

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



< 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

■計画の構成

1.はじめに

⇒計画見直しの背景や目的、計画範囲や期間など、前提となる諸条件を示します。



2.自転車を取り巻く状況

⇒計画見直しの背景として、我が国における自転車利用環境の現状と課題を整理します。



3.佐賀市の自転車利用の現状と課題

⇒佐賀市の自転車利用の現状と課題を分析します。



4.自転車利用環境整備の基本方針

⇒課題解決に向けて、自転車利用環境を創出する上での基本方針を示します。



5.自転車利用空間ネットワーク計画

⇒自転車利用空間ネットワークの整備内容、整備優先順位などを示します。

6.自転車駐輪環境整備

⇒自転車駐輪環境の整備方針と整備内容を示します。

7.社会環境整備

⇒社会環境整備に向けた整備内容を示します。



8.計画の推進に向けて

⇒計画を推進していくうえでの評価指標や推進体制を示します。



9.参考資料

⇒計画の基礎となるデータや検討会議の概要を示します。

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	策定期間	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。

1.1.3 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

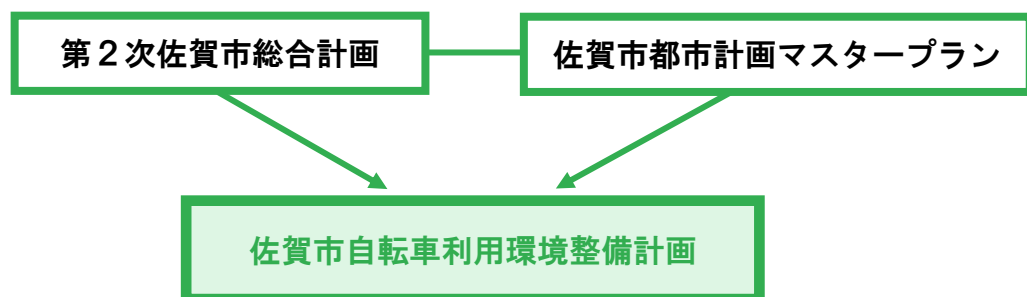
佐賀市民および自転車利用者を対象とします。

- 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。

1.2.4 計画範囲

計画範囲は、佐賀市全体とします。

- 本計画の計画範囲は、佐賀市全体とします。
- ただし、本計画で策定する自転車利用空間ネットワーク計画の範囲は佐賀市内で最も自転車利用需要が高い環状線に囲まれた概ね4km四方（1.6km²）とします。
- 自転車利用空間ネットワーク計画は、佐賀市中心部における整備状況や効果、課題を踏まえ、順次市域全体に拡大していきます。

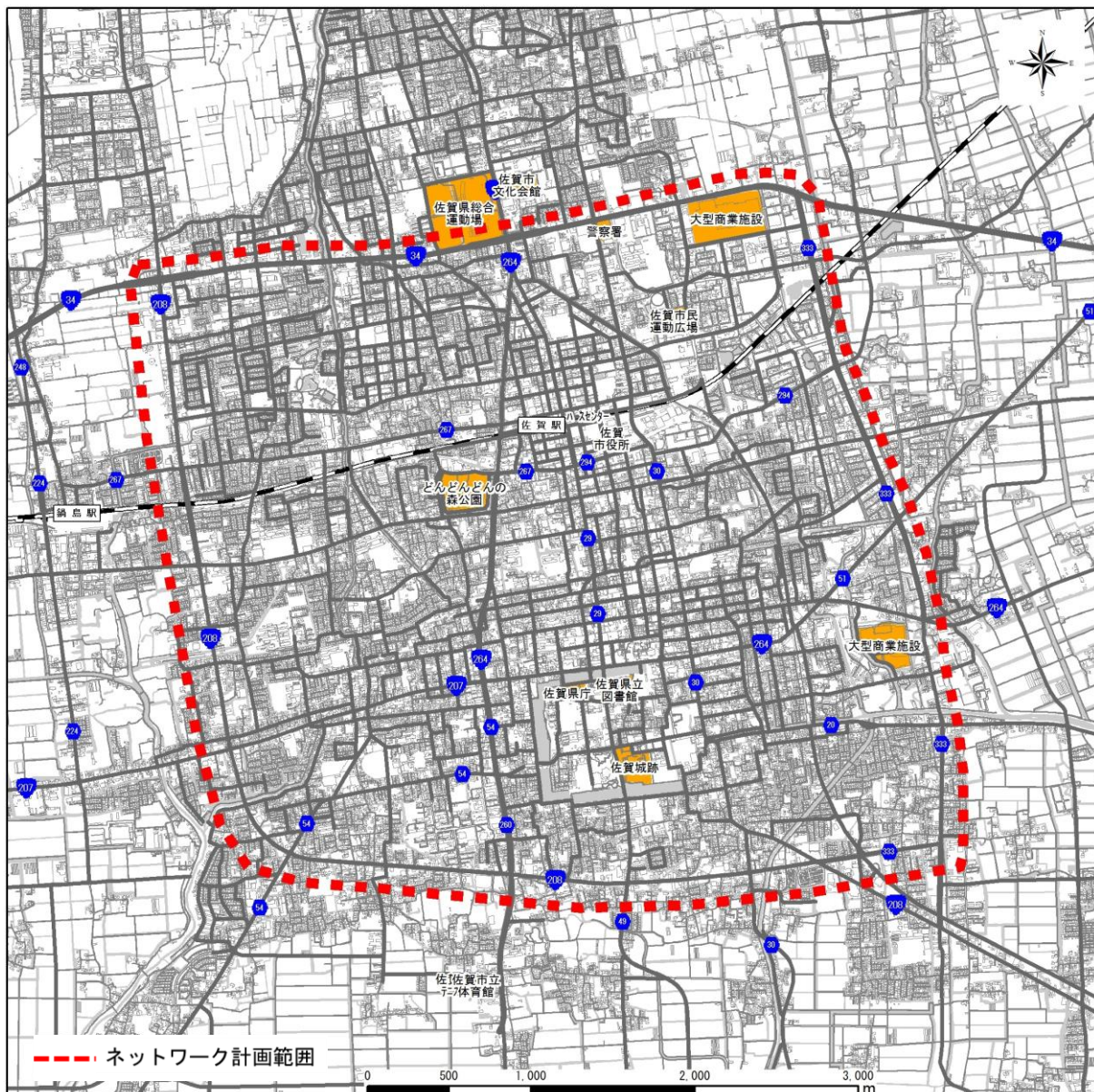


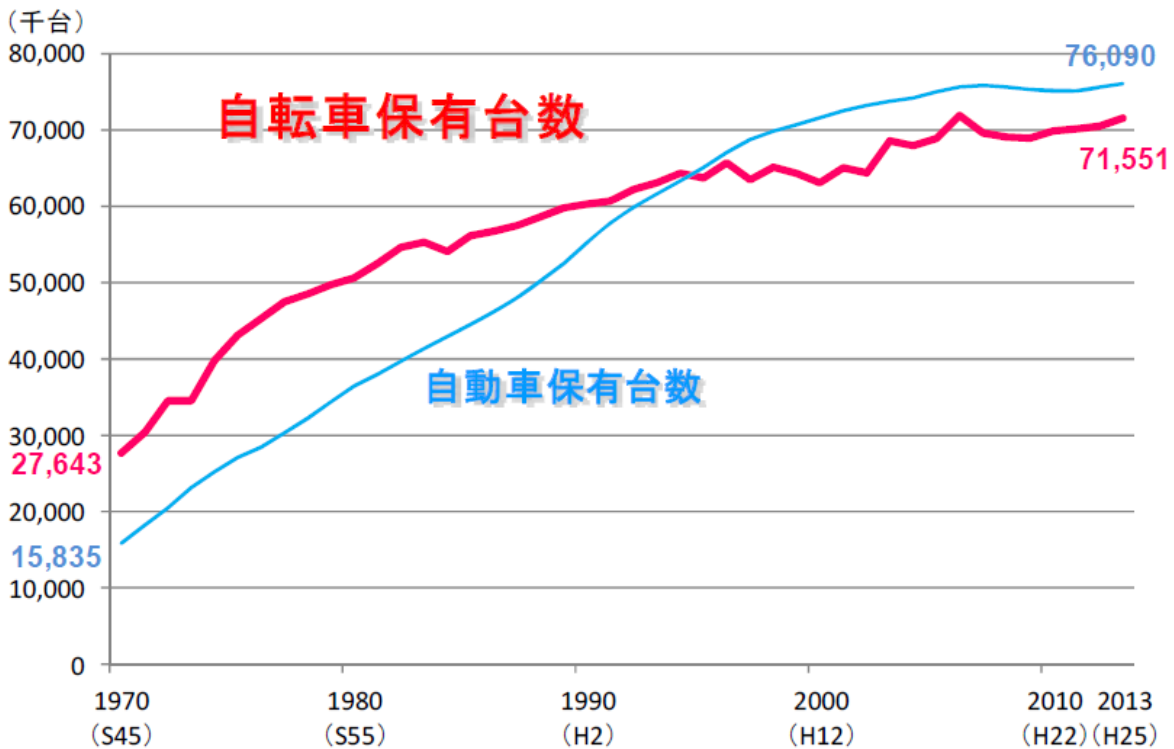
図 1-1 自転車利用空間ネットワーク計画の範囲

第2章 自転車を取り巻く状況

2.1 自転車利用の増加

我が国の自転車保有台数は、自動車と同程度（約 72,000 千台）で増加中です。

- 健康志向や環境に対する関心の高まりなどから、近年では「自転車」が注目されています。
- 我が国の自転車保有台数は、自動車と同程度（約 72,000 千台）で増加中、今後も増加することが見込まれています。



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数

【出典：自転車（S45～H20）(社)自転車協会、自転車（H21～H25）(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】

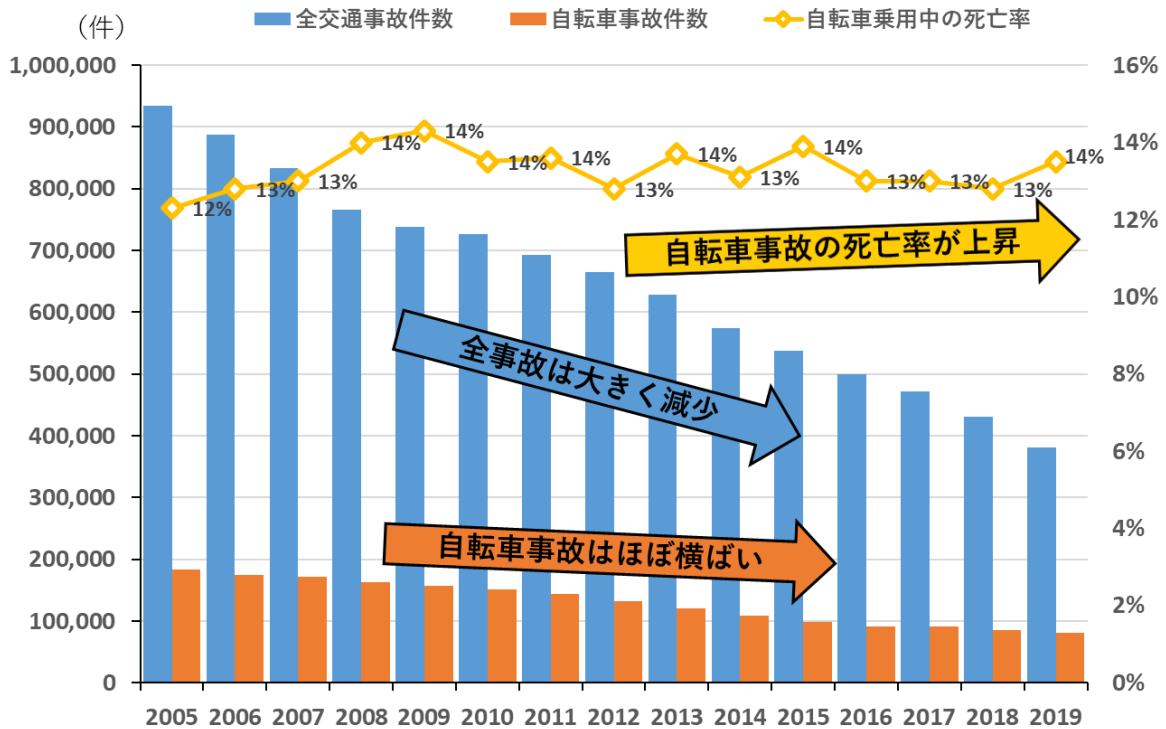
図 2-1 自転車と自動車の保有台数の推移



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、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



第3章 佐賀市の自転車利用の現状と課題

3.1 佐賀市の地域特性

3.1.1 地理的特性

佐賀市中心部は、自転車利用にきわめて適した地理的特性を持っています。

- 佐賀市は南北に長く、南は有明海に面し、北は脊振・天山山系により福岡県と接しており、地域ごとに多様な地形を有しています。
- 佐賀市中心部は海拔4m程度の佐賀平野の中心に位置し、高台、坂道などの高度分布の差もほとんどない平坦な地形にあります。



図 3-1 佐賀市の位置



3.1.2 都市構造の特性

(1) 市街化区域

都市の中核機能は、環状線に囲まれた範囲に集積しています。

- 佐賀市は城下町を起源とする都市であり、格子状の整備が行われてきた流れを今に受け継いでいます。市街化区域は概ね国道34号、国道208号および県道佐賀環状東線に囲まれた範囲を中心に設定され、都市の中核機能は概ね環状線の内部に集積しています。
- 城下町としての名残は現在の道路構造にも見られ、長崎街道に代表される東西方向の屈曲道路、さらには、T字、かぎ型屈曲道路など、現在も幅員の狭い道路がみられます。

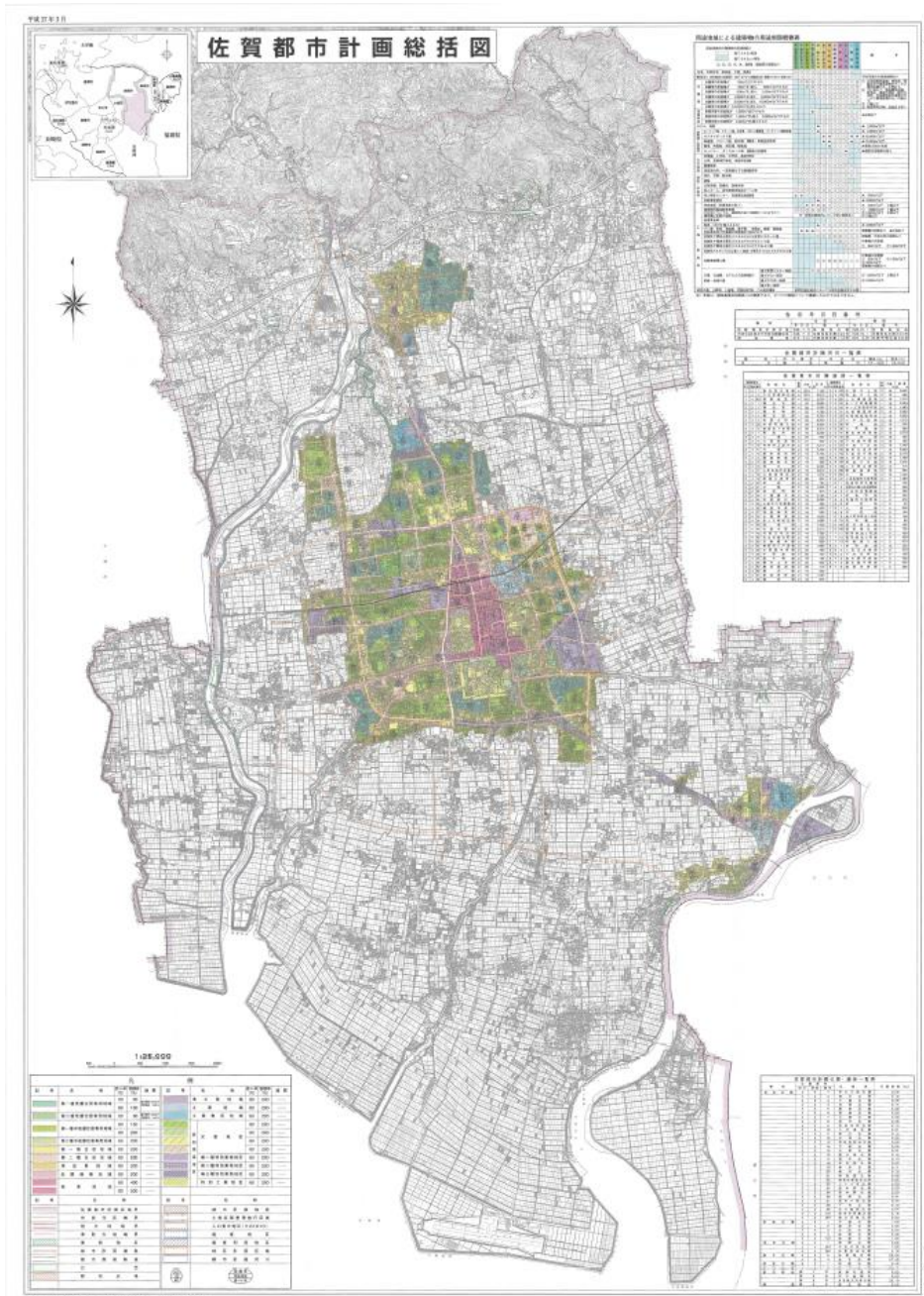


図 3-2 佐賀市都市計画図



(2) 主要施設の分布状況

環状線内と外縁には文化・スポーツ施設が立地しているほか、近年は大型商業施設が出店しています。

- 環状線内部とその外縁には、市役所、県庁などの都市機能を担う拠点だけでなく、運動広場や文化会館、県総合運動場といった文化・スポーツ施設が分布しています。
- また、環状線内部には平成15年および平成18年に大型商業施設が出店しており、人の流れに変化が生じたと考えられます。

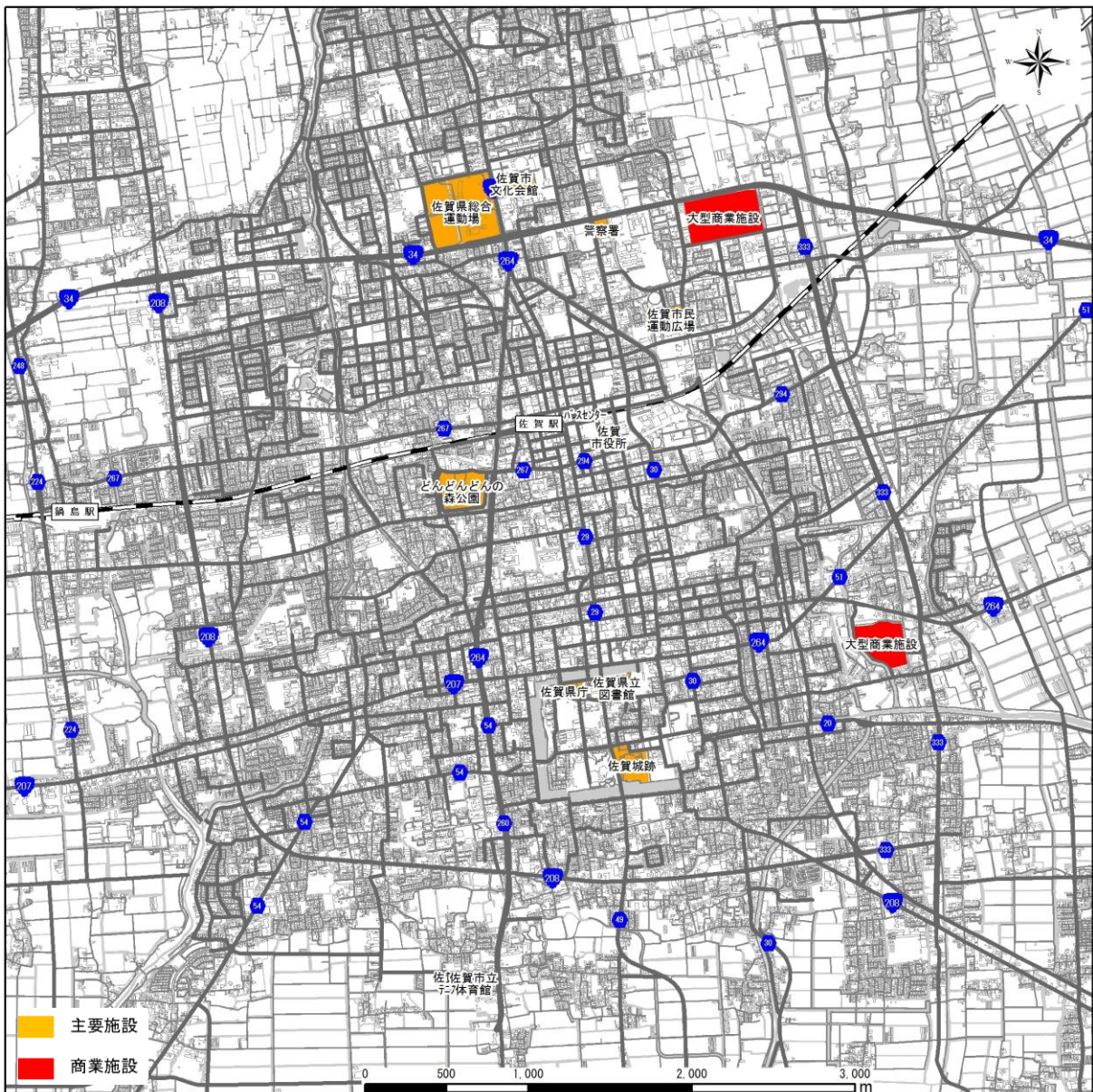


図 3-3 佐賀市中心部の主要施設



(3) 学校施設の分布

佐賀市内の中学校、高等学校、大学は半数が環状線に囲まれた範囲に集中しています。

- 佐賀市内の40校の中学校・高等学校・大学のうち、20校は環状線に囲まれた市中心部に集中しており、環状線内は学生・生徒による自転車利用が集中していると考えられます。
- また環状線内部では、「佐賀市自転車利用環境整備基本計画」が策定された平成13年以降、新たに致遠館中学校が新設、佐賀清和中学校、佐賀清和高等学校、佐賀女子高等学校が移転しており、学校施設の分布状況が変化しています。

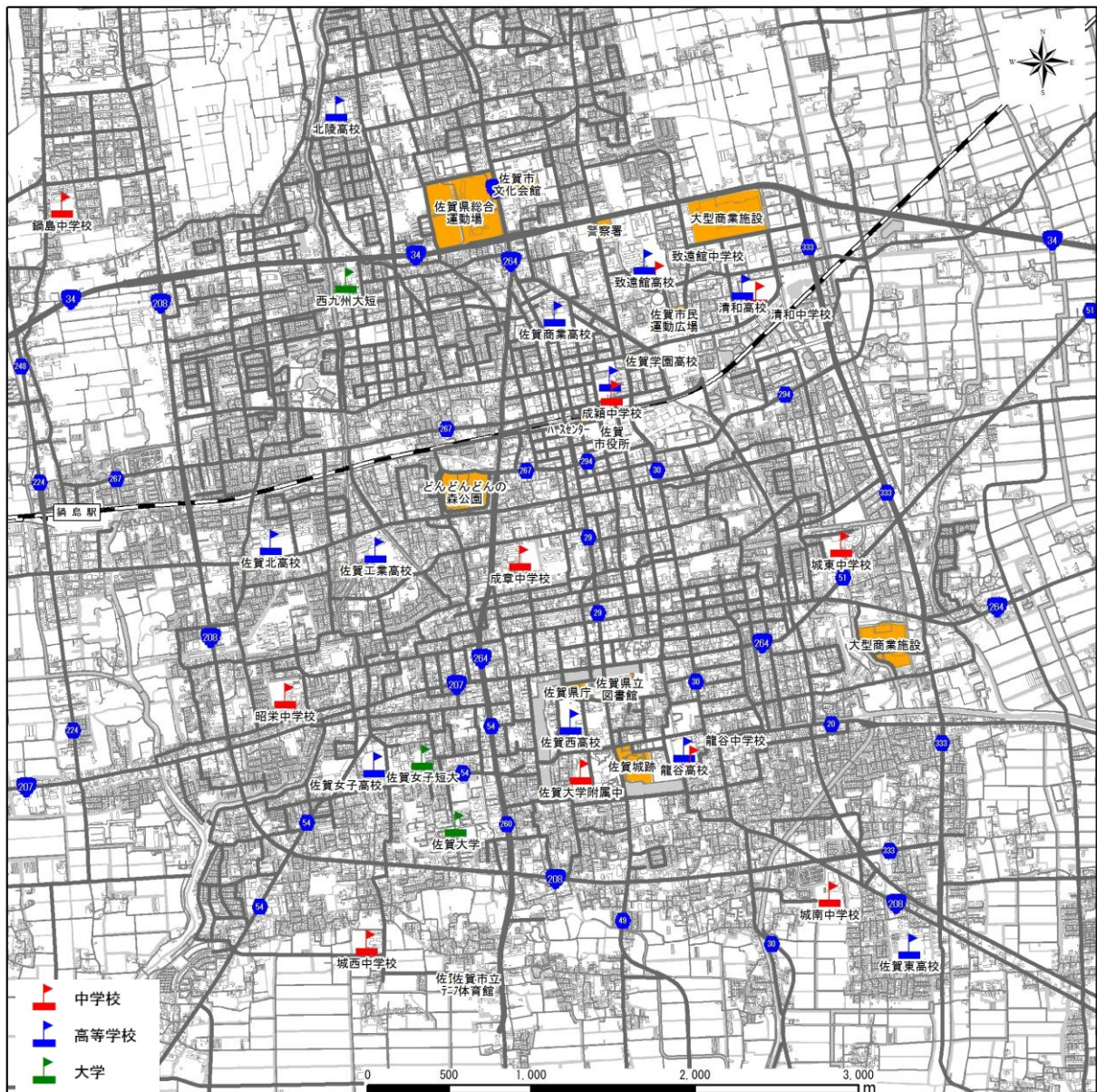


図 3-4 佐賀市中心部における中学校・高等学校・大学の分布



(4) 主な住宅の分布

佐賀市中心部では新たな住宅地の整備が行われています。

- 環状線内部とその周辺には公営住宅として、佐賀市営住宅および佐賀県営住宅が集中しています。特に国道264号以西には佐賀県営住宅が複数整備されており、一定規模の人口が集中するエリアを形成しています。
- また、平成24年3月には兵庫北地区において土地区画整理事業が完了し、新たなまちが形成されました。このため、佐賀市中心部の人口分布に変化が生じています。

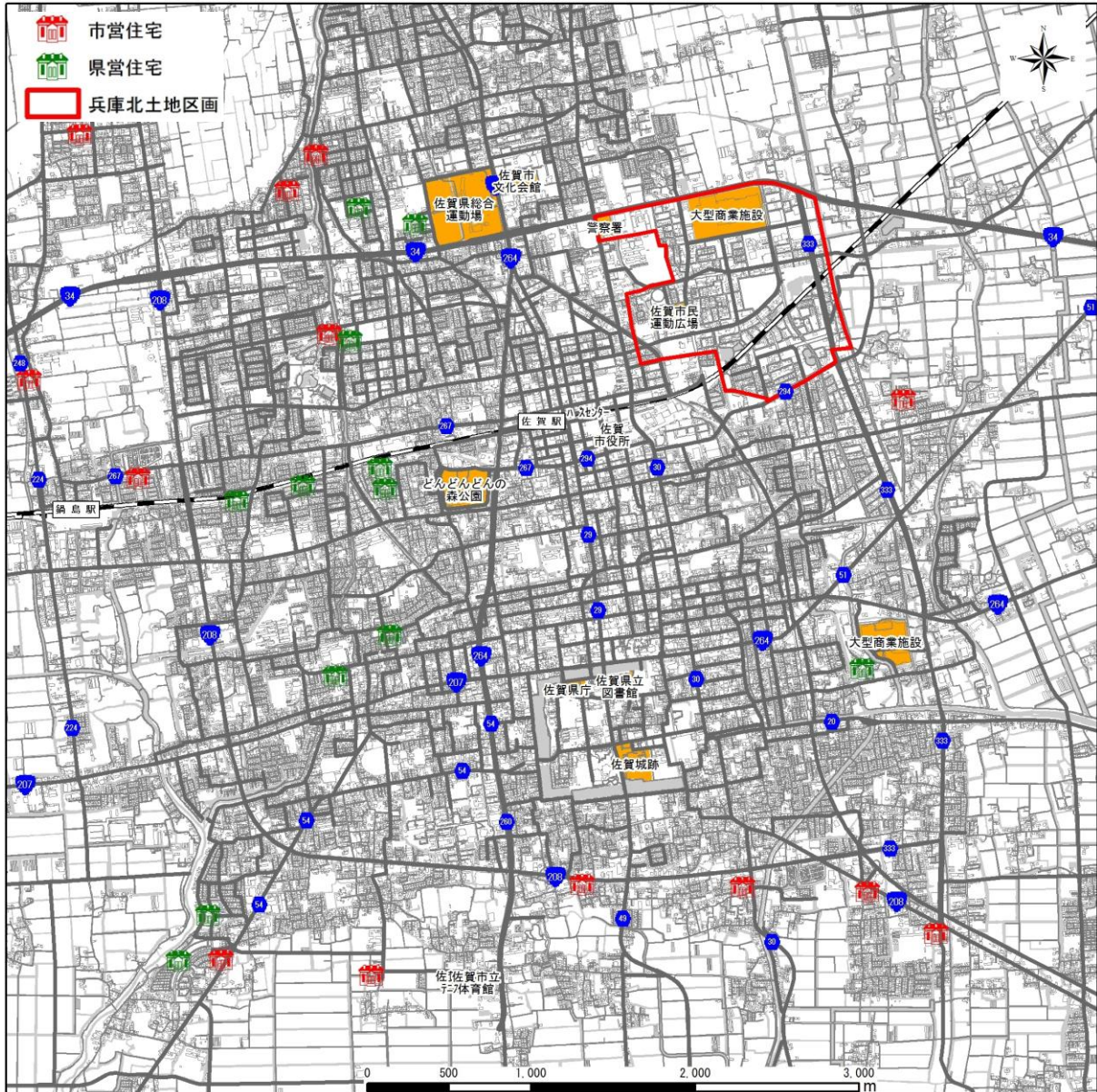


図 3-5 佐賀市中心部における住宅などの分布

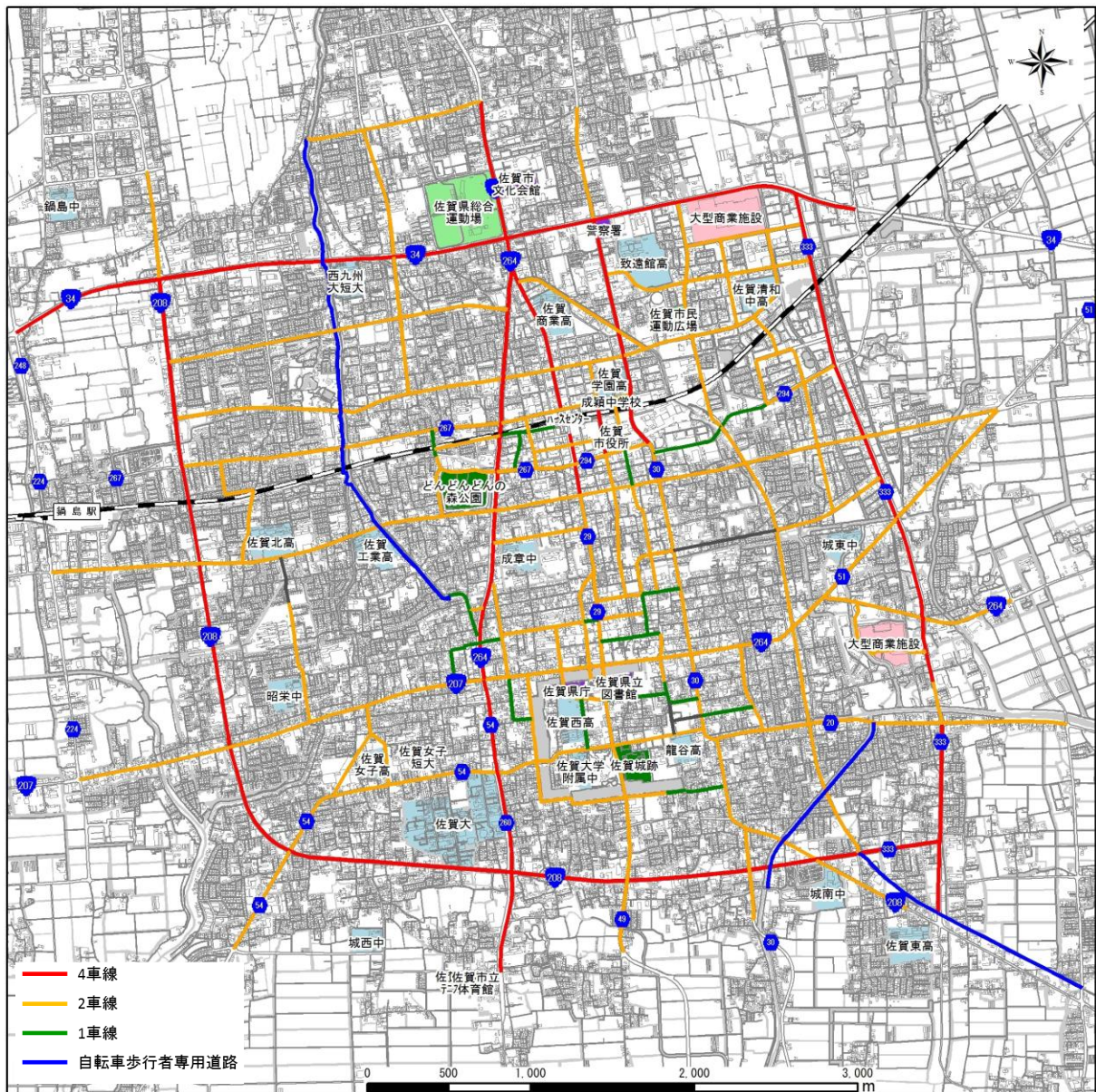


3.1.3 道路交通の現状

(1) 道路網の現状

佐賀市中心部の道路網は大部分が2車線以下の道路で構成されています。

- 佐賀市内の道路は、環状線および環状線で囲まれた範囲を南北方向に通過する国道264号などの主要な幹線道路は4車線ですが、大部分は2車線以下の道路で構成されています。
- 生活道路では、1車線の路線も多く存在します。



【道路現況調査結果より】

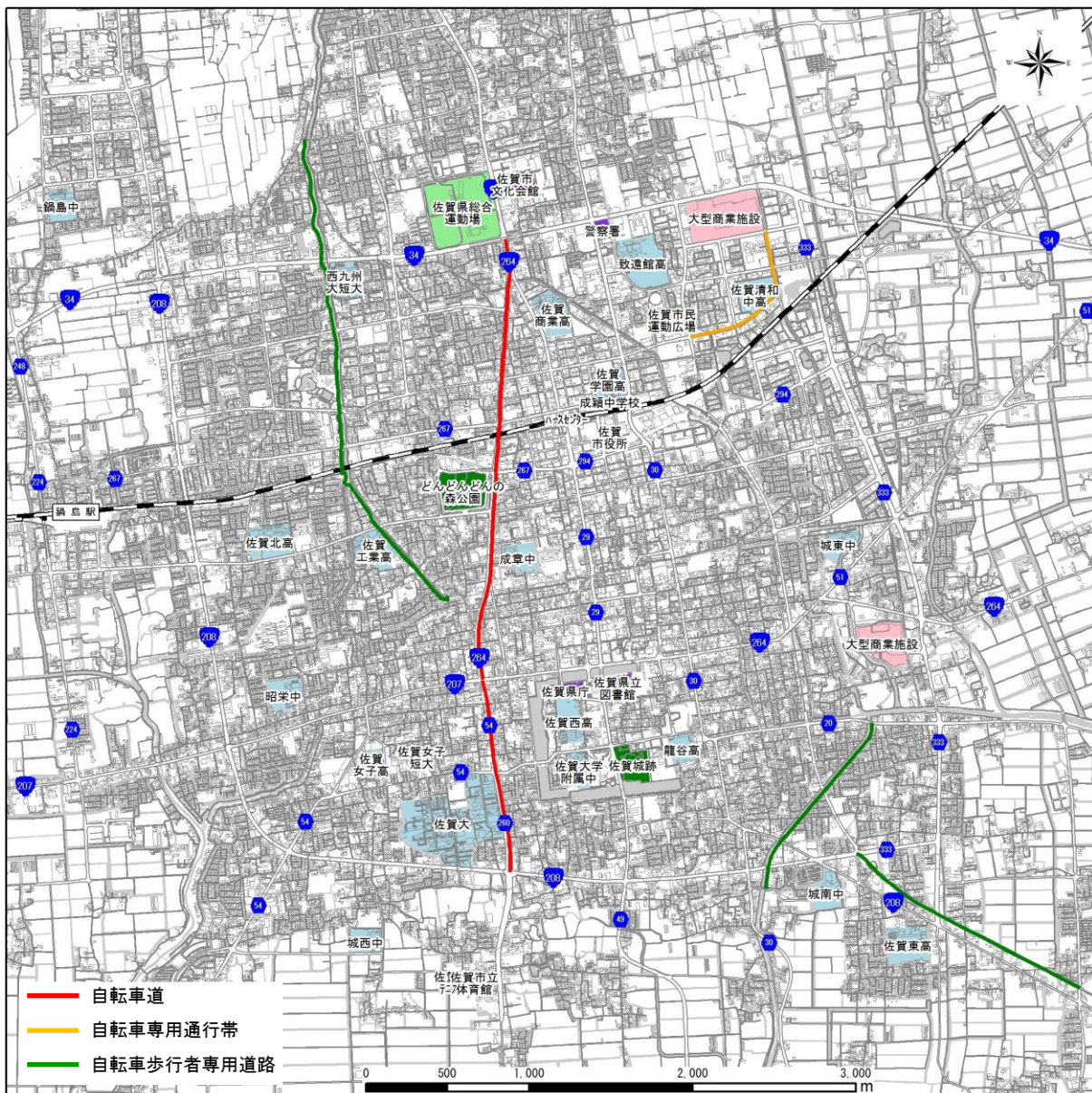
図 3-6 佐賀市中心部における主要路線の車線数



(2) 自転車通行空間整備の現状

車道通行を基本として整備された自転車通行空間は、佐賀市中心部の道路網のうち一部にとどまっています。

- 車道通行の考えに基づいた整備形態で整備されているのは、国道264号国立病院前交差点～佐大南交差点間の自転車道（事業中区間含む）、兵庫北の自転車専用通行帯（自転車レーン）です。
- 既に整備されている自転車通行空間は、整備箇所ごとに舗装の色や自転車を示すマークが異なっており、整備手法が統一されていません。
- そのほか、佐賀市内では多布施川沿いなどに自転車歩行者専用道路が存在します。



【道路現況調査結果より】

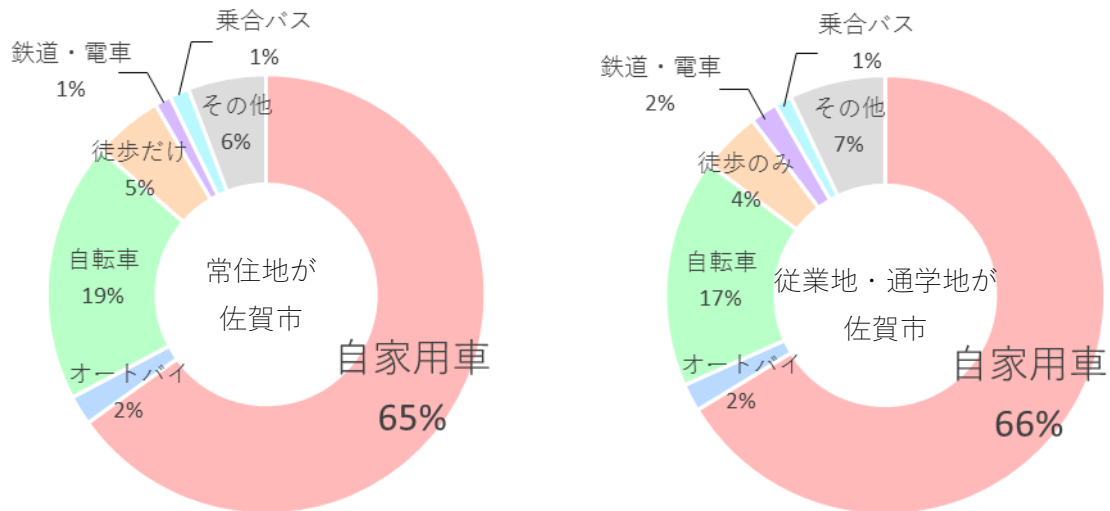
図 3-7 自転車利用環境整備状況（平成29年3月時点）



(3) 交通手段の分担特性

佐賀市内における通勤・通学の交通手段は6割以上を自家用車が占めていますが、自家用車に次いで多いのは自転車です。

- 佐賀市に常住する15歳以上自宅外就業者・通学者に占める利用交通手段別の割合を見ると、「自家用車」が65%と最も高いですが、次いで「自転車」が19%を占めています。
- また佐賀市に従業・通学している15歳以上就業者・通学者に占める利用交通手段の割合も「自家用車」が66%と最も高いのに次いで、「自転車」が17%を占めています。



【出典：国勢調査（平成22年）】

図 3-8 利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者の割合



3.2 現在の自転車利用の実態

3.2.1 自転車利用者の意向

(1) アンケート調査の実施について

佐賀市内の自転車利用の実態を把握するため、アンケート調査を実施しました。

- アンケート調査は、平成28年7月6日～平成28年8月15日に実施しました。
- 対象は、一般利用者（一般企業、市役所・県庁、ショッピングセンターの買物客）、学生・生徒（中学校、高等学校、大学）とし、佐賀市中心部における自転車の利用状況、利用ルートや出発地目的地、および交通ルールの認知度について質問しました。
- 全体で2,520部配布し、1,698部回収しました（回収率は67%）。

表 3-1 アンケート回収結果

種別	配布先	回収部数
一般利用者	佐賀市役所	40
	佐賀県庁	14
	企業	180
	買物客（現地配布）	37
	小計	271
学生・生徒	成章中学校	33
	致遠館高等学校	233
	佐賀商業高等学校	76
	佐賀工業高等学校	255
	佐賀北高等学校	266
	佐賀西高等学校	264
	佐賀清和高等学校	228
	佐賀大学	72
	小計	1,427
合計		1,698



(2) 通勤通学における自転車利用（晴天時）

通勤移動の39%、通学移動の71%が自転車を利用しています。

- 学生・生徒の大半（71%）が自転車で通学しています。
- 一方、一般利用者の自転車通勤の方は39%で自動車通勤をやや上回っています。

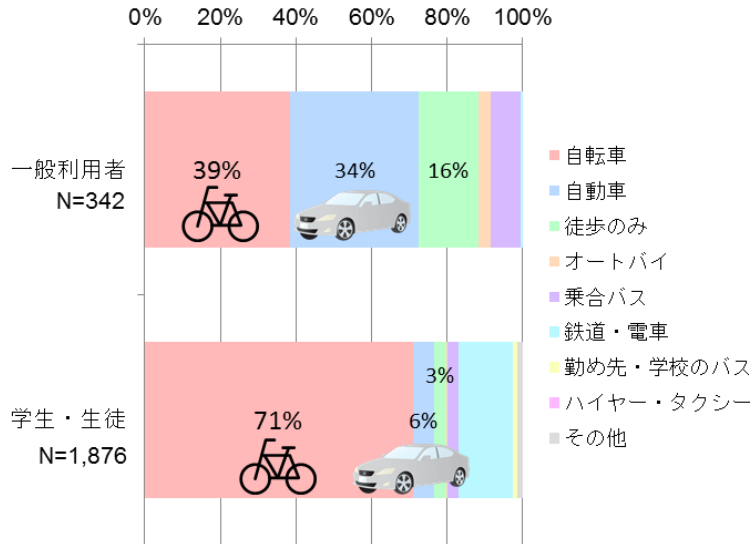


図 3-9 通勤通学における主な交通手段（晴天時）

(3) 通勤通学以外の自転車利用状況

一般利用者の21%、学生・生徒の52%が、通勤通学以外で自転車を利用しています。

- 一般利用者の58%が買い物・私用時に自動車を使って移動しており、自転車利用は21%に留まっています。
- 一方、学生・生徒の52%が買い物・私用時に自転車を利用しています。

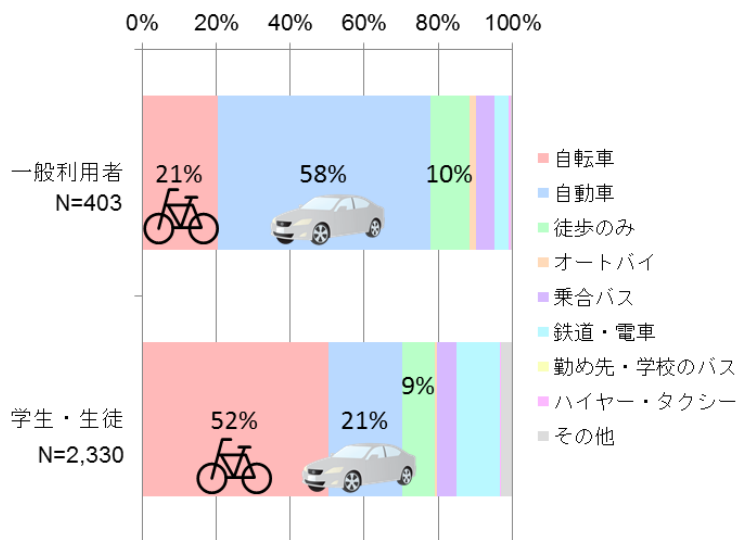


図 3-10 通勤・通学以外の主な交通手段



(4) 自動車から自転車への乗り換えの動機

自動車利用者の58%が、道路に自転車が通るための空間が整備されれば、自転車を利用するようになると考えています。

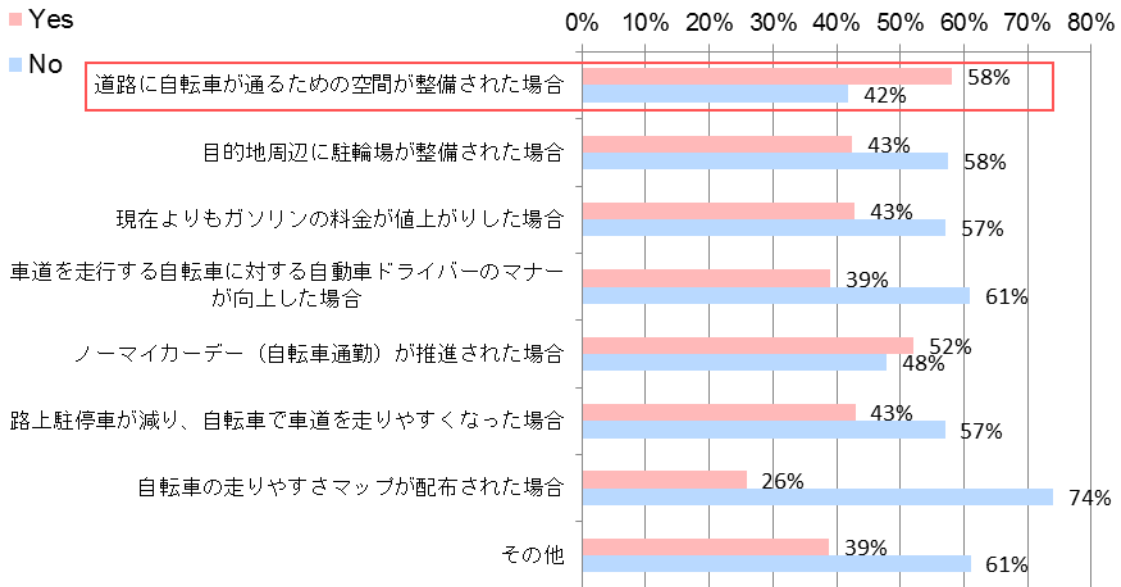


図 3-11 自転車への転換のために重要と考える施策

(5) 自転車に関連する事故もしくはヒヤリハットについて

半数以上の方が、事故やヒヤリハットなどの危険な場面に遭遇しています。

- 一般利用者の11%、学生・生徒の13%が自転車に関連した交通事故の経験をしています。
- 一般利用者の67%、学生・生徒の49%がヒヤリハットの経験をしています。

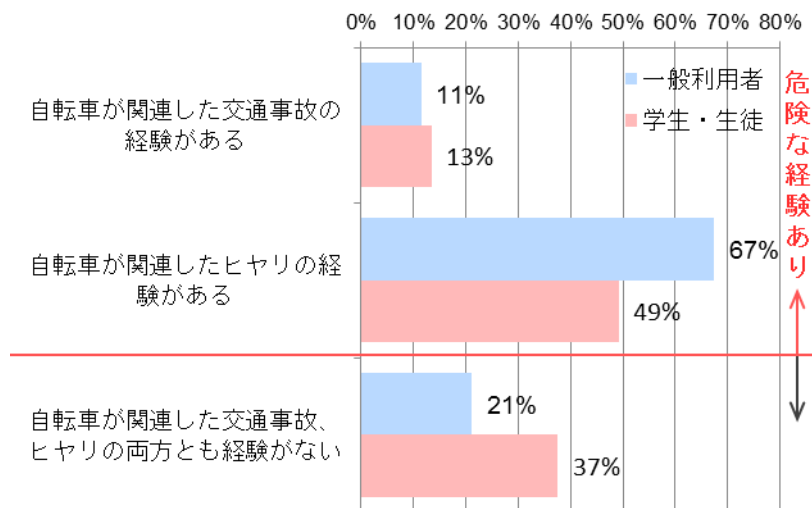


図 3-12 事故又はヒヤリハットの経験



(6) 主な通行路線

自転車が行き交っている道路は、幹線道路を中心に細街路にまでおよびます。

- 国道264号や県道30号佐賀川副線など、主に幹線道路に利用が集中しています。
- 佐賀駅周辺や県庁周辺、学校などの施設の周辺では、細街路も多く利用されています。

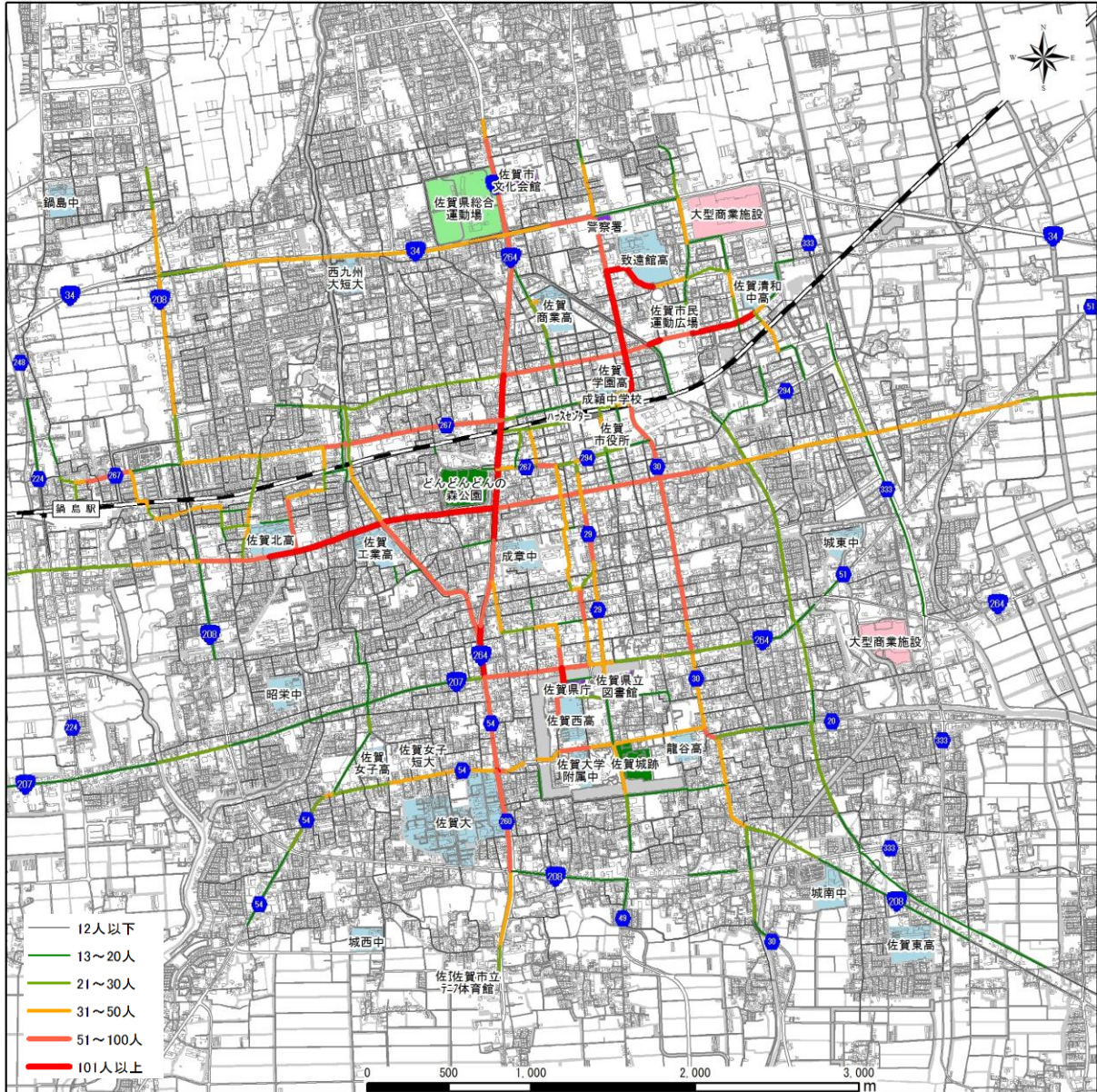


図 3-13 自転車通行路線



(7) 通行ルールの認知状況

自転車通行ルールについては、特に自転車で歩道を通行する際の要件などが、十分に浸透していない状況です。

- 車道通行の原則、酒気帯び運転の禁止については概ね理解されていますが、歩道通行の要件や標識の遵守などについては、十分に浸透していない状況です。

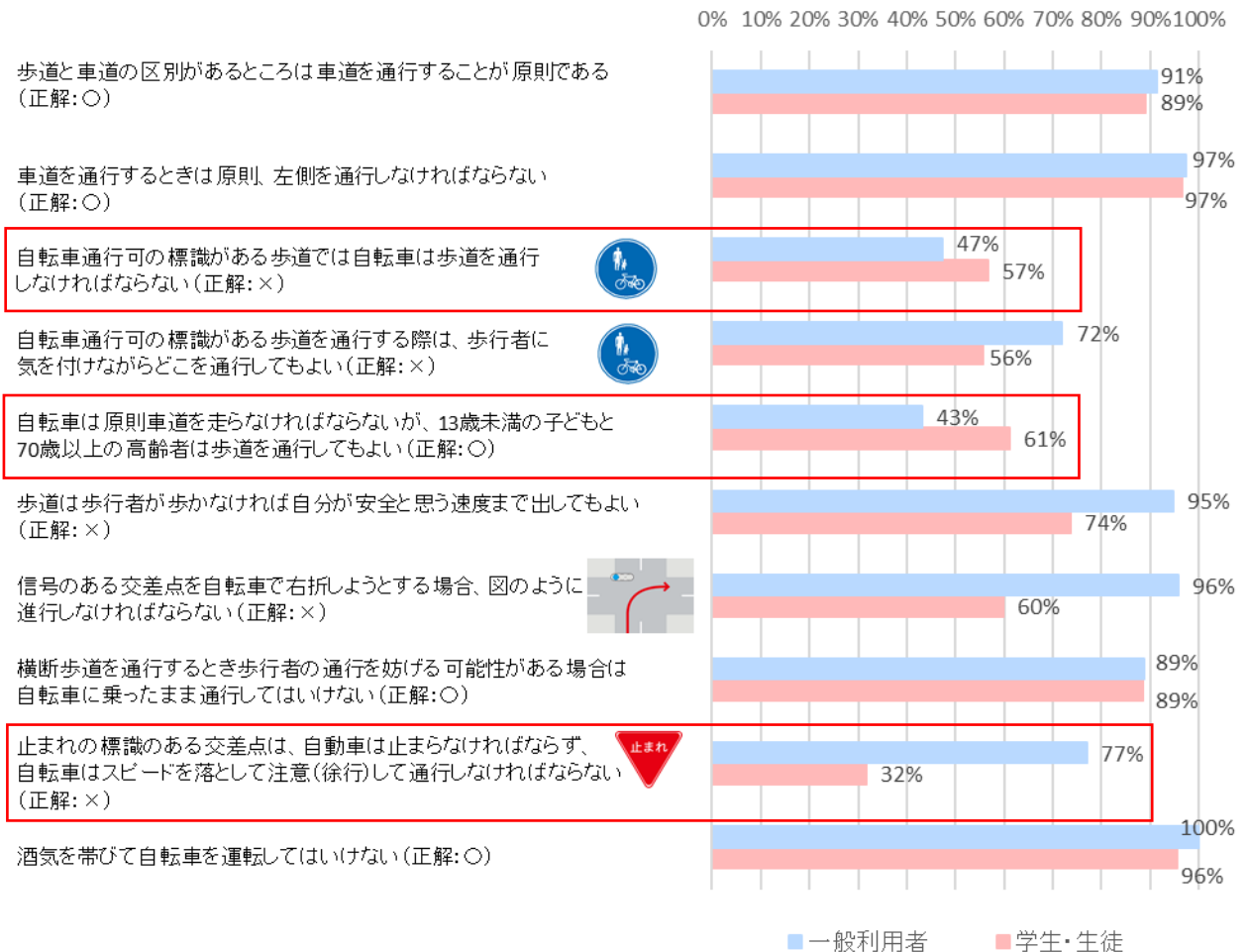


図 3-14 通行ルールの認知率 (正解率)

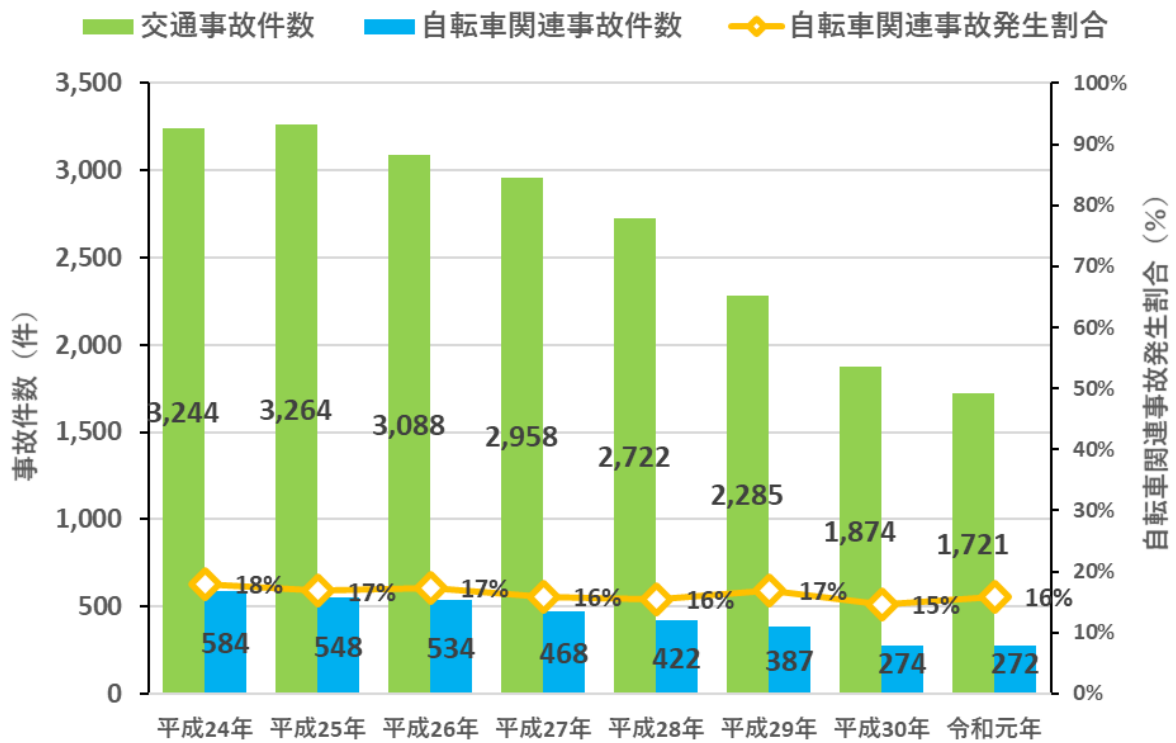


3.2.2 自転車関連事故の発生状況

(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】

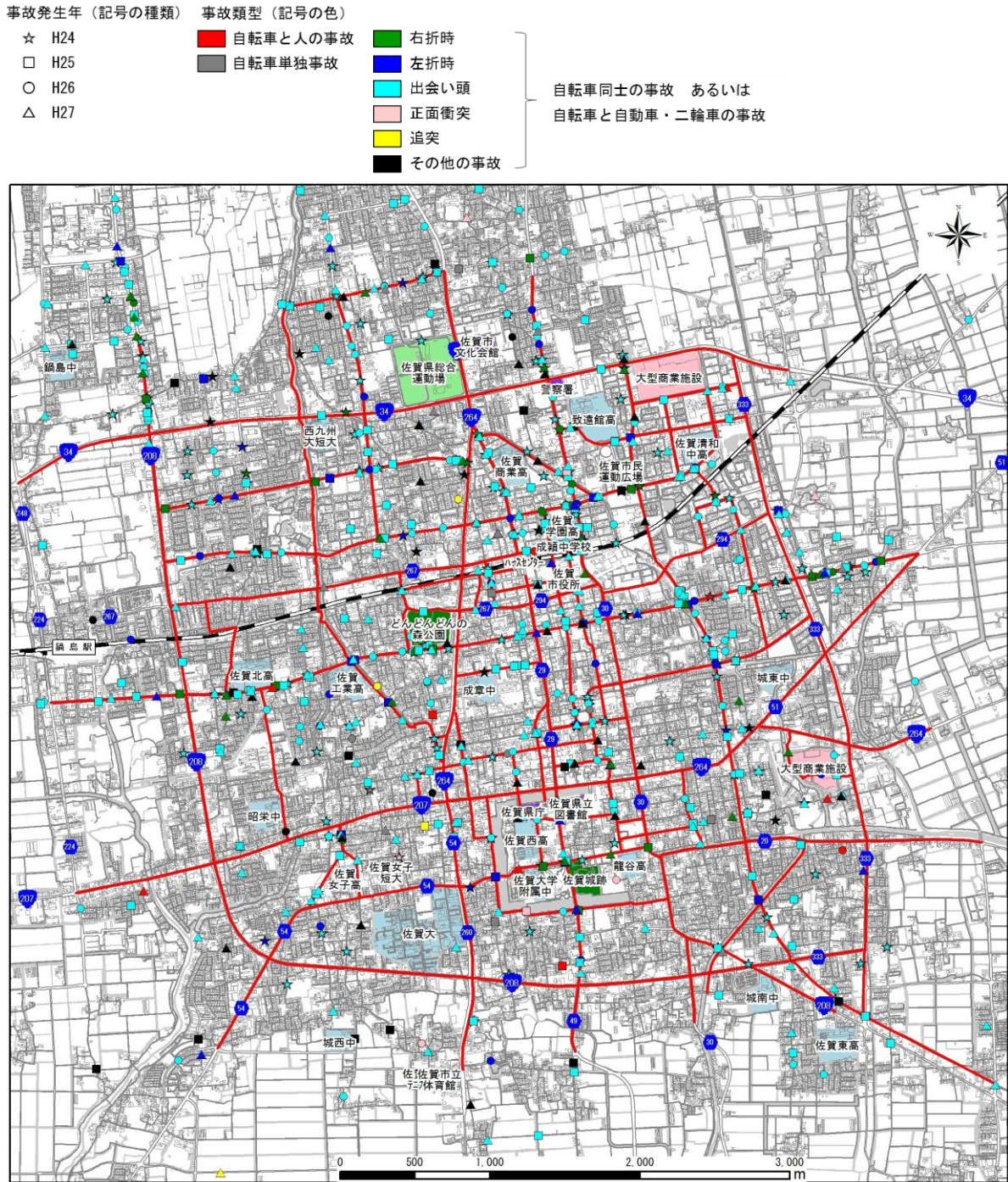
図 3-15 佐賀市内の自転車関連事故発生状況



(2) 生活道路における自転車関連事故の発生状況

佐賀市中心部の生活道路で発生する自転車関連事故をみると、特に出会い頭事故が多く発生しています。

- 佐賀市中心部の生活道路における自転車関連事故は、環状線内の概ね中心部を東西に走る市道大財町北島線沿道や、JR 佐賀駅以北の学校が集中する地区で多く発生しています。



【出典：佐賀国道事務所 提供資料】

図 3-16 生活道路での自転車関連事故発生状況（平成24年～平成27年）



3.3 自転車駐輪環境の現状

3.3.1 自転車駐輪施設の整備状況

自転車利用が集中する JR 佐賀駅周辺には 3 カ所の駐輪場と、コイン式駐輪機が整備されています。

- JR 佐賀駅周辺には、駅北駐輪場、駅東駐輪場、駅西駐輪場の 3 カ所が整備されています。
- 駐輪場は季節により契約数に変動があるものの、JR 佐賀駅利用者に安定して利用されています。
- 平成 17 年以降、駐輪場に加えてコイン式駐輪機が 4 カ所整備されています。

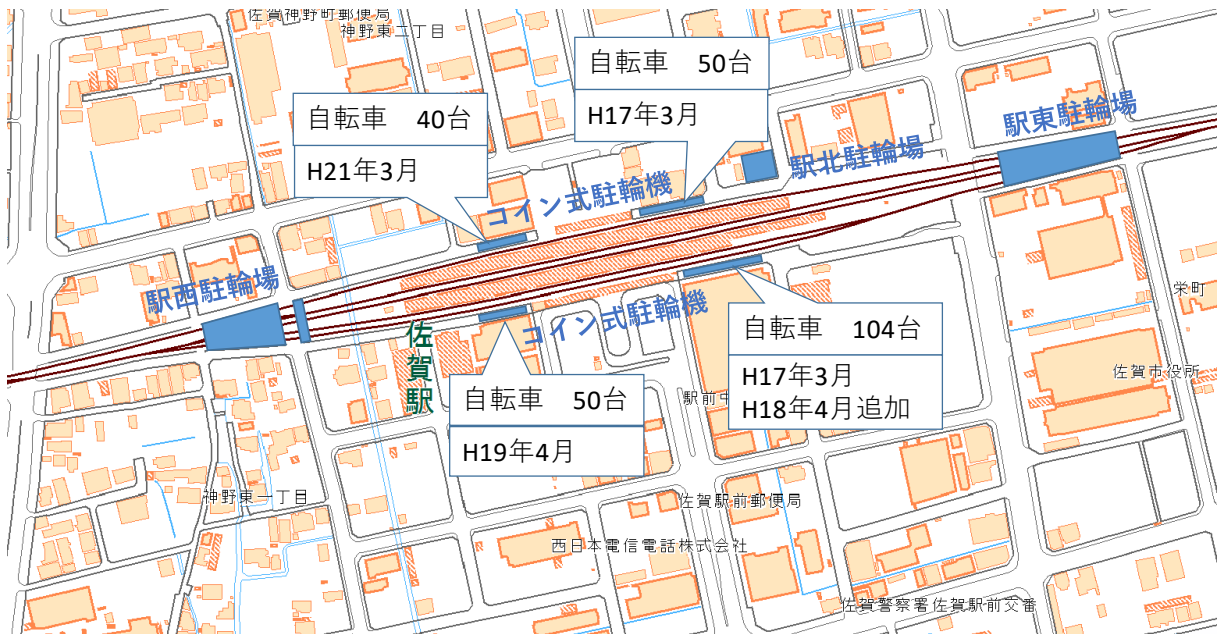


図 3-17 駐輪施設の整備状況

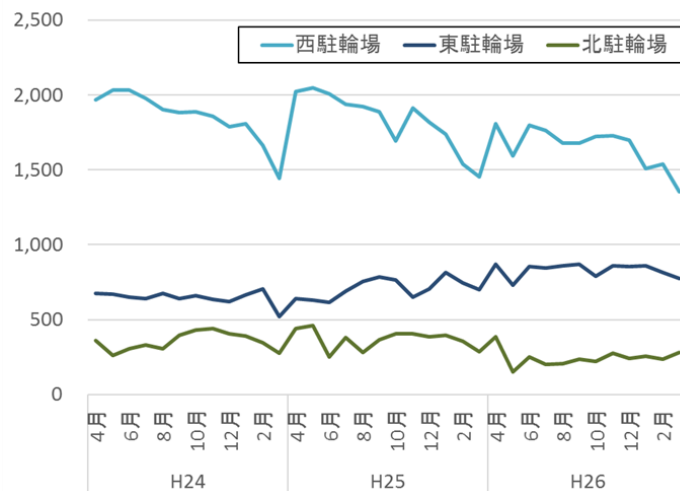


図 3-18 佐賀駅周辺市駐輪場契約数



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。

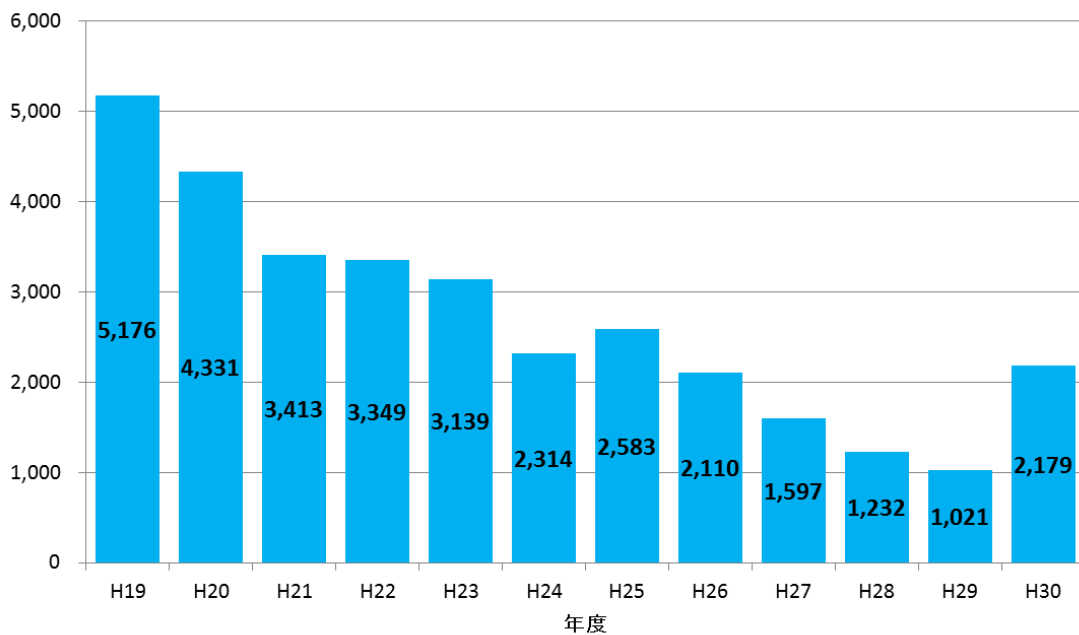


図 3-19 佐賀駅周辺放置自転車延べ台数の推移



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) <small>※日常生活動作が自立している期間の平均</small>	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。



3.5 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。



【出典：佐賀市 HP】

図 3-20 街頭指導の様子



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。

みつせレンタサイクル

～ご案内～

料金 (Basic Fee)	1時間	即日
クロスバイク	500円	1,500円
子供用自転車	300円	1,000円
電動自転車	1,000円	2,000円
タンデム(2人乗り)	1,000円	2,000円

【貸出時間 Business hour】 11:00～16:00
 【休業日 Business day】 毎週金・土・日・月曜日
 (Days off: Sunday/Monday)
 【お問い合わせ Contact】 0984-5206-6674
 または
 Facebook「みつせレンタサイクル」

～貸出場所～
 【みつせCafe】 (佐賀市三瀬村3789-1)
 朝の静けさとセルフリノベーションで作ったコミュニティスペースが人気のカフェです。
 営業日は自転車に乗った後のカフェでゆっくり過ごしていただけます。
 "Mitsuse Cafe" (Mitsuse Village Mitsuse 3789-1, Saga City)
 It is a community cafe/casual space made by self-renovation with local atmosphere.
 You can spend your free time at the cafe after riding a bicycle.

三瀬でサイクリング♪
 気軽に楽しむ
 自然&カフェ巡りの旅。

福岡から日帰りで行ける三瀬村。
 自然豊かなこの場所には、山の恵みを受けて
 農作りの方々と遊びに来ていただいています。
 でも、無であるだけでは三瀬の本当の魅力は
 伝わりません。
 「本物の三瀬」を味わうのに自転車はピッタリ。
 天気の良い日は自転車であっという間に時間を
 楽しんでください。

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。



3.7 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

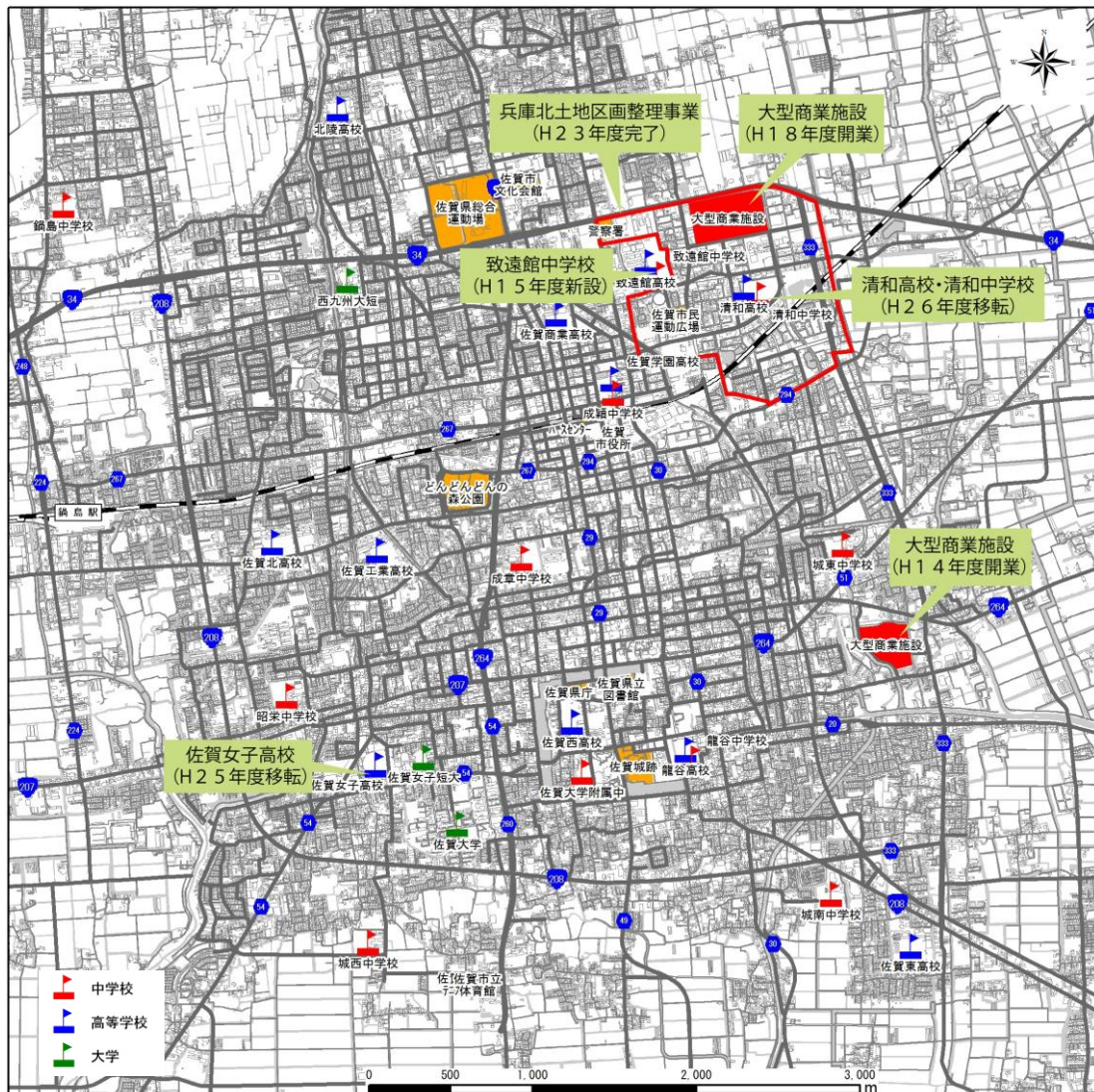


図 3-23 計画範囲



■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

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4章 自転車利用環境整備の基本方針

4.1 自転車利用環境整備のコンセプト

■コンセプト

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

4.2 施策の柱

計画のコンセプトに基づき、3つの施策の柱にしたがって取り組みます。

- 本計画は、「自転車利用空間ネットワーク」を中心とし、自転車利用上の拠点の一つとなる「自転車駐輪施設」、自転車利用に関するモラルやマナー向上、および自転車利用促進を目指す「社会環境」の3つに対する施策を柱とし、取り組みます。



図 4-1 計画のコンセプトと施策の柱



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

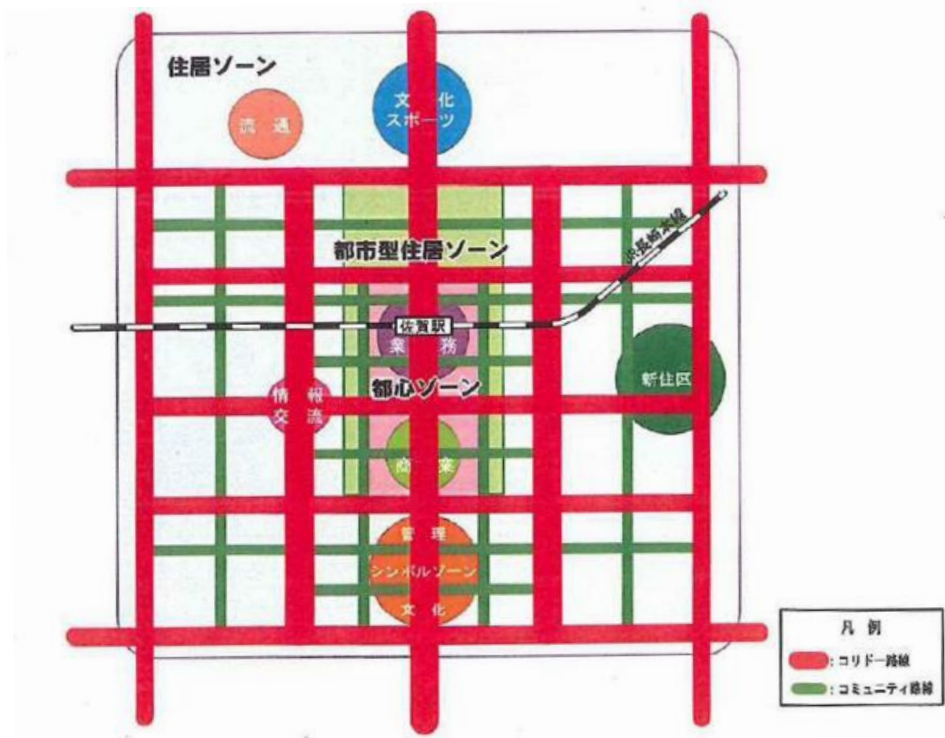
5.1.1 自転車利用空間ネットワーク路線選定の考え方

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）



- 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

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。

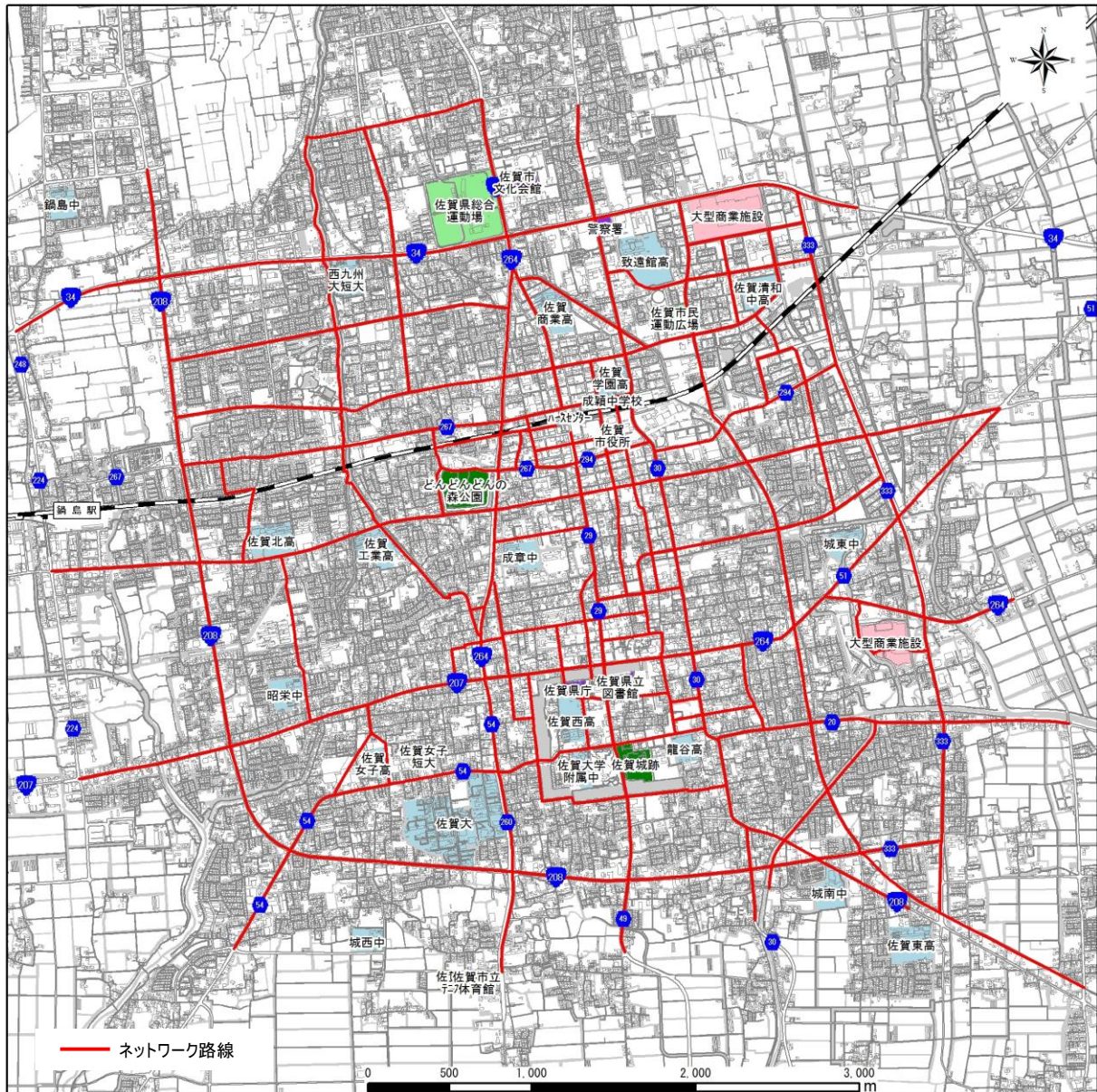


図 5-2 佐賀市自転車利用空間ネットワーク



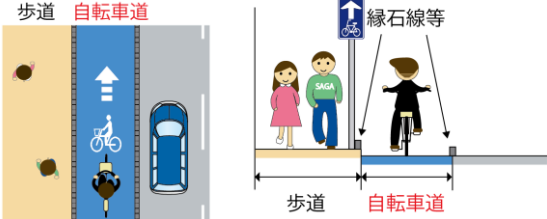
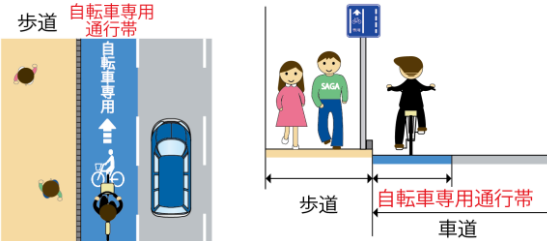
5.2 自転車利用空間ネットワークの整備

5.2.1 整備形態の選定

(1) 整備形態の種類

自転車道（一方通行）、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本とし、整備形態を選定します。

表 5-2 基本の整備形態

整備形態	概要
自転車道（一方通行）	歩行者と自動車から物理的に分離され、自転車専用の道路として法的に指定された形態 一方通行を基本 自転車道の舗装は青系色を基本 【概略図】 
自転車専用通行帯 （自転車レーン）	歩行者と自動車から空間的に分離された、自転車専用の通行帯として法的に指定された形態 帯状路面表示は自転車専用通行帯の幅の全部とし、青系色を基本 【概略図】 
車道混在	歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する形態 矢羽根型路面表示を設置し、色彩は青系色を基本 【概略図】 



(2) 整備形態の選定フロー

自転車利用空間ネットワークに選定された路線の整備形態を決定するためのフローを設定しました。

- 整備形態（完成形態）は、自転車利用空間ネットワークに選定された路線の交通特性（自動車速度と自動車交通量）と道路構造（車線数と歩道の有無）に応じて選定します。
- なお、既に自転車通行空間が整備、あるいは計画されている路線については、現状の整備形態を維持します。また、佐賀市内に点在する「自転車歩行者専用道路」は、完成形態を「自転車歩行者専用道路」とします。
- 整備にあたり、完成形態の整備が困難な場合は、路線別に現地の状況や住民との協議結果を踏まえて暫定形態を検討します。
- 道路状況により、暫定形態であっても車道通行の原則に基づく整備形態の実現が困難な場合については、これまで歩道内通行を前提として整備が進められてきた広幅員の歩道を活用した、歩道内視覚的分離の採用を検討します。

①交通状況、道路状況を踏まえた整備形態（完成形態）の選定

		A 自動車速度が 高い道路	B A, C, D以外の 道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路	D 自転車歩行者 専用道路
目安	交通特性	速度が 50km/h超	A, C 以外の道路	速度が40km/h以下、 かつ自動車交通量が4,000台以下	—
	道路構造	—	—	1車線の道路 または歩道が無い道路	—
整備形態 (完成形態)		自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	車道混在	自転車歩行者 専用道路

【整備困難な場合】

暫定整備形態を検討

※個別路線に
対して検討

自転車専用通行帯

整備困難
な場合

車道混在

※やむを得ない場合、歩道の
活用を検討する
例：橋梁部など、拡幅や道路
の再配分が困難な場合

歩道内視覚的分離

②自転車ネットワークの連続性を検証

③自転車ネットワーク計画の決定

図 5-3 整備形態の選定フロー

(3) 完成形態

前述のフローに基づいて整備形態を選定した上で連続性を考慮し、佐賀市の自転車利用空間ネットワークの完成形態を下に示す図のとおりとします。

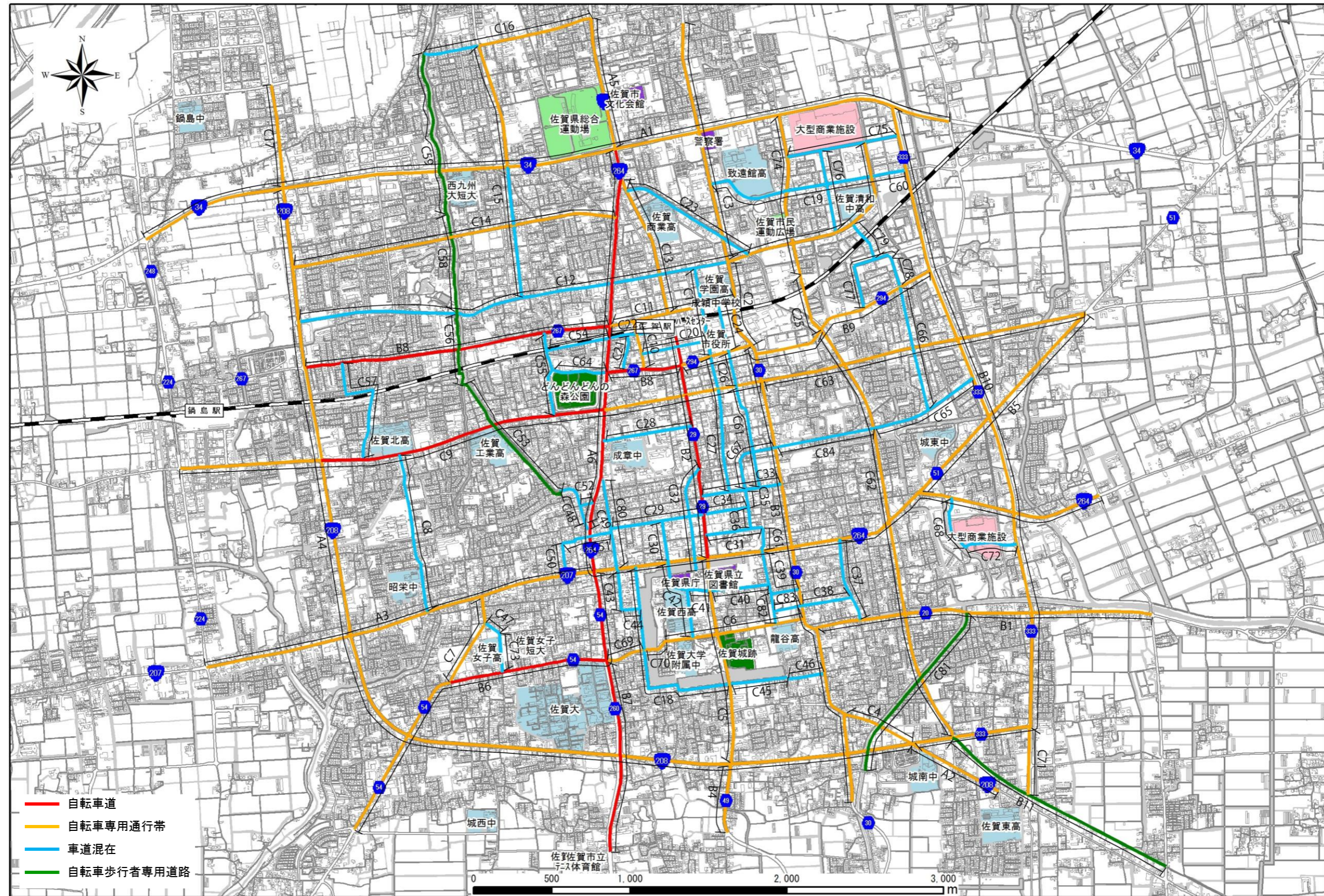


図 5-4 ネットワーク路線網図



表 5-3 ネットワーク路線網一覧表

No.	道路管理者	路線番号	路線名	延長(m)	完成形態
A1	国	34	国道 34 号	5,279	自転車レーン
A2	国	208	国道 208 号	631	自転車レーン
A3	県	207	国道 207 号	2,555	自転車レーン
A4	県	208	国道 208 号	6,916	自転車レーン
A5	県	263	国道 263 号	853	自転車レーン
A6	県	264	国道 264 号	3,389、2,716	自転車レーン、自転車道
B1	県	20	佐賀大川線	2,162	自転車レーン
B2	県	29	佐賀停車場線	1,439	自転車道
B3	県	30	佐賀川副線	2,991	自転車レーン
B4	県	49	佐賀空港線	447	自転車レーン
B5	県	51	佐賀脊振線	1,568	自転車レーン
B6	県	54	西与賀佐賀線	1,142、1,578	自転車レーン、自転車道
B7	県	260	東与賀佐賀線	1,239	自転車道
B8	県	267	松尾佐賀停車場線	2,453	自転車道
B9	県	294	薬師丸佐賀停車場線	1,812	自転車レーン
B10	県	333	佐賀環状東線	4,862	自転車レーン
B11	県	401	佐賀環状自転車道	1,604	自転車歩行者専用道路
C1	市	1	大財新家線	574	車道混在
C2	市	2	大財神野町線	573	自転車レーン
C3	市	3	東高木線	1,553	自転車レーン
C4	市	4	水ヶ江町新郷線	476	自転車レーン
C5	市	7	城内船津線	1,327	自転車レーン
C6	市	8	城内線	899	自転車レーン
C7	市	9	今津線	615	自転車レーン
C8	市	10	八戸天祐線	1,030	車道混在
C9	市	11	大財町北島線	1,849、1,921	自転車道、自転車レーン
C10	市	13	草場幹線	317	自転車レーン
C11	市	14	新家線	812	自転車レーン
C12	市	15	江頭西洲線	1,422、2,786	自転車レーン、車道混在
C13	市	16	三溝線	915	自転車レーン
C14	市	18	新村若宮線	2,103	自転車レーン
C15	市	20	神野町上高木線	790、841	自転車レーン、車道混在
C16	市	21	東高木植木橋線	741、352	自転車レーン、車道混在
C17	市	32	角目増田線	676	自転車レーン
C18	市	503	与賀町城南橋線	1,328	車道混在
C19	市	512	西洲松本線	1,205	車道混在
C20	市	1001	駅前中央 1 号線	431	車道混在
C21	市	1033	神野東 6 号線	235	車道混在
C22	市	1034	神野東 7 号線	340	車道混在
C23	市	1054	神野東 2 7 号線	902	車道混在
C24	市	1064	栄町 3 号線	320	車道混在
C25	市	1066	大財藤木線	428	自転車レーン
C26	市	1097	駅前区画 3 号線	226	車道混在
C27	市	1106	復興通り線	874	車道混在
C28	市	1118	大島唐人町線	577	車道混在
C29	市	1127	中の小路通り線	599	車道混在
C30	市	1131	北堀端中の小路線	270	車道混在
C31	市	1132	松原川通り線	371	車道混在
C32	市	1133	八幡宮北堀端線	689	車道混在
C33	市	1138	白山呉服元町線	515	車道混在
C34	市	1139	中央本町通り線	273	車道混在
C35	市	1142	中央本町 3 号線	115	車道混在



No.	道路管理者	路線番号	路線名	延長(m)	完成形態
C36	市	1143	中央本町4号線	138	車道混在
C37	市	1225	材木橋南十間端線	541	車道混在
C38	市	1229	会所小路線	321	車道混在
C39	市	1233	新道線	459	車道混在
C40	市	1235	城内新道線	379	車道混在
C41	市	1245	県庁裏線	147	車道混在
C42	市	1246	城内西通り線	564	車道混在
C43	市	1249	与賀町本線	253	車道混在
C44	市	1251	与賀町南線	116	車道混在
C45	市	1284	南堀端東線	374	車道混在
C46	市	1285	横小路線	236	車道混在
C47	市	1479	旧佐賀球場前線	111	車道混在
C48	市	1498	妙安小路栴檀橋線	318	車道混在
C49	市	1499	妙安小路栴檀橋分線	46	車道混在
C50	市	1502	西田代護国神社線	206	車道混在
C51	市	1509	中川橋日新小学校前線	334	車道混在
C52	市	1523	伊勢神社東線	88	車道混在
C53	市	1549	緑小路青木橋線	990	自転車歩行者専用道路
C54	市	1602	草場多布施線	409	車道混在
C55	市	1603	堀江多布施線	546	車道混在
C56	市	1611	栴檀橋天祐線	481	自転車歩行者専用道路
C57	市	1636	八戸溝幹線	837	車道混在
C58	市	1781	栴檀橋新村線	651	自転車歩行者専用道路
C59	市	1828	新村植木橋線	1,054	自転車歩行者専用道路
C60	市	1980	若宮西中野線	102	車道混在
C61	市	2756	松原町大財町線	828	車道混在
C62	市	2819	大財木原線	2,778	自転車レーン
C63	市	2937	大財修理田線	2,117	自転車レーン
C64	市	2960	どんどんの森線	351	車道混在
C65	市	3022	唐人町淵線	722	車道混在
C66	市	3023	下村西中野線	806	車道混在
C67	市	3135	大財呉服元町線	438	車道混在
C68	市	3168	新村橋牛島下線	359	車道混在
C69	市	3272	西の御門橋西線	255	自転車レーン
C70	市	1248	西の御門橋線	156	自転車レーン
C71	市	3221	環状東みなみ線	441	自転車レーン
C72	市	3279	牛島下東西線	339	車道混在
C73	市	3335	佐賀球場跡線	249	車道混在
C74	市	3337	土井大財線	1,000	自転車レーン
C75	市	3338	西淵藤木線	721	車道混在
C76	市	3339	藤木線	535	車道混在
C77	市	3340	中野森線	531	車道混在
C78	市	3341	西中野線	199	車道混在
C79	市	3343	兵庫北区画105号線	275	車道混在
C80	市	3345	護国神社東線	591	車道混在
C81	市	3357	枝吉八田江線	1,238	自転車歩行者専用道路
C82	市	3674	好生館跡1号線	196	車道混在
C83	市	3675	好生館跡2号線	184	車道混在
C84	市	都市計画道路	呉服元町淵線	643	車道混在



5.2.2 整備内容

(1) 自転車通行空間の整備

a) 自転車道

自転車道は、専ら自転車の通行の用に供することを目的として、車道および歩道と物理的に分離して設けられたものです。

自転車は自転車道のあるところでは、道路工事などの場合を除き、自転車道を通行しなければなりません。

- 佐賀市内で整備する自転車道は、一方通行を基本とします。
- 双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性、単路部における快適性の確保などの課題があることから、これらを踏まえて自転車道は一方通行を基本とします。
- ただし、一方通行に限定するのではなく、現地状況や地域住民の意向、利便性を踏まえ、双方向通行の自転車道と比較した上で望ましい方を採用します。
- 自転車道の舗装は青色系を基本とします。

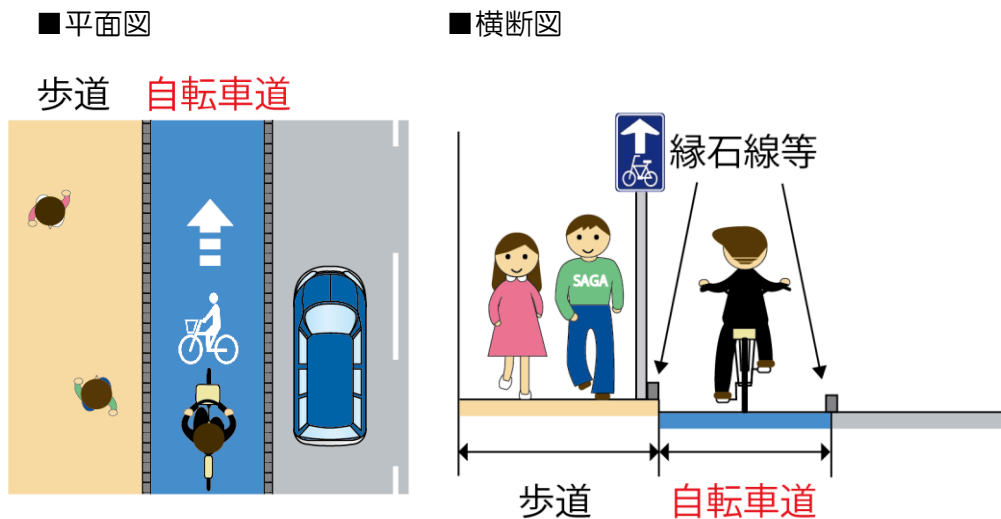


図 5-5 自転車道の整備イメージ



b) 自転車専用通行帯（自転車レーン）

自転車専用通行帯は、道路標識により、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された通行帯のことです。

自転車専用通行帯内は、自動車や原動機付自転車などは通行してはならない、と定められています。

- 佐賀市内で整備する自転車専用通行帯では、帯状路面表示は自転車専用通行帯の幅全部に表示するものとします。
- 自転車専用通行帯の舗装は青色系を基本とします。

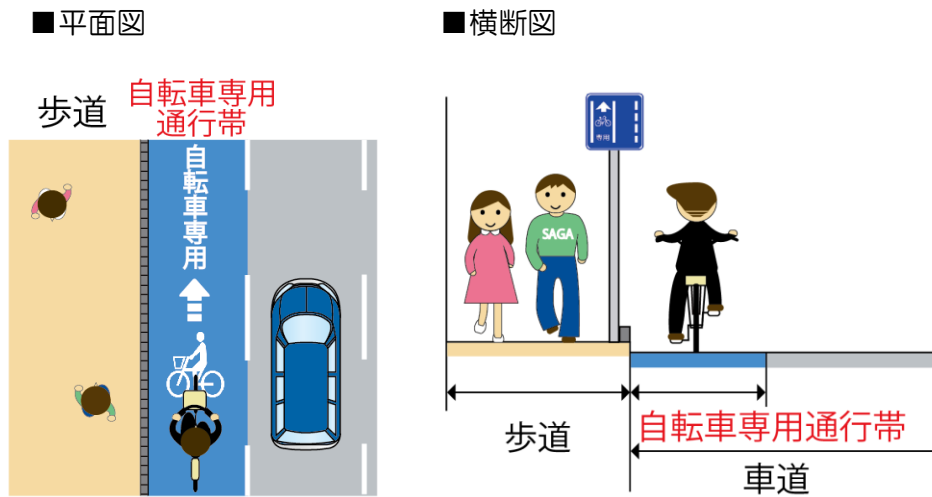


図 5-6 自転車専用通行帯の整備イメージ



c) 車道混在

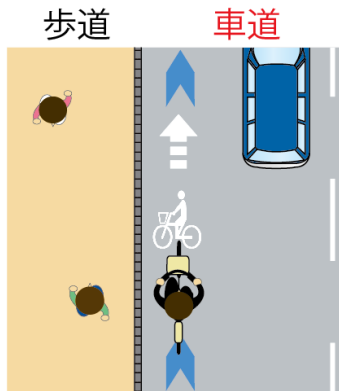
車道混在は、自動車と自転車が車道内で縦列となり通行する形態も想定されま
す。

自転車は車道内を通行する際には車道の左側端によって通行しなければならない、と定められています。

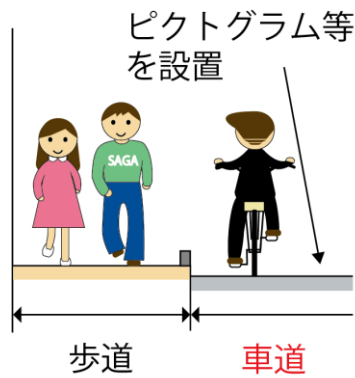
- 佐賀市内では車道混在を示すために、矢羽根型路面表示を設置します。
- 矢羽根型路面表示は車道において、自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保できる位置に設置します。

【歩道がある道路の場合】

■ 平面図

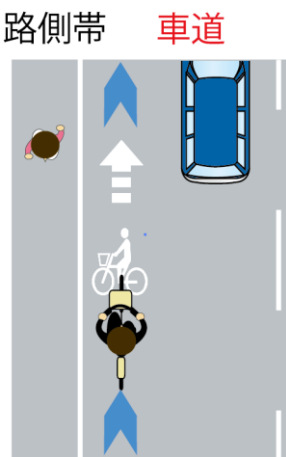


■ 横断図



【歩道がない道路の場合】

■ 平面図



■ 横断図

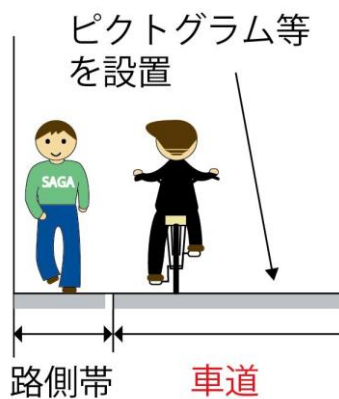


図 5-7 車道混在の整備イメージ



(2) 法定外の路面表示の検討

a) 自転車と矢印

自転車のピクトグラムと矢印について、標準的な仕様と寸法の比率を決定します。

- 自転車道、自転車専用通行帯、および車道混在には、道路利用者に明確に自転車通行空間を示すための案内として、法定外のピクトグラムを設置します。
- 佐賀市における自転車のピクトグラムと矢印は、下に示す条件を標準とします。
 - ・ ピクトグラムは自転車の進行方向に対して左向きとします。
 - ・ 進行方向を示す矢印との組み合わせを行います。
 - ・ 色彩は白系色を基本とします。

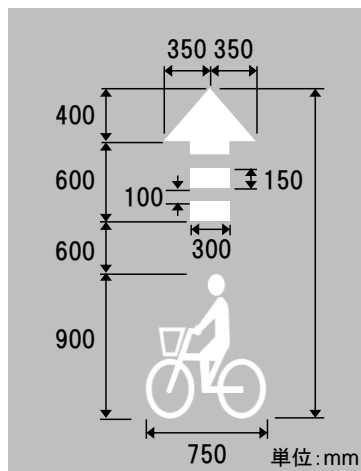


図 5-8 自転車ピクトグラムと矢印の寸法（例）

b) 矢羽根型路面表示

ア) 矢羽根型路面表示の仕様

矢羽根型路面表示について、標準的な仕様と寸法の比率を決定します。

- 整備形態が車両混在である道路では、車道内に矢羽根型路面表示を設置します。
- 矢羽根型路面表示の寸法の比率は下の図に示すものを標準とします。

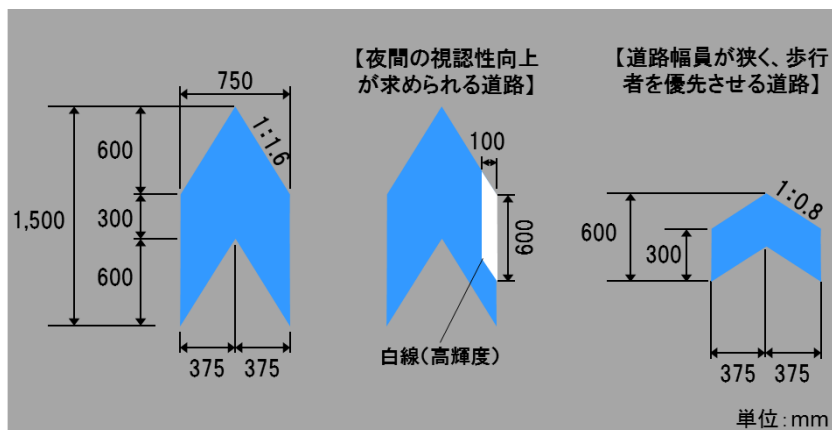


図 5-9 矢羽根型路面表示の寸法（例）



イ) 矢羽根型路面表示の設置

矢羽根型路面表示の設置方法と設置間隔を決定します。

- 矢羽根型路面表示は、歩道のある道路と歩道のない道路で、下に示す設置方法を標準とします。
- また、矢羽根型路面表示の設置間隔は、交差点内では2.5m間隔、交差点以外の単路部では10m間隔とします。

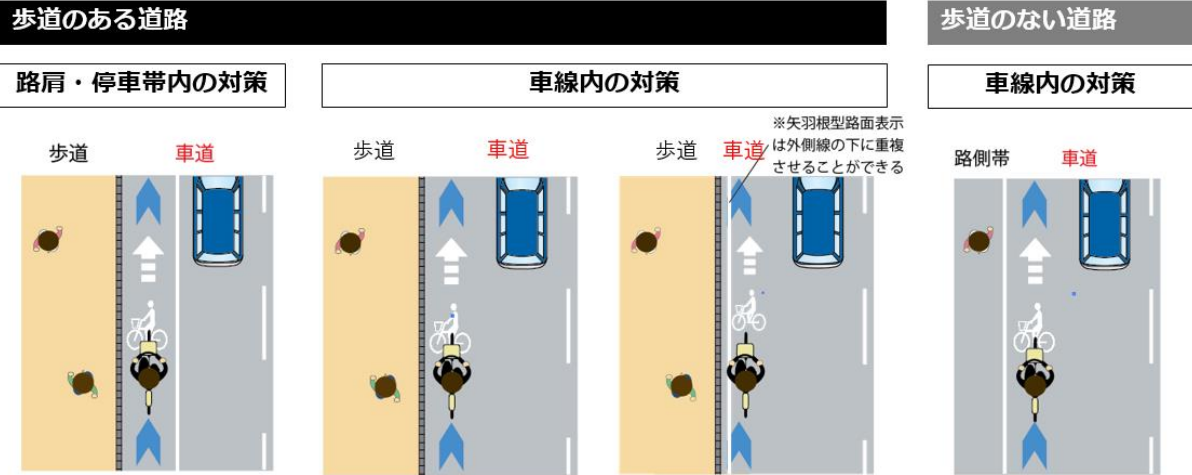


図 5-10 矢羽根型路面表示の設置方法

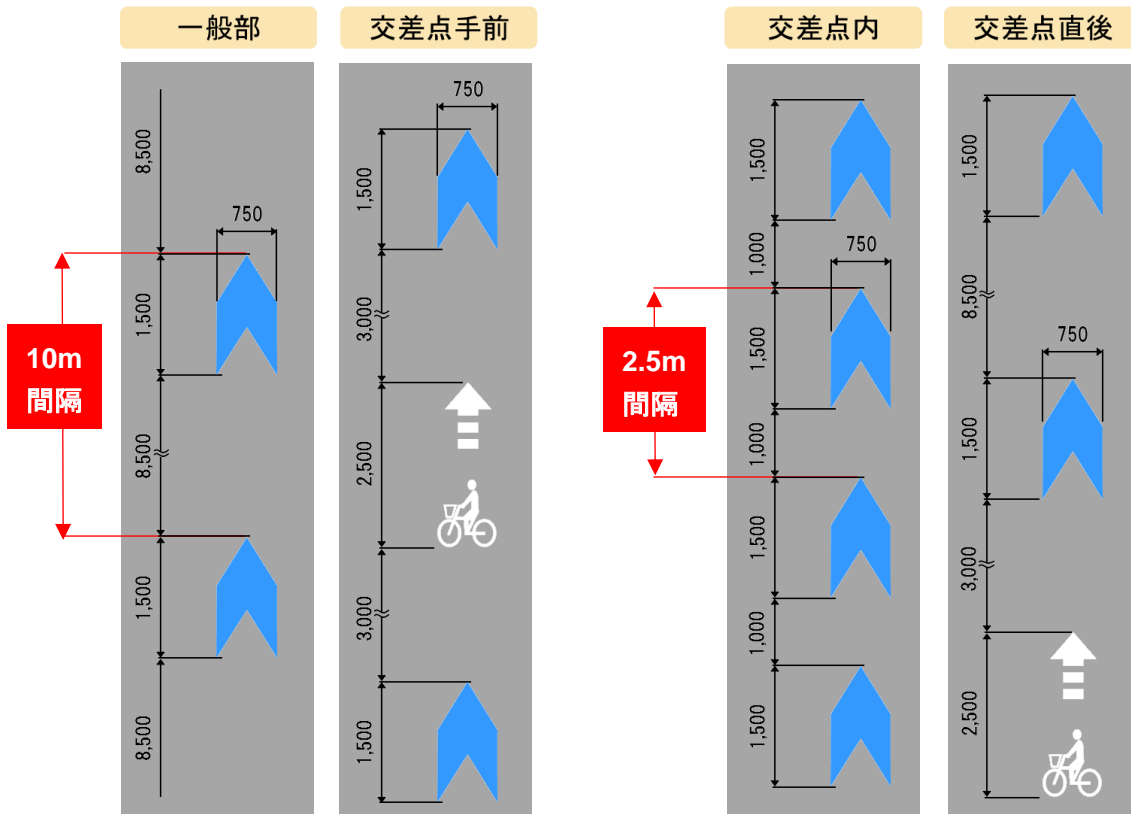


図 5-11 矢羽根型路面表示の配置

(3) 通行時の快適性の確保

自転車利用者が車道内を走行する際の安全性および快適性を確保できるような側溝を採用します。

- 現在佐賀市の道路で多く採用されている蓋付きの U 型側溝や L 型側溝は、自転車で車道を通行する際のがたつきやスリップなどの問題があり、自転車にとって走りづらい環境です。
- ネットワーク路線では、車道部にコンクリート面の露出が少なく、平坦な構造となる側溝への入れ替えを検討します。



図 5-12 導水管付き側溝が採用されている道路の例



(4) 交差点処理方法について

a) 基本的な考え方

交差点部は歩行者、自転車、自動車が集出し、交錯が生じる部分であるため、基本的な考え方に基づいた処理を実施します。

- 自転車通行空間を整備する際の交差点処理は、下に示す5つの基本的な考え方に基づき実施します。
 - ・ 分離形態の連続性：ネットワーク端部の交差点においても、突然通行空間を打ち切る、あるいは歩道へ誘導するのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置します。
 - ・ 通行空間の直接的な接続：自動車と同じ方向に通行する自転車の交差点部における自転車通行空間は、直接的に接続することを基本とします。
 - ・ 交差点内の通行方向の明確化：自動車利用者等に自転車の動線を知らせることを目的に、自転車の通行位置及び通行方法を明確化する路面表示を設置します。
 - ・ 左折巻き込みに対する安全対策：自転車道および自転車専用通行帯の場合、自動車の進路変更禁止規制の実施や自転車の停止位置を自動車よりも前出しするなどの対策を行います。
 - ・ 二段階右折時の滞留スペースの確保：自転車が二段階右折する際の交差点内での滞留スペースを明示します。

b) 整備形態別の交差点処理方法の例

自転車通行空間を整備する際の交差点の処理方法の事例について、下表に示すパターンごとに整理します。

- 上に示した基本的な考え方に基づいた交差点処理方法として、基本の整備形態の組み合わせごとの例を示します。
- また、佐賀市内に存在する、通行位置が明示された自歩道が従道路の場合の交差点処理について例を示します。

表 5-4 交差点処理方法のパターン

主道路 \ 従道路	自転車道 (一方通行)	自転車レーン	車道混在
自転車道 (一方通行)	NO. 1	—	—
自転車レーン	NO. 2	NO. 5	—
車道混在	NO. 3	NO. 6	NO. 8
自歩道 (通行位置明示)	NO. 4	NO. 7	NO. 9



ア) 自転車道（一方通行）×自転車道（一方通行）【No.1】

■共通事項

- 「自転車道」と「自転車道」の交差点であるため、全ての方向に【自転車横断帯】は設置しない。
- 自転車の左折巻き込み事故防止などの自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車専用通行帯の停止線を前出しする。
- 交差点内には、自転車の通行する位置を示す【矢羽根型路面表示】を設置する。
- 停止線の手前と流出部には、自転車が通行位置であることを自動車および自転車に示すため、【自転車のピクトグラム】を設置する。さらに自転車が「左側通行」の交通ルールを遵守するように進行方向を示す【矢印マーク】を設置する。
- 自転車は、交差点で二段階右折を行うため、車道を通行する自転車が交差点内で滞留する位置を示す【二段階右折空間マーク】を設置する。

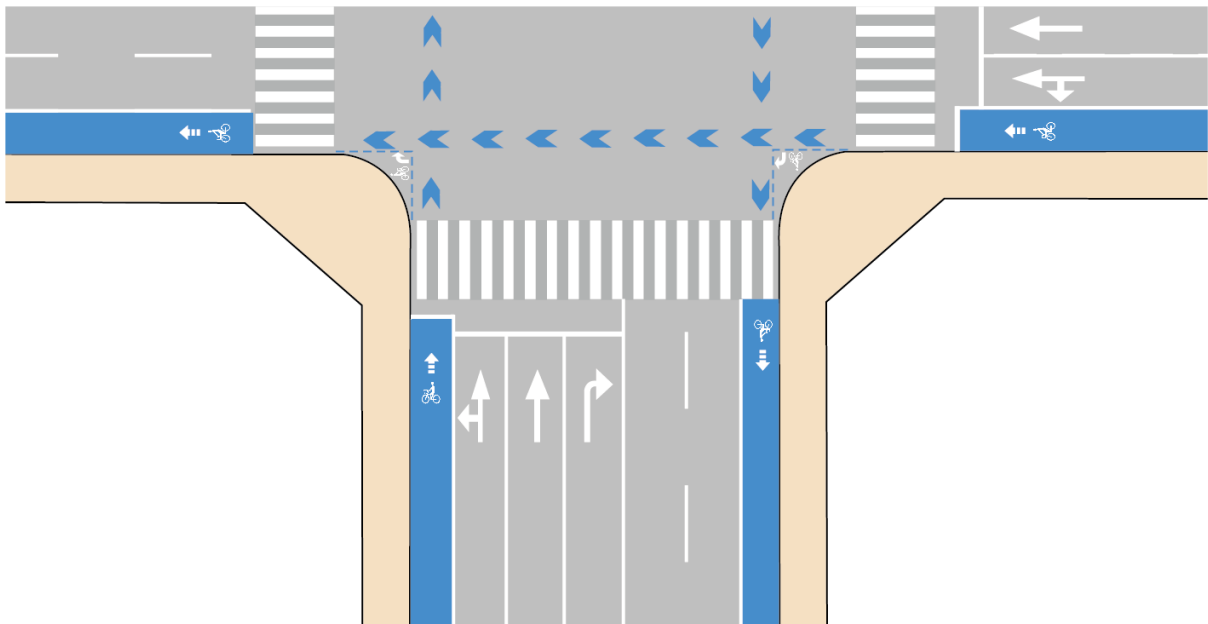


図 5-13 交差点隅角部の道路構造の例



イ) 自転車道（一方通行）×自転車レーン【No.2】

■共通事項

- 「自転車道」と「自転車レーン」の交差点であるため、全ての方向に【自転車横断帯】は設置しない。
- 自転車の左折巻き込み事故防止などの自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車専用通行帯の停止線を前出しする。
- 交差点内には、自転車の通行する位置を示す【矢羽根型路面表示】を設置する。
- 停止線の手前と流出部には、自転車が通行位置であることを自動車および自転車に示すため、【自転車のピクトグラム】を設置する。さらに自転車が「左側通行」の交通ルールを遵守するように進行方向を示す【矢印マーク】を設置する。
- 自転車は、交差点で二段階右折を行うため、車道を通行する自転車が交差点内で滞留する位置を示す【二段階右折空間マーク】を設置する。

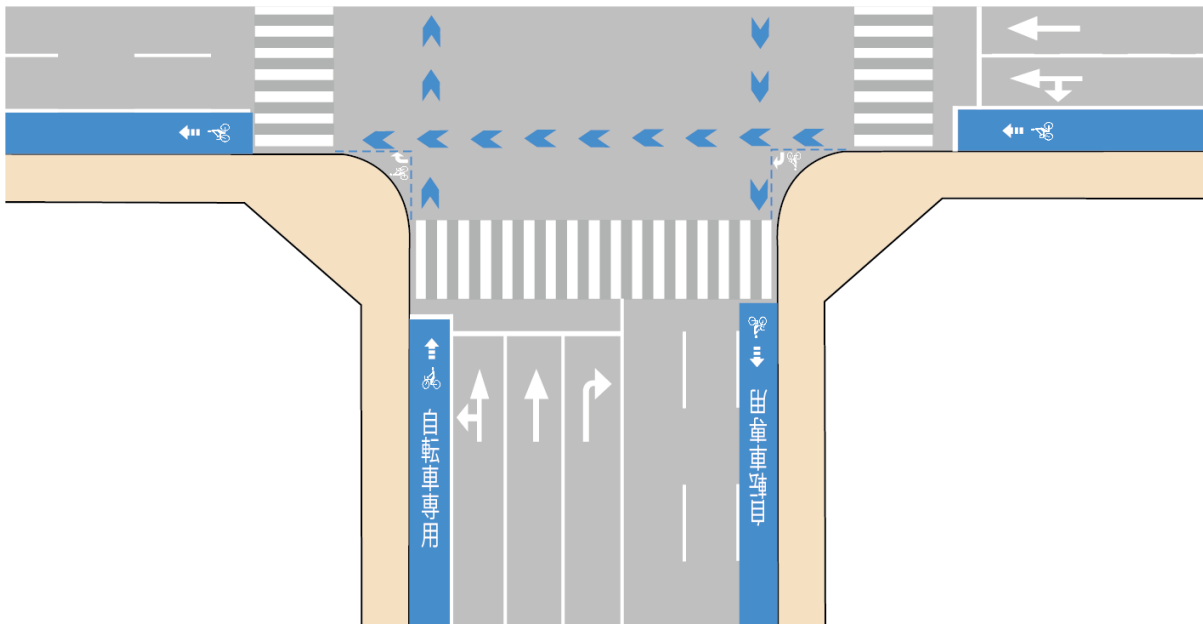


図 5-14 交差点隅角部の道路構造の例



ウ) 自転車道（一方通行）×車道混在【No.3】

■共通事項

- 「自転車道」と「車道混在」の交差点であるため、全ての方向に【自転車横断帯】は設置しない。
- 交差点内には、自転車の通行する位置を示す【矢羽根型路面表示】を設置する。
- 停止線の手前と流出部には、自転車が通行位置であることを自動車および自転車に示すため、【自転車のピクトグラム】を設置する。さらに自転車が「左側通行」の交通ルールを遵守するように進行方向を示す【矢印マーク】を設置する。
- 自転車は、交差点で二段階右折を行うため、車道を通行する自転車が交差点内で滞留する位置を示す【二段階右折空間マーク】を設置する。

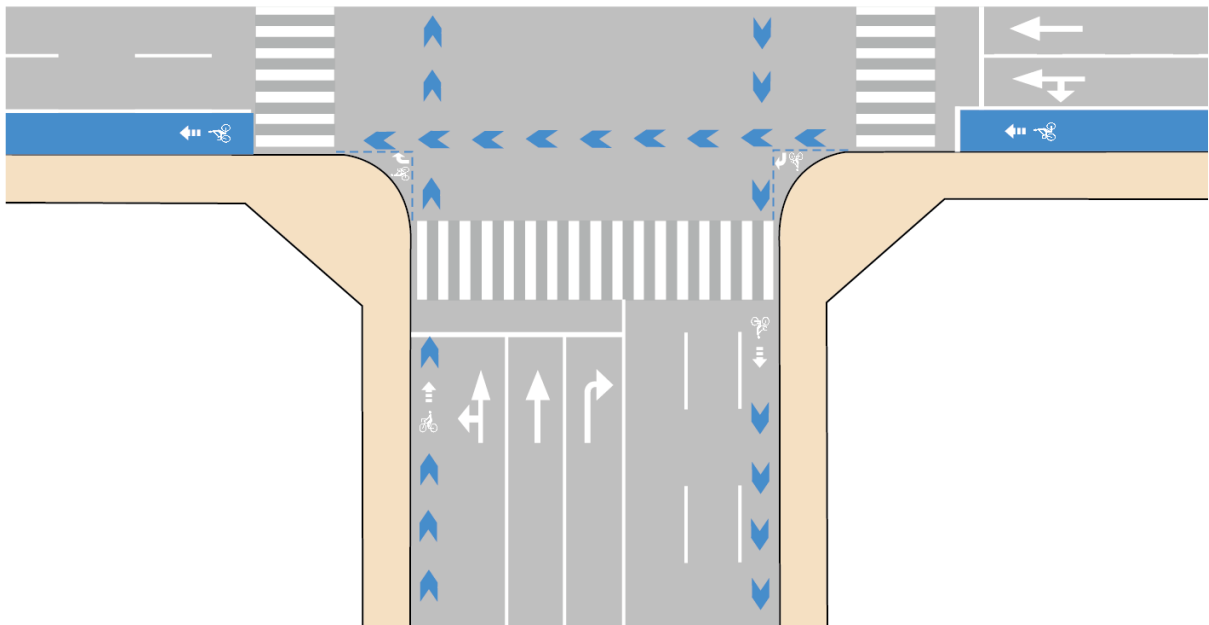


図 5-15 交差点隅角部の道路構造の例



エ) 自転車道（一方通行）×自歩道（通行位置明示）【No.4】

■自転車道側路線の対応

- 自転車道側には【自転車横断帯】は設置しない。
- 交差点内には、自転車の通行する位置を示す【矢羽根型路面表示】を設置する。
- 停止線の手前と流出部には、自転車が通行位置であることを自動車および自転車に示すため、【自転車のピクトグラム】を設置する。さらに自転車が「左側通行」の交通ルールを遵守するように進行方向を示す【矢印マーク】を設置する。

■自歩道(通行位置明示)側路線の対応

- 自歩道（通行位置明示）側には、【自転車横断帯】を設置する。

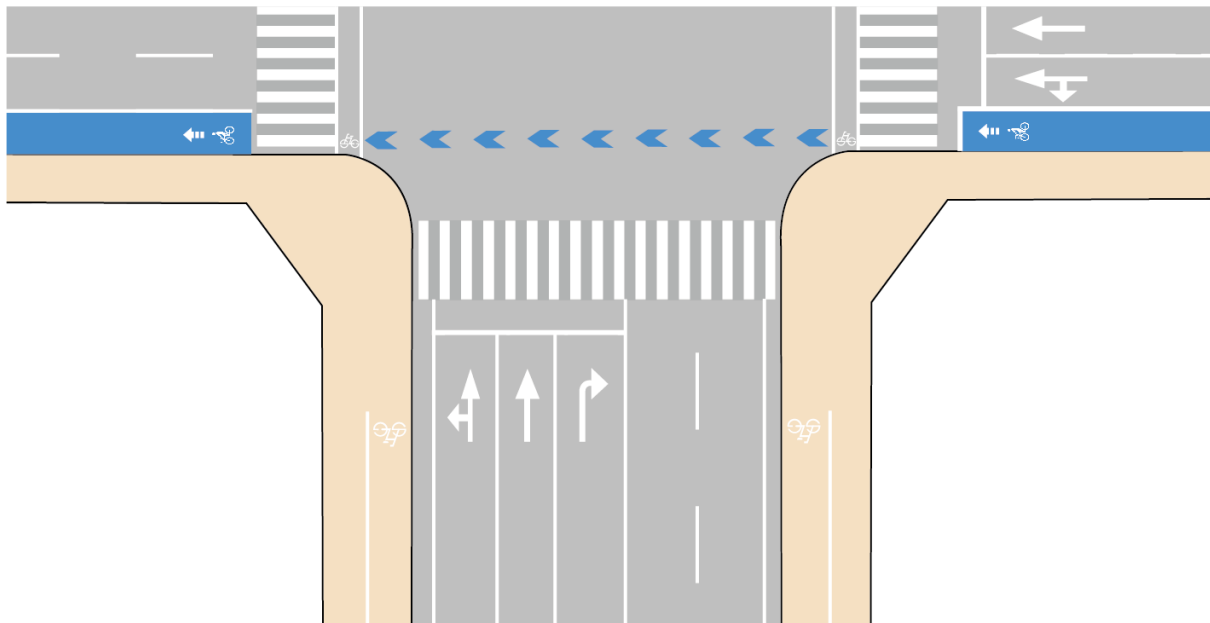


図 5-16 交差点隅角部の道路構造の例



オ) 自転車レーン×自転車レーン【No.5】

■共通事項

- 「自転車レーン」と「自転車レーン」の交差点であるため、全ての方向に【自転車横断帯】は設置しない。
- 自転車の左折巻き込み事故防止などの自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車道または自転車専用通行帯の停止線を前出しする。
- 交差点内には、自転車の通行する位置を示す【矢羽根型路面表示】を設置する。
- 停止線の手前と流出部には、自転車が通行位置であることを自動車および自転車に示すため、【自転車のピクトグラム】を設置する。さらに自転車が「左側通行」の交通ルールを遵守するように進行方向を示す【矢印マーク】を設置する。
- 自転車は、交差点で二段階右折を行うため、車道を通行する自転車が交差点内で滞留する位置を示す【二段階右折空間マーク】を設置する。

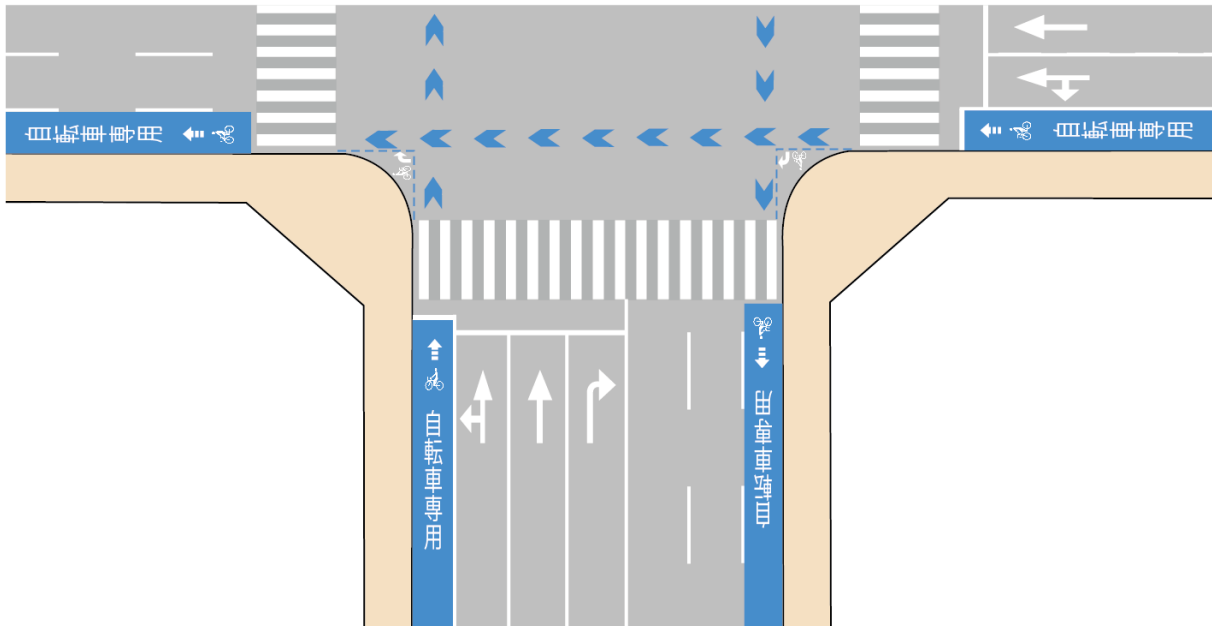


図 5-17 交差点隅角部の道路構造の例



カ) 自転車レーン×車道混在【No.6】

■共通事項

- 「自転車レーン」と「車道混在」の交差点であるため、全ての方向に【自転車横断帯】は設置しない。
- 交差点内には、自転車の通行する位置を示す【矢羽根型路面表示】を設置する。
- 停止線の手前と流出部には、自転車が通行位置であることを自動車および自転車に示すため、自転車マークを設置する。さらに自転車が「左側通行」の交通ルールを遵守するように進行方向を示す【矢印マーク】を設置する。
- 自転車は、交差点で二段階右折を行うため、車道を通行する自転車が交差点内で滞留する位置を示す【二段階右折空間マーク】を設置する。

■自転車レーン側路線の対応

- 自転車の左折巻き込み事故防止などの自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車専用通行帯の停止線を前出しする。

■車道混在側路線の対応

- 専用車線ではないため、停止線の前出しは行わない。
- 法定外の対応（矢羽根型路面表示）であるため、対策を実施しない場合と交通ルールに変化はない。

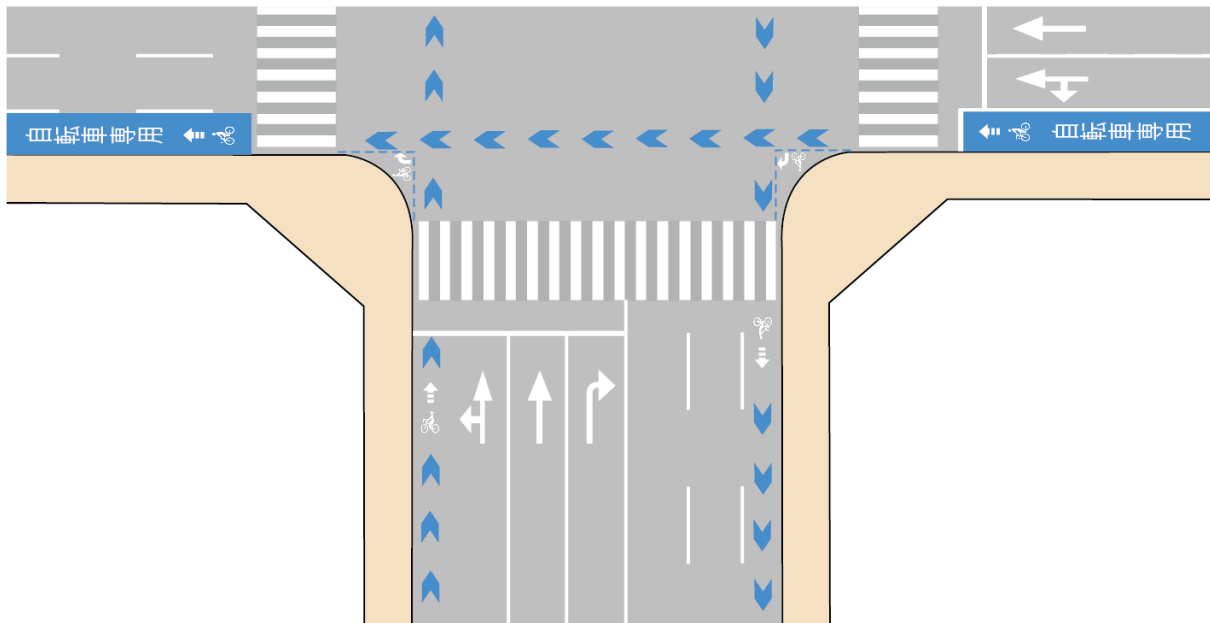


図 5-18 交差点隅角部の道路構造の例



キ) 自転車レーン×自歩道（通行位置明示）【No.7】

■自転車レーン側路線の対応

- 自転車レーン側には【自転車横断帯】は設置しない。
- 交差点内には、自転車の通行する位置を示す【矢羽根型路面表示】を設置する。
- 停止線の手前と流出部には、自転車が通行位置であることを自動車および自転車に示すため、【自転車のピクトグラム】を設置する。さらに自転車が「左側通行」の交通ルールを遵守するように進行方向を示す【矢印マーク】を設置する。
- 自転車の左折巻き込み事故防止などの自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車専用通行帯の停止線を前出しする。

■自歩道(通行位置明示)側路線の対応

- 自歩道（通行位置明示）側には、【自転車横断帯】を設置する。

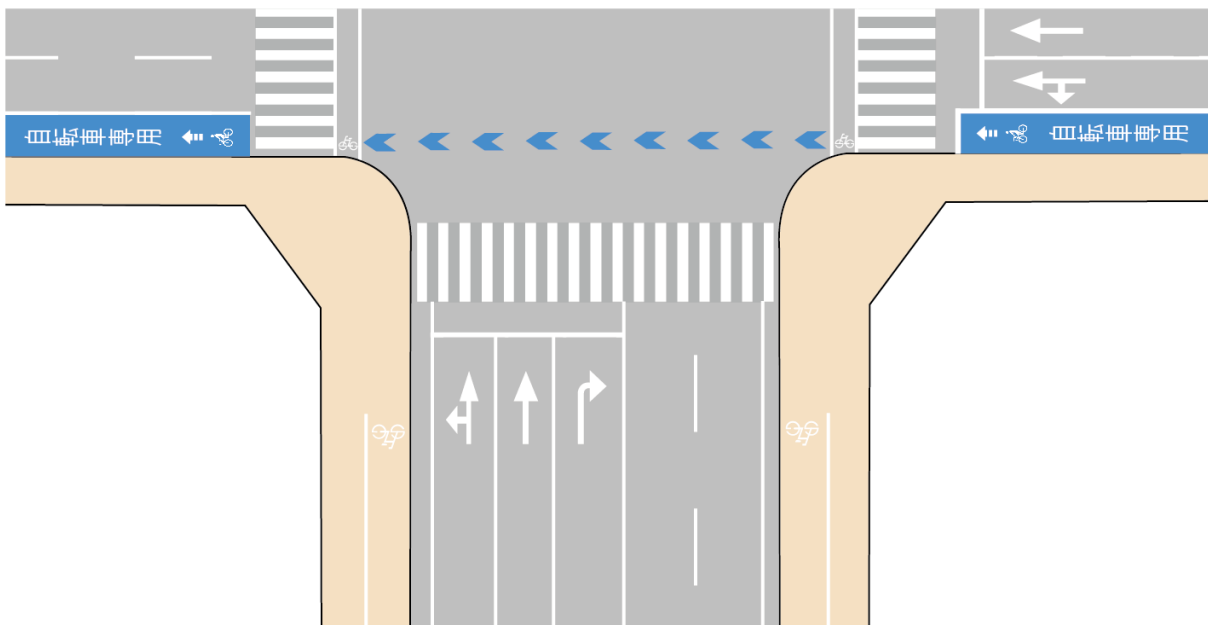


図 5-19 交差点隅角部の道路構造の例



ク) 車道混在×車道混在【No.8】

■共通事項

- 「車道混在」と「車道混在」の交差点であるため、全ての方向に【自転車横断帯】は設置しない。
- 交差点内には、自転車の通行する位置を示す【矢羽根型路面表示】を設置する。
- 停止線の手前と流出部には、自転車が通行位置であることを自動車および自転車に示すため、【自転車のピクトグラム】を設置する。さらに自転車が「左側通行」の交通ルールを遵守するように進行方向を示す【矢印マーク】を設置する。
- 自転車は、交差点で二段階右折を行うため、車道を通行する自転車が交差点内で滞留する位置を示す【二段階右折空間マーク】を設置する。

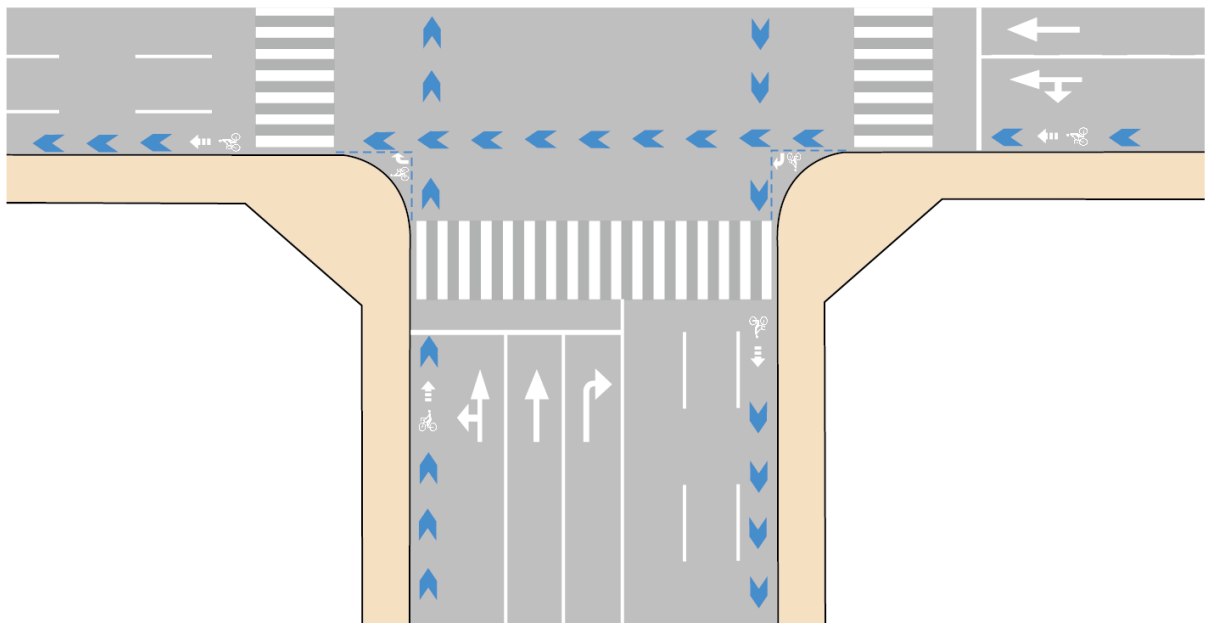


図 5-20 交差点隅角部の道路構造の例



5.3 整備優先度

5.3.1 優先度の考え方

自転車利用空間ネットワークとして選定した路線のうち、整備優先度が高い路線を「短期整備路線」として選定します。

短期整備路線以外は「中長期整備路線」および「整備時期未定路線」とします。

- 自転車利用空間ネットワークについて、優先的に整備する路線を選定します。
- 具体には以下に示す視点から「短期整備路線」を選定します。

■短期整備路線選定の考え方

1. 歩道未整備の路線

これまで佐賀市では自転車が自転車歩行者道内を通行することを目指した自転車利用空間整備が進められてきています。しかし現状歩道が狭い、または歩道が無い路線については、歩行者、自転車、自動車が混在し、輻輳するなどの危険な状況が発生していることが懸念されるため、早期の自転車利用空間整備が必要と考え、優先的に整備を推進します。その中でも、自転車関連事故が多い路線については、特に優先的に整備を推進します。

また、自転車で通学している生徒に対する自転車通行空間の周知やルールの啓発も含め、対象エリア内の学校周辺を優先的に整備します。

2. 事業予定の路線

今後、道路改良事業などが予定されている路線は、費用や時間などの面で効率化を図ることが可能のため、予定されている事業に合わせて自転車関連整備を実施します。

ただし、既に一連区間の計画が確定している路線は含まないこととします。

■短期整備路線の選定条件

1. 歩道未整備の路線
(中でも自転車関連事故が多い路線)
2. 事業予定の路線

5.3.2 整備計画

短期整備路線については、計画期間内で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。

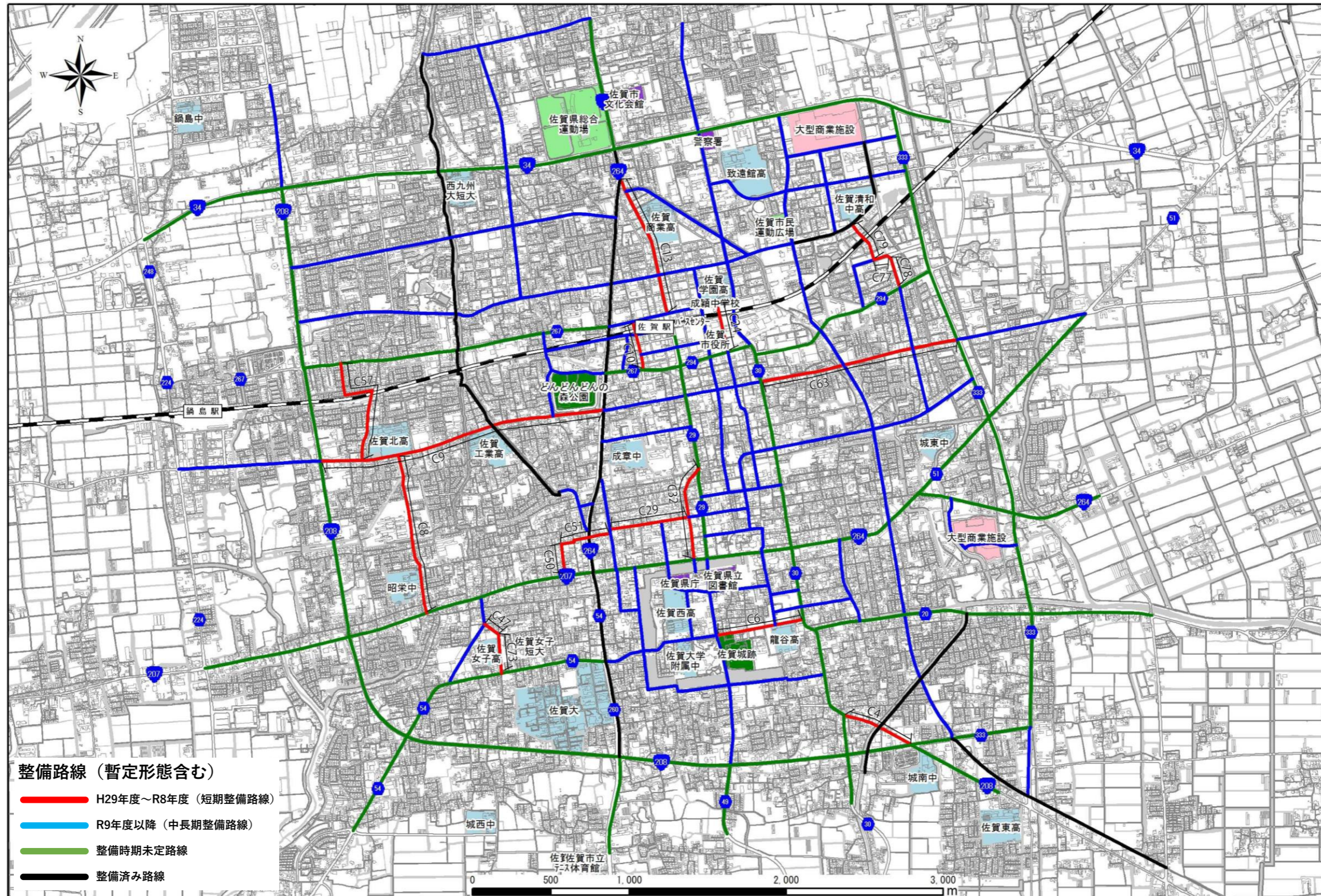


図 5-22 整備路線



表 5-5 整備計画（短期整備路線のみ）

No.	道路管理者	路線番号	路線名	延長(m)	完成形態
C4	市	4	水ヶ江町新郷線	476	自転車レーン
C6	市	8	城内線	565	自転車レーン
C8	市	10	八戸天祐線	1,030	車道混在
C9	市	11	大財町北島線	1,849	自転車道
C10	市	13	草場幹線	317	自転車レーン
C13	市	16	三溝線	915	自転車レーン
C24	市	1064	栄町3号線	320	車道混在
C29	市	1127	中の小路通り線	511	車道混在
C32	市	1133	八幡宮北堀端線	611	車道混在
C47	市	1479	旧佐賀球場前線	111	車道混在
C50	市	1502	西田代護国神社線	206	車道混在
C51	市	1509	中川橋日新小学校前線	334	車道混在
C57	市	1636	八戸溝幹線	837	車道混在
C63	市	2937	大財修理田線	1,281	自転車レーン
C73	市	3335	佐賀球場跡線	249	車道混在
C77	市	3340	中野森線	115	車道混在
C78	市	3341	西中野線	199	車道混在
C79	市	3343	兵庫北区画105号線	275	車道混在



第6章 自転車駐輪環境整備

6.1 自転車駐輪施設について

佐賀市では、駐輪施設を、通勤・通学などの長時間駐輪向けと、買い物などの短時間駐輪向けに分類して整備を進めています。

- 長時間駐輪施設は、通勤・通学などで特定の利用者の需要が集中する駅などの交通結節点に整備する駐輪施設です。
- 短時間駐輪施設は、短時間の利用を中心とした商業施設や官公庁、病院などの公共公益施設の利用者向けに整備する駐輪施設です。
- 佐賀市で整備を進めている長時間駐輪施設、短時間駐輪施設には下の表に示すメニューがあります。

表 6-1 駐輪施設メニュー

分類	メニュー	概要
長時間駐輪	駐輪場	・ 駅周辺などに長時間駐輪の需要を満たす大規模自転車駐車を整備
短時間駐輪	小規模駐輪施設	・ 業務・商業地区での短時間駐輪需要を満たす小規模な駐輪施設を分散して整備
	歩道上の駐輪施設	・ 広幅員の歩道の一部を駐輪場として利用
	コミュニティ道路上の駐輪施設	・ 歩行者や自動車と共存するコミュニティ道路において、空きスペースを駐輪場として活用
	セットバック	・ セットバック（商店や施設を道路境界より少し後退して建築すること）によってできる空きスペースを駐輪場として利用
	既存自動車駐車場の活用	・ 自動車駐車場の一部を自転車駐車場に転換



6.2 自転車駐輪施設整備の基本方針

自転車駐輪施設整備は5つの基本方針に沿って進めます。

- 「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」（平成17年3月）における基本方針に基づき自転車駐輪施設整備が推進されてきた結果、3.3 に示すとおり JR 佐賀駅周辺において順次自転車駐輪施設が整備され、放置自転車が減少しています。このことから、自転車駐輪環境整備に向けた基本方針は一定の効果を上げていると言えます。
- したがって、「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」における駐輪施設整備の基本方針を引き継ぎ、自転車駐輪環境整備を推進します。

■ 駐輪施設整備の基本方針

1. 長時間駐輪と短時間駐輪に分けて対策を検討

2. 駐輪マナーの浸透

3. 公共空間を活用した駐輪スペースの整備

4. 駐輪需要に合わせた小規模駐輪施設の分散配置

5. 立地条件に応じた駐輪料金の設定



6.3 整備内容

(1) 長時間駐輪と短時間駐輪に分けて対策を検討

駐輪需要に合わせて、長時間駐輪と短時間駐輪に分けた対策を推進します。

- 今後は、これまでに整備した駐輪施設の維持、更新を基本に進めていきますが、必要に応じて新たな駐輪施設の整備についても検討します。
- また整備した駐輪場の利用率の向上に向けて、自転車利用者に向けた駐輪場の存在の周知、駐輪場の場所をわかりやすく示す案内についても検討します。

(2) 駐輪マナーの浸透

ペナルティの付与だけでなく、マナー・ルールの周知を実施します。

- 駐輪マナーの浸透に関しては、放置自転車対策協議会において検討を進めており、これまでに放置自転車の撤去・保管料の引上げなどを実施しました。
- 今後も放置自転車の撤去・保管料の引き上げなどについては適宜実施を検討しますが、ペナルティの付与という観点からだけでなく、駐輪に関するマナー啓発に向けたルールの周知を実施します。

(3) 公共空間を活用した駐輪スペースの整備

歩道など既存の公共空間を活用し、駐輪施設の整備を実施します。

- 既に JR 佐賀駅周辺では公共空間を活用した駐輪施設整備を実施済みです。
- 今後も新たな施設の整備などで駐輪施設の整備が必要とされる場合には、公共空間の活用について検討します。

(4) 駐輪需要に合わせた小規模駐輪施設の分散配置

駐輪施設の需要は JR 佐賀駅周辺だけでなく佐賀市内に分散しているため、需要に合わせて小規模駐輪施設を中心として配置を進めます。

- これまでに、佐賀市内において駐輪需要の高い JR 鍋島駅や JR 久保田駅への駐輪施設の整備を行ってきました。
- 今後も需要に合わせた小規模駐輪施設の配置検討を行っていきます。



(5) 立地条件に応じた駐輪料金の設定

駐輪施設の立地条件によっては、今後周辺状況の変化に伴って稼働率が減少することも想定されます。立地条件に応じた駐輪料金を設定します。

- 過去には駅東駐輪場の稼働率が低かったことから駐輪料金の価格設定の検討を推進することを検討していましたが、学校移転により駅東駐輪場の稼働率が向上したため、現状では実施していません。
- 今後駐輪場の稼働率が低くなる状況が出てくれば、状況に応じて駐輪料金の弾力的な運用を検討します。



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 整備内容

7.2.1 ルール・マナー指導

(1) 啓発イベント

現在実施している交通安全教室などの取り組みを引き続き実施します。

- 交通安全教室のほか、佐賀市交通安全指導員による街頭指導を継続的に実施します。

(2) 法定外表示による注意喚起

自動車、自転車に向けた注意喚起を行い、安全性向上を目指します。

- 歩道上に自転車向けサイン、車道上に自動車向けのサインを設置します。
- 自動車向けのサインは、添架タイプとポールタイプの2つのタイプを検討しています。

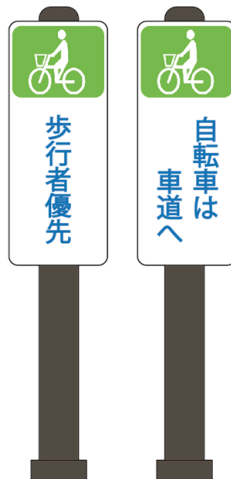


図 7-1 自転車向けサイン（参考イメージ）

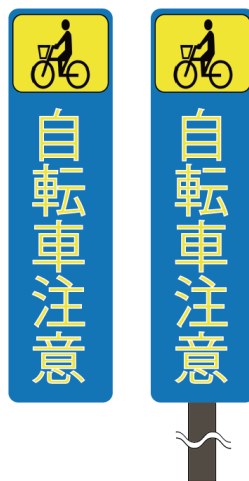


図 7-2 自動車向けサイン（参考イメージ）



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利活用について、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利活用について、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



7.2.4 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



7.2.7 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～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	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。



第9章 参考資料

9.1 自転車利用者アンケート調査結果

佐賀市内の自転車利用の実態を把握するために実施したアンケート調査について、調査票と調査結果を整理しました。

- 3.2.1 自転車利用者の意向 におけるアンケート調査について、すべての結果を整理したものを示します。

9.1.1 アンケート調査票

佐賀市内における自転車利用に関するアンケート調査

佐賀市では、市内の自転車利用環境の安全性・快適性の向上に向け、みなさまが利用されている道路の利用実態や課題等を把握するために、アンケート調査を行っています。本アンケート調査は、佐賀市内における自転車利用状況について、みなさまの意見をうかがい、今後の整備の基礎資料とさせていただきます。
※アンケート結果は、上記以外の目的には使用いたしません。みなさまのご理解とご協力をお願い致します。

回答欄に番号等がついている場合は、当てはまるものを「○」で囲んでください。
回答欄が () になっている場合は、具体的に「数字や文字」をご記入ください。

I 普段の自転車の利用状況 についてお聞きします

問1 (1) 通勤・通学時どのような交通手段を利用していますか？(複数回答可)

1. 徒歩のみ	2. 鉄道・電車	3. 乗合バス	4. 勤め先・学校のバス
5. マイカー・社用車	6. ハイヤー・タクシー	7. オートバイ	8. 自転車
9. その他 ()			

(2) 通勤・通学にかかる距離と時間を教えてください。
距離 (m・km) ・ 時間 (分・時間)

問2 買い物・私用時どのような交通手段を利用していますか？(複数回答可)

1. 徒歩のみ	2. 鉄道・電車	3. 乗合バス	4. 勤め先・学校のバス
5. マイカー・社用車	6. ハイヤー・タクシー	7. オートバイ	8. 自転車
9. その他 ()			

問1 (1) 晴天時の交通手段を「マイカー・社用車」と回答した方にお聞きします。

問3 通勤にマイカー・社用車を利用している理由を以下からお選びください。【中高生は回答不要】

1. 早いから	2. 遠いから
3. 荷物が多いから	4. 坂が多いなど徒歩や自転車の利用が困難だから
5. 家族や友人など複数で移動できるから	6. 徒歩や自転車では危ない道が多いから
7. マイカーを運転するのが好きだから	8. 健康・体力に不安があるから
9. 職場などから交通費が支給されるから	10. 環境安全に関心がないから
11. 職場に駐車場があるから	12. 自転車を持っていないから
13. 自転車に乗れないから	14. その他 ()

問4 交通をとりまく環境が以下 (①～⑦) のようになった場合、あなたは近場での移動の際にマイカー利用控え、自転車を利用するようになるかと考えますか？自転車を利用するようになる場合は Yes に○を、利用しない(マイカーを利用する)場合は No に○を付けてください。【中高生は回答不要】

①道路に自転車を通るための空間が整備された場合	Yes	No
②目的地周辺に駐輪場が整備された場合	Yes	No
③車道を走行する自転車に対する自動車ドライバーのマナーが向上した場合	Yes	No
④現在よりもガソリンの料金が値上がりした場合	Yes	No

(つづき) ⑤路上駐停車が減り、自転車で車道を走りやすくなった場合 Yes No

⑥ノーマイカーデー(自転車通勤)が推進された場合 Yes No

⑦自転車の走りやすさマップが配布された場合 Yes No

⑧その他 (された場合) Yes No

→問10にお進みください

問1 (1) 晴天時の交通手段を「自転車」と回答した方にお聞きします。

問5 通勤・通学において、どこからどこまでの区間で自転車を利用されますか。

1. 自宅～職場または学校 (→職場の住所は 町)
2. 自宅～鉄道駅まで (→鉄道駅は 駅)
3. 鉄道駅～職場または学校 (→鉄道駅は 駅、職場または学校の住所は 町)

問6 自転車を利用する理由を以下からお選びください。(複数回答可)

1. 自転車以外には交通手段がない	2. お金がかからない
3. 健康のため	4. 自動車は渋滞があるので自転車の方が便利
5. 早いから	6. 荷物が少ないから
7. 坂が無く自転車を運転しやすいから	8. 一人で移動できるから
9. 安全に利用できるから	10. 自転車を運転するのが好きだから
11. CO ₂ 削減など環境保全のため	12. 職場に駐車場が無いから
13. マイカーを持っていないから	14. 免許がないから
15. 徒歩では遠いから	16. その他 ()

問7 あなたが自転車で主に利用するルートを、P.3 記入方法【1】に従い、P.3右の地図に直接ご記入ください。

問8 問7で記入したルートを利用している理由を、以下からお選びください。(複数回答可)

1. 目的地までの距離が短いから	2. 信号が少ないから
3. 自動車が少ないから	4. 自転車が少ないから
5. 歩行者が少ないから	6. 道幅が広いから
7. 道路の段差や凹凸が少ないから	8. 自転車の走る位置が明確だから
9. 見通しが良いから	10. 街灯が設置されているから
11. 途中で立寄る場所があるから	12. そのルートしかないから
13. その他 ()	

問9 (1) 自転車に乗る際に走りやすい道路はどのような道路ですか。以下からお選びください。(複数回答可)

1. 信号が少ない道路	2. 自動車が少ない道路
3. 自転車が少ない道路	4. 歩行者が少ない道路
5. 道幅が広い道路	6. 道路の段差や凹凸が少ない道路
7. 自転車の走る位置が明確な道路	8. 見通しが良い道路
9. 街灯が設置されている道路	10. その他 ()

(2) 自転車に乗る際に走りにくい道路はどのような道路ですか。以下からお選びください。(複数回答可)

1. 信号が多い道路	2. 自動車が多い道路
3. 自転車が多い道路	4. 歩行者が多い道路
5. 道幅が狭い道路	6. 道路の段差や凹凸が多い道路
7. 自転車の走る位置が明確でない道路	8. 見通しが悪い道路
9. 街灯が設置されていない道路	10. その他 ()



ここからは、すべての方にお聞きします。

II 自転車にとって危険な場所 などについてお聞きします



- 問10 あなたが自転車利用をするうえで困っているあるいは気になる場所の具体的な場所と理由を、P.3 記入方法【2】に従い、P.3 右の地図に直接ご記入ください。
- 問11 過去10年間に自転車に関連した交通事故もしくはヒヤリとした経験がありますか？（複数回答可）
1. 自転車に関連した交通事故の経験がある
 2. 自転車に関連したヒヤリとした経験がある
 3. 自転車に関連した交通事故、ヒヤリの両方とも経験がない

問12 (1) 問11で「1. 自転車に関連した交通事故の経験がある」と答えられた方にお聞きします。その時の状況を教えてください。

①交通事故の経験をした自分	1. 自転車	2. 徒歩	3. バイクや社用車等を運転	4. その他
②交通事故の経験をした相手	1. 自転車	2. 徒歩	3. バイクや社用車等を運転	4. その他
③交通事故の経験をした場所	1. 歩道上 2. 歩道のある道路の車道上 3. 歩道のない道路 4. 交差点 5. その他 ()			
④交通事故の経験をした状況	1. 出会い頭 2. 右左折時 3. 追い抜き追い越し時 4. 正面衝突 5. 追突 6. その他 ()			
⑤警察への届け出	1. 警察に届けた 2. 警察に届けなかった			

(2) 問11で「2. 自転車に関連したヒヤリの経験がある」と答えられた方にお聞きします。その時の状況を教えてください。

①ヒヤリの経験をした自分	1. 自転車	2. 徒歩	3. バイクや社用車等を運転	4. その他
②ヒヤリの経験をした相手	1. 自転車	2. 徒歩	3. バイクや社用車等を運転	4. その他
③ヒヤリの経験をした場所	1. 歩道上 2. 歩道のある道路の車道上 3. 歩道のない道路 4. 交差点 5. その他 () ※具体的な場所を、P.3 記入方法【3】に従い、P.3 右の地図に直接ご記入下さい。			
④ヒヤリの経験をした状況	1. 出会い頭 2. 右左折時 3. 追い抜き追い越し時 4. 正面衝突 5. 追突 6. その他 ()			

III 駐輪 についてお聞きします



- 問13 普段、自転車をどこに停めていますか？
1. 通勤・通学施設の敷地内（駐輪場含む）
 2. 路上（駐輪場ではない場所）
 3. 公共の駐輪場
 4. その他 ()
 5. 自転車で行かない

問14 佐賀市中心市街地の路上に駐輪している自転車をなくすには、どのようにすればよいと思いますか？（複数回答可）

1. 目的地周辺に有料で盗難防止対策がある駐輪場を整備
2. 目的地周辺に無料で盗難防止対策がない駐輪場を整備
3. 路上の駐輪自転車をすよりも厳しく取り締まる（撤去する）
4. 目的地自体に自転車を停めるためのスペースが充てられたい
5. その他 ()

IV 自転車のルール についてお聞きします



問15 交通ルール上、正しいと思うものには○を、間違っていると思うものには×を選択してください。

- ① 歩道と車道の区別があるところは車道を通行することが原則である (○, ×)
- ② 車道を通行するときは原則、左側を通行しなければならない (○, ×)
- ③ 自転車通行可の標識(図-1)がある歩道では自転車は歩道を通行しなければならない (○, ×)
- ④ 自転車通行可の標識(図-1)がある歩道を通行する際は、歩行者に気をつけながら道を通行してもよい (○, ×)
- ⑤ 自転車は原則車道を走らなければならないが、13歳未満の子どもと70歳以上の高齢者は歩道を通行してもよい (○, ×)
- ⑥ 歩道は歩行者がいなければ自分が安全と思う速度まで出してもよい (○, ×)
- ⑦ 信号のある交差点を自転車で右折しようとする場合、(図-2)のように進行しなければならない (○, ×)
- ⑧ 横断歩道を通行するとき歩行者の通行を妨げる可能性がある場合は自転車に乗ったまま通行してはいけない (○, ×)
- ⑨ 止まれる標識(図-3)のある交差点は、自動車は止まらなければならないが、自転車はスピードを落とさず注意して通行して通行しなければならない (○, ×)
- ⑩ 酒気を帯びて自転車を運転してはいけない (○, ×)

V 最後に、あなたのごこと についてお聞きします

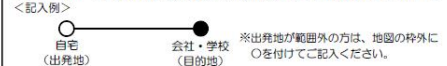


- 問16 (1) あなたの性別を教えてください 1. 男 2. 女
- (2) あなたの年齢はおいくつですか？
1. 10代
 2. 20代
 3. 30代
 4. 40代
 5. 50代
 6. 60代以上
- (3) あなたの住所を教えてください。佐賀市 (●) 丁目、●●町まで
- (4) あなたの職業について教えてください
1. 会社員
 2. 公務員
 3. 自営業
 4. パート・アルバイト等
 5. 学生 (小・中学校)
 6. 学生 (大学・短大・専門学校等)
 7. 無職
 8. その他 ()
- 以上でアンケート調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

具体的に【1】通勤通学で自転車を利用されたルートと【2】困っている箇所【3】危険を感じた箇所 について、下記の地図に直接ご記入ください

■ 記入方法

乗り始める地点（出発地）に○印と、乗り終える地点（目的地）に●印をつけ、利用されているルートを黒の実線（サインペンなど）で地図に直接記入してください。



あなたが自転車利用をするうえで困っているあるいは気になる場所の具体的な場所等に、該当する理由の番号を地図に直接記入してください。（複数回答可）

- ① 自動車の交通量が多く、接触しそうで危険である
- ② 道幅が狭く、自動車と接触しそうで危険である
- ③ 歩行者が多く、接触しそうで危険である
- ④ 自転車を利用しても停めるための施設（駐輪場）が少ない
- ⑤ 駐輪場が狭い（駐輪台数が限られている）
- ⑥ (現在は駐輪場がないが) 駐輪場が必要である
- ⑦ 路上駐停車が多く、自転車で通行しづらい
- ⑧ 見通しが悪く、向かってくる自動車に気づきにくい
- ⑨ 夜間、街灯がないため暗い
- ⑩ 信号が多く、時間がかかる
- ⑪ その他 ()

自転車に関連した交通事故の経験がある場所について×印、または交通事故になりそうなりそうヒヤリとした場所について△印を付けてください。（複数回答可）

<記入例>

×：交通事故の経験がある場所 △：交通事故になりそうなりそうヒヤリとした場所

■ 記入例

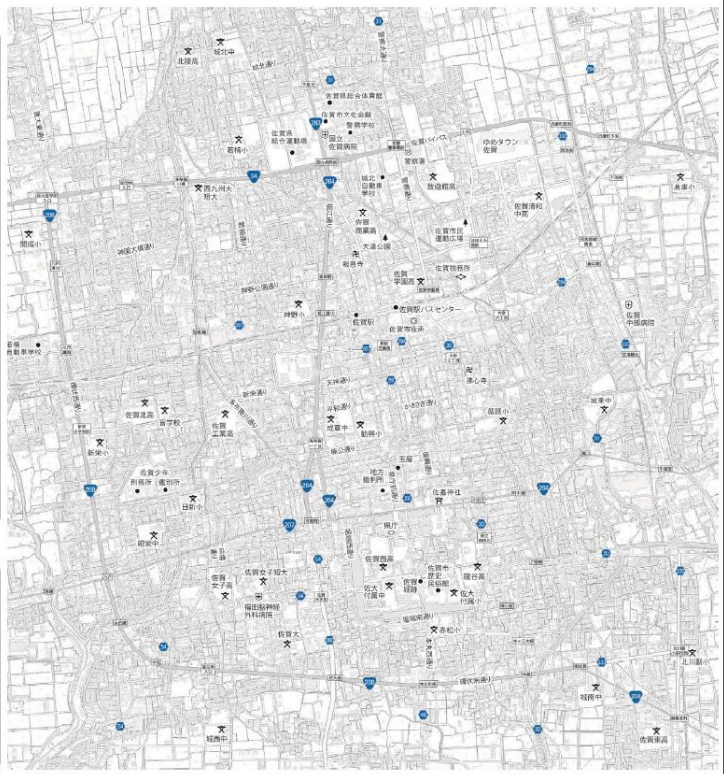


図 9-1 アンケート調査票

9.1.2 調査結果

(1) 通勤通学における自転車利用（晴天時）

晴天時は、通勤移動の39%、通学移動の71%が自転車を利用しています。

- 学生・生徒の大半（71%）が自転車で通学しています。
- 一方、一般利用者の自転車通勤の方は39%で自動車通勤をやや上回っています。

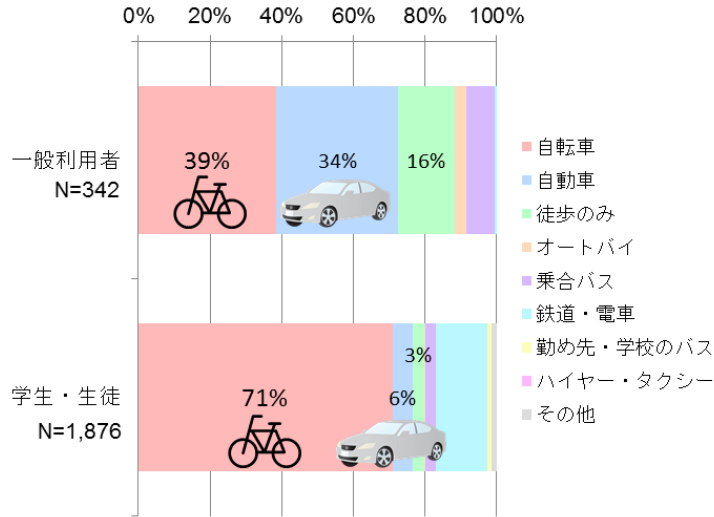


図 9-2 晴天時の通勤通学における主な交通手段

(2) 通勤通学における自転車利用（雨天時）

雨天時は、通勤移動の11%、通学移動の49%が自転車を利用しています。

- 学生・生徒の約半数（49%）が自転車で通学しています。
- 一方、一般利用者の自転車通勤の方は11%に留まっています。

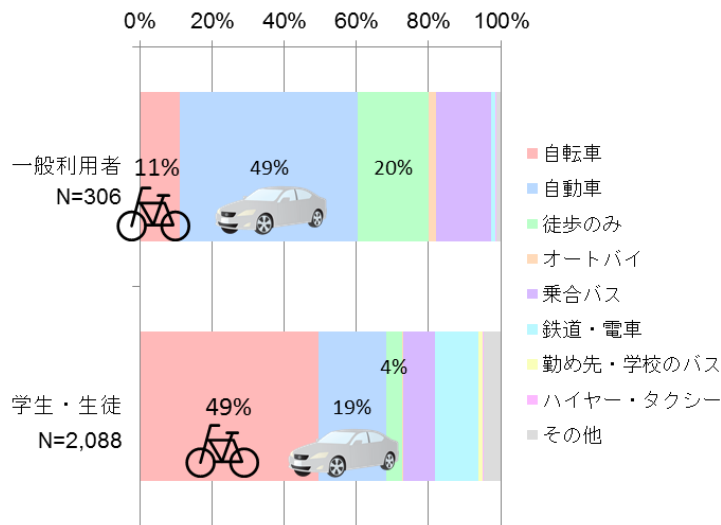


図 9-3 雨天時の通勤通学における交通手段

(3) 通勤通学以外の自転車利用状況

一般利用者の21%、学生・生徒の52%が、通勤通学以外で自転車を利用しています。

- 一般利用者の58%が買い物・私用時に自動車を使って移動しており、自転車利用は21%に留まっています。
- 一方、学生・生徒の52%が買い物・私用時に自転車を利用しています。

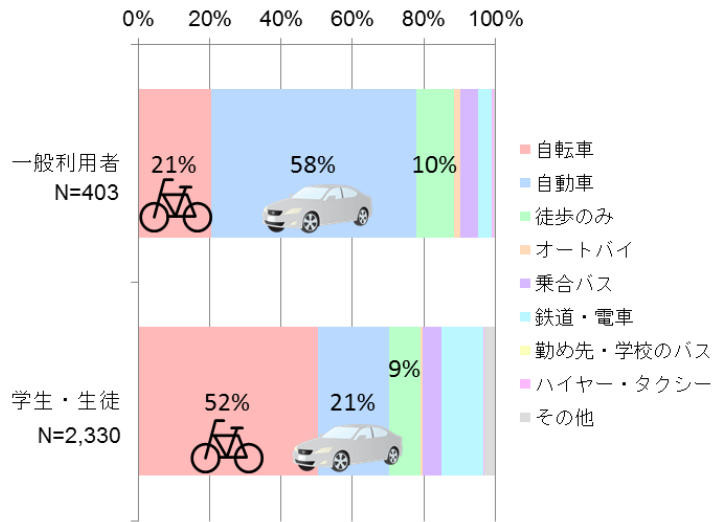


図 9-4 通勤・通学以外の主な交通手段

(4) 自転車での通勤距離と通勤時間

多くの一般利用者が、5.0 km以内の通勤距離で、自転車を利用しています。
また、一般利用者が最も多い通勤時間は 15～20 分でした。

- 一般利用者の 95% が 5.0 km 以内の通勤距離で自転車を利用しています。
- 一般利用者の 28% が 15～20 分の通勤時間で自転車を利用しています。

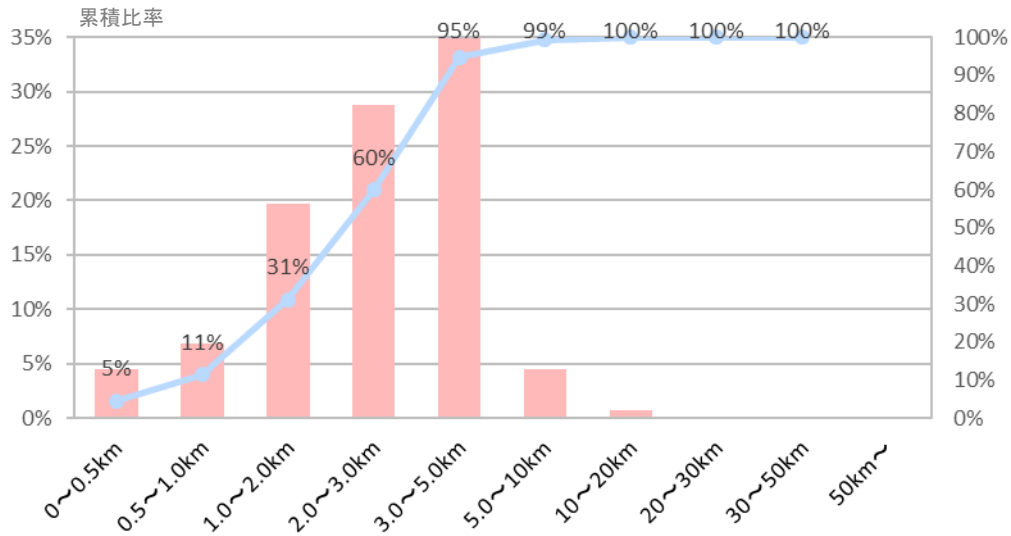


図 9-5 自転車による通勤距離

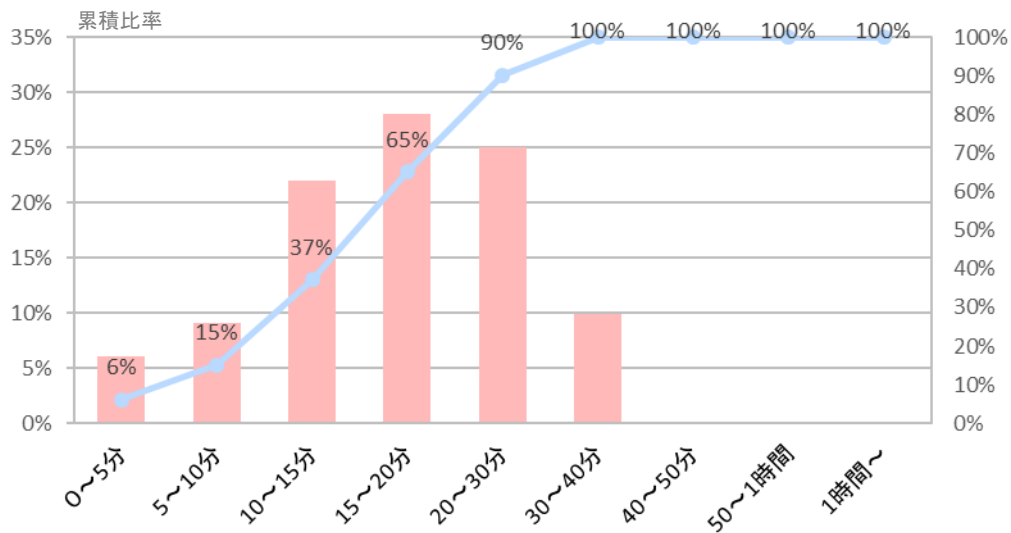


図 9-6 自転車による通勤時間

(5) 自転車による通学距離と通学時間

多くの学生・生徒が、10 km以内の通学距離で、自転車を利用しています。また、自転車を利用している学生・生徒で最も多い通学時間は20～30分でした。

- 学生・生徒の91%が10 km以内の通学距離で自転車を利用しています。
- 学生・生徒の22%が20～30分の通学時間で自転車を利用しています。

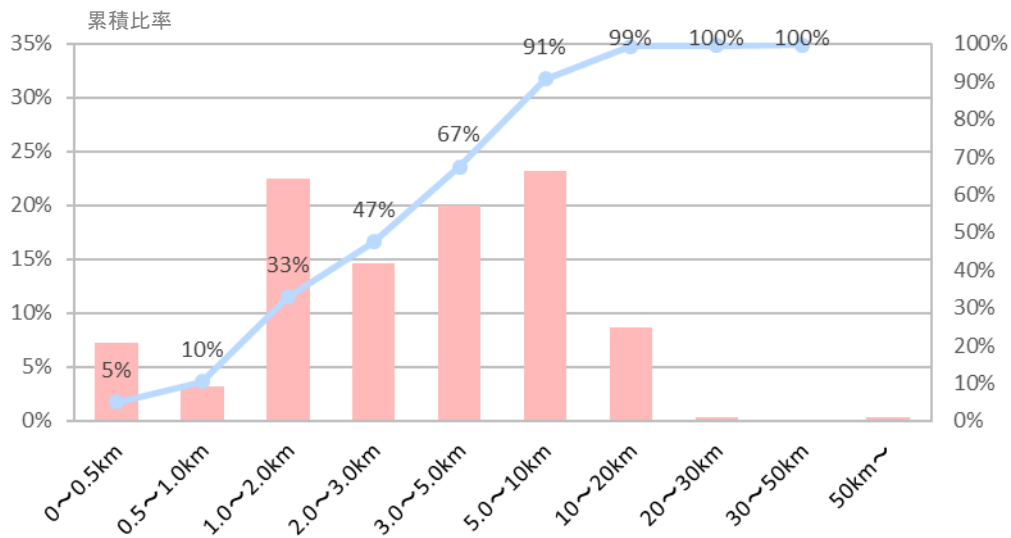


図 9-7 自転車による通学距離

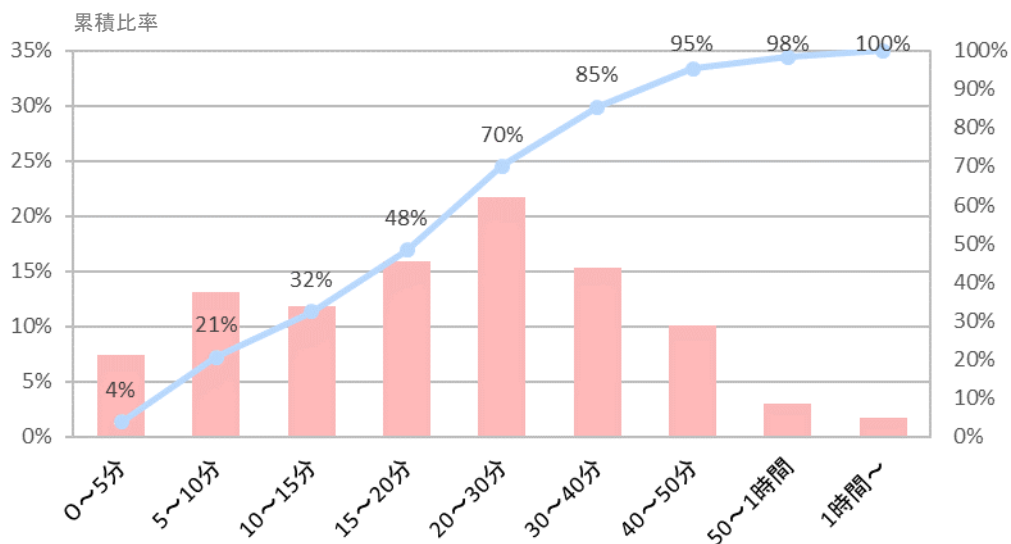


図 9-8 自転車による通学時間



(6) 通勤に自動車を利用する理由

一般利用者が通勤に自動車を利用する理由で最も多かったのは「早いから」という回答です。

- 通勤者の26%が「早いから」という理由で、自動車を利用しています。

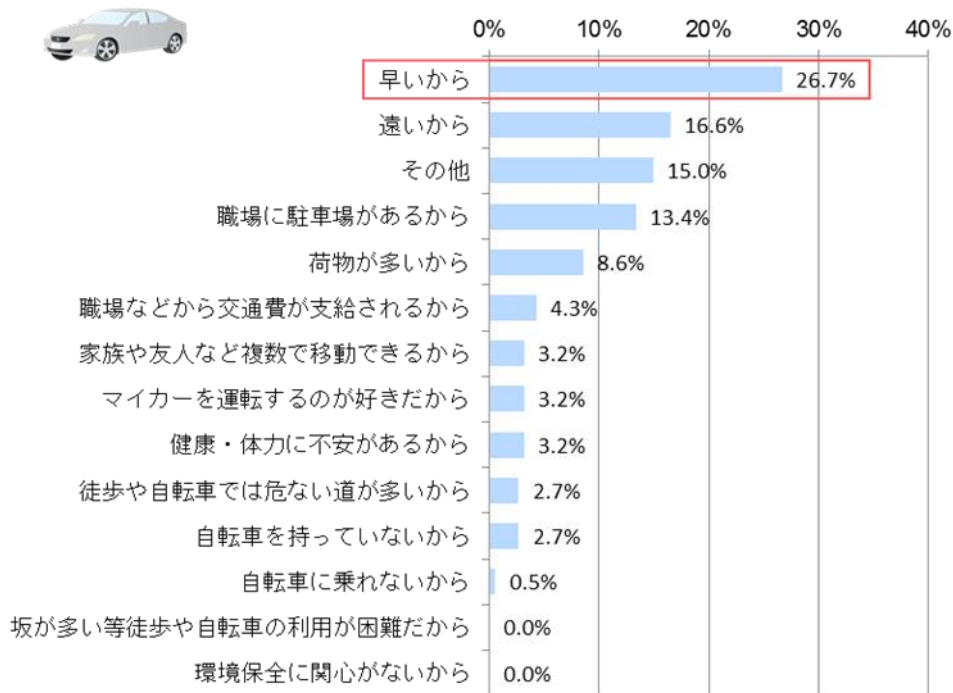


図 9-9 通勤に自動車を利用する理由



(7) 自動車から自転車への乗り換えの動機

自動車利用者の58%が、道路に自転車が通るための空間が整備されれば、自転車を利用するようになると思っています。

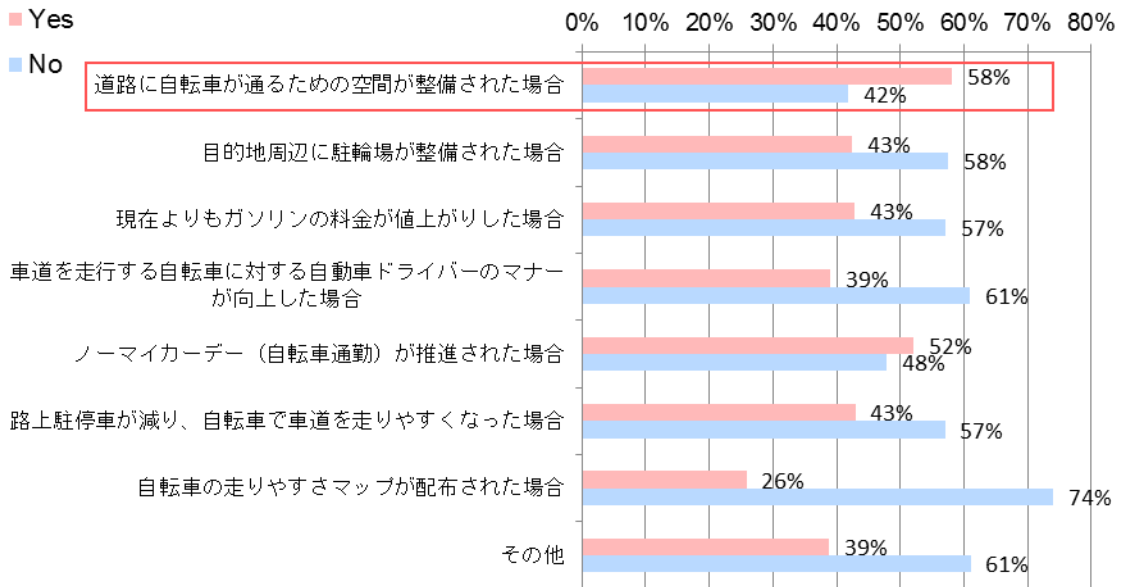


図 9-10 自転車への転換のために重要と考える施策

(8) 自転車を利用する区間

一般利用者の98%、学生・生徒の78%が、自宅から職場までの区間で自転車を利用しています。

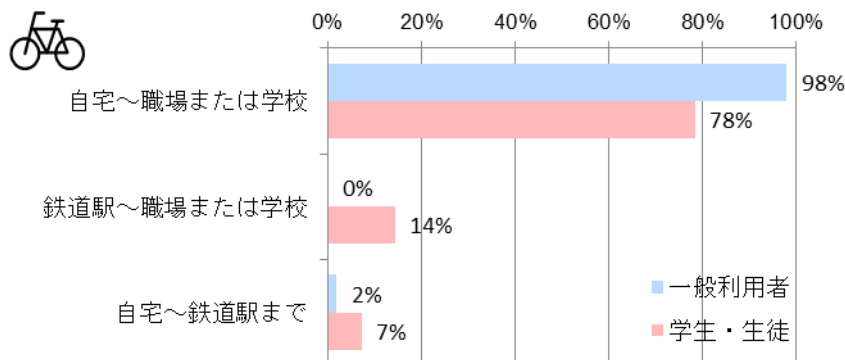


図 9-11 自転車を利用する区間

(9) 自転車を利用する理由

自転車を利用する理由で多いのは、「お金がかからない」、「徒歩では遠いから」という理由でした。

- 一般利用者が通勤に自転車を利用する理由で最も多いのは「お金がかからない」という理由でした。
- 学生・生徒が通学に自転車を利用する理由で最も多いのは「徒歩では遠いから」という理由でした。

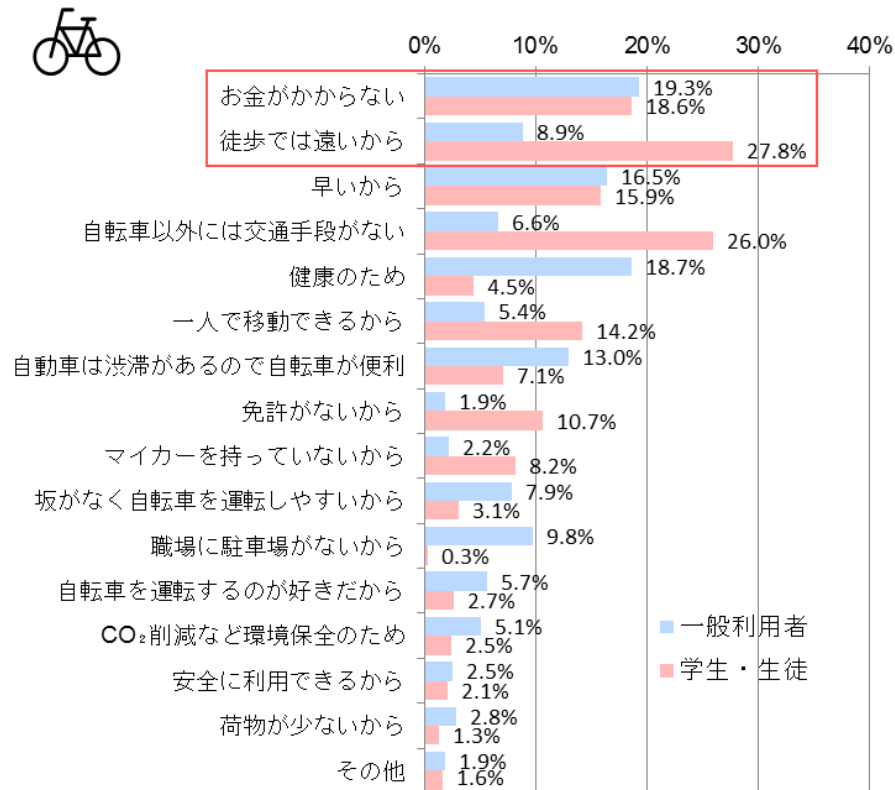


図 9-12 通勤・通学に自転車を利用する理由



(10) 自転車走行ルートを選択理由

一般利用者、学生・生徒ともに、目的地までの距離の短さで、自転車走行ルートを決めています。

- 一般利用者の41%、学生・生徒の42%が「目的地までの距離が短いから」と回答しています。
- 次に多いのは、「信号が少ないから」でした。

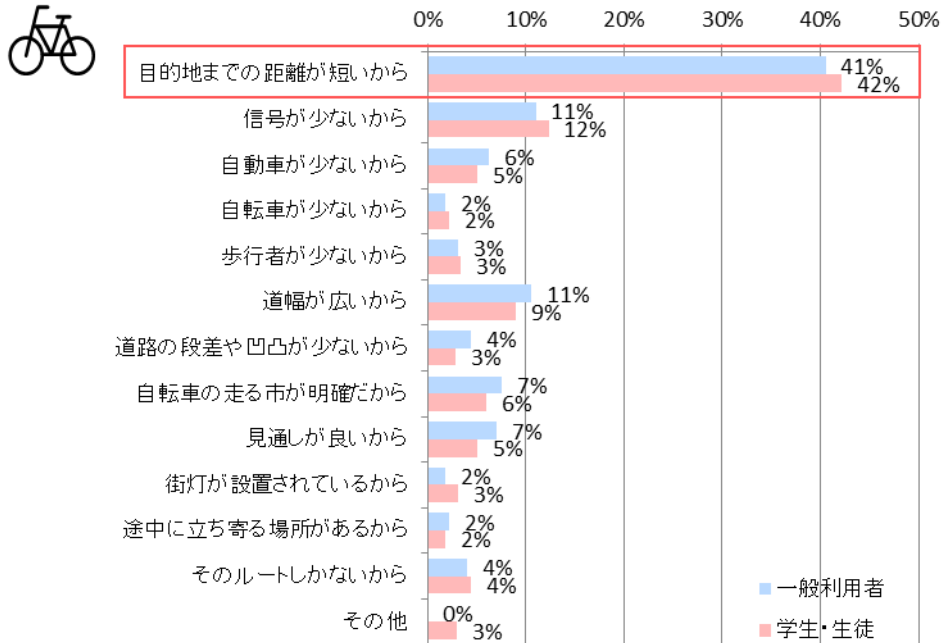


図 9-13 自転車走行ルートを選択理由



(11) 自転車に乗る際に走りやすい・走りにくい道路の特徴

自転車利用者の多くが、道路の段差や凹凸、道幅の広さを重視しています。

- 一般利用者の18%が、道路の段差や凹凸が少ない道路が走りやすいと回答しています。
- 学生の16%が、道幅が広い道路が走りやすいと回答しています。
- 一般利用者の45%が道路の段差や凹凸が多い道路が走りにくいと回答しています。

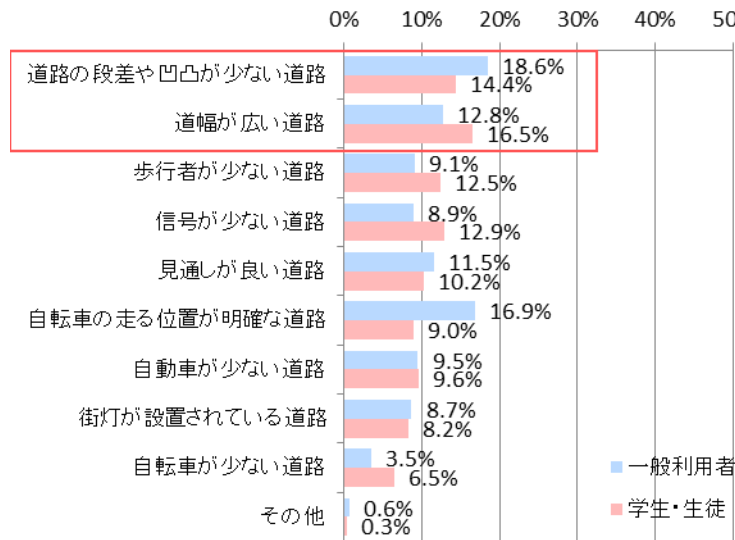


図 9-14 自転車の走行しやすい道路条件

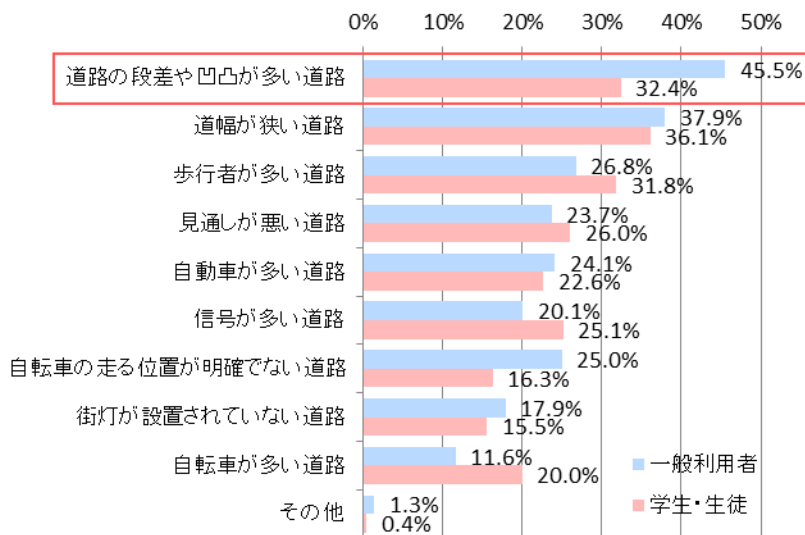


図 9-15 自転車の走行しにくい道路条件



(12) 自転車に関連する事故もしくはヒヤリハットについて

自転車利用者のうち半数以上が、事故やヒヤリハットの危険な場面に遭遇しています。

- 一般利用者の11%、学生・生徒の13%が自転車に関連した交通事故の経験をしています。
- 一般利用者の67%、学生・生徒の49%がヒヤリハットの経験をしています。

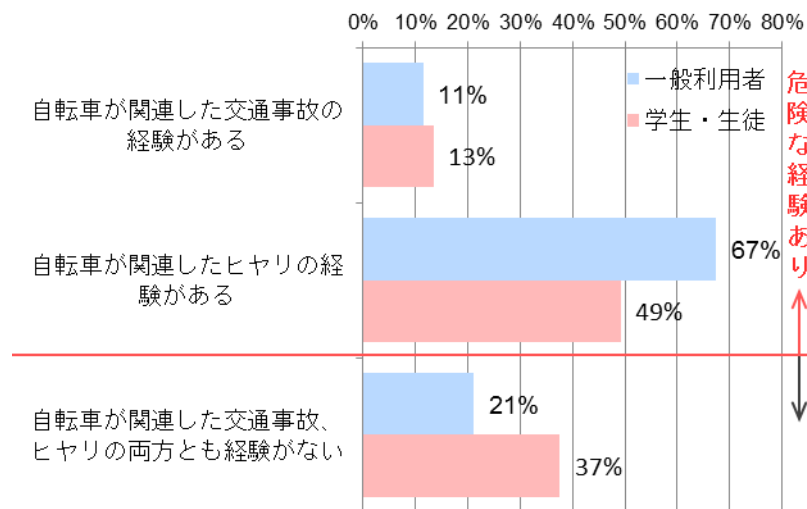





図 9-16 事故又はヒヤリハットの経験

■ 交通事故の発生場所は、県道20号、天神通り・新栄通りを中心に、市域全体に分散しています。

-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上

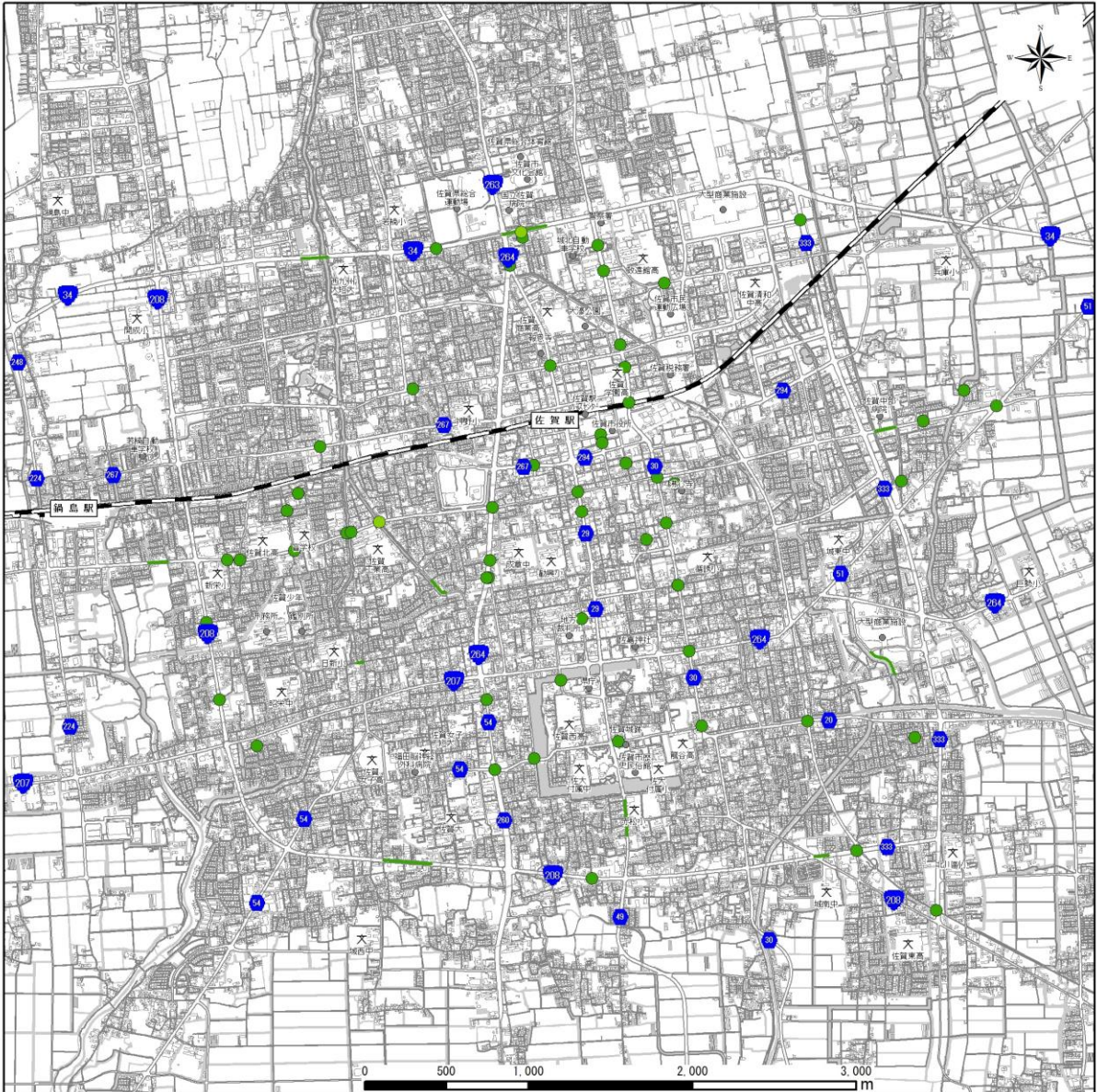




図 9-17 主な交通事故の発生場所

■ ヒヤリハットの発生場所は、国道264号、天神通り・新栄通りをはじめとする幹線道路に集中しています。

-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上

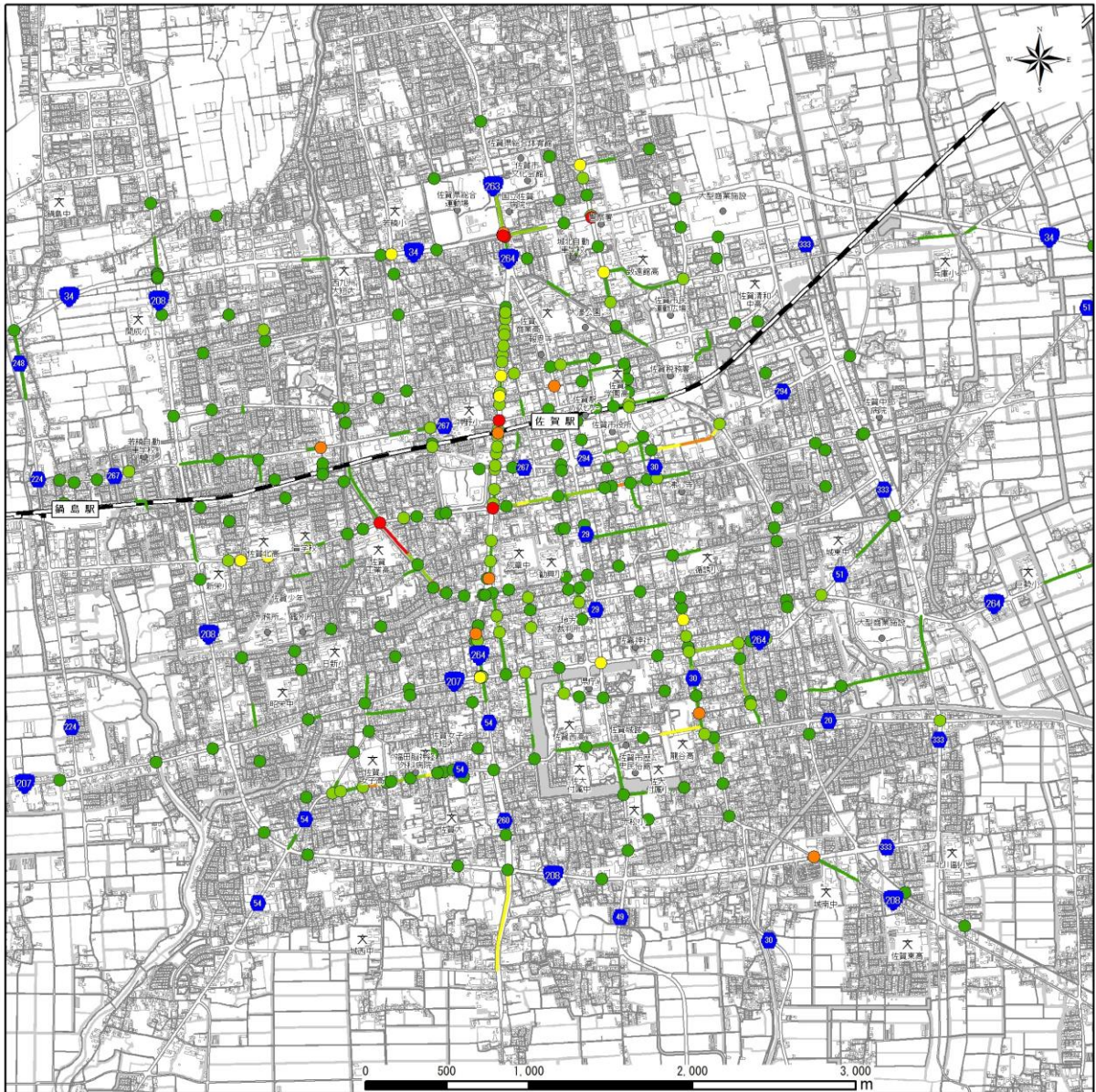


図 9-18 主なヒヤリハット発生場所



(13) 自転車に関連する事故の経験

事故経験者の88%が、自分が自転車に乗っている時に事故にあっています。一方、事故経験者の62%が、対自動車との事故にあっています。

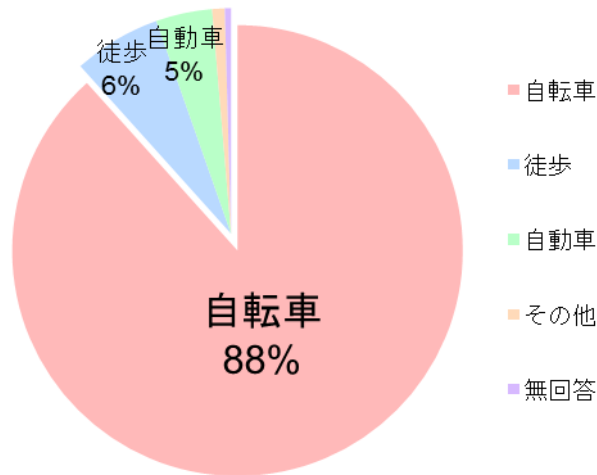


図 9-19 交通事故を経験した際の、自分の交通手段

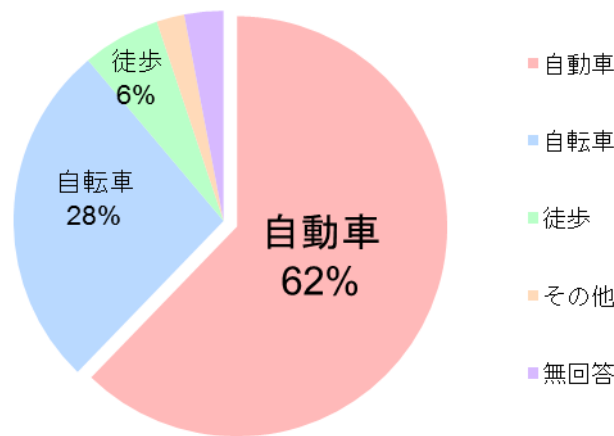


図 9-20 交通事故を経験した際の、相手の交通手段

自転車関連事故の34%が歩道上で発生しています。

また、37%の事故が出会い頭で発生しています。

- 自転車関連事故の発生場所は、34%で歩道上が最も多くを占めています。次いで交差点が31%を占めています。
- 自転車関連事故の発生状況は、37%で出会い頭が最も多くを占めています。次いで右左折時が22%を占めています。

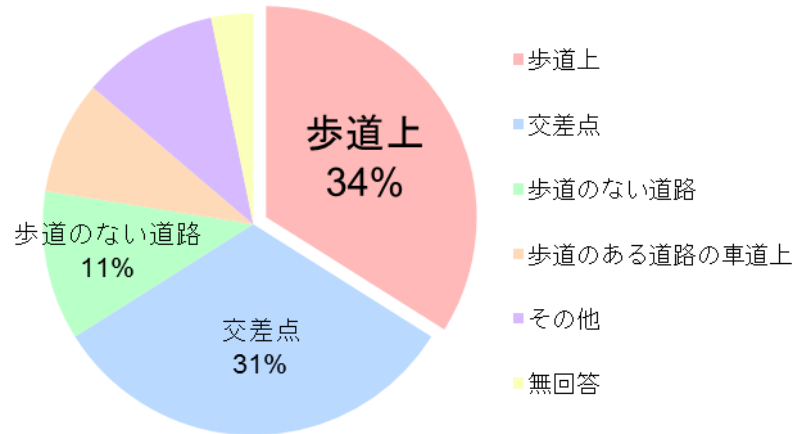


図 9-21 交通事故を経験した場所

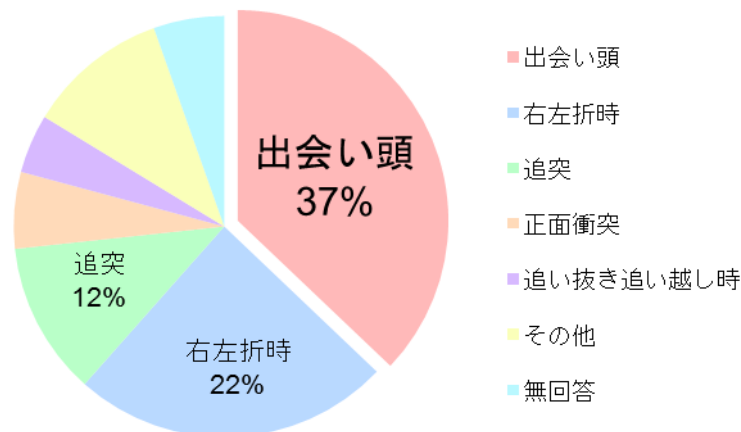


図 9-22 交通事故を経験した状況



自転車関連事故のうち4割が、警察に届けられていない状況です。

- 警察に届けない自転車利用者は、一般利用者より学生・生徒が高い割合を示しています。

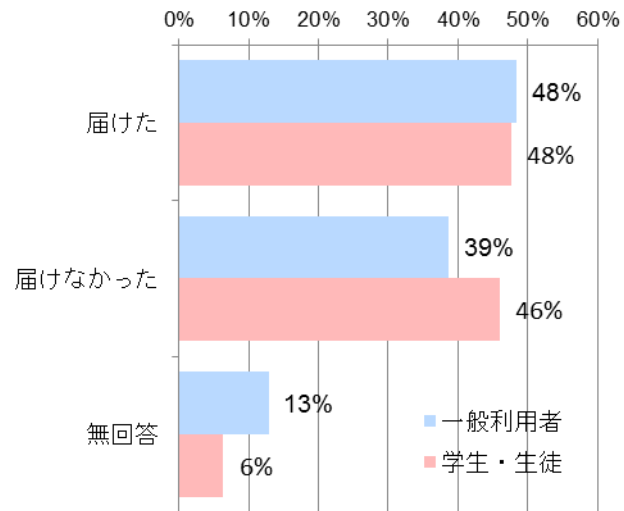


図 9-23 交通事故の届け出状況



(14) 自転車に関連するヒヤリハットの経験

ヒヤリハットの経験の85%が、自分が自転車に乗っている時に経験しています。

- ヒヤリハットの経験をしたときの相手は、自動車が52%で最も多く、次いで自転車が33%を占めています。

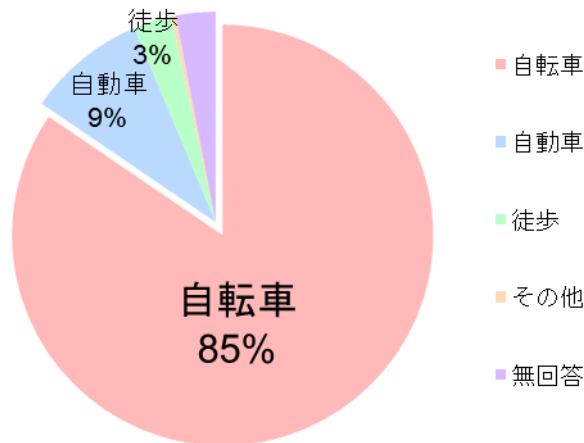


図 9-24 ヒヤリハットの経験をした際の、自分の交通手段

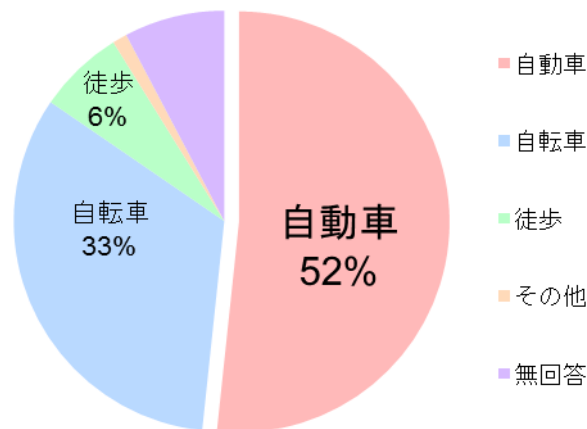


図 9-25 ヒヤリハットの経験をした際の、相手の交通手段

ヒヤリハットの経験の34%が交差点で起こっています。また45%が出会い頭で発生しています。

- ヒヤリハットの経験をした場所は、交差点が34%で最も多くを占めています。次いで歩道上が28%を占めています。
- ヒヤリハットの経験をした状況は、出会い頭が45%で最も多くを占めています。次いで右左折時が23%を占めています。

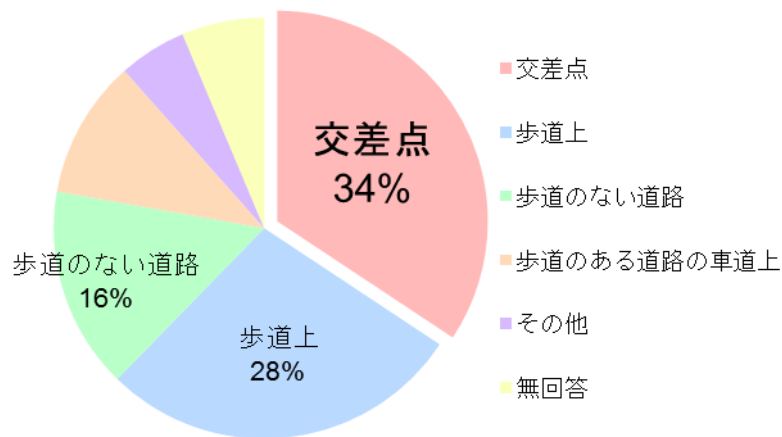


図 9-26 ヒヤリハットの経験をした場所

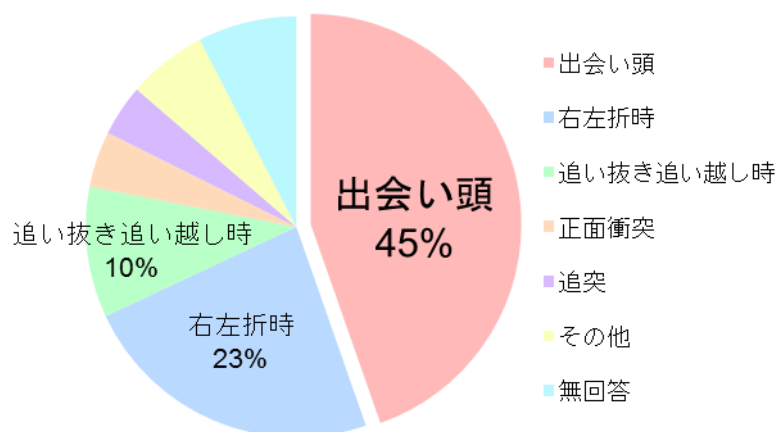


図 9-27 ヒヤリハットの経験をした状況

(15) 主な通行路線

自転車が通行している道路は、幹線道路や細街路など様々です。

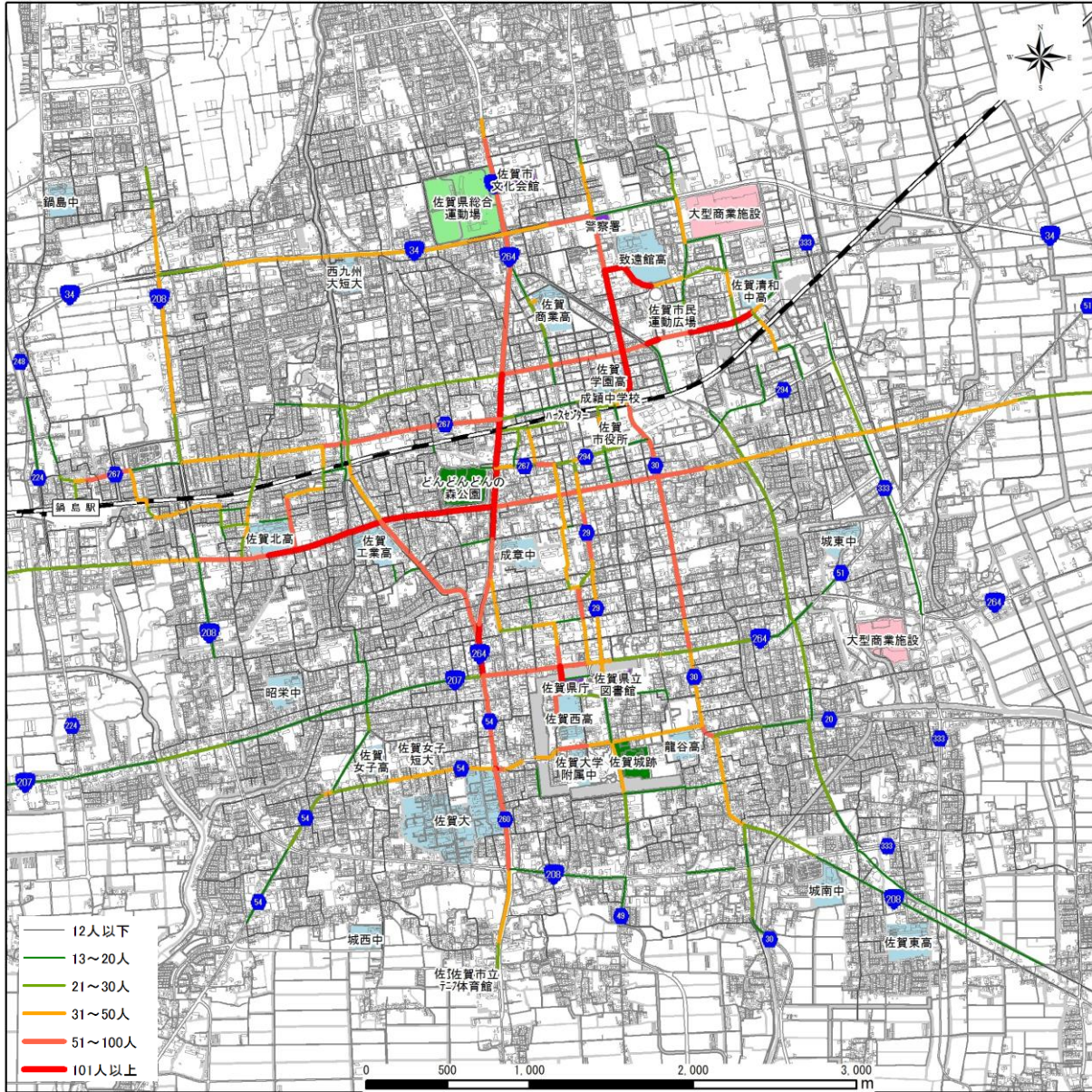


図 9-28 自転車走行ルート



(16) 自転車利用上、困っている、あるいは気にかかる場所

a) 自動車の交通量が多く、接触しそうで危険な箇所

国道 264 号全体と、県道 54 号と回答した人が多くみられます。






- 1件
- 2件
- 3件
- 4件
- 5件以上



図 9-29 自動車の交通量が多く、接触しそうで危険な場所

b) 道幅が狭く、自動車と接触しそうで危険な箇所

特に県道 294 号大財六丁目交差点東側、県道 54 号、勸興小学校東側の細街路と回答した人が多くみられます。

-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上

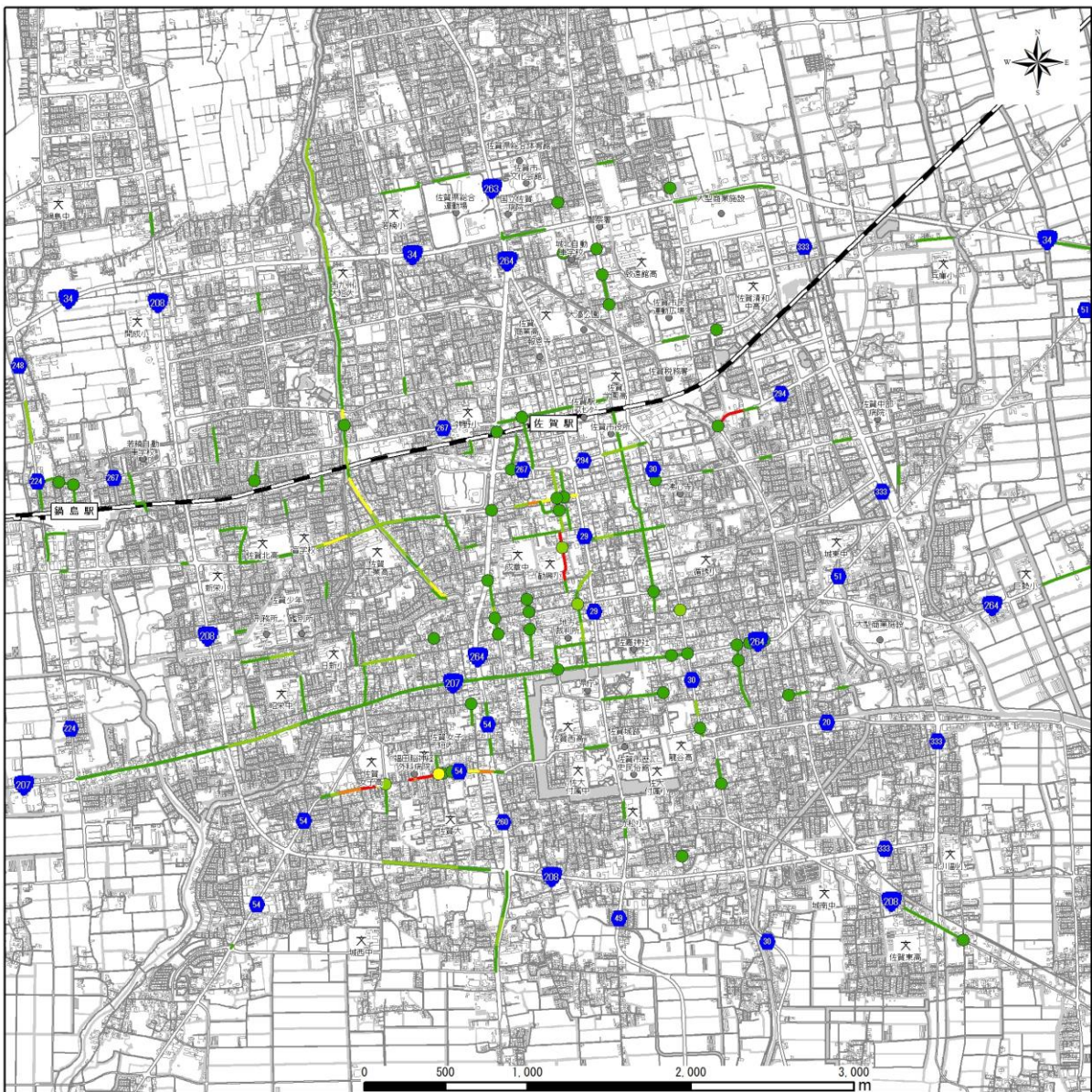



図 9-30 道幅が狭く、自動車と接触しそうで危険な箇所

c) 歩行者が多く、接触しそうで危険な箇所

特に龍谷高校北側の市道と回答した人が多くみられます。

-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上

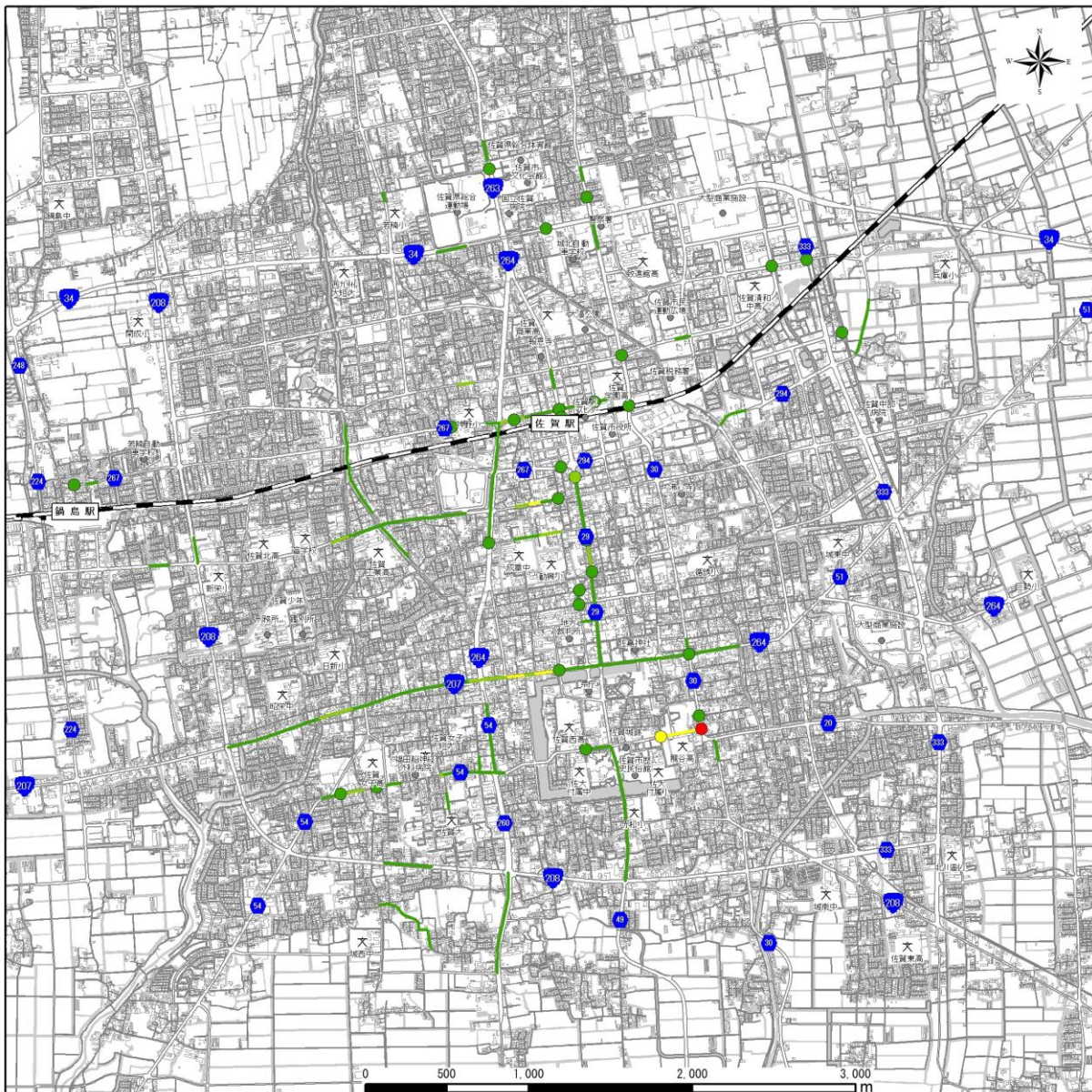


図 9-31 歩行者が多く、接触しそうで危険な箇所

d) 駐輪場が少ない、狭い、新たに必要などの箇所

特に佐賀駅周辺の駐輪場に関する意見が多くみられます。

-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上

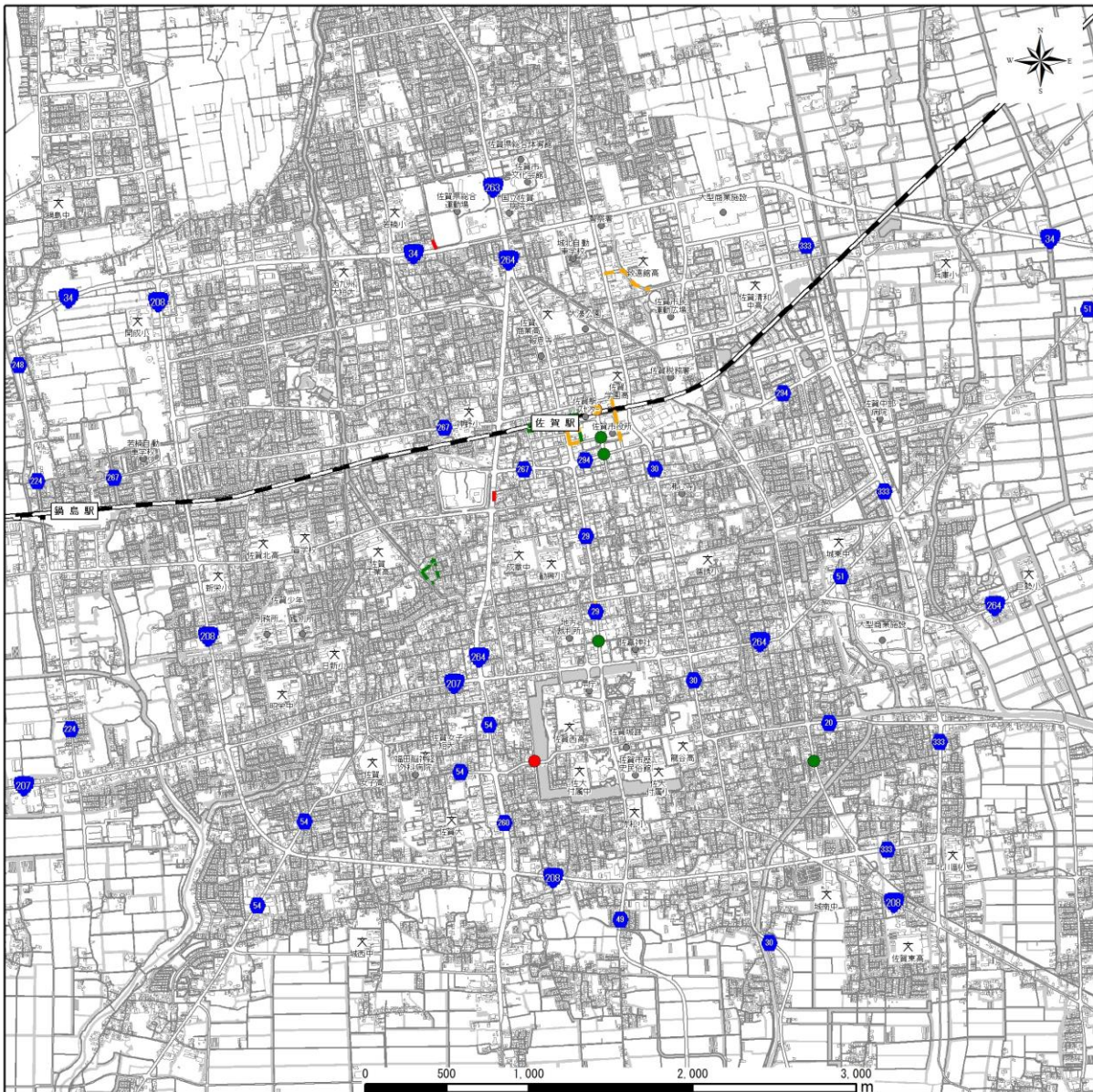


図 9-32 駐輪場が少ない、狭い、新たに必要などの箇所

e) 路上駐停車が多く、自転車で通行しづらい箇所

特に県道 29 号中央橋交差点付近と県庁前通りと回答した人が多くみられます。

-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上

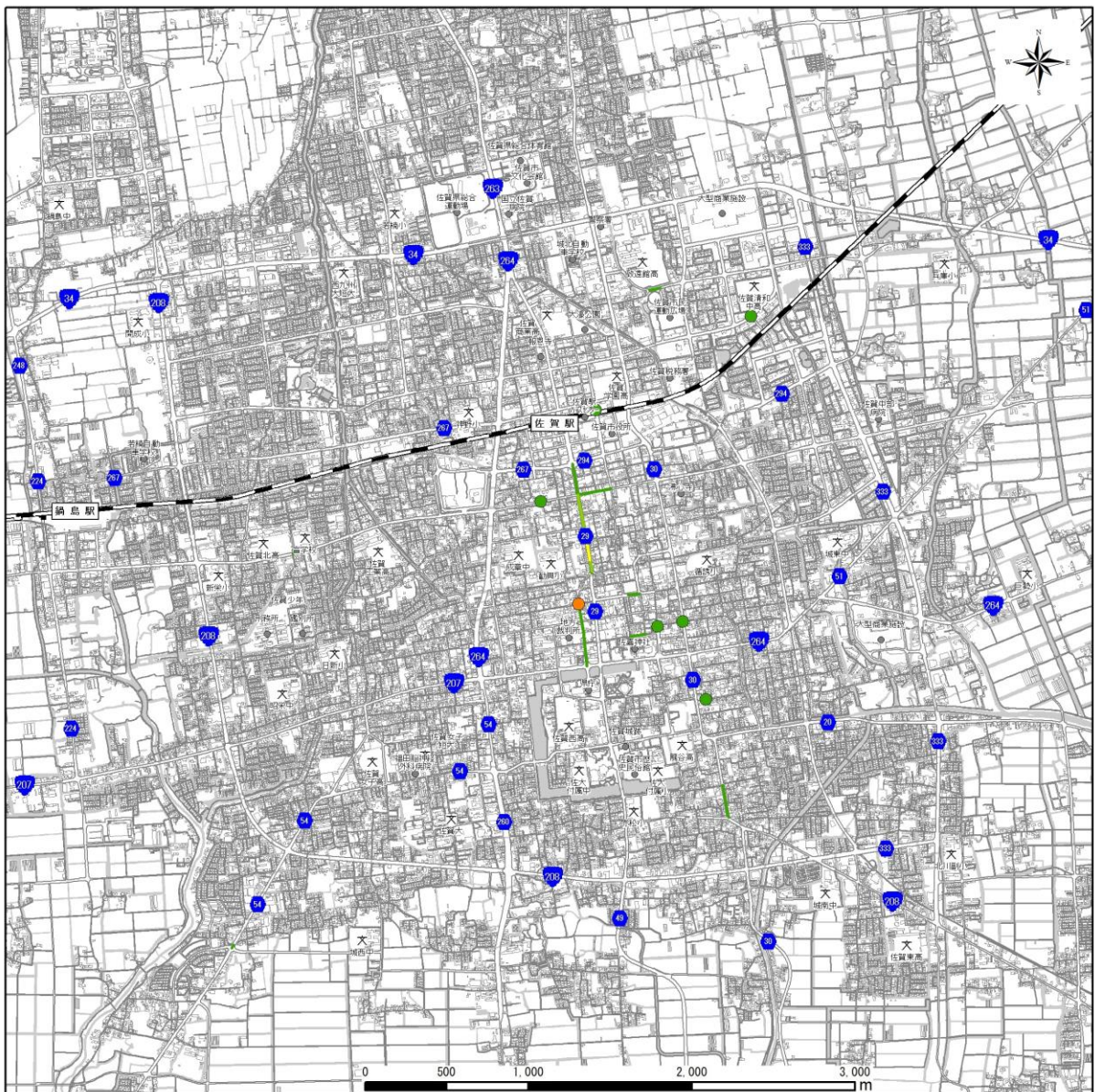


図 9-33 路上駐停車が多く、自転車で通行しづらい箇所

f) 見通しが悪く、向かってくる自動車に気づきにくい箇所

特にほほえみ館入口交差点と昭和橋交差点の西側を回答した人が多くみられます。

-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上

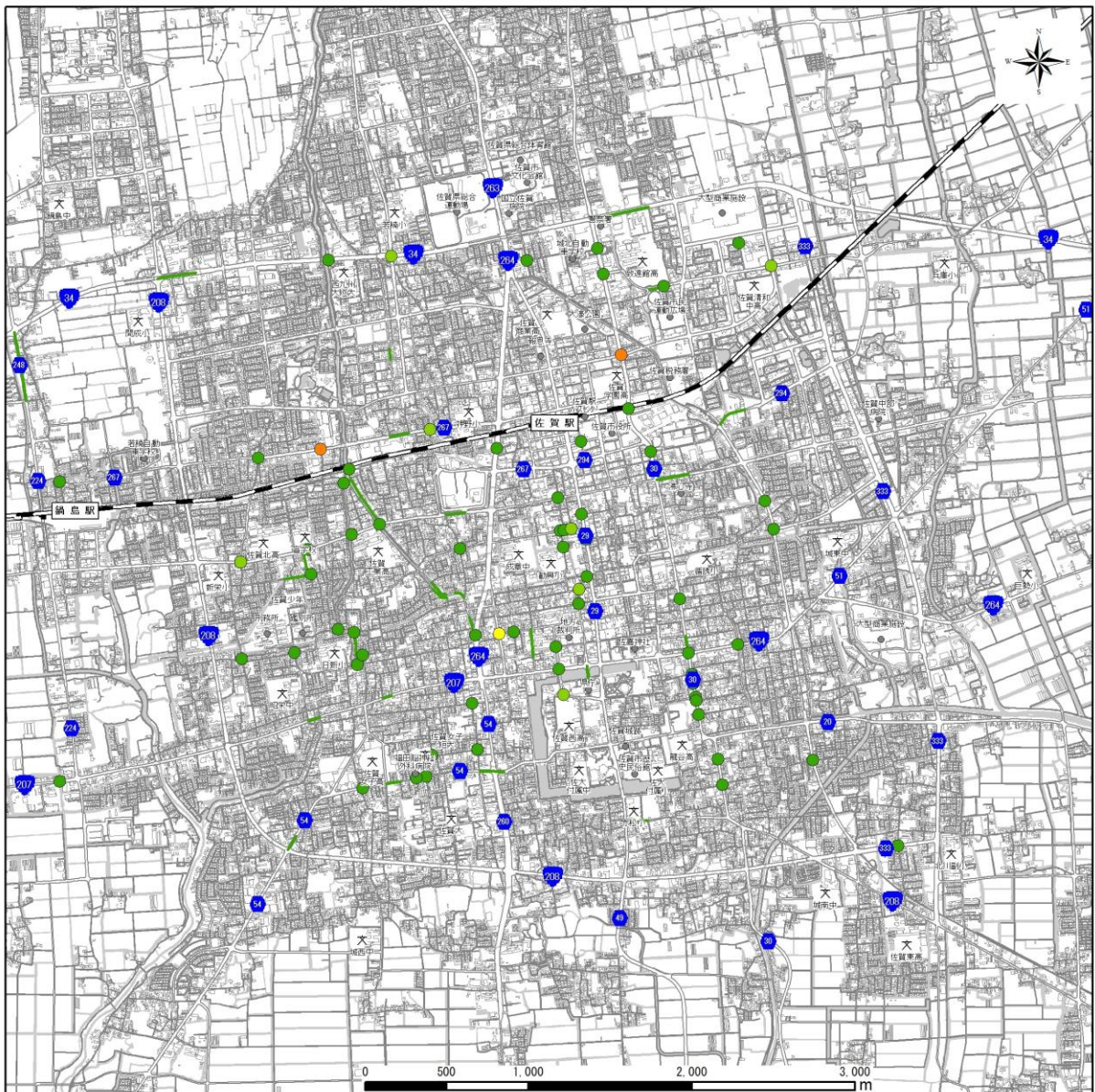


図 9-34 見通しが悪く、向かってくる自動車に気づきにくい箇所

g) 夜間、街灯がないため暗い箇所

特に勸興小学校東側の細街路と回答した人が多くみられます。


-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上



図 9-35 夜間、街灯がないため暗い箇所

h) 信号が多く、時間がかかる箇所

国道 264 号と天神通り・新栄通りに回答が集中しています。

-  1件
-  2件
-  3件
-  4件
-  5件以上

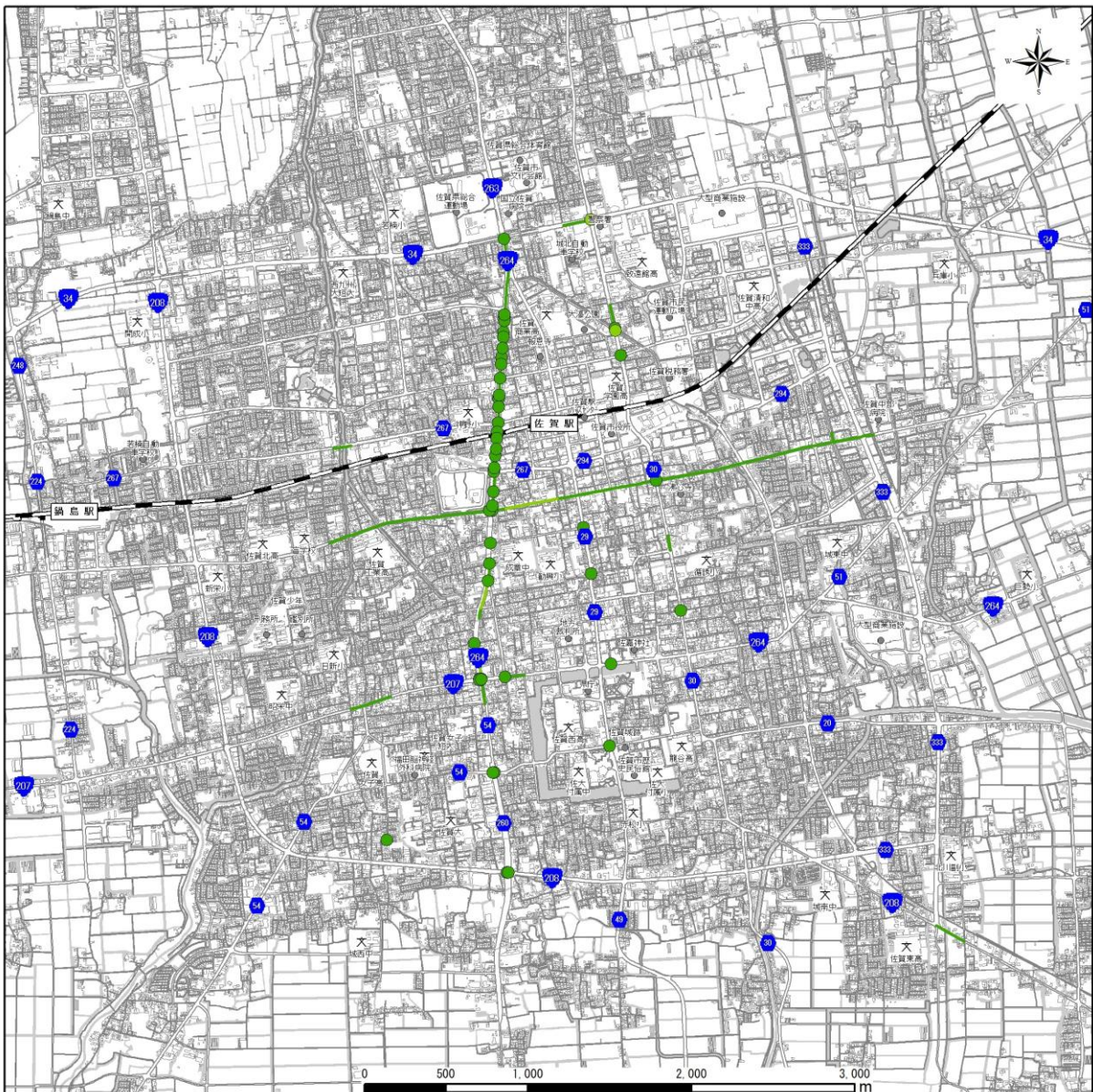


図 9-36 信号が多く、時間がかかる箇所

(17) 駐輪について

a) 普段利用する駐輪場所

自転車利用者のうち過半数は、通勤・通学施設の敷地内に駐輪しています。

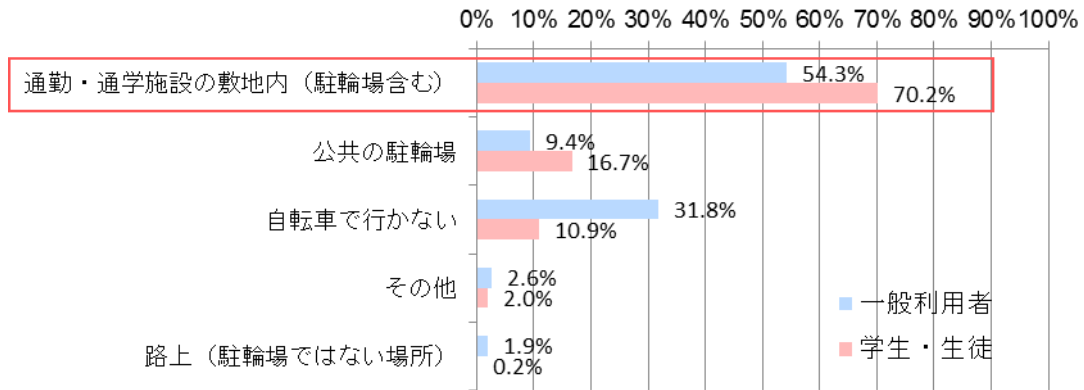


図 9-37 普段利用する駐輪場所

b) 路上駐輪への対策

路上駐輪の対策としては、「目的地自体に自転車を停めるスペースがあれば良い」と考えている人が多くみられます。次いで無料の駐輪場の整備を支持する意見が多くみられます。

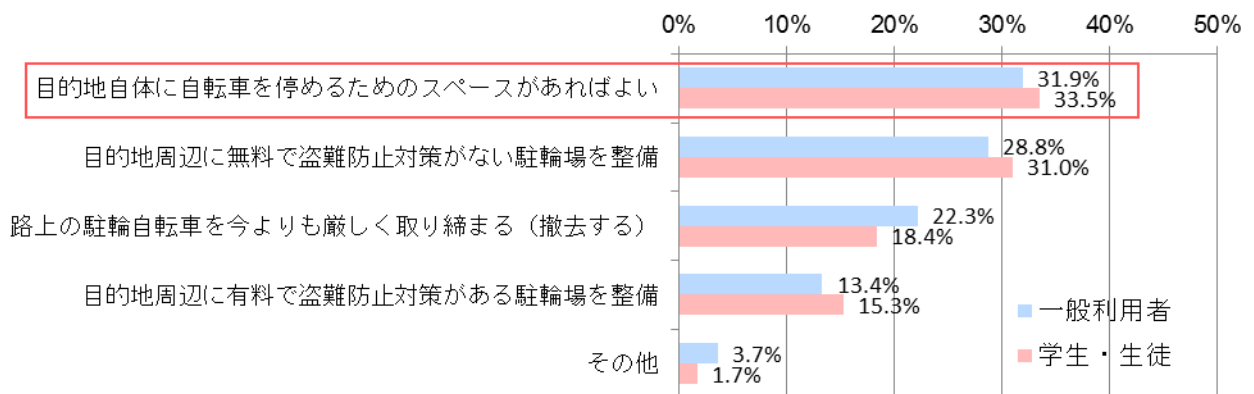


図 9-38 路上駐輪への対策

(18) 通行ルール

自転車通行ルールについては、十分に浸透していない状況です。

- 車道通行の原則、酒気帯び運転の禁止については概ね理解されていますが、歩道通行の要件や標識の遵守等については、十分に浸透していない状況です。

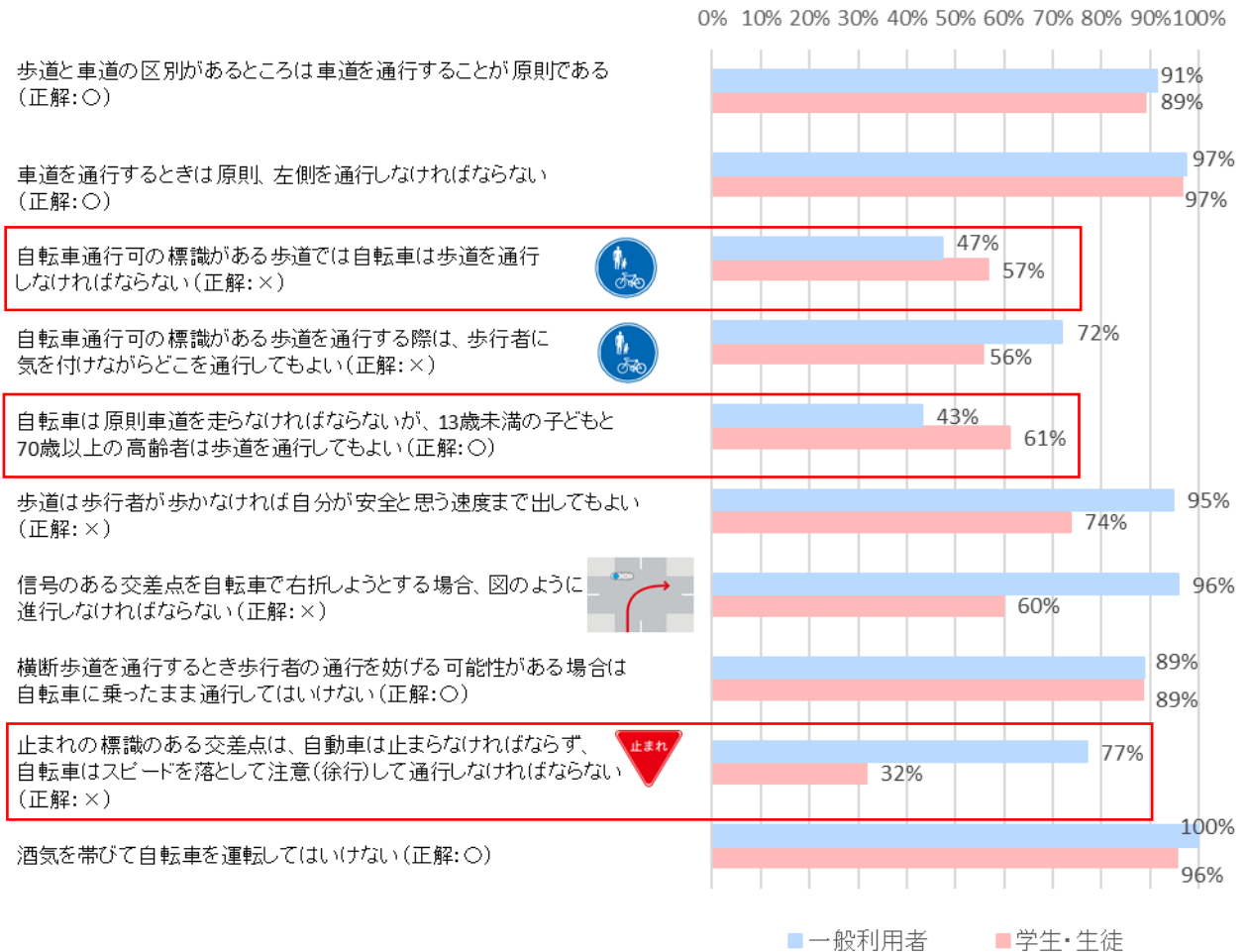


図 9-39 通行ルールの認知率 (正解率)

9.2 自転車利用実態調査結果

9.2.1 調査の目的

佐賀市内で自転車通行空間が整備されている場所において利用実態調査を実施し、自転車通行空間の整備による効果や残課題を把握しました。

- 調査は平成28年7月14日（木）に佐賀市内の3ヶ所で実施しました。
- 交通実態調査により自転車通行空間の利用実態、歩行者と自転車を対象とした聞き取り調査により利用者の意見を把握しました。

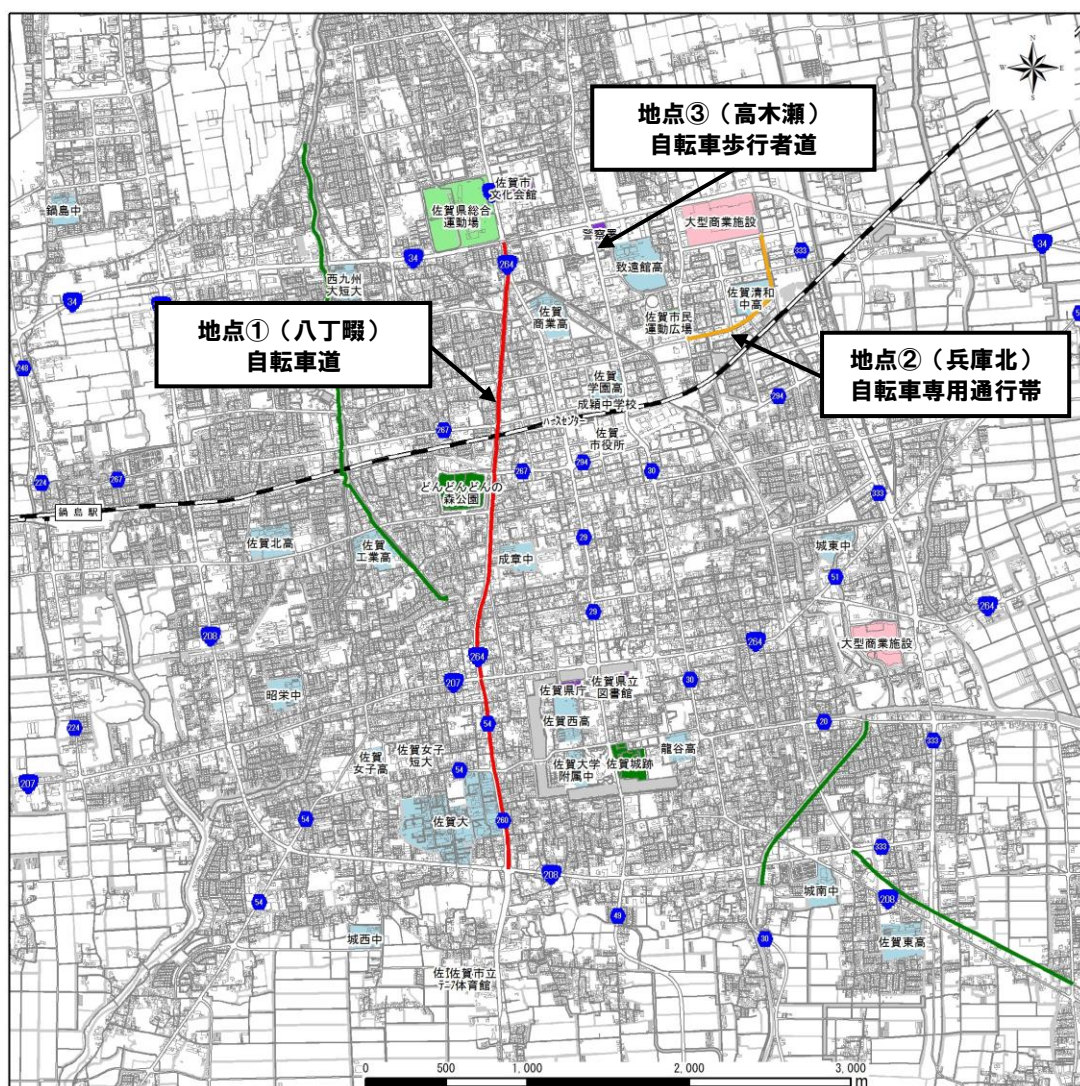


図 9-40 調査位置図

9.2.2 調査結果

(1) 交通実態調査結果

a) 自転車道（地点① 八丁噺）

自転車利用者は80%以上が自転車道を利用していました。

- 当該区間は歩行者と比較して、非常に自転車が多い区間です。
- 学生・生徒は自転車の滞留スペースの位置を守っている一方、一般の利用者は横断歩道に近い位置で滞留する様子が見られました。



図 9-41 交差点付近の滞留の様子（左：学生、右：一般の利用者）

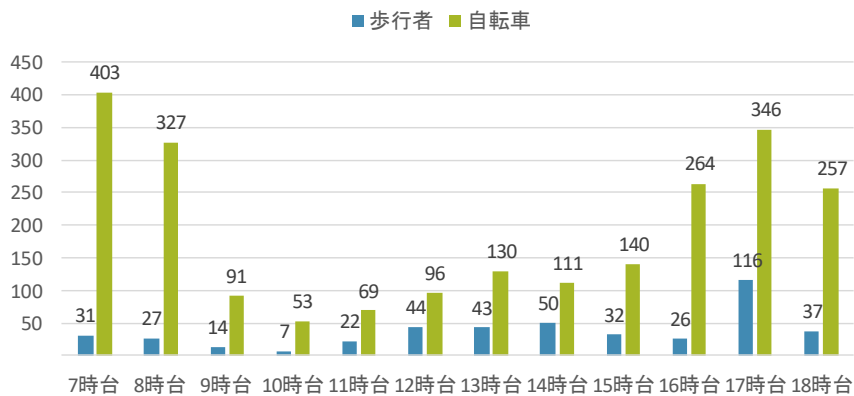


図 9-42 時間帯別歩行者自転車交通量（断面）

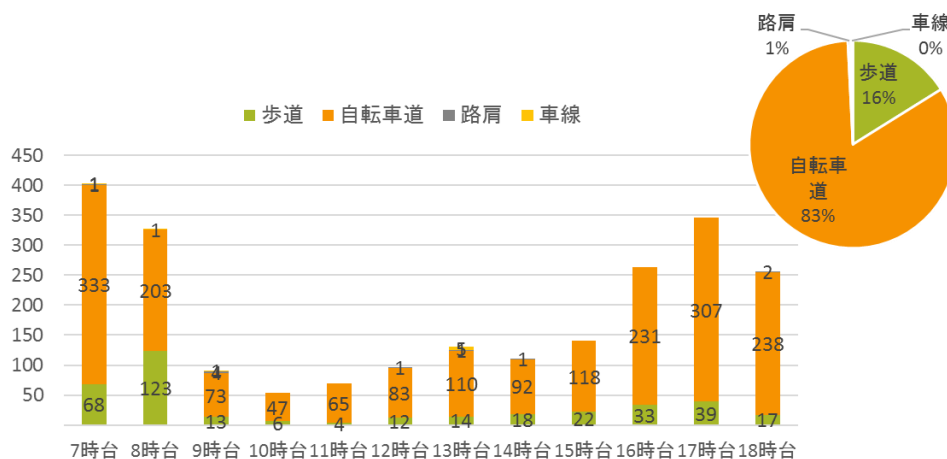


図 9-43 時間帯別自転車通行位置

b) 自転車専用通行帯（地点② 兵庫北）

自転車利用者のうち、自転車レーンを利用している人は46%でした

- 当該区間は歩行者と比較して、非常に自転車が多い区間です。
- 学生・生徒の方が自転車レーンを通行する様子が多くみられましたが、一般の利用者は歩道内を通行している人が多いのが現状です。



図 9-44 交差点付近の滞留の様子

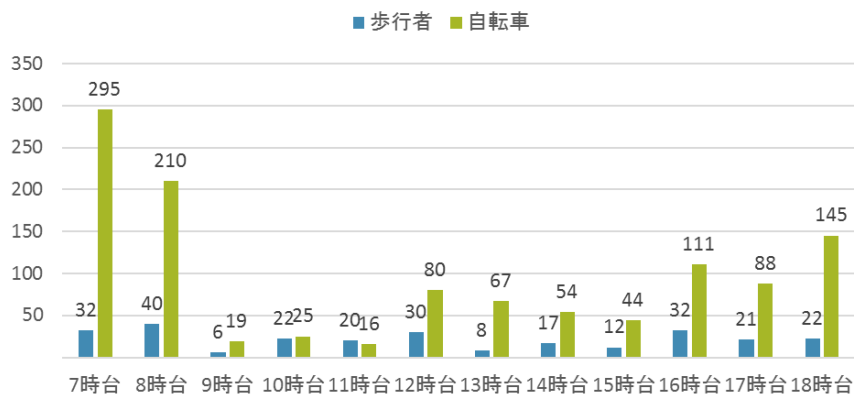


図 9-45 時間帯別歩行者自転車交通量（断面）

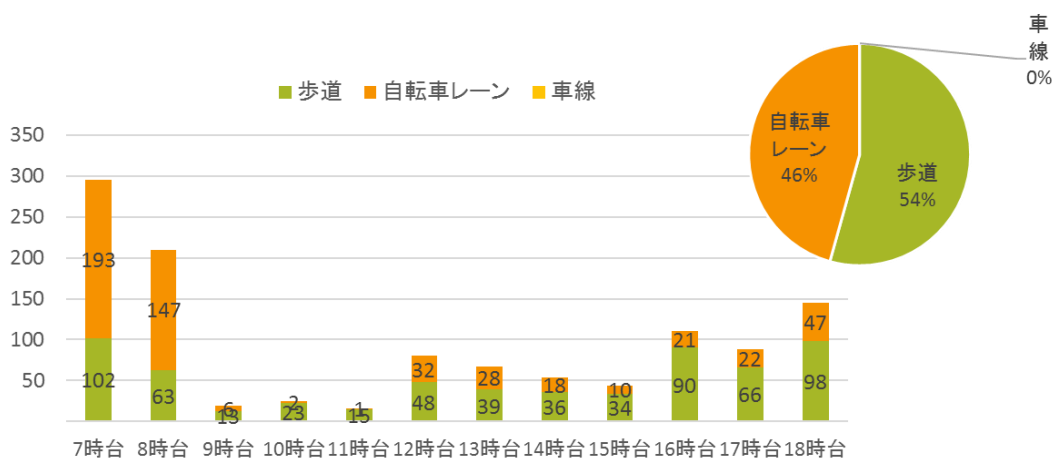


図 9-46 時間帯別自転車通行位置



c) 自転車歩行者道（地点③ 高木瀬）

自転車利用者のうち、車道を通行する人は全体の5%でした。

- 当該区間は歩行者と比較して、非常に自転車が多い区間です。
- 学生・生徒が狭い歩道内を並走して走る様子が多く見られました。



図 9-47 自転車歩行者道内通行の様子

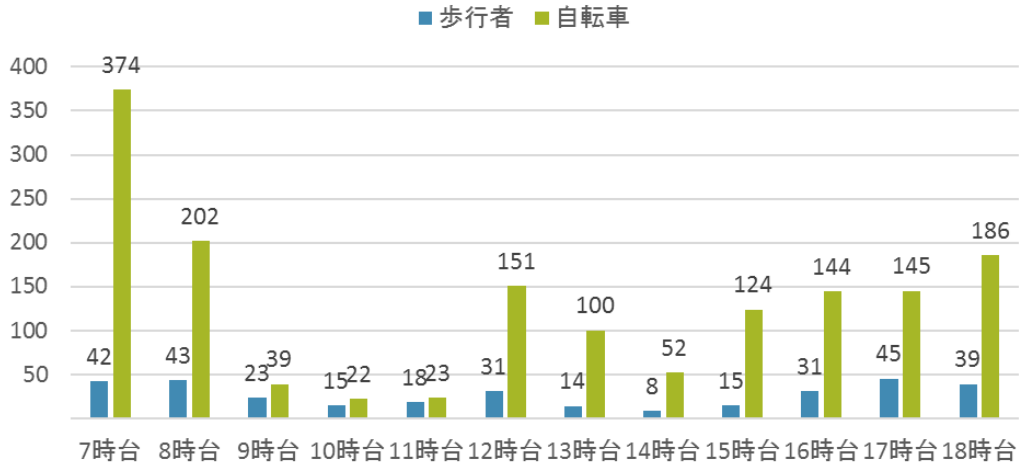


図 9-48 時間帯別歩行者自転車交通量（断面）

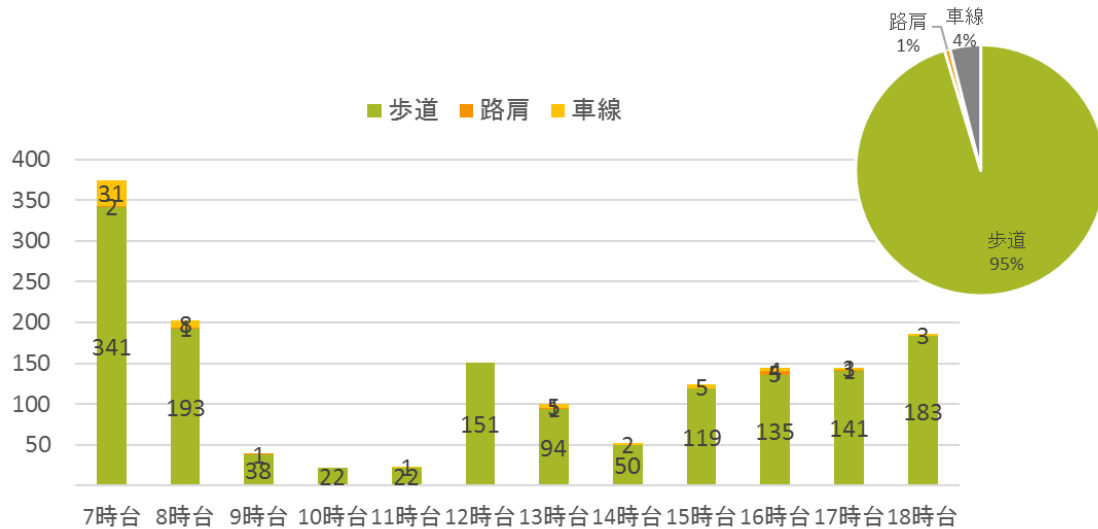


図 9-49 時間帯別自転車通行位置

(2) 聞き取り調査結果

a) 自転車利用者の満足度

通行する上で自転車利用者の満足度が最も高いのは自転車道でした。

- 満足度は、自転車道、自転車専用通行帯、自転車歩行者道の順に高い結果でした。

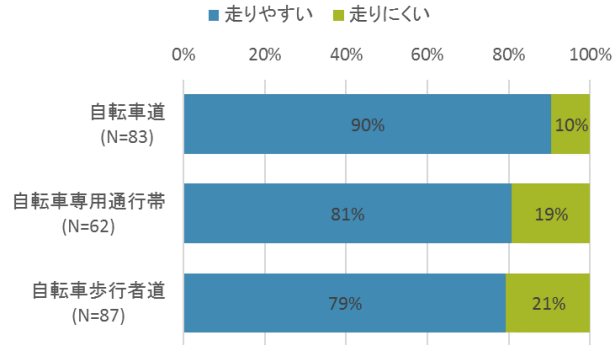


図 9-50 自転車利用者の満足度

b) 歩行者の満足度

通行する上で歩行者の満足度が最も高いのは自転車専用通行帯でした。

- 満足度は、自転車専用通行帯、自転車道、自転車歩行者道の順に高い結果でした。

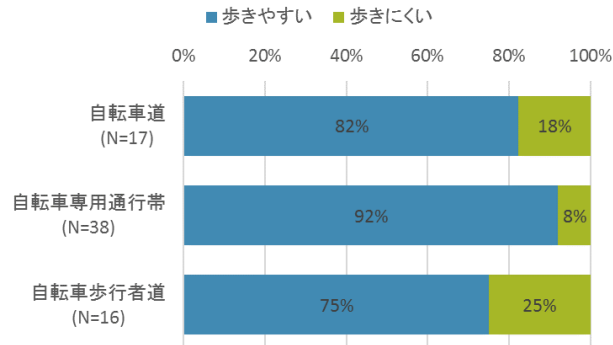


図 9-51 歩行者の満足度

(3) 調査結果まとめ

交通実態調査により把握した自転車通行空間の利用実態について整理しました。

■自転車通行空間の整備について

- ✓ 自転車道および自転車専用通行帯が整備されている路線では、自転車が自転車通行空間内を通行している割合が高いことから、自転車通行空間を整備することにより自転車を正しい通行位置に誘導できることがわかった。
- ✓ 自転車通行空間の整備により、自転車利用者だけでなく、歩行者の満足度が向上することが明らかとなった。



9.3 佐賀市自転車利用環境整備実施計画検討会議

9.3.1 計画検討経緯

本計画策定に向け、佐賀市における自転車利用環境創出について検討するため、佐賀市自転車利用環境整備実施計画検討会議（以下、「検討会議」という）を設置し、3回の会議を実施しました。

表 9-1 佐賀市自転車利用環境整備実施計画検討会議

回・日時	概要
第一回検討会議 平成 28 年 7 月 8 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 佐賀市の現状把握 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 法制度等の変化について ➤ 地域情勢について ➤ 利用者アンケート調査 ➤ 整備進捗状況について ➤ 自転車通行空間実態調査
第二回検討会議 平成 28 年 10 月 18 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第一回検討会議のおさらい ・ 利用者アンケート結果を踏まえた自転車ネットワーク路線の見直しについて ・ 自転車通行空間実態調査結果を踏まえた整備形態の検討 ・ 交差点処理方法、啓発活動、自転車利用の総合的な取り組みの検討について
第三回検討会議 平成 28 年 12 月 21 日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第二回検討会議のおさらい ・ 整備優先順位の検討 ・ 計画の骨子、計画ダイジェスト版の提示



9.3.2 委員名簿

表 9-2 佐賀市自転車利用環境整備実施計画検討会議委員およびアドバイザー

所属機関・団体職名	役職	氏名
佐賀大学 大学院工学系研究科	教授	清田勝
佐賀大学 大学院工学系研究科	准教授	猪八重拓郎
佐賀大学 学務部 学生生活課	副課長	田中信行
佐城地区高等学校生徒指導連絡協議会	事務局	徳永信久
佐賀市小・中学校生徒指導協議会	会長	堤賢二
佐賀市 PTA 協議会	副会長	藤井英貴
佐賀市自治会協議会	会長	小城原直
九州旅客鉄道株式会社 佐賀駅	駅長	熊谷明博
一般社団法人佐賀県バス・タクシー協会	専務理事	江上康男
佐賀県商店街振興組合連合会（唐人町商店街振興組合）	専務理事	宮崎健
NPO 法人ともしび	理事長	江頭邦子
佐賀県サイクリング協会	理事長	平山章一
自転車友の会	代表	村田清
国土交通省 九州地方整備局 佐賀国道事務所 交通対策課	建設専門官	藤原史武
佐賀県 県土整備部 道路課	課長	平尾健
佐賀県 県土整備部 都市計画課	課長	福岡啓功
佐賀県 佐賀土木事務所	所長	田崎茂樹
佐賀県警察本部 交通部 交通規制課	課長	原田崇
佐賀警察署 交通第1課	課長	高木宏順



9.3.3 設置要綱

佐賀市自転車利用環境整備実施計画検討会議設置要綱

(設置)

第1条 佐賀市自転車利用環境整備実施計画（平成17年3月策定）（以下「実施計画」という。）の見直しの策定に関し、市民、地元関係団体等の専門的な意見を聴取するため、佐賀市自転車利用環境整備実施計画検討会議（以下「検討会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 検討会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 実施計画に係る事項
- (2) その他目的達成に必要な事項

(組織)

第3条 検討会議は、19名以内の委員およびアドバイザーで組織する。

- 2 検討会議の委員は、地元関係者、学識経験者並びに関連団体および自転車関連団体の代表者等で構成する。
- 3 委員の任期は、実施計画の見直しの策定が終了するまでとする。

(座長)

第4条 検討会議に、座長および副座長を置き、委員の互選により定める。

- 2 座長は、検討会議の会議を総理する。
- 3 副座長は、座長を補佐し、座長に事故があるときは、副座長がその職務を代理する。

(会議の招集)

第5条 検討会議の会議は、必要に応じて事務局が招集する。

- 2 検討会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

(意見の聴取)

第6条 検討会議は、必要に応じ、会議に委員以外の者の出席を求め、意見を聴取することができる。

(事務局)

第7条 検討会議の事務局は、佐賀市建設部道路整備課に置く。

- 2 事務局は、検討会議の庶務を所掌する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか検討会議の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、平成28年6月1日から施行する。



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