24601410060～0090	B：A、C 以外の道路	

3.3 自転車通行空間の整備形態

(1) 車道混在（歩道あり）

○概要

車道における自転車走行位置について、矢羽根型路面表示で整備するタイプの通行空間です。自転車専用の幅員が与えられていないので、自動車と混在しながら車道を利用します。整備方法はガイドラインを基本としますが、交通状況や交通事故の危険性に応じて整備方法の検討を行います。

○自転車の通行方法

- ・ 自転車は、路肩（車道左側）を通行しなければならない。
- ・ 自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となる。

○整備イメージ（ガイドラインに示されている例）

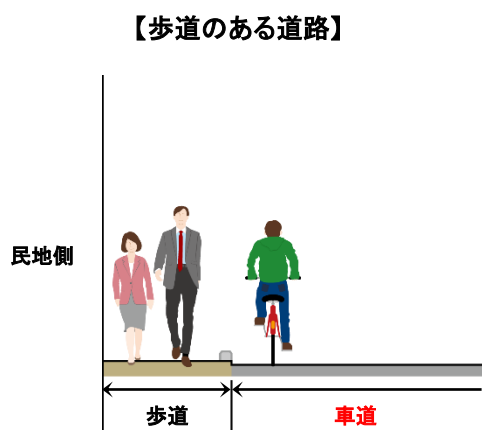
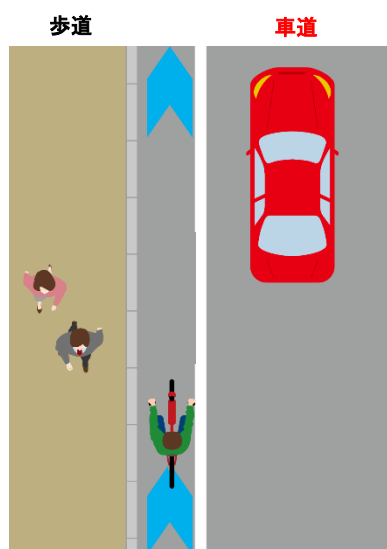
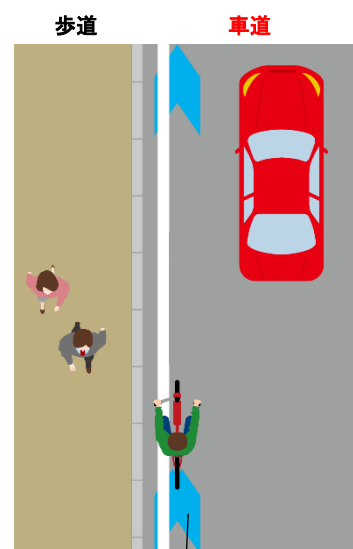
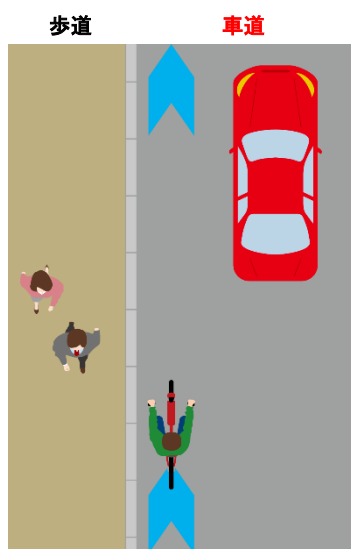


写真 車道混在（歩道あり）の整備状況（紀宝 BP）

【路肩・停車帯内の対策】



【車線内の対策】



※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

(2) 車道混在（歩道なし）

○概要

歩道がない道路では、自転車の走行位置を明示する矢羽根型路面表示を車道の左端に設置することにより、自転車の左側通行を促します。整備方法はガイドラインを基本としますが、交通状況や交通事故の危険性に応じて整備方法の検討を行います。

○自転車の通行方法

- ・自転車は、原則、車道の左側を通行しなければならないが、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路肩（路側帯）を通行することもできる。
- ・自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となる。

○整備イメージ（ガイドラインに示されている例）

【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

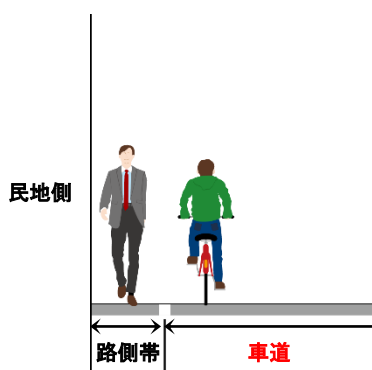
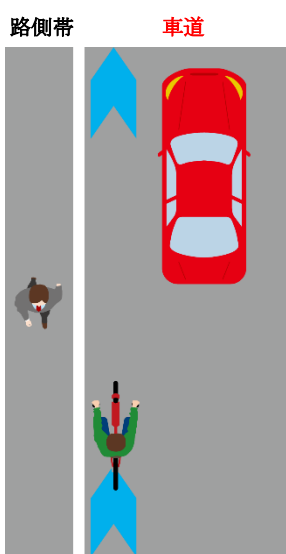


写真 車道混在（歩道なし）の整備状況（紀宝 BP）

【車線内の対策】



第4章 自転車活用を推進するために必要な取組

○前章に掲げる目標の実現のために実施すべき施策を着実に実行し、もって自転車活用を推進するために必要な取組は、別に定めます。

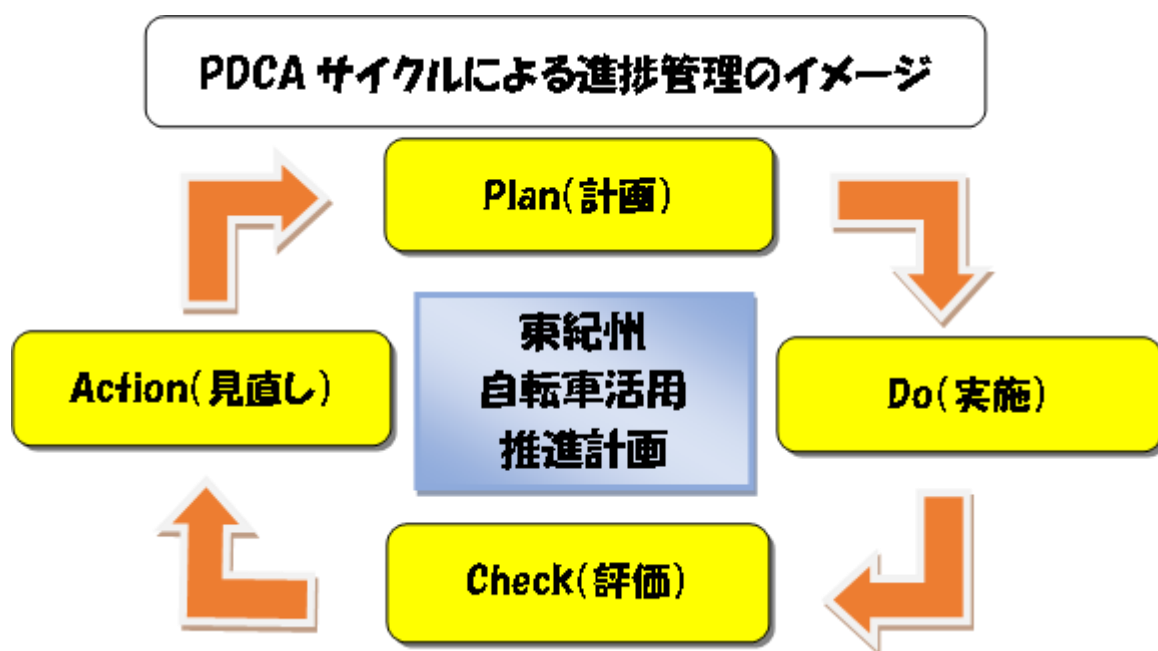
第5章 計画の推進体制と進行管理

1 計画の推進体制

○本計画に定めた目標の実現に向け、東紀州5市町、国、県、警察をはじめ、住民、事業所、学校、交通事業者等が連携・協力して、効果的・効率的に施策を推進します。

2 計画の進行管理

○本計画の実現に向けて、東紀州サイクリング活用推進協議会において、定期的に施策の進捗管理、成果の検証、必要に応じた見直し等を行います。



第6章 計画の見直し

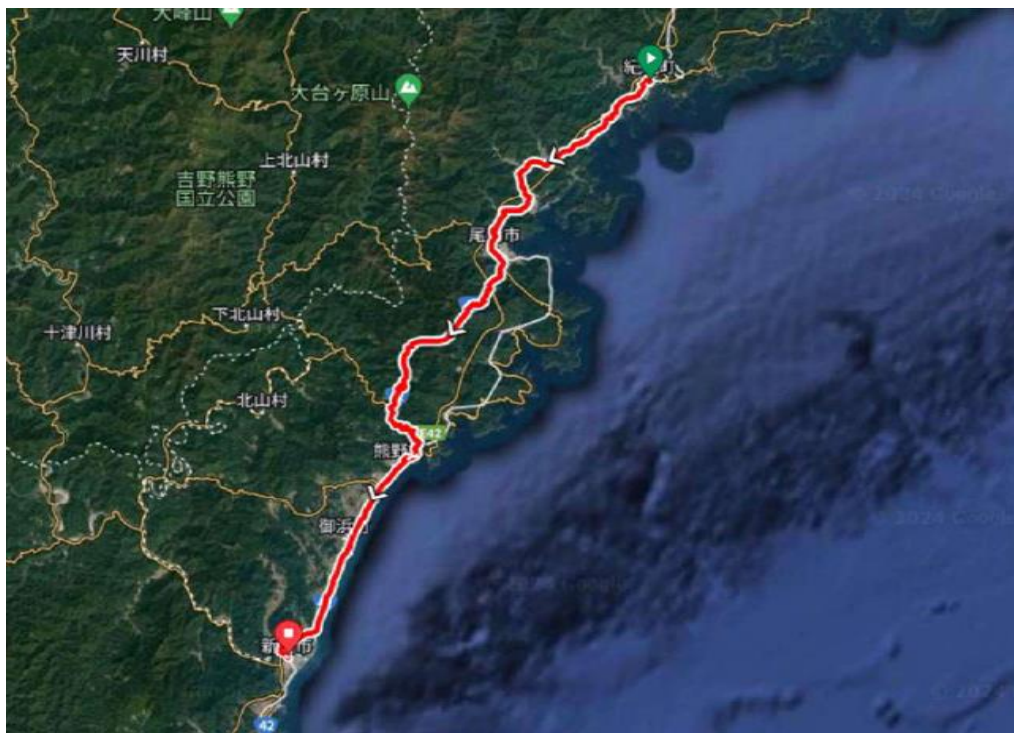
○本計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、施策の進捗状況及び社会情勢の変化等を踏まえ、計画の見直しを行います。

○また、国及び三重県の推進計画が変更された場合には、当該改定内容と本計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて本計画の見直しを図ります。

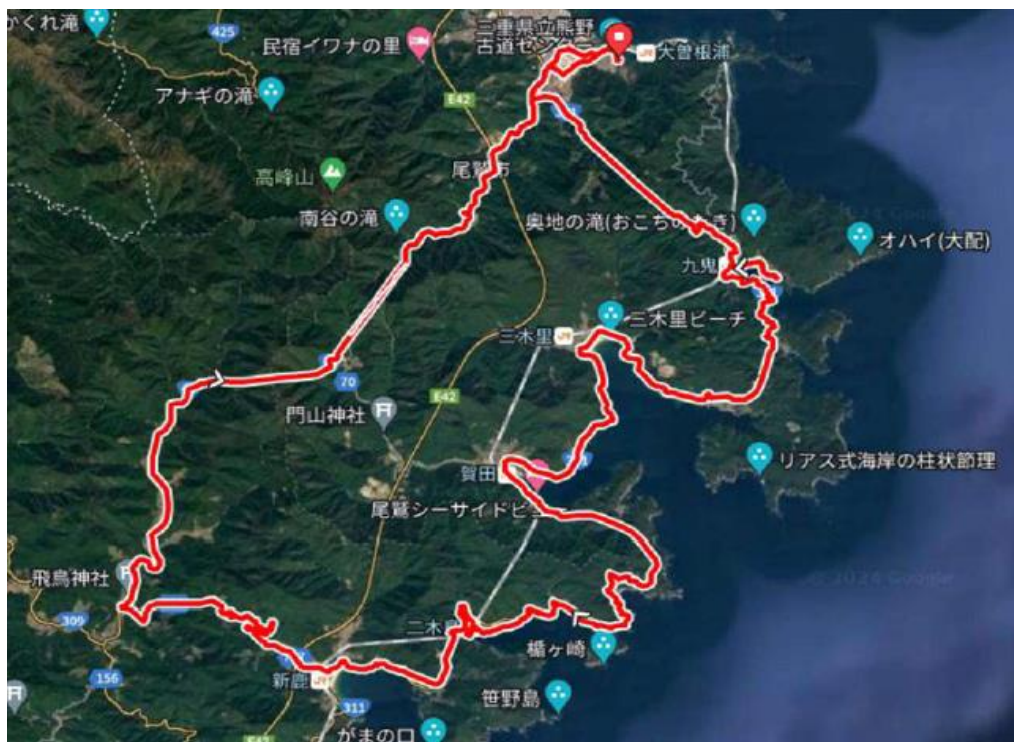
第7章 資料

1 サイクリングモデルルート

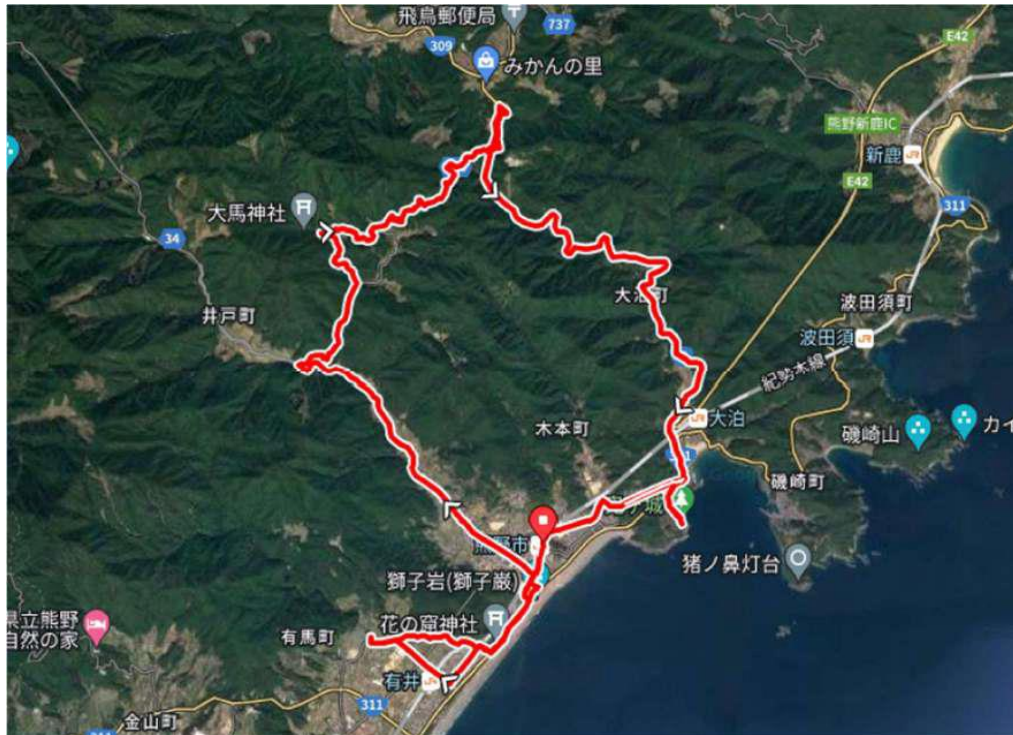
(1) 太平洋岸自転車道東紀州走破コース



(2) 尾鷲・熊野周遊ルート

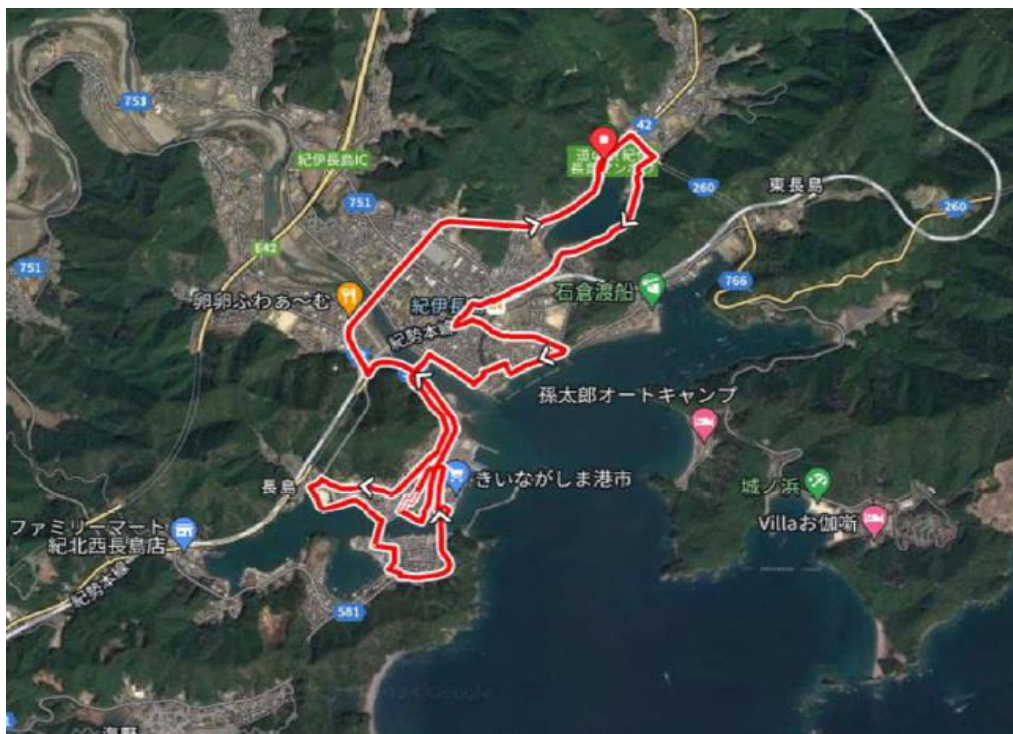


(3) くまのパワースポット巡りコース

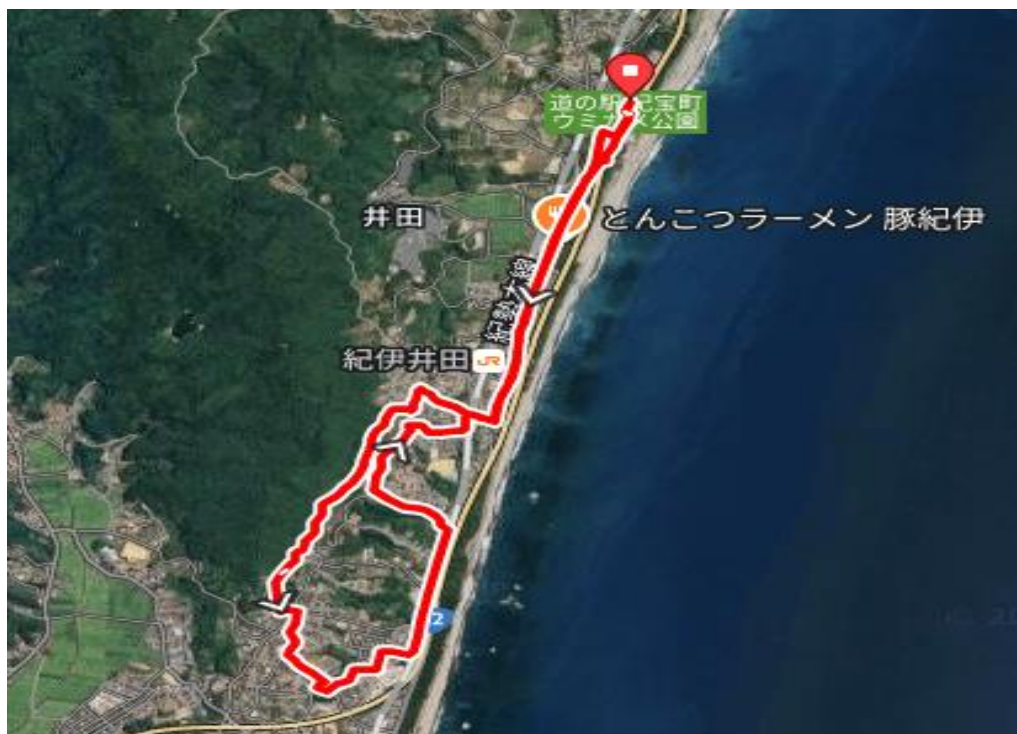


2 レンタサイクルステーションを拠点としたサイクリングモデルルート

(1) 紀北町まちなか周遊コース



(2) 紀宝町浜街道コース



3 東紀州サイクリング活用推進協議会委員名簿（令和6年度）

組織名	所属	企画部会		観光部会	役職	氏名
		紀北分科会	紀南分科会			
尾鷲市	政策調整課	○			課長	三鬼 望
	建設課	○			課長	塩津 敦史
	商工観光課			○	課長	濱田 一多朗
熊野市	市長公室		○		室長	福岡 稔雄
	建設課		○		課長	乾 義昭
	商工・観光スポーツ課			○	課長	大井 伸剛
紀北町	企画課	○			課長	上村 毅
	建設課	○			課長	井土 誠
	商工観光課			○	課長	岩見 建志
御浜町	企画課		○	○	参事	林 健太郎
	建設課		○		課長	池内 昌洋
紀宝町	企画調整課		○	○	課長	岡本 元
	基盤整備課		○		課長	後 信博
国土交通省紀勢国道事務所	管理第二課	○	○		課長	阪井 宣行
	尾鷲維持出張所	○			所長	出口 大治
	熊野維持出張所		○		所長	佐藤 知規
三重県県土整備部	道路管理課	○	○		主幹	萩 裕也
	尾鷲建設事務所保全課	○			課長	鈴木 寛也
	尾鷲建設事務所道路・公園課	○			課長	前納 稔樹
	熊野建設事務所保全課		○		課長	高山 英希
	熊野建設事務所道路課		○		課長	西口 健太郎
三重県地域連携・交通部	交通政策課	○	○		課長	藤田 雄一
	南部地域振興局 東紀州振興課	○	○	○	課長	加藤 仁志
三重県観光部	観光振興課			○	課長	酒井 智一
三重県警察	尾鷲警察署交通課	○			課長	笠井 剛司
	熊野警察署地域交通課		○		課長	福本 義彦
	紀宝警察署地域交通課		○		課長	永岡 謙一
三重交通株式会社	南紀営業所	○	○	○	所長	堀口 時彦
東海旅客鉄道株式会社	管理部企画課	○	○	○	係長	井上 雅隆
(一社)紀北町観光協会				○	事務局長	西尾 寛明
尾鷲観光物産協会				○	事務局長	梅谷 陽子
熊野市観光公社				○	社長	山本 方秀
(一社)ツーリズムみはま				○	代表理事	湊 賢一郎
熊野エリア道の駅協議会				○	事務局長	石本 慶紀
スポーツプロデュース熊野				○	事務局長	下澤 友紀雄
熊野市サイクル協会				○	理事	中辻 嗣浩
皇學館大学	現代日本社会学部	○	○	○	教授	千田 良仁
(一社)東紀州地域振興公社		○	○	○	事務局長	杉崎 誠

4 計画策定経過

事 項	日 程	検討事項等
令和4年度 第1回協議会	令和5年3月6日（月）	☐ 協議会発足までの経緯について ☐ 協議会規約及び委員について ☐ 東紀州地域におけるサイクリング活用の状況について ☐ 令和5年度の事業計画案について ☐ 自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画について
令和5年度 第1回観光部会	令和5年6月6日（火）	☐ 令和5年度東紀州サイクリング観光推進事業について
令和5年度 第1回企画部会	令和5年9月25日（月）	☐ 東紀州サイクリング観光推進事業の進捗状況について ☐ 東紀州自転車活用推進計画の策定について
令和5年度 第1回協議会	令和6年2月26日（月）	☐ 令和5年度東紀州サイクリング観光推進事業の進捗状況について ☐ 東紀州自転車活用推進計画（最終案）について ☐ 令和6年度東紀州自転車活用推進計画に基づくサイクルツーリズム推進に向けた取組について
令和6年度 第1回協議会	令和6年5月20日（月）	☐ 東紀州自転車活用推進計画について ☐ 東紀州自転車活用推進計画に基づく取組について ☐ 東紀州自転車活用推進計画 KPI 達成に向けたロードマップについて ☐ 令和6年度東紀州サイクルツーリズム推進事業について
令和6年度 第2回協議会	令和7年2月20日（木）	☐ 令和6年度東紀州自転車活用推進計画に基づくサイクルツーリズム推進関連取組について ☐ 東紀州自転車活用推進計画【改定版】（案）について ☐ 令和7年度東紀州自転車活用推進計画に基づくサイクルツーリズム推進関連取組について

5 施策推進に係る関係部署

目標及び目標達成のための施策推進に係る関係部署			市町					三重県				観光関連団体	自転車関連団体	交通事業者	東紀州地域振興公社																		
			観光担当	道路担当	交通安全担当	健康担当	その他担当	国土交通省	観光担当	道路担当	交通担当					警察																	
分野1: 観光・スポーツ																	目標 1]サイクリストや旅行者が集うまち																
施策1	サイクルツーリズムの推進	取組1-1	サイクリングモデルルートの設定・PR	○								○	○	○	○		○																
		取組1-2	国道311号のナショナルサイクルルート指定等に向けた検討	○	○									○	○	○																	
		取組1-3	サイクリング関連情報の発信	○						○	○	○	○		○	○		○															
		取組1-4	レンタサイクルの利用促進	○												○		○															
		取組1-5	サイクリング体験コンテンツの造成・PR	○								○			○			○															
		取組1-6	サイクリングガイド育成	○								○			○			○															
		取組1-7	サイクリングイベントの開催・PR	○						○	○	○	○		○	○		○															
		取組1-8	地元プロ自転車チームの協力による自転車の魅力PR	○													○	○															
		取組1-9	自転車チーム・自転車競技部の合宿誘致	○													○	○															
		取組1-10	近隣地域・関連団体との連携	○										○		○	○		○														
分野2: 受入環境			目標 2]自転車が快適に走れるまち																														
施策2	自転車通行空間の整備	取組2-1	自転車通行空間ネットワークの整備推進			○					○		○	○	○			○															
		取組2-2	ナショナルサイクルルートの通行空間整備推進	○	○					○		○																					
		取組2-3	地域事情に応じた駐輪場整備の検討	○	○	○	○	○	○																								
施策3	自転車受入体制の整備	取組3-1	サイクリストにやさしい施設の登録促進	○	○												○																
		取組3-2	レンタサイクル利用者の利便性向上に向けた取組	○												○		○															
		取組3-3	自転車と公共交通の連携による利便性向上	○		○	○						○	○			○	○															
		取組3-4	サイクルトレイン・サイクルパスの検証	○		○				○			○					○	○														
分野3: 安全・安心			目標 3]自転車利用者のマナーがよいまち																														
施策4	自転車安全利用の促進	取組4-1	学校や職場における交通安全研修の充実					○							○		○																
		取組4-2	自転車利用のルール・マナーの周知促進					○						○	○																		
		取組4-3	ヘルメット着用の促進			○	○							○	○																		
		取組4-4	自転車損害賠償責任保険等の加入促進					○						○	○																		
分野4: 健康			目標 4]自転車利用で元気に暮らせるまち																														
施策5	自転車利用の促進	取組5-1	自転車利用によるエコ通勤の促進							○	○			○				○	○														
		取組5-2	公用自転車利用の促進							○																							
		取組5-3	健康づくりにつながる自転車利用の促進							○																							