

第2次長崎県自転車活用推進計画

長崎で自転車。

だからこそ、



令和5年3月



長崎県

nagasaki prefecture

目 次

Contents

第 1 章 計画の概要	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画期間	1
3. 計画区域	1
4. 計画の位置づけ	3
第 2 章 自転車活用に向けた基本方針	6
1. 長崎県の自転車活用推進に向けた着目点	6
2. 自転車の普及状況	10
3. 自転車活用に向けた基本方針	11
第 3 章 計画目標	12
第 4 章 各目標から見る自転車を取り巻く状況	13
1. 生活環境	13
2. 健康増進	16
3. 観光振興	19
4. 安全安心	27
第 5 章 施策及び具体的取り組み	32
1. 課題から各施策の展開	32
2. 具体的取り組み	33
第 6 章 計画の進め方	39
1. 推進体制	39
2. 指標の設定	39
3. 計画の見直し	39

第1章 計画の概要

1. 計画策定の背景と目的

長崎県においては、これまで、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律16号）に基づき、自転車の利用増大と心身の健全な発達に資することを目的に（一）長崎野母崎自転車道線、（主）栗木吉井線自転車歩行者専用道路を整備している。また、自転車の交通ルールの周知と安全教育の推進により、県内の自転車関連事故件数は減少しており、一定の成果を上げてきた。2019（平成31）年3月には、自転車活用推進法に基づき、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、「長崎県自転車活用推進計画」を策定するなど、これまで、快適なサイクリング環境の整備や市町の自転車活用推進計画の策定支援など、自転車の活用の取組を進めてきた。

その後、国においては、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、自転車の活用の推進を一層図るため、第2次自転車活用推進計画を2021（令和3）年5月に策定したところである。

「第2次長崎県自転車活用推進計画」は、こうした、これまでの成果や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、目標、施策の見直しを行い、更なる自転車の活用に向けた施策を推進するために策定するものである。

— 国内の自転車活用を取り巻く社会情勢の変化 —

■コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

新型コロナウイルス感染症が拡大し、国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た。

■情報通信技術の発展

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る。

■高齢化等も踏まえた「安全・安心」

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る。

■脱炭素社会の実現に向けた動き

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、脱炭素社会の実現を目指す我が国において、地球温暖化対策としても自転車の利用促進を一層図る必要がある。

■新たな低速小型モビリティの登場における自転車通行空間への影響

新たな低速小型モビリティの登場が、今後、自転車通行空間にも影響する可能性があることも踏まえつつ、自転車通行空間の整備を一層推進するとともに、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を実現するため、自転車通行空間の在り方を検討することが必要である。

出典：第2次自転車活用推進計画（国）

2. 計画期間

本計画の計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、長崎県総合計画チャレンジ2025（令和3～7年）との整合を図り、国の第二次自転車活用推進計画（令和3～7年）の計画期間を踏まえ、令和4年度（2022年度）から令和7年度（2025年度）までの4年間とする。

3. 計画区域

計画区域は、長崎県全域とする。

自転車活用推進法

2017年(平成29年)5月1日施行

< 基本理念 >

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進



【国】自転車活用推進計画（第1次）

2018年(平成30年)6月8日閣議決定



【国】自転車活用推進計画（第2次）

2021年(令和3年)5月28日閣議決定

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用の推進
7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲)
20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲)
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

国の自転車活用推進計画の見直し概要

4. 計画の位置づけ

本計画は、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第10条に基づいて定めるものであり、国の自転車活用推進計画を勘案しつつ、長崎県総合計画「チェンジ&チャレンジ2025」の下部の計画として位置付ける。

なお、本計画は「生活環境」、「健康増進」、「観光振興」、「安全安心」の4つの分野から自転車の活用を考えるものであり、県が策定する各分野の関連計画との連携、整合を図る。

また、本計画は市町がそれぞれ自転車活用推進計画を策定する際のベースとなることに留意し、立地適正化計画等の市町の各計画との整合を図るとともに、市町の意見を反映した計画とする。

第十条 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（次項及び次条第一項において「都道府県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。

2. 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第十一条 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。

2. 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

参考：自転車活用推進法第十条都道府県自転車活用推進計画（平成29（2017）年5月1日施行）

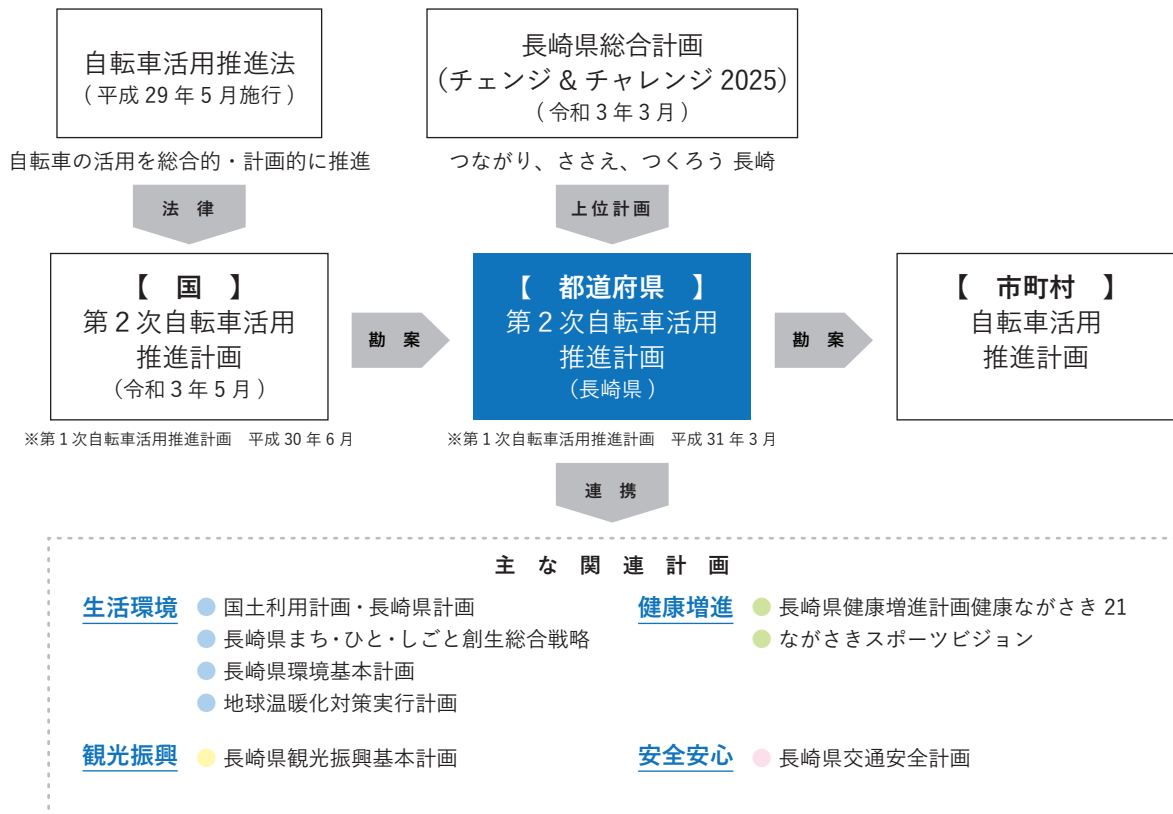


図 自転車活用推進計画の位置づけ

関連計画における自転車活用推進に関する主な記載事項

種別	計画	自転車活用推進に関する主な記載事項
上位計画	総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 健康長寿対策の推進（ウォーカブルなまちづくりの推進） ● 節電や省エネルギー等の取組推進（スマートムーブの展開） ● 島原半島地域計画：島原鉄道廃線跡地を活用した自転車歩行者専用道路の整備のほか、ハード・ソフト両面からサイクルツーリズムによる地域活性化の取組を推進します。
生活環境	国土利用計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地等における都市機能の集積、アクセシビリティの確保長崎県版コンパクトシティの構築
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域に新たな価値を付加する魅力ある観光まちづくりの推進（サイクリングモデルルートの整備）
	環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 温室効果ガスの排出抑制（スマートムーブを展開）
	地球温暖化対策実行計画	<ul style="list-style-type: none"> ● マイカーより環境負荷の少ない電車やバス、自転車、徒歩等、低炭素な通勤手段への転換 ● マイカーを利用しなくても移動が可能な場合における、鉄道やバス等の公共交通機関や自転車の利用または徒歩による移動
健康増進	健康増進計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 健康寿命（健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活ができる期間）の延伸 ● 運動習慣者の割合の増加 ● 身体活動・運動を実践しやすい環境づくり
	ながさきスポーツビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ● 車を使わず、徒歩・自転車・公共交通機関を中心とした、ウォーカブルなまちづくりを行うことで、日々の暮らしにおいて身体活動量を増加させ、県民の皆さんが健康になるようなまちづくりを目指します。 <p>【今後予定されている主な競技大会】 ツール・ド・九州2023 プロ選手らが複数の県を走る国際自転車競技連合 (UCI) 認定の国際レースの開催を目指しています。</p>
観光振興	観光振興基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ● スポーツツーリズムの推進 <p>自転車で地域を巡り沿線の魅力を楽しむ体験・交流型観光の情報発信を行うとともに、走行・受入環境の整備に取り組みます。島原半島では、安全・快適なルート設定や走行環境整備をはじめ、サイクリスト用の宿泊やサポート環境の整備等に地元3市や観光客、民間企業、地域の方々と連携して取り組み、地域全体の機運を醸成しながら、ナショナルサイクルルート指定を目指します。</p>
安全安心	交通安全計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 ● 生活道路における安全確保

SDGs の推進

持続可能な開発目標（SDGs）は、平成 27 年 9 月の国連総会において採択されました。SDGs は、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済、社会及び環境をめぐる広範な課題に対する総合的な取組です。本計画を通じて、SDGs の目標達成に貢献していきます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



SDGs の 17 のゴール

- 目標 1 あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる
- 目標 2 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する
- 目標 3 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
- 目標 4 すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する
- 目標 5 ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行う
- 目標 6 すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する
- 目標 7 すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する
- 目標 8 すべての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）を促進する
- 目標 9 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
- 目標 10 各国内及び各国間の不平等を是正する
- 目標 11 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する
- 目標 12 持続可能な生産消費形態を確保する
- 目標 13 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
- 目標 14 持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する
- 目標 15 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する
- 目標 16 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する
- 目標 17 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

出典：外務省（仮訳）

第2章 自転車活用に向けた基本方針

長崎県における自転車の普及状況及び、自転車活用に関する地域の特徴を把握し、長崎県での自転車活用推進に向けた基本方針を策定した。

1. 長崎県の自転車活用推進に向けた着目点

1-1 地勢

長崎県は、九州の最も西側に位置し、陸地は平坦地に乏しく、山岳丘陵が起伏し、多くの半島、岬、湾、入江が曲折している。地形は比較的急峻であり、主な山岳は、佐賀県境部の経ヶ岳、島原半島の普賢岳などがある。海岸線の総延長は、北海道に次いで全国第2位となる4,195kmに達し、どの地域でも美しい景観を有していることが大きな特徴である。

また、限られた平地部には各市町の市街地がコンパクトに形成されており、車が入れない路地が錯綜している地域も多い。



出典：国土地理院地図より作成

図 長崎県の地形

1-2 高齢化

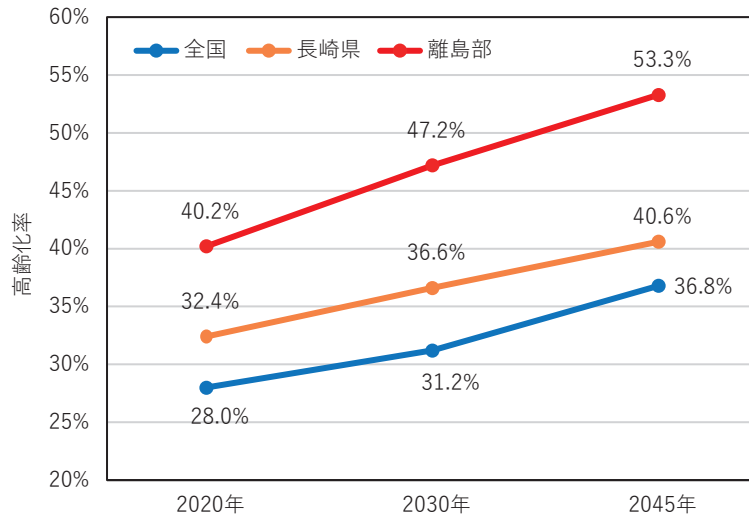
(1) 高齢化率

長崎県の高齢化率は、32.4%（全国11位）で、全国平均（28.0%）を大きく上回っている。特に離島部に限れば40.2%と全国1位の秋田県（37.3%）を上回っている。今後も、長崎県の高齢化率は上昇を続け、2045年には40.6%になると予測されている。

表 地域別高齢化率

順位	市町名	高齢化率	順位	市町名	高齢化率
1	小値賀町	50.8%	13	川棚町	33.0%
2	新上五島町	42.7%	14	長崎市	32.4%
3	平戸市	41.4%	15	波佐見町	32.2%
4	五島市	40.7%	16	佐世保市	31.7%
5	南島原市	40.4%	17	諫早市	30.6%
6	西海市	38.8%	18	佐々町	28.2%
7	東彼杵町	38.7%	19	長与町	27.2%
8	壱岐市	38.6%	20	時津町	26.8%
9	対馬市	38.6%	21	大村市	25.2%
10	松浦市	36.9%	長崎県平均		32.4%
11	島原市	35.8%	離島部		40.2%
12	雲仙市	35.7%	全国平均		28.0%
			全国1位(秋田県)		37.3%

出典：令和2年国勢調査 人口等基本集計



出典：令和2年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）

図 高齢化率の将来推計

(2) 健康寿命

近年、健康で生きがいのある人生を送るために、健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間と定義される「健康寿命」の延伸が重視されている。全国平均未満だった長崎県健康寿命も、近年は2歳程度伸び、男性は平均を下回っているが、女性はほぼ全国平均に等しくなってきた。健康寿命の延伸は、健康長寿日本ーを目指す長崎県にとって、大きな課題となっている。

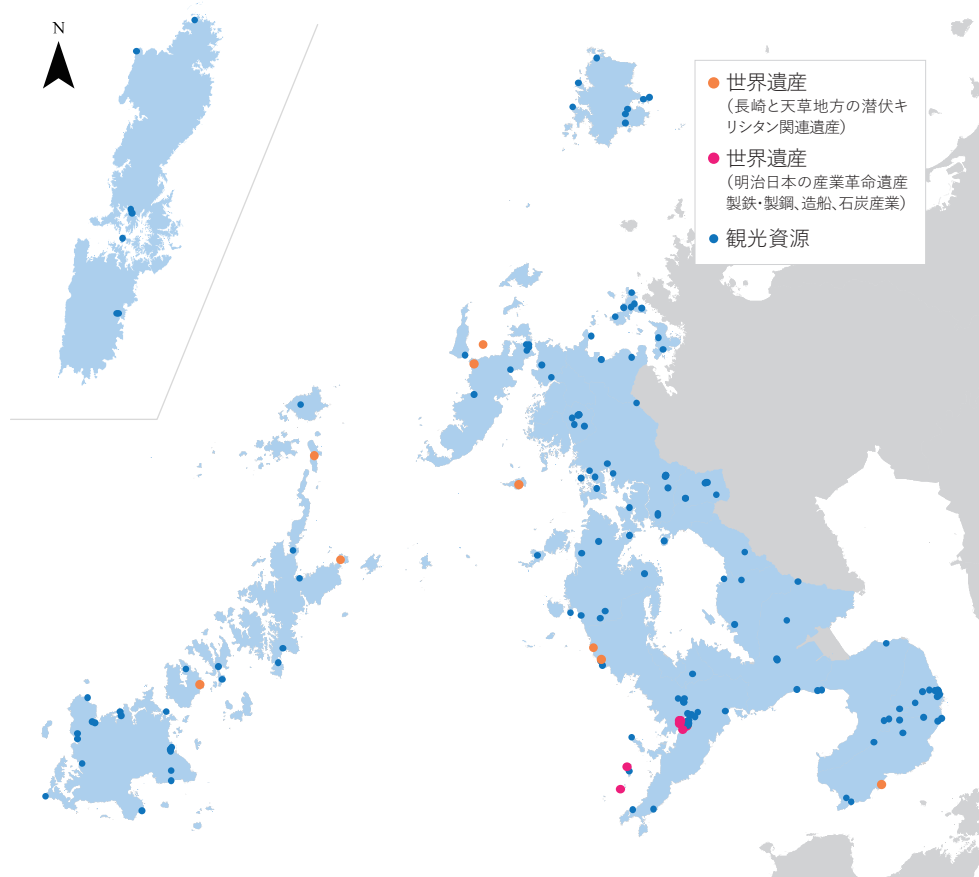
表 健康寿命の推移

	男		女	
	2010年	2019年	2010年	2019年
長崎県	69.14歳 (全国45位)	72.29歳 (全国34位)	73.05歳 (全国39位)	75.42歳 (全国29位)
全国平均	70.42歳	72.68歳	73.62歳	75.38歳
県目標(2022年)		73.21歳		76.32歳

出典：令和3年度 健康日本21（第二次）の総合的評価と次期健康づくり運動に向けた研究分担研究報告書
県最終目標値は「健康ながさき21(第2次)」

1-3 観光資源

長崎県には、2つの世界遺産をはじめ、歴史・文化、自然や温泉、グルメなど多岐にわたる魅力的な観光資源が数多く点在している。自転車で景観や自然を楽しむ旅、自転車で走った後に温泉や食を楽しむ旅、自転車で観光スポットを巡る旅等、多様かつ魅力的なサイクルツーリズムを展開するための高いポテンシャルを有している。



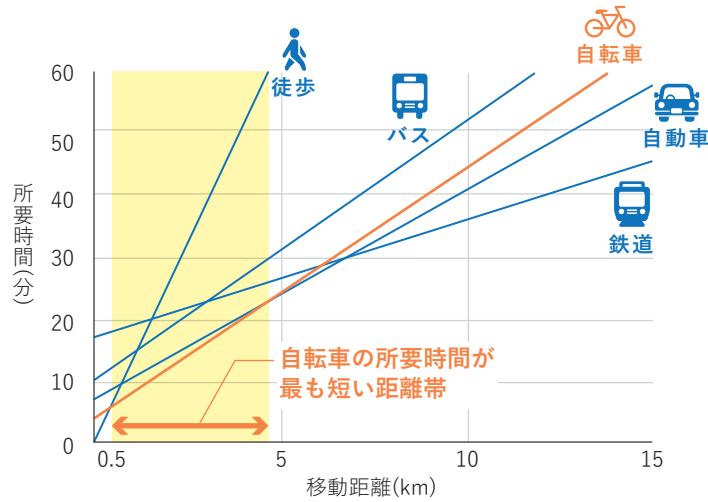
出典：国土数値情報 観光資源より作製（五島市はデータ欠損の為、追記）

図 長崎県内の主な観光資源

1-4 移動手段としての自転車

(1) 移動手段としての自転車の優位性

自転車は、渋滞の影響を受けず、公共交通機関の待ち時間や駐車場を探す時間も必要ないことから、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時性に優れている。このため、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的である。国土交通省の資料によれば、自転車は約 500m から 5km 弱の都市内移動において、他のどの交通手段よりも所要時間が短いことが示されている。



出典：「自転車通勤導入に関する手引き 令和元年5月 自転車活用推進官民連携協議会」掲載図をもとに作成

図 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

(2) 電動アシスト自転車の普及

電動アシスト自転車は、体力的に自転車を漕ぐことが辛い方、坂道や長距離を走ることに負担を感じる方におすすめの自転車である。これまでは、子育て世代や通学利用の高校生を中心に需要が増えてきたが、ふらつきが少ない等の安全性や、筋力の衰えをサポートし重い荷物等も楽に運べること等といった機能性、外出距離の延伸や外出回数の増加による健康面の利点から、自動車に代わる移動手段として潜在的需要が見込まれている。

表 電動アシスト自転車の特徴

特徴	効果	備考
1.時間・空間の拡大	①距離の拡大	疲れなため5km⇒8km程度に伸びる 坂道に強い
	②地域の拡大	農村部その他移動困難地域等でも活用
	③季節の拡大	雨具、防寒具等の風圧時に運転可能
2.安全の拡大	①ルール遵守の向上	一旦停止、信号遵守励行(後の発進容易)歩道の徐行等容易、ライト自動点灯
	②ふらつきが少ない	初動や坂道時、力のない人の走行安定性
3.主体の拡大	①高齢者等の足の確保	体力、ひざ、腰等が弱くても利用可能
	②買物難民、医療難民、引きこもり等対策	距離的、体力的、心理的等バリアを無理なく軽減
4.目的の拡大	①生活習慣病・認知症対策	距離延伸で身体活動しての運動量の増加
	②多様な目的に汎用	荷物、子育て、営業、観光を容易にする

出典：第3回 多様なモビリティ普及推進会議開催資料 (2019.10.16 開催) 古倉委員提出資料「電動アシスト自転車の活用可能性と効果」

2. 自転車の普及状況

2-1 世帯当たりの保有台数

2021年の自転車産業振興協会の調査によると、長崎県の自転車の世帯保有率は29.3%で全国最下位であり、全国平均の半分程度しかない。また、保有されている自転車についても、5割近くが、ほとんど使用されておらず、全国で最も日常的に自転車が活用されていない県だといえる。

また、自転車を保有していない世帯における非保有の理由については、使い道・必要性がない、坂道や道が狭いなど地形的理由で利用できない、自転車に興味・関心がない、などが多く挙げられており、全国平均と比較し、地形を理由とする回答の多さが突出しており、地形的要因から、自転車の活用が進んでいない。

表 世帯当たりの自転車保有率、台数と使用頻度（2021年）

順位	都道府県	保有率	世帯保有率(台/世帯)	使用していない自転車
1	長崎	29.3%	0.38	46.0%
2	沖縄	33.5%	0.46	18.2%
3	鹿児島	44.8%	0.71	31.1%
4	大分	46.7%	0.66	23.7%
5	三重	48.0%	0.81	27.4%
	全国	57.6%	1.03	22.7%
	大阪(全国1位)	74.9%	1.37	15.1%

※使用していない自転車=ほとんど使用していない+処分待ち
出典：2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一財 自転車産業振興協会）

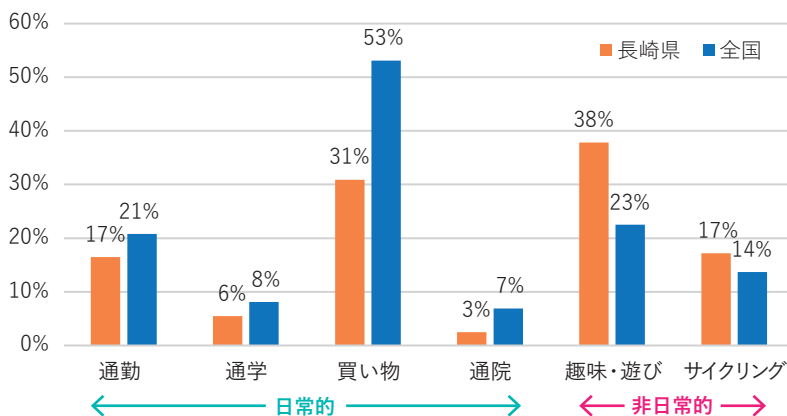
表 長崎県における自転車非保有世帯における自転車非保有理由（上位5位）

順位	理由	長崎県	全国 (〇は全国順位)
1	使い道・必要性がない	35.5%	35.5% (1)
2	坂道や道が狭いなど地形的理由で利用できない	19.2%	4.6% (6)
3	自転車に興味・関心がないから	14.1%	16.3% (2)
4	バイクや自動車で用が済むから	9.8%	14.6% (3)
5	公共交通機関で用が済むから	3.3%	7.2% (4)

出典：2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一財 自転車産業振興協会）

2-2 自転車の利用状況

自転車保有者による使用用途をみると、買い物、通勤、通学といった生活の足として利用される割合は全国と比較して低く、趣味・遊びを目的として利用される割合が高くなっている。



出典：2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一財 自転車産業振興協会）

図 自転車の使用用途（複数回答）

3. 自転車活用に向けた基本方針

長崎県は平地が少なく急峻な自転車には不向きな地形、自転車保有率全国最下位など、全国的にみて、自転車活用に最も縁遠い都道府県であると言える。このような自転車に不向きな“長崎県だからこそ”を活かした自転車活用を推進することが、長崎県らしい自転車活用につながることから、本計画の基本方針を以下の通り定める。

基本方針

「だからこそ、長崎で自転車。」

長い海岸線と坂道が多い長崎だからこそ

複雑で長い海岸線、急な坂道が多い長崎県。一見自転車には不向きに見えるこの地形も、サイクリストにとっては、その風景はダイナミックで変化に富み、また坂道も走りごたえのあるヒルクライムコースに早変わりする。

コンパクトな街が多い長崎だからこそ

歩くには少し遠くて、公共交通機関では少し不便なコンパクトな街が多い。そんな街中も、自転車を使えば、移動も便利で、細い路地裏まで楽しめる。自転車は長崎県の街中を移動する新たなモビリティの可能性を秘めている。

健康長寿日本一を目指す長崎だからこそ

高齢化率は32.8%で全国11位。健康寿命は女性がほぼ全国平均に等しいものの、男性については下回っている。健康長寿日本一を目指す長崎県において、自転車の利活用により、健康寿命の延伸など、健康を支える役割が期待されている。

観光地が点在している長崎だからこそ

2つの世界遺産をはじめ、多岐にわたる魅力的な観光資源が数多く点在している長崎県。それらをつなぐ手段として自転車の活用が期待される。



第3章 計画目標

本県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、本県における自転車活用の推進に関する目標を次のとおり設定する。

基本方針

「だからこそ、
長崎で自転車。」


長い海岸線と
坂道が多い長崎
だからこそ

コンパクトな
街が多い長崎
だからこそ

健康長寿日本一を
目指す長崎
だからこそ

観光地が点在
している長崎
だからこそ

目標1 (生活環境)



自転車を利用できる良好な生活環境の形成

コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等の交通を中心としたまちづくりを推進し、良好な生活環境の形成を図る。また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自転車利用が見込まれる地域において安全で快適な自転車利用環境を計画的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。

目標2 (健康増進)



自転車を活用した健康づくりの推進

サイクリングの普及や、子ども、高齢者、障がいのある人等、誰もが自転車を楽しむことができる機会を提供することで、スポーツ活動の促進、多様な自転車の活用を図り、健康づくりを推進する。


目標3 (観光振興)



サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化

自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行や、サイクルイベントの開催等を通じた観光地域づくりを促進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。

目標4 (安全安心)



自転車事故のない安全で安心な社会の実現

歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、自転車の点検整備を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。このため、自転車通行空間の整備を促進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。

SDGs 該当目標

 3 全体的に健康と福祉を	 4 質の高い教育をみんなに	 8 働きがいも経済成長も	 9 産業と技術革新の基盤をつくろう	 10 人や国の不平等をなくそう
 11 住み続けられるまちづくりを	 12 持続可能な消費と生活	 13 気候変動に具体的な対策を	 16 平和と公正をすべての人に	

第4章 各目標から見る自転車を取り巻く状況

自転車に関する本県の現状と課題について、国計画を参考に、「生活環境」「健康増進」「観光振興」「安全安心」の4つの視点から整理した。

1. 生活環境

1-1 市町の自転車活用推進計画の策定状況

自転車活用推進法（平成 29 年施行）により、地方自治体においても地域の実情に応じて自転車の活用推進に関する計画を作成することが努力義務となった。長崎県では、「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を市町へ周知すること等により、県内でも自転車活用が見込まれる地域での計画策定を推進しているところであり、現在、大村市、南島原市、五島市、新上五島町の4市町において策定されている。今後も活用が見込まれる市町に対し作成を促していく必要がある。

表 市町による自転車活用推進計画の施策の概要

市町	策定年月	目 標
南島原市	R1.11	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常の暮らしを支え、健康増進に寄与する自転車利用環境づくり ● 南島原の魅力を巡り楽しめる自転車利用環境づくりと地域活性化
大村市	R3.3	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車を安全で快適に利用できる都市環境の整備 ● 自転車を活用した市民の新しいライフスタイルへの転換 ● サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化 ● 自転車を安全に利用するためのまちづくり
五島市	R3.3	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車を快適に利用できる良好な市内環境の形成 ● サイクルツーリズムによる健康増進、観光振興と地域活性化 ● 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
新上五島町	R3.3	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車を快適に利用できる環境と人に優しいまちづくり ● 自転車利用を通じた活力ある健康社会づくり ● 島と人の魅力を体感できるサイクリング環境づくり ● 思いやりのある自転車利用による安全で安心な暮らしづくり

出典：各市町自転車活用推進計画


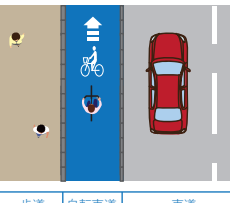
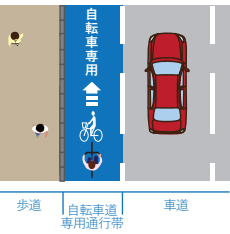
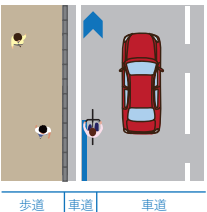


1-2 自転車通行空間の整備

自転車の活用を推進するためには、自転車が安全に通行できる空間の整備が必要不可欠であり、令和4年までに開通した大村市の一般県道大村外環状線において、3.4kmの自転車道を整備したが、道路空間の狭い長崎県での整備はあまり進んでいない。

今後は、各市町の自転車ネットワーク計画に定められた路線について、計画的に整備を進めていく必要がある。

表 自転車通行空間の整備状況

	自転車歩行者専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	サイクルルート
	自転車及び歩行者の交通のために独立して設けられているもの	道路の部分として設けられるもので、車道・歩道から物理的に分離	道路標識または道路表示による交通規制がかかっている	交差点や急カーブ部に矢羽根の路面標示、ルート上のブルーライン設置
整備携帯		 歩道 自転車道 車道	 歩道 自転車専用通行帯 車道	 歩道 車道混在 車道
道路法	第48条13第1項	—	—	—
道路交通法	—	(一方通行の場合、第8条第1項)	第20条第2項	—
長崎県	26.7km	3.4km	0.0km	238.0km

出典：長崎県延長は長崎県道路維持課調べ



自転車道の整備（一般県道大村外環状線）



サイクルルートの整備（下五島地域）

1-3 違法駐車取り締まり

車道の左側を通行する自転車にとって、路上駐車はスムーズな走行を阻害する要因となりうる。パーキングメーターについては、令和2年に県内での運用が終了されているが、違法駐車については引き続き対策が必要となる。また、民間の駐車監視員による放置駐車違反の確認を行う制度が運用されており、県内の3警察署（長崎署・浦上署・佐世保署）において駐車監視員活動ガイドラインに基づき令和3年度には1,396件の確認標章取付けが行われている。今後も引き続き、駐車監視員による違反車両の確認を継続していくことが重要である。

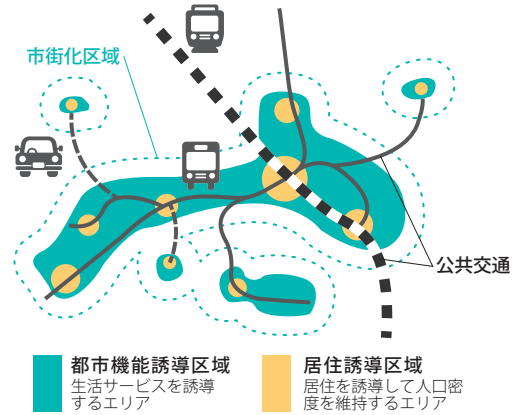
1-4 まちづくりの取り組み

(1) コンパクトなまちづくり（立地適正化計画）

人口減少と高齢化が進む中、高齢者から子どもまであらゆる世代が健康で快適に生活できる環境を形成するため、コンパクトシティの概念の重要性が増している。長崎県では、『長崎県にぎわいの都市づくり基本方針（平成19年）』において、今後の都市づくりの基本理念として「コンパクトシティの構築」を掲げている。コンパクトシティでは、「まちなか」に都市機能の集積を進めるとともに、提供するサービスの質を高めて、にぎわいの創出が図られるが、まちなかにおける人々の移動については、自転車が、徒歩や公共交通と合わせて主要な手段となることが予想される。

なお、コンパクトなまちづくりを促進するため、令和4年4月現在、長崎市、大村市、時津町の3市町において、立地適正化計画が策定されており、佐世保市、対馬市、佐々町の3市町において策定中である。

自転車通行空間の整備や自転車駐輪場の整備にあたっては、市町が策定する立地適正化計画などのまちづくりの計画との整合を図る必要がある。



出典：コンパクトシティの形成に向けて（国土交通省）より作成

図 立地適正化計画のイメージ

(2) 生活道路における交通安全対策

生活道路における交通安全対策として、日常生活に利用される生活道路において、ゾーン30を定め、最高速度30km/hの速度制限に取り組んできた。今後はさらにゾーン30プラスとして、道路管理者と警察が連携しながら、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り、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備を行うなど引き続き、生活道路における交通安全対策が必要である。

表 ゾーン30の整備状況

NO	管轄	地区名	NO	管轄	地区名	NO	管轄	地区名	
1	長崎	市役所周辺	15	時津	時津東小校区西部	27	大村	西三城町	
2		樺島周辺	16		時津東小校区東部	28		古賀島町	
3		堺地区	17		浦郷(時津小周辺)	29		富の原地区	
4		中町・築後町	18		嬉里郷(長与小学校周辺)	30		古町・諏訪町	
5		桜町・栄町	19		時津町役場周辺	31		松並周辺地区	
6		曙町地区	20		時津町役場東側	32		富の原・竹松本町	
7	大浦	上戸町地区	21	諫早	21	馬渡町地区	33	富の原2丁目・大川田町地区	
8	浦上	城栄町・城山町	22		上野町・野中町	34	川棚	蔵元郷(彼杵駅周辺)	
9		平野町	23		西郷町・立石町	35		蔵元郷(彼杵小周辺)	
10		浜口町・岩川町・目覚町の一部	24	島原	24	広馬場周辺	36	早岐	広田地区
11		松山町・岡町	25		城内町	37	佐世保	日宇町	
12		文教町・千歳町地区	26	南島原	26	西有家町(西有家小学校周辺)		38	高砂町・天満町
13		滑石・横尾					39	相浦	相浦地区
14		本原町・上野町					40	松浦	志佐町

■ : ゾーン30プラス

出典：ゾーン30の整備（長崎県警察ウェブサイト）

2. 健康増進

2-1 安全に自転車に乗れる環境

県内各地には、サイクリングコースや公園等、自動車を気にすることなく安全に自転車に乗れる環境が整備されている。また、島原鉄道廃線跡を活用した「南島原自転車道線」、「島原自転車道線」の整備や、佐世保のケイリンパークの計画が進行中であり、これらの施設の活用による、自転車に親しめる環境の創出や自転車の健康づくりへの活用が期待される。

表 安全に自転車に乗れる主な環境

	所在地	名 称	備 考
1	長崎市	野母半島サイクリング道路	約20kmの自転車歩行者専用道路
2		長崎交通公園	自転車の貸し出し、自転車の乗り方指導を実施(無料)
3	大村市	野岳湖公園	湖畔に沿ったサイクリングコース
4	諫早市	諫早ゆうゆうランド干拓の里	変わった形の自転車が揃った、ちゃりんこ広場(20分400円)
5	五島市	さんさん富江サイクリングロード	約8km
6	川棚町	大崎自然公園	約7km
7	西海市	伊佐ノ浦公園	園内に1周約5.2kmのコース
8	佐世保市	県道栗木吉井線自転車歩行者専用道路	約6.7km
9		柚木サイクリングコース	約3.5km
10		ケイリンパーク(整備予定)	佐世保競輪場の改修に合わせ、ミニバンク(走路)などを整備予定。2026年完成予定
11	南島原市	市道南島原自転車道線(整備中)	約32.1km
12	島原市	市道島原自転車道線(整備中)	約2.1km

出典：各市町資料

2-2 自転車を活用した健康づくり

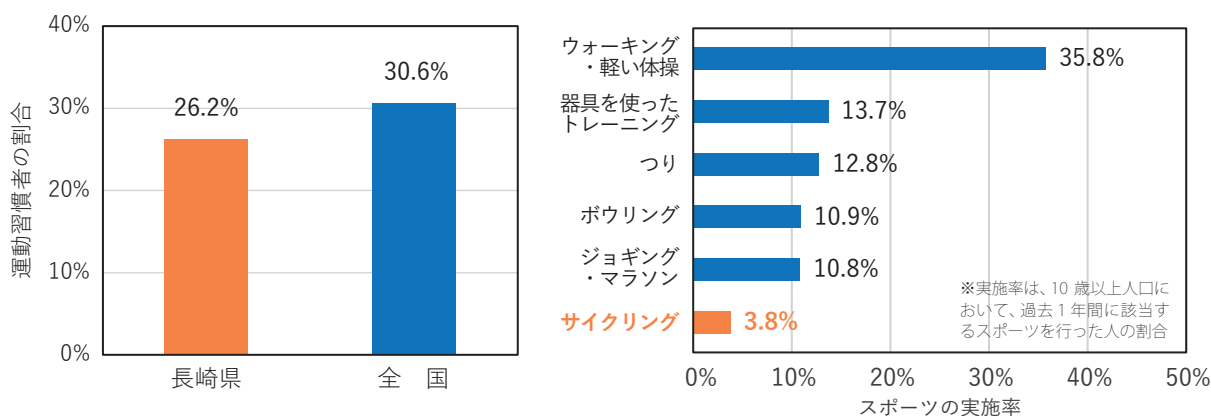
自転車は、全身を使う有酸素運動であり、心肺機能の強化や筋力アップ、ダイエット効果があるうえに、生活習慣病やロコモティブシンドローム※の予防、ひいては健康寿命の延伸にも寄与できるともいわれていることから、今後、健康寿命の延伸に向け自転車の活用が期待される。

※ロコモティブシンドローム(ロコモ：運動器症候群)は、加齢に伴う筋力の低下や関節や脊椎の病気、骨粗しょう症などにより運動器の機能が衰えて、要介護や寝たきりになってしまったり、そのリスクの高い状態

(1) 運動実施状況

日常的に運動を行うことは、生活習慣を改善し、健康寿命を延伸させるための要素の一つとなる。長崎県における運動習慣者の割合は、26.2%で、全国平均(30.6%)を下回っている。

また、実施しているスポーツの種類としては、ウォーキングが35.8%と最も多く、サイクリングについては3.8%と少ない結果となっている。



出典：(長崎県)平成28年度 長崎県生活習慣状況調査
(全 国)平成28年国民健康・栄養調査報告

出典：平成28年社会生活基本調査(総務省)

図 運動習慣者の割合

図 長崎県民の実施しているスポーツ

(2) 長崎健康革命

本県では、「血圧の高さ」及び「喫煙率の高さ」などの健康課題の解決に向けて、「運動」「食事」「禁煙」「健診」の4点について、「長崎健康革命」の取り組みを行っている。運動の分野では、「毎日プラス10分」を推奨している。厚生労働省の「健康づくりのための身体活動指針」においても、「プラス10(テン)」という言葉で呼びかけられており、今より少しでも多く身体を動かすための具体的な方法として「移動手段を徒歩や自転車に変更する」ことが紹介されている。

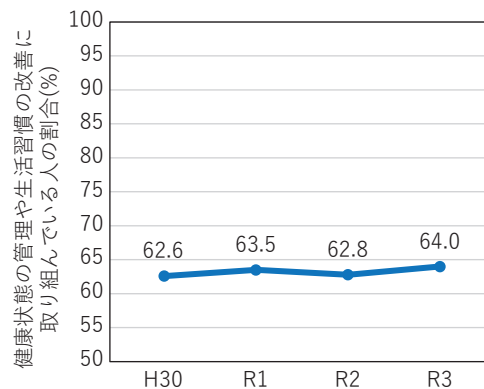


出典：長崎県国保・健康増進課 HP

図 長崎健康革命のポスター

(3) 生活習慣の改善

健康寿命の延伸には、生活習慣を起因とする疾病の予防や重症化を防止することが重要であり、そのためには、自らが健康状態を把握し、食生活や運動などの生活習慣を改善することが必要である。現在、生活習慣の改善に取り組んでいる人の割合は64%であり、年々増加傾向にある。今後も健康づくりに取り組む県民を増加させるため、健康づくりアプリの利用を促進しながら、生活習慣の改善に取り組む人を増やしていく必要がある。



出典：長崎県の取組に関する県民意識アンケート調査

図 生活習慣の改善に取り組んでいる人の割合

自転車の身体活動量

厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準 2013」において、健康づくりのために推奨される運動量の目安として「歩行またはそれと同等以上の身体活動を毎日60分。さらに、息がはずみ汗をかく程度の運動を毎週60分」が推奨されており、身体活動量として以下の基準が定められている。自転車は歩行に比べ運動強度が強いため、自転車による運動は効果的であると言える。

18～64歳の身体活動量の基準

基準① 3メッツ以上の身体活動（生活活動または運動）を1週間に合計23メッツ

基準② このうち、運動については3メッツ以上の運動を1週間に合計4メッツ

※メッツ…身体活動の強さと量を表す単位

出典：健康づくりのための身体活動基準 2013

表 自転車に関連する身体活動

種類	メッツ	活動の例
生活活動	3.0	普通歩行、電動アシスト自転車に乗る
	4.0	自転車に乗る
運動	8.0	クロスバイクやマウンテンバイクで初心者がサイクリングを楽しむ
	12.0	ロードバイクで平坦を速く走る (25.7～30.6km/h)
	14.0	自転車に乗る：山道、上り坂、きつい労力

出典：健康づくりのための身体活動基準 2013 国立健康栄養研究所 改定版「身体活動のメッツ表」

2-3 移動手段としての自転車活用

(1) 自転車分担率

令和2年国勢調査によると、長崎県における通勤・通学時の交通手段としての自転車の分担率は3.1%であり、全国平均の14.2%を大きく下回っている。市町別では、自転車活用に地域格差がみられ、西海市、大村市など自転車が比較的に利用されている。この背景には、平地の広がり具合等の地勢が関係していると考えられる。

表 通勤・通学における各市町の自転車分担率

NO	市町村	徒歩	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車
	長崎県	11.2%	5.3%	13.9%	62.4%	4.6%	3.1%
1	西海市	7.2%	0.4%	5.9%	72.6%	4.0%	9.0%
2	大村市	8.1%	4.6%	4.9%	71.7%	3.0%	8.6%
3	小値賀町	17.6%	0.2%	1.5%	63.4%	6.7%	7.6%
4	島原市	8.1%	1.3%	2.9%	77.4%	2.2%	6.6%
5	五島市	11.3%	0.2%	3.1%	74.8%	3.8%	4.7%
6	諫早市	7.5%	7.2%	6.9%	73.2%	2.0%	4.1%
7	東彼杵町	5.4%	7.5%	4.2%	78.9%	1.1%	3.4%
8	波佐見町	5.8%	2.0%	4.8%	82.8%	1.2%	3.2%
9	川棚町	8.4%	6.2%	4.3%	77.4%	1.6%	3.1%
10	南島原市	6.1%	0.6%	6.4%	81.3%	1.3%	3.0%
11	時津町	13.0%	1.7%	19.9%	58.2%	5.7%	3.0%
12	雲仙市	6.7%	3.2%	5.9%	78.3%	1.1%	2.9%
13	対馬市	14.3%	0.1%	4.5%	74.4%	2.0%	2.6%
14	佐世保市	14.5%	3.7%	11.9%	63.5%	4.3%	2.5%
15	松浦市	7.9%	2.8%	3.9%	80.1%	0.7%	2.4%
16	新上五島町	10.2%	2.4%	4.0%	77.0%	1.9%	2.1%
17	長与町	7.8%	12.3%	17.8%	58.6%	6.5%	1.8%
18	長崎市	14.0%	8.0%	26.3%	43.9%	8.0%	1.7%
19	佐々町	5.2%	4.0%	5.3%	80.9%	2.2%	1.3%
20	平戸市	8.7%	2.0%	5.4%	77.0%	1.3%	1.0%
21	壱岐市	6.1%	0.3%	3.6%	85.7%	1.5%	0.8%
	全国	7.0%	25.5%	8.0%	49.8%	2.8%	14.2%

出典：令和2年国勢調査

(2) 移動手段としての自転車活用

自転車は、健康増進や、温暖化対策、渋滞緩和等の公益的意義も有しており、近年、その推進が求められている。「長崎健康革命」での移動手段としての自転車活用の推奨や、移動のためのCO₂排出量削減に向けた「県下一斉スマートムーブ」に取り組んでいる。

今後も、様々な取り組みを通じて、移動手段としての自転車活用の促進を進めていくことが必要である。



図 長崎健康革命 毎日+10分

3. 観光振興

3-1 観光客数

(1) 観光客数の推移

長崎県への観光客数は、2つの世界文化遺産の登録や訪日旅行需要の拡大等で増加傾向であった。ここ数年は、新型コロナウイルス感染症の影響により観光客数は大幅に減少したが、with コロナ政策による観光需要の回復が期待されている。また、様々な体験型観光の人気の高まりなど、旅行ニーズの多様化に伴い、観光における自転車の活用の可能性が広がっており、長距離ライドや体験コンテンツの二次交通手段として、自転車を活かした観光振興が期待される。特に、島原半島の観光客数が平成22年から令和元年の伸び率は0.66%と大きく減少しており、サイクルツーリズム等による観光振興が期待される。

表 観光客数の変化

エリア名	H22観光客数 (千人)	R1観光客数 (千人)	伸び率 (R1/H22)	R2観光客数 (千人)	伸び率 (R2/R1)
長崎県	23,295	26,489	1.14	14,583	0.55
長崎・西彼	4,824	7,094	1.47	2,659	0.37
佐世保・西海・東彼・北松	6,395	7,650	1.20	4,285	0.56
平戸・松浦	2,255	2,582	1.15	2,073	0.80
諫早・大村	2,818	4,128	1.46	2,749	0.67
島原半島	6,040	4,012	0.66	2,360	0.59
五島	380	390	1.03	197	0.51
壱岐	227	237	1.04	141	0.59
対馬	356	397	1.11	119	0.30

出典：長崎県観光統計（各年）

(2) インバウンド客数

台湾や欧米等では、サイクリングは根強い人気をもつアクティビティであり、自転車を利用し、長距離移動を行う旅行スタイルが定着している。

長崎県には、サイクルツーリズムが盛んな台湾を始めとする外国人旅行者が数多く来訪しており、雄大な自然や優れた景観をもつ長崎県は、インバウンド向けサイクルツーリズムにおいて高いポテンシャルを有しており、今後、外国人旅行者の取り込みが期待される。

表 長崎県を訪れる外国人旅行者

順位	国・地域	長崎県を訪れる外国人		しまなみ地域における レンタサイクル 貸出数(2019年) 国別割合	順位	国・地域	長崎県を訪れる外国人		しまなみ地域における レンタサイクル 貸出数(2019年) 国別割合
		外国人 実宿泊客数	全体に 占める割合				外国人 実宿泊客数	全体に 占める割合	
1	韓国	245,839	39.2%	0.6%(13位)	8	オーストラリア	7,036	1.1%	9.4%(2位)
2	台湾	86,276	13.8%	11.7%(1位)	9	イギリス	6,485	1.0%	8.0%(6位)
3	中国	71,020	11.3%	3.5%(10位)	10	ドイツ	5,922	0.9%	6.4%(7位)
4	香港	52,118	8.3%	8.1%(5位)	11	フランス	4,418	0.7%	8.2%(4位)
5	アメリカ	37,703	6.0%	9.2%(3位)	12	カナダ	3,022	0.5%	4.1%(9位)
6	タイ	11,183	1.8%	—		その他	114,569	14.0%	
7	シンガポール	7,651	1.2%	2.4%(11位)		合計	626,359	100%	

※出典：(宿泊客数) 長崎県観光統計 2019 (貸出数) 愛媛・しまなみ海道地域振興ビジョン 2019年貸出数

3-2 サイクルルートの指定

サイクリングとは、さまざまな自転車の乗り方を総称した言葉だが、日本では一般的に専用ウェアに身を包み、自転車で走ることを目的とした、ロングライド、ヒルクライム、ツーリングなどと呼ばれることが多い。

(1) 長崎県サイクルルート

県内では、潮風を切って走るロングライドや観光地をめぐりながら走るツーリング等、多様性に富んだサイクリングを楽しむことができる。長崎県では4つのサイクルルートを設定し、走行環境整備、通行空間やサイクルラックの整備、ホームページを通じた情報発信等を行っている。

島原半島ルートについては、安全・快適なルート設定や走行環境整備をはじめ、サイクリスト用の宿泊やサポート環境の整備等に地元3市（島原市、南島原市、雲仙市）や観光関係者、民間企業等が連携して取り組み、地域全体の機運を醸成しながら、将来的にナショナルサイクルルートへの指定を目指している。

表 長崎サイクルルート

ロゴマーク	概要
<p>下五島</p> 	<p>『山と海、そして歴史も。福江島をぐるり一周』 船で自転車を運び、五島列島の国際トライアスロンのコースにチャレンジできる。</p> <p>○距離：143km ○総獲得標高：1800m</p>
<p>上五島</p> 	<p>『世界遺産を持つ島の歴史をめぐる』 世界文化遺産の構成遺産、頭ヶ島の集落をめぐり、地域の歴史を学ぶ。</p> <p>○距離：49km ○総獲得標高：585m</p>
<p>大村湾 南部</p> 	<p>『春を楽しむ絶景の大村湾へ』 穏やかな大村湾に浮かぶ長崎空港と、桜の名所を楽しむ。</p> <p>○距離：46km ○総獲得標高：525m</p>
<p>島原半島</p> 	<p>『大地の恵みを感じるダイナミックルート』 島原鉄道の廃線跡やジオパークの大地を走り抜ける。</p> <p>○距離：106km ○総獲得標高：495m</p>

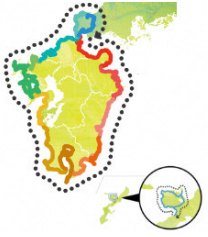
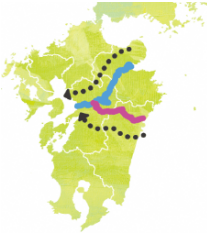

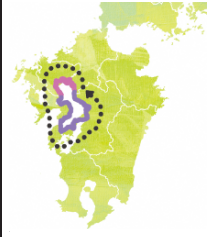
出典：長崎サイクルルートHP

(2) 広域的取り組み

2020（令和2）年度に長崎県を含む九州・山口各県と経済界が連携した「九州・山口サイクルツーリズム推進委員会」が発足し、九州・山口の魅力発信とサイクルスポーツの普及拡大等を目指して県域を跨ぐ4つの広域推奨ルートの設定や、サイクルマップの製作などを行っており、2023年には、福岡県・熊本県・大分県をステージとした国際サイクルレースと、サイクリング周遊型商品を展開する総合型サイクルイベント「ツール・ド・九州2023」の開催が予定されている。

この他、島原半島と熊本県・天草地域にまたがる広域サイクリングルートや、「自転車で海を渡る」をコンセプトとした唐津～壱岐～福岡のサイクルツーリズムなどの広域的な連携による取り組みの検討も進んでいる。

表 九州・山口 広域推奨ルート

ルート名	九州・沖縄・山口一周ルート	九州北部横断ルート	九州南部横断ルート	有明海一周ルート
コース概要	九州、沖縄、山口県を一周するロングルート	別府・延岡が起点の九州横断ルート	宮崎から鹿児島へ抜ける九州の南部を横断するルート	有明海を反時計回りに一周するルート
総走行距離	約2,476km	約328km	約198km	約356km
総獲得標高	約28,660m	約6,327m	約2,063m	約2,860m
ルート概要				

出典：サイクル in 九州 HP (<https://www.welcomekyushu.jp/cycle-in-kyushu/>)

(3) その他のルート

長崎サイクルルートの4ルート以外にも県のサイクルツーリズムのさらなる推進のため、地元市町と連携し、県内おすすめルートを設定の上、ホームページ「ながさき旅ネット」にて紹介している。県内には多くの魅力的な観光資源が点在しており、全県がサイクルルートとしての可能性を有している。

表 その他の県内おすすめルート

ルート名	島原山越えルート	対馬ルート	壱岐ルート	小値賀ルート
コース概要	島原半島を横切るヒルクライムコース	対馬を縦断するルート	壱岐島を一周するルート	小値賀島を周遊するルート
総走行距離	約 107 km	約 120km	約 76 km	約 24 km
総獲得標高	約 2,550m	約 3,000m	約 1,360m	約 280 m

出典：長崎観光 / 旅行ポータルサイト ながさき旅ネット



3-3 サイクルルートの環境整備

長崎サイクルートの走行環境整備として、コース案内看板の設置、路面標示（目的地案内、矢羽根）の整備、コース案内のブルーラインの設置、走行安全対策（側溝整備、細目グレーチング取替、防護柵設置等）を実施している。

また、既存休憩施設を活用した受入施設及びサイクリング拠点の設置、サイクルラックやメンテナンススペースの設置を随時行っている。

引き続き、走行環境及び受入環境の充実に向け、地元、行政、観光関係者、民間企業等と連携してサイクルートの環境整備を進める必要がある。

■ 走行環境整備



案内標識



ブルーライン



矢羽根

■ 受入環境整備



既存休憩施設を活用した受入施設



サイクルラック



メンテナンスキット

表 ナショナルサイクルルートに求められる走行環境・受入環境

	評価項目	指定要件		評価項目	評価項目・基準
走行環境	安全・快適な走行環境	走行環境の安全性	受入環境	自転車の移動手段	ルート上の迂回を図るための代替交通手段
		快適性		自転車回送サービスとしての代替交通手段	
		維持管理水準		宿泊環境	サイクル向けの宿泊施設
		危険個所の通報システム		地域振興に寄与できる環境	ガイドツアーの実施状況 イベントの開催状況
迷わない走行環境	路面標示や案内看板等によるルート案内 海外サイクリスト対応の案内		トラブル対応環境	補修部品・自転車用品販売 修理サービス トラブル時の自転車搬送サービス	
受入環境	多様な交通手段への対応環境	空港、鉄道駅、道の駅等にゲートウェイを整備	緊急時のサポート環境	緊急車両進入路	緊急時連絡サポート
		・レンタサイクル、シェアサイクルが利用可能 ・必要な情報が入手可能 ・自転車部品など必要な物品が購入可能 ・ロッカー、着替えスペースが完備 ・空気入れ等の準備調整に必要な工具の貸出		緊急支援物品	
	休憩環境	サイクルステーションの整備 ・トイレが利用できる ・水分補給は可能 ・テーブル、椅子等の休憩スペース			

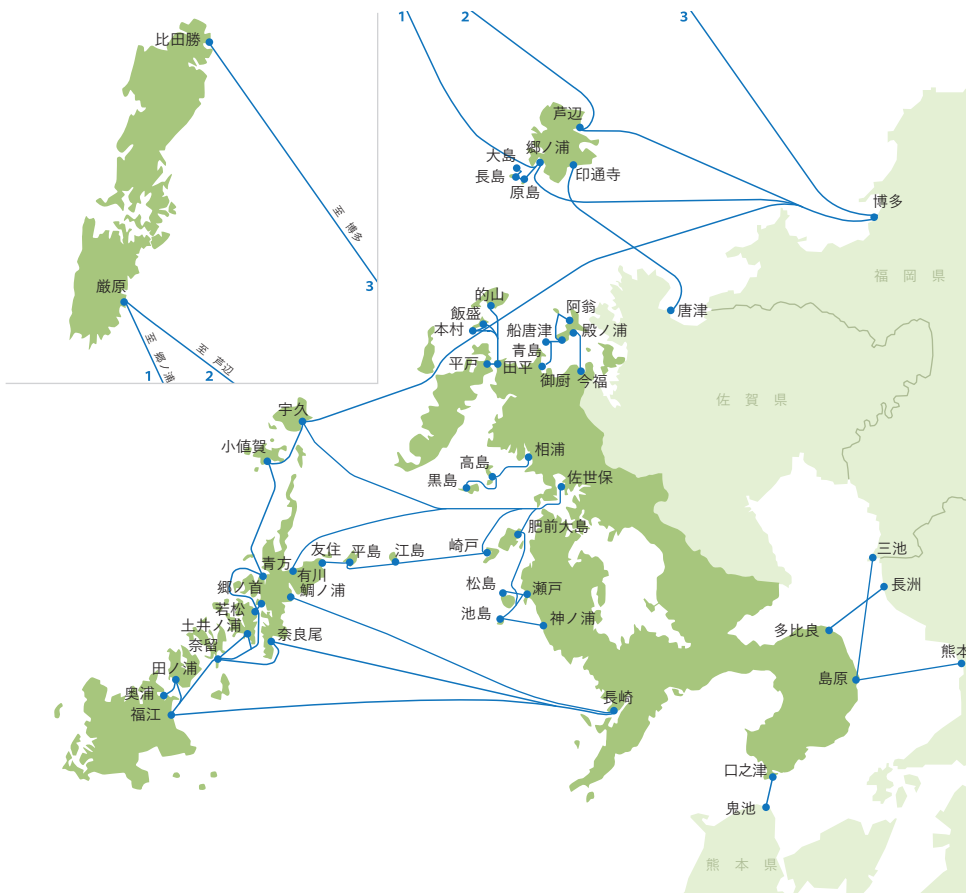
出典：国土交通省資料ナショナルサイクルルートの指定要件（案）

3-4 自転車の公共交通の活用

離島や隣県を結ぶフェリーは自転車が持ち込み可能であり、島原鉄道や松浦鉄道では、自転車をそのまま積み込める取り組みにも積極的である。また、西九州新幹線など、その他公共交通でも、大きさの制限があるものの輸行収納袋での社内持ち込みは可能である。このように、公共交通を利用した広域的なサイクルツーリズムが可能であり、交通結節となる港や駅においてもゲートウェイ機能として、受入環境の充実が求められている。

(1) 船舶

海に囲まれ、多くの離島を有する長崎県では航路が発達している。これらの航路は、サイクリストが離島や隣県へ往来する際の重要な交通手段となるが、フェリー航路では、搭載台数に制限はあるものの、自転車をそのまま持ち込み可能である。



出典：長崎県 長崎県の港湾の概要 航路図より作成

図 自転車をそのまま持ち込み可能なフェリー航路

(2) 鉄道

島原鉄道や松浦鉄道では、サイクリスト向けに自転車をそのまま積み込める取り組みを行っている。長崎電気軌道以外の鉄道会社においては、輸行収納袋での社内持ち込みは可能である。

表 サイクルトレインの実施状況

鉄道会社	名称	自転車の持ち込みについて
松浦鉄道	サイクリング列車	土日、長期休暇期間中の特定ダイヤで、自転車をそのまま積み込み可能。
島原鉄道	Cycle Train	土日祝日の特定ダイヤで、自転車をそのまま積み込める専用車両となる（専用チケットが必要）。

出典：各鉄道会社 HP

3-5 サイクルイベント

交流人口の拡大と観光振興による地域活性化の取り組みとして、県内では、風光明媚な海岸線や特産品などの特色ある地域資源を活かしたサイクルイベントが多数開催されている。

イベントを継続開催することで集客や交流人口の拡大、情報発信力の強化などによる地域の活性化へと展開できるため、市町及び地域で連携した受け入れ体制の仕組みづくりや、実施主体となる市町等における人材育成等を通じた、サイクルイベントの実施と継続的な開催が求められている。

表 長崎県内で実施されているサイクルイベント

イベント名称	場所・時期	特徴
 ツール・ド・ちゃんぼん	【場所】長崎市 【時期】11～12月頃	伊王島から野母半島を一周し、エイドで振舞われるちゃんぼんが特徴。
 長田TT	【場所】諫早市 【時期】11～12月頃	長田バイパス一帯で開催されるタイムトライアル大会。
 島原半島サイクルイベント イッキ!	【場所】島原半島 【時期】年1回不定期	民間有志で立ち上がった、長崎県内で最も新しいサイクルイベント。
 壱岐サイクルフェスティバル IKI CYCLE FESTIVAL	【場所】壱岐市 【時期】例年6月頃	1989年から行われている、歴史あるサイクルレースイベント。
 国境サイクリング IN 対馬	【場所】対馬市 【時期】例年10月頃	アップダウンの多い対馬を縦断するファンライドイベント。

出典：長崎観光 / 旅行ポータルサイト ながさき旅ネット



壱岐サイクルフェスティバル



ツールドちゃんぼん

3-6 観光への自転車活用

観光資源が数多く点在する長崎県においては、自転車で街をめぐりながら、歴史や文化に触れたり、食を楽しんだり、地元の人と交流したりできる、「散走※」を推進することで、まちなか観光の満足度の向上が期待される。

※散走とは、サイクルルートでの長距離サイクリングのように「自転車で走ること」を主目的とするのではなく、散歩感覚で気ままに自転車を愉しむことをいう。

(1) 観光散走

各地域に観光資源が点在する長崎県において、多くの市町でレンタサイクルが導入されており、目的地滞在中の観光を支える二次交通手段として重要な役割を担っている。多くのレンタサイクル施設においては、電動アシスト自転車が導入され、坂道の移動や、体力の少ない女性や高齢者の移動を可能としている。また、サイクルマップの作成や観光散走ツアーを積極的に実施している民間事業者も増加傾向にある。

今後、レンタサイクルによる観光散走は、徒歩観光より広域的に観光資源を周遊したり、レンタカー観光より住民との交流の機会を増やしたりと、観光の質の向上に資することが期待される。

表 県内の主なレンタサイクル事業者一覧

市町村	主 体	市町村	主 体
長崎市	カフェと宿ROUTE	対馬市	観光情報館ふれあい処つしま
	レインボーショップ（高島）		レンタサイクルSA・GO
	i+Land nagasaki（伊王島）	西海市	伊佐ノ浦公園
佐世保市	黒島ウェルカムハウス	雲仙市	UNZEN 旅チャリ
	うくチャリ		OBAMA 旅チャリ
島原市	めぐチャリ		おさんぼ三太郎
	島原鉄道（島原駅）	南島原市	原城温泉真砂
大村市	花チャリ（大村公園）	有馬キリシタン遺産記念館	
	野岳レンタサイクル（野岳湖）	東彼杵町	東彼杵町レンタルサイクル
平戸市	平戸観光案内所レンタサイクル	uminoわ	
	前津吉港レンタサイクル	波佐見町	波佐見レンタサイクル
松浦市	松浦鉄道レンタサイクル	はさみ観光案内所	
五島市	ゴトチャリ（五島市観光協会）	小値賀町	おぢかアイランドツーリズム
	道の駅遣唐使ふるさと館	新上五島町	新上五島町観光物産協会
壱岐市	壱岐チャリ		はまぐりデッキ
			GOTO BASE

参考：旅 × 自転車の情報メディア「TABIRIN」HP



(2) 体験型観光

長崎県では、旅行者の滞在時間を延ばすことにも資する、地域の特性を活かした様々な体験型観光を推進しており、多様なツーリズムへの自転車活用が期待される。

表 長崎県の主な体験型観光

名称	概要
ブルーツーリズム	島や漁村に滞在し、釣りなどの海辺での生活体験を通じて、心と体をリフレッシュさせる旅行(例：つしま旅、釣り文化振興モデル港・青方港)
エコツーリズム	自然公園やジオパーク等の自然資源をフィールドに、自然環境や歴史文化を体験しながら学ぶとともに、その保全にも責任を持つ旅行(例：ジオパークのガイドツアー)
ヘルスツーリズム	自然や温泉、身体に優しい料理を味わい、心身ともに癒され、健康を回復・増進・保持する旅行
グリーンツーリズム	農山漁村地域において、自然・文化・人々との交流を楽しむ滞在型の旅行(例：松浦党の里ほんなもん体験)
ヘリテージツーリズム	2つの世界遺産や日本遺産等を観光資源として訪問する旅行(例：世界遺産巡礼の旅)

参考：長崎県観光振興基本計画 2021-2025

3-7 サイクルツーリズムに関する情報発信

4つの長崎県サイクルルートについては、特設ウェブサイトでマップや見どころを紹介している。また、長崎県観光連盟による県内の観光情報のウェブサイト「ながさき旅ネット」において、サイクリングルート、サイクリングのサポートを行うサイクルショップや公共交通機関への自転車持ち込みに関する情報が発信されている。

今後は、全国規模でサイクリスト向けの情報を掲載するウェブサイトの活用も含め、情報の集約と発信の一本化を進め、より利用者が必要とする情報を効果的に届ける取り組みが必要となる。また、散走に関する情報の集約が遅れているため、市町の観光協会やレンタサイクル事業者等と連携し、散走に関する情報も合わせて発信していくことが必要である。



長崎サイクルルート特設サイト
<https://nagasaki-cycle.pref.nagasaki.jp/>



ながさき旅ネット長崎県内サイクリング情報
<https://www.nagasaki-tabinet.com/feature/cycletourism>

4. 安全安心

4-1 高い安全性を備えた自転車への取り組み

自転車の安全基準として、車体に貼付されている「自転車安全マーク」がある。自転車マークとは、自転車の安全性を保証するとともに、製品に対する責任を明確にするものであり、代表的なものとして、メーカー出荷時に貼られる、BAA マーク、SG マーク、JIS マークや点検・整備時に貼り付けられる TS マークがある。今後、自転車安全マークを活用し、安全性の高い自転車の利用が望まれる。

表 自転車安全マーク

<p>BAAマーク</p>  <p>【一般社団法人自転車協会】 消費者の安全を第一に、業界自主基準である「自転車安全基準」を制定し、更に環境負荷物質使用削減も取り入れ、安全・安心だけでなく環境にも配慮した製品を目指している。これらの基準に適合した自転車に貼付されているのが、「自転車協会認証」BICYCLE ASSOCIATION (JAPAN) APPROVEDマーク。</p> <p>交付枚数(R2) 2,454,300枚</p>	<p>JISマーク</p>  <p>【工業標準化法によるJIS認証取得者】 国に登録された機関(登録認証機関)から認証を受けた事業者が、認証を受けた製品またはその包装等に表示することにより、その製品が該当するJIS規格に適合していることを示すマーク。現在、登録認証機関には、一般財団法人日本車両検査協会、一般財団法人日本品質保証機構などがある。</p> <p>交付枚数(R2) 少数</p>
<p>SGマーク</p>  <p>【一般社団法人製品安全協会】 対象製品ごとに安全性に関するSG基準が定められ、その基準に適合した製品に貼付されるマーク。同協会では自転車を含む各種消費生活用製品の安全性を認証している。また、対人賠償責任保険が付いており、自転車の有効期限の目安は購入日から5年間。</p> <p>交付枚数(R2) 130,000枚</p>	<p>TSマーク</p>  <p>【公益財団法人日本交通管理技術協会】 道路交通法例に定められた大きさ、構造、性能等の基準に適合した安全な普通自転車の目印で、同協会に自転車安全整備店として登録された自転車店の自転車安全整備士により、点検・整備を受けたことを示すマーク。TSマークには青色マークと赤色マークの二種類あり、傷害保険と賠償責任保険が付いている。</p> <p>交付枚数(R2) 2,145,010枚</p>

出典：自転車の安全利用促進委員会 HP より複製

4-2 多様な自転車の普及

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い年代が利用できる乗り物であり、少子・高齢化、嗜好の変化などに伴い、スポーツ自転車、電動アシスト三輪車、子供載せ自転車、カーゴバイク、障害者も乗車可能なタンDEM自転車等の様々な自転車が利用されている。

本県においても、視覚障害者などが自転車を利用できるようタンDEM自転車の活用の機運が高まったことに合わせ、長崎県道路交通法施行細則を一部改正(令和3年10月8日施行)し、公道での二人乗り用のタンDEM自転車の走行が可能となるなど、多様なモビリティの活用に向けて対策を講じている。

今後も、安全に自転車を利用できるよう、多様な自転車の安全利用のための広報啓発を進めていく必要がある。

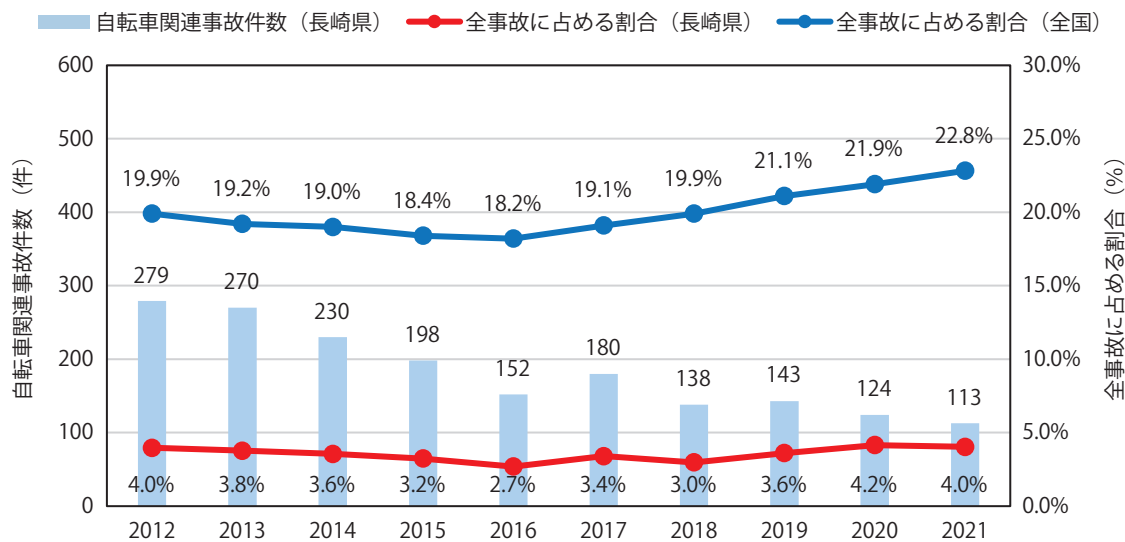
出典：長崎県警察 HP

図 タンDEM自転車広報資料

4-3 自転車の安全利用

(1) 自転車関連事故の推移

長崎県における自転車関連事故の全交通事故に占める割合は全国（約20%）と比較し、約4.0%と、かなり少なく、自転車関連事故件数も10年間で60%減少している。



出典：長崎県交通統計（令和3年中）第13 自転車の交通事故警察庁交通事故に関する統計

図 自転車関連事故件数の推移

(2) 市町別自転車事故の全事故に占める割合

令和3年度の自転車事故件数は長崎市、大村市、佐世保市、諫早市の4市で約83%を占めている。また、自転車事故の全事故に占める割合は、大村市が10.3%と突出している。

表 令和3年度自転車事故件数上位5位の市町における自転車事故の全事故に占める割合

順位	市 町	全事故に占める割合	自転車事故件数	全事故件数
1	大村市	10.3%	24	234
2	諫早市	4.5%	21	466
3	時津町	4.5%	4	88
4	佐世保市	4.4%	22	497
5	長崎市	2.9%	27	924
長 崎 県		4.0%	113	2,805

出典：(R3 事故件数) 長崎県警察資料、(自転車分担率) 令和2年国勢調査

(3) 年齢別自転車関連事故件数

自転車関連交通事故を当事者の年齢層別にみると、事故件数は高齢者が多いが、人口割合で見ると通学等で自転車を利用する機会が多い高校生の事故が目立つ。

表 令和3年年齢別自転車関連事故発生件数

	幼 児	小学生	中学生	高校生	高齢者	その他
事故件数(件)	0	8	8	18	26	64
人口(人)	71,635	68,563	33,274	23,852	430,353	659,735
人口10万人あたり事故件数(件/10万人)	0.0	11.7	24.0	75.5	6.0	9.7

出典：(自転車事故件数) 長崎県交通統計（令和3年中）、(小中高児童数) 令和2年度長崎県学校別児童・生徒数等（長崎県教育統計資料）(その他人口) 令和3年長崎県統計年鑑 年齢・男女別人口 長崎県統計課

(4) 法令違反の割合

自転車事故の際に自転車運転者に法令違反が見られた割合は小学生、高齢者で高くなっている。

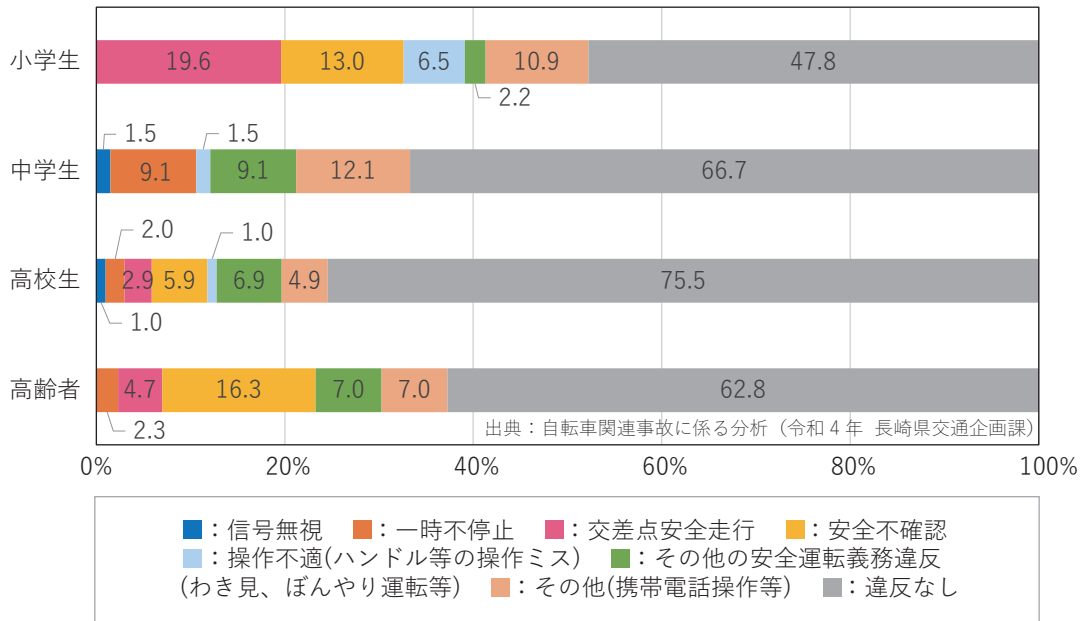


図 自転車事故における法令違反の割合（平成29年～令和3年合計）

(5) 交通安全のための指導・啓発

本県では、自転車関連の交通事故が多発している諫早市内の3路線、及び大村市内の1地区を、令和4年に自転車指導啓発重点地区・路線に指定し、県警ホームページにおいて公表して周知を図るなど、良好な自転車交通秩序の実現に向けた取り組みを実施している。

このほか、自転車安全利用五則の推進、ヘルメット着用努力義務化に伴う指導啓発、地域交通安全活動推進委員等の指導員への研修、高齢者向けに自転車の安全利用を呼び掛けるキャンペーン等を実施し、自転車の安全利用の促進を図っている。今後も減少傾向を維持するため、さらなる自転車安全利用促進の持続的な取り組みが必要である。



図 自転車指導啓発重点地区・路線

**① 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先**

⑤ 夜間はライトを点灯

**② 交差点では信号と
一時停止を守って、安全確認**

④ 飲酒運転は禁止

③ ヘルメットを着用

出典：警察庁 HP

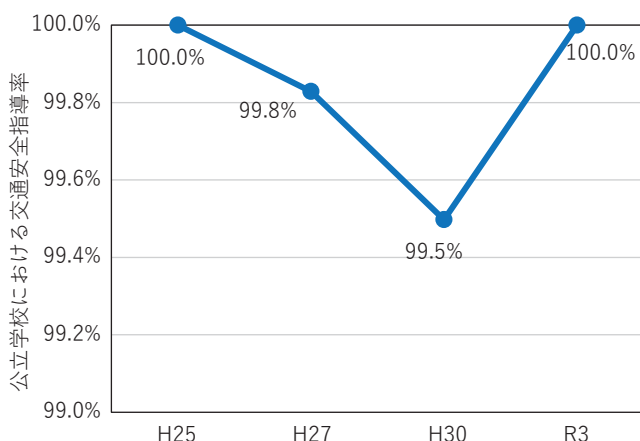
図 自転車安全利用五則

4-4 学校における交通安全教育

小学校、中学校、高等学校では、学校安全計画に基づき交通安全教育として、交通安全協会と連携を図るなどして、公立、私立の全小中学校及び高等学校で実施しており、令和3年度の実施率は100%である。自転車に関しては、スケアードストレート手法による、参加体験型講習も取り入れながら、効果的な交通安全教室を実施している。そのほかにも、子供自転車長崎県大会を開催するなど、学校における交通安全教育を実施している。

また、教育委員会、PTA、警察、道路管理者等と連携して、PDCA サイクルに基づく通学路交通安全プログラムを通じ、交通安全総点検や通学路点検を実施して交通安全上の課題を抽出し、普通自転車の歩道通行可の交通規制等、自転車通学の安全確保に必要な対策を行っている。

今後も引き続き、実施率100%を維持できるように、継続的な取り組みが必要である。



出典：学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査 (R3は長崎県教育庁 児童生徒支援課データ)

図 公立学校における交通安全指導率



出典：長崎県交通安全協会

写真 交通安全子ども自転車教室

4-5 自転車損害賠償責任保険への加入促進

(1) 保険への加入状況

自転車による事故は後を絶たず、高額な賠償請求事案も発生しており、全国の自治体で義務化の流れが広がっている。長崎県における自転車損害賠償責任保険の加入状況は24.0%と福井県に次いで、全国ワースト2位と低い状況である。

表 自転車損害賠償責任保険への加入率

	長崎県	全国
保険加入率	24.0%	49.1%

出典：2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書 (一財)自転車産業振興協会



第5章 施策及び具体的取り組み

1. 課題から各施策の展開

自転車活用に関する課題を解決するための施策を、目標ごとに位置付けた。

表 課題及び施策

目標	整理した項目	課題	施策
生活環境	市町の自転車活用推進計画の策定状況	自転車活用が見込まれる市町に対し計画促進	1.市町における計画策定・取組実施の促進
	自転車通行空間の整備	自転車ネットワーク計画に定められた路線の計画的整備	2.自転車通行空間の計画的な整備推進
	違法駐車取り締まり	駐車監視員による違反車両の確認等、違法駐車を取り締まりの継続	3.違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保
	まちづくりの取り組み	立地適正化計画などのまちづくりの計画との整合 生活道路における交通安全対策が必要	4.まちづくりと連携した総合的な取組の実施
健康増進 <small>NEW</small>	安全に自転車に乗れる環境	施設を活用し、自転車に親しめる環境の創出や自転車の健康づくりへの活用	5.自転車歩行者専用道路等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 <small>NEW</small>
	自転車を活用した健康づくり	健康寿命の延伸に向けた自転車を活用した健康づくり	6.自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 <small>NEW</small>
	移動手段としての自転車活用	自転車利用が多い地域を中心に、移動手段としての自転車の活用推進	
観光振興	観光客数	旅行ニーズの多様化に伴う自転車を活用した観光振興 サイクルツーリズムへの外国人旅行者の取り込み	7.地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進
	サイクルルートの指定	島原半島サイクルルートをナショナルサイクルルート基準での環境整備	
	サイクルルートの環境整備	官民連携したサイクルルートの環境整備	
	自転車の公共交通の活用	港や駅における受入環境の充実	
	サイクルイベント	サイクルイベントの実施と継続的な開催	8.サイクルイベント開催における支援
	観光への自転車活用	レンタサイクルを活用した、まちなか観光の質の向上 多様な体験型観光への自転車活用	9.観光地散走の推進 <small>NEW</small>
サイクルツーリズムに関する情報発信	利用者が必要とする情報を効果的な発信及び散走に関する情報発信	10.サイクルツーリズムの情報発信 <small>NEW</small>	
安全安心	高い安全性を備えた自転車への取り組み	自転車マークを活用した安全性の高い自転車の利用	11.高い安全性を備えた自転車の利用促進 <small>NEW</small>
	多様な自転車の普及	通行ルールや走行環境の在り方等の見直し及び多様な自転車の安全利用に向けた広報啓発	12.多様な自転車への対応 <small>NEW</small>
	自転車の安全利用	様々な交通安全教育や広報活動の継続・強化	13.自転車の安全利用の促進
	学校における安全教育	学校安全計画にもとづく交通安全教育の継続・強化	14.学校における交通安全教育の推進
	自転車損害賠償責任保険等への加入	損害賠償責任保険等への加入促進のための広報啓発	15.損害賠償責任保険等への加入促進 <small>NEW</small>

NEW …第2次長崎県自転車活用推進計画において新たに追加した目標及び施策

2. 具体的取り組み

各施策における具体的取り組みを以下に示す。

目標 1 | 自転車を快適に利用できる良好な生活環境の形成

施策 1 ▶ 市町における計画策定・取組実施の促進

市町の推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を促進する。

1-1	市町の計画策定への支援策の検討	自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考え方や、策定手順等を記載した「地方版自転車活用推進計画策定の手引き」を市町へ周知すること等により、市町における自転車活用推進計画の策定を支援する。また、市町に対して、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知に努め、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等も考慮するなど、中高生の自転車通学の安全確保を念頭に置いて自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車ネットワーク計画の策定を支援する。	道路維持課 道路建設課 交通規制課
-----	-----------------	---	-------------------------

施策 2 ▶ 自転車通行空間の計画的な整備促進

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計画的な整備を促進する。

2-1	ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備促進	自転車ネットワーク計画に基づき、計画に位置付けられた路線において、自転車通行空間の整備を行う。整備に当たっては、自転車ネットワーク路線毎に交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備形態を選定する。	道路維持課 道路建設課
2-2	道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用	自転車交通を含め、全ての交通に対する安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置、維持管理や運用に努める。	道路維持課 道路建設課 交通規制課

施策 3 ▶ 違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保

自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。

3-1	違法駐車取締りの積極的な推進	地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。	交通指導課
3-2	駐車監視員による違反車両の確認	駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用者の責任を問う現行制度を適切に推進する。	交通指導課

施策4 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制など自転車通行空間の整備についての総合的な取り組みを実施する。

4-1	まちづくりと連携した自転車施策の推進	市町が策定する自転車活用推進計画に自転車通行空間の整備や駐輪場の整備等を位置付けるに当たっては、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備等が進むよう、技術的な支援を実施する。	道路維持課 道路建設課
4-2	生活道路における交通安全対策の実施	道路管理者と警察が連携して、自動車の速度抑制や物理的デバイスとの組合せを図る「ゾーン30プラス」の整備により交通安全対策を実施するとともに、これらの取組に関する事例等を市町に対して周知を図る。	道路維持課 交通規制課

目標2 | 自転車を活用した健康づくりの推進 NEW

施策5 自転車歩行者専用道路等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 NEW

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計画的な整備を促進する。

5-1 NEW	自転車歩行者専用道路等の有効活用の促進	自転車を身近で慣れ親しみ、安全に乗れるよう自転車歩行者専用道路を適切に管理するとともに有効活用を図る。	道路維持課
--	---------------------	---	-------

施策6 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 NEW

健康寿命の延伸のため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。

6-1 NEW	自転車活用による健康増進に関する広報啓発	1日10分多く身体を動かす「+10（プラステン）」や、「長崎健康革命」の4つの柱の1つである「運動」の取組により、健康寿命の延伸や生活習慣病予防につながる、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を強化する。	国保・健康増進課
6-2 NEW	移動手段としての自転車活用促進	自転車通勤のニーズの高まり、電動アシスト自転車の普及等の現状を踏まえ、通勤・通学への自転車利用としての自転車活用のための広報啓発を強化する。	国保・健康増進課 スポーツ振興課

目標3 | サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化

施策7 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進

官民が連携した走行環境の整備の促進や、サイクリストの受入環境の整備等により、サイクルツーリズムを推進する。

<p>7-1 NEW</p>	<p>サイクルルートの指定</p>	<p>長崎県サイクルルートのうち、島原半島サイクリングルートについては、ナショナルサイクルルート指定を目指す。</p>	<p>スポーツ振興課 道路維持課</p>
<p>7-2</p>	<p>官民連携によるサイクリング環境の整備</p>	<p>国、市町と連携し、長崎サイクルルートにおいて安全に迷わずサイクリングが出来るよう、路面表示、案内標識の整備等の走行環境整備や、案内看板、自転車ラックや駐輪スペースの整備等の受入環境整備に取り組む。</p> <p>また、安全・快適なルート設定や走行環境整備をはじめ、サイクリスト用の宿泊やサポート環境の整備等に地元、行政、観光関係者、民間企業等と連携して取り組み、地域全体の機運を醸成する。</p> <p>さらに、港や駅におけるサイクリストの受入サービスの充実、サイクルトレインなど公共交通における受入環境の向上を図るため、市町や施設管理者等への働きかけを行う。</p>	<p>スポーツ振興課 道路維持課 観光振興課</p>

ナショナルサイクルルートとは

自転車は、それに乗ることそのものを楽しんだり、また、サイクリングツアーで地域をめぐり、沿線の魅力を楽しむことができ、全国各地で官民が連携し、自転車の活用による観光地域づくりが進められています。

ナショナルサイクルルート制度は、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を国が指定することで、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です。



出典：ナショナルサイクルルート HP

施策8 サイクルイベント開催における支援

長崎県スポーツコミッションを活用し、市町などサイクルイベント実施主体と連携して、県内におけるサイクルイベントの開催や継続に向け、国内外で開催されている他事例紹介や助言等の支援を実施する。

8-1	サイクルイベント開催の推進支援	県内地域で開催されるサイクルイベントに関して、長崎県スポーツコミッションが有するノウハウや人脈を活用して、国外・他自治体の開催事例紹介、開催にあたっての留意事項等の情報提供や助言による支援を行う。	スポーツ振興課 国保・健康増進課
-----	-----------------	--	---------------------

施策9 観光地散走の推進 NEW

自由に、気軽に、快適に観光資源をつなぐ手段として、レンタサイクル等を活用し、観光地の散走を推進する。

9-1 NEW	レンタサイクルによる観光地散走の推進	県内にあるレンタサイクル事業者と連携し、観光地の散走を推進するとともに、レンタサイクル事業者への電動アシスト自転車やタンDEM自転車の導入を推進する。	観光振興課 スポーツ振興課
9-2 NEW	体験型・滞在型コンテンツの充実	世界遺産巡りやブルーツーリズムなどの、県内各地の多様なツーリズムの主催者や地域の関係者と連携しながら、観光客の自転車活用を推進する。	観光振興課

施策10 サイクルツーリズムの情報発信 NEW

サイクルツーリズムに関する情報の集約と発信の一元化を進め、利用者が必要とする情報を効果的に届ける取り組みを行う。

10-1 NEW	ホームページ等を活用した情報の集約と発信の一元化	ホームページやSNSを活用し、利用者が必要とする情報を効果的に届ける取り組みを行う。またサイクルルート関連の情報だけでなく、自転車で沿線の魅力を楽しむ散走型観光の情報発信も併せて実施する。	道路維持課 観光振興課
---	--------------------------	--	----------------

目標4 | 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策11 高い安全性を備えた自転車の利用促進 NEW

自転車安全マークを活用し、高い安全性を備えた自転車の利用を図る。

11-1 NEW	安全な自転車利用につながる広報啓発	高い安全性を備えた自転車の利用を図って交通事故を防止するため、自転車安全マーク（BAA、SG、JIS、TS）の周知等の広報啓発を行う。	交通・地域安全課
---	-------------------	---	----------

施策12 多様な自転車への対応 NEW

多様な自転車の安全利用に向けた広報啓発を進めていく。

12-1 NEW	多様な自転車の安全利用のための広報啓発	誰もが安全に自転車を利用できるよう、タンデム自転車等を含めた多様な自転車の安全利用のための広報啓発を行う。	交通・地域安全課 交通企画課
---	---------------------	---	-------------------

施策13 自転車の安全利用の促進

県民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進する。

13-1	自転車安全利用五則の活用等による通行ルール等の周知	市町や交通安全協会等の民間ボランティア団体等とともに連携し、「自転車安全利用五則」を活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。	交通・地域安全課 交通企画課
13-2	交通安全意識向上を図るための広報啓発	交通安全県民運動において、自転車の安全利用の促進に努める。	交通・地域安全課 交通企画課
13-3	ヘルメット着用努力義務化の広報啓発	交通事故の被害を軽減するため、市町等の関係機関・団体が行う様々なイベント等の機会を活用して、全ての自転車利用に対するヘルメット着用について広報啓発を図る。	交通・地域安全課 交通企画課
13-4	自転車運転者講習制度の着実な運用	一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。	交通企画課
13-5	交通安全に関する指導技術の向上	交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等を開催し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上を図る。	交通企画課
13-6	高齢者向けの交通安全指導の実施	高齢者の自転車事故を防止するため、街頭活動等において、交通安全指導を実施する。	交通・地域安全課 交通企画課

13-7	自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施	自転車に関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、当該地区において重点的に、広報啓発活動や自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し指導警告を行う。また、悪質・危険な違反に対しては検挙措置を講ずる。	交通指導課 交通企画課
13-8	地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進	地域交通安全活動推進委員、市町、交通ボランティア団体等の関係機関・団体において、違反行為を防止するため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを行う。	交通企画課

施策14 学校における交通安全教育の推進

自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。

14-1	学校における交通安全教育の推進	学校保健安全法 27 条に基づいて策定する学校安全計画において、年間に指導する交通安全に関する内容を位置付けて実践する。	学事振興課 児童生徒支援課
14-2	交通安全教室の開催	小学校、中学校、高等学校等の学校において、発達段階に応じた交通安全教育が実施されるよう、交通安全教室等を開催するとともに自転車を安全に利用できるよう自転車の点検整備について指導し、交通安全の意識を推進していく。	交通企画課
14-3	通学路周辺の安全点検の実施	教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施する。安全点検の実施結果を踏まえて、交通安全の確保に必要な対策を実施する。	児童生徒支援課

施策15 損害賠償責任保険等への加入促進 NEW

自転車の事故では、被害者となるものだけでなく、加害者となり歩行者等に対して損害責任を負うケースがあることから、広報啓発等による損害賠償責任保険などへの加入促進を図る。

15-1 NEW	保険加入の必要性に関する情報提供	ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性等に関する広報啓発を行う。	交通・地域安全課
15-2 NEW	自転車販売時の加入状況の確認・必要性等の説明	自転車小売事業者等に対し、自転車購入者に自転車損害賠償責任保険等の加入状況を確認し、加入の必要性等について説明するよう働きかけを行う。	交通・地域安全課
15-3 NEW	TSマークの普及促進	自転車安全整備店として登録された自転車店の自転車安全整備士により、点検・整備を受けたことを示し、傷害保険と賠償責任保険が付帯する TS マークの周知を行い、自転車保険の加入促進につなげる。	交通・地域安全課
15-4 NEW	条例制定の検討	地域ごとの自転車の利用状況や事故発生状況等の変化を注視しながら条例制定を引き続き検討していく。	交通・地域安全課

第6章 計画の進め方

1. 推進体制

本計画に定めた目標を達成するためには、県の関係部署、関連団体がそれぞれ役割を担い、連携して施策の推進を図る必要がある。

本計画に関連する施策は多岐にわたることから、進捗を把握するための県の関係各課長及び市町担当各課長による「自転車活用推進に係る連絡調整会議」を設置し、推進状況を共有するとともに、市町等の取り組みを支援する。

2. 指標の設定

目標の達成状況を「見える化」するために、4つの指標を定めた。また、各施策についても計画最終年にフォローアップを行い、結果や社会情勢を踏まえ、必要な施策や措置について議論するための判断材料とする。

表 目標達成に向けた指標

目標	指標	基準値 (2021年)	目標値 (2025年)	関連施策
目標1 生活環境 自転車を快適に利用できる良好な生活環境の形成	自転車活用推進計画を策定した市町村数	4市町	累計 7市町	施策1 市町における計画策定・取組実施の促進
目標2 健康増進 自転車を活用した健康づくりの推進	健康状態の管理や生活習慣の改善に取り組んでいる人の割合	64.0%	73%	施策6 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
目標3 観光振興 サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化	島原サイクルルートのナショナルサイクルルート指定基準での環境整備	0ルート	1ルート	施策7 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進
目標4 安全安心 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	自転車関連事故件数	113件	減少傾向の維持	施策13 自転車の安全利用の促進

3. 計画の見直し

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、その他の取り組みにおける検討結果や、社会情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行う。

また、国の推進計画において改定がなされた場合には、改定内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、各計画の見直しを検討する。



長 崎 県

nagasaki prefecture

第 2 次長崎県自転車活用推進計画

発 行 — 令和 5 年 3 月

編 集 — 長崎県 土木部 道路維持課