

改定版

佐賀市自転車利用環境整備計画

自転車利用者が安全に、便利かつ快適に、
そしてモラルを意識できる走行環境の実現



平成29年3月
佐賀市

佐賀市自転車利用環境整備計画

自転車利用者が安全に、便利かつ快適に、
そしてモラルを意識できる走行環境の実現



平成29年3月
佐賀市



< 目 次 >

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の背景	1
1.2 計画の概要.....	2
第2章 自転車を取り巻く状況	4
2.1 自転車利用の増加.....	4
2.2 自転車関連事故の増加	5
2.3 自転車通行環境に関する取り組み.....	5
第3章 佐賀市の自転車利用の現状と課題	7
3.1 佐賀市の地域特性.....	7
3.2 現在の自転車利用の実態.....	15
3.3 自転車駐輪環境の現状	22
3.4 自転車に関する総合的な取り組みの現状	24
3.5 現状と課題.....	25
第4章 自転車利用環境整備の基本方針	27
4.1 自転車利用環境整備のコンセプト	27
4.2 施策の柱	27
第5章 自転車利用空間ネットワーク計画	28
5.1 自転車利用空間ネットワーク路線.....	28
5.2 自転車利用空間ネットワークの整備.....	31
5.3 整備優先度.....	52
第6章 自転車駐輪環境整備	55
6.1 自転車駐輪施設について.....	55
6.2 自転車駐輪施設整備の基本方針.....	56
6.3 整備内容	57
第7章 社会環境整備	59
7.1 社会環境整備の整備メニュー	59
7.2 整備内容	60



< 目 次 >

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定と改定の背景	1
1.2 計画の概要.....	3
第2章 自転車を取り巻く状況	6
2.1 自転車利用の増加.....	6
2.2 自転車関連事故の増加	7
2.3 自転車通行環境に関する取り組み.....	8
第3章 佐賀市の自転車利用の現状と課題	10
3.1 佐賀市の地域特性.....	10
3.2 現在の自転車利用の実態.....	18
3.3 自転車駐輪環境の現状	25
3.4 健康についての現状	27
3.5 観光地域づくりの現状	28
3.6 自転車に関する総合的な取り組みの現状	28
3.7 現状と課題.....	31
第4章 自転車利用環境整備の基本方針	34
4.1 自転車利用環境整備のコンセプト	34
4.2 施策の柱	34
第5章 自転車利用空間ネットワーク計画	35
5.1 自転車利用空間ネットワーク路線.....	35
5.2 自転車利用空間ネットワークの整備.....	38
5.3 整備優先度.....	59
第6章 自転車駐輪環境整備	62
6.1 自転車駐輪施設について.....	62
6.2 自転車駐輪施設整備の基本方針.....	63
6.3 整備内容	64



第8章 計画の推進に向けて	64
8.1 施策のスケジュール	64
8.2 計画の推進体制	64
8.3 評価指標	65
第9章 参考資料	66
9.1 自転車利用者アンケート調査結果	66
9.2 自転車利用実態調査結果	96
9.3 佐賀市自転車利用環境整備実施計画検討会議	101



第7章 社会環境整備	66
7.1 社会環境整備の整備メニュー	66
7.2 整備内容	67
第8章 計画の推進に向けて	71
8.1 施策のスケジュール	71
8.2 計画の推進体制	71
8.3 評価指標	72
第9章 参考資料	73
9.1 自転車利用者アンケート調査結果	73
9.2 自転車利用実態調査結果	103
9.3 佐賀市自転車利用環境整備実施計画検討会議	108

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景

1.1.1 見直しの背景

佐賀市は平成10年に建設省（現国土交通省）から、自転車利用環境整備モデル都市の指定を受けて以降、「自転車を活用した健康的で環境にやさしいまち」を目指し、「佐賀市自転車利用環境整備基本計画」（平成13年10月）、「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」（平成17年3月）を策定し自転車関連施策に取り組んできました。2つの自転車関連計画は、主に自動車から自転車への転換を促し、渋滞発生を解消することを目的とした計画であるため、佐賀市ではこれまで、自転車利用空間ネットワークに選定された路線を対象に、歩行者だけでなく自転車も通行できる歩道の整備を着実に進めてきました。

表 1-1 佐賀市における自転車関連計画

自転車関連計画	策定期期	概要
佐賀市自転車利用環境整備基本計画	平成13年10月	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用空間ネットワークを選定 駐輪場整備、社会環境整備に関する計画の提示
佐賀市自転車利用環境整備実施計画書	平成17年 3月	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用空間、駐輪施設、社会環境に対する整備計画の立案 自転車利用空間ネットワークに関する整備予定時期を決定

しかし近年、全国的に「自転車は車両であるという意識の薄れ」を一因とする歩行者対自転車の事故が増加していることを受け、平成20年以降、自転車の通行ルールや危険な運転の防止などに関して道路交通法の改正が重ねられています。

平成24年には国土交通省と警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出（平成28年に一部改正）し、自転車は車両であるとの認識のもと、車道通行の原則を前提とした自転車ネットワーク計画の考え方を示しました。

また、佐賀市においても佐賀市自転車利用環境整備基本計画の策定から15年が経過する中で、新たな住宅地の整備や大型商業施設の出店、学校の移転などに伴い、自転車の利用状況に変化が生じています。

このような社会情勢や地域の変化をうけ、今回、市民に対する意向調査や自転車利用状況調査などを実施し、自転車利用環境整備に向けた整備方針および整備内容の見直しを行いました。

第1章 はじめに

1.1 計画策定と改定の背景

1.1.1 見直しの背景

佐賀市は平成10年に建設省（現国土交通省）から、自転車利用環境整備モデル都市の指定を受けて以降、「自転車を活用した健康的で環境にやさしいまち」を目指し、「佐賀市自転車利用環境整備基本計画」（平成13年10月）、「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」（平成17年3月）を策定し自転車関連施策に取り組んできました。2つの自転車関連計画は、主に自動車から自転車への転換を促し、渋滞発生を解消することを目的とした計画であるため、佐賀市ではこれまで、自転車利用空間ネットワークに選定された路線を対象に、歩行者だけでなく自転車も通行できる歩道の整備を着実に進めてきました。

しかし近年、全国的に「自転車は車両であるという意識の薄れ」を一因とする歩行者対自転車の事故が増加していることを受け、平成20年以降、自転車の通行ルールや危険な運転の防止などに関して道路交通法の改正が重ねられています。

平成24年には国土交通省と警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出（平成28年に一部改正）し、自転車は車両であるとの認識のもと、車道通行の原則を前提とした自転車ネットワーク計画の考え方を示しました。

また、佐賀市においても佐賀市自転車利用環境整備基本計画の策定から15年が経過する中で、新たな住宅地の整備や大型商業施設の出店、学校の移転などに伴い、自転車の利用状況に変化が生じており、このような社会情勢や地域の変化をうけ、市民に対する意向調査や自転車利用状況調査などを実施し、自転車利用環境整備に向けた整備方針および整備内容の見直しを平成29年3月に行いました。

表 1-1 佐賀市における自転車関連計画

自転車関連計画	策定期期	概要
佐賀市自転車利用環境整備基本計画	平成13年10月	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用空間ネットワークを選定 駐輪場整備、社会環境整備に関する計画の提示
佐賀市自転車利用環境整備実施計画書	平成17年 3月	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用空間、駐輪施設、社会環境に対する整備計画の立案 自転車利用空間ネットワークに関する整備予定時期を決定
佐賀市自転車利用環境整備計画	平成29年 3月	<ul style="list-style-type: none"> 社会情勢や地域の変化をうけ、上記2つの計画をひとつにまとめ新たに自転車利用環境整備に向けた整備方針および整備内容の見直し



1.1.2 改定の背景

自転車の活用による環境負荷の軽減や災害時における交通機関の維持、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、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本に理念とする自転車活用推進法（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が平成29年5月1日に施行され、さらに法第9条に基づく自転車活用推進計画が平成30年6月8日に閣議決定されました。

これにより、佐賀市自転車利用環境整備計画を法第11条に基づく地方版自転車活用計画として補完するため、健康増進と観光地域づくりなどを盛り込みました。

1.1.2 計画策定の目的

佐賀市における自転車利用環境の方向性を示し、自転車が安全、便利、快適かつモラルを意識できる走行環境の実現を目指すために策定するものです。

- 本計画は、自転車の「車道通行の原則」を踏まえた自転車利用環境の実現に向けて今後の方向性や、課題解決に向けた方策を示すものです。
- なお本計画は、これまで「佐賀市自転車利用環境整備基本計画」および「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」の2つの自転車関連計画が存在していたものを、新たに「佐賀市自転車利用環境整備計画」としてひとつにとりまとめて策定したものです。

1.2 計画の概要

1.2.1 計画の対象者

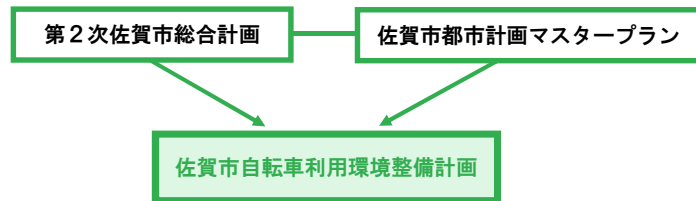
佐賀市民および自転車利用者を対象とします。

- 本計画は、佐賀市民とともに、観光や仕事で佐賀市を訪れた自転車利用者を対象とします。

1.2.2 計画の位置付け

上位計画と整合、連携を図りながら進めていきます。

- 本計画は、上位計画である第2次佐賀市総合計画や佐賀市都市計画マスタープランと整合を図りながら、取り組みを進めていきます。



1.2.3 計画期間

本計画の計画期間は10年（平成29年度～平成38年度）とします。

- 自転車の歩道内通行を基本とした整備を推進してきた佐賀市中心部の道路網において、自転車利用環境を整備していくことは容易でなく、長い期間を要するものと考えられます。
- 本計画は平成29年度を初年度として計画期間を10年とし、着実に取り組みを進めていくこととしています。

1.1.3 計画策定の目的

佐賀市における自転車利用環境**及び活用推進**の方向性を示し、自転車が安全、便利、快適かつモラルを意識できる走行環境の実現を目指すために策定するものです。

- 本計画は、自転車の「車道通行の原則」を踏まえた自転車利用環境の実現に向けて今後の方向性や、課題解決に向けた方策を示すものです。
- なお本計画は、これまで「佐賀市自転車利用環境整備基本計画」および「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」の2つの自転車関連計画が存在していたものを、新たに「佐賀市自転車利用環境整備計画」としてひとつにとりまとめて策定したものです。
- また、「佐賀市自転車利用環境整備計画」に健康増進と観光地域づくりを盛り込み自転車活用推進計画（案）として改定したものです。

1.2 計画の概要

1.2.1 計画の対象者

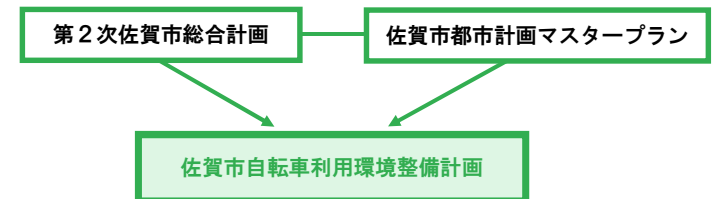
佐賀市民および自転車利用者を対象とします。

- 本計画は、佐賀市民とともに、観光や仕事で佐賀市を訪れた自転車利用者を対象とします。

1.2.2 計画の位置付け

上位計画と整合、連携を図りながら進めていきます。

- 本計画は、上位計画である第2次佐賀市総合計画や佐賀市都市計画マスタープランと整合を図りながら、取り組みを進めていきます。





1.2.3 計画期間

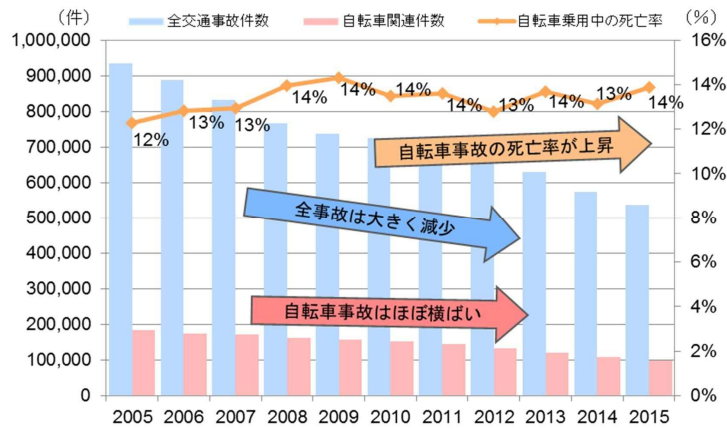
本計画の計画期間は10年（平成29年度～令和8年度）とします。

- 自転車の歩道内通行を基本とした整備を推進してきた佐賀市中心部の道路網において、自転車利用環境を整備していくことは容易でなく、長い期間を要するものと考えられます。
- 本計画は平成29年度を初年度として計画期間を10年とし、着実に取り組みを進めていくこととしています。

2.2 自転車関連事故の増加

全交通事故件数が大きく減少する中、自転車関連事故件数はほぼ横ばいで推移しています。

- 我が国の死傷事故件数は、2004年以降大きく減少しています。
- 一方、自転車関連事故はほぼ横ばいで推移しており、加えて死亡事故の割合は上昇傾向にあります。



【出典：交通事故の発生状況 警察庁】

図 2-2 事故件数と自転車事故死亡率の推移（全国）

2.3 自転車通行環境に関する取り組み

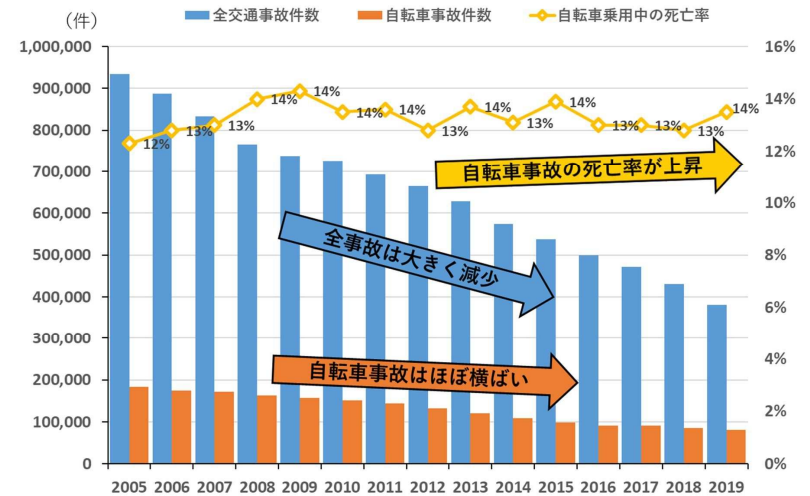
自転車通行環境の改善に向けて、様々な取り組みが行われています。

- 我が国では、昭和40年代に自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入して以降、自転車歩行者道の整備などにより自転車と自動車の分離を推進してきました。
- しかし自転車の歩道通行は、自転車は車両であるという意識の希薄化を促す結果となり、歩道上などで危険な自転車利用が増加する一因となっています。
- 近年、自転車対歩行者の事故への対応が課題として認識され、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年）では、自転車は車両であるとの認識のもと、車道通行の原則やネットワークの必要性が強くうたわれています。
- 平成28年7月には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が一部改正され、今後さらに、自転車通行環境に関する取り組みが進展すると考えられます。

2.2 自転車関連事故の増加

全交通事故件数が大きく減少する中、自転車関連事故件数はほぼ横ばいで推移しています。

- 我が国の死傷事故件数は、2004年以降大きく減少しています。
- 一方、自転車関連事故はほぼ横ばいで推移しており、加えて死亡事故の割合は上昇傾向にあります。



【出典：交通事故の発生状況 警察庁】

図 2-2 事故件数と自転車事故死亡率の推移（全国）



表 2-1 自転車通行環境に関する取り組みの経緯

年	取り組み	実施主体	主な内容
H10	自転車利用環境整備モデル都市を指定	建設省	・ 全国19都市（佐賀市）
H13	「佐賀市自転車利用環境整備基本計画」策定	佐賀市	・ 環境配慮、交通渋滞緩和、事故対策 ・ 自転車利用の促進
H17	「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」策定	佐賀市	・ 自転車利用空間、駐輪施設、社会環境の整備実施に向けた方針を示す実施プログラム
H20	改正道路交通法施行（6月）	警察庁	・ 歩道通行可能要件の明確化 ・ 標識有、子供高齢者等に限定
H21	通達（10月）	警察庁	・ 「自転車は車両」 ・ 自転車と歩行者の安全確保
H24	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省・警察庁	・ 自転車は『車両』、車道通行が大原則 ・ ネットワークの必要性
H25	改正道路交通法施行（12月）	警察庁	・ 路側帯の通行は左側のみに限る
H26	安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会	国土交通省・警察庁	・ ネットワーク計画策定の早期進展 ・ 安全な自転車通行空間の早期確保
H27	改正道路交通法施行（6月）	警察庁	・ 危険な違反を繰り返す自転車運転者に安全講習の受講を義務づけ
	「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言	国土交通省・警察庁	・ ネットワーク計画策定の早期進展 ・ 安全な自転車通行空間の早期確保
H28	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改正	国土交通省・警察庁	・ 段階的な計画策定方法の導入 ・ 暫定形態の積極的な活用 ・ 路面表示の仕様の標準化 ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入



2.3 自転車通行環境に関する取り組み

自転車通行環境の改善に向けて、様々な取り組みが行われています。

- 我が国では、昭和40年代に自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入して以降、自転車歩行者道の整備などにより自転車と自動車の分離を推進してきました。
- しかし自転車の歩道通行は、自転車は車両であるという意識の希薄化を促す結果となり、歩道上などで危険な自転車利用が増加する一因となっています。
- 近年、自転車対歩行者の事故への対応が課題として認識され、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年）では、自転車は車両であるとの認識のもと、車道通行の原則やネットワークの必要性が強くうたわれています。
- 平成28年7月には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が一部改正され、段階的な計画策定方法の導入、暫定形態の積極的な活用や路面表示の仕様の標準化、自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入がされました。
- **自転車活用推進計法が平成29年5月1日に施行され、さらに法第9条に基づく自転車活用推進計画が平成30年6月8日に閣議決定されました。**
今後さらに、自転車の活用に関する取り組みが進展すると考えられます。

表 2-1 自転車通行環境に関する取り組みの経緯

年	取り組み	実施主体	主な内容
H10	自転車利用環境整備モデル都市を指定	建設省	・ 全国19都市（佐賀市）
H13	「佐賀市自転車利用環境整備基本計画」策定	佐賀市	・ 環境配慮、交通渋滞緩和、事故対策 ・ 自転車利用の促進
H17	「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」策定	佐賀市	・ 自転車利用空間、駐輪施設、社会環境の整備実施に向けた方針を示す実施プログラム
H20	改正道路交通法施行（6月）	警察庁	・ 歩道通行可能要件の明確化 ・ 標識有、子供高齢者等に限定
H21	通達（10月）	警察庁	・ 「自転車は車両」 ・ 自転車と歩行者の安全確保
H24	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省・警察庁	・ 自転車は『車両』、車道通行が大原則 ・ ネットワークの必要性
H25	改正道路交通法施行（12月）	警察庁	・ 路側帯の通行は左側のみに限る

年	取り組み	実施主体	主な内容
H26	安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会	国土交通省・警察庁	<ul style="list-style-type: none"> ・ ネットワーク計画策定の早期進展 ・ 安全な自転車通行空間の早期確保
H27	改正道路交通法施行(6月)	警察庁	<ul style="list-style-type: none"> ・ 危険な違反を繰り返す自転車運転者に安全講習の受講を義務づけ
	「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言	国土交通省・警察庁	<ul style="list-style-type: none"> ・ ネットワーク計画策定の早期進展 ・ 安全な自転車通行空間の早期確保
H28	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改正	国土交通省・警察庁	<ul style="list-style-type: none"> ・ 段階的な計画策定方法の導入 ・ 暫定形態の積極的な活用 ・ 路面表示の仕様の標準化 ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入
H28	「佐賀市自転車利用環境整備計画」を策定	佐賀市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会情勢や地域の変化をうけ、以前の2つの計画をひとつにまとめ新たに自転車利用環境整備に向けた整備方針および整備内容の見直し
H29	自転車活用推進法が施行(6月)	国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の活用の推進に関して基本となる計画
H30	法第9条に基づく自転車活用推進計画が閣議決定(6月)	政府	
R1	「佐賀市自転車利用環境整備計画」を改定	佐賀市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)を基に健康増進と観光地域づくりの盛り込み及び現状の整理

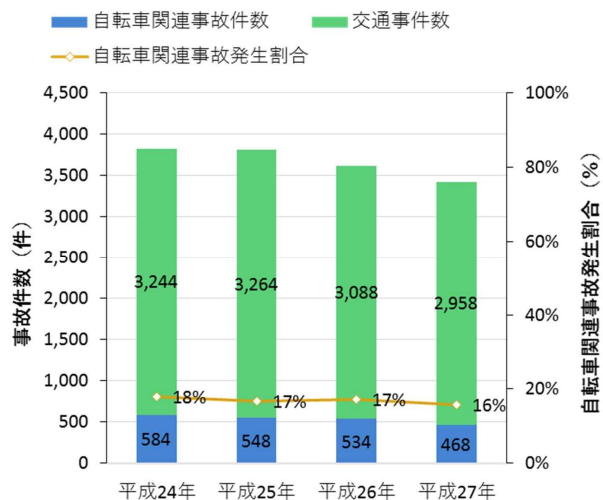


3.2.2 自転車関連事故の発生状況

(1) 佐賀市内の自転車関連事故発生状況

佐賀市内で発生する事故のうち、約16%が自転車関連事故です。

- 佐賀市内では平成27年に468件の自転車関連事故が発生しています。
- 平成24年から平成27年の事故発生状況をみると、全事故件数に占める自転車関連事故の発生割合は概ね17%前後で推移しています。



※佐賀市内の事故件数：佐賀署管内と諸富署管内の事故件数の合計

【出典：佐賀県警察 提供資料】

図 3-15 佐賀市内の自転車関連事故発生状況

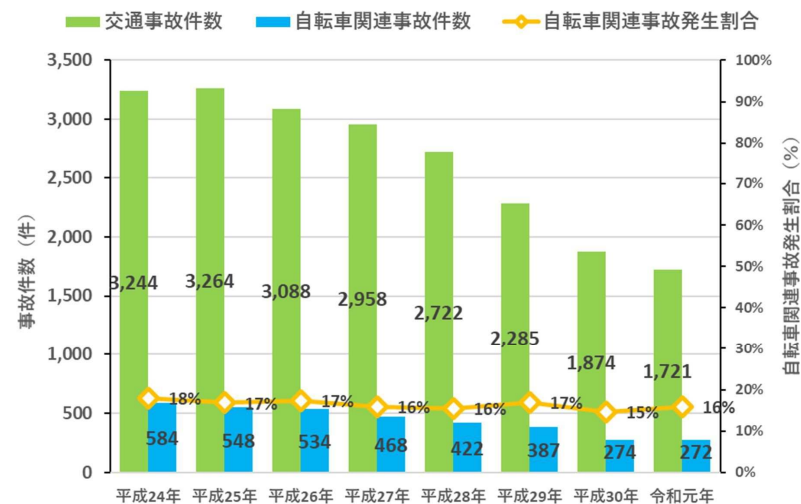


3.2.2 自転車関連事故の発生状況

(1) 佐賀市内の自転車関連事故発生状況

佐賀市内で発生する事故のうち、約16%が自転車関連事故です。

- 佐賀市内では令和元年に272件の自転車関連事故が発生しています。
- 平成24年から令和元年の事故発生状況をみると、全事故件数に占める自転車関連事故の発生割合は概ね17%前後で推移しています。



※佐賀市内の事故件数：佐賀署管内と諸富署管内の事故件数の合計

【出典：佐賀県警察 提供資料】

図 3-15 佐賀市内の自転車関連事故発生状況



3.3.2 JR 佐賀駅周辺における自転車駐輪の実態

JR 佐賀駅周辺の放置自転車は、毎年減少を続けています。

- JR 佐賀駅周辺の放置自転車は、平成19年度時点で延べ5,000台以上あったものが、平成27年度時点では延べ1,597台までに減少しています。

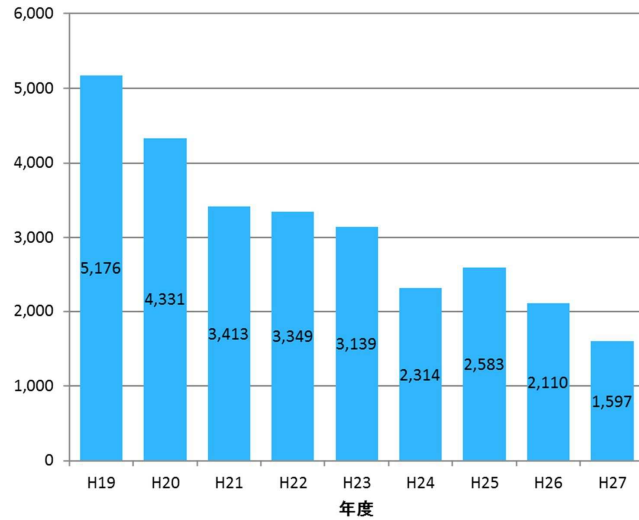


図 3-19 佐賀駅周辺放置自転車延べ台数の推移



3.3.2 JR 佐賀駅周辺における自転車駐輪の実態

JR 佐賀駅周辺の放置自転車は、毎年減少を続けています。

- JR 佐賀駅周辺の放置自転車は、平成19年度時点で延べ5,000台以上あったものが、平成29年度時点では延べ1,021台までに減少していますが、平成30年度では延べ2,179台に上昇しています。これは、JR 佐賀駅前の大型商業施設の閉店に伴い、施設併設の駐輪場も閉鎖されたことが原因だと考えられます。

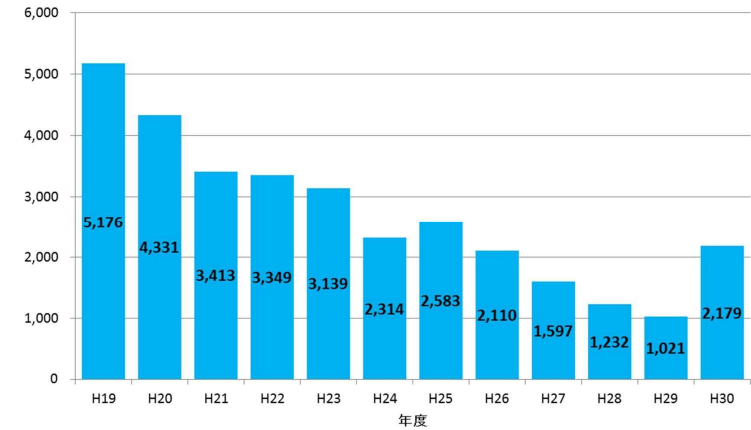


図 3-19 佐賀駅周辺放置自転車延べ台数の推移

3.4 健康についての現状

3.4.1 佐賀市の健康づくり

市民の生涯を通じた健康づくりのための計画として「いきいきさがし21（第2次）」を策定して健康寿命の延伸に取り組んでいます。

- 本市においてはこれまで、「佐賀市健康づくり計画（いきいきさがし21）」及び「佐賀市母子保健計画（すこやか親子計画）」（第2次計画策定時に統合）に基づき、健康寿命の延伸、生活習慣病の発症予防・重症化予防、妊産婦・乳幼児への切れ目ない保健対策等、それぞれのライフステージに応じた健康づくりの推進を図ってきたところです。
 今後も国や県の計画と整合性を図りつつ、市民の生涯を通じた健康づくりを支援し、市民の生活習慣の改善及び環境整備等を図ることで、健康寿命を延伸することを目指しています。

3.4.2 佐賀市の現状

平均寿命と健康寿命

		平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	寿命の伸び (対前年比)
平均寿命(歳)	男性	79.46	79.95	79.38	80.18	80.67	81.12	80.97	81.31	0.34
	女性	86.74	85.92	86.82	86.24	86.56	87.39	86.66	86.65	▲0.01
健康寿命(歳)	男性	78.25	78.78	78.29	79.10	79.59	79.92	79.83	80.18	0.35
	女性	83.85	83.23	84.02	83.67	83.95	84.64	84.00	84.17	0.17
平均寿命と健康寿命の差(年)	男性	1.21	1.17	1.09	1.08	1.08	1.20	1.14	1.13	
	女性	2.89	2.69	2.80	2.57	2.61	2.75	2.66	2.48	

資料：「健康寿命の算定方法の指針（平成24年9月）」により佐賀市で算定

- 男性は、平均寿命、健康寿命ともに同程度延伸しており、平均寿命と健康寿命の差はほぼ横ばいとなっています。一方、女性は、年によって数値の上下が見られるものの、平均年齢の伸びが見られないのに対し、健康寿命が若干延伸しており、平均寿命と健康寿命の差が縮小傾向にあります。



3.4 自転車に関する総合的な取り組みの現状

3.4.1 ルール・マナー指導

自転車のルール・マナーに関して、児童・生徒向けの指導を毎年実施しています。

- 佐賀市内の小・中学校では交通安全教室での講話・実技指導を行っています。小学校は実技、中学校は講話を中心に実施しています。
- 小学校、中学校での指導以外に、佐賀市交通安全指導員による街頭指導を行っています。
- 毎年5月には佐賀県全体の取り組みである自転車のルール順守とマナーアップ運動を周知し、期間中、市内一円で早朝街頭指導を実施しています。



図 3-20 街頭指導の様子

【出典：佐賀市 HP】

3.4.2 レンタサイクル

JR 佐賀駅構内において、自転車友の会によりレンタサイクルが実施されています。



図 3-21 レンタサイクル

【出典：佐賀市観光協会 HP】



3.5 観光地域づくりの現状

3.5.1 観光地域づくりの現状

本市は、北部に広がる山間地の自然や温泉、南部の有明海の豊穡な干潟、秋には熱気球が浮かぶ広大な田園風景、市街地の歴史ある景観など多様な地域資源を有しており、これら本市ならではの資源を活かした観光振興を図っていく必要があります。特に近年は、旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、その対応として着地型観光の充実が求められています。

これまで、着地型観光のコンテンツであるサイクルツーリズムについて、先進地視察やモニターツアー・イベントの実施、市北部のレンタサイクルの拠点整備等の取り組みを行ってきました。また、民間事業者によるシェア・レンタサイクル事業が定着し、観光客が気軽に自転車を楽しむ環境が整いつつあります。

3.6 自転車に関する総合的な取り組みの現状

3.6.1 交通安全

(1) ルール・マナー指導

自転車のルール・マナーに関して、児童・生徒向けの指導を毎年実施しています。

- 佐賀市内の小・中学校では交通安全教室での講話・実技指導を行っています。小学校は実技、中学校は講話を中心に実施しています。
- 小学校、中学校での指導以外に、佐賀市交通安全指導員による街頭指導を行っています。
- 年に2回佐賀県全体の取り組みである自転車のルール順守とマナーアップ運動を周知し、期間中、市内一円で早朝や夕方に関係機関や団体が連携して該当指導を実施しています。



図 3-20 街頭指導の様子

【出典：佐賀市 HP】



3.6.2 健康づくりに向けた取り組み

関係機関により、自転車を活用した健康づくりの取り組みについて検討しています。

3.6.3 レンタサイクル

JR 佐賀駅近隣のサイクルショップや佐賀北部地区の NPO 法人によりレンタサイクルが実施されています。



豊かな自然の中をサイクリング【出典：NPO 法人 Murark】

図 3-21 レンタサイクル



3.6.4 シェアサイクル

市街地において、民間事業者によりシェアサイクルが運営されています。シェアサイクルには、IoT を活用した電動アシスト自転車が採用されています。



【出典：株式会社サガススポーツクラブ】

図 3-22 シェアサイクル

3.6.5 サイクルツーリズムの推進

本市を訪れた観光客や市民が、北部の山間部や南部の有明海沿岸の豊かな自然環境、街なかの魅力ある観光資源を周遊し、楽しんでもらうため、事業者、関係団体、行政等が連携し、サイクルツーリズムを推進しています。

- 平成28年からサイクリングツーリズムについて、調査研究・啓発活動、拠点づくり、民間の取組への協力を実施しています。

3.6.6 風水害対策（活動体制）

交通機関が寸断され、道路事情が悪化している場合は、徒歩、バイクをはじめ自転車も活用することとしています。



3.5 現状と課題

佐賀市の特性と自転車利用の現状を踏まえ、自転車利用環境の形成に向けた課題を整理しました。

■自転車利用者のニーズについて

- ✓ 佐賀市内で住宅地、大型商業施設や学校が新たに整備、または移転したことにより、自転車利用者の拠点となる施設の分布や、利用ニーズ、整備の必要性が高い路線が変化しています。

課題1 自転車利用ニーズが変化している

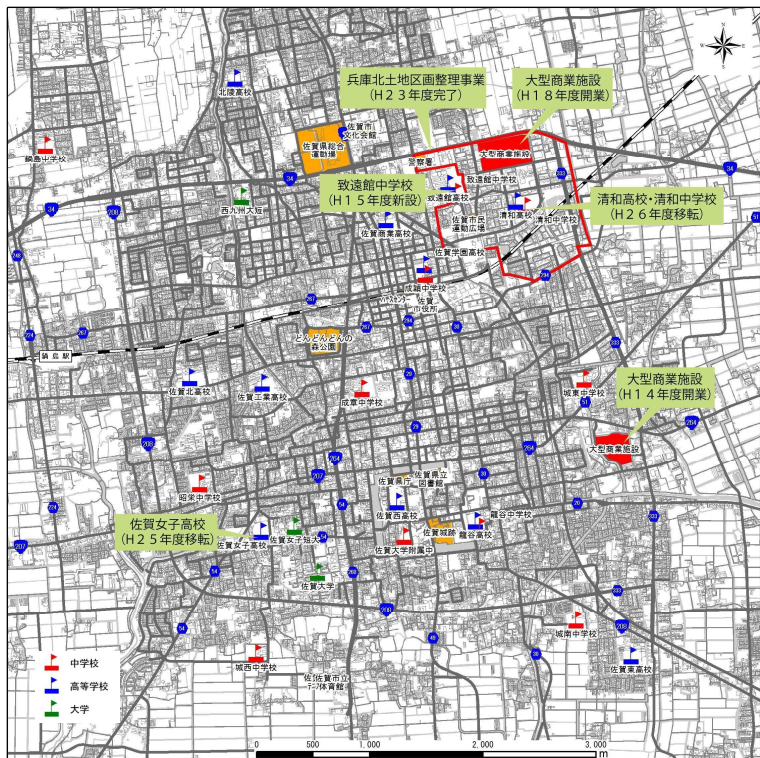


図 3-22 計画範囲



3.7 現状と課題

3.7.1 自転車利用環境の形成に向けた課題

佐賀市の特性と自転車利用の現状を踏まえ、自転車利用環境の形成に向けた課題を整理しました。

■自転車利用者のニーズについて

- ✓ 佐賀市内で住宅地、大型商業施設や学校が新たに整備、または移転したことにより、自転車利用者の拠点となる施設の分布や、利用ニーズ、整備の必要性が高い路線が変化しています。

課題1 自転車利用ニーズが変化している

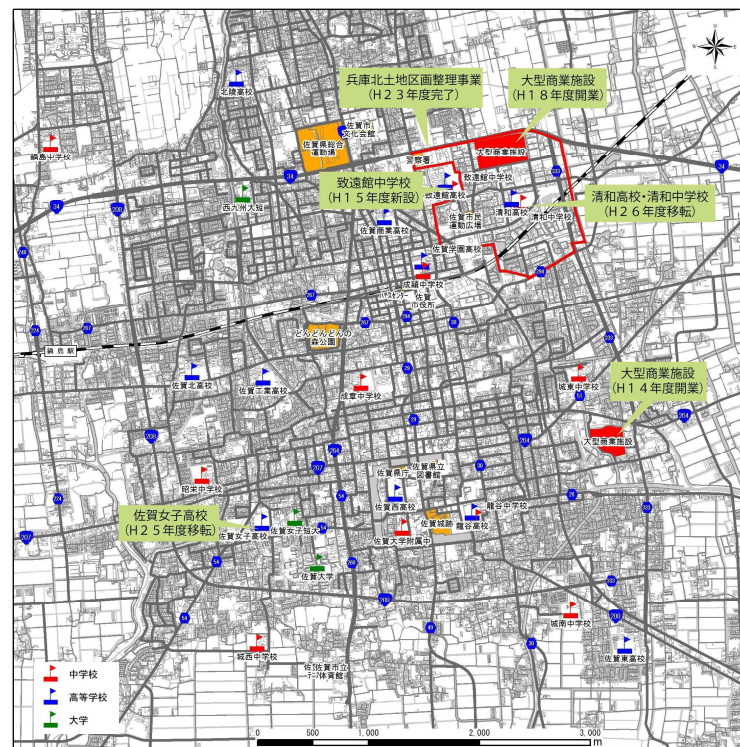


図 3-23 計画範囲

■自転車利用空間の整備状況について

- ✓ 佐賀市ではこれまで、主に市街地部の渋滞緩和を目的とし、自転車が自転車歩行者道内を通行することを含めた自転車利用空間整備を進めてきました。
- ✓ 平成28年現在、実施計画書で示されている範囲での整備は概ね完了しています。
- ✓ しかし歩道内通行を含めた整備は、自転車の車道通行の原則を満たしていません。

➡ 課題2 自転車が車道通行できる環境が整備されていない

■自転車利用空間の整備手法について

- ✓ 佐賀市内では自転車道や自転車専用通行帯の整備が進められている路線も存在します。
- ✓ しかし、自転車利用空間に関する統一的な整備ルールは存在せず、自転車利用空間の色やピクトグラムにはばらつきがあり、自転車利用者に対して有効な意識づけと浸透が図られていません。

➡ 課題3 自転車利用空間を示す色やピクトグラムが統一されていない

■自転車利用空間の整備状況について

- ✓ 佐賀市ではこれまで、主に市街地部の渋滞緩和を目的とし、自転車が自転車歩行者道内を通行することを含めた自転車利用空間整備を進めてきました。
- ✓ 平成28年現在、実施計画書で示されている範囲での整備は概ね完了しています。
- ✓ しかし歩道内通行を含めた整備は、自転車の車道通行の原則を満たしていません。

➡ 課題2 自転車が車道通行できる環境が整備されていない

■自転車利用空間の整備手法について

- ✓ 佐賀市内では自転車道や自転車専用通行帯の整備が進められている路線も存在します。
- ✓ しかし、自転車利用空間に関する統一的な整備ルールは存在せず、自転車利用空間の色やピクトグラムにはばらつきがあり、自転車利用者に対して有効な意識づけと浸透が図られていません。

➡ 課題3 自転車利用空間を示す色やピクトグラムが統一されていない

3.7.2 健康増進についての課題

市民の自転車活用における健康増進についての課題を整理しました。

■自転車をもたらす健康増進について

- ✓ 自転車は、健康に良いものという認識が浸透していません。
- ✓ 自転車を活用するためのきっかけが必要です。

➡ 課題1 自転車による健康効果が認識されていない



3.7.3 サイクルツーリズムについての課題

サイクルツーリズムについての現状を踏まえ課題を整理しました。

■周辺地域への回遊について

- ✓ 自転車利用環境の形成に向けた課題とともに整理していく必要があります。
- ✓ サイクリングコースの策定が必要です。



課題1 周遊性向上のためのサイクリングコースが少ない

■地域の良さを伝える

- ✓ サイクルツーリズムを通して地域の良さを知ってもらうためには、良さを伝えるガイドが必要不可欠です。



課題2 付加価値向上のためのサイクリングガイドがない

第5章 自転車利用空間ネットワーク計画

5.1 自転車利用空間ネットワーク路線

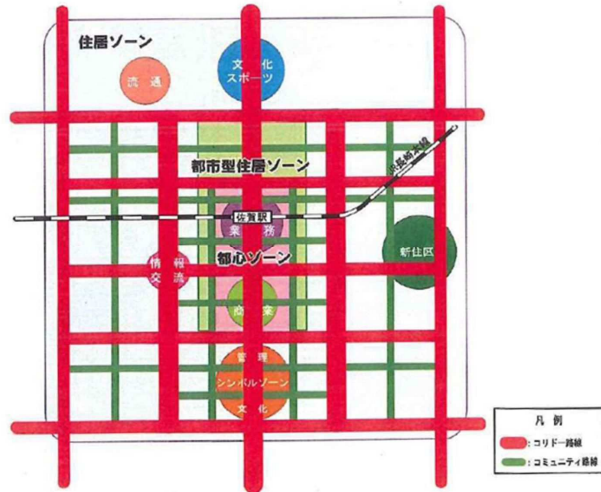
5.1.1 自転車利用空間ネットワーク路線選定の考え方

平成13年に策定した自転車利用空間ネットワークを基本とし、佐賀市の情勢の変化に照らしてネットワークの追加と削除について検討しました。

- 下に示すのは、平成13年に選定した自転車利用空間ネットワークの考え方です。

■自転車利用空間ネットワークの考え方

- ・ 南北方向の交通需要に配慮したネットワーク形成
- ・ 歴史的な背景による格子型の細街路による道路網を活かしたネットワーク形成
- ・ 佐賀市総合計画に示された佐賀市の都市空間形成の基本方針を踏まえたネットワーク形成



【出典：佐賀市自転車利用環境整備基本計画】

図 5-1 ネットワークのコンセプト図（平成13年）

第5章 自転車利用空間ネットワーク計画

5.1 自転車利用空間ネットワーク路線

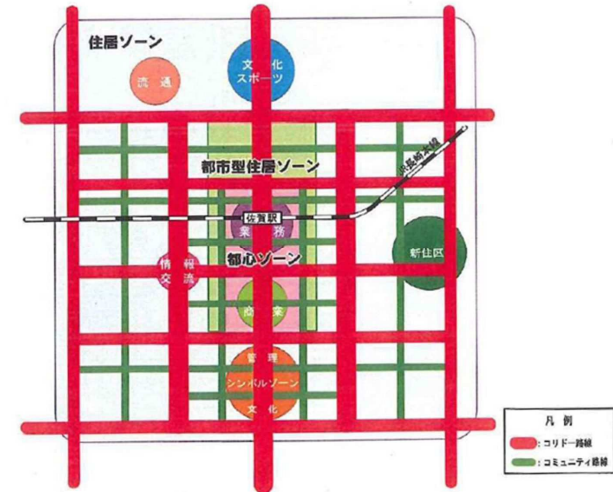
5.1.1 自転車利用空間ネットワーク路線選定の考え方

平成13年に策定した自転車利用空間ネットワークを基本とし、佐賀市の情勢の変化に照らしてネットワークの追加と削除について平成28年度に検討しました。

- 下に示すのは、平成13年に選定した自転車利用空間ネットワークの考え方です。

■自転車利用空間ネットワークの考え方

- ・ 南北方向の交通需要に配慮したネットワーク形成
- ・ 歴史的な背景による格子型の細街路による道路網を活かしたネットワーク形成
- ・ 佐賀市総合計画に示された佐賀市の都市空間形成の基本方針を踏まえたネットワーク形成



【出典：佐賀市自転車利用環境整備基本計画】

図 5-1 ネットワークのコンセプト図（平成13年）



- 見直しにあたっては、平成13年のネットワークを基本とし、下表に示す7つの視点に基づき追加対象および削除対象となるネットワーク路線を選定しました。
- 視点のうち、「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」の検討にあたっては、3.2.1 に示すアンケート調査により把握した自転車利用の実態と佐賀市民の意向を、検討の基礎資料としました。

表 5-1 ネットワーク路線見直しの視点

No.	見直しの視点
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およびスポーツ関連施設などの大規模集客施設、主な居住地区などを結ぶ路線
2	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
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	自転車の利用増加が見込める、沿線で新たに施設立地が予定されている路線
6	既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
7	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



- **平成28年度**の見直しにあたっては、平成13年のネットワークを基本とし、下表に示す7つの視点に基づき追加対象および削除対象となるネットワーク路線を選定しました。
- 視点のうち、「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」の検討にあたっては、3.2.1 に示すアンケート調査により把握した自転車利用の実態と佐賀市民の意向を、検討の基礎資料としました。

表 5-1 **平成28年度に実施した**ネットワーク路線見直しの視点

No.	見直しの視点
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およびスポーツ関連施設などの大規模集客施設、主な居住地区などを結ぶ路線
2	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
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	自転車の利用増加が見込める、沿線で新たに施設立地が予定されている路線
6	既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
7	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



5.1.2 自転車利用空間ネットワーク路線

見直しを行った結果、下に示すとおり新たな佐賀市の自転車利用空間ネットワークを設定しました。

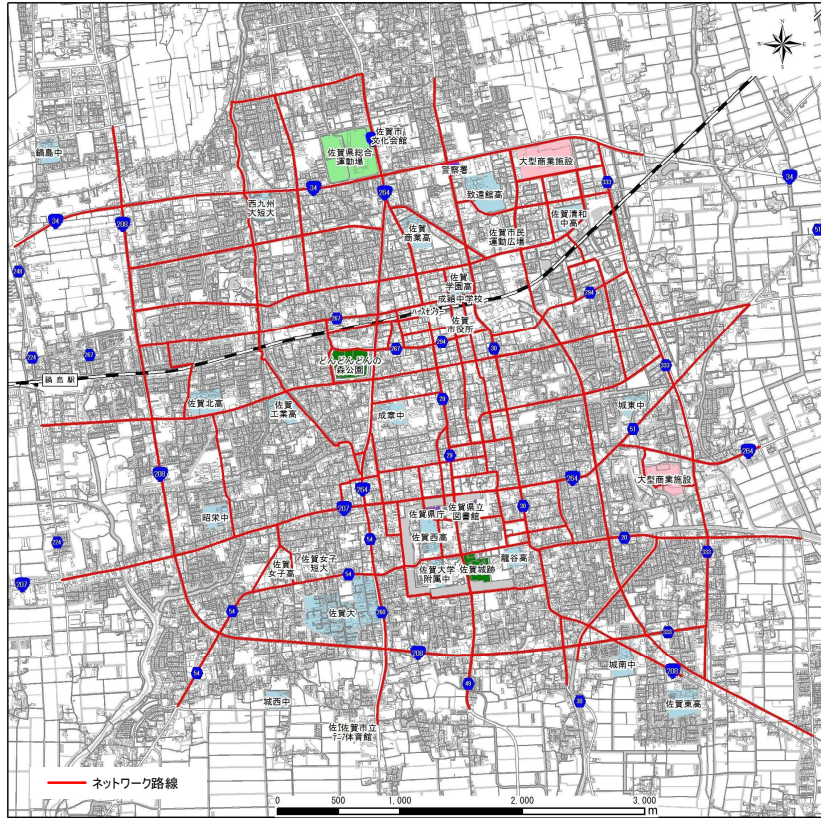


図 5-2 佐賀市自転車利用空間ネットワーク



5.1.2 自転車利用空間ネットワーク路線

平成28年度に見直しを行った結果、下に示すとおり新たな佐賀市の自転車利用空間ネットワークを設定しました。

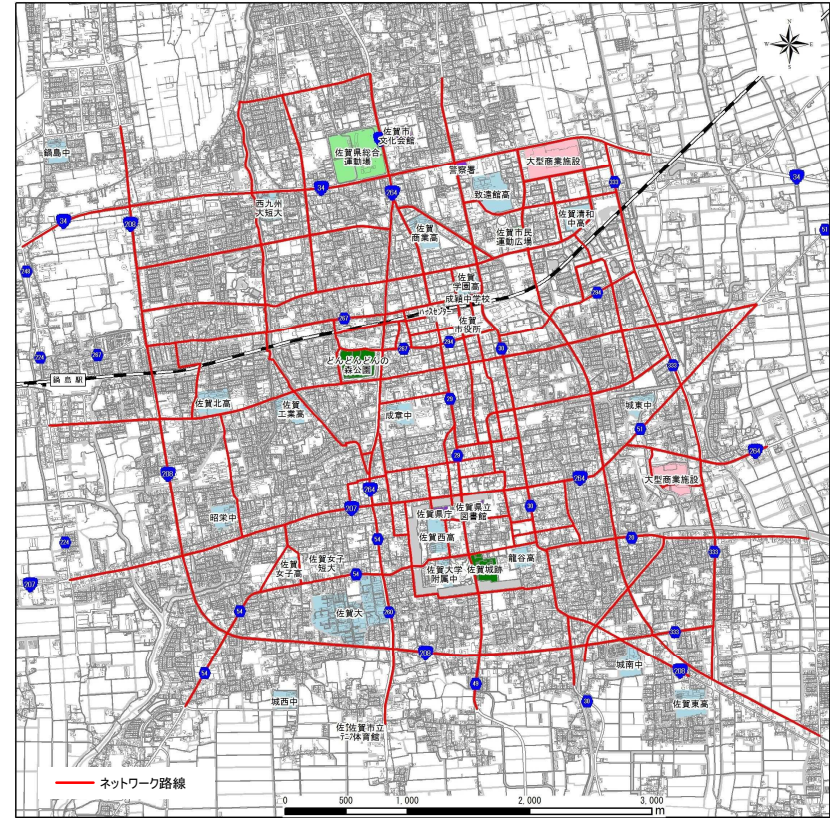


図 5-2 佐賀市自転車利用空間ネットワーク

5.3.2 整備計画

短期整備路線については、計画期間内の整備完了を目標とします。
中長期整備路線については、短期整備路線の整備完了後に順次着手することとし、着実な整備推進を図ります。

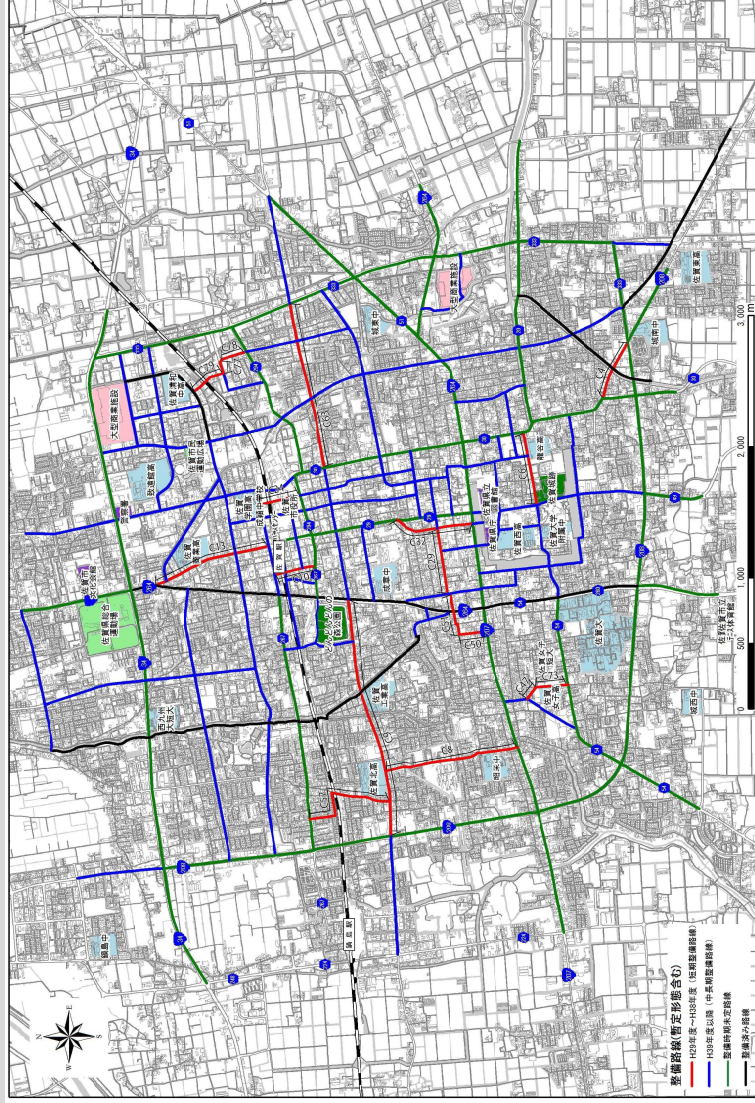


図 5-22 整備路線

5.3.2 整備計画

短期整備路線については、計画期間内の整備完了を目標とします。
中長期整備路線については、短期整備路線の整備完了後に順次着手することとし、着実な整備推進を図ります。

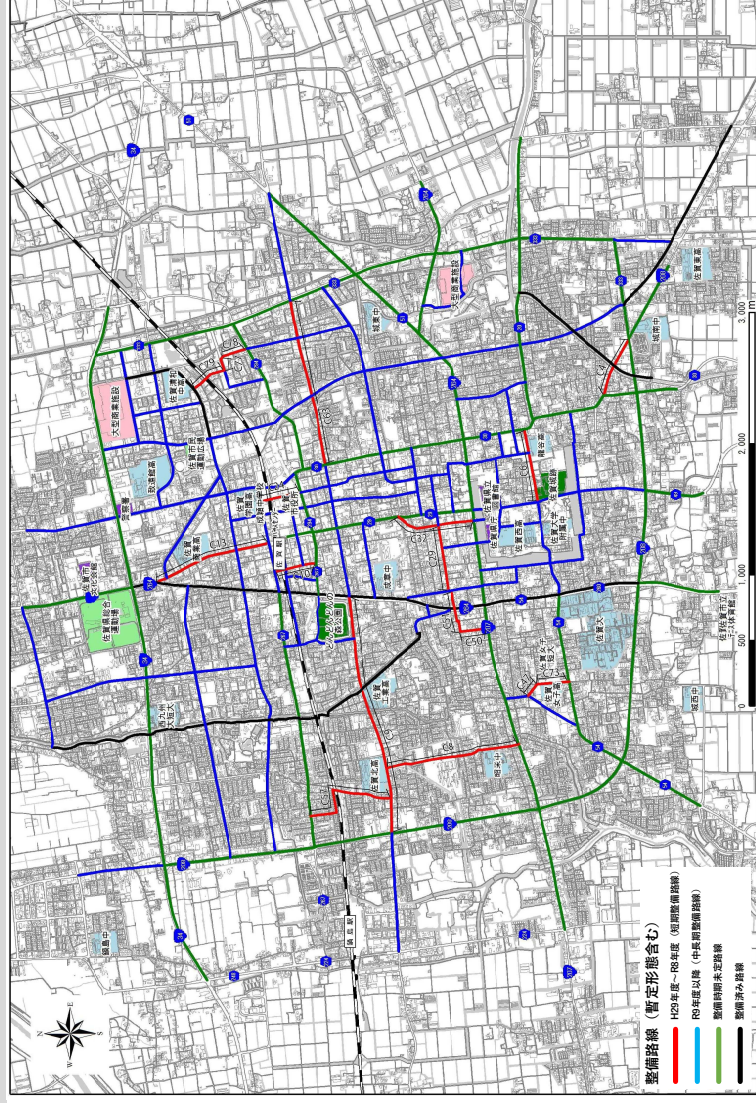


図 5-22 整備路線

第7章 社会環境整備

7.1 社会環境整備の整備メニュー

社会環境整備に関するメニューは、これまで実施されてきたメニューを踏襲しつつ、新たな取り組みも交えて実施します。

表 7-1 社会環境整備のメニュー

区分	メニュー	概要
ルール・マナー指導	啓発イベント	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の事故防止と安全意識の啓発に向けて、小・中学校を中心に自転車の正しい乗り方やルール、マナーなどを指導 学校以外では、交通安全指導員による街頭指導
仕組みづくり	レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 観光や仕事、買い物などで佐賀市を訪れた人が、佐賀のまちを自転車で自由に回遊できる仕組み
	コミュニティサイクル	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクル同様、佐賀市を訪れた人がより自由に自転車を利用して回遊できる仕組み
走行環境づくり	自動車の流入抑制	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員が狭い道路において、安全に自転車で走行できるような環境づくり
	ノーマイカーデー	<ul style="list-style-type: none"> ノーマイカーデーの取り組みに合わせて、自転車とバスのパークアンドライドを周知、促進し、自動車に頼らない移動ができる環境づくり
イベント支援	自転車イベントの支援	<ul style="list-style-type: none"> 佐賀市において実施されるイベントを支援し、自転車を身近に感じる機会を創出

第7章 社会環境整備

7.1 社会環境整備の整備メニュー

社会環境整備に関するメニューは、これまで実施されてきたメニューを踏襲しつつ、新たな取り組みも交えて実施します。

表 7-1 社会環境整備のメニュー

区分	メニュー	概要
ルール・マナー指導	啓発イベント	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の事故防止と安全意識の啓発に向けて、小・中学校を中心に自転車の正しい乗り方やルール、マナーなどを指導 学校以外では、交通安全指導員による街頭指導
仕組みづくり	サイクルツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> 民間の取組への協力 新たな拠点づくり
	レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 観光や仕事、買い物などで佐賀市を訪れた人が、佐賀のまちを自転車で自由に回遊できる仕組み
	シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクル同様、佐賀市を訪れた人がより自由に自転車を利用して回遊できる仕組み
走行環境づくり	自動車の流入抑制	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員が狭い道路において、安全に自転車で走行できるような環境づくり
	ノーマイカーデー	<ul style="list-style-type: none"> ノーマイカーデーの取り組みに合わせて、自転車とバスのパークアンドライドを周知、促進し、自動車に頼らない移動ができる環境づくり
イベント支援	自転車イベントの支援	<ul style="list-style-type: none"> 佐賀市において実施されるイベントを支援し、自転車を身近に感じる機会を創出

7.2.2 仕組みづくり

(1) レンタサイクル

佐賀駅構内において実施されているレンタサイクルについて、引き続き自転車友の会に協力をしていきます。

(2) コミュニティサイクル

レンタサイクルより自由に利用できるコミュニティサイクルに関して、佐賀市への導入の必要性から検討していきます。

- コミュニティサイクルとは、市内に複数の自転車貸出拠点（ポート）を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる交通手段です。
- 佐賀市では、まずコミュニティサイクルの導入必要性から検討を進めます。



【出典：久留米市 HP より 久留米市コミュニティサイクル「くるクル」】

図 7-3 コミュニティサイクルの例

7.2.2 仕組みづくり

(1) サイクルツーリズム

サイクリングコースの策定やモニターイベント、サイクリングガイドの育成、サイクリングツアー商品の開発支援などに取り組みます。

(2) レンタサイクル

JR 佐賀駅周辺や佐賀北部地区において実施されているレンタサイクルの活用について、引き続き事業者との連携・協力を図ります。

(3) シェアサイクル

市街地において運営されているシェアサイクルの活用について、引き続き運営事業者との連携・協力を図ります。

7.2.3 走行環境づくり

(1) 自動車の流入規制

自転車利用空間ネットワークに選定された路線を中心に、道路利用者が安全に道路を通行できる環境を確保するための規制を実施します。

- 生活道路を中心に、幅員が狭い道路や通学路として利用されている道路など、道路状況や利用状況に応じた規制を実施します。



図 7-3 佐賀市内における規制

7.2.3 走行環境づくり

(1) 自動車の流入規制

自転車利用空間ネットワークに選定された路線を中心に、道路利用者が安全に道路を通行できる環境を確保するための規制を実施します。

- 生活道路を中心に、幅員が狭い道路や通学路として利用されている道路など、道路状況や利用状況に応じた規制を実施します。




図 7-4 佐賀市内における規制

(2) ノーマイカーデー

ノーマイカーデーの取り組みに合わせ、自転車とバスを利用するパークアンドライドについて周知し、バス・自転車利用を推進していきます。

- マイカーによる通勤を控え、自転車へ転換するきっかけづくりとして、佐賀市では毎週水曜日をノーマイカーデーに指定しています。
- 「ノーマイカーデー割引」が実施されている佐賀市営バスと合わせて自転車を利用してもらうパークアンドライドの取り組みを周知、推進することで、自動車に頼らない環境の形成を目指します。

ノーマイカーデー割引

毎週水曜日に限り、運転免許証を提示すれば運賃が半額になるサービスです。
マイカー通勤のみならず！
この機会に環境にやさしいバス通勤をしてみたいかですか？ 

ご利用について

適用日
毎週水曜日

適用路線
佐賀市営バス全路線（佐賀空港線上海便及びソウル便リムジンバスを除く）

割引対象
降車時に運転免許証を提示された方（免許の種類は問いません）

利用方法
降車時に運転免許証を提示し、現金で通常運賃の半額（最低運賃は100円）をお支払いください。
※利用例：通常運賃150円の場合は100円、通常運賃250円の場合は130円を現金でお支払いください。（10円未満の端数は切り上げ）

【出典：佐賀市交通局 HP より 「ノーマイカーデー割引」】

図 7-5 佐賀市営バスにおけるノーマイカーデー割引

7.2.4 健康増進

(1) 健康づくり

自転車が及ぼす健康増進についての情報を発信します。

7.2.5 サイクルツーリズムの推進

(1) サイクリングによる観光周遊の促進

市の特色ある観光資源（食や自然、歴史、イベント等）を活用した、北部・南部・街なか等の周遊ルートづくりを行うとともに、シェアサイクルやレンタサイクルと組み合わせた着地型観光商品の造成等、観光客がサイクリングによる観光周遊を楽しんでもらえる環境づくりを進めます。

(2) サイクルツーリズム推進のための情報発信

観光客や市民が気軽に参加できるサイクリングイベントの開催や支援を行うとともに、インターネット等を活用し、国内外へサイクルツーリズムをPRするための効果的な情報発信を行います。

7.2.6 イベント支援

(1) 自転車イベントの支援

佐賀市において実施される自転車に関するイベントを支援し、自転車を身近に感じる機会を増やします。

- 佐賀市においてはセンチュリーランなど、自転車に関するイベントが実施されています。
- 基本的にイベントは民間事業者やボランティアの手により運営されていますが、佐賀市としてイベントを支援していくことで、市民が自転車を身近に感じる機会の創出を検討します。



【出典：佐賀新聞 HP より】

図 7-4 センチュリーランの様子

7.2.4 イベント支援

(1) 自転車イベントの支援

佐賀市において実施される自転車に関するイベントを支援し、自転車を身近に感じる機会を増やします。

- 佐賀市においてはセンチュリーランなど、自転車に関するイベントが実施されています。
- 基本的にイベントは民間事業者やボランティアの手により運営されていますが、佐賀市としてイベントを支援していくことで、市民が自転車を身近に感じる機会の創出を検討します。



【出典：佐賀新聞 HP より】

図 7-6 センチュリーランの様子

7.2.7 風水害対策

(1) 災害時の移動

交通機関が寸断され、道路事情が悪化している場合は、徒歩、バイクをはじめ自転車も積極的に活用します。

第8章 計画の推進に向けて

8.1 施策のスケジュール

本計画は計画期間を10年間とし、施策ごとにスケジュールを設定します。

- 本計画に基づく取り組みは、コスト面を考慮した上で優先順位をつけながら実行していきます。

表 8-1 施策のスケジュール

施策の柱	細目		短期	中長期
			H29年度～H38年度	H39年度～
自転車利用環境ネットワーク整備	基本的な整備形態	短期整備路線		
		中長期整備路線		
	法定外の路面表示の検討			
	通行時の快適性の確保			
駐輪環境整備				
社会環境整備				

8.2 計画の推進体制

平成29年度以降、計画の進捗状況と整備による効果を確認し、必要に応じて見直しを図ります。

- 計画策定だけで終わることなく、計画を着実に推進していくためには、進捗状況の確認と整備による効果の検証、評価が必要です。
- 検証、評価結果を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを図ります。

第8章 計画の推進に向けて

8.1 施策のスケジュール

本計画は計画期間を10年間とし、施策ごとにスケジュールを設定します。

- 本計画に基づく取り組みは、コスト面を考慮した上で優先順位をつけながら実行していきます。

表 8-1 施策のスケジュール

施策の柱	細目		短期	中長期
			H29年度～R8年度	R9年度～
自転車利用環境ネットワーク整備	基本的な整備形態	短期整備路線		
		中長期整備路線		
	法定外の路面表示の検討			
	通行時の快適性の確保			
駐輪環境整備				
社会環境整備				

8.2 計画の推進体制

平成29年度以降、計画の進捗状況と整備による効果を確認し、必要に応じて見直しを図ります。

- 計画策定だけで終わることなく、計画を着実に推進していくためには、進捗状況の確認と整備による効果の検証、評価が必要です。
- 検証、評価結果を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを図ります。
- 平成30年度に自転車活用推進計画が閣議決定されたことを受け、令和元年度に第1回改定を行いました。

8.3 評価指標

本計画の評価指標を施策の柱ごとに設定します。

- 自転車利用空間ネットワーク整備に関しては、自転車通行空間の整備延長により評価します。
- 駐輪環境整備に関しては、佐賀駅周辺の放置自転車台数により評価します。
- 社会環境整備に関しては、佐賀市内の自転車関連事故件数により評価します。

表 8-2 評価指標

指標	現況値	目標値 (H38 年度)
自転車通行空間の整備延長	10.9km	21.1km (短期整備路線の整備完了)
佐賀駅周辺の放置自転車延べ台数	1,597 台/年 (平成 27 年度)	1,100 台/年 (30%削減)
自転車関連事故件数 (佐賀市内全域)	468 件/年 (平成 27 年度)	362 件/年 (23%削減)

8.3 評価指標

本計画の評価指標を施策の柱ごとに設定します。

- 自転車利用空間ネットワーク整備に関しては、自転車通行空間の整備延長により評価します。
- 駐輪環境整備に関しては、佐賀駅周辺の放置自転車台数により評価します。
- 社会環境整備に関しては、佐賀市内の自転車関連事故件数により評価します。

表 8-2 評価指標

指標	H28 年度 計画策定時	現況値 (H30 年度)	目標値 (R8 年度)
自転車通行空間の整備延長	10.9km	11.8km	21.1km (短期整備路線の整備完了)
佐賀駅周辺の放置自転車延べ台数	1,597 台/年 (H27 年度)	2,179 台/年 (36.4%増加)	1,100 台/年 (30%削減)
自転車関連事故件数 (佐賀市内全域)	468 件/年 (H27 年度)	274 件/年 (41.5%削減)	362 件/年 (23%削減)
健康増進	—		
観光地域づくり	—		

※ 平成 30 年度における佐賀駅周辺の放置自転車延べ台数の増加は、駅周辺の商業施設に設置されていた駐輪施設が撤去されたためと考えられます。



佐賀市自転車利用環境整備計画

平成29年3月

〔問合せ先〕

佐賀市 建設部 道路整備課

住 所 : 佐賀市栄町1番1号

電 話 : 0952-24-3151



佐賀市自転車利用環境整備計画

平成29年3月

令和2年3月第1版改定

〔問合せ先〕

佐賀市 建設部 道路整備課

住 所 : 佐賀市栄町1番1号

電 話 : 0952-24-3151