

美瑛町自転車活用推進計画

令和5年10月

美 瑛 町

目次

1.	はじめに	1
1-1	背景と目的	1
1-2	計画区域	1
1-3	計画期間	1
1-4	計画の位置づけ	2
1-5	計画策定の検討体制	2
2.	現状と課題整理	3
2-1	現状分析	3
2-2	町民アンケート調査	15
2-3	現状・課題整理	20
3.	計画目標及び施策展開	21
3-1	計画目標	21
3-2	施策体系	22
3-3	施策展開	24
4.	計画推進	35
4-1	計画の推進に向けた基本的な考え方	35
4-2	計画の推進体制	35
4-3	法令等の動向に合わせた計画の見直し	35

1. はじめに

1-1 背景と目的

自転車の活用については、平成29年に「自転車活用推進法」が施行され、これに基づき平成30年に国は「自転車活用推進計画」を策定しました。これを受け、北海道でも平成30年に「北海道自転車条例」が施行され、同年「北海道自転車利活用推進計画」が策定されています。

自転車の活用は近隣の移動手段としてだけでなく、環境負荷の低減や健康増進など、様々な効果が期待されており、その利用環境は大きな変革期を迎えています。

本町においても、広大な農業景観と丘陵地帯でのサイクリング需要が高まっており、地域住民の移動の安全性を守るためにも自転車が安全に走行できる環境や、サイクリストの受入環境の充実が求められています。

このため、本町の自転車施策を総合的かつ効果的に展開する方向性を示すことを目的に、国・北海道などと連携したサイクリング環境を整備し、サイクルツーリズムのさらなる推進を通じた道の駅を含めた周遊観光の確立や交流人口の拡大を図るとともに、ゼロカーボンシティの実現に向けた取組の一つとして「美瑛町自転車活用推進計画」を策定することとしました。

1-2 計画区域

本計画の対象区域は美瑛町全域とします。

1-3 計画期間

計画期間は令和5年度からの5年間とし、計画目標年次を令和9年度に設定します。計画の内容は、関連法令の改正や社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて適宜見直しを行います。

1-4 計画の位置づけ

「美瑛町自転車活用推進計画」は、「第6次美瑛町まちづくり総合計画」や「第2次美瑛町都市計画マスタープラン」などの既存計画を踏まえ、まちづくりや交通計画などと連携を図りながら展開していくことが重要です。

また、国の自転車施策にかかわる「第2次自転車活用推進計画」や「第2期北海道自転車活用推進計画」などの自転車関連計画と連携・整合を図っていきます。

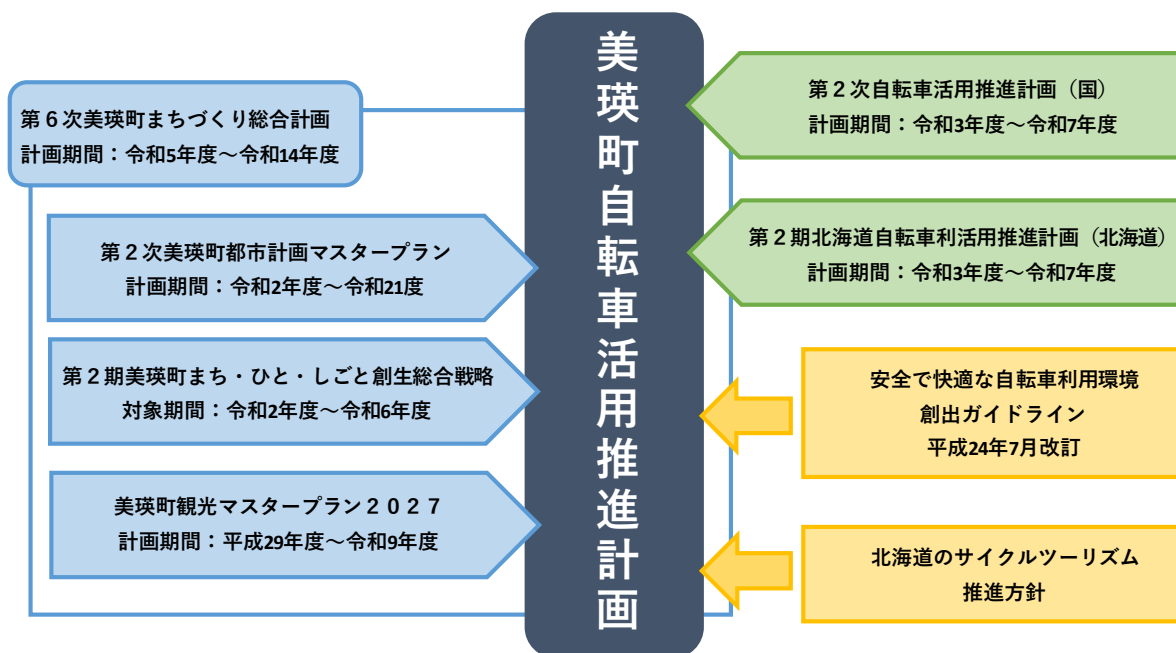


図1 本計画の位置づけ

1-5 計画策定の検討体制

町、町関係団体、自転車関係団体で構成された「美瑛町自転車活用推進計画策定委員会」（以下「策定委員会」という。）を設置し、美瑛町の自転車交通を取り巻く現状を共有した上で検討しました。

2. 現状と課題整理

2-1 現状分析

① 自転車保有台数

国内では、環境に対する意識や健康志向の高まりなどから国内の自転車保有台数は増加を続けており、特に快適性やファッション性が優れるスポーツ車が増加傾向にあります。

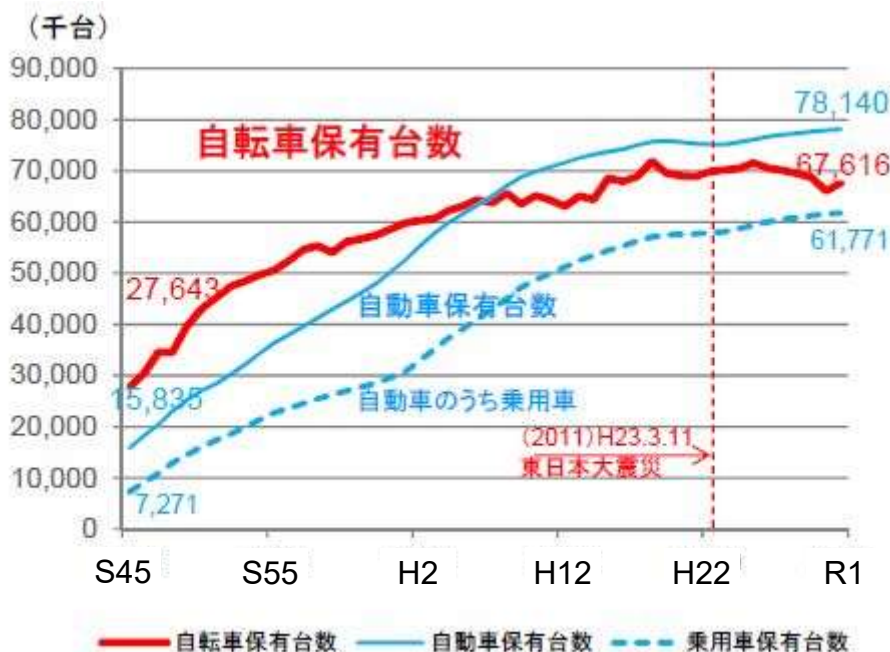


図2 自転車保有台数

出典：自転車：（S45～H20）（社）自転車協会
（H21～H25）（財）自転車産業振興協会
（H26～H29）自転車保有台数推計報告書 （財）自転車産業振興協会
自動車：（財）自動車検査登録情報協会

② ヘルメット着用努力義務化

道路交通法の一部改正（令和4年4月27日公布、令和5年4月1日施行）により、全ての自転車利用者に対し、自転車の乗車用ヘルメット着用の努力義務が課されることとなりました。全年齢に対して、万が一の交通事故に備えたヘルメットの着用が推奨されています。

③ 自転車保険加入状況

令和2年度に北海道が実施した「道民意識調査」では、北海道自転車条例で自転車損害賠償保険への加入が努力義務になっていることを知っている人は、道北地方が37.3%と他地域よりも高くなっています。また、道北地方アンケート回答者の自転車損害賠償の加入状況は、15.7%となっています。不明と未回答を除いた加入者と未加入者の比率は、69：31となり、他地域と比較して加入者の割合が最も高くなっています。

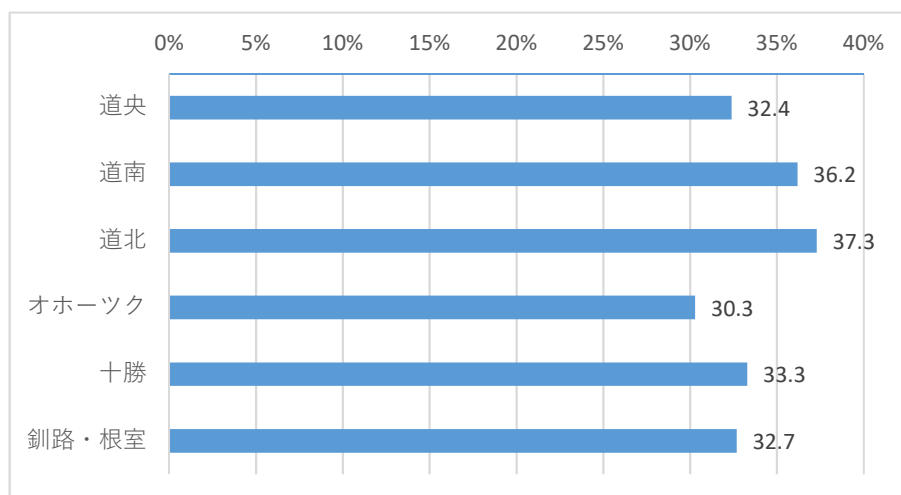


図3 自転車損害賠償保険加入の努力義務認知度

出展：令和2年度道民意識調査

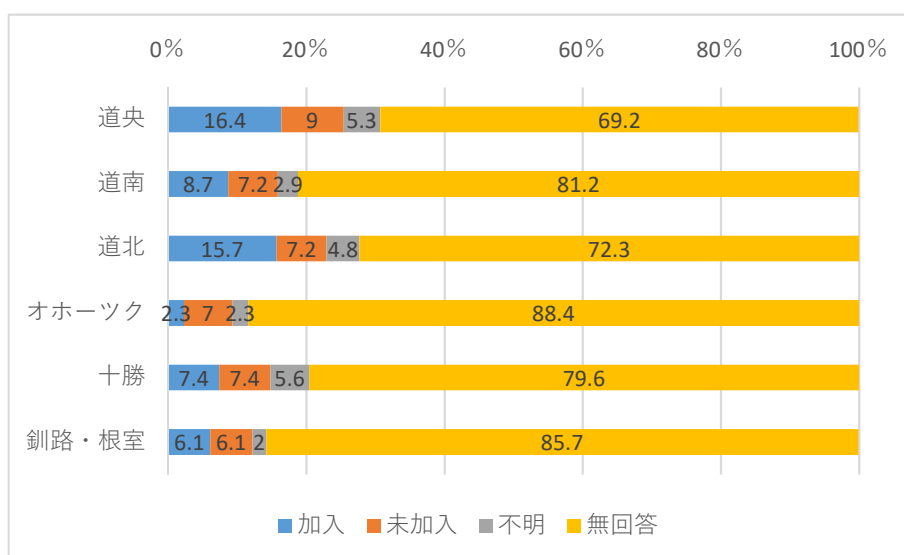


図4 自転車損害賠償保険の加入状況

出典：令和2年度道民意識調査

④ 自転車関連事故の発生状況

道内の自転車事故発生件数を見ると、平成28年頃からほぼ横ばいで推移しており、年間約1,400件発生しています。死亡事故は特に高齢者で多く発生しています。対歩行者の衝突発生箇所は、歩道が約6割と最も多く、歩道走行方法の周知や原則車道走行を徹底する必要があります。

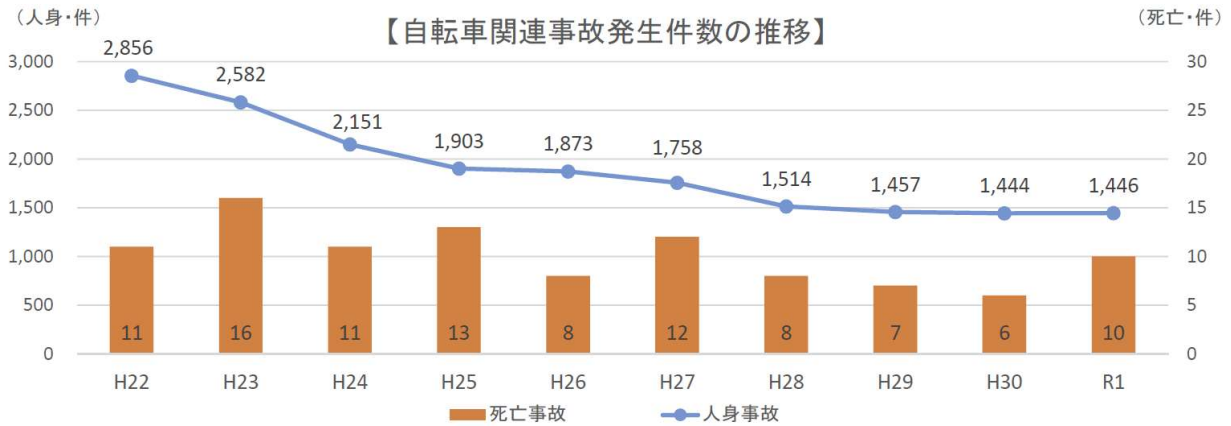


図5 自転車関連事故発生件数

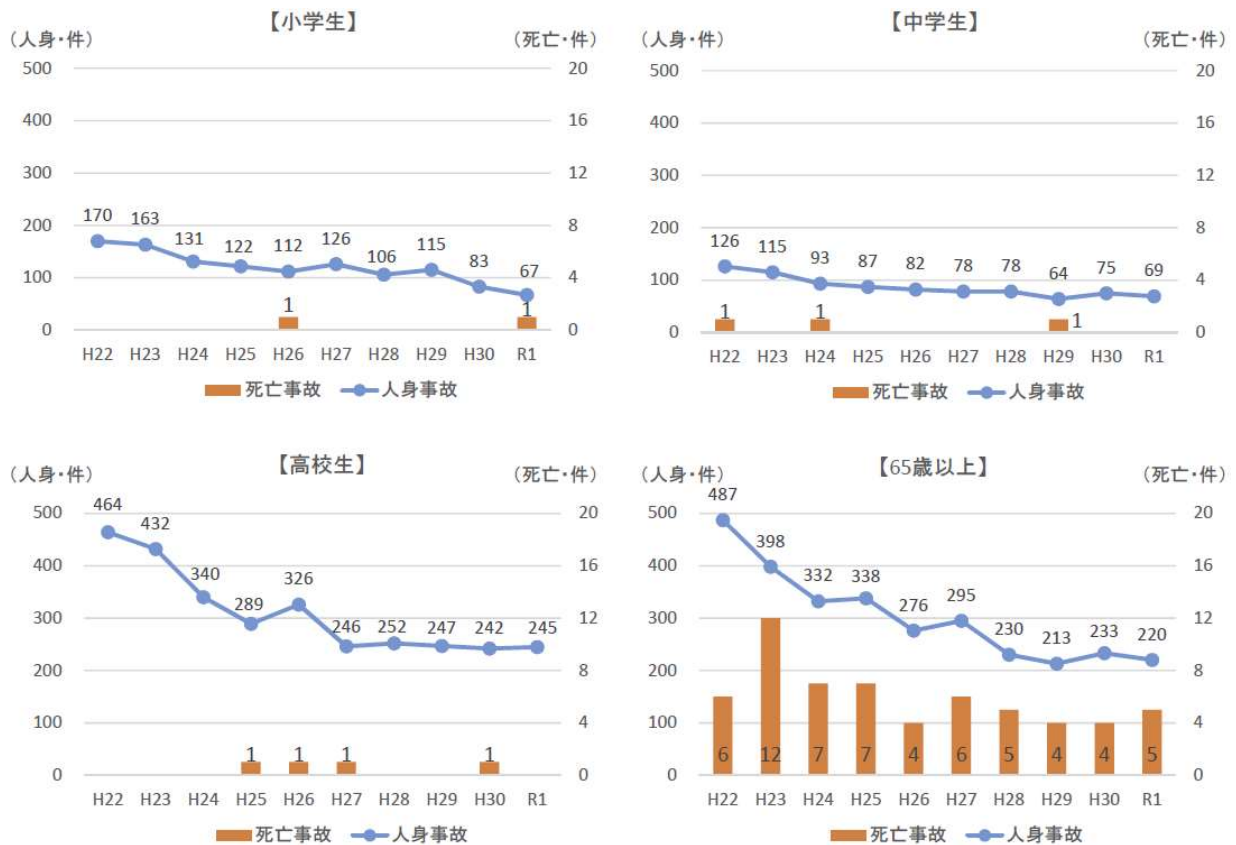


図6 年齢別自転車関連事故発生件数・死亡事故件数

出典：自転車関連事故等の分析（北海道警察）

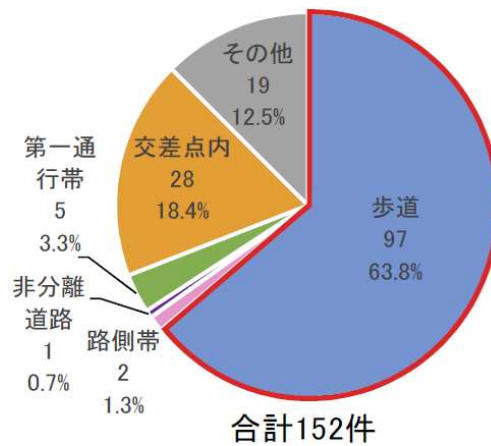


図7 対歩行者の衝突発生箇所

出典：自転車関連事故等の分析（北海道警察）

町内における自転車関連の人身事故は、平成24年から令和3年にかけて2件発生しています。いずれも町道の交差点での対自動車の事故となっており、対人などの接触事故については把握できていません。

⑤ 交通分担率

本町で最も多い交通手段は自家用車となっており、全体の64.1%を占めています。その次を占めているのが10.4%で自転車となっており、北海道全体の自転車利用者の割合が8.6%であるため、北海道の平均よりも自転車の利用割合が多い結果となっています。

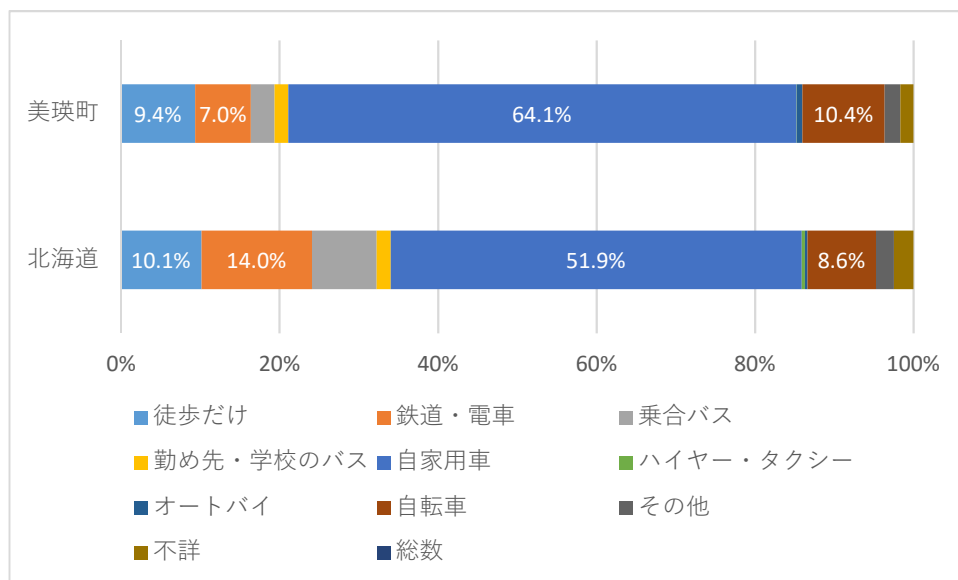


図8 本町と北海道における交通手段の比較（通勤・通学）

出典：令和2年国勢調査

⑥ 交通安全に関する取組

本町では、教育機関や北海道警察などの関係機関と協力して交通安全教育を展開しており、毎年交通安全教室を実施しています。

また、*交通安全対策推進協会において、交通安全運動の普及・啓発に関する活動を行っているほか、各道路管理者や警察、教育委員会などが連携して美瑛町通学路交通安全プログラムを策定し、児童・生徒が安全に通学できるよう通学路の安全確保を行っています。



図9 交通安全教室実施の様子

*交通安全対策推進協会とは・・・

「美瑛町交通安全条例」に基づき、町の交通安全の実現のため普及啓発活動等を行う、町内の関係機関や事業所等で構成される団体。

⑦ サイクルイベントの実施状況

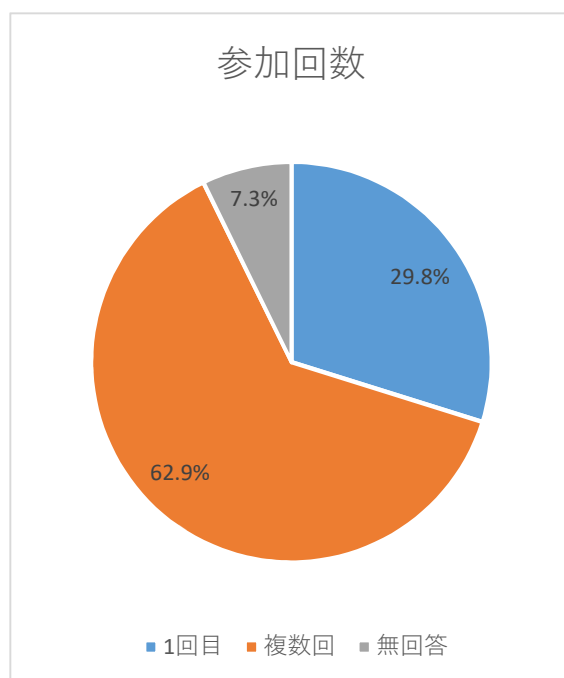
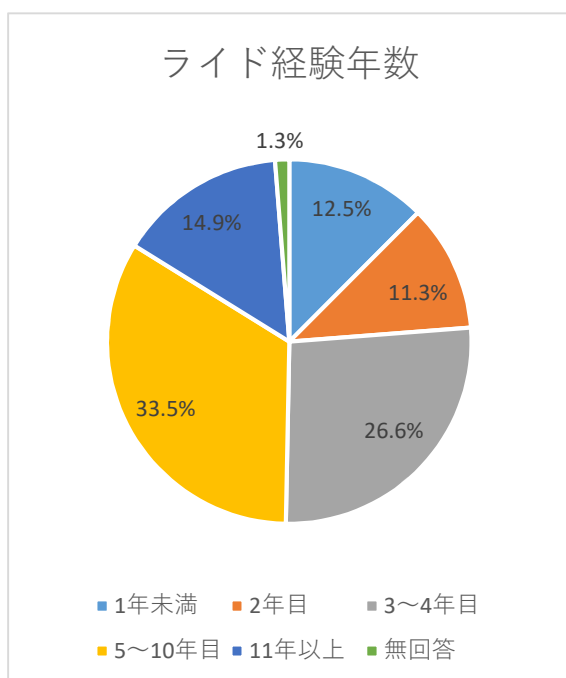
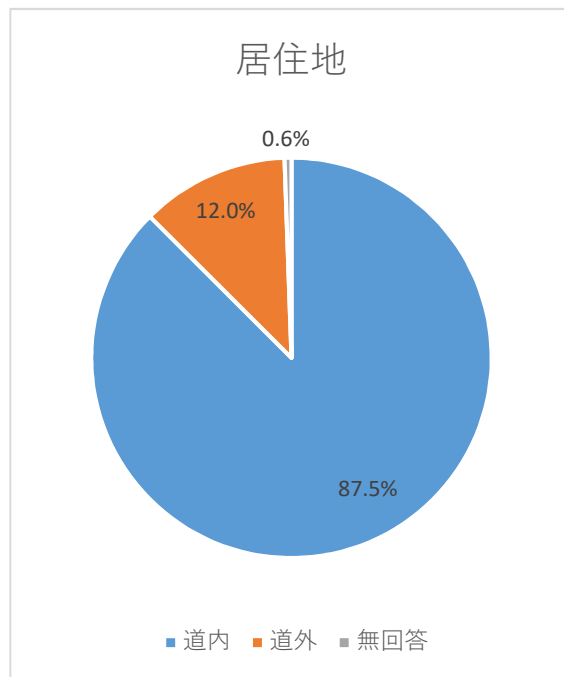
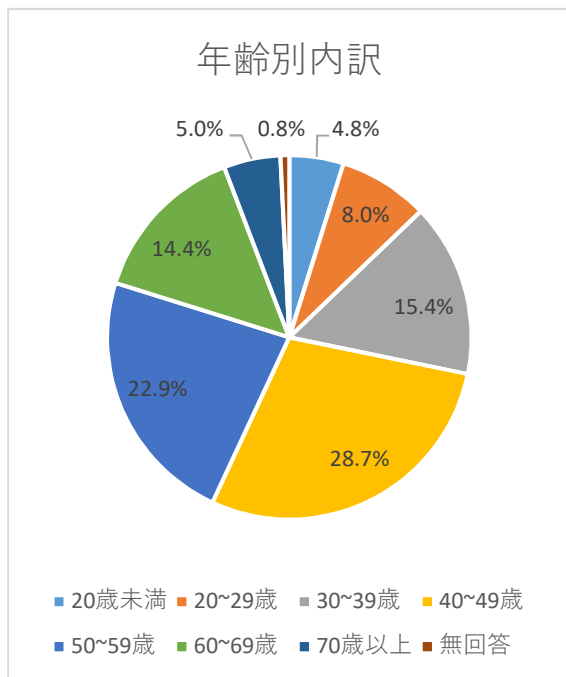
本町では、平成22年からファンライドイベントである「丘のまちびえいセンチュリーライド」を開催しており、自転車による地域振興を進めています。近年は新型コロナウイルス感染症の影響により、集団型のサイクルイベントの実施が難しかったため、「丘のまちびえいサイクルスタンプラリー」（令和2～3年開催）と題し、期間中にコース内に設置された約40か所のチェックポイントを回る、スタンプラリーイベントを実施しました。また、冬のイベントとして新たに「びえいスノーサイクルフェスティバル」（令和4～5年開催）を開催し、より多くのサイクリストに訪れてもらうきっかけづくりを進めています。

	開催年度	開催日数	参加者内訳			
			道内	道外	国外	合計
丘のまちびえいセンチュリーライド						
1	平成22年度	2日間	495	34	0	529
2	平成23年度		539	67	0	606
3	平成24年度		643	55	0	698
4	平成25年度		788	74	6	868
5	平成26年度		933	93	0	1,026
6	平成27年度		909	225	22	1,156
7	平成28年度		1,050	166	0	1,216
8	平成29年度		1,013	111	1	1,125
9	平成30年度		944	129	1	1,074
10	令和元年度		805	99	2	906
11	新型コロナウイルス感染症の影響により大会中止					
12						
13	令和4年度	1日のみ	254	9	0	263
丘のまちびえいサイクルスタンプラリー						
1	令和2年度	30日間	-	-	-	791
2	令和3年度	78日間	-	-	-	1,202
びえいスノーサイクルフェスティバル						
1	令和3年度	1日のみ	-	-	-	89
2	令和4年度	1日のみ	-	-	-	55

図10 各イベント参加者数

⑧ アンケート結果（丘のまちびえいセンチュリーライド）

「丘のまちびえいセンチュリーライド」の過去5大会で実施したアンケートを集計した結果、30歳～49歳が参加者の半数を占めており、道民が87.5%となっています。また、ライド経験年数は1～2年目の方が23.8%、11年以上の方が14.9%を占めていることから、初心者から上級者まで幅広く参加していることがわかります。次回大会に参加したいか、という問いに対して「ぜひ参加したい」「都合が合えば参加したい」という回答が92.2%を占めており、リピーターが多いことから大会に対する満足度は高いと言えます。



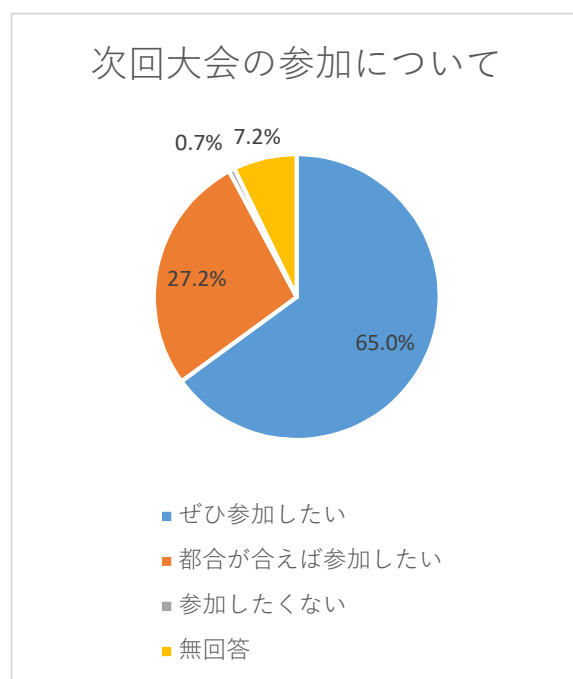


図11 丘のまちびえいセンチュリーライド
アンケート結果（第7回～第13回）

※第11回・第12回は新型コロナウイルス感染症の影響により中止

⑨ 観光客数

本町の観光入込客数は、平成23年度以降大きく増加していましたが、令和2～3年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、対令和元年度比で約5割減と観光入込客数が大きく減少しました。令和4年度については新型コロナウイルス感染症による行動制限がなくなり、令和元年度比の約7割が来訪しました。

観光客の特徴として、日帰り観光客が約9割を占めており、月別では多くの観光スポットが見頃を迎える7月・8月に入込が多くなります。

外国人宿泊者数は、令和2年度の新型コロナウイルス感染症による海外との渡航禁止などにより、大幅に減少しています。

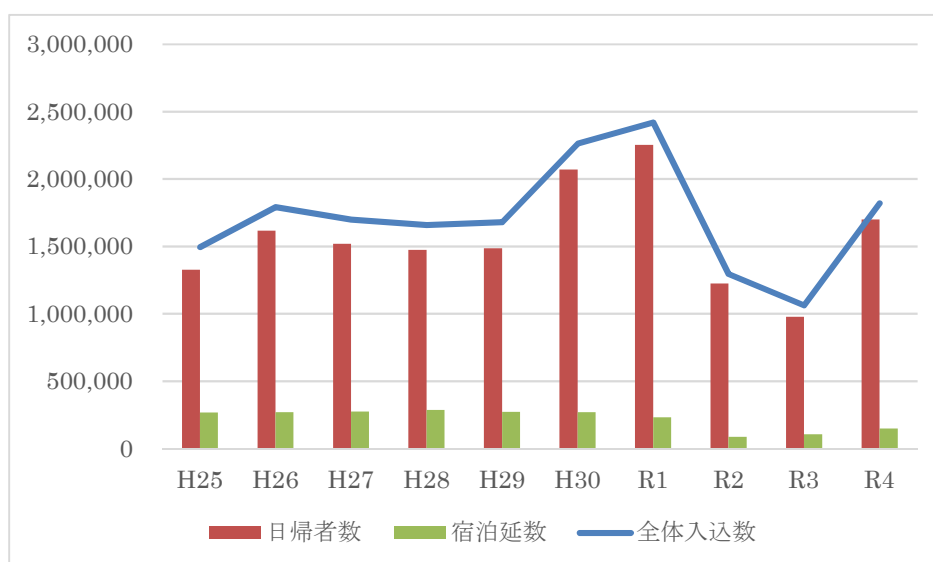


図1.1 観光入込客数の推移 (平成25年度～令和4年度)

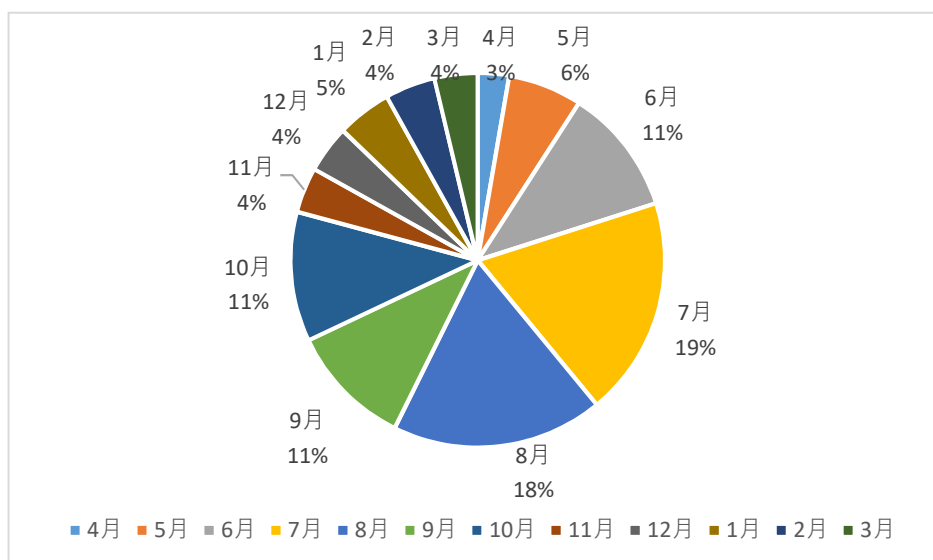


図1.2 月別観光入込客数 (平成25年度～令和4年度)

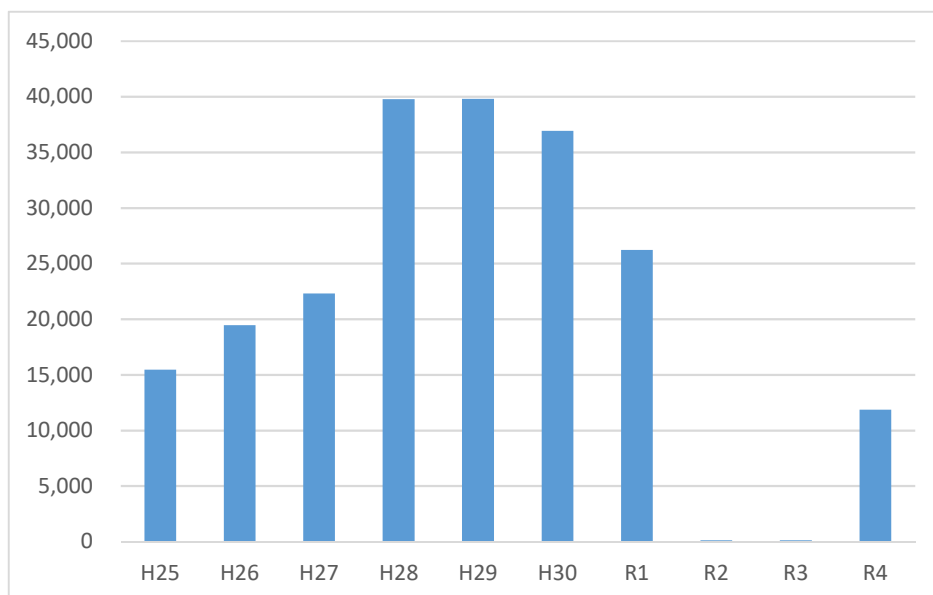


図13 外国人旅行者宿泊延数の推移

主な観光地別の入込数を見ると、白金青い池を中心に多くの観光客が訪れていることがわかります。

施設・地区名	観光入込客数		
	R2	R3	R4
白金青い池	461,240	461,880	871,221
四季彩の丘	173,034	150,123	286,909
道の駅びえい「丘のくら」	312,116	225,609	345,979
道の駅びえい「白金ビルケ」	189,356	162,145	231,066

図14 町内の主な観光スポットの観光入込客数

⑩ レンタサイクル利用状況

町内自転車店や観光施設など多くの事業者がレンタサイクルを取り扱っています。全ての事業者が電動アシスト自転車の貸し出しを行っており、丘陵地帯でも快適にサイクリングを楽しむことができます。

	設置場所	種 類					
		ロードバイク	MTB	クロスバイク	ファットバイク	普通自転車	電動アシスト自転車
1	道の駅びえい「白金ビルケ」	○		○	○		○
2	(有)寺島商会	○		○		○	○
3	宇野商店					○	○
4	(株)スギモト						○
5	松浦商店					○	○
6	ガイドの山小屋						○
7	Guided Cycling Tour 美瑛						○
8	Biei Hills						○

図15 町内レンタサイクルの取扱状況（令和5年7月時点）

⑪ サイクルラックの設置状況

サイクリストがより快適に町内を周遊し、本町の魅力を十分に感じてもらうための環境づくりの一環として、町内観光スポットにサイクルラックを設置しています。（春季～秋季のみ）

	設置場所	個数
1	十勝岳望岳台	1個
2	白金青い池	3個
3	道の駅びえい「白金ビルケ」	3個
4	拓真館	2個
5	道の駅びえい「丘のくら」	3個

図16 サイクルラック設置状況（令和5年度）

2-2 町民アンケート調査

① 調査概要

対 象：町公式LINEに登録している町民 2,745人

方 法：LINEを活用したアンケート機能

期 間：令和5年6月2日（金）～18日（日）

回答数：398人（回答率14.5%）

② 調査結果（N：回答者数）

○回答者の属性

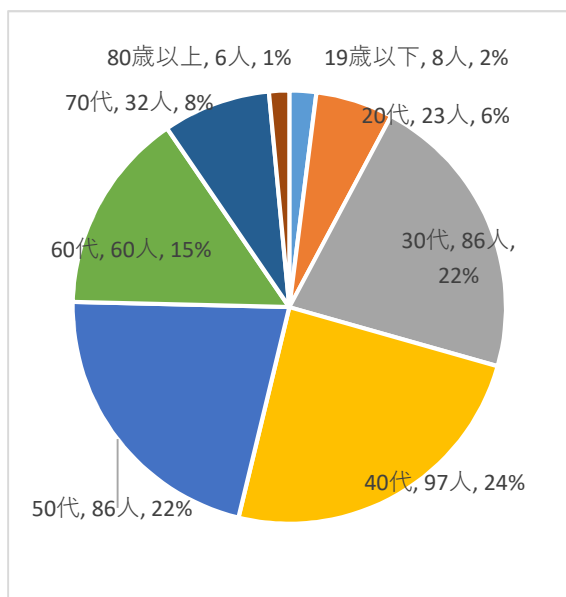


図17 年齢

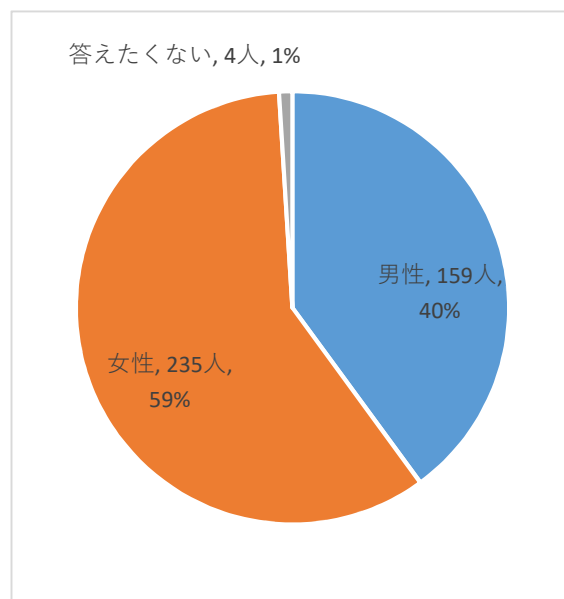


図18 性別

○自転車の利用頻度

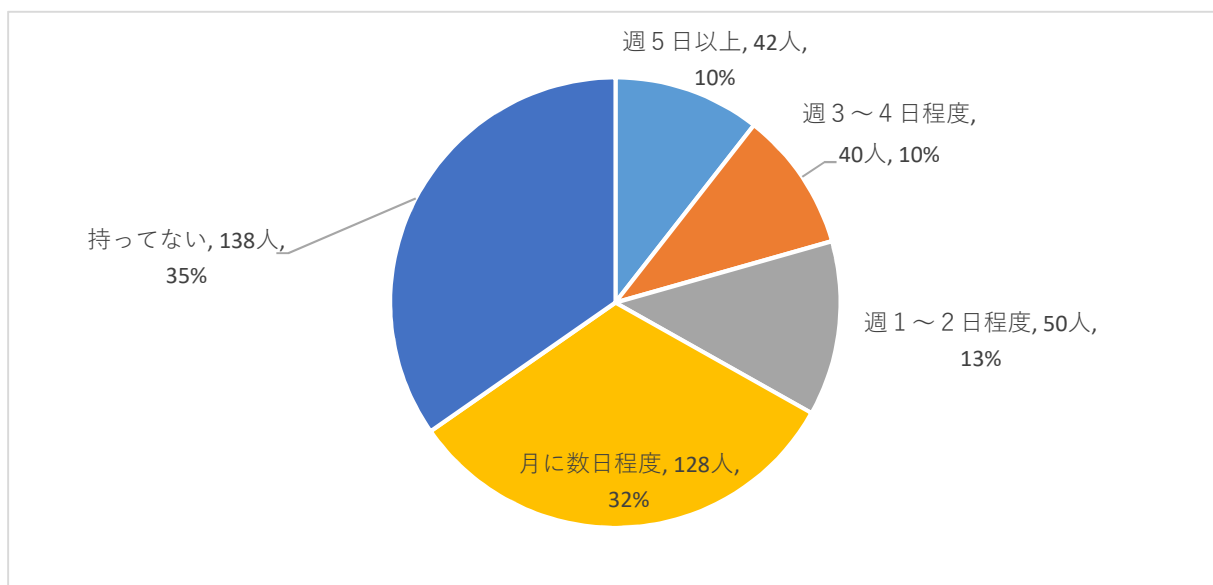


図19 利用頻度

○自転車の利用目的

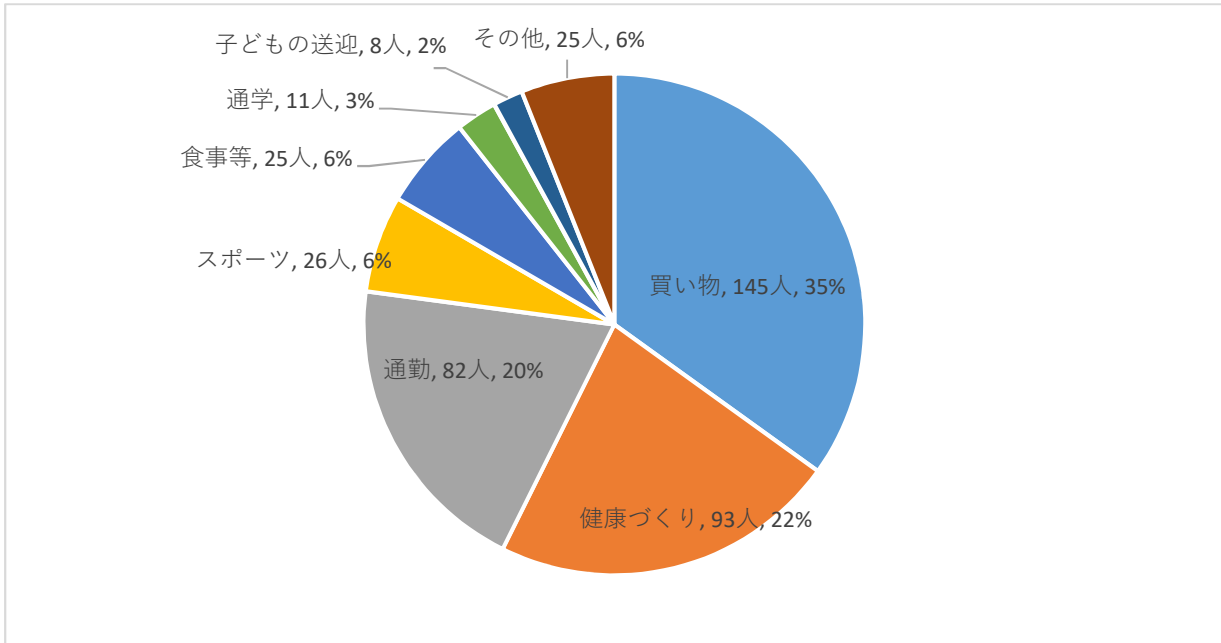


図20 利用目的

○自転車の利用理由

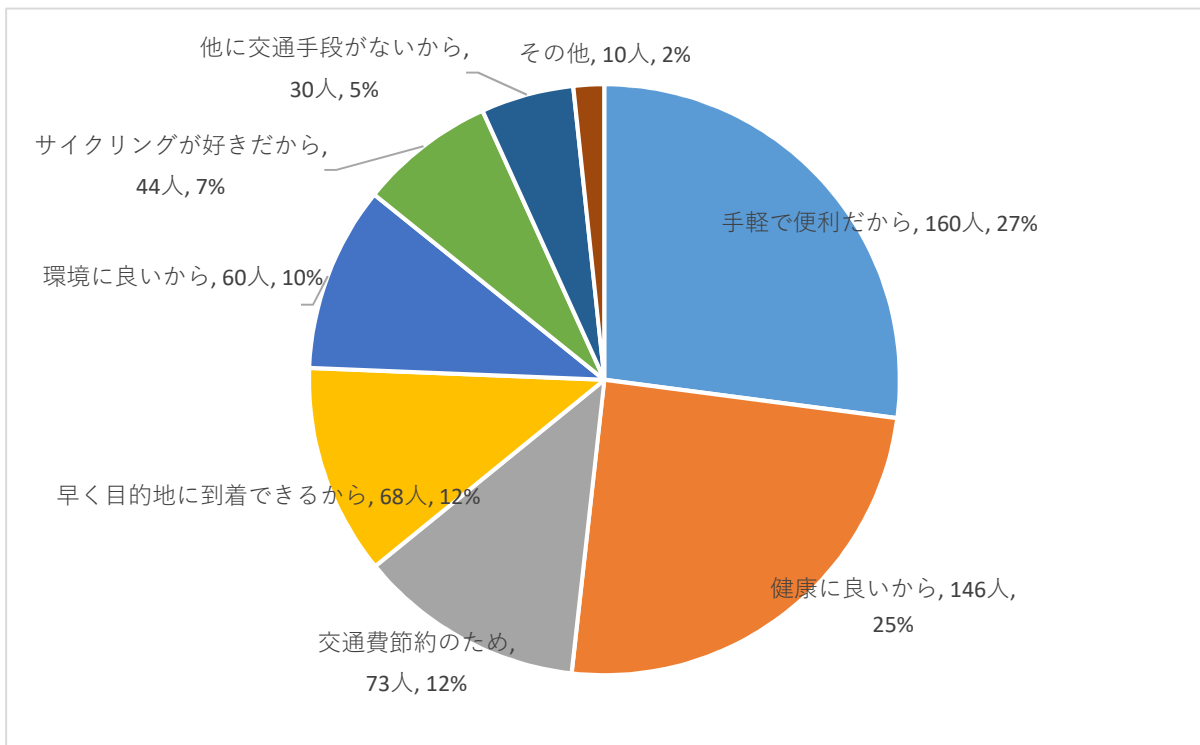


図21 利用理由

○安全に自転車を利用するために必要なこと

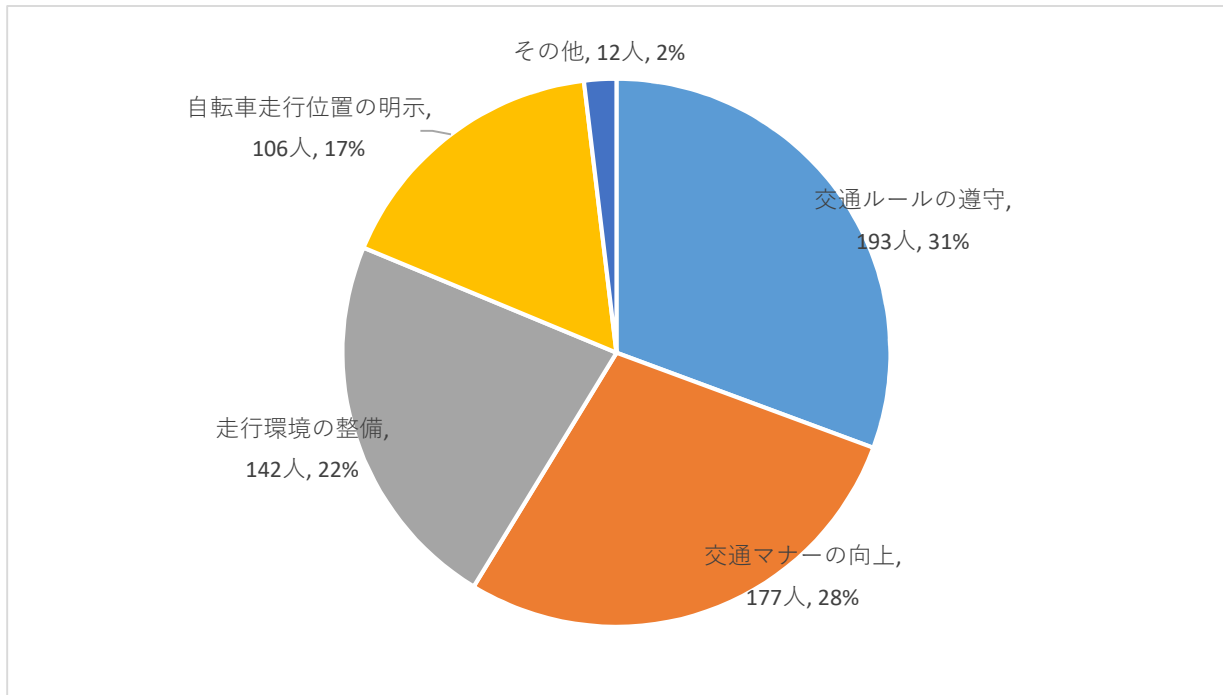


図22 安全利用のために必要なこと

○自転車を利用している時に、危険と感じた経験があるか

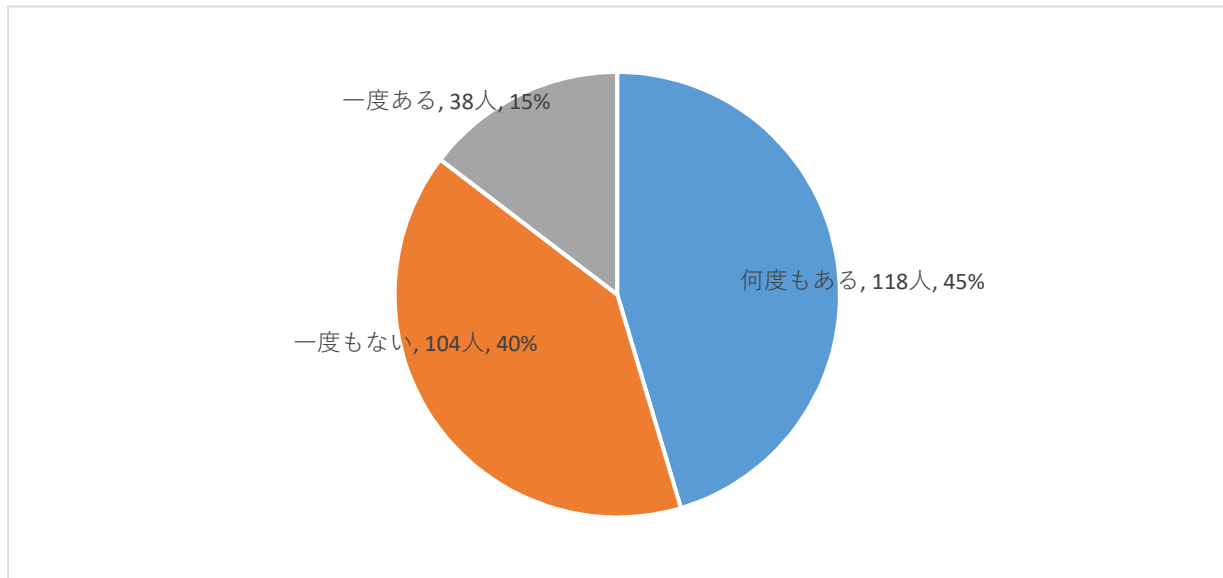


図23 危険を感じた経験（自転車利用者目線）

【具体事例】

- ・危険な走行をするレンタカーと接触しそうになった。
- ・観光客のレンタサイクルと接触しそうになった。
- ・交差点で自動車が飛び出してきて急ブレーキをした。
- ・右側走行をする自転車とすれ違う際、危険だと感じた。
- ・郊外の歩道がない道路で自動車とすれ違う際、早いスピードのまま通過していくためそのたびに怖い思いをする。

○車を運転する時や歩いている時に、自転車に危険を感じた経験があるか

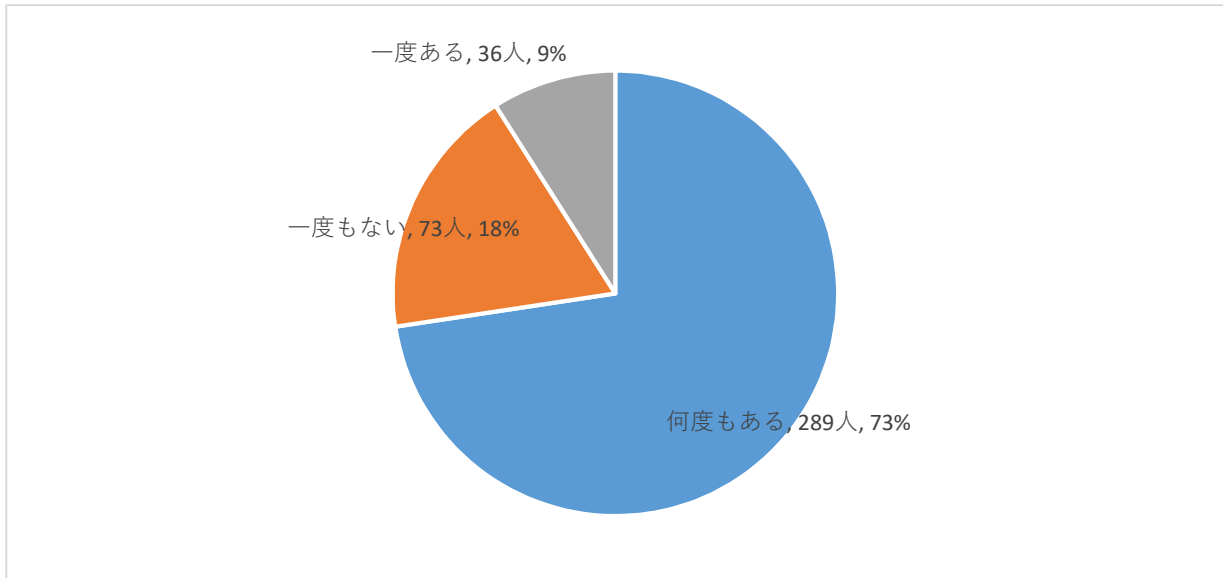


図24 危険を感じた経験（歩行者・自動車運転手目線）

【具体事例】

- 夜間の無灯火走行している自転車に気づかず、衝突しそうになった。
- 高齢の利用者が急に道路を横断したり、フラフラとした走行をしているため、自動車で高齢者の周りを運転するのは怖い。
- 雨や雪の中で、転びそうになりながら走行をする高齢者を見ると危険だと感じる。
- 観光客のレンタサイクルが歩道のない道を2～3人で広がって走行していたため、自動車の走行に支障をきたした。
- 周囲を確認せずに急に道路に飛び出てくる利用者が多い。

○今後必要だと思う自転車に関する取組

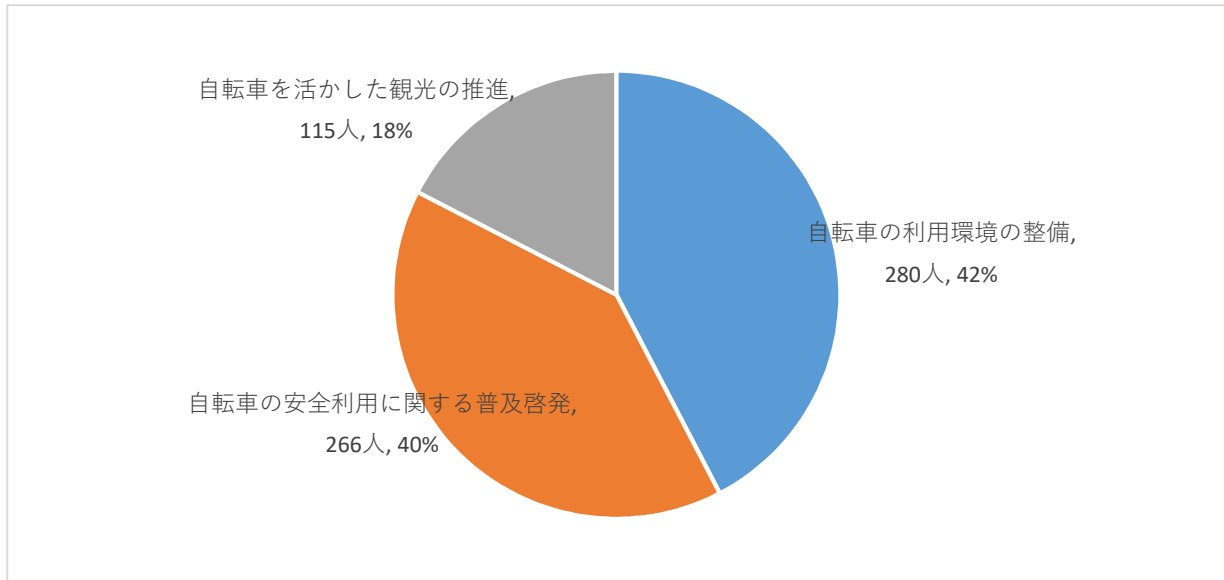


図25 今後必要だと思う取組

【具体事例】

- ヘルメット着用の周知。
- レンタサイクル店による乗り方の指導。
- 高齢者に対する自転車ルールへの周知。
- サイクリングコースの周知。
- 自転車利用者に対する受入環境の強化。
- 観光客などが自転車で走行することが多い場所の道路の拡幅。

2-3 現状・課題整理

これまでの現状分析や策定委員会での意見などから、本町における自転車利用についての現状、課題を以下のとおり整理します。

課題1 自転車の利用環境に関する現状・課題

- 1-1 危険な道路に設置されている看板が見受けられる
- 1-2 設置されている看板の外国人向けの表現が適正か不明
- 1-3 観光スポットにおける自転車利用環境の整備が不十分
- 1-4 既存サイクリングコースの周知が不十分
- 1-5 郊外での観光客の自転車利用に対して、町民から苦情を受けることがある
- 1-6 訪日外国人の危険な走行が見られる

課題2 自転車の利用促進に関する現状・課題

- 2-1 健康増進を目的に自転車を利用している人はアンケート回答者の22%を占めた
- 2-2 環境負荷の低減を目的に自転車を利用している人は少ない
- 2-3 観光案内所にて観光スポット・ルートの案内を行っている
- 2-4 レンタサイクル店に外国人が訪れた際、交通ルール・マナーの周知が不十分
- 2-5 本町でサイクリングをしたいという観光客が一定数いるが、受入体制が整っていない
- 2-6 町からのサイクリング関連の情報発信が少ない
- 2-7 年間を通じて複数のサイクルイベントを実施している

課題3 自転車利用に関する現状・課題

- 3-1 手軽さを理由に利用している人がアンケート回答者の27%を占めた
- 3-2 交通安全対策推進協会で町内小学生にヘルメットを支給している
- 3-3 ヘルメットを購入した町民に対し、町で購入費用の一部助成を行っている
- 3-4 一部の小学校で遠距離の児童に自転車通学を認めている
- 3-5 町として自転車損害賠償保険加入の周知をしていない
- 3-6 小学生・中学生ともに交通安全教室を実施している
- 3-7 交通ルール・マナーを正しく理解できていない利用者がある
- 3-8 市街地は高齢の利用者が多く、特に冬の利用は危険な場面がある
- 3-9 右側走行や雨天時の傘差し走行、夜間の無灯火走行など、危険な走行が見られる

3. 計画目標及び施策展開

3-1 計画目標

自転車利用についての課題や問題点の解消に向けて、本計画の計画目標を次のとおり設定します。

目標1 快適な自転車利用環境の創出

年代や国籍など、様々なサイクリストに対し、本町で日常的にサイクリングに触れることのできる自転車利用環境の創出を目指します。

目標2 地域の魅力をいかしたサイクルツーリズムの推進

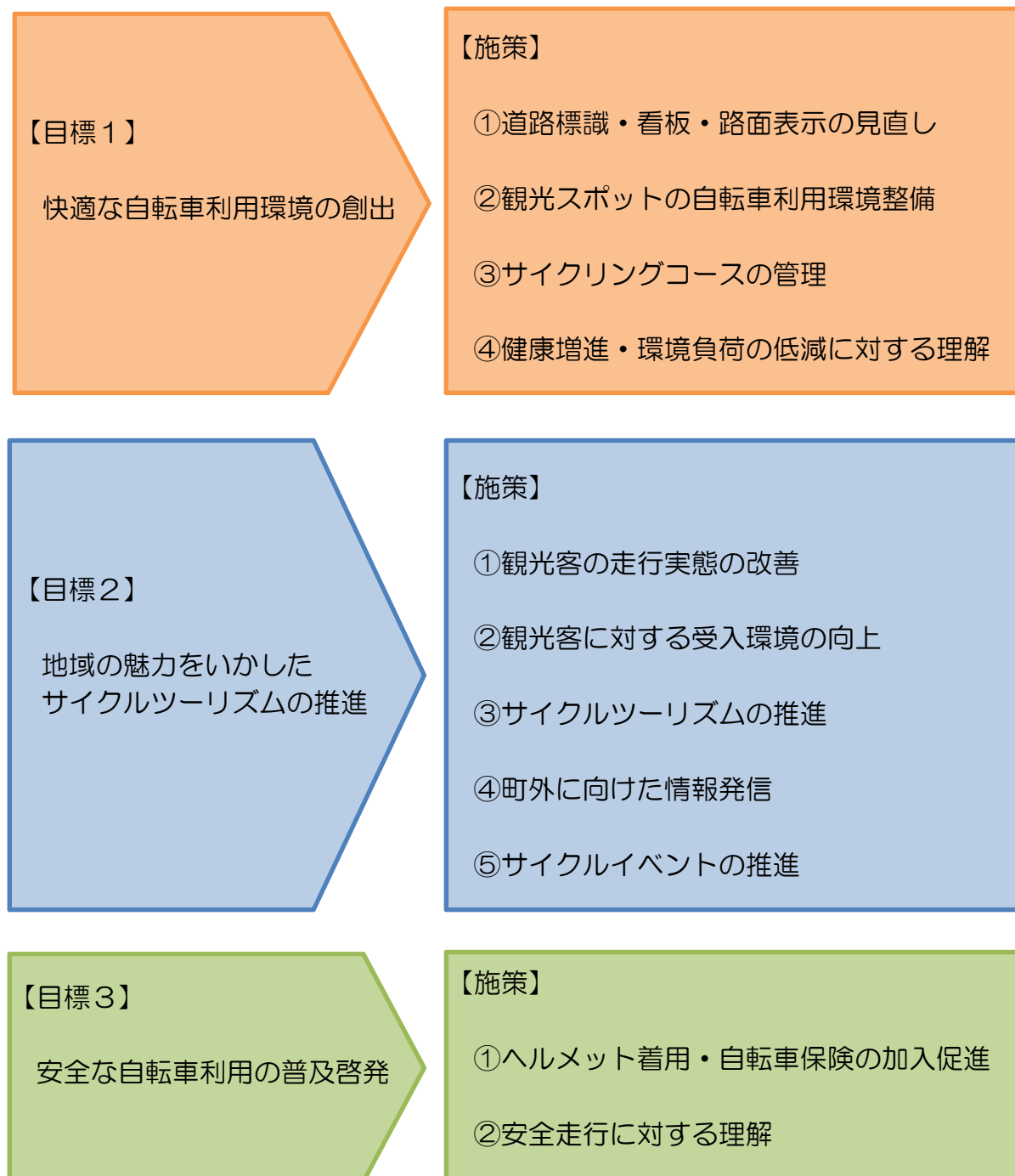
レンタサイクルを利用する観光客だけでなく、普段からサイクリングを楽しんでいるサイクリストにも本町の魅力を感じてもらえるようなサイクルツーリズムの推進を図ります。

目標3 安全な自転車利用の普及啓発

手軽さから幅広い年代の利用が多いため、自転車の特性に合わせた安全意識・マナーの向上を図り、安全・安心に自転車を利用できるよう普及啓発活動を行い、自転車交通事故ゼロを目指します。

3-2 施策体系

国の自転車活用推進計画の施策に基づき、本町の現状や課題を考慮して、以下のとおり施策の体系を設定します。



課題	目標	施策展開
<p>1. 自転車の利用環境に関する現状・課題</p> <p>1-1 危険な道路に設置されている看板が見受けられる</p> <p>1-2 設置されている看板の外国人向けの表現が適正が不明</p> <p>1-3 観光スポットにおける自転車利用環境の整備が不十分</p> <p>1-4 既存のサイクリングコースの周知が不十分</p> <p>1-5 郊外での観光客の自転車利用に対して、町民から苦情を受けることがある</p> <p>1-6 危険な走行をすする観光客が見受けられる</p> <p>2. 自転車の利用促進に関する現状・課題</p> <p>2-1 健康増進を目的に自転車を利用している人はアンケート回答者の22%を占めた</p> <p>2-2 環境負荷の低減を目的に自転車を利用している人は少ない</p> <p>2-3 観光案内所にて観光スポット・ルートの案内を行っている</p> <p>2-4 レンタサイクル店に外国人が訪れた際、交通ルール・マナーの周知が不十分</p> <p>2-5 本町でサイクリングをしたという観光客がいるが、受入体制が整っていない</p> <p>2-6 町からのサイクリング関連の情報発信が少ない</p> <p>2-7 年間を通じて複数のサイクリングイベントを実施している</p> <p>3. 自転車利用に関する現状・課題</p> <p>3-1 手軽さ理由に利用している人がアンケート回答者の27%を占めた</p> <p>3-2 交通安全対策推進協会で町内の小学生にヘルメットを配布している</p> <p>3-3 ヘルメットを購入した町民に対し、町で購入費用の一部助成を行っている</p> <p>3-4 一部小学校で遠距離の児童に自転車通学を認めている</p> <p>3-5 町として自転車損害賠償保険加入の周知が不十分</p> <p>3-6 小学生・中学生とともに交通安全教室を実施している</p> <p>3-7 交通ルール・マナーを正しく理解できていない利用者がいる</p> <p>3-8 市街地は高齢の利用者が多く、特に冬の利用は危険な場面がある</p> <p>3-9 右側走行や雨天時の傘差し走行、夜間の無灯火走行など、危険な走行が見られる</p>	<p>目標1 快適な自転車利用環境の創出</p> <p>年代や国籍など、様々なサイクリストに対し、本町で日常的にサイクリングに触れることのできる自転車利用環境の創出を目指します。</p>	<p>施策展開</p> <p>施策1-1 道路標識・看板・路面表示の見直し</p> <p>①現在設置されている看板の把握 ②案内看板の新規作成の検討</p> <p>施策1-2 観光スポットの自転車利用環境整備</p> <p>①サイクルスタンドの設置 ②関係団体による啓発</p> <p>施策1-3 サイクリングコースの管理</p> <p>①既存サイクリングコースの充実 ②サイクリングマップの整理・電子化 ③利用者別サイクリングコースの案内の充実</p> <p>施策1-4 健康増進・環境負荷の低減に対する理解</p> <p>①健康増進につながる自転車利用の啓発 ②環境負荷の低減に対する自転車利用の啓発 ③通勤時の自転車利用の推奨</p>
<p>目標2 地域の魅力をいかしたサイクルツーリズムの推進</p> <p>レンタサイクルを利用する観光客だけでなく、普段からサイクリングを楽しんでいるサイクリストにも本町の魅力を感じてもらえるようなサイクルツーリズムの推進を図ります。</p>	<p>目標2</p> <p>①新規マップの作成 ②レンタサイクル店と連携した交通ルール・マナーの周知</p> <p>施策2-1 観光客の走行実態の改善</p> <p>①ホームページやSNSなどによる交通ルール・マナーの周知 ②関係機関と連携した対面での交通ルール・マナーの周知</p> <p>施策2-2 観光客に対する受入環境の向上</p> <p>①サイクルツーリズムの推進 ②拠点施設設置の検討 ③担当部署の設置</p> <p>施策2-3 サイクルツーリズムの推進</p> <p>①サイクルツーリズムの推進 ②拠点施設設置の検討 ③担当部署の設置</p> <p>施策2-4 町外に向けた情報発信</p> <p>①サイクリングコースについての周知 ②複数媒体での情報発信 ③美浜町の魅力発信</p> <p>施策2-5 サイクルイベントの推進</p> <p>①既存イベントの充実 ②SNSでの情報発信の強化</p>	<p>目標2</p> <p>①ホームページやSNSなどによる交通ルール・マナーの周知 ②関係機関と連携した対面での交通ルール・マナーの周知</p> <p>施策2-1 観光客の走行実態の改善</p> <p>①ホームページやSNSなどによる交通ルール・マナーの周知 ②関係機関と連携した対面での交通ルール・マナーの周知</p> <p>施策2-2 観光客に対する受入環境の向上</p> <p>①新規マップの作成 ②レンタサイクル店と連携した交通ルール・マナーの周知</p> <p>施策2-3 サイクルツーリズムの推進</p> <p>①サイクルツーリズムの推進 ②拠点施設設置の検討 ③担当部署の設置</p> <p>施策2-4 町外に向けた情報発信</p> <p>①サイクリングコースについての周知 ②複数媒体での情報発信 ③美浜町の魅力発信</p> <p>施策2-5 サイクルイベントの推進</p> <p>①既存イベントの充実 ②SNSでの情報発信の強化</p>
<p>目標3 安全な自転車利用の普及啓発</p> <p>手軽さから幅広い年代の利用が多いため、年代や自転車の特性に合わせた安全意識・マナーの向上を図り、安全・安心に自転車を利用できるよう普及啓発活動を行い、自転車交通事故ゼロを目指します。</p>	<p>目標3</p> <p>①ヘルメット着用の啓発 ②機能的なヘルメットの配布 ③自転車損害賠償保険の加入促進の啓発</p> <p>施策3-1 ヘルメット着用・自転車保険の加入促進</p> <p>①ヘルメット着用の啓発 ②機能的なヘルメットの配布 ③自転車損害賠償保険の加入促進の啓発</p> <p>施策3-2 安全走行に対する理解</p> <p>①交通安全教室の継続実施 ②高齢者を対象とした安全意識の向上 ③交通ルール・マナーの周知(町民向け)</p>	<p>目標3</p> <p>①ヘルメット着用の啓発 ②機能的なヘルメットの配布 ③自転車損害賠償保険の加入促進の啓発</p> <p>施策3-1 ヘルメット着用・自転車保険の加入促進</p> <p>①ヘルメット着用の啓発 ②機能的なヘルメットの配布 ③自転車損害賠償保険の加入促進の啓発</p> <p>施策3-2 安全走行に対する理解</p> <p>①交通安全教室の継続実施 ②高齢者を対象とした安全意識の向上 ③交通ルール・マナーの周知(町民向け)</p>

3-3 施策展開

計画目標の達成に向け、効果的かつ効率的に施策を展開していきます。

【目標1】快適な自転車利用環境の創出

年代や国籍など、様々なサイクリストに対し、本町で日常的にサイクリングに触れることのできる自転車利用環境の創出を目指します。

施策1-1 道路標識・看板・路面表示の見直し

現状・課題

- 観光スポットへの案内看板が町内各地に設置されているが、車幅が狭い、急勾配の坂など危険な道路にも設置されている。
- 英語で記された看板がいくつか設置されているが、一般的な表記と異なる内容で記されたものも見受けられる。
(例、SPEED DOWN ⇒ SLOW DOWN)

取組

- ①現在設置されている看板の把握
 - 現在設置されている看板の位置などを把握し、必要性の確認を行う。
 - 表記されている内容について、世界基準と比較し、適切な内容なのか確認を行う。
- ②案内看板の新規作成の検討
 - 現在設置されている看板の見直しを行い、新たに設置をする必要があると思われる場所を対象に、新規看板の設置を検討する。

施策1-2 観光スポットの自転車利用環境整備

現状・課題

- 観光スポットの多くは駐車場の整備が進められているが、自転車の駐輪スペースがない場所が多く、自動車の駐車スペースに自転車を停めるケースが多い。

取組

①サイクルスタンドの設置

- 現在サイクルスタンドを設置している場所の他に、設置する必要があると思われる場所を洗い出し、設置をする。
- 町内のレンタサイクル店ではスポーツタイプ以外の自転車も扱っているため、電動アシスト自転車でも使用できるサイクルスタンドの購入を検討する。

②関係団体による啓発

- 観光客の来町が多い時期を中心に観光協会や北海道警察と連携し、現地での啓発活動を行う。

施策1-3 サイクリングコースの管理

現状・課題

- 町内にサイクリングコースは複数存在しているが、設置団体が異なるため、一体的な取組になっていない。
- サイクリングコースについての情報発信が弱く、観光資源になっているとは言い難い。

取組

- ①既存サイクリングコースの充実
 - 既存のサイクリングコースについて、ホームページやSNSなどを用いて、周知を行う。
 - コース案内看板の必要性を検証し、必要に応じて看板の新規作成、改修など整備を進める。
- ②サイクリングマップの整理・電子化
 - 現在発行しているサイクリングマップについて、一つのマップにまとめることができないか検討する。
 - 走行時、紙媒体だけでなくスマートフォンなどの電子機器でも確認できるよう、電子マップの新規作成を検討する。
- ③利用者別サイクリングコースの案内の充実
 - レンタサイクリストに対して、難易度別おすすめルート的设计やコース案内の充実を図る。
 - スポーツサイクリストに対して、走行時の情報取得がスムーズになるよう、コースデータの電子化を進める。

施策1-4 健康増進・環境負荷の低減に対する理解

現状・課題

- 健康増進を目的に自転車を利用している人はアンケート回答者の22%を占めた。
- 環境負荷の低減を目的に自転車を利用している人は少ない。
- 自転車の利用がゼロカーボンシティの推進につながることに對する理解度が低い。

取組

- ①健康増進につながる自転車利用の啓発
 - 美瑛町健康増進計画と連携し、健康増進につながる運動として自転車の利用を啓発する。
- ②環境負荷の低減に対する自転車利用の啓発
 - 既存計画である美瑛町地球温暖化対策実行計画（事務事業編）及び今後策定予定の美瑛町再生可能エネルギー導入を基礎として策定を目指している地方公共団体実行計画（区域施策編）と連携し、目的に応じて自家用車利用から自転車利用に変更するよう啓発する。
- ③通勤時の自転車利用の推奨
 - 健康増進、環境負荷の低減を目指し、自転車での通勤を推奨する。

【目標2】地域の魅力をいかしたサイクルツーリズムの推進

レンタサイクルを利用する観光客だけでなく、普段からサイクリングを楽しんでいるサイクリストにも本町の魅力を感じてもらえるようなサイクルツーリズムの推進を図ります。

施策2-1 観光客の走行実態の改善

現状・課題

- 郊外でサイクリングをする観光客の路上駐車や取付道路での停車など、農作業や自動車の走行に支障をきたしている状況が見受けられる。
- 右側走行や一時不停止など、交通ルールやマナーを守らない危険な走行に対する苦情がある。

取組

- ①ホームページやSNSなどによる交通ルール・マナーの周知
 - ホームページやSNSなどを活用し、自転車利用に関する交通ルール、マナーを発信し、町一体となった周知を行う。
- ②関係機関と連携した対面での交通ルール・マナーの周知
 - レンタサイクル店での自転車貸し出しの際や、町内を巡回している観光アドバイザーと連携し、対面で交通ルールやマナーの周知を行う。

施策2-2 観光客に対する受入環境の向上

現状・課題

- 観光案内所にて観光スポットへのルート案内を行っているが、自転車に詳しい職員がいないため、ルート案内をするのが精一杯な状況になっている。
- レンタサイクル店に外国人が訪れた際、言語の違いから交通ルール、マナーについて詳しく伝えることができていない。

取組

- ①新規マップの作成
 - 観光に訪れたサイクリスト向けに、観光スポットへの行き方やトイレの位置など、必要な情報が記載された電子マップの作成を検討する。
 - 緊急時の対処法などを周知し、初めて本町を訪れた人でも安心してサイクリングを楽しめる体制を構築する。
- ②レンタサイクル店と連携した交通ルール・マナーの周知
 - 外国人観光客に対応した「交通ルール・マナーブック」を作成し、レンタサイクル利用者へ配布する。

施策2-3 サイクルツーリズムの推進

現状・課題

- 本町でサイクリングをしたいという声があるが、受入体制が整っていない。
- 自転車整備用品の設置や自転車配送の受入、トイレの整備など、サイクリストのための拠点施設が存在しない。
- 担当部署が決まっておらず、町内での自転車関連の取組が見えにくい。

取組

- ① サイクルツーリズムの推進
 - サイクルツーリズムによる誘客を図るとともに、富良野美瑛広域、旭川周辺自治体と連携し、複数自治体による取組を推進する。
- ② 拠点施設整備の検討
 - 町内外のサイクリストが集まるサイクル拠点施設の整備について検討する。
- ③ 担当部署の設置
 - 担当部署を明確にするとともに、定期的にフォローアップを行い、実施内容や進捗状況の共有を図る。

施策2-4 町外に向けた情報発信

現状・課題

- SNS（町公式LINE、Facebookなど）を通じて町の様子を発信しているが、サイクリング関連の内容は少ない。
- 既存のサイクリングコースについて、町外、道外に向けた幅広い情報の発信が求められている。
- 情報発信の方法について、現在の媒体のみならず、別の有効な発信方法について検討をする必要がある。
- 美瑛町の魅力（観光スポット、グルメなど）を多くの人に周知する必要がある。

取組

- ①サイクリングコースについての周知
 - 町内のサイクリングコースについて、SNSなどを用いてより多くの人に知ってもらえるよう、発信の方法を検討する。
- ②複数媒体での情報発信
 - 観光関連団体と連携し、より多くの媒体で情報の発信を行う。
- ③美瑛町の魅力発信
 - 町内の観光スポットやグルメ情報などの情報発信を強化し、継続的に町を訪れるサイクリストを増やす。

施策2-5 サイクルイベントの推進

現状・課題

- 例年9月にファンライドイベント「丘のまちびえいセンチュリーライド」を実施している。また、近年は周遊型イベント「丘のまちびえいサイクルスタンプラリー」やファットバイクを使用した冬の耐久レース「びえいスノーサイクルフェスティバル」を実施し、多くの方が参加している。
- イベント企画に関するノウハウを持つ民間企業や団体と連携し、イベントの満足度を向上させる必要がある。

取組

- ①既存イベントの充実
 - 現在実施している各イベントの内容を充実させ、町の活性化を図る。
 - イベント企画に関するノウハウを持つ民間企業や団体との連携など、今後の更なるイベントの活性化につながる運営の方法について検討する。
- ②SNSでの情報発信の強化
 - ホームページの充実、Facebookをはじめとした既存のSNSを用いた情報発信の強化を行い、町外への情報発信をより効果的なものとする。

【目標3】安全な自転車利用の普及啓発

手軽さから幅広い年代の利用が多いため、年代や自転車の特性に合わせた安全意識・マナーの向上を図り、安全・安心に自転車を利用できるよう普及啓発活動を行い、自転車交通事故ゼロを目指します。

施策3-1 ヘルメット着用・自転車保険の加入推進

現状・課題

- 手軽さを理由に利用している人がアンケート回答者の27%を占めた。
- 道路交通法の一部改正により、令和5年4月1日から、全ての自転車利用者に対し、自転車の乗車用ヘルメット着用の努力義務が課されることとなった。
- ヘルメットの着用、利用の方法について正しい情報を発信する必要がある。
- ヘルメットを購入した町民に対し、町で購入費用の一部助成を行っている。
- 一部の小学校においては、遠距離の児童に自転車通学を認めており、交通安全対策推進協会にて町内の小学生にヘルメットの配布を行っている。
- 北海道では自転車保険の加入を推奨しているが、町として周知していない。

取組

- ①ヘルメット着用の啓発
 - 頭部を守るヘルメットの着用について、町広報紙での記事掲載や町公式LINEでの周知など情報発信を行い、着用を推進する。
- ②機能的なヘルメットの配布
 - 現在、交通安全対策推進協会が配布しているヘルメットは従来の重たいものであるため、小学生が被りやすい軽量化モデルへの変更を検討する。
- ③自転車損害賠償保険の加入促進の啓発
 - 自転車事故において、高額な損害賠償事故が全国で発生しているため、保険加入の重要性を町広報紙にて周知するとともに、町公式LINEなどを用いて情報発信に努める。

施策3-2 安全走行に対する理解

現状・課題

- 小学生、中学生ともに交通安全教室を実施しているが、間違った認識で交通ルールを理解している児童、生徒がいる。
- 高齢者による自転車走行も多く、道路での転倒や飛び出し冬期間における走行など、危険な走行が見られる。
- 右側走行や雨天時の傘差し走行、夜間の無灯火走行など、危険な走行が見られる。

取組

- ①交通安全教室の継続実施
 - 小中学生を対象とした交通安全教室を継続的に実施し、正しい交通ルール、マナーの教育、指導を行う。
- ②高齢者を対象とした安全意識の向上
 - すずらん大学や老人クラブにて、高齢者を対象とした自転車利用に関する講習を実施し、安全走行に対する意識の向上を図る。
- ③交通ルール・マナーの周知（町民向け）
 - 町広報紙、町公式LINEなどを活用し、町民に向けて交通安全に関する周知を行う。

4. 計画推進

4-1 計画の推進に向けた基本的な考え方

本計画を推進していくに当たり、以下のPDCAサイクルに従って実施します。

計画期間内に各取組内容を実行し、必要に応じてフォローアップを行い、その中で計画の評価及び見直しを行います。



図26 PDCAサイクル

4-2 計画の推進体制

本計画を推進していくに当たり、町が主体となって地域全体の自転車利用環境整備の方向性や取組について協議・調整を行います。具体的な取組については、一般社団法人美瑛町観光協会やNPO法人美瑛エコスポーツ実践会などの関係機関と協力しながら推進を図ります。

また、関係団体だけでは解決が難しい課題が発生した場合には、有識者に意見を伺うなど外部とも協力しながら自転車利用環境の改善に努めます。

4-3 法令等の動向に合わせた計画の見直し

今後も社会情勢やニーズにあわせ、自転車に関連する法令改正などが生じる可能性があるため、動向を注視し、必要に応じて計画内容の見直しを行います。

美瑛町自転車活用推進計画
令和5（2023）年10月策定

〒071-0292 上川郡美瑛町本町4丁目6番1号
美瑛町商工観光交流課
TEL 0166-92-4321