

長崎県自転車活用推進計画

平成31年3月

1 . 総論

(1) 計画策定の趣旨

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大規模自転車道を整備し、平成9年度までに長崎野母崎自転車道線(延長20.7km)が整備済みである。

また、交通安全施設等の整備に加え、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。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、平成29年5月1日に自転車活用推進法が施行され、都道府県及び市町村は、地域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める旨が記されているところである。

本計画は、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、国が作成した地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)を参考に、本県の現状と課題、地域特性や地域資源を活かした目標や施策の方向性を示したものである。

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、長崎県総合計画チャレンジ 2020 と、国の自転車活用推進計画の計画期間との整合を図り、長期的な展望を視野に入れつつ、2020 年度までとする。

(3) 計画の位置付け

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、長崎県総合計画チャレンジ 2020 の下部計画として位置付ける。

なお、本県が策定する観光、健康、スポーツ、交通安全分野の関連計画である長崎県観光振興基本計画、健康ながさき 21 (第 2 次)(長崎県健康増進計画)、ながさきスポーツビジョン、第 10 次長崎県交通安全計画との整合を図る。

また、都市計画マスタープランの高度化版である市町が策定する立地適正化計画についても同様に整合を図る。

本計画は市町が推進計画を策定する際のベースとなることに留意し、市町の意見を反映した計画とする。

【参考】自転車活用推進法 第三章 自転車活用推進計画等

(都道府県自転車活用推進計画)

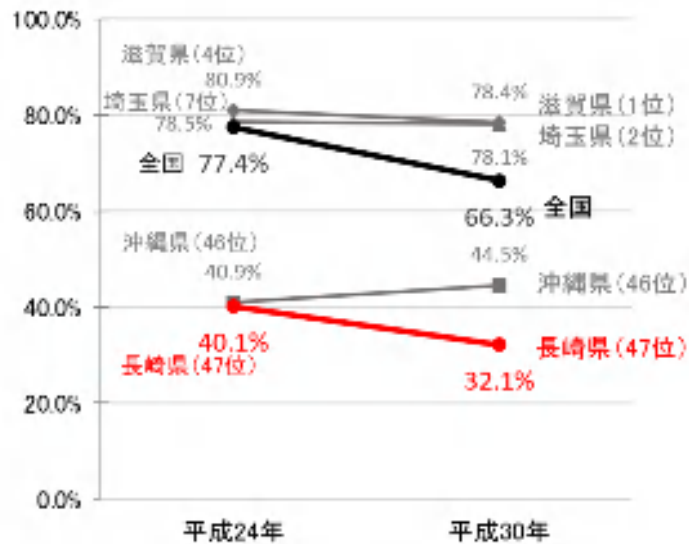
第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画(次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。) を定めるよう努めなければならない。

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。

2 . 現状及び課題、計画の目標

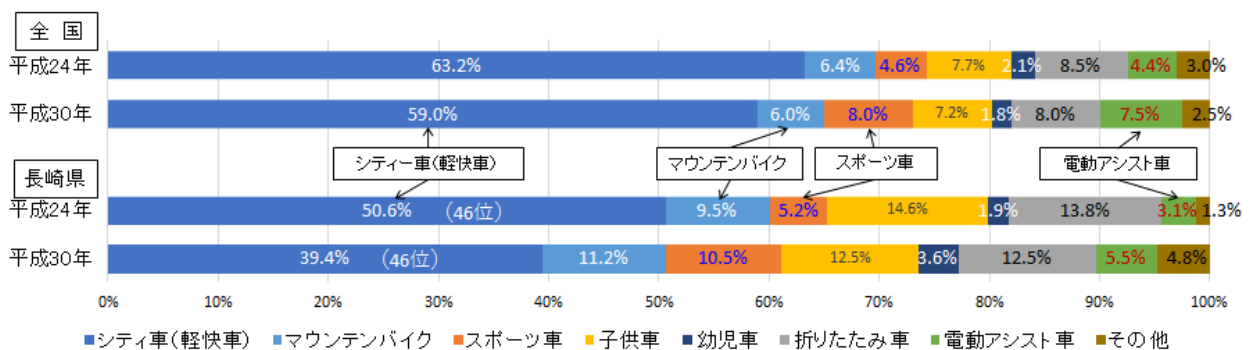
(1) 長崎県における自転車を通る現状と課題

長崎県は平地が少ないことから、本県における世帯当たりの自転車保有率は 32%で全国最下位であるが、近年、スポーツタイプや電動アシスト自転車などの普及により、自転車は、買物や通勤・通学などの用途だけではなく、趣味やサイクリング、健康増進を目的とする使用用途の増加が見られ、自転車を通る課題は多様化している。



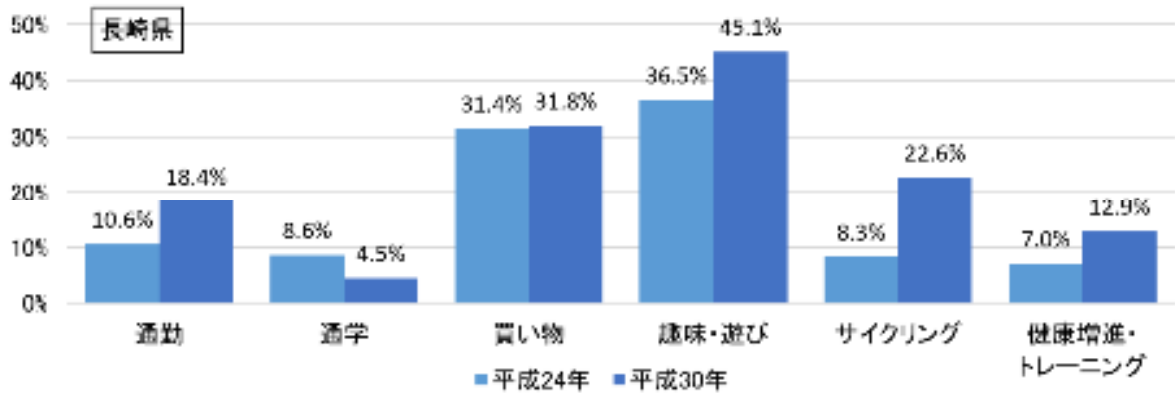
出典：自転車保有実態に関する調査（（一財）自転車産業振興協会）

図 2-1 自転車の世帯保有率



出典：自転車保有実態に関する調査（（一財）自転車産業振興協会）

図 2-2 自転車の種類別割合

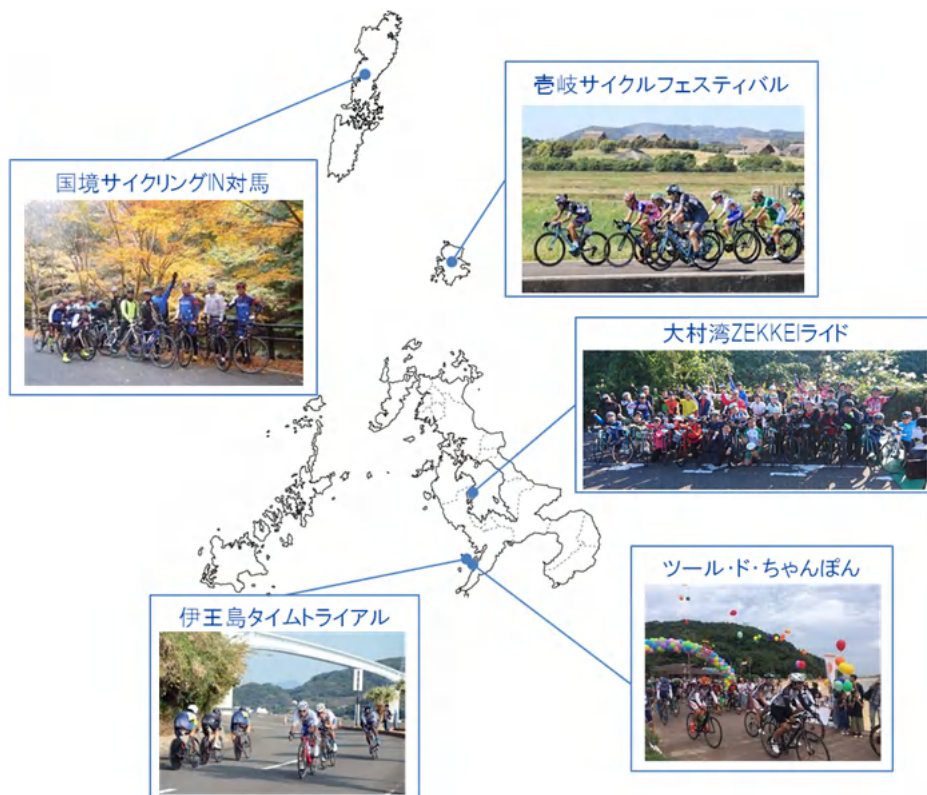


(アンケートは複数回答可)

出典：自転車保有実態に関する調査((一財)自転車産業振興協会)

図 2-3 自転車の使用用途

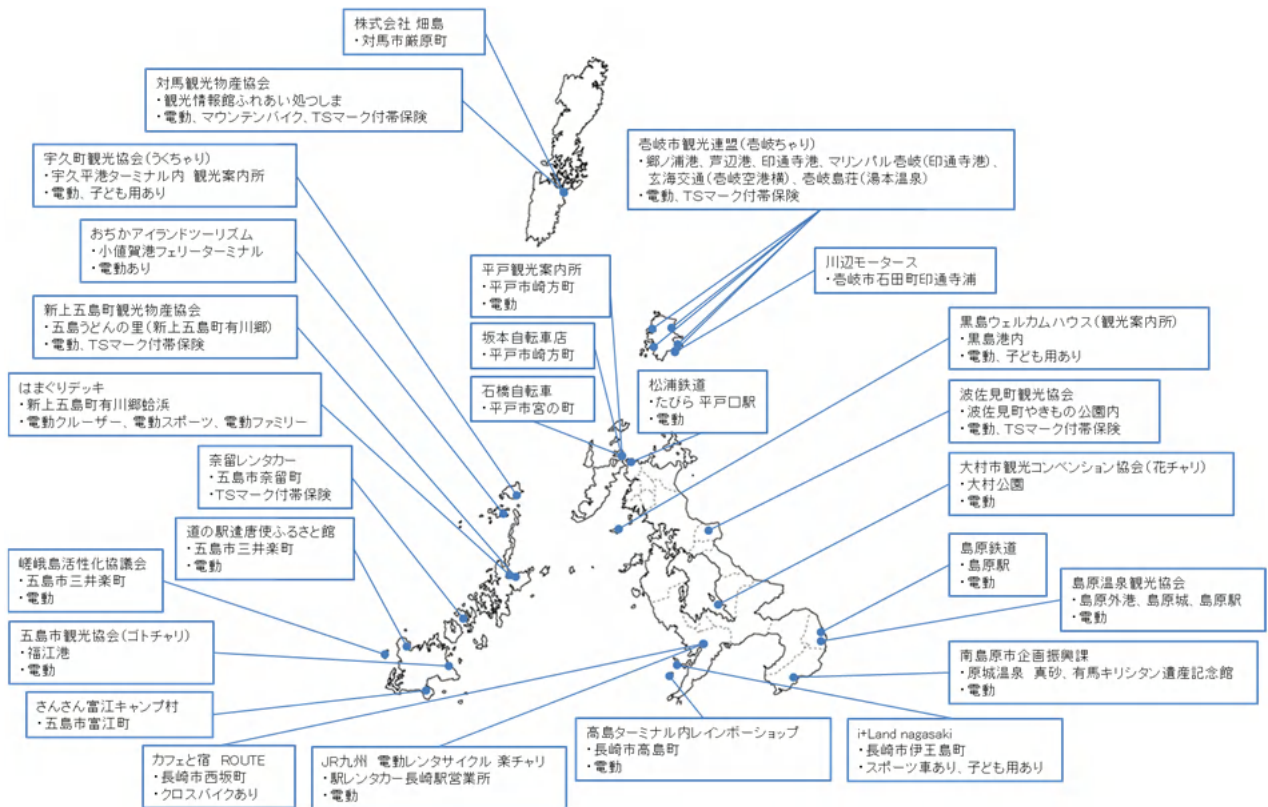
一方で、交流人口の拡大と観光振興による地域活性化の取り組みとして、特産品や風光明媚な海岸線など特色ある地域資源を活かしたサイクルイベントが県内においても開催されており、国内外からの多くの参加者が期待されている。



出典：長崎県スポーツ振興課調べ

図 2-4 県内のサイクルイベントの開催状況

また、県内の12市町においてレンタサイクルが導入されており、特に離島では観光の二次交通手段として活用され、電動アシスト自転車等の導入により、地形的なハンディへの対応や、高齢者・女性などにも対応できている。



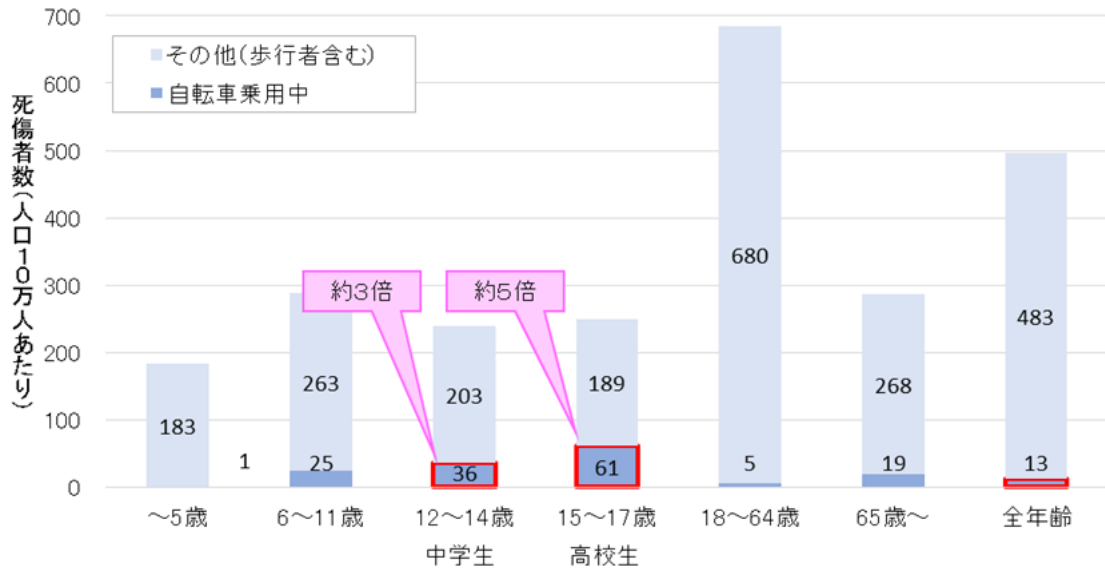
出典：長崎県道路維持課調べ（ホームページより）

図 2-5 レンタサイクルの導入状況

国の自転車活用推進計画を勘案し、都市環境、健康増進、観光地域づくり、安全・安心の視点から本県の現状と課題を以下に示す。

(都市環境)

自転車関連事故における人口当たりの死傷者数は、通学時の中学生・高校生が多く、引き続き事故への対応が必要である。自転車関連事故で一番多い事故類型は「出会い頭」であり、歩道通行をしている自転車は沿道から出てくる車に認知されにくい¹ことや、見通しの悪い交差点における自転車の飛び出しなどが要因²と考えられる。



出典：長崎県警察資料及び平成 27 年国勢調査より作成

図 2-6 人口 10 万人当たり年齢層別死傷者数 (平成 29 年)

表 2-1 国道・県道における自転車関連事故の事故類型 (平成 25～28 年の計)

事故類型	人対車両			車両相互					車両単独					
	対面 通行 中	そ の 他	正 面 衝 突	追突		出 会 い 頭	追 越 追 抜 時	ず れ 違 い 時	左 折 時	右折時		そ の 他	工 作 物 防 護 柵 等	転 倒
				進 行 中	そ の 他					右 折 直 進	そ の 他			
件数	2	3	2	14	5	189	4	2	81	45	32	33	1	1
割合	0.5%	0.7%	0.5%	3.4%	1.2%	45.7%	1.0%	0.5%	19.6%	10.9%	7.7%	8.0%	0.2%	0.2%

出典：交通事故総合データベース (国土交通省・長崎県)


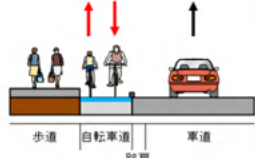






¹ 自転車関連事故の実態 (NPO 法人自転車政策・計画推進機構) より

² 交通事故分析レポート No.122 自転車の四輪車の出会い頭事故 (公益財団法人交通事故総合分析センター) より

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の整備は断片的で、その整備延長は平成 29 年度末時点で約 1.4km に留まっている。現時点で、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 7 月 19 日道路局長・交通局長通知）に基づく自転車ネットワーク計画を策定している県内の市町はなく、自転車ネットワーク計画の策定を促進し、自転車通行空間を計画的に整備することが必要である。

ただし、自転車利用は地域差があり、勾配が大きく影響する。自転車の利用や自転車事故の多い都市部を中心に、地形や学校・公共交通施設・商業施設・主な居住地区を結ぶ路線を考慮する。自転車専用通行帯の整備を進めても、路上駐車が合った場合は自転車の通行を阻害する要因となるため、駐停車禁止等の検討や違反駐車の取締が重要である。

表 2-2 歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

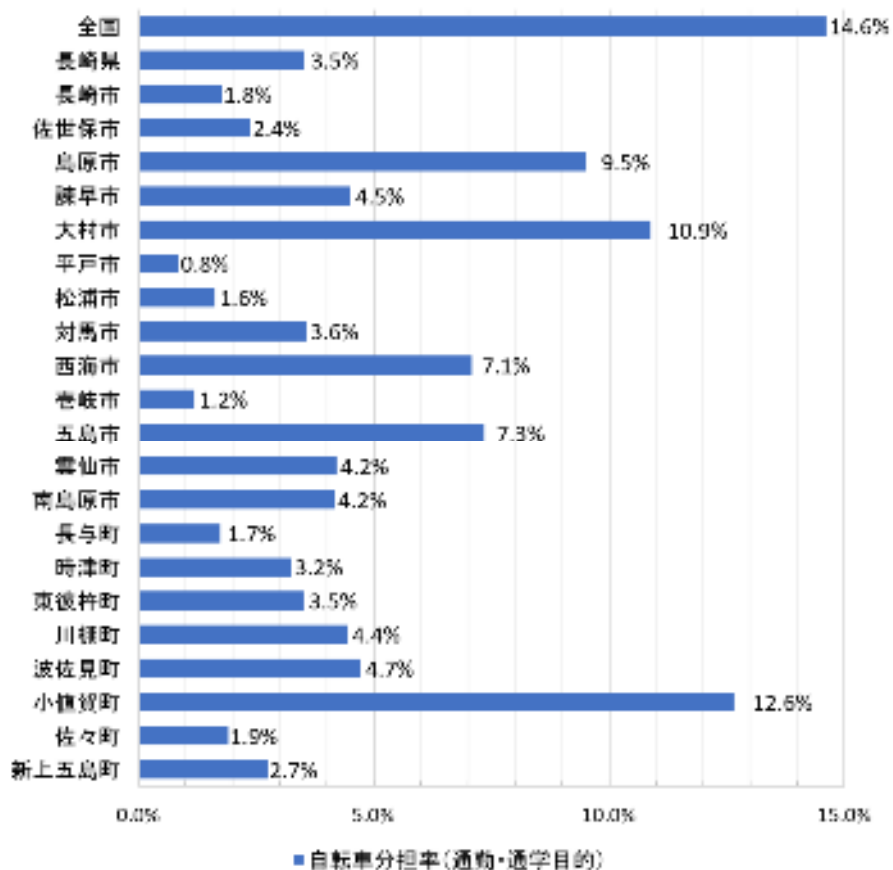
	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
	専ら自転車の一般交通の用に供するため、独立して設けられているもの	道路の部分として設けられるもので、車道・歩道から物理的に分離	道路標識または道路表示による交通規制がかかっている	路肩・停車帯のカラー化や、車線上の矢羽根（やばね）の路面表示等
整備形態				
写真は全国の事例				
道路法	第48条の13第1項	—	—	—
道路交通法	—	（一方通行の場合、第8条第1項）	第20条第2項	—
全国	30 km	150 km	430 km	1, 120 km
長崎県	0 km	1.4 km	0 km	0 km

出典：長崎県道路維持課調べ

上表の延長は道路法の規定による道路であり、その他に県内では道路交通法で規制された自転車専用通行帯 0.1km が整備されている。



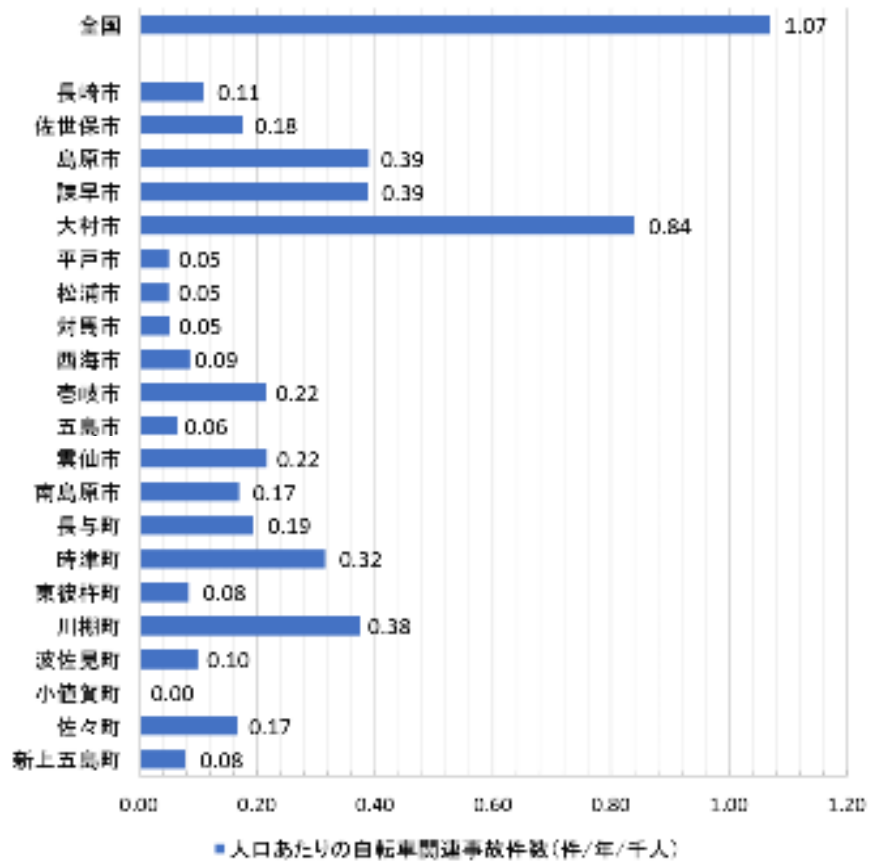
写真 2-1 都市計画道路 池田沖田線（小路口工区）平成 26 年度完成



出典：平成 22 年国勢調査より作成

図 2-7 市町別の自転車の分担率（通勤・通学目的）³

³ 通勤・通学における自転車分担率 = 自転車利用者数 / 全交通手段の人口
 自転車利用者数（平成 22 年国勢調査）：通勤・通学時に「自転車のみ」、または「自転車と鉄道・電車」を選択する 15 歳以上の就業者・通学者数
 全交通手段の人口（平成 22 年国勢調査）：15 歳以上の就業者・通学者数



出典：公益財団法人交通事故 総合分析センター提供の事故データ

図 2-8 市町別の人口あたりの自転車関連事故件数⁴

生活道路において自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図り、歩行者及び自転車中心の空間にすることを目的に、狭さく等の設置やゾーン 30 の整備による交通規制の強化など、ハードとソフト両面から交通安全対策を推進している。

また、良好な景観の形成などを目的に、無電柱化事業を推進しており、無電柱化と合わせて道路空間の再配分を行うことで、通行空間の安全性・快適性を確保することも可能である。

なお、コンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設され、市町は立地適正化計画を策定することができる。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、まちづくりの計画との整合を図る必要がある。

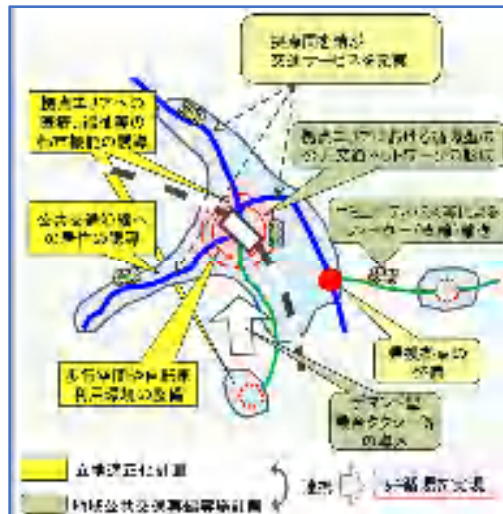
⁴ 人口当たりの自転車事故関連事故件数 = 自転車関連事故件数 / 人口
 自転車関連事故件数：H22～25 の 4 年間で発生した自転車関連事故件数（公益財団法人交通事故 総合分析センター提供の事故データ）
 人口（平成 22 年国勢調査）：夜間人口

表 2-3 生活道路対策エリアとゾーン 30 の登録状況一覧表

市町村	生活道路対策エリア		ゾーン30	
	地区名	地区名	地区名	地区名
長崎市	1	恵美須町・桜町他	1	恵美須町・桜町他
長崎市	2	榊島町・万才町他地区	2	榊島町・万才町他
長崎市	3	中町、筑後町	3	中町、筑後町
長崎市	4	桜町、栄町	4	桜町、栄町
長崎市	5	界1丁目、2丁目、宿町	5	界1丁目、2丁目、宿町
長崎市	6	城栄地区	6	城栄町、城山町
長崎市	7	平和公園	7	松山町、岡町
			8	平野町、平和町
長崎市	8	文教町・千歳町	9	文教町・千歳町地区
長崎市	9	浜口町、岩川町、目覚町	10	浜口町、岩川町、目覚町一部
長崎市	10	上戸町1・2丁目	11	上戸町1、2丁目
長崎市	11	曙町	12	曙町
佐世保市	12	コモンライフ日宇ヶ丘	13	日宇町
佐世保市	13	高砂	14	高砂町・天満町地区
佐世保市	14	広田3丁目	15	広田3丁目
佐世保市	15	上相浦新田	16	相浦
島原市	16	白山 (島原市第三小学校周辺)	17	広馬場町他

市町村	生活道路対策エリア		ゾーン30	
	地区名	地区名	地区名	地区名
島原市	17	城内	18	城内町
諫早市	18	馬渡	19	馬渡町
諫早市	19	上山小校区	20	上野町・野中町
諫早市	20	諫早中校区	21	立石町・西郷町
大村市	21	三城	22	三城町他
大村市	22	放虎原	23	古賀島町他
大村市	23	富の原	24	富の原
大村市	24	西大村	25	古町・諏訪町
大村市	25	松並	26	松並周辺地区
長与町	26	嬉里郷	27	長与町嬉里郷
時津町	27	浦、野田	28	浦郷周辺地区
時津町	28	時津東小学校東	29	浜田郷(東)
時津町	29	時津東小学校西	30	浜田郷(西)
時津町	30	浦、浜田		
東彼杵町	31	蔵本	31	蔵本郷
東彼杵町	32	本町	32	蔵本郷
松浦市	33	志佐浦	33	志佐町

(平成 30 年 12 月時点)



出典：国土交通省

図 2-9 コンパクトシティ + ネットワーク⁵

⁵ 人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

（健康増進）

運動不足や過食、偏った食生活、過度の飲酒、喫煙、さまざまなストレスなどの生活習慣が発症・進行に深く関わっていると考えられる、がん、高血圧症、脂質異常症、虚血性心疾患、脳血管疾患、糖尿病などの生活習慣病の増加が大きな問題となっている。

生活習慣病の発症・重症化を予防し、これからの少子高齢社会を健康で活力あるものにするには、健康寿命の延伸を目指して、個人が生活習慣の改善（一次予防）と病気の早期発見・早期治療（二次予防）に併せて取り組み社会生活機能の維持向上を図る一方で、適切な情報提供や保健指導の体制整備、健康のための資源へのアクセス改善、さらに社会参加の機会を増やすなど個人をとりまく環境を改善して行くことが大切である。

日常的に運動を行うことは、生活習慣の改善の要素のひとつであるが、本県の「日頃、運動やスポーツをしている人」の割合は、成人男性の目標40.0%に対して、平成28年度は31.4%、成人女性の目標30.0%に対して、22.3%⁶となっており、今後、数値を高めていく必要がある。

このような中、自転車は、有酸素運動として健康増進に寄与するという見解もあり、国においても、自転車活用による健康増進や医療費に与える影響等に関する国内外の科学的知見の収集や、国内における自転車の活用による医学的効果に関する調査・研究を進める⁷とされていることから、今後、このような国の調査・研究結果等を注視する必要がある。

⁶ 健康ながさき 21（第2次）長崎県健康増進計画（2013～2022）より

⁷ 自転車活用推進計画（平成30年6月）より

(観光地域づくり)

近年、旅行ニーズの多様化に伴い、観光スタイルは個人の価値観やニーズに応じたテーマ性の強い「体験・交流型」の旅行へシフトされてきており、自然環境、歴史文化等を体感するエコツーリズム、スポーツや健康をテーマに旅を楽しむスポーツツーリズム、ヘルスツーリズムなど、新たなスタイルへの変化が顕著に見られる⁸。

レンタサイクルは「着地型観光」を支える回遊性に適した二次交通手段として、多くの観光資源や住民との交流に接する機会を増やすものと期待される。なお、スポーツ車(ロードバイク等)でサイクリングを楽しむ方が増加傾向であるが、本格的なロード型のサイクルスポーツは走ること自体が目的化されるため、必ずしも回遊型の観光に連動しないが、自転車に乗ること自体が観光アイテムとして集客につながると考えられる⁹。

また、サイクルイベントが県内各地で開催されているが、一過性のイベントでは地域の活性化や経済効果に期待はできない¹⁰。継続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の地域の活性化へと展開できるため、サイクルイベントの実施と継続的な開催には、市町、地域と連携した受け入れ体制のしくみづくりのほか、実施主体となる市町等における人材育成が重要である¹¹。

このように、自転車を活用した観光地域づくりや、サイクルツーリズムは有望視されているものの、受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題である。

各地域の観光資源を巡るモデルルートづくりをはじめ、案内表示等の整備など、地域と一体となって、ソフト・ハード両面による受入体制の整備が必要である¹²。

⁸ 長崎県観光振興基本計画(2016~2022)より

⁹ 自転車活用推進に向けた有識者会議(第2回資料)より

¹⁰ 自転車活用推進に向けた有識者会議(第2回資料)より

¹¹ ながさきスポーツビジョン(2016~2022)より

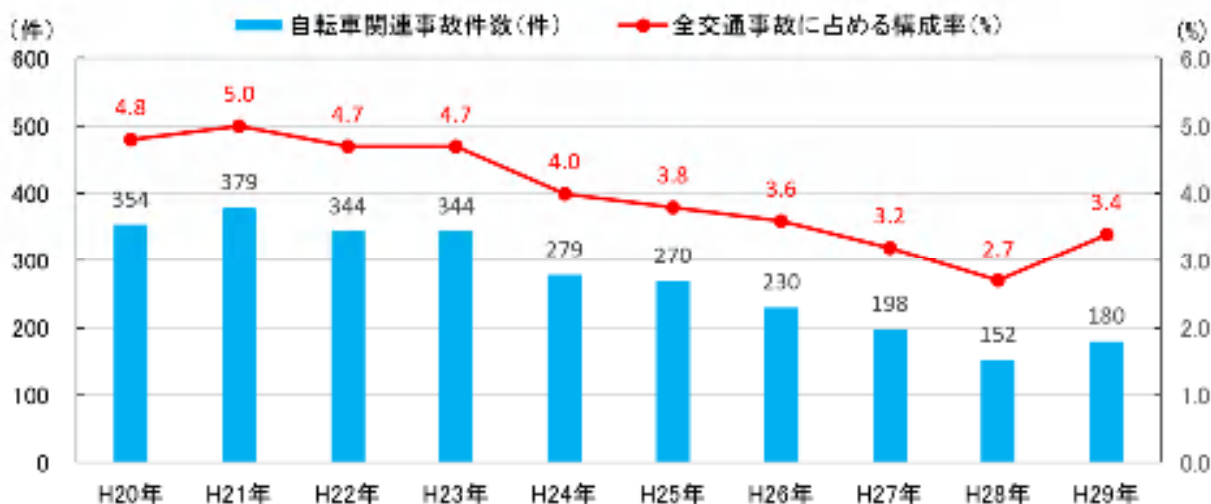
¹² 長崎県観光振興基本計画(2016~2022)より

(安全・安心)

これまで、自転車安全利用五則¹³を活用するなど自転車の通行ルール等を周知するとともに、警察及び県等関係機関が連携して自転車安全教育を推進し、自転車に関連する事故件数や死傷者は減少している。

平成 29 年の件数は 180 件で、平成 20 年の 354 件に比べ約半数となり、全交通事故のうち自転車関連事故件数の構成率は 3 % と低く、全国で最も低い。

自転車乗用中の死傷者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約 3 割であり、自転車利用者の安全意識の醸成が課題である。自転車の安全利用を図るためには、引き続き、安全教育を推進し、自転車利用車へ交通ルールを周知することが重要であるとともに、交通安全教室などで自転車購入後に定期的な点検整備の徹底を目的に、自転車安全整備士¹⁴制度や T S マークなどに関する広報を行うことも重要である。



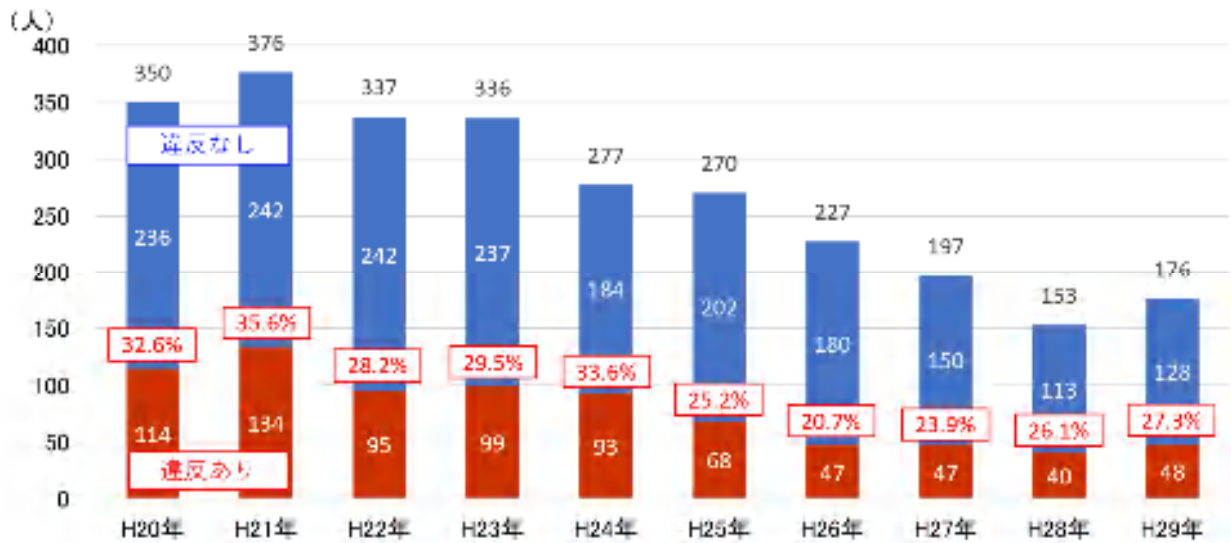
出典：長崎県警察資料

図 2-10 自転車関連事故件数と全交通事故に占める構成率の推移

¹³ 自転車安全利用五則

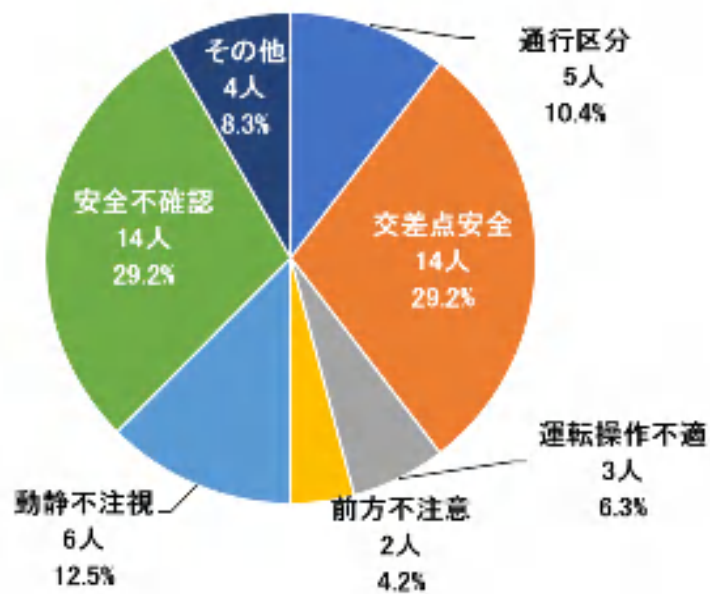
1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
5. 子どもはヘルメットを着用

¹⁴ 公益財団法人日本交通管理技術協会が実施する検定に合格した者で、自転車の点検整備と正しい乗り方等の安全指導について専門的な知識と技能を有している。




出典：長崎県警察資料より

図 2-11 自転車乗用中死傷者の法令違反状況の推移（平成 20～29 年）



出典：長崎県警察資料より

図 2-12 自転車乗用中死傷者の法令違反の内訳（平成 29 年）

TSマーク	
マーク	
貼付	自転車安全整備店での点検時
説明	<p>道路交通法等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があり、傷害保険や賠償責任保険等が付いている。</p>

赤色マーク

<傷害保険>
 ○入院15日以上(一律)10万円
 ○死亡・重度後遺障害(1～4級)(一律)100万円

<賠償責任保険>
 ○死亡・重度後遺障害(1～7級)(限度額)1億円

<被害者見舞金>
 ○入院15日以上(一律)10万円

青色マーク

<傷害保険>
 ○入院15日以上(一律)1万円
 ○死亡・重度後遺障害(1～4級)(一律)30万円

<賠償責任保険>
 ○死亡・重度後遺障害(1～7級)(限度額)1,000万円

自転車安全整備店:TSマークを取り扱うことができる自転車店のことで、自転車安全整備士が勤務している

出典：自転車の活用推進に向けた有識者会議（第1回資料）より作成

図 2-13 TSマーク

(2) 計画の目標

本計画では、都市環境、観光地域づくり、安全・安心に関する現状と課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する3つの目標を定める。

目標1 自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成

- 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、良好な都市環境の形成を図る。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等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 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、サイクリ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3 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。

3．自転車の活用の推進に関する施策

(1) 自転車の活用の推進に関する施策と方向性

設定した3つの目標の達成に向けて、自転車の活用の推進に関する施策を次のように定める。

また、施策の具体的な取り組みについて、**別紙**に定める。

目標1 自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成

➤ 施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進

市町の推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車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。

➤ 施策2 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。

➤ 施策3 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や無電柱化と合わせた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。

目標2 サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化

➤ 施策4 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。

- 施策5 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。

目標3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策6 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。
- 施策7 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。
- 施策8 自転車通行空間の計画的な整備推進【施策1の再掲】

(2) その他の取り組み

健康増進に関する取組方針

国においても、自転車活用による健康増進や医療費に与える影響等に関する国内外の科学的知見の収集や、国内における自転車の活用による医学的効果に関する調査・研究を進めるとされていることから、今後、このような国の調査・研究結果等を注視し、明確な科学的根拠に基づいた情報発信・広報啓発などの展開について検討する。

保険などの加入を促進させる取組方針

自転車乗用者の事故では、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。

4 . 計画の進め方

(1) 計画の推進体制

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

各目標に指標を設定し、目標達成度を評価・検証しながら計画を進める。

目標	指標名	実績値	目標値
目標1 自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成	自転車活用推進計画を策定した市町数	0市町 (2017年度)	4市町 (2020年度)
目標2 サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化	地域の協議会で設定したモデルルートに対して走行環境の整備に着手した地域の数	0地域 (2018年度)	3地域 (2020年度) 資料1参照
目標3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	自転車乗用中の交通事故死傷者数	197人 (2015年)	145人以下 (2020年)
	交通安全について指導している学校の割合	99.8% (2015年度)	100% (2020年度)

(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、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、必要に応じて各計画の見直しを検討する。

別紙

目標 1 自転車を利用できる良好な都市環境の形成		
施策	具体的な取り組み	担当課
施策 1 自転車通行空間の計画的な整備推進	<p>市町における自転車活用推進計画策定の支援</p> <p>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ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援する。</p>	道路維持課
	<p>ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進</p> <p>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。</p> <p>自転車ネットワーク計画に基づき、ネットワーク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。</p>	道路維持課 道路建設課 交通規制課
	<p>「自転車車線（仮称）」に関する対応</p> <p>道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として運用可能な「自転車車線（仮称）」が道路構造令に規定される予定であり、「長崎県道路の構造の技術的基準等を定める条例」に対応するとともに、自転車ネットワーク計画での積極的な適用を検討する。</p>	道路建設課 道路維持課
	<p>道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用</p> <p>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や運用に努める。</p>	道路維持課 道路建設課 交通規制課
施策 2 違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保	<p>自転車通行帯における駐停車禁止等の検討</p> <p>自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯が設置される区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。</p>	道路維持課 交通規制課
	<p>違法駐車取締りの積極的な推進</p> <p>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。</p>	交通指導課
	<p>駐車監視員による違反車両の確認</p> <p>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引き続き適切に推進する。</p>	交通指導課
施策 3 まちづくりと連携した総合的な取組の実施	<p>まちづくりと連携した自転車施策の推進</p> <p>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。</p>	道路維持課 道路建設課
	<p>生活道路における交通安全対策の実施</p> <p>道路管理者と長崎県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン 30」の整備や、狭さくの設置等、ハードとソフト両面から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。</p>	道路維持課 交通規制課
	<p>無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備</p> <p>無電柱化の推進を図り、無電柱化の実施路線においては、道路空間を活用した自転車通行空間の確保を検討する。</p>	道路維持課

目標 2 サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化		
施策	具体的な取り組み	担当課
施策 4 サイクルイベント 開催における支援	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
施策 5 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進	官民連携によるサイクリング環境の整備 官民が連携した地域協議会において、世界遺産の構成資産や各地域の観光資源を巡るモデルルートを設定し、レンタサイクル利用の観光客等に対する走行環境整備、サイクリストに対する受入環境整備、地域の魅力づくりと情報発信について検討し、サイクリング環境の創出を目指す。 現在、大村湾沿岸地域、下五島地域、上五島地域で協議会を実施しており、安全に迷わずサイクリングが出来るよう、案内看板と路面表示の整備等に併せて、マップなどによる情報発信に取り組む。	道路維持課 スポーツ振興課 観光振興課

目標 3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現		
施策	具体的な取り組み	担当課
施策 6 自転車の安全利用の促進	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。	交通企画課 交通・地域安全課
	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
	ヘルメット着用の促進に向けた広報啓発 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、通勤・通学時を始めとした自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を図る。	交通企画課 交通・地域安全課
	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
	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 交通・地域安全課
	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。	交通企画課
	自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発 自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発に努める。	道路建設課 道路維持課
	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 自転車が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。	交通企画課
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	

<p>施策 7 学校における交通安全教育の推進</p>	<p>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。</p>	<p>高校教育課 学事振興課</p>
	<p>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。</p>	<p>交通企画課</p>
	<p>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。</p>	<p>高校教育課 交通規制課 道路維持課</p>
<p>施策 8 自転車通行空間の計画的な整備推進 【施策 1 の再掲】</p>	<p>市町における自転車活用推進計画策定の支援【施策 1 - の再掲】 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ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援する。</p>	<p>道路維持課</p>
	<p>ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進【施策 1 - の再掲】 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。 自転車ネットワーク計画に基づき、ネットワーク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。</p>	<p>道路維持課 道路建設課 交通規制課</p>
	<p>「自転車車線（仮称）」に関する規定への対応【施策 1 - の再掲】 道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として運用可能な「自転車車線（仮称）」が道路構造令に規定される予定であり、「長崎県道路の構造の技術的基準等を定める条例」に対応するとともに、自転車ネットワーク計画での積極的な適用を検討する。</p>	<p>道路建設課 道路維持課</p>
	<p>道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用【施策 1 - の再掲】 自転車交通を含め、全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、信号機の適切な設置や運用に努める。</p>	<p>道路維持課 道路建設課 交通規制課</p>

長崎県サイクリングルートについて（上五島、下五島、大村湾南部）



○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**を目的に各地域部会において以下のサイクリングルートを設定した。

- ・大村湾南部地域サイクリングルート ルート長 46km
【愛称】大村湾ZEKKEI 【ロゴ】
【対象市町】諫早市、大村市、長与町、時津町
- ・下五島地域サイクリングルート ルート長 143km
【愛称】GOTOばらもん 【ロゴ】
【対象市町】五島市
- ・上五島地域サイクリングルート ルート長 49km
【愛称】上五島椿 【ロゴ】
【対象市町】新上五島町



○長崎県サイクリングルート管内図

【凡例】

- 大村湾南部地域サイクリングルート
- 下五島地域サイクリングルート
- 上五島地域サイクリングルート



○部会の取り組み

<平成30年度>

「長崎県サイクルツーリズム推進協議会 地域部会」を設立

<令和元年度～>

○地域部会の協議内容

- ・距離等に応じたコース(初級、中級、上級)の設定
- ・ルート名称、愛称の決定
- ・統一ロゴマークの策定
- ・走行環境整備内容の決定
- ・拠点施設や目標地、休憩施設等の施設状況調査の実施

①走行環境整備(コース案内や、走行時の安全対策等)

- ・コース分岐の案内標識設置箇所の検討
- ・自転車通行空間確保のための路面標示の検討
- ・自転車走行時の危険箇所における対策検討

②受入環境整備(休憩所、メンテナンス・サポート体制等)

- ・サイクルスタンドやメンテナンススペースの設置が可能な活用できる既存休憩施設の抽出
- ・地域のサイクルショップのサポート体制の調査

(休憩施設)



(ビューポイント)



③魅力づくり(滞在コンテンツの充実・強化等)

- ・宿泊施設、温泉施設、商業・物産販売施設等において喜ばれるサービスの提供可否について調査
- ・ビューポイントの調査

④情報発信(ルートマップ、ICTの活用等)

- ・QRコードを活用したWebコンテンツの作成(R2～)

大村湾南部地域サイクリングルート



○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、サイクリング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目的に以下のサイクリングルートの設定を実施した。

長崎県内サイクリングモデルルート

・大村湾南部地域サイクリングルート 46km

愛称:大村湾ZEKKEI 対象市町:長崎県諫早市、大村市、長与町、時津町



○大村湾南部地域サイクリングルート

(休憩施設)

のぞみ公園



- : 中級1 (N1)
- : 中級2 (N2)
- : 上級1 (H1)
- Ⓜ : スタート・ゴール
- Ⓧ : 折返し地点
- : 拠点施設
- : 休憩施設



(ビューポイント)

国道207号の桜並木

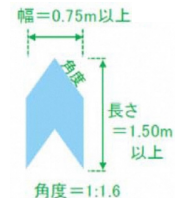


○部会の取り組み

平成30年度に

「長崎県サイクルツーリズム推進協議会地域部会」を設置。左記ルートの設定ならびに距離やターゲット、高低差等に応じたコース設定(初級者、中級者、上級者)の検討を実施。令和元年度から以下の内容の検討を実施。

- ①走行環境整備(コース案内や、走行時の安全対策等)
 - ・各地域の特色を活かした案内標識のデザイン検討
 - ・自転車走行時の危険箇所における対策検討



案内標識イメージ

路面標示イメージ

- ②受入環境整備(休憩所、メンテナンス・サポート体制等)
 - ・サイクルスタンドやメンテナンススペースの設置が可能な既存休憩施設の活用手法を検討
 - ・地域のサイクルショップのサポート体制の構築を検討
- ③魅力づくり(滞在コンテンツの充実・強化等)
 - ・宿泊施設、温泉施設、商業・物産販売施設等において喜ばれるサービス等の調査
 - ・ビューポイントの選定
- ④情報発信(ルートマップ、ICTの活用等)
 - ・ルートマップ等の作成とICTを活用した情報発信方法の検討

上五島地域サイクリングルート



○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目的に以下のサイクリングルートの設定を実施した。

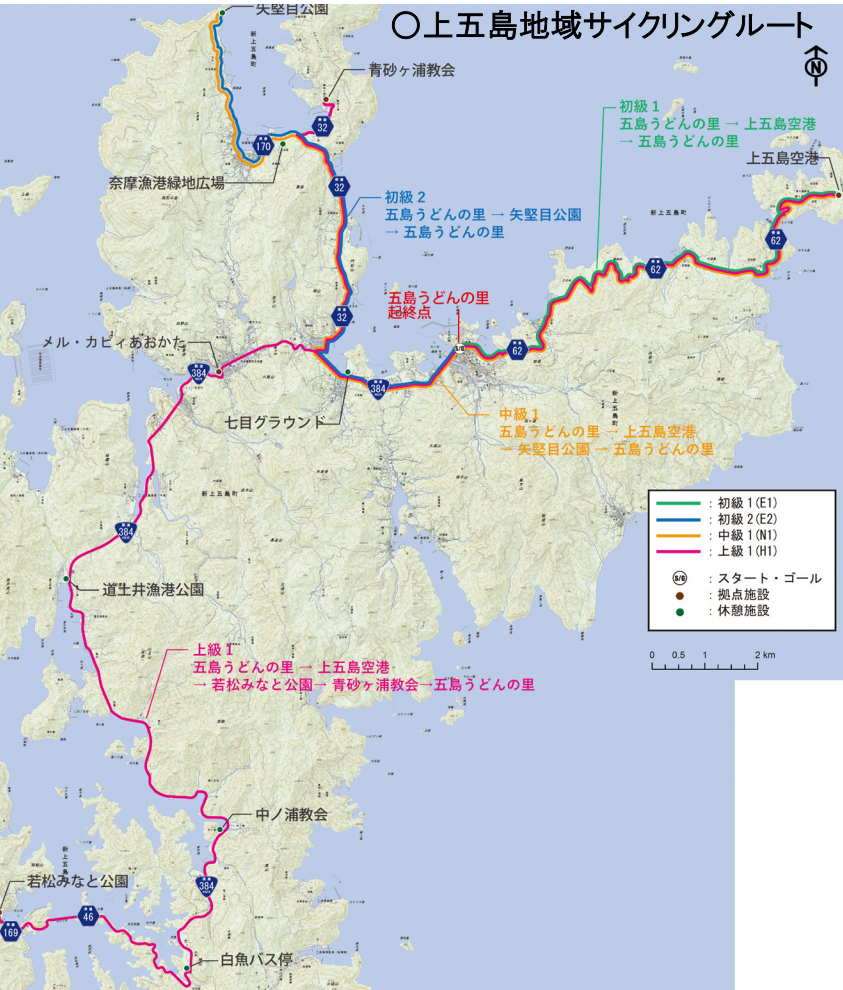
長崎県内サイクリングモデルルート

・上五島地域サイクリングルート 49km

愛称:上五島椿 対象市町:長崎県新上五島町



○上五島地域サイクリングルート



(休憩施設) うどんの里・物産館



(ビューポイント) 頭ヶ島教会

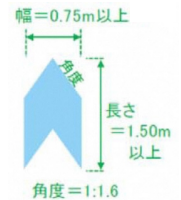


○部会の取り組み

平成30年度に

「長崎県サイクルツーリズム推進協議会地域部会」を設置。左記ルートの設定ならびに距離やターゲット、高低差等に応じたコース設定(初級者、中級者、上級者)の検討を実施。令和元年度から以下の内容の検討を実施。

- ①走行環境整備(コース案内や、走行時の安全対策等)
 - ・各地域の特色を活かした案内標識のデザイン検討
 - ・自転車走行時の危険箇所における対策検討



案内標識イメージ

路面標示イメージ

- ②受入環境整備(休憩所、メンテナンス・サポート体制等)
 - ・サイクルスタンドやメンテナンススペースの設置が可能な既存休憩施設の活用手法を検討
 - ・地域のサイクルショップのサポート体制の構築を検討
- ③魅力づくり(滞在コンテンツの充実・強化等)
 - ・宿泊施設、温泉施設、商業・物産販売施設等において喜ばれるサービス等の調査
 - ・ビューポイントの選定
- ④情報発信(ルートマップ、ICTの活用等)
 - ・ルートマップ等の作成とICTを活用した情報発信方法の検討

■上五島地域の主な取組み及び目標

○走行環境整備

成果指標	基準値(R1)	目標値(R3)
安全走行対策 (側溝整備、細目グレーチング取替、防護柵設置)	0%	100%
快適走行の確保 (案内標識の設置、路面表示の設置)	0%	100%

○受入環境整備

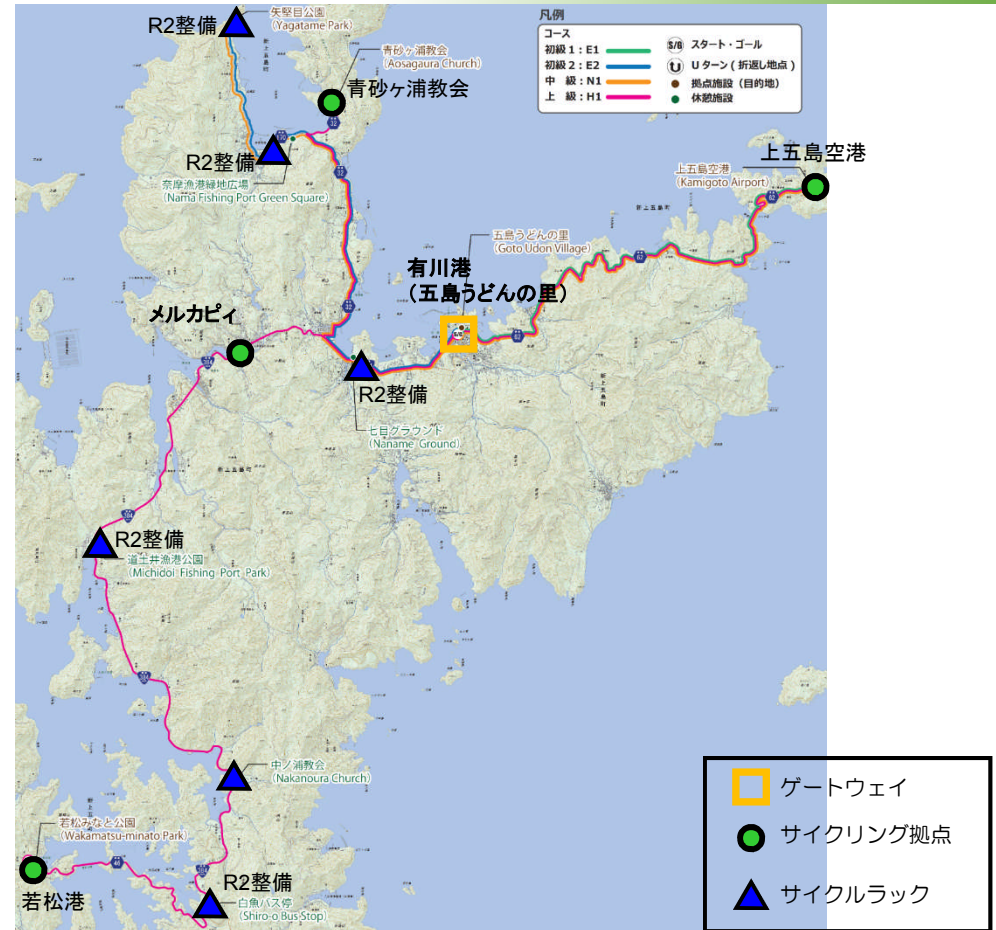
成果指標	基準値(R1)	目標値(R4) (中間値(R2))
○受入施設「ゲートウェイ」の施設数 地域のサイクリングの出発点となることから、レンタサイクルや、シャワー室、コインロッカー、空気入れ、必要な工具貸し出し、周辺観光情報の発信設備を主要アクセスポイントに設置します。	0施設	1施設 (0施設)
○サイクリング拠点の施設数 自転車の組み立てや駐輪(サイクルラック等)、サイクリストのための休憩(トイレ)、水分補給、周辺施設の提供などを有するサイクリング拠点を設置します。	0施設	4施設 (0施設)
○サイクルラックの設置 トイレがある公的休憩施設にサイクルラックを設置する。	0施設	6施設 (5施設)

○魅力づくり

成果指標	基準値(R1)	目標値(R4)
○サイクルイベントの開催	0%	1回
○ビュースポットの設定・整備	0%	3箇所

○情報発信

成果指標	基準値(R1)	目標値
○ルートマップの作成	0%	R3作成
○ルートHP作成	0%	R3作成 随時更新





下五島地域サイクリングルート

○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、サイクリング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目的に以下のサイクリングルートの設定を実施した。

長崎県内サイクリングモデルルート

・下五島地域サイクリングルート 143km

愛称:GOTOばらもん 対象市町:長崎県五島市



○下五島地域サイクリングルート



(休憩施設)



(ビューポイント)



○部会の取り組み

平成30年度に

「長崎県サイクルツーリズム推進協議会地域部会」を設置。左記ルートの設定ならびに距離やターゲット、高低差等に応じたコース設定(初級者、中級者、上級者)の検討を実施。令和元年度から以下の内容の検討を実施。

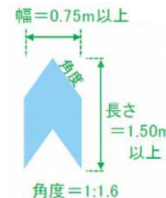
- ① 走行環境整備(コース案内や、走行時の安全対策等)
 - ・各地域の特色を活かした案内標識のデザイン検討
 - ・自転車走行時の危険箇所における対策検討



案内標識イメージ



路面標示イメージ



- ② 受入環境整備(休憩所、メンテナンス・サポート体制等)
 - ・サイクルスタンドやメンテナンススペースの設置が可能な既存休憩施設の活用手法を検討
 - ・地域のサイクルショップのサポート体制の構築を検討
- ③ 魅力づくり(滞在コンテンツの充実・強化等)
 - ・宿泊施設、温泉施設、商業・物産販売施設等において喜ばれるサービス等の調査
 - ・ビューポイントの選定
- ④ 情報発信(ルートマップ、ICTの活用等)
 - ・ルートマップ等の作成とICTを活用した情報発信方法の検討

■下五島地域の主な取組み及び目標

○走行環境整備

成果指標	基準値(R1)	目標値(R3)
安全走行対策 (側溝整備、細目グレーチング取替、防護柵設置)	0%	100%
快適走行の確保 (案内標識の設置、路面表示の設置)	0%	100%

○受入環境整備

成果指標	基準値(R1)	目標値(R4) (中間値(R2))
○受入施設「ゲートウェイ」の施設数 地域のサイクリングの出発点となることから、レンタサイクルや、シャワー室、コインロッカー、空気入れ、必要な工具貸し出し、周辺観光情報の発信設備を主要アクセスポイントに設置します。	0施設	1施設 (0施設)
○サイクリング拠点の施設数 自転車の組み立てや駐輪(サイクルラック等)、サイクリストのための休憩(トイレ)、水分補給、周辺施設の情報提供などを有するサイクリング拠点を設置します。	0施設	7施設 (1施設)
○サイクルラックの設置 トイレがある公的休憩施設にサイクルラックを設置する。	0施設	6施設 (5施設)

○魅力づくり

成果指標	基準値(R1)	目標値(R4)
○サイクルイベントの開催	0%	1回
○ビュースポットの設定・整備	0%	6箇所

○情報発信

成果指標	基準値(R1)	目標値
○ルートマップの作成	0%	R3作成
○ルートHP作成	0%	R3作成 随時更新

