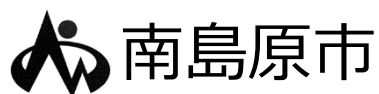


南島原市自転車活用推進計画

「九州横断サイクルルート」（仮称）を見据えた
南島原スロー・サイクルの形成をめざして

令和元年 11 月



目 次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の区域・期間	8
第2章 自転車の活用推進に係る現状と課題	9
2.1 地域特性	9
2.2 市民・中高生の自転車利用の実態・意向	18
2.3 サイクリング・サイクルツーリズム等に係る魅力度	26
2.4 自転車活用推進にあたっての課題	34
第3章 計画の基本目標・方針及び実施施策	37
3.1 基本目標	37
3.2 基本方針	38
3.3 課題解決の方向性	38
3.4 実施施策	39
3.5 自転車ネットワーク計画及び駐輪場計画	46
3.6 実施スケジュール	63
第4章 計画の推進体制及び進捗管理	66
4.1 計画の推進体制	66
4.2 計画の進捗管理	68
参考資料	70

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景と目的

平成29年5月、「自転車活用推進法」が施行されました。この自転車活用推進法は、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時の交通機能の維持、国民の健康増進など我が国が抱える新たな課題に対応するために定められたものです。国、長崎県では、自転車活用推進法に基づき、それぞれが自転車活用推進計画を策定し、自転車の活用について総合的かつ計画的な取組みを始めています。

もとより自転車は、買物や通勤、通学、子供の送迎等の日常生活における身近な移動手段として、あるいはサイクリング等のレジャー手段として利用されてきました。これからも、高齢者にとっては自動車に代わる移動手段として、あらゆる年齢層の利用者の健康増進のための手段として、頻発する災害時の移動手段として、ますます多様かつ重要な役割を担っていくものと期待されています。

一方、本市における日常の移動手段としての役割を果たしてきた島原鉄道南線の廃線から、今年で11年が経過しました。この間、市民や関係者の意見等を踏まえ、その鉄道跡地の利用について検討を進めてきました。かつて市民に日常的に利用されていたように、人のため、自転車のための道路として鉄道跡地を再生することができれば、市民の暮らしや生業、地域の魅力等を再びつなぐことができます。

昨年7月には、原城跡が世界文化遺産「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産の一つとして登録されました。こうした地域の資源を活かした地域活性化への取組みには大きな期待が寄せられています。

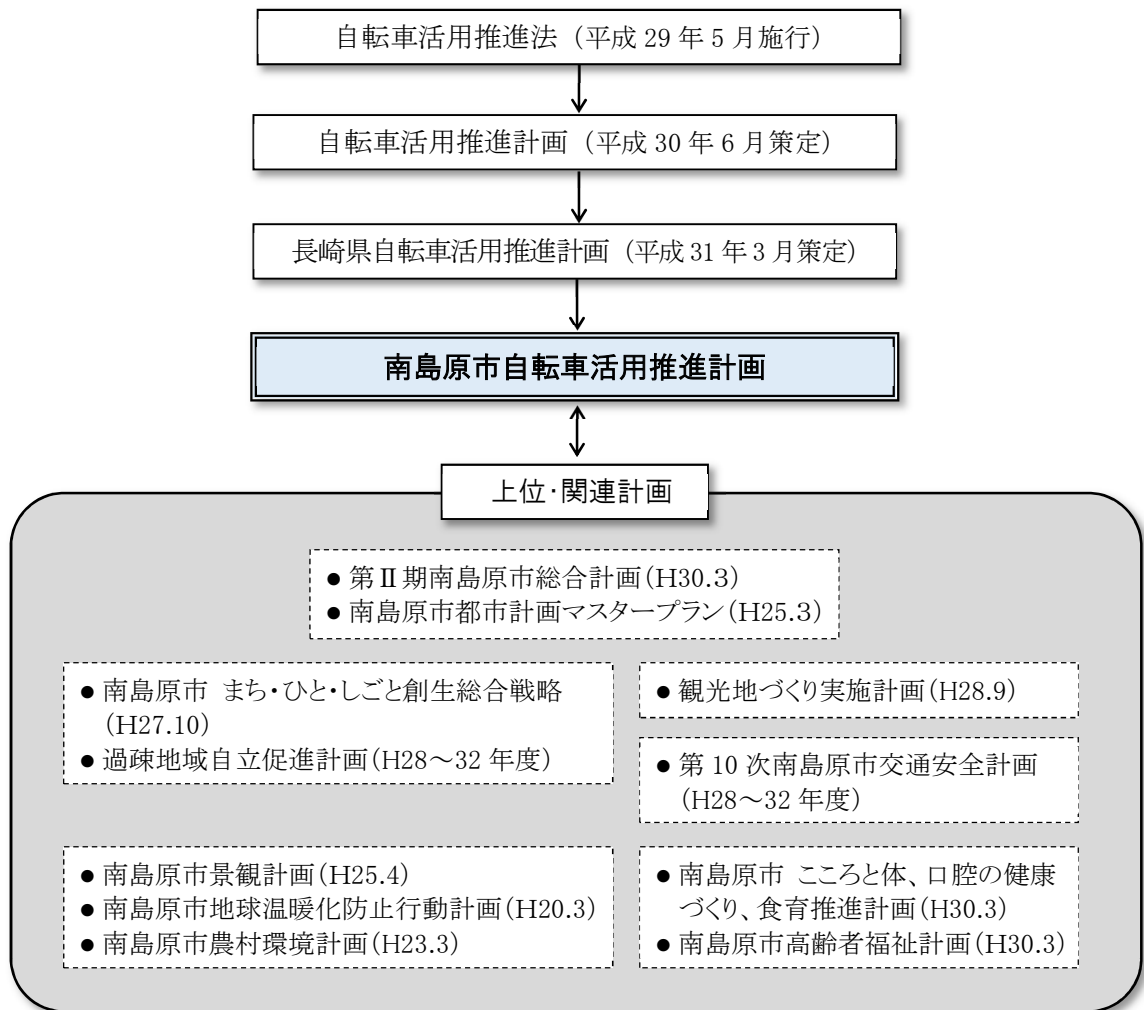
このような背景のもと、本南島原市自転車活用推進計画（以下、本計画）は、本市の特性やニーズ、課題等を考慮し、市民の日常生活を支える快適な自転車通行空間を確保した上で、人、自転車、自動車それぞれの移動の安全を確保しながら、自転車を活用した市民の健康増進や交流機会づくり、地域の魅力を巡り楽しめる環境づくりを進めるため、基本的な目標や方針、施策の内容を検討し、とりまとめたものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法、国及び長崎県の自転車活用推進計画との整合を図りながら、交通、環境、健康、観光、地域活性化等に係る各種施策を、自転車の活用を通じて総合的かつ計画的に推進するための計画です。

計画策定にあたっては、交通、環境、健康、観光、地域活性化等の各分野における上位・関連計画との整合・連携が図られるよう考慮しています。

■図表 1.2.1 計画の位置づけ



(1) 自転車活用推進法・自転車活用推進計画

自転車活用推進法は、平成 28 年 12 月に国会で可決、平成 29 年 5 月に施行されたもので、環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている国内の現状に鑑み、自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的としています。

法の基本理念、基本方針等は、以下に示すとおりです。

■図表 1.2.2 自転車活用推進法の概要(基本理念、基本方針等)

基本 理念	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的 ● 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果 ● 交通体系における自転車による交通の役割の拡大 ● 交通安全の確保 <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">自転車の活用を総合的・計画的に推進</p>														
基本 方針	<p>以下の各種施策を重点的に検討・実施</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">① 自転車専用道路等の整備</td> <td style="width: 50%;">⑧ 交通安全に係る教育及び啓発</td> </tr> <tr> <td>② 路外駐車場の整備等</td> <td>⑨ 国民の健康の保持増進</td> </tr> <tr> <td>③ シェアサイクル施設の整備</td> <td>⑩ 青少年の体力の向上</td> </tr> <tr> <td>④ 自転車競技施設の整備</td> <td>⑪ 公共交通機関との連携の促進</td> </tr> <tr> <td>⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備</td> <td>⑫ 災害時の有効活用体制の整備</td> </tr> <tr> <td>⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等</td> <td>⑬ 自転車を活用した国際交流の促進</td> </tr> <tr> <td>⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化</td> <td>⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援</td> </tr> </table>	① 自転車専用道路等の整備	⑧ 交通安全に係る教育及び啓発	② 路外駐車場の整備等	⑨ 国民の健康の保持増進	③ シェアサイクル施設の整備	⑩ 青少年の体力の向上	④ 自転車競技施設の整備	⑪ 公共交通機関との連携の促進	⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑫ 災害時の有効活用体制の整備	⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等	⑬ 自転車を活用した国際交流の促進	⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援
① 自転車専用道路等の整備	⑧ 交通安全に係る教育及び啓発														
② 路外駐車場の整備等	⑨ 国民の健康の保持増進														
③ シェアサイクル施設の整備	⑩ 青少年の体力の向上														
④ 自転車競技施設の整備	⑪ 公共交通機関との連携の促進														
⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑫ 災害時の有効活用体制の整備														
⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等	⑬ 自転車を活用した国際交流の促進														
⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援														
役割 分担 (責務)	<ul style="list-style-type: none"> ● 国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進 ● 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施 ● 公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める ● 国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力 														

なお、同法第 11 条において、市町村は、国及び都道府県が策定した自転車活用推進計画を勘案して、区域の実情に応じた「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならないとされています。

平成 30 年 6 月に国が策定した自転車活用推進計画の概要は以下に示すとおりです。

■図表 1.2.3 国の自転車活用推進計画の概要

1. 総論
<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車活用推進計画の位置付け ● 計画期間（長期的な展望を視野に入れつつ、2020 年度まで） ● 自転車を巡る現状及び課題（都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心）
2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策
<p>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <p>① 自転車通行空間の計画的な整備の促進 【指標】 自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数 【指標】 都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数</p> <p>② 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保</p> <p>③ シェアサイクルの普及促進 【指標】 サイクルポートの設置数</p> <p>④ 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進</p> <p>⑤ 自転車の I o T 化の促進</p> <p>⑥ 生活道路での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</p>
<p>目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p> <p>⑦ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進</p> <p>⑧ 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出</p> <p>⑨ 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進</p> <p>⑩ 自転車通勤の促進 【指標】 通勤目的の自転車分担率</p>
<p>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <p>⑪ 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致</p> <p>⑫ 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 【指標】 先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数</p>
<p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <p>⑬ 高い安全性を備えた自転車の普及促進 【指標】 自転車の安全基準に係るマークの普及率 【指標】 自転車乗用中の交通事故死者数（※13～17 の関連指標）</p> <p>⑭ 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 【指標】 自転車技士の資格取得者数（※13, 14 の関連指標）</p> <p>⑮ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施</p> <p>⑯ 学校における交通安全教室の開催等の推進。 【指標】 交通安全について指導している学校の割合</p> <p>⑰ 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）</p> <p>⑱ 災害時における自転車の活用の推進</p>
3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置
<p>施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理</p>
4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
<ul style="list-style-type: none"> ● 関係者の連携・協力 ● 計画のフォローアップと見直し ● 調査・研究、広報活動等 ● 財政上の措置等 ● 附則に対する今後の取扱方針

※【指標】：目標達成状況を定量的に評価する指標（K P I）

(2)長崎県自転車活用推進計画

長崎県内における自転車活用推進に向け、国の自転車活用推進計画を勘案し、「長崎県総合計画チャレンジ 2020」の下位計画として策定されたもので、2020 年度までを計画期間としています。

■図表 1.2.4 長崎県自転車活用推進計画の施策体系

目 標	施 策
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・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、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・快適な自転車利用環境を計画的に創出して、自転車利用を促進する。	施策1 自転車通行空間の計画的な整備推進 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 施策3 まちづくりと連携した総合的な取組の実施
②サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化 自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは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、自転車競技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。	施策4 サイクルイベント開催における支援 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
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。	施策6 自転車の安全利用の促進 施策7 学校における交通安全教育の推進 施策8 自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）
その他の取組み	・健康増進に関する取組み ・保険などの加入を促進させる取組み

上記計画の達成状況を把握するための指標として、以下の4指標を設定しています。

- ・自転車活用推進計画を策定した市町数（施策1）
- ・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（施策5）
- ・自転車乗用中の交通事故死傷者数（施策7）
- ・交通安全について指導している学校の割合（施策6，7，8）

(3)長崎県の上位計画

①長崎県観光振興基本計画[平成 28 年3月]

長崎県観光の将来像 『世界が認める観光県ながさき』の実現に向け、県・市町・観光関係事業者・観光振興団体が連携して県内における観光振興に取り組むための方向性を定めています。

島原半島地域については、以下の施策の方向性が示されています。

- ・九州新幹線西九州ルート開業等への対応
- ・世界遺産やキリシタン文化関連資産の活用（日野江城址・原城址を核とした魅力的な滞在プランの創出、長崎市・天草市の構成資産との周遊ルートづくり支援 等）
- ・「島原半島世界ジオパーク」の活用（県内外への積極的な情報発信 等）
- ・体験型観光の推進（海・山の自然を活かしたアクティビティ、盛んな農業を活かすグリーンツーリズム、温泉等を活用したヘルスツーリズム 等）
- ・島原半島が一体となった観光振興

②長崎県南地域公共交通網形成計画[平成 28 年5月]

長崎県南地域（南島原・島原・雲仙・諫早の4市で構成）を対象に、住民・来訪者の移動手段の確保、安全・安心で質の高い運送サービスの提供、観光振興施策との連携による人の交流の活発化等を目標として、また今後の「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の世界遺産登録、九州新幹線西九州ルート開業等を見据えて、鉄道・乗合バス等の地域公共交通の活性化・再生に向けた取組みの方向性を定めています。

③島原地域半島振興計画[平成 28 年2月]

半島振興法に基づく計画であり、「交通通信の確保」では、「災害に強い道づくり」「交通弱者にも配慮した人に優しい道づくり」「景観にも配慮した道づくり」「観光やまちづくりと連携した公共交通網の整備」等が、また「産業の振興及び観光の振興」では、「広域的な周遊観光・体験型観光の推進」「農業と連携した観光振興」等が示されています。

④島原半島観光振興計画[平成 27 年3月]

一般社団法人島原半島観光連盟が、今後5年間の観光施策を体系的にとりまとめたものであり、基本コンセプト（行動理念）『イイね！島原半島』のもと、観光資源の磨き上げや周遊の促進を図ること等が示されています。

(4)本市の上位・関連計画

①第Ⅱ期南島原市総合計画[平成 30 年3月]

今後10年間（2018～2027年）を対象として、本市の目指すべき将来像や目標等を示した「基本構想」と、その前期5年間の具体的な施策の方向性を定めた「前期基本計画」から成ります。

基本理念：『一人ひとりの“しあわせ”のために みんなで進める まちづくり』
 まちの将来像：『これからも 住み続けたい 住んでみたいまち みなみしまばら』

前期基本計画では、「公共施設の適正管理と遊休資産再生プロジェクト」（鉄道廃線跡等、遊休資産を有効活用した交流・賑わいづくり）、「世界遺産のまちぐるり探訪プロジェクト」（世界遺産登録を契機とした地域活性化・交流人口の拡大、海外誘客・周遊型観光のための受入体制等の整備）、「地域で自分らしく暮らす、健康・長生きプロジェクト」（生活習慣病の予防推進）、「みんなで始める地球温暖化防止プロジェクト」（省エネ・エ

コドライブ等の実践)、「暮らしと地域をつなぐ道路ネットワークプロジェクト」(市民生活における移動の利便性と安全性を確保するための市内道路網の整備)等の重点プロジェクトが設定されています。

②南島原市都市計画マスタープラン[平成 25 年3月]

長期的なまちづくりのビジョン(目標年次 2037 年)を示したもので、都市の将来像を以下のとおり設定しています。

都市の将来像：『自然と歴史に育まれた文化を継承して活かしひとときわ輝く魅力あふれるまちづくり』

将来都市構造図では、旧 8 町の市街地が「中心拠点」、「地域交流拠点」、「地区生活拠点」として、また、これらの拠点を相互に連絡する国道 251 号が「都市連携軸」に位置づけられています。

都市施設整備方針図では、国道 251 号沿いに「歩行者自転車ネットワーク軸」を形成することとされています。

③その他の関連計画

本市におけるその他の関連計画は、以下に示すとおりです。

■図表 1.2.5 その他の関連計画

分野	関連計画名	自転車活用推進等に関連する事項
地域振興等	南島原市 まち・ひと・しごと創生総合戦略 [H27.10]	基本目標の1つである「地域の価値を高め、多様な交流により活力を生み出す」ための重点施策として、「 <u>島原鉄道跡地の有効活用</u> 」や「 <u>電動アシスト付レンタサイクル普及</u> 」等の取組みが謳われている。
	過疎地域自立促進計画 [H28～32 年度]	交通通信体系の整備の方針として、「 <u>脆弱な公共交通体系を補完する新たな交通手段の導入</u> 」等が謳われている。
交通安全	第 10 次南島原市交通安全計画 [H28～32 年度]	「歩行者及び自転車の安全確保」が重視すべき視点のひとつに挙げられており、講じる対策として「 <u>自転車利用環境の総合的整備</u> 」が謳われている。
観光	観光地づくり実施計画 [H28.9]	観光客が利用しやすい環境整備(サイン整備等)、街並み整備(有家地区)等の施策が挙げられている。
環境 景観	南島原市景観計画 [H25.4]	景観まちづくりの目標のひとつとして、「 <u>景観資源を繋ぎ来訪者が快適に回遊できる景観まちづくり</u> 」が設定されている。
	南島原市地球温暖化防止行動計画 [H20.3]	「 <u>交通手段の優先順位の変化に応じた環境にやさしいまちづくり</u> 」の具体的取組みとして、「 <u>自転車道及びウォーキングロードの整備推進</u> 」が挙げられている。
	南島原市農村環境計画 [H23.3]	基本目標のひとつとして「農村を基盤とした生活を快適におくれるための環境整備(生活道路整備等)」が挙げられている。
健康・福祉	南島原市 こころと体、口腔の健康づくり、食育推進計画 [H30.3]	「こころと体の健康づくり」の一環として、運動機会の提供や、生活習慣病の予防周知と併せた運動習慣の啓発などの取組みを実施することとしている。
	南島原市高齢者福祉計画 [H30.3]	高齢者が安心して暮らせるまちを目指し、 <u>高齢者等が交通事故に遭うことなく安全に通行できる道路環境の整備</u> に努めることとしている。

1.3 計画の区域・期間

本計画は、本市全域を対象とするものとし、計画策定にあたっては市域を超えた自転車の利用等も考慮するものとします。

また、本計画の期間は、後述する島原鉄道南線跡地（以下、鉄道跡地）の自転車歩行者専用道路としての整備、その他の各種施策・事業等を考慮し、本年より10年後の令和10(2028)年度末までとします。

第2章 自転車の活用推進に係る現状と課題

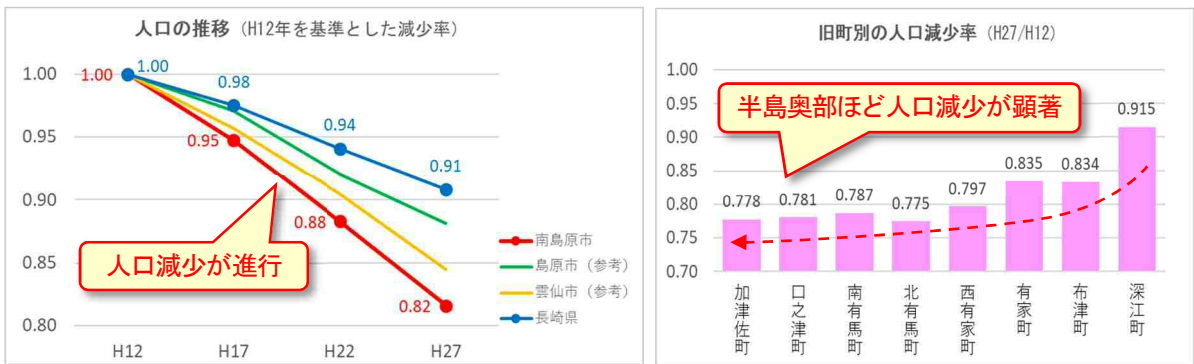
2.1 地域特性

(1)人口動向

本市の人口は、県平均、周辺市（島原市、雲仙市）を上回るレベルで減少しており、平成12～27年の15年間で約2割減少しています。市内の地域別で見ると、島原市に近いエリア（深江町）よりも、半島奥部のエリア（加津佐町等）の方が、人口減少率が高くなっています。

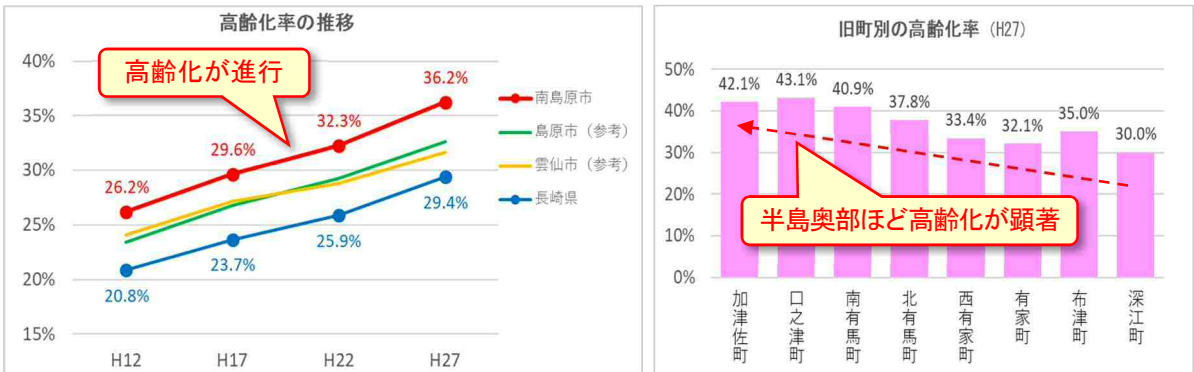
また、高齢化についても、県平均、周辺市を上回るレベルで進行しており、市内地域別では、半島奥部のエリアの方が、高齢化率（65歳以上の人口の割合）が高くなっています。

■図表 2.1.1 人口の動向



資料：国勢調査

■図表 2.1.2 高齢化の動向



資料：国勢調査

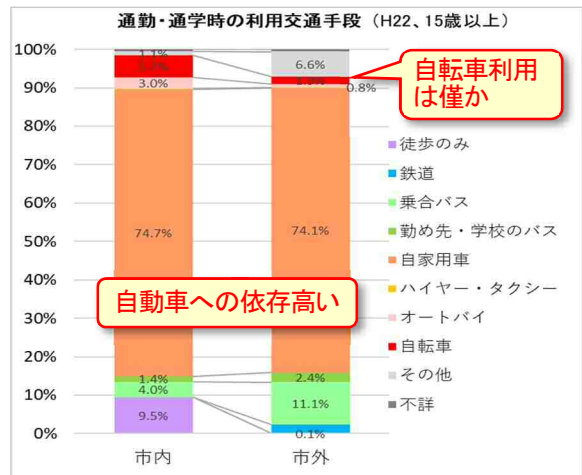
(2)市民の利用交通手段

15歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段は、自家用車が7割強を占めており、自動車への依存度が高い状況が窺えます。

一方、自転車利用は、市内で約6%、市外で約2%と、比率としては僅かです（市内・市外合わせて約800人）。

■図表 2.1.3 市民の利用交通手段(通勤・通学)

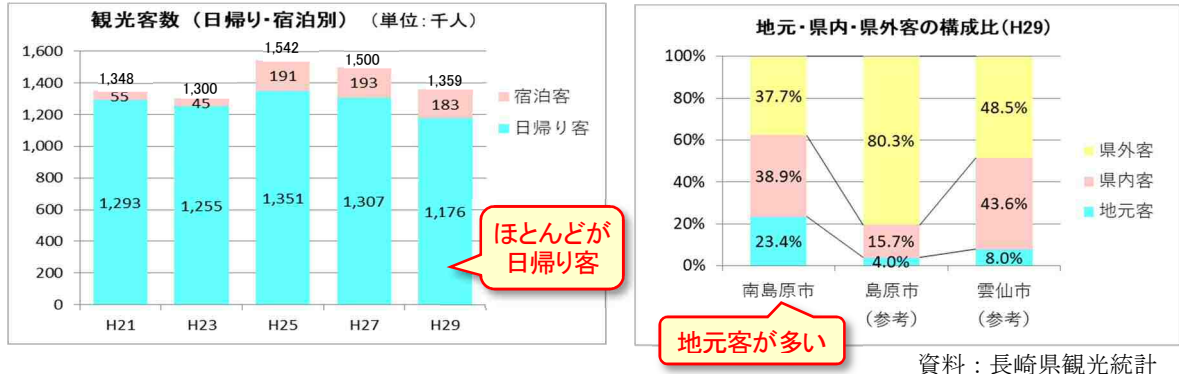
資料：国勢調査



(3)観光動向

市内の観光入込客数は、年間概ね130～150万人の範囲内で推移しており、そのほとんどが日帰り客です。周辺市と比べて、地元客（市内からの観光客）の割合が高く、県外客の占める割合が小さい点が特徴となっています。

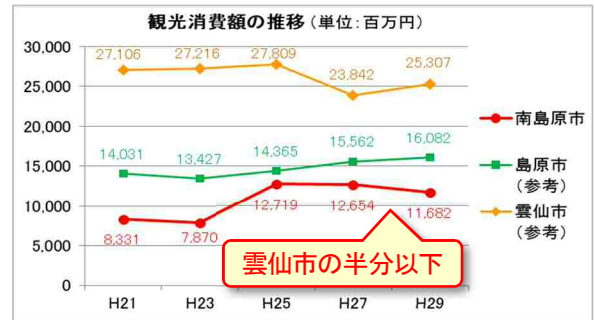
■図表 2.1.4 観光客の内訳



年間観光消費額（観光客が本市内で消費するお金の増額）も相対的に小さく、雲仙市の半分以下の規模となっています。

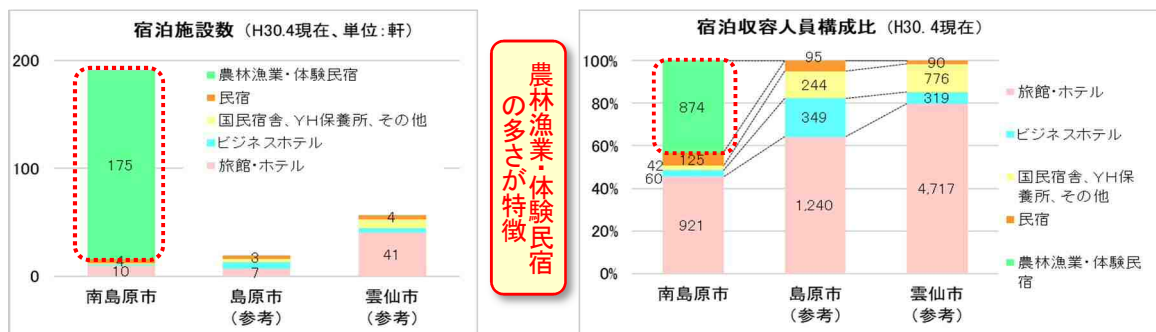
■図表 2.1.5 観光消費額の推移

資料：長崎県観光統計



また、本市は農林業体験・田舎体験等を売りにした体験型民宿の施設数が多い点が特徴となっており、民泊の受入れ軒数、受入れ人数ともに近年増加傾向にあります。

■図表 2.1.6 農林業体験・田舎体験等の受入れ状況



(4)主要施設の分布状況

教育施設は、市内に小学校 17 校（うち 2 校は分校）、中学校 8 校、高校 2 校があり、一部の小学校を除き、鉄道跡地から概ね 2 km以内の範囲に立地しています。中学・高校生のうち約 120 名が自転車で通学しています（平成 29 年 5 月データ）。

市役所庁舎や公民館、図書館等の主要な公共施設についても、そのほとんどが鉄道跡地沿線の市街地内に立地しています。

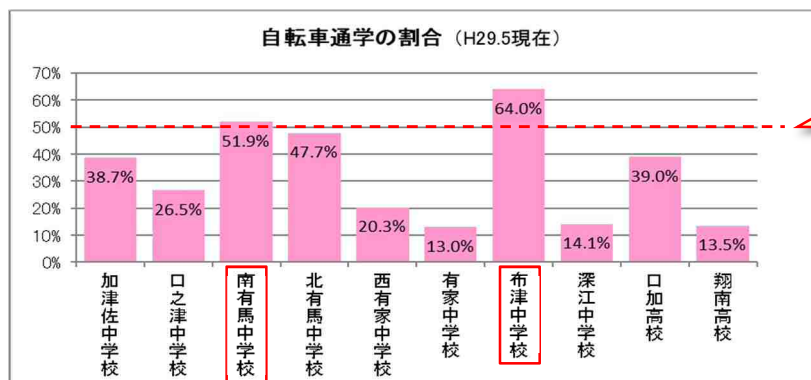
観光施設等については、雲仙山麓に位置する一部の観光拠点を除き、ほとんどが海岸沿いの鉄道跡地沿線に分布しています。その他、交通拠点や大型商業施設等についても鉄道跡地に隣接・近接する位置に立地しています。

■図表 2.1.7 鉄道跡地から概ね2km以内に立地する主要施設

鉄道駅(跡)	教育施設	主な公共施設	観光施設等	その他
深江	瀬野深江	深江小(諏訪)		土石流被災家屋保存公園、ふかえさくらパー
	深江	深江中、深江小、深江小(馬場)	深江庁舎・公民館・図書館・体育館、ふるさと伝承館、ふれあいの家	道の駅みずなし本陣ふかえ
布津	布津新田	飯野小	布津福祉センター湯楽里	
	布津	布津中、布津小	布津庁舎・公民館、ふるさと道場	こんびら公園
有家	堂崎	堂崎小	堂崎公民館、有家老人福祉センター	
	蒲河	有家中、蒲河小	有家総合運動公園・マリパークありえ	
	有家	有家小	有家庁舎・図書館、コレジオホール	ありえ蔵めぐり
西有家	西有家	西有家中、西有家小	本庁・西有家庁舎・図書館、総合学習センター、老人福祉センター	西有家SC
	龍石		B&G海洋センター	龍石海岸
北有馬	北有馬	北有馬中、有馬小	北有馬庁舎、老人福祉センター、文化センター日野江、多目的研修集会施設	日野江城
南有馬	常光寺前		古園体育館	
	浦田観音			原城温泉
	原城	南有馬中、南有馬小	南有馬庁舎・武道館・体育館・運動公園、原城図書館、原城オアシスセンター	原城跡、有馬キリシタン遺跡記念館
口之津	有馬吉川		吉川体育館	古野憩いの広場
	東大屋		口之津運動広場	
	口之津	口之津中、口之津小	口之津庁舎・公民館・図書館・体育館、老人福祉センター	南蛮船来航の地、口之津歴史民俗資料館
加津佐	白浜海水浴場前	口加高		白浜海水浴場、口之津温泉、九州オルレコー
	加津佐	加津佐中、加津佐小	加津佐庁舎・公民館・図書館、総合福祉センター、青年・婦人会館	前浜海水浴場、かつさオートキャンプ場

※SC:ショッピングセンター

■図表 2.1.8 中高生の自転車通学者の割合



自転車通学は合計約 120 名。布津・南有馬中は半数以上が自転車通学

資料：市資料

■ 図表 2.1.9 教育施設の分布状況



■ 図表 2.1.10 公共施設の分布状況



■ 図表 2.1.11 観光資源・観光施設の分布状況



■ 図表 2.1.12 その他の主要施設の分布状況

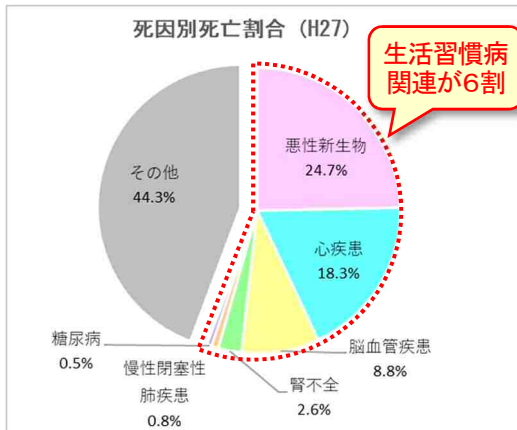


(5)市民の健康・医療に関する状況

市民の死因別死亡割合をみると、生活習慣病が6割弱を占めています。この状況を踏まえると、生活習慣病対策は、市民の生活の質の維持・向上、医療費の適正化を図るうえでの重要な取り組みであると考えられます。

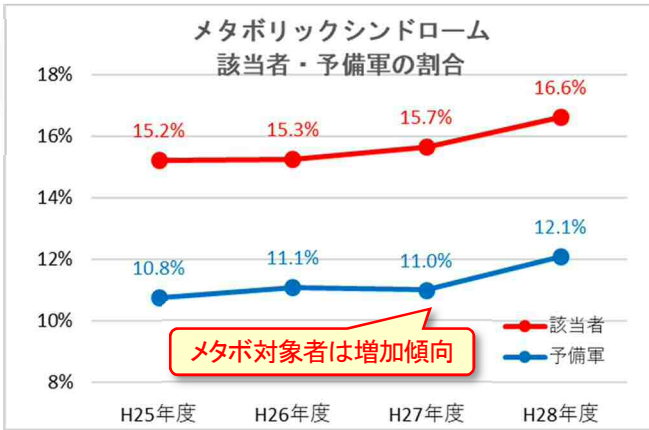
また、メタボリックシンドローム（内臓脂肪症候群）の該当者・予備軍の割合も、近年上昇傾向にあります。

■図表 2.1.13 死因別死亡割合



資料：特定健診等実施計画

■図表 2.1.14 メタボ対象者の状況



資料：特定健診等実施計画

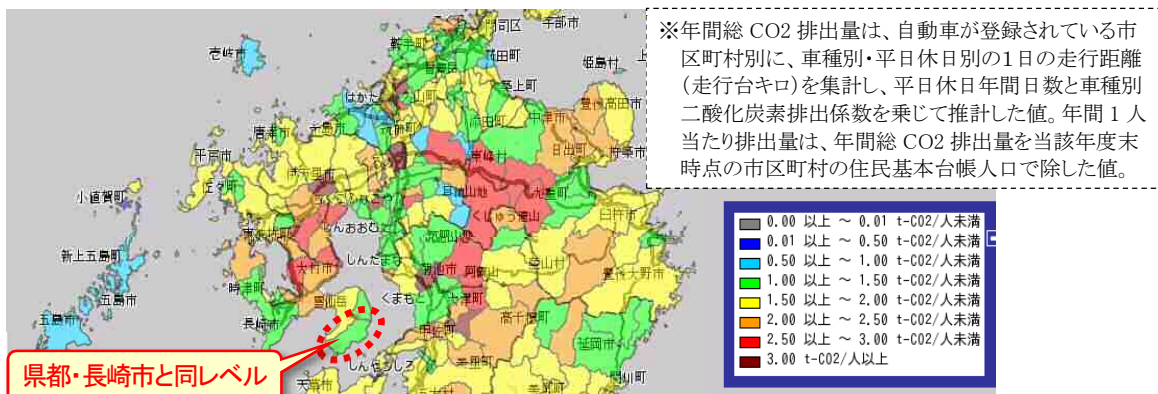
■図表 2.1.15 現在実施中の健康増進等に関わる取り組み等

運動の楽しみ方講座	健康管理・疾病予防のための市民の自助努力支援、生活習慣病等の予防や健康寿命の延伸を目的として、保健師や栄養士による講話、運動講師による運動実習等を実施している。
健康づくりポイント事業	健診の受診や健康づくりの取り組みを行うごとにポイントが貯まり、貯めたポイントに応じてクオカード（商品券）と交換できる制度。（平成31年度より運用開始）
ウォーキングコースの設定	歩行を促すことによる市民の健康増進を主目的として、鉄道廃線跡沿線の公園や河川・海岸沿い等に12のウォーキングコースを設定している。

(6)自動車によるCO₂排出量

自動車（全車）によるCO₂排出量（人口1人あたり）は、本市は1.0～1.5t-CO₂/人に区分されており、県都・長崎市と同レベルとなっています。

■図表 2.1.16 自動車(全車)によるCO₂排出量(人口1人あたり)

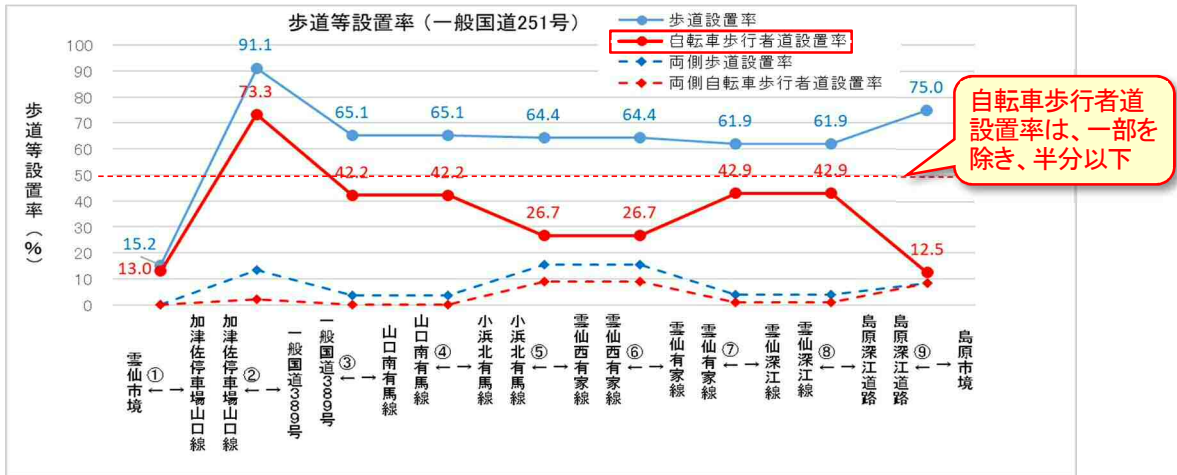


(7)主要道路の状況(国道 251 号)

国道 251 号の自転車歩行者道設置率は、加津佐町の一部区間を除き、いずれの区間も半分に満たない状況です。また、その他主要道路についても、概して歩道等の設置率は低い状況にあります。

交通量については、有家町から北有馬町にかけての区間が最も多く（約 17,000 台/日）、混雑度も高くなっています。

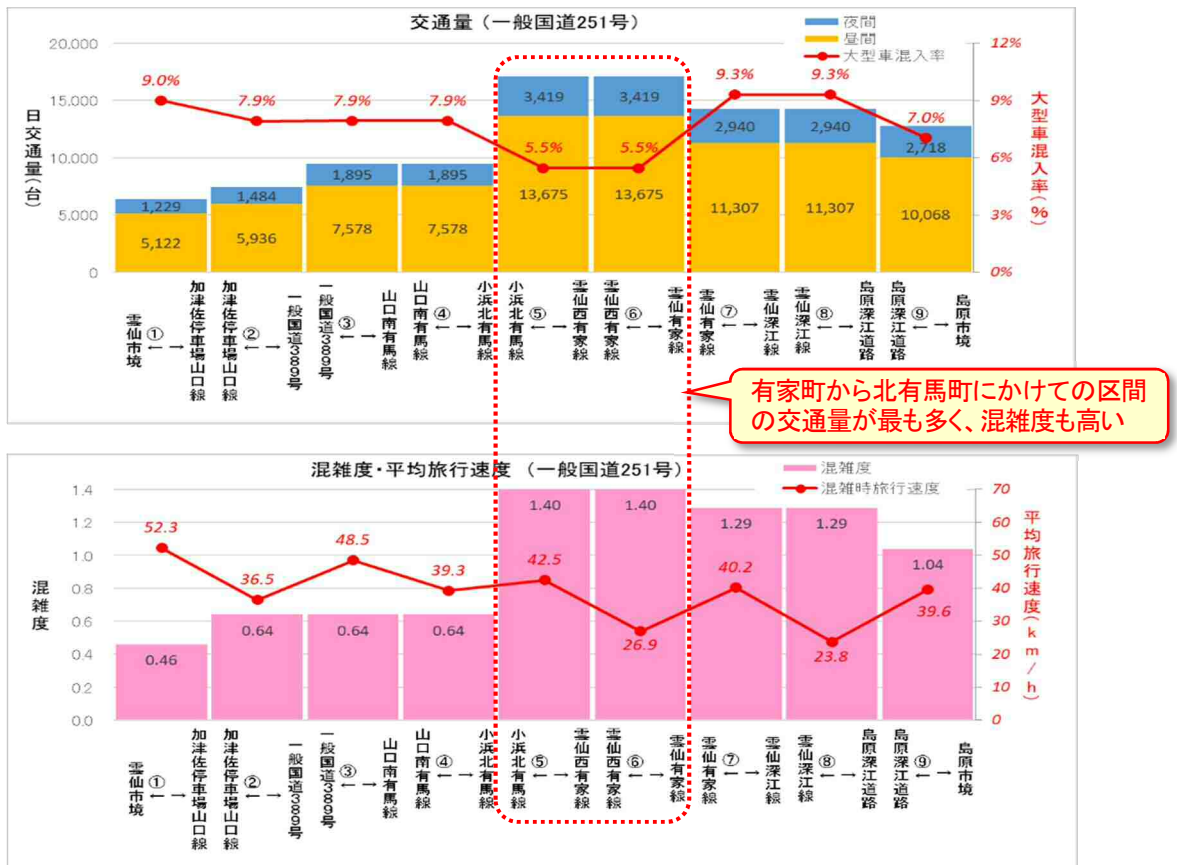
■ 図表 2.1.17 国道 251 号の歩道等の整備状況



自転車歩行者道設置率は、一部を除き、半分以上

資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

■ 図表 2.1.18 国道 251 号の交通量・混雑度



有家町から北有馬町にかけての区間の交通量が最も多く、混雑度も高い

資料：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

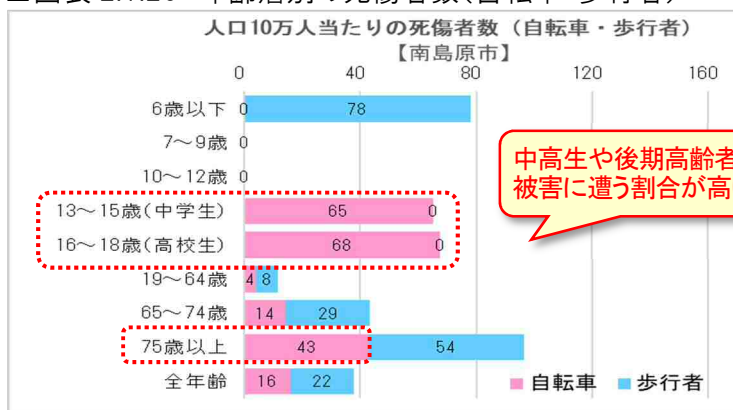
自転車関連の交通事故は、国道 251 号の西有家～北有馬の区間（交通量の多い区間）に集中しており、事故類型別では、出合頭事故が半数を占めています。

また、年齢層別にみると、中学・高校生や後期高齢者（75 歳以上）が被害に遭う割合（人口 10 万人当たり）が高くなっています。

■ 図表 2.1.19 自転車関連の交通事故の発生状況(路線・区間、事故類型)

路線	区間	自転車事故件数	事故類型	事故件数
国道 251 号	深江	1	出合頭	7
	西有家～北有馬	7	右折直進時	3
	口之津	1	右折時(その他)	1
	加津佐	2	左折時	1
小浜北有馬線		1	追突(進行中)	1
雲仙有家線		1	追越・追抜時	1
加津佐停車場山口線		1		
合計 (H25～H28)		14		14

■ 図表 2.1.20 年齢層別の死傷者数(自転車・歩行者)



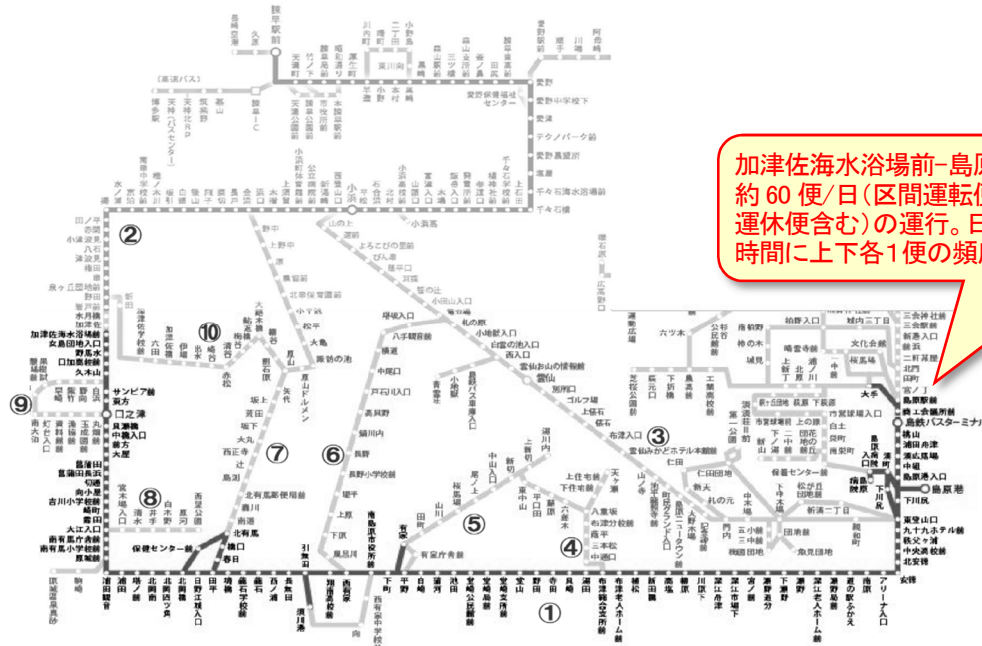
中高生や後期高齢者が被害に遭う割合が高い

資料：長崎県資料

(8)公共交通の状況

島原鉄道南線の代替交通機関である島鉄バス「加津佐海水浴場前-島原線」は、市内では最も運行本数が多い系統であり、日中は概ね1時間に上下各1便の頻度で運行されています。

■ 図表 2.1.21 市内の公共交通網(島鉄バス路線)



加津佐海水浴場前-島原線(①)は、約60便/日(区間運転便・土日祝日運休便含む)の運行。日中は概ね1時間に上下各1便の頻度。

(9) 鉄道跡地の状況

島原鉄道南線は、2008年4月の廃線後、レール及び標識等は撤去されたものの、大部分で路盤や橋梁等は残されたままの状況となっています。

■ 図表 2.1.22 鉄道跡地の概況

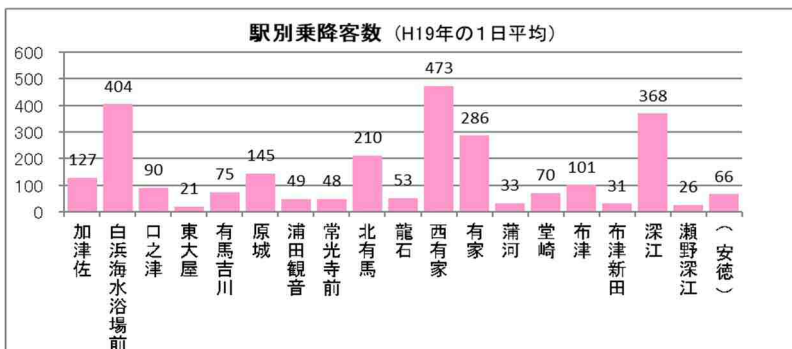
駅名	キロ程 (諫早起点)	駅間距離 (km)	標準勾配 (%)	列車 交換	ホーム	駅舎	日平均 乗降客数 (H19)	主要施設 (橋梁・トンネル)	備考
(安徳)	45.3			▲	1面(単式)		66		島原市内
		2.2	10.2					安新大橋(L=225m)	〃
瀬野深江	47.5				1面(単式)		26		
		2.1	10.2						
深江	49.6			●	2面(相対)	有り	368		委託駅
		2.4	16.3						
布津新田	52.0				1面(単式)		31		
		1.9	9.5						
布津	53.9			●	2面(相対)	有り	101		
		3.0	4.8						
堂崎	56.9			▲	1面(単式)		70		
		1.5	3.6						
蒲河	58.4				1面(単式)		33		駐輪場あり
		1.5	13.7						
有家	59.9			●	2面(相対)	有り	286		駅員配置
		1.3	10.7						
西有家	61.2			▲	1面(単式)	有り	473		
		2.2	7.6						
龍石	63.4				1面(単式)		53		
		1.9	0.3						
北有馬	65.3			●	2面(相対)	有り	210		委託駅
		0.8	5.5					有馬川橋梁(L=61m)	
常光寺前	66.1				1面(単式)		48		
		1.1	3.0						
浦田観音	67.2				1面(単式)		49		
		1.0	1.4						
原城	68.2			●	2面(相対)	有り	145		
		2.4	6.4						
有馬吉川	70.6			▲	1面(島式)		75		
		4.0	13.0					宮崎鼻トンネル(L=272m)	
東大屋	74.6				1面(単式)		21		
		1.2	4.3						
口之津	75.8			▲	1面(単式)	有り	90		
		1.0	8.0						
白浜海水浴場前	76.8				1面(単式)		404		駐輪場あり
		1.7	10.0						
加津佐	78.5				1面(単式)	有り	127		

●: 交換可(廃線当時、上り・下りのすれ違い可能な施設があった)
▲: 元交換可(かつて運行本数が多かった時代に、すれ違い可能な施設があった)

単式: 線路1線(単線)にホーム1面
相対: 線路2線(複線)の両側にホーム各1面
島式: ホーム1面の両側に線路が各1線

(参考文献) 鉄道ピクトリアル No509(1989年3月臨時増刊号)
私鉄の廃線跡を歩くIV(中国・四国・九州編)

■ 図表 2.1.23 廃線直前の各駅の乗降客数



資料: 鉄道ピクトリアル N0509

2.2 市民・中高生の自転車利用の実態・意向

(1) 調査の概要

自転車利用の実態や意向を把握するため、市民及び中高生を対象としたアンケート調査を実施しました。調査の概要は、以下のとおりです。

【市民】

- ◆ 調査対象 市内在住の18歳以上の住民(無作為抽出)
- ◆ 調査実施期間 平成31年3月25日(月)～4月12日(金)
- ◆ 配布・回収数 1,500票(回収504票、回収率34%)
- ◆ 調査内容
 - ① 回答者の属性
 - ② 自転車の保有状況
 - ③ 自転車の利用実態(利用目的、利用頻度、走行経路・走行空間、交通事故の経験等)
 - ④ 自転車利用環境に対する満足度(走行環境、駐輪環境)
 - ⑤ 自転車に関する交通ルールについて
 - ⑥ 自転車利用推進のあり方について

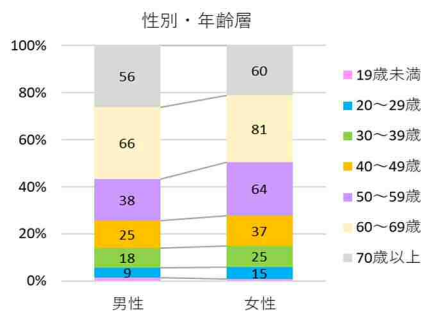
	回答数	世帯数 (H27国調)	回答数の割合
加津佐	72	2,494	2.9%
口之津	72	2,201	3.3%
南有馬	50	1,874	2.7%
北有馬	39	1,149	3.4%
西有家	76	2,425	3.1%
有家	70	2,634	2.7%
布津	42	1,377	3.1%
深江	81	2,510	3.2%
市合計	502	16,664	3.0%

【中高生】

- ◆ 調査対象 市内の中学校8校・高等学校2校の全生徒(口加高校については2年生のみ)
- ◆ 調査実施期間 平成31年4月15日(月)～4月19日(金)
- ◆ 配布・回収数 1,224票(内訳は下記の図表2.24参照)
- ◆ 調査内容
 - ※ 市民向けアンケートの内容を基本として、一部、中高生向けに設問内容を変更。

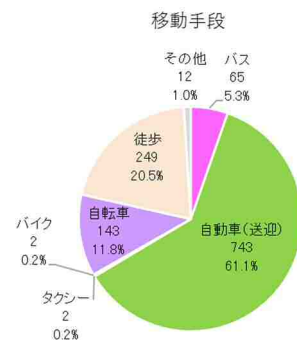
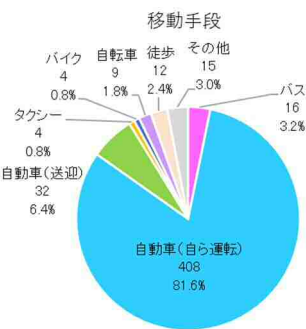
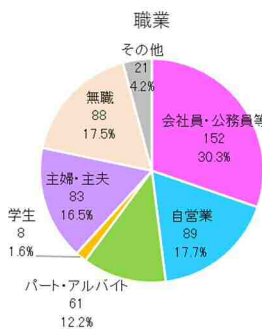
■ 図表 2.2.1 回答者の内訳

【市民】



【中高生】

	1年生			2年生			3年生		学年不明		合計
	男	女	不明	男	女	不明	男	女	男	女	
中学校	加津佐	22	18		14	18	1	27	23		123
	口之津	18	13		15	18		16	19		99
	南有馬	9	16		15	14		13	16		83
	北有馬	7	15	1	14	13		4	10		84
	西有家	38	30	1	37	29	1	37	26		199
	有家	37	29		33	36	1	35	31		202
	布津	19	24		19	13		17	15		107
	深江	27	29		22	38		35	34		185
高等学校	口加			31	35	1					67
	翔南								53	42	95
計	177	174	2	200	214	4	184	174	53	42	1224



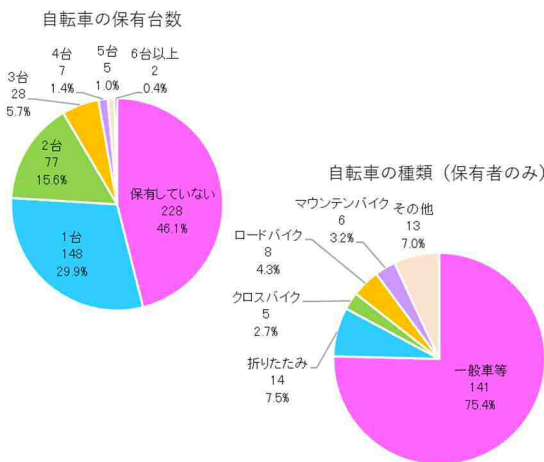
(2) 自転車保有状況

自転車を保有していない世帯が約46%、複数台保有している世帯が約24%を占めています(市民)。中高生のいる世帯については、ほとんどが1~3台の自転車を保有しています。

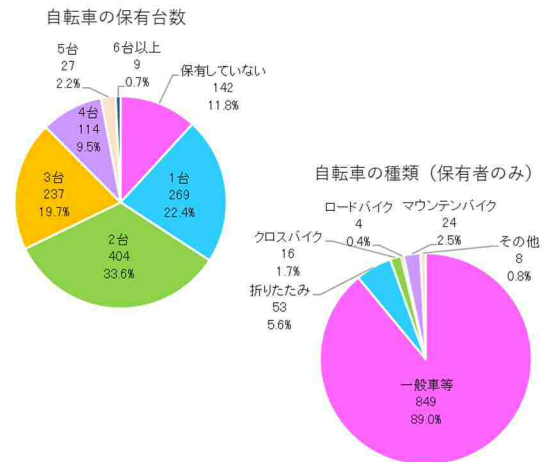
保有している自転車の種類は、ほとんどが一般車・シティサイクル等であり、クロス・ロードバイク等のスポーツバイクは少ない状況です(市民・中高生とも)。

■図表 2.2.2 自転車の保有状況

【市民】



【中高生】



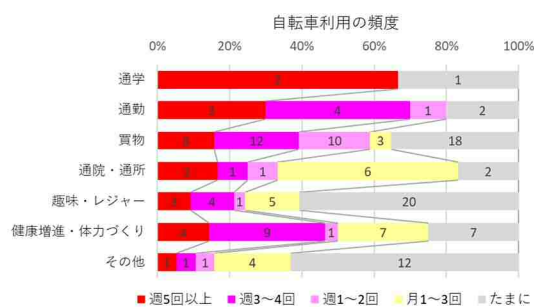
(3) 自転車の利用目的・利用頻度

市民の自転車利用の目的は、買物が最も多く、趣味・レジャー、健康増進等がこれに次いでいます。中高生の利用目的は、通学目的(部活含む)が最も多くなっています。

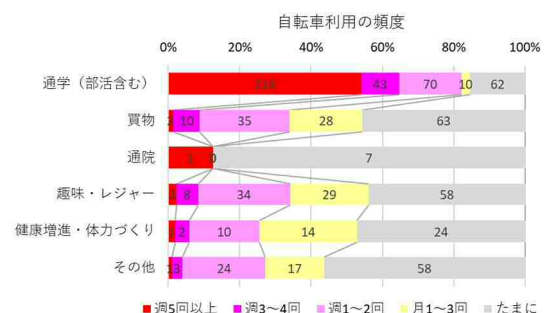
利用頻度については、通勤、買物、健康増進等の目的で比較的高くなっており、趣味・レジャー、通院等は利用頻度が低くなっています(市民)。中高生については、通学目的での利用頻度が高く、週5回以上の利用が過半数を占めています。

■図表 2.2.3 自転車の利用目的・利用頻度

【市民】



【中高生】



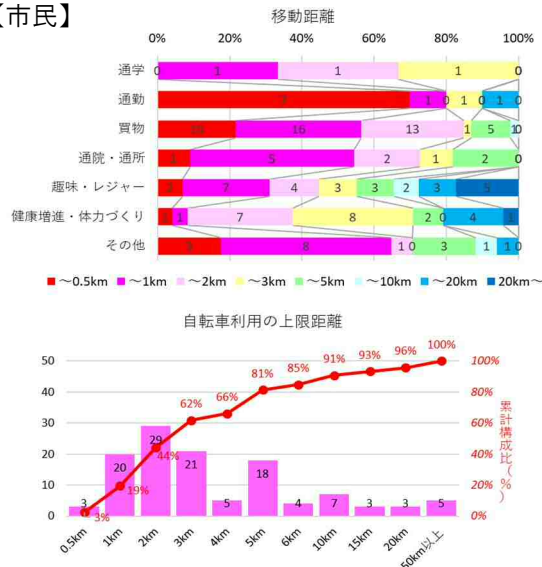
(4) 自転車利用による移動距離・上限距離

自転車利用による移動距離は、通勤、買物、通院・通所等の目的では、1 km 以内の移動が過半数を占めており、趣味・レジャーや健康増進では、20 kmを越える長距離利用もみられます（市民）。中高生については、買物目的で1 km 以内の移動が過半数を占めています。

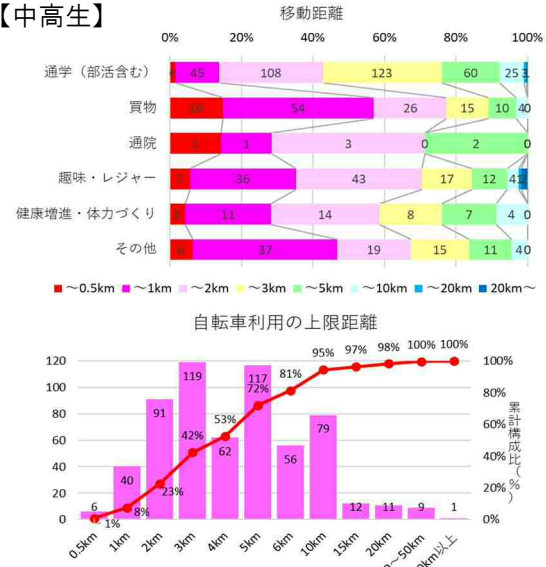
自転車利用の上限距離は、1～3km（市民）、3km 及び 5km（中高生）が特に多くなっています。

■図表 2.2.4 自転車利用による移動距離・上限距離

【市民】



【中高生】



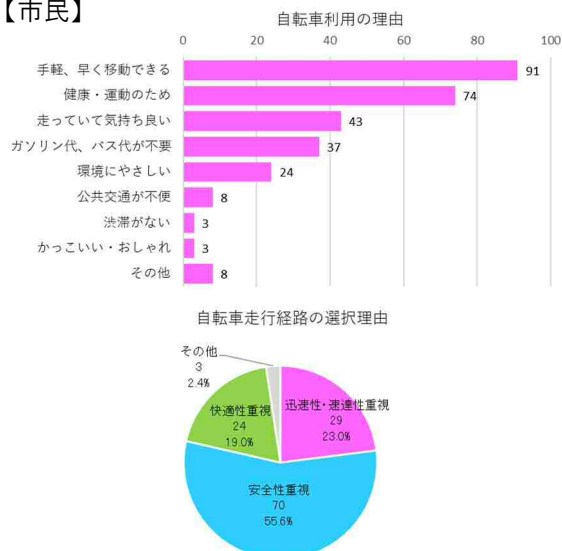
(5) 自転車利用の理由、道路・経路選択の理由

自転車利用の理由は、「手軽に使える、早く移動できる」が最も多く（市民・中高生とも）、市民の回答では、「健康・運動のため」を理由に挙げる回答も比較的多くみられます。

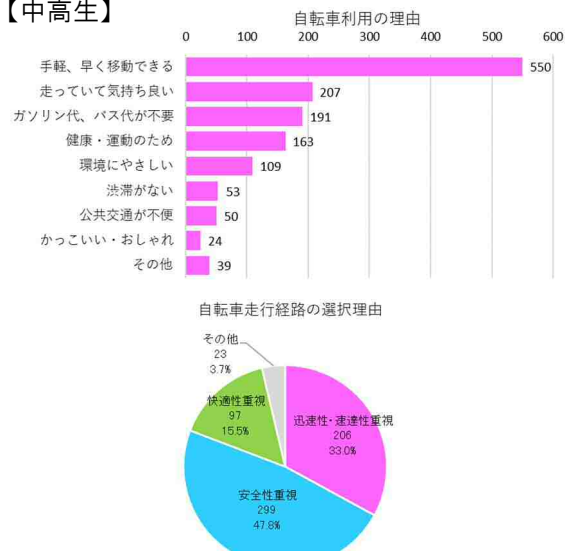
自転車で走行する道路・経路の選択理由は、「安全性を重視」が半数前後を占めています（市民・中高生とも）。

■図表 2.2.5 自転車利用の理由、道路・経路の選択理由

【市民】



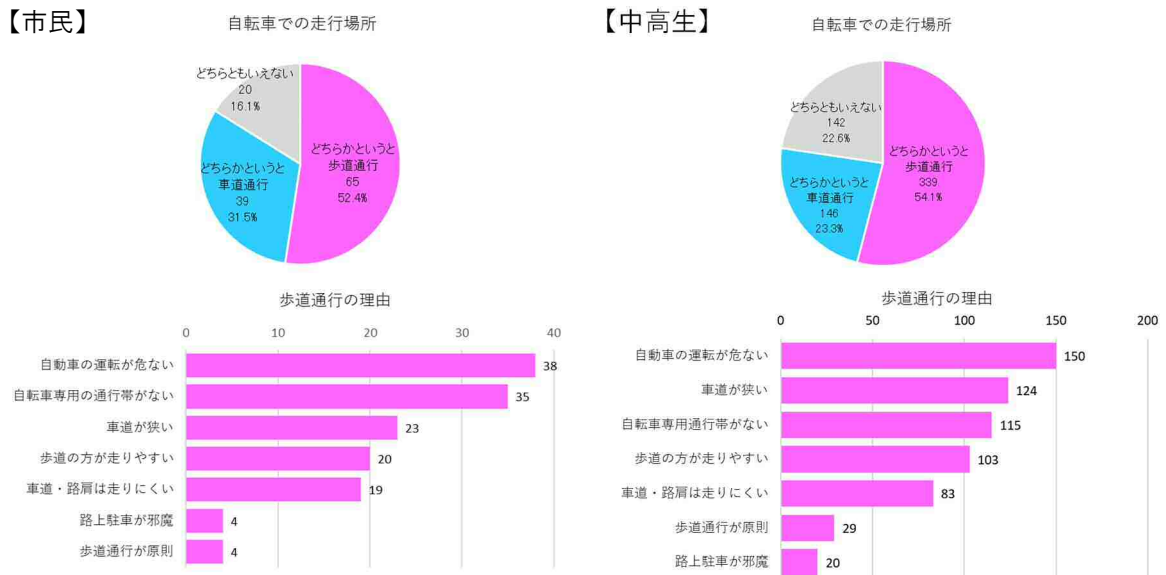
【中高生】



(6) 自転車での走行場所・理由、交通事故等の経験の有無

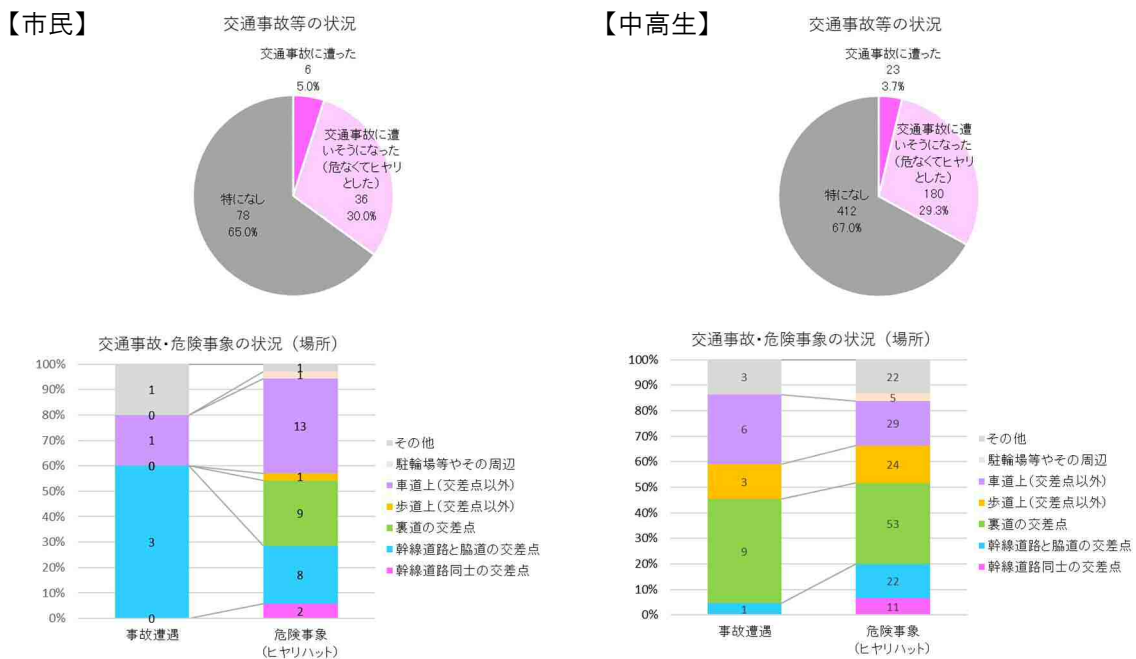
歩道と車道が分かれている道路では、ほぼ半数が歩道を通行しています（市民・中高生とも）。歩道を通行する理由は、「自動車の運転が危ない」が市民・中高生ともに最も多く、その他、「自転車専用の通行帯がない」（市民）、「車道が狭い」（中高生）等が多く挙げられています。

■ 図表 2.2.6 自転車での走行場所・理由



回答者の3人に1人が、交通事故またはヒヤリハット体験（危なくてヒヤッとした）を経験しています（市民・中高生とも）。交通事故は「幹線道路と脇道との交差点」で、ヒヤリハット体験は「交差点以外の車道上」で多発しています（市民）。中高生については、「裏道の交差点」で交通事故・ヒヤリハット体験が多く発生しています。

■ 図表 2.2.7 交通事故やヒヤリハット体験の有無



(7) 自転車利用環境に対する満足度

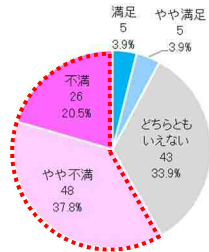
走行環境に対しては、市民回答者の過半数が不満を感じています。一方、中高生については、「(やや)満足」と「(やや)不満」がほぼ同数となっています。

不満な点としては、「走るスペースがなく危険」、「段差・凸凹があって走りづらい」が圧倒的に多く挙げられています（市民・中高生とも）。

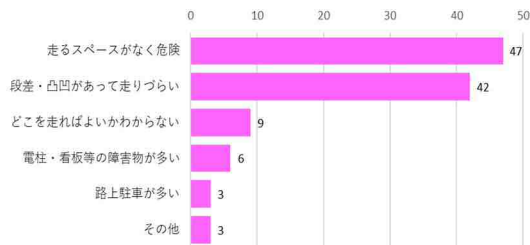
■ 図表 2.2.8 走行環境に対する満足度

【市民】

自転車走行環境に対する満足度

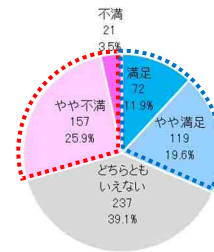


自転車走行環境に関する不満な点

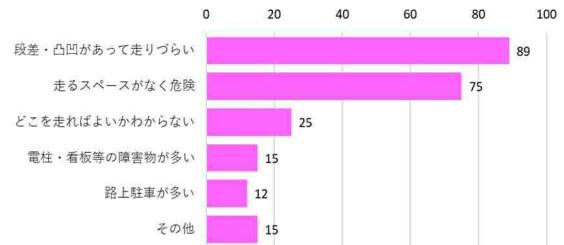


【中高生】

自転車走行環境に対する満足度



自転車走行環境に関する不満な点



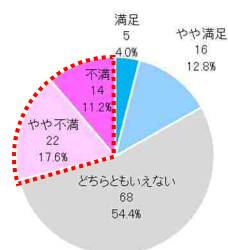
駐輪環境に対しては、市民回答者の3割弱が不満を感じています。一方、中高生については、「(やや)満足」している回答が比較的多くみられます（36%）。

不満な点としては、「移動先に駐輪場がない」が最も多く挙げられています（市民・中高生とも）。

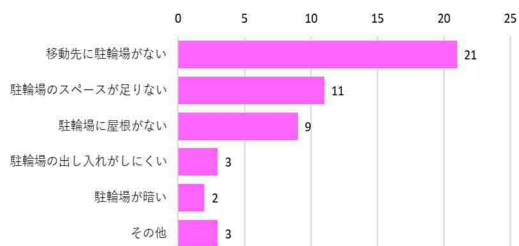
■ 図表 2.2.9 駐輪環境に対する満足度

【市民】

自転車駐輪環境に対する満足度

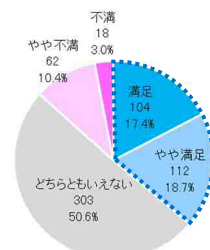


自転車駐輪環境に関する不満な点

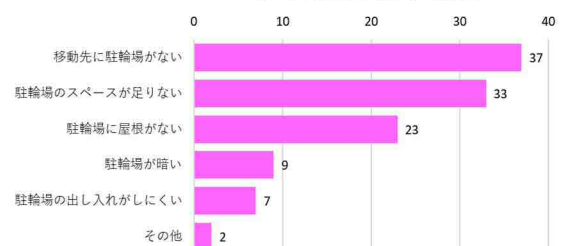


【中高生】

自転車駐輪環境に対する満足度



自転車駐輪環境に関する不満な点



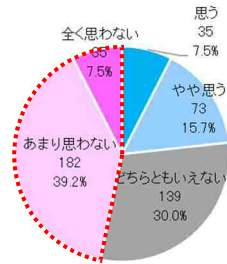
(8)自転車に関する交通ルール

市民回答者の半数近くが、自転車利用者は交通ルールを守っていないと感じています。一方、中高生については、交通ルールは守られているとの回答の方が多く、過半数を占めています。

■図表 2.2.10 交通ルールの遵守度

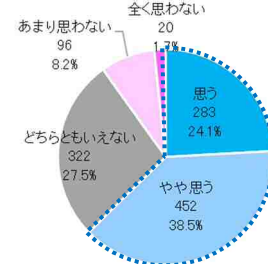
【市民】

自転車利用者の交通ルール遵守度
(ルールを守っていると思うか?)



【中高生】

自転車利用者の交通ルール遵守度
(ルールを守っていると思うか?)



自転車利用者に守ってほしいルールは、「運転中のスマホ操作禁止」が最も多く、その他、「夜間のライト点灯」、「交差点での交通ルール遵守」、「二人乗り等の禁止」等が上位を占めています（市民・中高生とも）。

自動車のドライバーに守ってほしいルールは、「自転車追い越し時の余裕幅確保」が最も多く（市民・中高生とも）、その他、「自転車追い越し時の減速・徐行」、「自転車への気配り運転」（市民）、「交差点での一旦停止」（中高生）等が多く挙げられています。

■図表 2.2.11 守ってほしい交通ルール(自転車利用者・自動車のドライバー)

【市民】

自転車利用者に守ってほしい交通ルール



【中高生】

自転車利用者に守ってほしい交通ルール



自動車のドライバーに守ってほしい交通ルール



自動車のドライバーに守ってほしい交通ルール



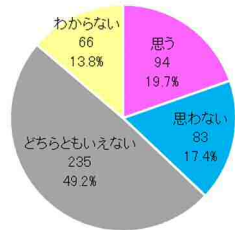
(9) 自転車利用推進のあり方

今後の自転車利用の推進に対し、「どちらともいえない」または「わからない」との回答が過半数を占めています（市民・中高生とも）。

■図表 2.2.12 自転車利用推進に対する意向

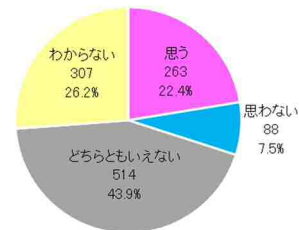
【市民】

自転車利用推進のあり方
（自転車の利用を推進した方がよいと思うか？）



【中高生】

自転車利用推進のあり方
（自転車の利用を推進した方がよいと思うか？）



取り組むべき内容としては、「道路への自転車走行レーン等の整備」が最も多く（市民・中高生とも）、その他、「島鉄跡地を活用した自転車道整備」（市民）、自転車利用ルールの周知徹底（中高生）等が多く挙げられています。

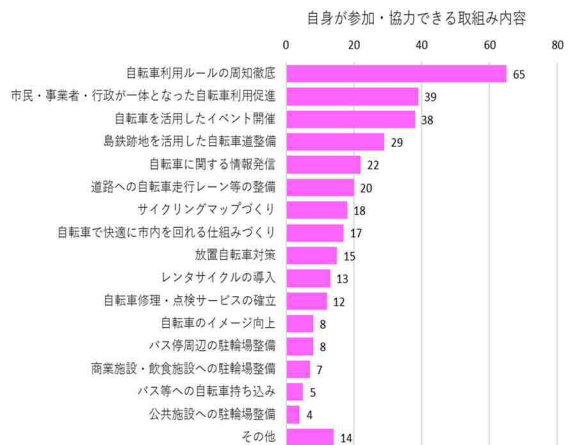
自分自身が参加・協力できる取組みとしては、「自転車利用ルールの周知徹底」が最も多く挙げられています（市民・中高生とも）。

■図表 2.2.13 取り組むべき内容、自分が参加・協力できる取組み

【市民】



【中高生】



(10)国道 251 号の利用実態(中高生を対象とした結果)

中高生の約 3 割が、自転車通学時に国道 251 号を通行しています。なお、国道 251 号を利用したいものの、あえて利用していないとの回答も一部にみられます。

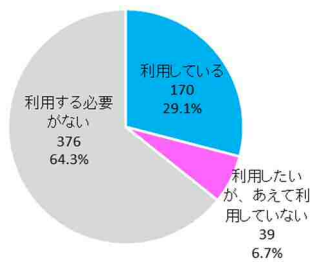
国道 251 号の歩道については、狭幅員や段差・凸凹の問題が、車道については、自動車交通量、特に大型車が多いというマイナスイメージが、それぞれ多く持たれています。

将来、島原鉄道跡地を自転車道として整備した場合、通学ルートとして利用したいとの意向が半数近くを占めています。

■ 図表 2.2.14 国道 251 号の利用状況

【中高生】

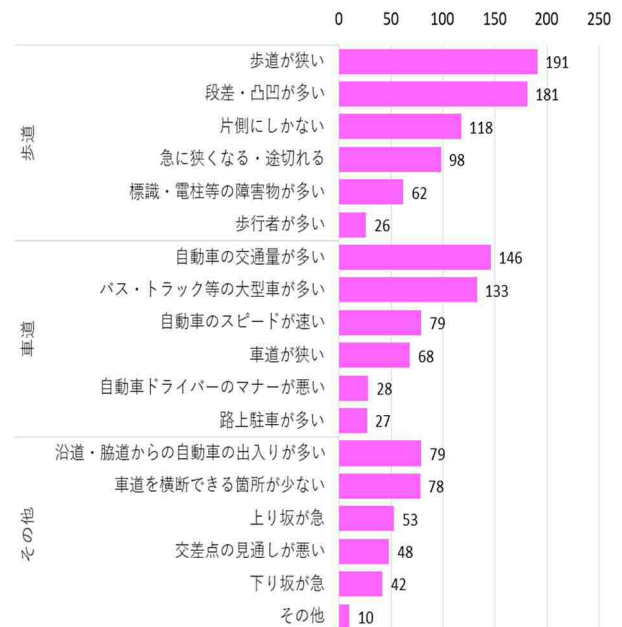
国道251号の利用状況（自転車通学）



■ 図表 2.2.15 国道 251 号に対するイメージ

【中高生】

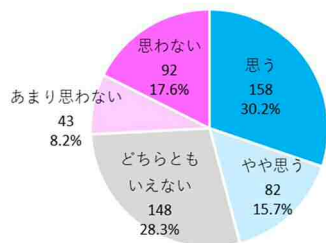
国道251号に対するイメージ



■ 図表 2.2.16 鉄道跡地整備後の利用意向

【中高生】

島原鉄道跡地整備後の利用意向
(通学ルートとして利用したいと思うか?)



2.3 サイクリング・サイクルツーリズム等に係る魅力度

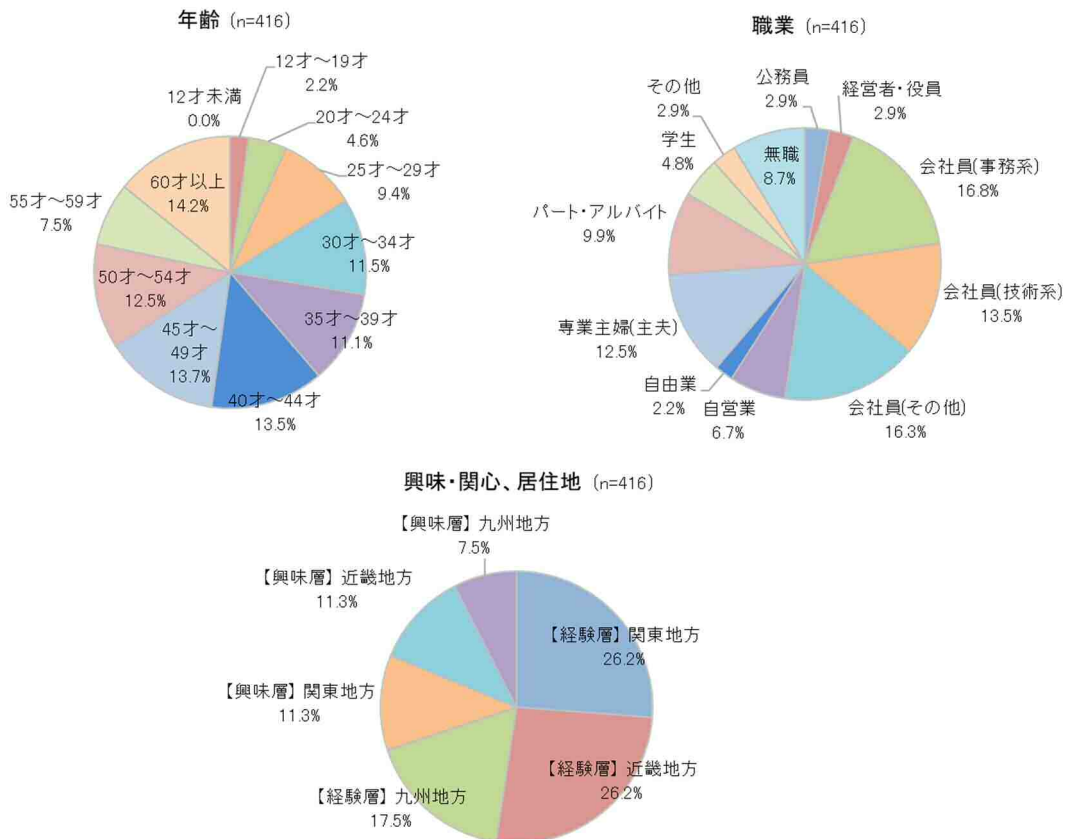
(1)調査の概要

サイクリングやサイクルツーリズム（自転車旅行）、自転車イベントの場としての南島原市の魅力や事業展開の可能性を把握するため、インターネットの活用により、幅広い自転車利用者（自転車愛好者）を対象としたアンケート調査を実施しました。

調査の概要は、以下のとおりです。

- ◆調査対象 関東、近畿、九州（沖縄を含む。南島原市を除く）の各地方に居住する18歳以上のうち、過去3年間にサイクリングやサイクルツーリズム（自転車旅行）、自転車イベント等を楽しんでいる者、あるいは興味・関心のある者
- ◆調査実施期間 平成31年4月24日～25日（※400票に達した時点で調査終了）
- ◆回答回収数 416票
- ◆調査内容（関東・近畿・九州の各地方の居住者からみた以下の項目）
 - ①全国における九州エリアの相対的な位置づけ、今後の意向
 - ②西日本・九州内の人気エリア・人気コース、その理由
 - ③南島原市の訪問経験、イメージ、認知度
 - ④南島原市で想定されるサイクルルートの魅力等
 - ⑤レンタサイクル、サイクリスト向け宿泊施設の必要性、機能
 - ⑥南島原市への交通アクセスの許容度
 - ⑦南島原市に期待される取組み施策、鉄道跡地の整備タイプ

■図表 2.3.1 回答者の内訳

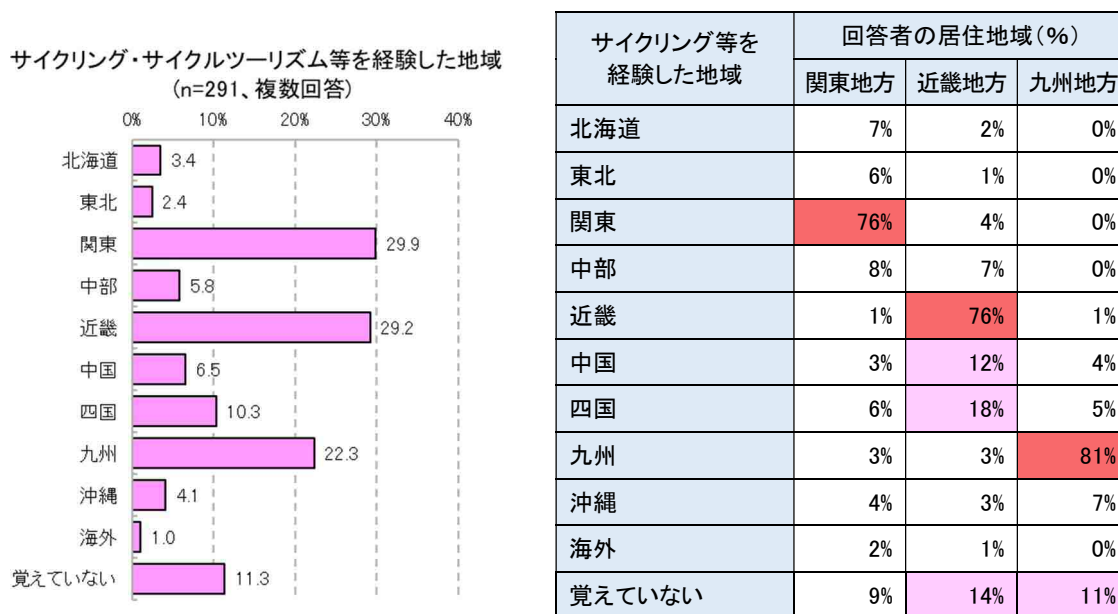


(2)全国における九州エリアの相対的な位置づけ、今後の意向

サイクリングやサイクルツーリズム（自転車旅行）、自転車イベント等を過去3年間に経験した地域は、回答者の居住地周辺が多いことが分かります（関東・近畿・九州各地方ともに、8割前後）。

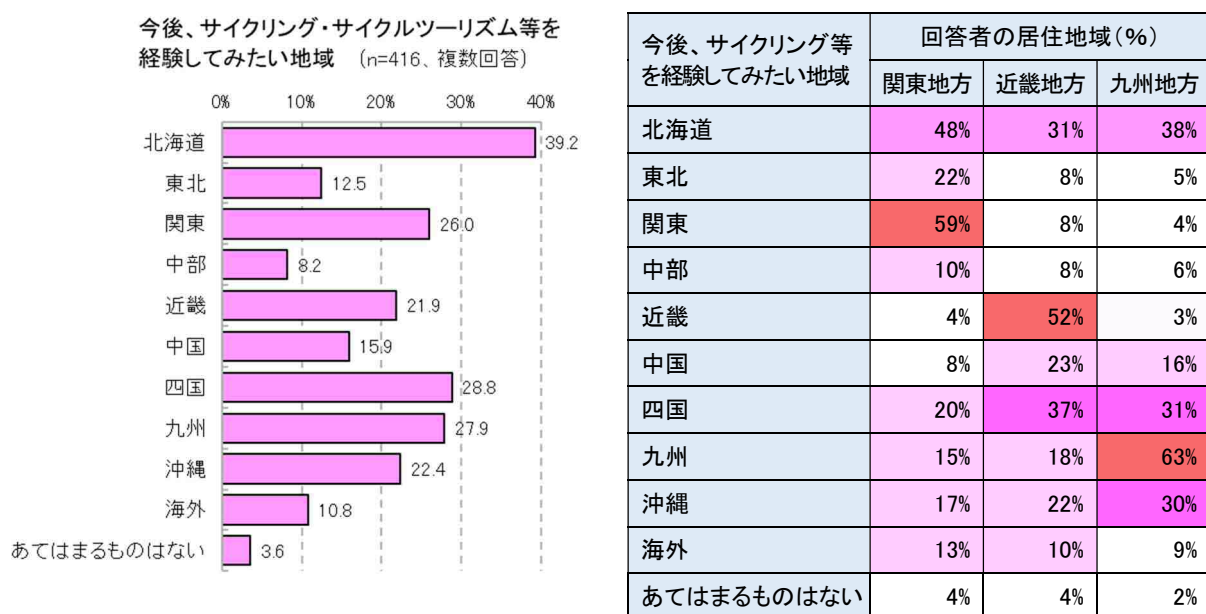
今後、サイクリング等を経験したい地域についても、回答者の居住地が過半数を占めています。なお、居住地以外では、「北海道」が3地方共通して多く挙げられている他、「四国」（近畿・九州地方の居住者）や「沖縄」（九州地方の居住者）を挙げる回答の割合が比較的高くなっています。

■図表 2.3.2 サイクリング・サイクルツーリズム等を経験した地域



※各地域の居住者全体の何%が経験したか集計

■図表 2.3.3 今後、サイクリング・サイクルツーリズム等を経験してみたい地域



※各地域の居住者全体の何%が経験してみたいか集計

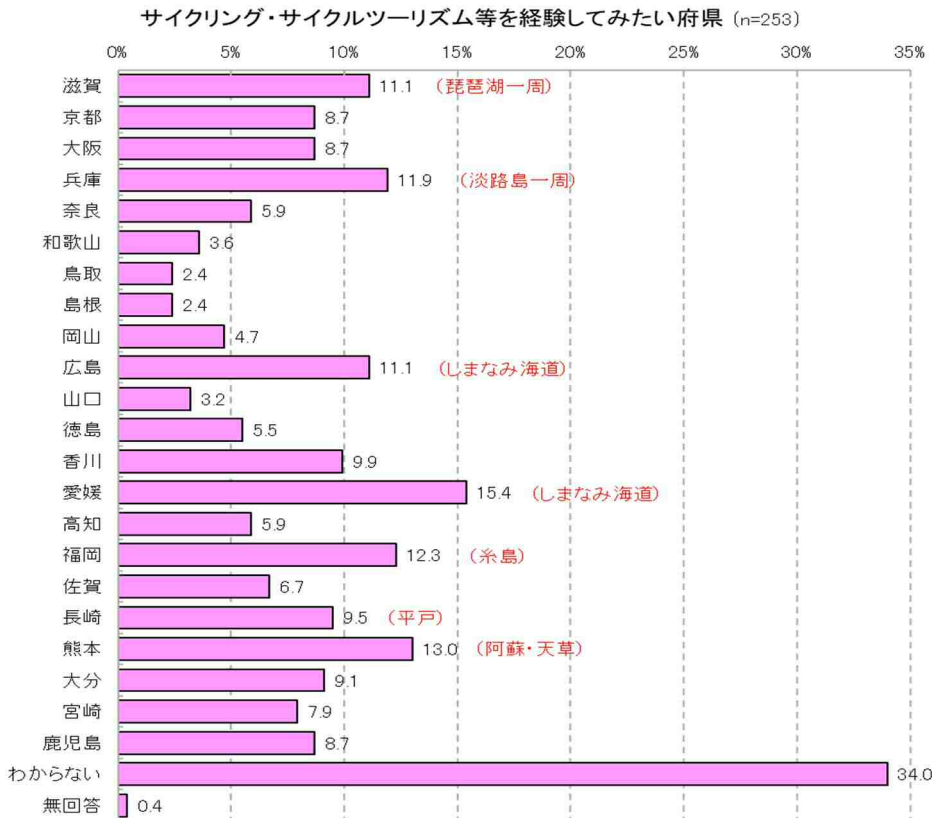
(3)西日本・九州内の人気エリア・人気コース、その理由

サイクリングやサイクルツーリズム等を経験してみたい府県については、しまなみ海道を有する「愛媛」を挙げる回答が最も多く、以下、「熊本（阿蘇・天草）」、「福岡（糸島）」、「兵庫（淡路島一周）」、「滋賀（琵琶湖一周）」、「広島（しまなみ海道）」の順で、人気エリア・コースが挙げられています（カッコ内は、具体的なサイクリングコース・エリア）。

なお、長崎県内では、「平戸」を挙げる回答が比較的多くみられます。

理由としては、「安全・快適に走行できる」との回答が、各地域に共通して多く、その他、宿泊施設の存在（愛媛）や地域振興への寄与（熊本）などの回答率が高くなっています。

■図表 2.3.4 サイクリング等を経験してみたい府県(人気エリア・人気コース)



■図表 2.3.5 経験してみたいエリア・人気コースを挙げる理由 (回答者の割合[%])

経験してみたいエリア・コースを挙げる理由	愛媛 n=39	熊本 n=33	福岡 n=31	兵庫 n=30	滋賀 n=28	広島 n=28	(参考)長崎 n=24
安全・快適に走行できる	46.2	48.5	54.8	40.0	53.6	25.0	33.3
迷わずに走行できる	33.3	33.3	29.0	20.0	28.6	21.4	37.5
多様な交通手段でアクセスできる	12.8	18.2	38.7	30.0	25.0	14.3	29.2
いつでも休憩できる環境がある	28.2	21.2	29.0	23.3	28.6	17.9	12.5
ルート沿いに自転車を運搬できる手段(サイクルバス等)がある	20.5	9.1	12.9	13.3	7.1	14.3	12.5
サイクリストが安心して宿泊できる	43.6	30.3	19.4	16.7	21.4	28.6	8.3
地域の魅力を満喫でき地域振興に寄与できる	35.9	48.5	25.8	33.3	25.0	35.7	33.3
自転車のトラブルに対応できる	12.8	12.1	16.1	23.3	7.1	10.7	4.2
緊急時の救急体制などサポートが得られる	7.7	6.1	12.9	10.0	17.9	7.1	12.5
必要な情報を容易に得られる	17.9	15.2	16.1	16.7	21.4	25.0	12.5
わかりやすく携帯可能なルートマップがある	17.9	6.1	22.6	10.0	32.1	21.4	8.3
地元の住民と触れ合える	10.3	18.2	12.9	6.7	14.3	14.3	8.3
地元のイベントを楽しめる	15.4	18.2	22.6	16.7	10.7	14.3	29.2
遠方からの来訪者向け特典がある	0.0	6.1	6.5	10.0	3.6	0.0	4.2
その他	10.3	3.0	3.2	3.3	0.0	0.0	4.2
特になし	10.3	9.1	3.2	10.0	7.1	14.3	16.7

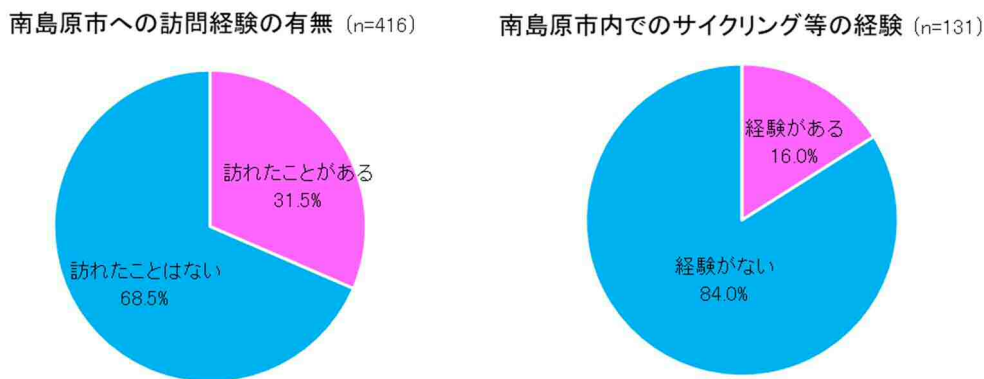
(4)南島原市の訪問経験、イメージ、認知度

全回答者の約3割が南島原市を訪れたことがあり、そのうちの16%が市内でのサイクリングやサイクルツーリズム等の経験があると回答しています。

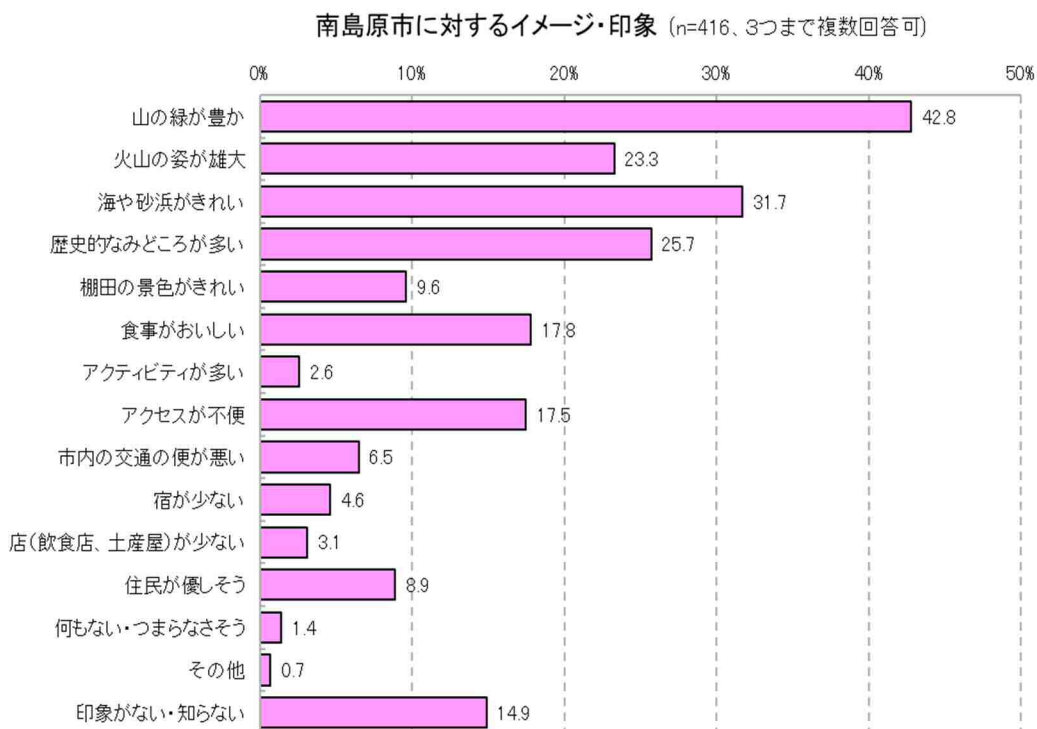
南島原市に対するイメージは、「山の緑が豊か」との回答が最も多く、その他「海や砂浜がきれい」、「火山の姿が雄大」といった、自然に関するイメージが強いことが窺えます。また、「歴史的な見どころが多い」、「食事がおいしい」など、本市の歴史・文化に関する好印象も持たれています。

一方、マイナスイメージとして、「アクセスが不便」、「印象がない・知らない」という回答も少なからずみられます。

■図表 2.3.6 南島原市への訪問経験、市内でのサイクリング等の経験



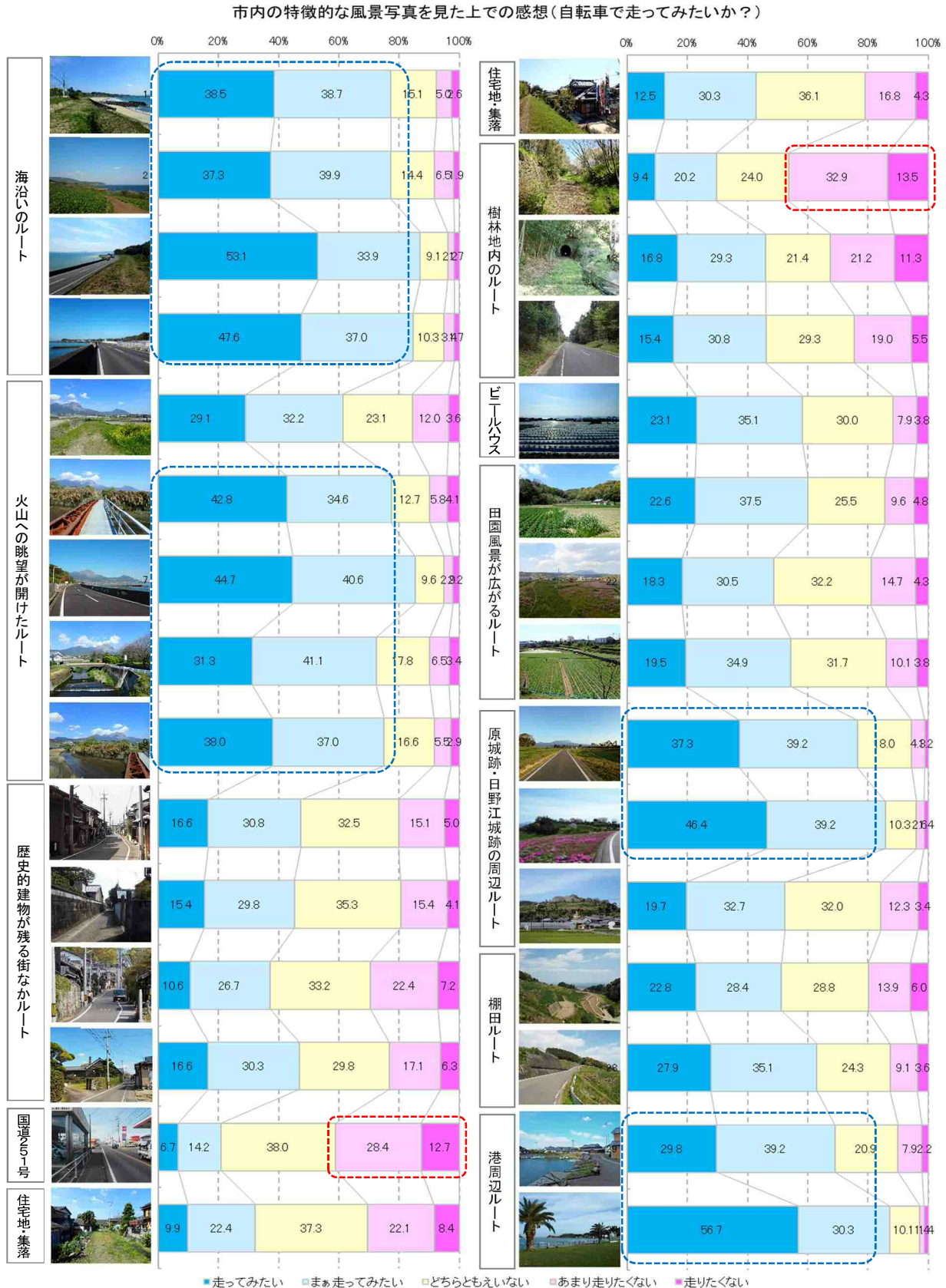
■図表 2.3.7 南島原市に対するイメージ・印象



(5)南島原市で想定されるサイクルートの魅力等

海沿いや港周辺のルート、火山への眺望が開けたルート、城跡周辺ルートなどが、自転車で走ってみたい風景として挙げられています。

■ 図表 2.3.8 サイクルルートとしての魅力度(走ってみたい風景)

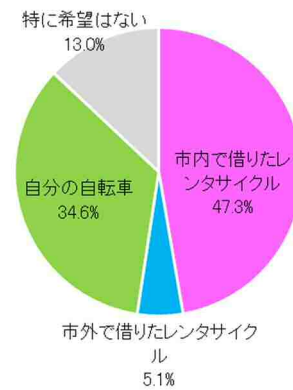


(6) レンタサイクル、サイクリスト向け宿泊施設の必要性、機能

南島原市内を自転車で走行する場合、「市内で借りたレンタサイクル」で走りたいとの回答が半数近くみられます。このことから、レンタサイクルの潜在的な需要が高いことが想定されます。

なお、「自分の自転車」で走りたいとの回答も約35%と、比較的高い割合となっています。

南島原市内で走行する場合の自転車タイプ (n=408)

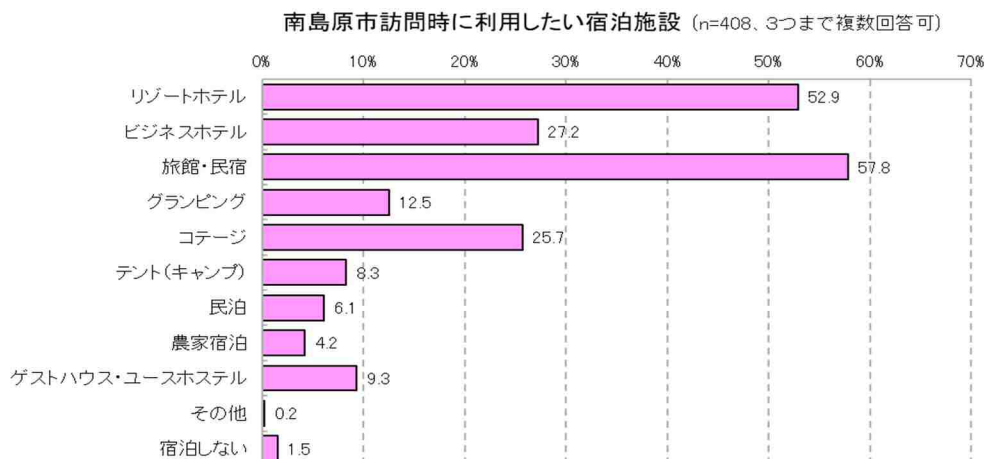


■図表 2.3.9 南島原市内で走行する場合の自転車タイプ

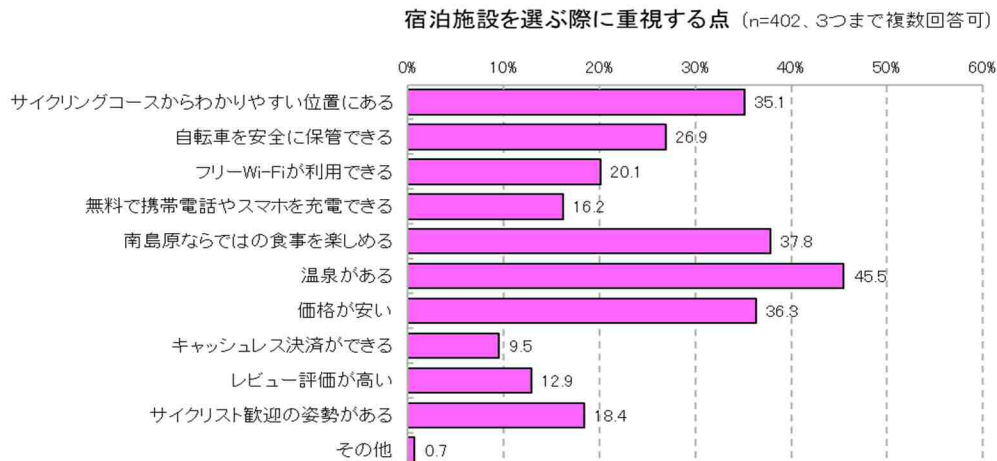
利用したい宿泊施設については、回答者の過半数が「旅館・民宿」、「リゾートホテル」を挙げています。

宿泊施設を選ぶ際に重視する点としては、「温泉があること」が最も多く、続いて、「南島原ならではの食事を楽しめる」、「価格が安い」、「サイクリングコースから分かりやすい位置にある」の順で、高い回答率となっています。

■図表 2.3.10 利用したい宿泊施設



■図表 2.3.11 宿泊施設を選ぶ際に重視する点

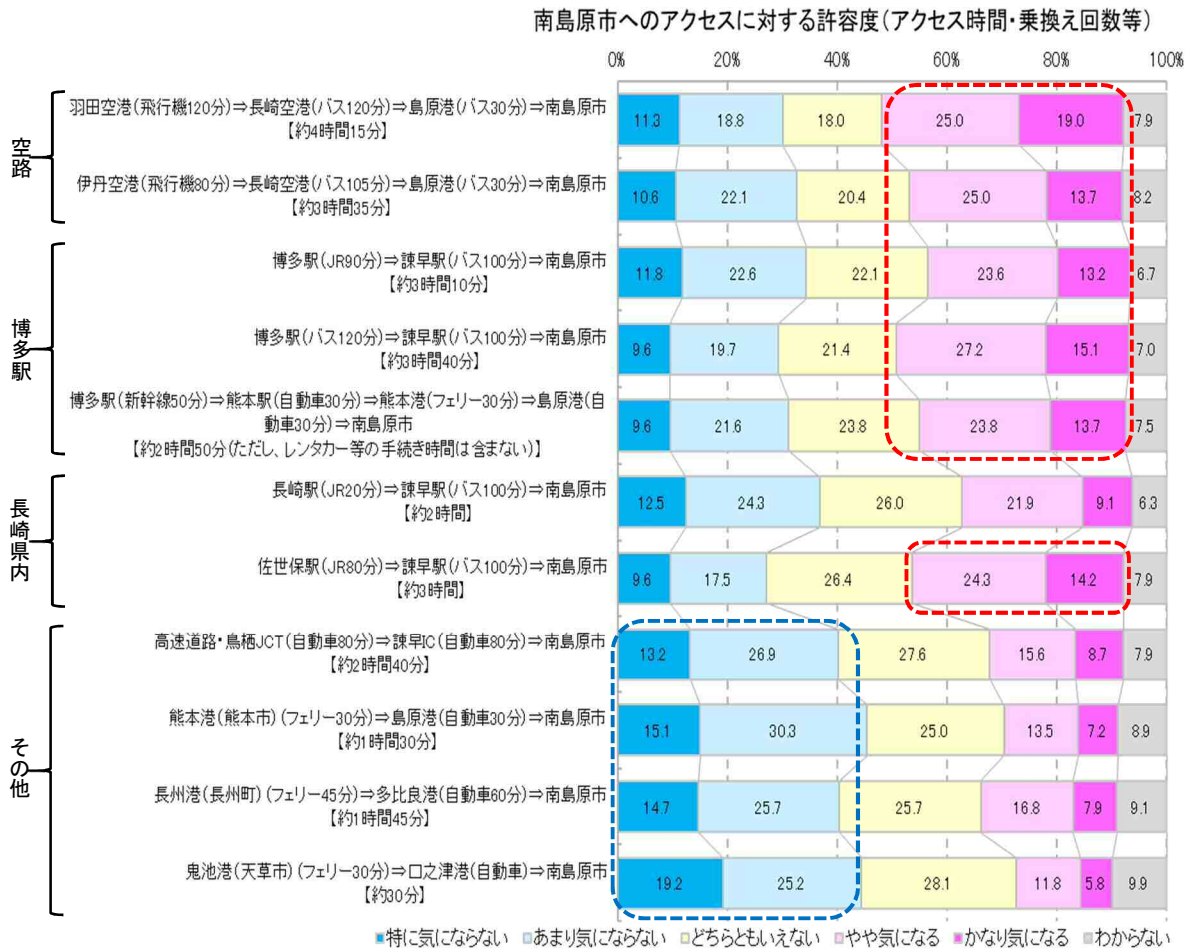


(7)南島原市への交通アクセスの許容度

南島原市への主なアクセスルートと比較すると、空路利用による長崎空港経由のアクセスや、博多駅からの公共交通乗り継ぎによるアクセス、県内の佐世保方面からのアクセスについては、「(やや・かなり)気になる」との回答の割合が相対的に高くなっています。

一方、熊本県側（熊本市、長洲町、天草市）からのフェリーによるアクセスは、アクセス時間が短いこともあって、「(特に・あまり)気にならない」との回答の割合がやや高くなっています。また、鳥栖JCTからの高速道路経由のアクセスについても、アクセス時間はやや要するものの、乗り換えの煩雑さがないこともあって、交通アクセスの許容度は比較的高い（アクセス時間等は気にならない）ことが窺えます。

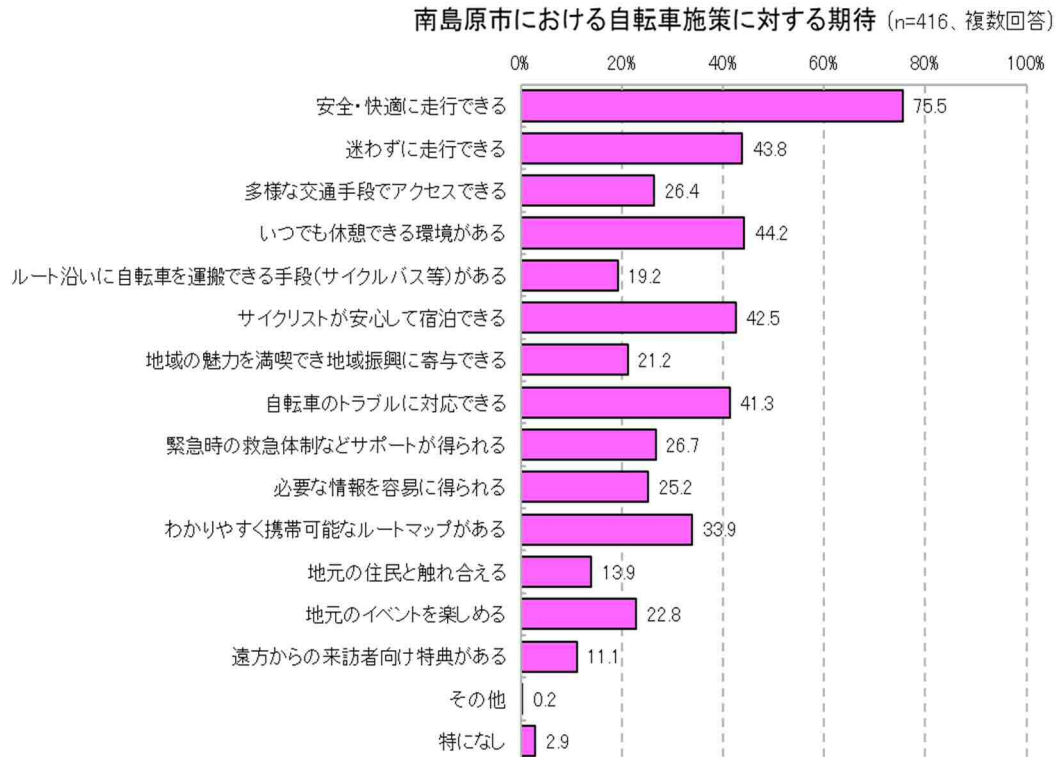
■図表 2.3.12 南島原市への交通アクセスに対する許容度



(8)南島原市に期待される取組み施策、鉄道跡地の整備タイプ

南島原市における自転車施策に対しては、「安全・快適に走行できる」ことへの期待が特に高く、また、「いつでも休憩できる環境がある」、「迷わずに走行できる」、「サイクリストが安心して宿泊できる」、「自転車のトラブルに対応できる」といった期待も、比較的多く挙げられています。

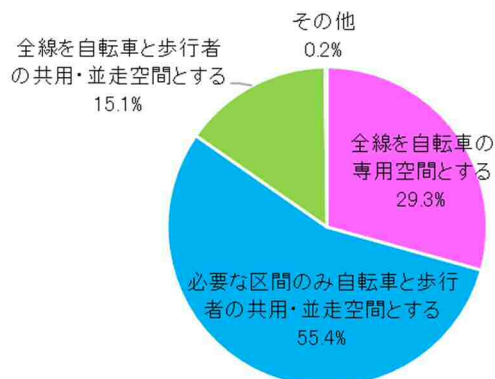
■図表 2.3.13 南島原市における自転車施策に対する期待



鉄道跡地の整備タイプについては、「全線を自転車専用空間として整備する」との回答は3割程度にとどまり、「必要な区間のみ自転車と歩行者の共用・並走空間とする」との回答が過半数を占めています。

■図表 2.3.14 鉄道跡地の整備タイプ

鉄道跡地をサイクリングロードとして整備する場合の整備タイプ (n=416)



2.4 自転車活用推進にあたっての課題

これまでに整理した上位・関連計画、地域特性の整理結果、市民・中高生アンケート調査（利用実態・意向調査）及びサイクリング・サイクルツーリズム等に係る魅力度調査の結果を踏まえ、自転車活用推進にあたっての課題を以下のとおり整理しました。

(1)本計画の位置づけからみた課題

上位・関連計画に位置付けられている施策について、地域特性や市民意向等も踏まえ、次のような観点から既存の施策を集約・整理し、総合的かつ計画的に推進する必要があります。

- 自転車ネットワークの整備、その軸としての鉄道跡地の活用、駐輪場の整備など、自転車の活用推進に必要な施策を推進することより、市民の移動の利便性を確保することが必要です。
- 観光資源や景観資源を周遊できるまちづくり、鉄道跡地や遊休資産を活用した交流・賑わいづくり、生活習慣病の予防のための運動機会の提供など、自転車ネットワーク（自転車による移動・走行等）を活用して実現可能な施策を推進することにより、市民や来訪者の交流、健康増進を促すことが必要です。

(2)地域特性、市民アンケート調査等からみた課題

自動車に依存した現在の生活・移動実態、自転車を利用しにくい道路環境等を踏まえ、次のような観点から自転車利用のメリットを啓発するとともに、自転車を利用したくなる環境を整備し、南島原における自転車文化を新たに根づかせていく必要があります。

- 自転車利用率の低い現状を踏まえ、自転車利用に関するルールやマナー、自転車利用による効果など各種情報や体験機会を提供することにより、市民の自転車に対する意識の転換、自転車利用率の向上を図ることが不可欠です。
- 国道 251 号の現在の道路・交通環境の実態等を踏まえ、かつて地域の生活を支えた鉄道跡地を自転車ネットワークの軸として整備することにより、通勤・通学、買物、通院など市民の安心・安全、かつ健康的な生活環境づくりを推進することが求められています。
- 交流人口の拡大が期待される現在、地域の観光資源、景観資源をつなぐ鉄道跡地を軸とした自転車ネットワーク、沿線の旧駅舎や空き家等を一体的に活用し、自転車を通じたおもてなし、サービスを創出・提供することにより、地域を活性化し、市民の活力を高めていくことが重要です。

■図表 2.4.1 本市の上位・関連計画に位置づけられている関連施策(再整理)

関連施策	上位・関連計画
<p>(道路・交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の安全確保及び利用環境の総合的整備、国道251号沿いの歩行者自転車ネットワーク軸の形成 ● 港やバス停における駐輪場の整備等による乗換え利便性の向上 ● 災害に強い道づくり、交通弱者に配慮した人に優しい道づくり ● 脆弱な公共交通体系を補完する新たな交通手段の導入 	<p>第10次南島原市交通安全計画、南島原市都市計画マスタープラン</p> <p>南島原市都市計画マスタープラン</p> <p>島原地域半島振興計画</p> <p>過疎地域自立促進計画</p>
<p>(環境)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 省エネ・エコドライブ等の実践による地球温暖化防止対策 	<p>第Ⅱ期南島原市総合計画</p>
<p>(健康)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 生活習慣病の予防推進、運動機会の提供や運動習慣の啓発 	<p>第Ⅱ期南島原市総合計画、南島原市こころと体、口腔の健康づくり、食育推進計画</p>
<p>(観光・活性化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 島原鉄道の廃線跡や遊休資産を活用した交流・賑わいづくり ● 世界遺産、島原半島ジオパーク等を活用した広域周遊観光、体験型観光の推進 ● 景観資源をつなぎ来訪者が快適に回遊できる景観まちづくり ● 電動アシスト付レンタサイクル普及 ● 海外誘客・周遊観光のための受入体制の整備 ● 農家民宿等の宿泊滞在施設、農林漁業体験施設、交流施設等の整備 ● 海の玄関口としての口之津港マリゲート整備 	<p>第Ⅱ期南島原市総合計画</p> <p>長崎県観光振興基本計画、島原地域半島振興計画</p> <p>南島原市景観計画</p> <p>南島原市 まち・ひと・しごと創生総合戦略</p> <p>第Ⅱ期南島原市総合計画</p> <p>島原地域半島振興計画、観光地づくり実施計画</p> <p>第Ⅱ期南島原市総合計画</p>

■図表 2.4.2 地域特性、市民アンケート調査等の結果(再整理)

地域特性	市民等利用実態・意向調査	サイクリング等魅力度調査
<p>(道路・交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 低い自歩道設置率(国道 251 号は 40%程度の設置率、両側設置は 10%未満) ● 国道 251 号の有家～北有馬に集中する自動車交通(国道 251 号約 17,000 台/日)及び自転車事故(約半数) ● 通勤における自動車への高い依存度(低い自転車利用率) ● 島原鉄道の代替交通機関である路線バスは1時間に上下各一便(朝夕は増発) 	<p>(自転車利用実態)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用率の低い自転車(約2% 中高生除く) ● 主な利用は買物、趣味・レジャー、健康増進等で、通勤や通院での利用は少ない(中高生は通学利用が主) ● 1km 以内の短距離利用が過半数、一方、上限距離は1～3km (中高生は 5km)と拡大余地あり ● 自転車走行経路の選択理由は「安全重視」 	<p>(人気エリア・コースとその理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 人気エリアは、有名なサイクリングコースを有する滋賀(琵琶湖一周)、兵庫(淡路島一周)、広島・愛媛(しまなみ海道)、福岡(糸島)、熊本(阿蘇・天草)が上位 ● 共通する理由は「安全・快適に走行できる」こと。これにエリアやコースの特徴的な理由が加わる(しまなみ海道の宿泊環境、ピワイチのルートマップ等)
<p>(生活環境)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 約 30kmにも及ぶ長大な鉄道跡地空間、駅舎、眺望性 ● 鉄道跡地の沿線に分布する小・中学校、高校、公共施設等 ● 人口減少、高齢化の進行(特に半島奥部が顕著) 	<p>(自転車走行・駐輪環境)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 3人に1人が交通事故やヒヤリハットの経験あり ● 走行環境に対する低い満足度(10%未満、中高生は 30%)、理由はスペース不足、段差・凸凹の存在(商業施設、学校、公共施設へのルートは整備要望が高い) ● 駐輪環境に対する低い満足度(20%未満、中高生は 36%)、理由は移動先に駐輪場がない、スペース不足 	<p>(南島原市の認知度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 回答者の3割が来訪経験あり、そのうち 16%が本市でのサイクリング等の経験あり ● 本市のイメージは、山、海、火山といった自然イメージが高い ● 次いで歴史や食のイメージが高いが、食とほぼ同率でアクセス不便、印象なしが2割弱
<p>(健康)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 増加傾向にあるメタボ該当者・予備軍数 ● 市民の全死因の6割を占める生活習慣病 ● 増加傾向にある医療費(国民健康保険) ● 運動の楽しみ方講座や健康ポイントづくり事業の実施(健診受診ポイントは商品券と交換) 	<p>(交通ルール)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用者の低い交通ルール遵守度(25%未満、中高生は 62%) ● 自動車ドライバーに対しては、追い越し時の余裕幅確保や原則・徐行、気配りを期待 	<p>(サイクリングコースとしての可能性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 海や火山への眺望がひらけたルート、原城跡のルートは8割が走ってみたいと回答 ● 田園風景や港の風景を走るルートも可能性
<p>(観光)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 日帰り客、地元客が多い観光入込特性(外国人宿泊者も少ない) ● 小さい観光消費額(雲仙市の半分の規模) ● 農林漁業体験や田舎体験等を売りにした体験型民宿が多いことが大きな特徴(受入れ人数の増加) ● 海岸沿いに分布する多様な観光資源、観光施設(歴史、体験、自然、温泉等) 	<p>(自転車活用推進のあり方)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車走行レーンや鉄道跡地を活用した自転車道の整備、市内周遊の仕組みづくり ● バス停周辺、公共・商業・飲食施設への駐輪場の整備 ● 自転車利用ルールの周知徹底 ● 市民・事業者・行政が一体となった利用促進 ● 自転車を活用したイベント開催と情報発信 	<p>(求められるサイクリング環境)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクルのニーズは高い(約半数) ● 宿泊施設は、リゾートホテルと旅館・民宿がほぼ同率で5割と志向は二分(キャンプ、民泊、農家宿泊は低い) ● 交通アクセスは、特に遠方からのアクセスルートにおいて、「気になる」層が存在 ● 人気エリア・コースと同様、「安全・快適さ」が最も重要。休憩、宿泊、レスキュー機能にも期待あり ● 鉄道跡地は地域特性を考慮して空間整備

第3章 計画の基本目標・方針及び実施施策

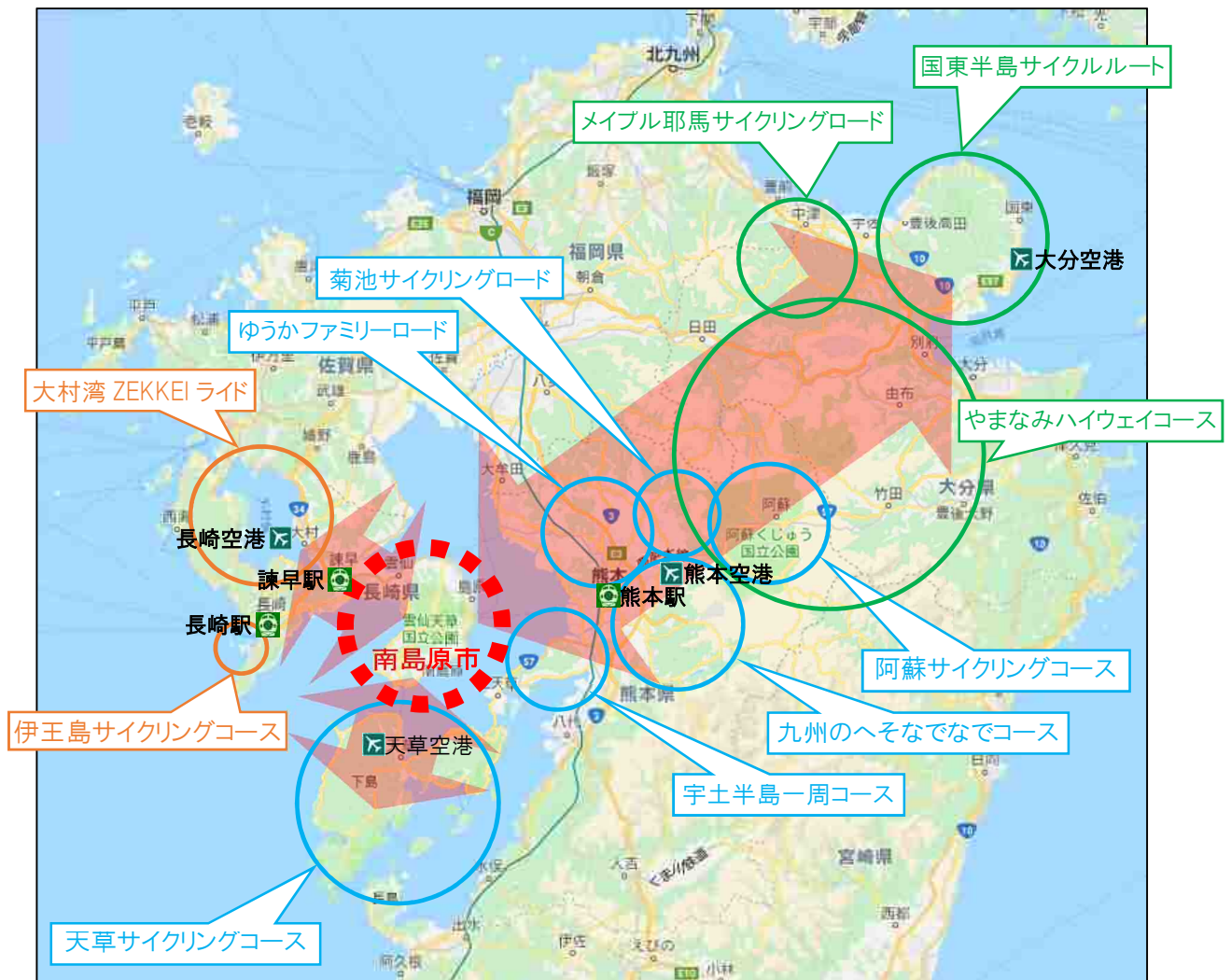
3.1 基本目標

本市における自転車活用推進にあたっての基本目標を以下のとおり定めます。

南島原スロー・サイクルの形成

市民の暮らしを支えたかつての島原鉄道南線。
その跡地を市民の日常生活を支える自転車歩行者専用道路として再生することで、
健康で急がない生活スタイルと、
島原半島と天草、熊本、阿蘇、国東とをつなぐ
「九州横断サイクルルート」(仮称)を見据え、
市民や来訪者が地域の魅力をゆっくりと巡り楽しめる仕組みを創造します。

■ 図表 3.1.1 「九州横断サイクルルート」(仮称)のイメージ



Google マップ

3.2 基本方針

基本目標を踏まえ、以下に示す2つの基本方針を定めます。

基本方針① 日常の暮らしを支え、健康増進に寄与する自転車利用環境づくり

鉄道跡地を軸とした安心・安全な自転車利用環境を整備するとともに、自転車を活用した生活スタイルへの転換と、交通安全意識の醸成を図りながら、自転車を活用した健康づくりを推進します。

基本方針② 南島原の魅力を探り楽しむ自転車利用環境づくりと地域活性化

広域的な自転車観光ルートを見据えながら、市民や来訪者が南島原市の魅力を自転車で探り楽しむためのルートや拠点づくりを推進するとともに、自転車を活用した市民活動・交流の活性化や情報発信を官民一体となって推進します。

3.3 課題解決の方向性

上記の基本目標及び基本方針を踏まえ、前章で整理した課題を解決するための方向性を以下の3つに再整理しました。

方向性① 通勤・通学、買物、通院など市民の安心・安全、かつ健康的な生活環境づくりを推進するためには、鉄道の跡地を軸に周辺の道路も含めて自転車の通行空間をネットワーク化し、整備することが重要です。

方向性② 市民の自転車に対する意識の転換、自転車利用率の向上を図るためには、自転車利用のメリットや安全に関するルールやマナー等の各種情報や体験機会を提供することが必要です。

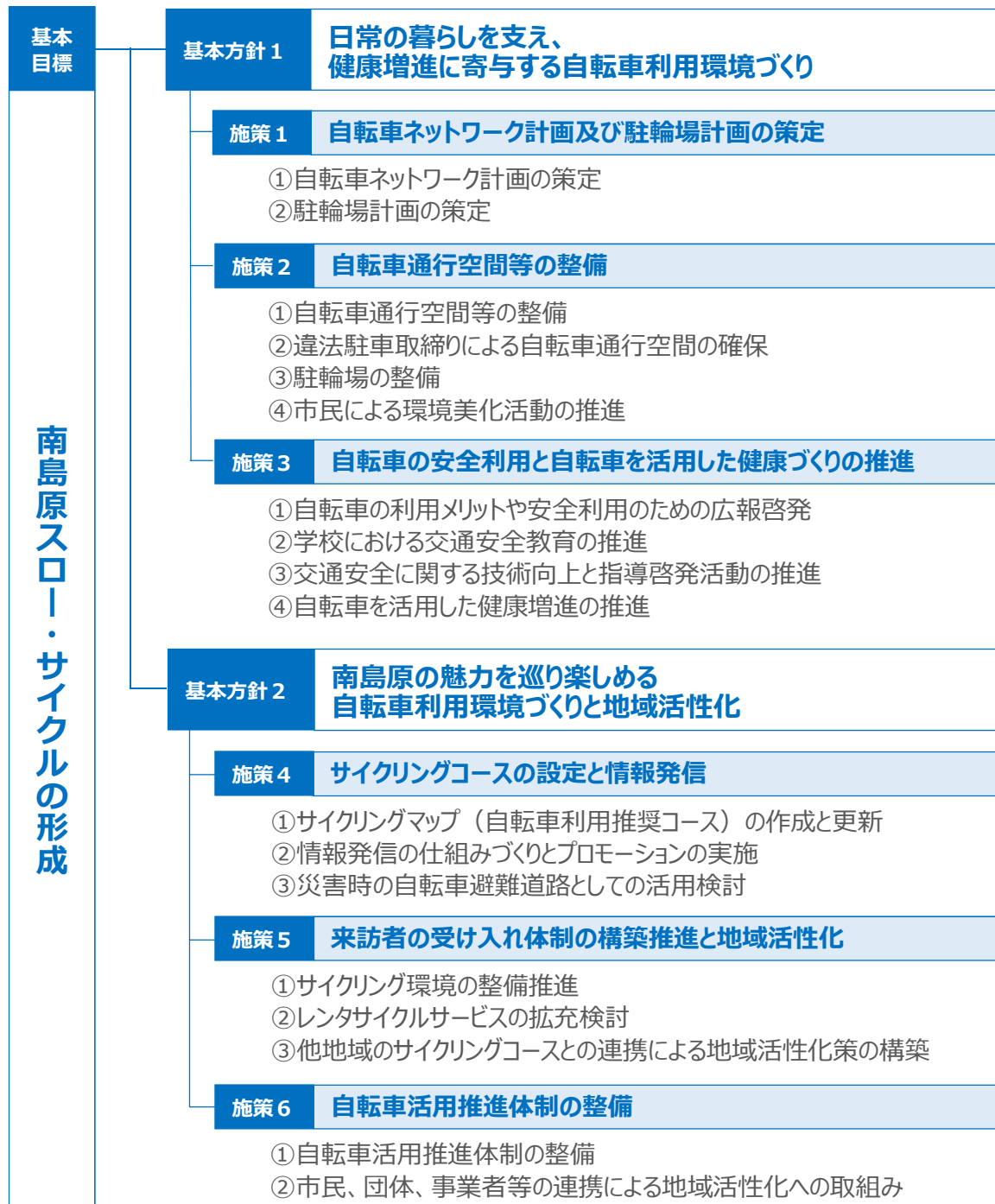
方向性③ 総合的かつ計画的な自転車を活用した地域活性化を推進するためには、九州横断ルート（仮称）等の広域的な自転車観光ルートの形成も見据えながら、旧駅舎や地域の観光資源、景観資源、人材等を活用し、自転車利用者目線のおもてなしやサービスを創出・提供することが求められます。

3.4 実施施策

(1) 実施施策の体系

基本目標、基本方針、課題解決の方向性に基づき、自転車活用推進のための実施施策を定めました。実施施策の体系は以下に示すとおりです。

■ 図表 3.4.1 実施施策の体系



(2)実施施策

基本目標及び基本方針に基づく実施施策の具体的な取組みの内容は、以下に示すとおりです。

施策1 自転車ネットワーク計画及び駐輪場計画の策定

自転車の通行空間及び駐輪場の整備は、自転車活用推進の基本であることを踏まえ、自転車ネットワーク計画及び駐輪場計画を策定し、自転車活用推進計画策定の手引き(案)にも示されているとおり、本市の自転車活用推進計画に個別計画として位置づけます。

(具体的な取組み)

①自転車ネットワーク計画の策定

- 道路・交通状況等の計画条件を踏まえ、“安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局・警察庁交通局/平成28年7月)”等に基づき、鉄道跡地を軸に本市全域を対象とした**自転車ネットワーク路線、各路線の整備形態**を検討し、自転車ネットワーク計画を策定します。

②駐輪場計画の策定

- 自転車ネットワーク計画を踏まえ、自転車ネットワーク上の移動目的となる公共施設や商業施設等における**駐輪場整備の役割分担、市としての整備の考え方**等を検討し、駐輪場計画を策定します。

施策2 自転車通行空間等の整備

自転車ネットワーク計画及び駐輪場計画に基づき、自転車ネットワーク計画に位置づけた鉄道跡地及び市道における自転車通行空間及び駐輪場の整備等を推進するとともに、関係機関との役割分担のもと国・県道における自転車通行空間の整備、道路標識の整備等を促進します。

(具体的な取組み)

①自転車通行空間等の整備

- 自転車ネットワーク計画に位置づけた自転車ネットワーク路線を対象として、県、市の役割分担に基づき**自転車通行空間**の整備を推進します。
- 県、警察等の関係機関と連携し、自転車交通を含むすべての交通に対して安全性、円滑性を確保するため、自転車ネットワーク路線における**道路標識や道路標示、信号機**の適切な設置・運用を促進します。
- 自転車利用者に対して自転車ネットワーク路線の利用を促し、わかりやすく案内する案内サイン、自転車での移動目的となる施設を案内する**案内サインの配置やデザイン**、自転車や歩行者の安全性を確保するための**街路灯の配置やデザイン**等を検討し、整備します。

②違法駐車取締りによる自転車通行空間の確保

- 自転車ネットワーク計画に基づき整備した**自転車通行空間をふさぐ違法駐車**の取締りについて警察等の関係機関に要請します。

③駐輪場の整備

- 駐輪場計画に基づき、公共施設等における駐輪場の実態を点検した上で、**市が管理する駐輪場の再利用・整備**を推進するとともに、**事業者等による駐輪場やサイクルラック**の設置を促進します。

④市民による環境美化活動の推進

- 地域住民、団体、企業など市民総出で鉄道跡地（自転車歩行者専用道路）の利用者をもてなすため、**アダプト(養子縁組)プログラム**の考え方に基づく仕組みを整備し、**清掃や美化、景観演出等の環境美化活動**を推進します。

施策3 自転車の安全利用及び自転車を活用した健康づくりの推進

自転車利用率の低い現状等を踏まえ、自転車ネットワーク路線の整備状況にあわせて自転車利用のメリットを広報啓発した上で、自転車の安全利用に関する啓発・教育を推進するとともに、自転車を活用した健康増進・交流の取組みを推進・支援します。

(具体的な取組み)

①自転車の利用メリットや安全利用のための広報啓発

- 経済、環境、健康等の面から自転車利用のメリットについて、**市ホームページや広報誌、各種イベント等**を通じて積極的にPRします。
- 自転車安全利用五則を活用し、すべての年齢層の利用者に対して**自転車の通行ルール**等を周知するとともに、今後の自転車通行空間の整備にあわせて整備形態に応じた**自転車の通行方法**を周知します。
- 条例による自転車損害賠償保険加入の義務化の動きを踏まえ、児童・生徒の保護者や事業者等に対して**自転車加害事故による損害賠償責任に関する知識**を啓発し、**自転車損害賠償保険加入**を促進します。

■ 図表 3.4.2 自転車安全利用五則



資料：警察庁HP

②学校における交通安全教育の推進

- 自転車ネットワーク計画、道路整備状況等を踏まえ、自転車の視点も考慮して通学に利用されている道路の安全点検を実施し、**通学路及び自転車通学路**の指定や安全対策を検討します。

- 児童・生徒の発達段階に応じた**交通安全教育プログラム**を作成した上で、警察等と連携して交通安全教室等を実施します。

③交通安全に関する技術向上と指導啓発活動の推進

- 交通安全啓発や指導技術の向上を図るため、警察等と連携して交通指導員や各種団体等を対象とした**講習会等**を開催します。
- 自転車関係する交通事故やヒヤリハットの実態等を踏まえ、**街頭における交通安全啓発・指導活動**を実施します。

④自転車を活用した健康増進の推進

- 自転車を活用した健康増進の取組みを先導するため、**市職員を対象に自転車通勤等を通じた健康増進事業**を先行して実施し、事業メニューやプログラム、事業効果などの情報を発信します。
- 健康的に楽しみながら自転車を利用でき、かつ地域の活性化にも貢献できる仕組みをめざし、現在、市が実施している**健康づくりポイント事業と連携して、自転車の利用距離・時間等に応じてポイント**を付与し、**ポイントを商品券と交換**できる仕組みを検討します。
- 自転車活用による健康増進や医療費に与える影響など国の調査・研究結果や先進的な取組み事例等に基づき、**企業・団体等に対して自転車通勤**を推奨します。

■ 図表 3.4.3 本市の健康づくりポイント事業

健康づくりポイント事業の流れ

ポイント獲得方法

ポイント対象となる取組は、下記のとおりです。

- ①参加特典 **100P**
参加するだけでポイント獲得
- ②各種健診 **300P~500P**
・若年者健診受診で500ポイント
・特定健診受診で300ポイント
・後期高齢者健診で300ポイント
・職場健診(健診結果票提出)で300ポイント
- ③がん検診 **200P**
胃がん、結核・肺がん、大腸がん、乳がん、子宮がん、前立腺がん受診で各200ポイント獲得
- ④周用病予防健診 **500P**
周用病予防健診受診でポイント獲得
- ⑤お口“いきいき”支援事業 **500P**
お口いきいき事業に参加でポイント獲得
- ⑥健診結果説明会などの参加 **200P**
結果説明会、健康相談参加で各200ポイント獲得
- ⑦健康づくり目標事業参加 **300P**
血圧・体重・歩数を100日健康記録で各300ポイント獲得
- ⑧健康づくり目標達成 **500P**
歩数達成・体重目標達成で各500ポイント獲得

事業参加申込

参加申込書を各支所窓口・健康対策課・保険年金課に提出し、ポイント台紙の参加特典に受付印をもらう。

各自取組

- 健(検)診受診
- 歩数記録
- 血圧記録
- 体重記録など

ポイントを貯める

ポイントがもらえる事業に参加し、ポイント台紙にスタンプを押してもらう。

ポイント交換

ポイント台紙裏面の交換申請書に必要事項を記入し、各支所窓口・健康対策課・保険年金課に提出し、クオカードと交換。

資料：広報南島原 2019年5月

施策4 サイクリングコースの設定と情報発信

市民や来訪者が気軽にスローサイクリングを楽しめるコースを設定し、市内外の交通施設、公共施設等でサイクリングマップを配布するとともに、本市の自転車活用推進の取組み等をPRする自転車関連ホームページを作成するなど情報発信の仕組みを整備し、プロモーション活動を実施します。

(具体的な取組み)

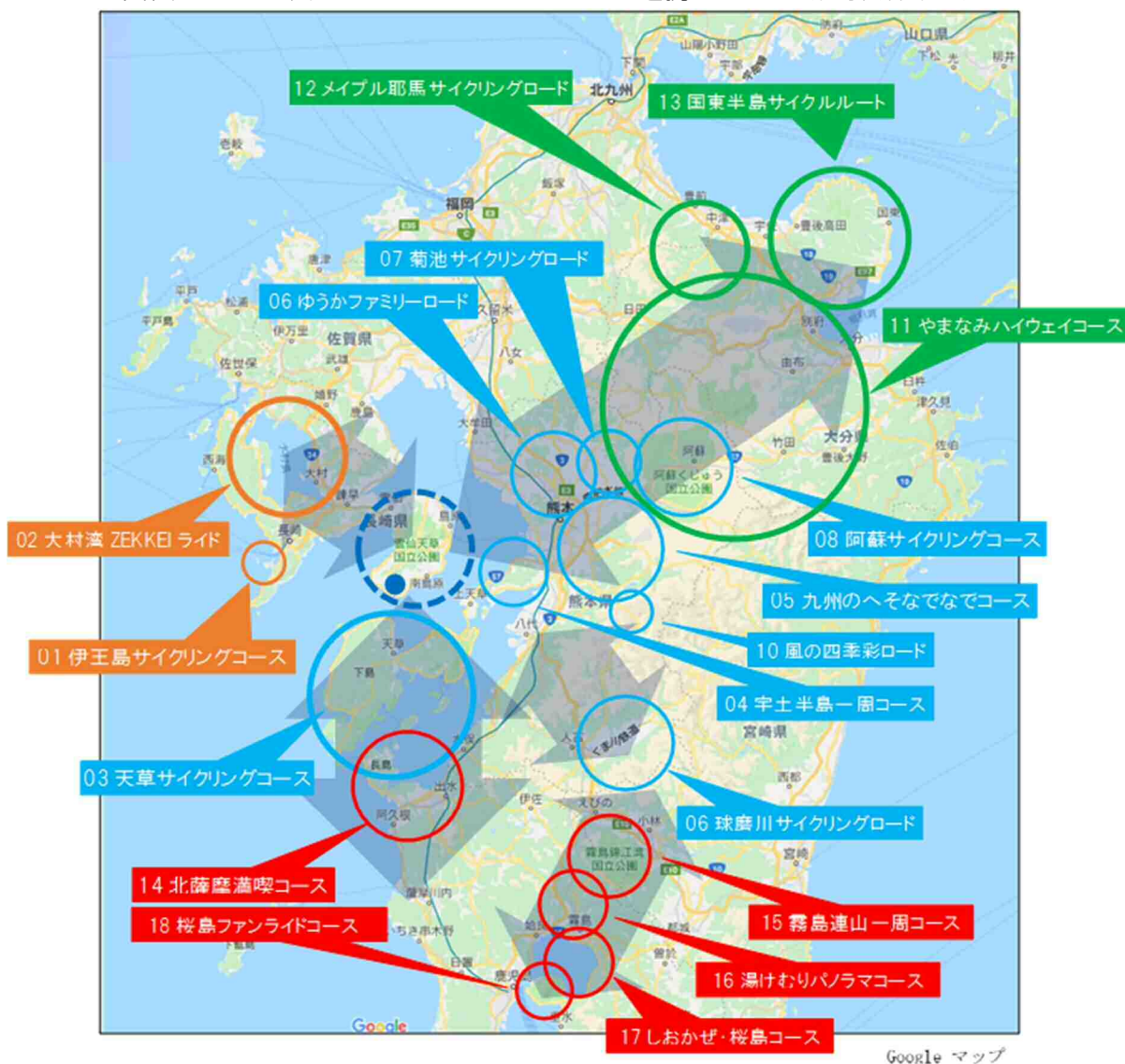
①サイクリングマップ(自転車利用推奨コース)の作成と更新

- 市民や観光・商工関係者等の意見や、サイクリング等魅力度調査結果等を踏まえつつ、天草地方や阿蘇地方等のサイクリングコースとの連携を加味しながら、自転車ネット

ワーク計画に位置づけた路線を中心として、市民や来訪者が**本市の魅力**をゆっくりと巡り**楽しめるサイクリングコース**を検討し、サイクリングマップを作成します。

- サイクリングマップは、市民や来訪者が現地で手軽に確認できるよう**折り畳み式の紙媒体**で作成・提供するものとし、自転車通行空間やサイクリング拠点の整備状況、隣接する島原市や雲仙市を含む広域的な自転車観光ルートの形成状況等に応じて、適宜、内容を更新します。

■ 図表 3.4.4 九州の主なサイクリングコースとの連携のイメージ(参考資料・参照)



②情報発信の仕組みづくりとプロモーションの実施

- 自転車に関連するニュースやトピックス、サイクリングコースや沿線の魅力、イベント、本市の自転車活用推進の取組み等を紹介し、市民や来訪者のコミュニケーションの場としても活用する**自転車関連ホームページ**、フェイスブックやインスタグラム等のSNSを整備し、将来的な「九州横断サイクルルート」(仮称)の形成も見据えたプロモーションを実施します。

③災害時の自転車避難道路としての活用検討

- 市民や来訪者が災害時に自転車で避難することも想定し、**自転車による避難に適したルートや避難所等**を検討し、サイクリングマップや自転車関連ホームページ等に表示することを検討します。

施策5 来訪者の受け入れ体制の構築推進と地域活性化

市民や来訪者が本市の魅力を巡り楽しむスローサイクリングに必要な施設を整備し、官民一体となって各種サービスを提供するとともに、他地域との連携による広域的なサイクリングイベントやサイクリングツアー等を実施し、地域の活性化を図ります。

(具体的な取組み)

①サイクリング環境の整備推進

- 市民や事業者等と連携し、サイクリングコース上の鉄道駅舎や空き家等を活用した市民や来訪者のための**休憩・交流・眺望の場**を整備するとともに、駐輪スペース、サイクルラックの整備に取り組みます。
- 市民や来訪者のニーズの高まりに応じて、**日常の自転車のメンテナンスやサイクリング時のトラブルに対応**できる環境を整備するため、自転車販売店をはじめ、メンテナンス技術や工具等を有する自動車等整備工場、タクシー会社等による取組みを推奨します。
- 鉄道跡地（自転車歩行者専用道路）沿道の**商店の軒下や住宅の庭先、空き地等を、自転車利用者・来訪者と地域住民との交流場所**（地域案内、空気入れやトイレ、水の提供、地元の食事・物産の販売等）として活用する仕組みを検討し、整備に取り組みます。
- 観光資源・施設、駅舎・ホーム・トンネル等の鉄道遺産、サイクリングコースを活用し、**官民連携のもとで地域の個性を活かしたスローサイクル・イベントの実施**を検討します。

■ 図表 3.4.5 雲仙岳への眺望
(深江)



②レンタサイクルサービスの拡充検討

- 自転車通行空間の整備状況、市民のニーズの高まりや利用実態等を勘案し、現在、レンタサイクルサービスを提供している原城真砂温泉をはじめ、サイクリング拠点施設等を対象に、**電動アシスト付き自転車、クロスバイクやロードバイク等のスポーツ自転車などレンタサイクルの拡充・導入**を検討します。
- 広域的な自転車観光ルートの形成に向けて、島原港やロノ津港等の**市内外のレンタサイクルの相互利用が可能なサービス**を提供するため、島原市や雲仙市、天草市などの隣接市や事業者等と検討を進めます。

■ 図表 3.4.6 電動アシスト付き自転車
(原城温泉真砂)



③他地域のサイクリングコースとの連携による地域活性化策の構築

- 世界遺産やジオパーク、島原半島など共通のテーマをもつ自治体等と連携し、**着地型の広域サイクリングツアーやイベント、船旅を組み込んだサイクルイベント等**の実施を検討します。
- サイクリングコースの**玄関口**として道の駅みずなし本陣ふかえ、口ノ津港を位置づけ、本市の観光・サイクリング等に関する**情報提供の場**を整備するとともに、鉄道やバス、フェリー、自家用車等から自転車に乗り換えるための**自転車組み立て場や駐輪スペース、サイクルラック、更衣室、シャワー室、コインロッカー等**の整備に取り組みます。
- サイクルトレインやサイクルバス等の**自転車を持ち込み運搬できる公共交通**の導入に向けて、隣接市や鉄道事業者等の関係団体と検討を進めます。
- 広域的な自転車観光ルートの形成に向けて、飲食店等における**サイクルラック**や宿泊施設における**自転車持ち込み可能な客室及びメンテナンスルーム**の設置、口ノ津港や島原港等の**交通施設及び宿泊施設間の自転車・荷物運搬サービス、長時間駐車に関する情報**の提供など、自転車利用者への各種サービスの提供を促進・支援します。

■図表 3.4.7 大分空港サイクル・ハブ



資料：大分県HP

施策6 自転車活用推進体制の整備

自転車の活用推進に関する取組みを推進する自転車活用推進体制を市役所内に整備するとともに、自転車を活用した地域活性化の取組みを担う市民主体の組織づくり等を支援します。

(具体的な取組み)

①自転車活用推進体制の整備

- 鉄道跡地の整備を軸とした自転車関連施策の実施、庁内組織の横断的な調整、国、県等の関係機関との協議・調整、市民・団体・事業者等との連携や取組みの支援等を効果的・効率的に推進するため、**庁内に自転車活用推進室(仮称)**を設置します。
- 南島原ひまわり観光協会等と連携し、“南島原スロー・サイクル”の実現に必要な**マーケティングやプロモーション、ブランディング、人材育成等**を積極的に推進します。
- 被災状況の把握、避難所支援、物資輸送等の観点から**災害時の自転車の活用**を検討し、**庁舎等への自転車の配備、訓練の実施**など必要な体制の整備に取り組みます。

②市民、団体、事業者等の連携による地域活性化への取組み

- 市民、団体、事業者等の連携により、自転車交通安全教室や自転車を活用した健康増進、交流・体験イベント等を通じた**地域の活性化を担う組織づくり**に取り組みます。

3.5 自転車ネットワーク計画及び駐輪場計画

(1) 自転車ネットワーク計画

① 計画の基本的な考え方

自転車ネットワーク計画は、“安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局／平成 28 年 7 月）”（以下、国のガイドライン）に準拠して検討するものとし、主に「自転車ネットワーク路線」、路線別の「整備形態」で構成します。

自転車活用推進にあたっての基本方針及び実施施策、道路・交通状況等の計画条件（参考資料）を踏まえ、自転車ネットワーク計画の検討にあたっての基本的な考え方を以下のとおり設定しました。

なお、計画の検討対象エリアは、地域の特性や課題に鑑み、鉄道跡地を軸として本市全域を対象とします。

■ 図表 3.5.1 自転車ネットワーク計画の位置づけ

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・「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「<u>自転車ネットワーク計画</u>」及び地域のニーズを踏まえた駐輪場計画を、<u>地方版推進計画内に位置付けることを検討する。</u>・自転車の通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、<u>特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とするべきである。</u> |
|---|

資料：自転車活用推進計画策定の手引き（案）（国土交通省自転車活用推進本部／2018 年 8 月）

a) 自転車ネットワーク路線の基本的な考え方

通勤・通学、買物、公共施設の利用など市民の日常的な移動に資するため、沿道や沿線に当該施設が多く立地する鉄道跡地を自転車ネットワーク路線として活用・整備することを基本とします。

また、市民や来訪者の観光周遊等の観点から必要な道路を自転車ネットワーク路線として補完し、全体の自転車ネットワークを計画します。

b) 自転車通行空間の整備形態の基本的な考え方

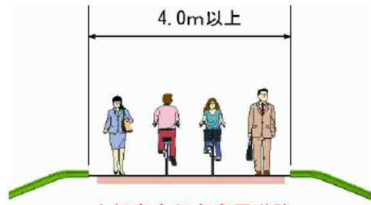
自転車ネットワークの軸として位置付ける鉄道跡地は、自転車の利用のみならず、かつての鉄道時代と同じように市民の日常的な移動動線、小学生の安心・安全な通学路として再整備することを踏まえ、自転車や歩行者の交通のために設けられる独立した道路として、「自転車歩行者専用道路」（道路法第 48 条の 13 第 2 項）として整備することを基本とします。

自転車歩行者専用道路として整備する鉄道跡地を補完する路線は、自転車は“車両”であるという大原則を踏まえ、自転車が車道を通行するための空間として整備するものとし、道路状況、交通状況等を考慮しつつ、国のガイドラインで示されている「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車の混在通行（以下、車道混在）」の 3 つの整備形態から選定し、整備します。

■ 図表 3.5.2 自転車ネットワーク路線の整備形態

(鉄道跡地)

自転車歩行者専用道路



道路構造令で規定される自転車歩行者専用道路

自転車専用道路



道路構造令で規定される自転車専用道路

(鉄道跡地 (自転車歩行者専用道路) を補完する路線)

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>歩道 自転車道 緑石線等</p> <p>歩道 自転車道 2.0m 以上(やむを得ない場合 1.5m 以上)</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部 1.5m 以上(区間の一部では 1.0m まで縮小可)</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢印標型路面表示は外装線の下に重複させることができる</p> <p>[車線内の対策]</p>

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省道路局・警察庁交通局/平成 28 年 7 月)

②自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線の基本的な考え方を踏まえ、国のガイドラインで示されている自転車ネットワーク路線の選定要件を勘案しつつ、本市における自転車ネットワークの選定要件を以下のとおり設定し、路線を選定しました（図表 3.5.5）。

なお、要件別に選定した自転車ネットワーク路線候補は、参考資料に整理しています。

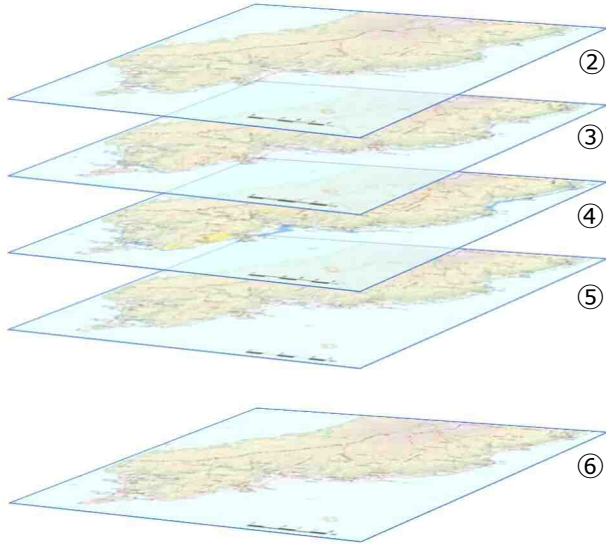
■図表 3.5.3 国のガイドラインの選定要件と本市の自転車ネットワーク路線候補

国の選定要件	本市の選定要件と自転車ネットワーク路線の候補
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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	①市民の日常的な移動を支える路線 ● 公共施設や学校、商業施設等の分布、道路ネットワーク等を踏まえ、自転車ネットワークの軸として <u>鉄道跡地</u> を候補路線とする。 ● 鉄道跡地がない地域では、上記の自転車ネットワークの軸と連続する <u>国道、県道、市道</u> を候補路線とする。
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	②市民の安全性を特に確保する路線 ● <u>国道 251 号のうち、特に自転車関連事故が集中して発生している区間</u> （主要地方道雲仙西有家線と県道山口南有馬線との区間および県道加津佐停車場山口線と市道宮町上町線との区間）の <u>代替路となる鉄道跡地</u> を候補路線とする。 ● 鉄道跡地がない地域では、 <u>その他の道路または当該路線（国道 251 号）</u> を候補路線とする。
③自転車通学路の対象路線	※該当路線はないため、候補路線はない。
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	③市民や来訪者の健康増進や観光周遊を支える路線 ● 市民の健康増進や来訪者の観光周遊など地域活力の向上、地域の活性化等に係る課題を踏まえ、魅力的な風景・環境、地域資源や観光施設等をつなぐネットワークとして <u>鉄道跡地及び交差または並走する国道、県道、主要地方道、市道</u> を候補路線とする。 ④災害時における自転車避難のための路線 ● 災害時の避難手段として自転車を利用することを想定し、津波浸水想定区域から避難施設等までをつなぐ道路を候補路線とする。
⑤自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	※現時点では該当施設はないため、候補路線はない。
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	⑤自転車の通行空間が整備されている路線 ● 自転車歩行者専用道路として市道堀川長湊線（延長約 1.3km）が整備されているが、 <u>他の路線とのネットワーク化の必要性がないため、候補路線とはしていない。</u>
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	⑥自転車ネットワークの連続性を確保するための路線 ● 上記の①～⑤で選定した候補路線による自転車ネットワークの連続性を確保するための路線。

■図表 3.5.4 自転車ネットワーク路線の選定フロー

[候補路線の選定要件]

- ①市民の日常的な移動を支える路線
 - ②市民の安全性を特に確保する路線
 - ③市民や来訪者の健康増進や観光周遊を支える路線
 - ④災害時における自転車避難のための路線
 - ⑤自転車の通行空間が整備されている路線
- +
- ⑥自転車ネットワークの連続性を確保するための路線



自転車ネットワーク路線



■図表 3.5.5 自転車ネットワーク路線



③自転車ネットワークの整備形態の検討

a)鉄道跡地の整備形態

鉄道跡地については、基本的な考え方でも示したとおり、全線を「自転車歩行者専用道路」としました。

なお、国道 251 号の歩道と接し、当該歩道が十分な幅員を確保している場合は「自転車専用道路」とすることも考えられますが、該当する区間の延長が短く、自転車専用道路としての効果を十分に発揮できないこと等から、本計画では自転車専用道路は採用していません。

b)鉄道跡地以外の路線の整備形態

鉄道跡地以外の各路線・区間については、国のガイドラインに示されている整備形態選定の考え方やフローにしたがって、「完成形態」と「暫定形態」に分けて設定しました。

選定フローに基づく検討の結果、完成形態については、自転車道に該当する路線・区間はなく、国道 251 号や交差する主な県道・市道を「自転車専用通行帯」、その他の市道を「車道混在」としました。暫定形態については、自転車専用通行帯とした路線のすべてを「車道混在」としました。今後の協議・調整等により整備形態での整備が困難な場合は、代替路の整備の可能性を検討します。

なお、自転車通行空間として既設の歩道のみを活用する方法は採用していません。今後、やむを得ず、歩道のみを自転車通行空間として活用せざるを得ない場合は、自転車ネットワーク路線から外し、「自転車ネットワークを補完する経路」として位置付けるものとします。

■図表 3.5.6 鉄道跡地以外の路線の整備形態の考え方

整備形態	整備形態の考え方
完成形態 自動車の速度や交通量に基づく整備形態	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は「車両」とであるという大原則を踏まえ、車道を通行する自転車の安全性の向上の観点から、当該路線・区間における自動車の速度や交通量に基づき、自転車と自動車を構造的に分離した「自転車道」、自転車と自動車を視覚的に分離した「自転車専用通行帯」、自転車と自動車が混在して通行する「車道混在」の整備形態から選定する。 ・この「完成形態」は、新設道路では選定した完成形態で整備し、既設道路では道路空間の再配分や道路拡幅により整備する考え方である。
暫定形態 完成形態の整備が難しい場合の車道通行を基本とした暫定形態	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の道路・交通事情から完成形態での整備が困難な路線・区間で、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上させる必要のある路線・区間は、車道通行を基本とした「暫定形態」で整備する。 ・暫定形態は、完成形態が自転車道の場合は「自転車専用通行帯」または「車道混在」（本市の場合は完成形態が自転車道に該当する路線はない）、自転車専用通行帯の場合は「車道混在」とする。 ・「車道混在」の場合は、原則、自転車専用通行帯（完成形態）として転用可能な幅員を確保する。ただし、道路空間再配分等によっても幅員を確保することが困難であり、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上させる必要のある路線・区間はこの限りではない。

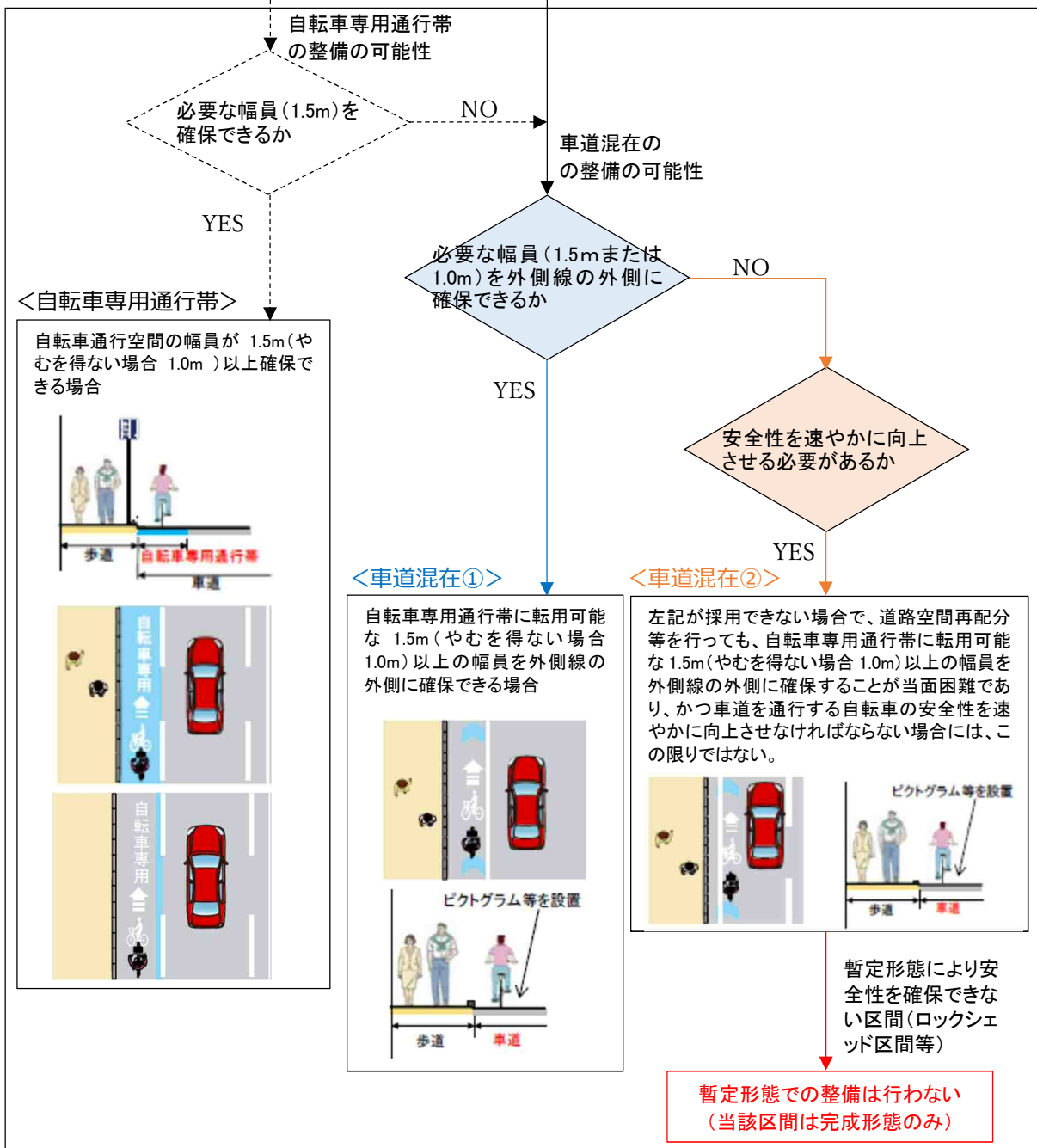
資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局／平成 28 年 7 月）

■図表 3.5.7 鉄道跡地以外の路線における自転車通行空間の整備形態の選定フロー

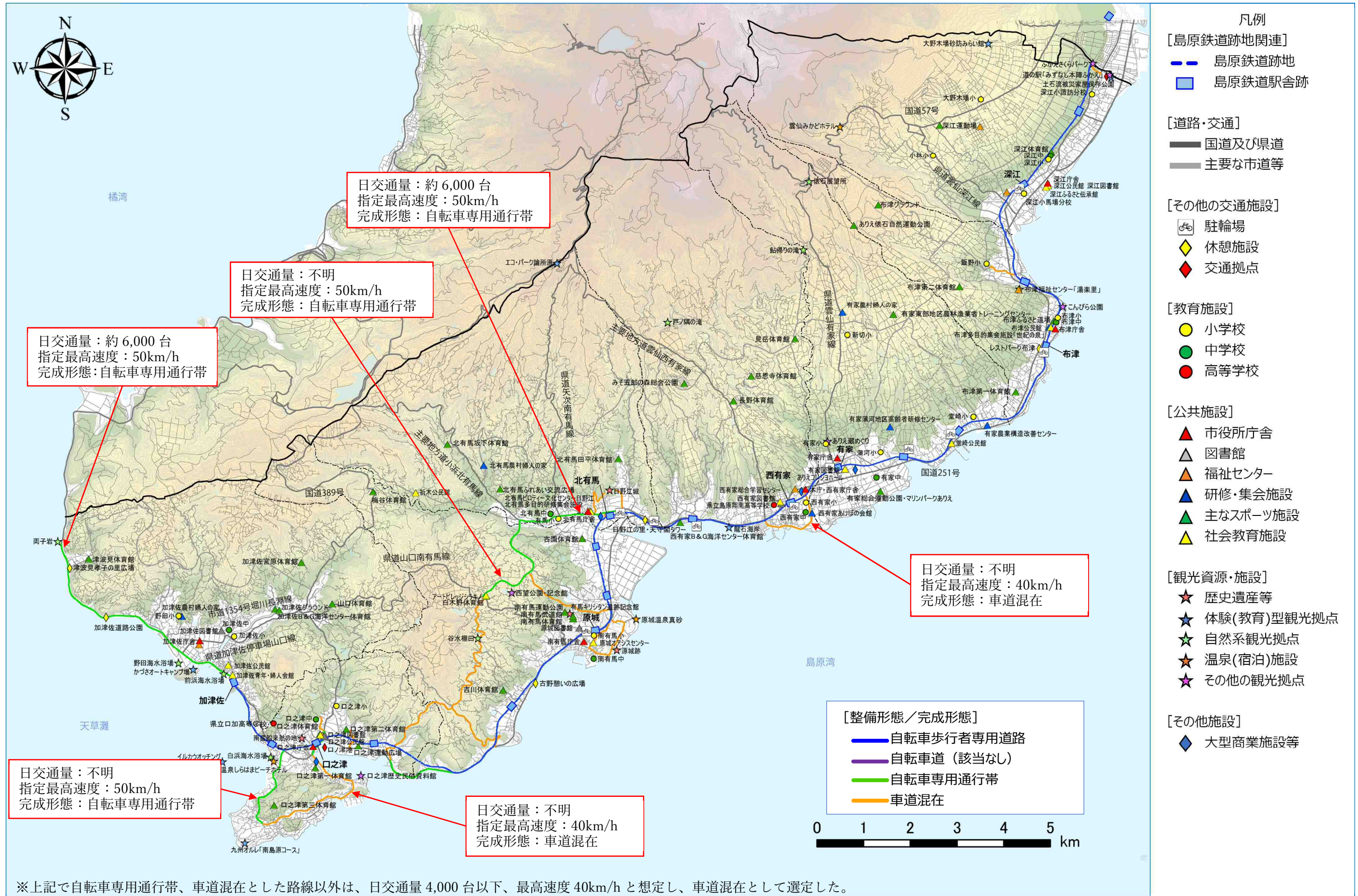
(完成形態の選定)

	A 自動車の速度が高い道路	B A・C 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
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50km/h 超	A・C 以外	速度が 40km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下
整備形態	自転車道 (幅員 2.0m以上)	自転車専用通行帯 (幅員 1.5m以上)	車道混在
該当路線	該当なし	国道 251 号、県道、市道	その他の市道

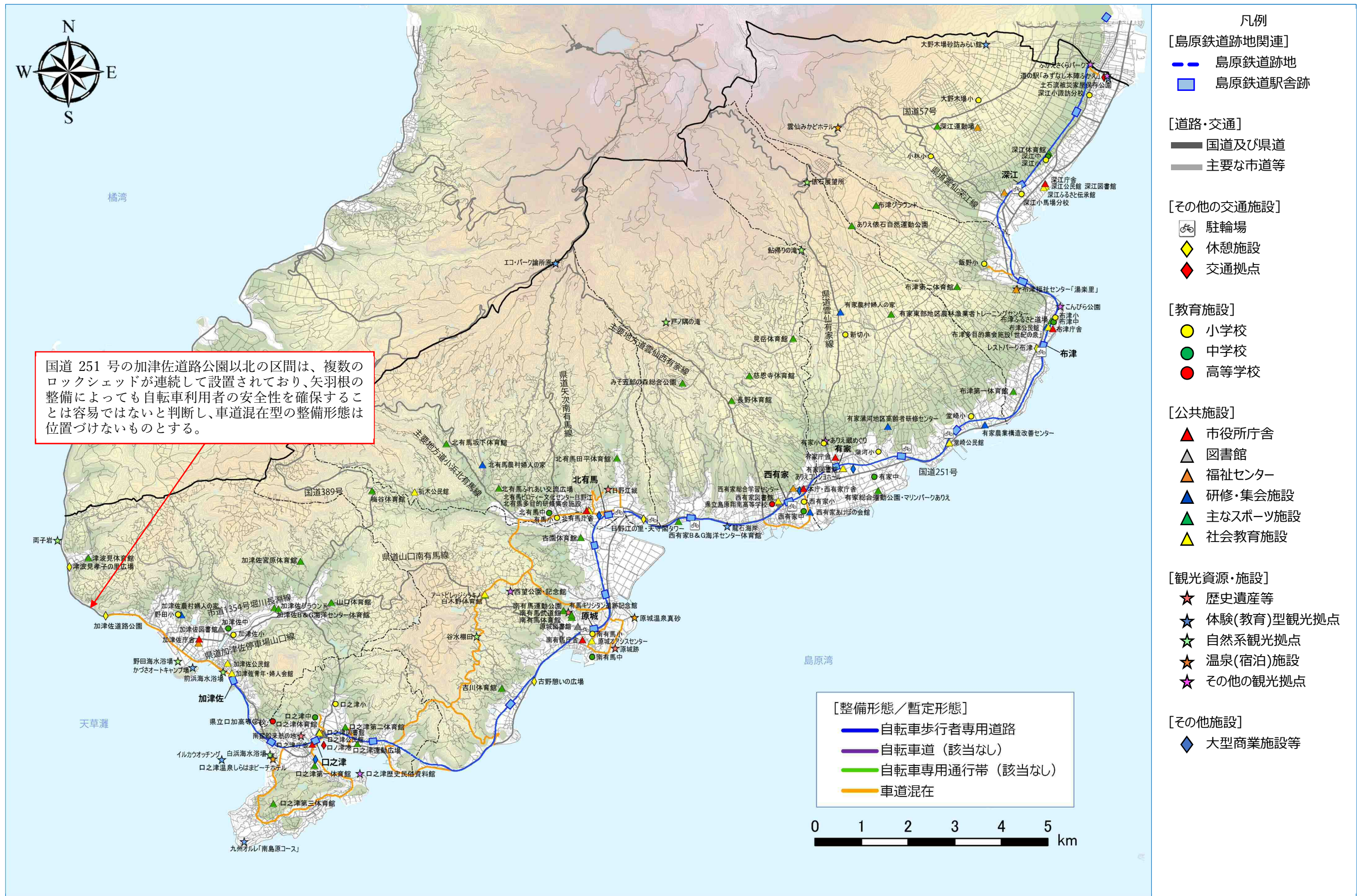
(暫定形態の選定)



■図表 3.5.8 鉄道跡地以外の路線における自転車通行空間の整備形態【完成形態】



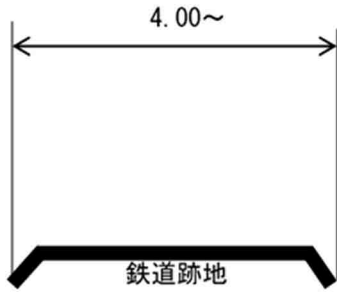
■ 図表 3.5.9 鉄道跡地以外の路線における自転車通行空間の整備形態【暫定形態】



■図表 3.5.10(1) 鉄道跡地(自転車歩行者専用道路)の整備イメージ

(整備パターン)

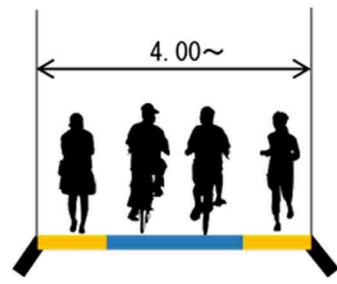
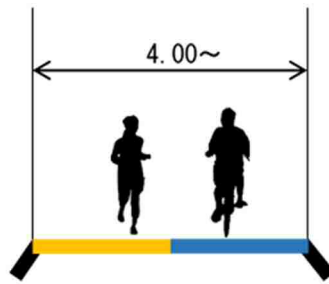
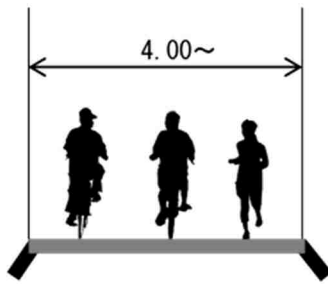
現況



整備パターン1

整備パターン2

整備パターン3



(整備事例)

整備パターン1

整備パターン2

整備パターン3



健康の道・サイクリングロード
(東京都江戸川区)

府中多摩川かぜのみち
(東京都府中市)



吹上浜サイクリングロード
(鹿児島県日置市・南さつま市)

浅川サイクリングロード
(東京都日野市)

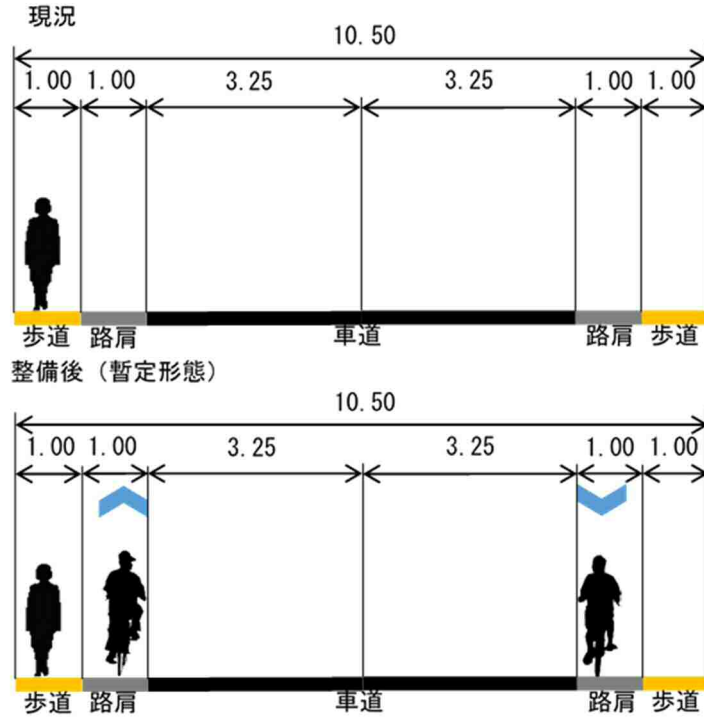
多摩湖自転車歩行者道
(東京都西東京市、東村山市、小平市、東大和市、武蔵村山市)

■ 図表 3.5.10(2) 鉄道跡地(自転車歩行者専用道路)の整備イメージ

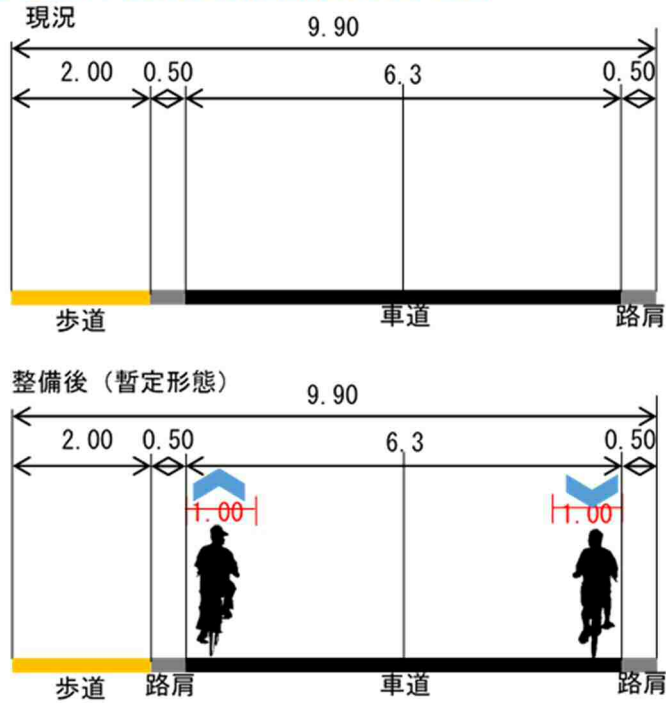


■ 図表 3.5.11(1) 鉄道跡地以外の路線の整備イメージ(車道混在)

歩道あり：路肩に1m確保できる場合



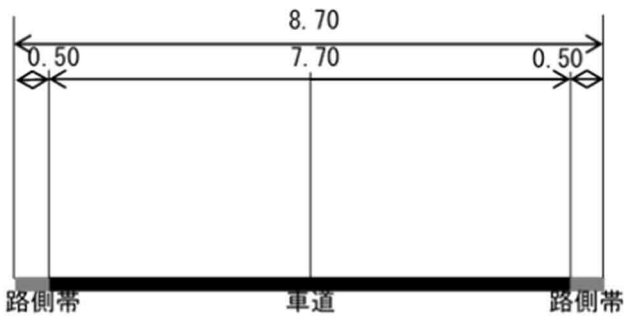
歩道あり：路肩に1m確保できない場合



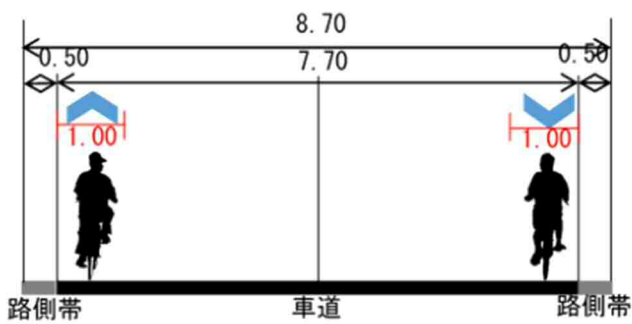
■ 図表 3.5.11(2) 鉄道跡地以外の路線の整備イメージ(車道混在)

歩道なし：2車線道路の場合

現況

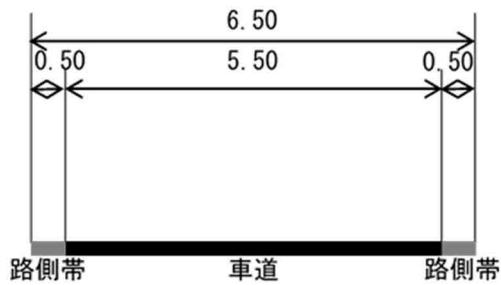


整備後（暫定形態）

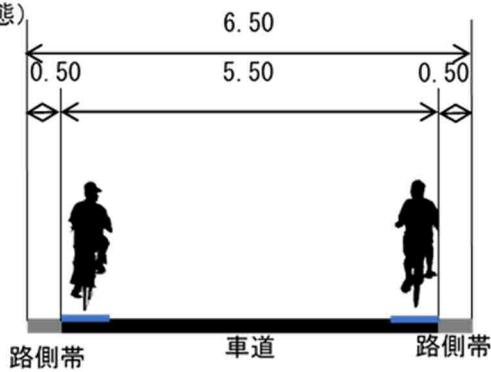


歩道なし：1車線道路の場合

現況



整備後（暫定形態）



④計画の実現に向けた課題

本計画では、自転車ネットワーク路線ごとに整備形態を定めています。当面の整備形態は、鉄道跡地を活用して整備する自転車歩行者専用道路と、周辺ネットワーク路線における車道混在（暫定形態）による自転車通行空間に大きくわけられ、それぞれ以下に示すような課題を有しています。

今後は、整備計画や設計の各段階において、自転車ネットワーク計画に位置付けた路線について、関係機関と協議・調整の上、それぞれの課題を解決していく必要があります。

a)自転車歩行者専用道路と道路との交差点の安全対策

ア)優先関係の明確化と道路標識等の設置

鉄道跡地は、国道、県道、市道と数多く交差しているため、自転車歩行者専用道路と交差道路の優先関係を明確化した上で、以下の安全対策を実施する必要があります（交差道路においても同様の考え方で対策）。

- ・従道路の場合は、一時停止を促す道路標識及び道路標示等を設置する
- ・主道路の場合においても、歩行者や自転車、自動車が横断する可能性があるため、注意喚起を促す法定外の看板や路面表示を設置する
- ・横断歩道及び自転車横断帯を整備する

イ)自転車以外の車両の進入・通行の防止

自転車以外の車両の進入・通行を禁止し、通行制限の対象を明らかにした道路標識、車両の進入を物理的に防止する車止めを設置する必要があります。

ウ)近接する既設交差点との位置関係を考慮した検討

鉄道跡地は、国道 251 号等と隣接して、あるいは近接して並走する区間もあるため、国道 251 号の現交差点との位置関係、交差道路、沿道土地利用等を考慮し、自転車及び歩行者が安全に横断できる交差点形状や横断・通行方法等を検討する必要があります。

b)車道通行を基本とした自転車通行ルールの周知等の実施

車道通行を基本とした自転車通行空間の整備は、「自転車は車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」等を市民に周知し、浸透させる上でも有効であると考えられます。一方、自転車、自動車双方の交通ルールの理解とマナーの徹底がなければ交通事故の発生リスクは生じます。

したがって、自転車に対しては左側通行、併進の禁止、自動車に対しては自転車の保護、路上駐車等の禁止等を徹底させるため、通行ルールの周知等の安全対策を実施することは必要不可欠です。

c)交通規制解除

自転車専用通行帯、車道混在といった自転車通行の整備完了後は、警察等と協議し、国道 251 号等の歩道等に指定されている普通自転車歩道通行可の交通規制を解除する必要があります。

その際は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除することを予め周知し、地域住民や自転車利用者等の理解を促進することが重要です。

d)自転車ネットワーク路線への案内方法の検討

自転車の快適で安全な通行を実現するためには、走行中のわかりやすさを向上させる必要があります。特に迷走時のスマートフォン利用等による事故発生リスクを回避するためにも、以下のような案内サインを設置する必要があります。

また、外国人観光客が増えるなか、外国人でも走行中に理解可能なように、ピクトグラムの活用や英語併記についても検討する必要があります。

- ・自転車ネットワーク路線へわかりやすく誘導する案内サイン
- ・自転車ネットワーク路線であることを示す案内サインや路面表示
- ・主要な目的地や距離を示した案内サイン

e)路面表示や案内サインの統一仕様等の検討

道路利用者の混乱を避けるため、自転車ネットワーク計画に定めた路線における法定外の路面表示や案内サインのデザイン、設置位置は、国道、県道、市道で統一することが望ましく、考え方・仕様・色彩等について道路管理者等と必要な調整を行う必要があります。

f)関連事業等との協議・調整

現在、深江及び南有馬地区の鉄道跡地の一部区間では、跡地等を利用した排水路整備事業の検討が進められており、事業内容や時期によっては自転車歩行者専用道路の整備にも影響があるため、県等関係機関との協議・調整が必要です。

また、鉄道跡地のうち、南島原消防署、原城跡駐車場では、すでに当該施設用地として利用されており、自転車歩行者専用道路としての連続性を確保できない状況にあるため、当該施設管理者、隣接する土地・施設所有者等と協議・調整の上、う回するルートを設定する必要があります。

(2)駐輪場計画

本市の通勤・通学時の利用交通手段は、国勢調査（H22）によると、自家用車が7割強を占め、自転車利用者は約800人程度です。そのうち約半数の450人が中学・高校生の通学利用と想定されます。

今回実施したアンケート調査では、主な移動手段として自転車を挙げた回答者はわずか2%にとどまり、半数近くの46%の世帯が自転車を保有していないという実態が明らかになりました。一方、駐輪環境については、駐輪場がない、駐輪スペースが足りないという回答が一部にみられるものの、どちらともいえないという回答が半数を占め、駐輪環境に対して大きな問題が生じているという状況はみられません。

こうした実態を考慮すると、現時点では駐輪場の整備は必ずしも急務ではなく、今後の自転車通行空間の整備をはじめとした自転車活用に関する施策の実施状況や自転車の利用実態等を勘案しながら具体的な検討を進めることが望ましいと考えられます。

したがって、本計画では、基本的な考え方として、駐輪場整備の役割分担の考え方、市としての駐輪場整備の考え方を整理するものとししました。

①整備に関する役割分担の考え方

自転車ネットワーク上の移動目的となる学校、公共施設、交通施設、道路休憩施設はもとより、事業所や大型商業施設、集合住宅等については、当該施設の所有者や管理者自らが自転車利用需要を点検し、必要な駐輪場や駐輪スペースを整備することを基本とします。

②市としての駐輪場整備の考え方

本市における自転車利用者（サイクルアンドバスライド）の増加を想定し、バス停に近接して整備されている市が管理する駐輪場、バス停や公共施設等に近接する鉄道駅に遺されている駐輪場を活用・再整備します。

国道251号沿道の道路休憩施設（道の駅みずなし本陣ふかえ、レストパーク布津、日野江の里・天守閣タワー広場、原城跡駐車場等）や公園（こんぴら公園等）を対象に、自転車利用者向けの駐輪スペースやサイクルラックを整備します。特に日野江の里・天守閣タワー広場、原城跡駐車場は鉄道跡地（自転車歩行者専用道路）とも接しており、こうした場所を重点的に選定し、整備します。

■図表 3.5.12 国道251号沿道の主な道路休憩施設



情報提供の場、休憩・交流の場、眺望・交流の場など鉄道跡地（自転車歩行者専用道路）上のサイクリング拠点等を対象に、市民や来訪者のための駐輪スペースやサイクルラックを整備します。

本市が実施する自転車通勤を通じた健康事業にあわせて、市職員の自転車通勤や市民の自転車での来庁に対応できるよう、各庁舎に駐輪場や駐輪スペースを整備、確保します。

飲食店やスーパー、コンビニエンスストア、理・美容室等の小規模店舗においても、市民や来訪者が駐輪できるスペースやサイクルラックを設置することを促進します。

■ 図表 3.5.13 旧鉄道駅等に設置されている駐輪場



深江駅



布津駅



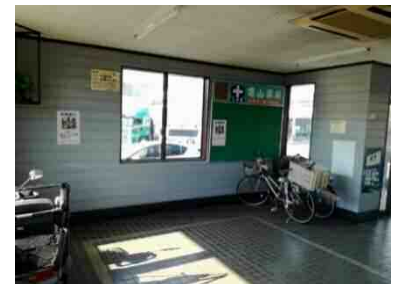
堂崎駅



蒲河駅



有家駅



有家駅（駅舎内）



西有家駅



龍石駅・龍石バス停



田平バス停（敷地左側）



田平バス停(敷地右側)



北有馬駅



原城駅

3.6 実施スケジュール

(1) 基本的な考え方

前章で整理したように、自動車に依存した現在の生活・移動実態、自転車を利用しにくい道路環境等を勘案すると、鉄道跡地の自転車歩行者専用道路としての整備にあたっては早期に全線の整備を完了し、利用性や安全性等を高めることが求められます。

また、同時にその他の各種施策も並行して実施するなど総合的かつ計画的に自転車の活用を推進し、地域の活性化につなげていくことも重要です。

こうしたことを踏まえ、自転車歩行者専用道路及び周辺の自転車ネットワーク路線については、自転車ネットワーク計画に基づく整備計画策定、測量・設計の後、令和3年度から令和5年度までの3か年で整備します。

自転車歩行者専用道路の各区間の整備時期の考え方は、以下のとおりです。

■ 図表 3.6.1 自転車歩行者専用道路の整備時期の考え方

整備時期	整備区間	整備時期の考え方
第Ⅰ期 (令和3年度)	加津佐～原城 (10.3km)	原城跡の世界文化遺産登録、口之津港フェリーターミナルの整備・供用等との相乗効果に期待し、早期に整備着手
第Ⅱ期 (令和4年度)	原城～蒲河 (9.8km)	Ⅰ期区間との連続性、日野江城跡や有家の蔵めぐり等の地域資源を活かした地域活性化、有家・西有家を中心に市民の日常利用の促進と安心・安全の確保に期待し、整備着手
第Ⅲ期 (令和5年度)	蒲河～みずなし大橋(12.0km)	全線供用へ向けて整備着手

※みずなし大橋の整備は含まない

(2) 実施スケジュール

事業期間は、本年（令和元年度）を初年度として、令和5年度までの前期5ヶ年、令和10年度までの後期5ヶ年の10か年とします。

各施策・事業の段階的な実施イメージは、以下に示すとおりです。前期は自転車歩行者専用道路の整備と並行して主に情報発信やサイクリング環境整備等を、後期は自転車歩行者専用道路を活用したイベント等の地域活性化施策を実施します。また、各施策・事業の評価は最終年度の令和10年度に実施しますが、令和5年度にも中間評価を実施します。

■ 図表 3.6.2 段階的な施策・事業実施のイメージ

	前期					後期				
	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
自転車活用推進計画	計画				中間評価					評価
自転車通行空間の整備	整備計画、測量・設計									
			I期	II期	III期	維持管理・環境美化活動				
各種施策・事業	マップ		マップ更新(適宜)							
	情報発信(広報、啓発、安全教室、市職員の健康づくり事業等)									
			サイクリング環境整備							
	サイクルイベント等の地域活性化への取組み									

■図表 3.6.3 実施スケジュール

実施施策		前期 (R1-R5)	後期 (R6-R10)
基本方針1	施策1 自転車ネットワーク計画及び駐輪場計画の策定		
	①自転車ネットワーク計画の策定		
	②駐輪場計画の策定		
	施策2 自転車通行空間等の整備		
	①自転車通行空間等の整備		
	②違法駐車取締りによる自転車通行空間の確保		
	③駐輪場の整備		
	④市民による環境美化活動の推進		
	施策3 自転車の安全利用及び自転車を活用した健康づくりの推進		
	①自転車の利用メリットや安全利用のための広報啓発		
	②学校における交通安全教育の推進		
	③交通安全に関する技術向上と指導啓発活動の推進		
	④自転車を活用した健康増進の推進		
	基本方針2	施策4 サイクリングコースの設定と情報発信	
①サイクリングマップ(自転車利用推奨コース)の作成と更新			
②情報発信の仕組みづくりとプロモーションの実施			
③災害時の自転車避難道路としての活用検討			
施策5 来訪者の受け入れ体制の構築推進と地域活性化			
①サイクリング環境の整備推進			
②レンタサイクルサービスの拡充検討			
③他地域のサイクリングコースとの連携による地域活性化策の構築			
施策6 自転車活用推進体制の整備			
①自転車活用推進体制の整備			
②市民、団体、事業者等の連携による地域活性化への取組み			

■図表 3.6.4 自転車歩行者専用道路等の整備時期(自転車歩行者専用道路以外の道路は「暫定形態」の整備を想定)



第4章 計画の推進体制及び進捗管理

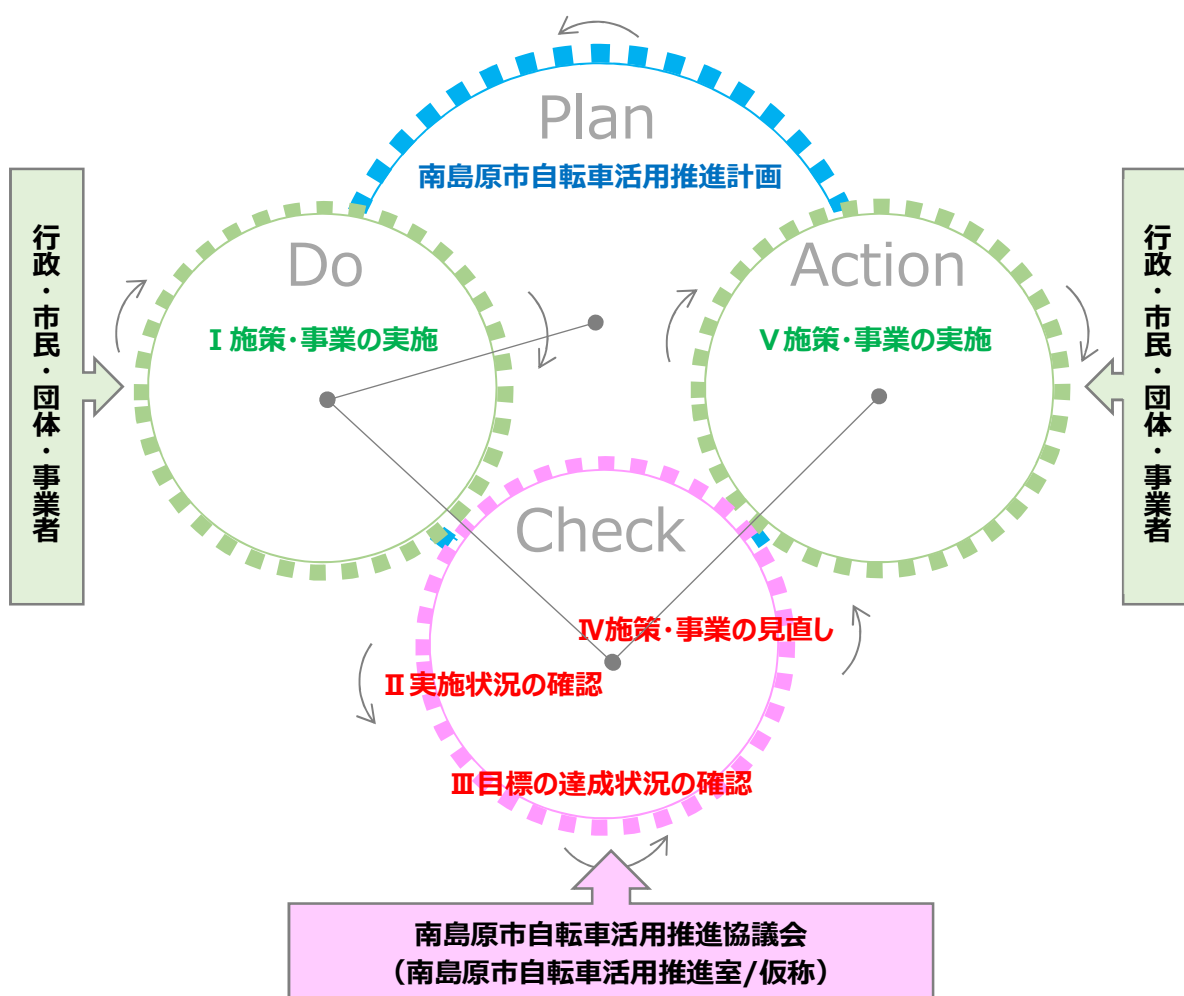
4.1 計画の推進体制

本計画の目標達成に向け、施策・事業の実施状況、基本目標・方針の達成状況を確認するとともに、予定する施策・事業を評価・見直すため、「南島原市自転車活用推進協議会」（以下、推進協議会）を定期的を開催します。

また、施策や事業の内容に応じて、推進協議会の委員構成は適宜、見直しを図ります。

なお、施策・事業の実施・達成状況の管理、関係機関との協議・調整、協議会の運営等の事務を担う「自転車活用推進室（仮称）」を庁内に設置するものとします。

■図表 4.1.1 計画の推進体制



■図表 4.1.2 現在所管している主な担当課による推進体制

実施施策		推進体制 (主な担当課等)
施策1 自転車ネットワーク計画及び駐輪場計画の策定		
①自転車ネットワーク計画の策定		財政課、建設課、管理課、県、警察
②駐輪場計画の策定		財政課、地域づくり課
施策2 自転車通行空間等の整備		
①自転車通行空間等の整備		建設課、管理課、県、警察
②違法駐車取締りによる自転車通行空間の確保		防災課、警察
③駐輪場の整備		各施設所管課
④市民による環境美化活動の推進		財政課、地域づくり課、市民サービス課、環境課、管理課
施策3 自転車の安全利用及び自転車を活用した健康づくりの推進		
①自転車の利用メリットや安全利用のための広報啓発		財政課、警察、学校教育課、各学校
②学校における交通安全教育の推進		防災課、学校教育課、各学校、警察
③交通安全に関する技術向上と指導啓発活動の推進		防災課、警察
④自転車を活用した健康増進の推進		財政課、健康対策課
施策4 サイクリングコースの設定と情報発信		
①サイクリングマップ(自転車利用推奨コース)の作成と更新		財政課、観光振興課
②情報発信の仕組みづくりとプロモーションの実施		財政課、観光振興課
③災害時の自転車避難道路としての活用検討		財政課、防災課
施策5 来訪者の受け入れ体制の構築推進と地域活性化		
①サイクリング環境の整備推進		財政課、観光振興課、スポーツ振興課
②レンタサイクルサービスの拡充検討		観光振興課
③他地域のサイクリングコースとの連携による地域活性化策の構築		財政課、観光振興課、スポーツ振興課
施策6 自転車活用推進体制の整備		
①自転車活用推進体制の整備		財政課、防災課
②市民、団体、事業者等の連携による地域活性化への取り組み		財政課、地域づくり課

※上記の推進体制は、今後の組織改編、自転車活用推進室（仮称）設置等により変更の可能性があります

4.2 計画の進捗管理

上記の体制において施策・事業を適正に管理、評価するため、2つの基本方針ごとに施策内容を考慮した“評価指標及び目標値（令和10年）”を設定しました。

実施スケジュールにも示したとおり、令和5年度には中間評価として“目標値の達成状況”を確認し、課題が生じている場合は“施策や事業、評価指標、目標値を見直す”ものとし、また、国の推進計画、長崎県の推進計画が改定された場合も同様に、本計画の内容との整合性を確認し、必要な場合は推進計画の内容の見直しを検討します。

なお、駐輪場については、今後の自転車利用実態等を見極めながら、具体的な駐輪場計画を策定した段階で評価指標及び目標値を設定するものとし、

■図表 4.2.1 基本方針1に関する評価指標・目標値

基本方針1 日常の暮らしを支え、健康増進に寄与する自転車利用環境づくり		
鉄道跡地を軸とした安心・安全な自転車利用環境を整備するとともに、自転車を活用した生活スタイルへの転換と、交通安全意識の醸成を図りながら、自転車を活用した健康づくりを推進します。		
評価指標	基準値 (R1)	目標値
指標① 自転車ネットワーク路線の整備率 自転車ネットワーク計画で設定した自転車歩行者専用道路及び周辺路線の整備は100%をめざします。	0%	100% (100%)
指標② 自転車の走行環境に対する市民・中高生の満足度※ 自転車利用環境に対する満足度(満足、やや満足の合計)は、市民、中高生ともに60%をめざします(H31調査では“どちらともいえない”と回答した割合が市民、中高生ともに約40%を考慮)。	市民 7.8% 中高生 31.5%	60% (50%)
指標③ 自転車関連事故の発生件数 自転車の利用メリットや安全利用のための広報啓発、学校における交通安全教育、街頭における交通安全啓発・指導等により、市内における年間の自転車関連事故発生件数はゼロをめざします。	3.5件/年 ※H25～H28の 平均件数	0件/年 (0件/年)
指標④ 自転車で通勤する市職員の割合 自転車を活用した健康増進、交流事業や健康づくりポイント事業等の取組み、自転車通行空間の整備等により、自宅から勤務する庁舎までの距離が2km以内の職員のうち、自転車で通勤する職員(週5日)の割合は80%をめざします。	3% ※現状2名(2 km以内の職員 数66人)	80% (60%)
指標⑤ 健康づくりポイント事業における自転車関連参加・登録者数 健康づくりポイント事業におけるサイクルイベント等への「参加型」や、自転車通勤・通学等の「目標(達成)型」に参加、登録する市民は、500人をめざします。	0人	500人 (250人)
指標⑥ 自転車で通勤・通学する市民数 自転車の利用メリットの広報啓発、健康づくりポイント事業等の取組み、自転車通行空間の整備等により、市民の自転車利用(15歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段)は市内・市外あわせて約1,000人(市内875人、市外125人、H22国勢調査結果の比率により算出)をめざします(1.25倍増)。	804人 (H22)	1,000人 (900人)
指標⑦ 自転車歩行者専用道路でアダプトプログラムに登録した地域・団体数 自転車歩行者専用道路の清掃や美化、景観演出等に取り組むため、アダプトプログラムに登録し、活動する地域・団体数は、8団体(地域ごとに1団体を目標)をめざします。	0団体	8団体 (4団体)

※インターネット調査による

※目標値の括弧内の数値は中間評価時の目標値の目安

■図表 4.2.2 基本方針2に関する評価指標・目標値

基本方針2南島原の魅力を巡り楽しめる自転車利用環境づくりと地域活性化		
<p>広域的な自転車観光ルートを見据えながら、市民や来訪者が南島原市の魅力を自転車で巡り楽しむためのルートや拠点づくりを推進するとともに、自転車を活用した市民活動・交流の活性化や情報発信を官民一体となって推進します。</p>		
評価指標	基準値 (R1)	目標値 (R10)
<p>指標⑧ サイクリング拠点の施設数</p> <p>自転車に関する情報提供、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、交流等の複数機能を有するサイクリング拠点施設数は8施設(各地域に1施設を目標)をめざします。</p>	0 施設	8 施設 (4 施設)
<p>指標⑨ サイクルイベントの開催数</p> <p>ポイントラリー、ガイド付きポタリング、棚田を巡るヒルクライムなど地域の個性を活かしたサイクルイベントや他地域と連携した広域的なサイクルイベントの年間の開催数は、2回をめざします。</p>	0 回/年	2 回/年 (1 回/年)
<p>指標⑩ レンタサイクルの年間貸出台数</p> <p>サイクリングコースの設定、コースマップの配布、サイクリング環境の整備等により、市がサービスを提供するレンタサイクル(電動アシスト付き以外も含む)の年間の貸出台数は、500 台(2.5 倍増)をめざします(原城温泉真砂以外も含む)。</p>	191 台/年 ※H30 の年間 貸出実績(原城 真砂温泉)	500 台/年 (300 台/年)
<p>指標⑪ 南島原市内でサイクリングを経験したことのある市外居住者数※</p> <p>関東、関西、九州エリアの18歳以上の居住者のうち、過去3年間にサイクリングやサイクルツーリズム、自転車イベント等を経験したことがある者のうち、南島原市内でサイクリングを経験したことがある者は、全体の45%をめざします(3倍増)。</p>	16%	45% (30%)
<p>指標⑫ 自転車利活用推進の取組みに対する市民の満足度</p> <p>本市が取り組む自転車の利活用推進に係る施策・事業、その効果に対する市民の満足度(満足、やや満足の合計)は、80%をめざします。</p>	—	80% (50%)

※インターネット調査による

※目標値の括弧内の数値は中間評価時の目標値の目安

南島原市自転車活用推進計画

令和元年 11 月策定

