

佐賀県自転車活用推進計画

= 自転車を活かした佐賀らしい地域づくりを進めるために =

令和2年12月

目次

1. 総論	P01
1.1 計画策定の背景及び目的	P01
1.2 自転車活用推進計画の位置付け	P02
1.3 佐賀県における自転車活用の可能性	P03
1.4 佐賀県における自転車活用の進め方	P10
1.5 計画期間と取組方針	P11
2. 自転車を巡る現状及び課題	P12
2.1 自転車を通じた交流の促進における現状	P12
2.2 佐賀県での暮らしにおける自転車利用の現状	P17
2.3 自転車利用を支えるインフラ整備における現状	P24
3. 自転車活用推進計画の施策体系及び具体的な取組	P31
3.1 自転車活用推進計画の施策体系	P31
3.2 自転車活用推進計画の具体的な取組	P33
4. 施策を総合的・計画的に推進するために必要な事項	P39
4.1 関係者の連携・協力	P39
4.2 計画のフォローアップと見直し	P39
4.3 調査・研究、広報活動等	P39
5. 巻末資料	P40

1. 総論

1.1 計画策定の背景及び目的

これまで、我が国においては、自転車に関する諸課題への対応の一環として「自転車道の整備等に関する法律」(昭和45年法律第16号)や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」(昭和55年法律第87号)等に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故防止対策、放置自転車対策等を推進してきました。

また、自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、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理念とする「自転車活用推進法」(平成28年法律第113号)が2017年5月1日に施行されました。

政府は、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第9条に基づいて「自転車活用推進計画」を2018年6月8日に閣議決定しました。

佐賀県においても、政府が閣議決定した「自転車活用推進計画」を勘案して、本県の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定める「佐賀県自転車活用推進計画」を自転車活用推進法第10条に基づいて定め、自転車活用の有用性などを広く県民の皆様の暮らしの中で浸透させ、自転車文化が地域に根付いていこう、県内全域を対象とする自転車活用推進計画(以下「本計画」という)を策定するものです。

表 自転車活用推進法(2017年5月1日施行)

自転車活用推進法 (第二条基本理念)	<p>第二条 自転車の活用の推進は、<u>自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること</u>、騒音及び振動を発生しないものであること、<u>災害時において機動的であること</u>等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。</p> <p>2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、<u>交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものである</u>という基本的認識の下に行われなければならない。</p> <p>3 自転車の活用の推進は、<u>交通体系における自転車による交通の役割を拡大</u>することを旨として、行われなければならない。</p> <p>4 自転車の活用の推進は、<u>交通の安全の確保</u>を図りつつ、行われなければならない。</p>
-----------------------	--

表 国の自転車活用推進計画(2018年6月8日閣議決定)

自転車活用推進計画 (4つの目標)	<p>自転車活用推進法の目的や基本理念を踏まえ、自転車をめぐる現状及び課題に対応するため、以下の4つの目標を掲げている。</p> <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>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>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>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p>
----------------------	--

1.2 自転車活用推進計画の位置付け

本計画は、国の自転車活用推進計画を踏まえ、自転車活用推進法第10条に基づく「都道府県版自転車活用推進計画」とするとともに、「佐賀県総合計画2019 人を大切に、世界に誇れる佐賀づくりプラン」および「歩くライフスタイル推進プロジェクト」との整合を図り、本県において自転車を活用した地域づくりを進めるための考え方や取組を総括する計画として位置づけます。

また、県内の各市町が自転車活用推進計画を策定する際の指針としてとりまとめます。

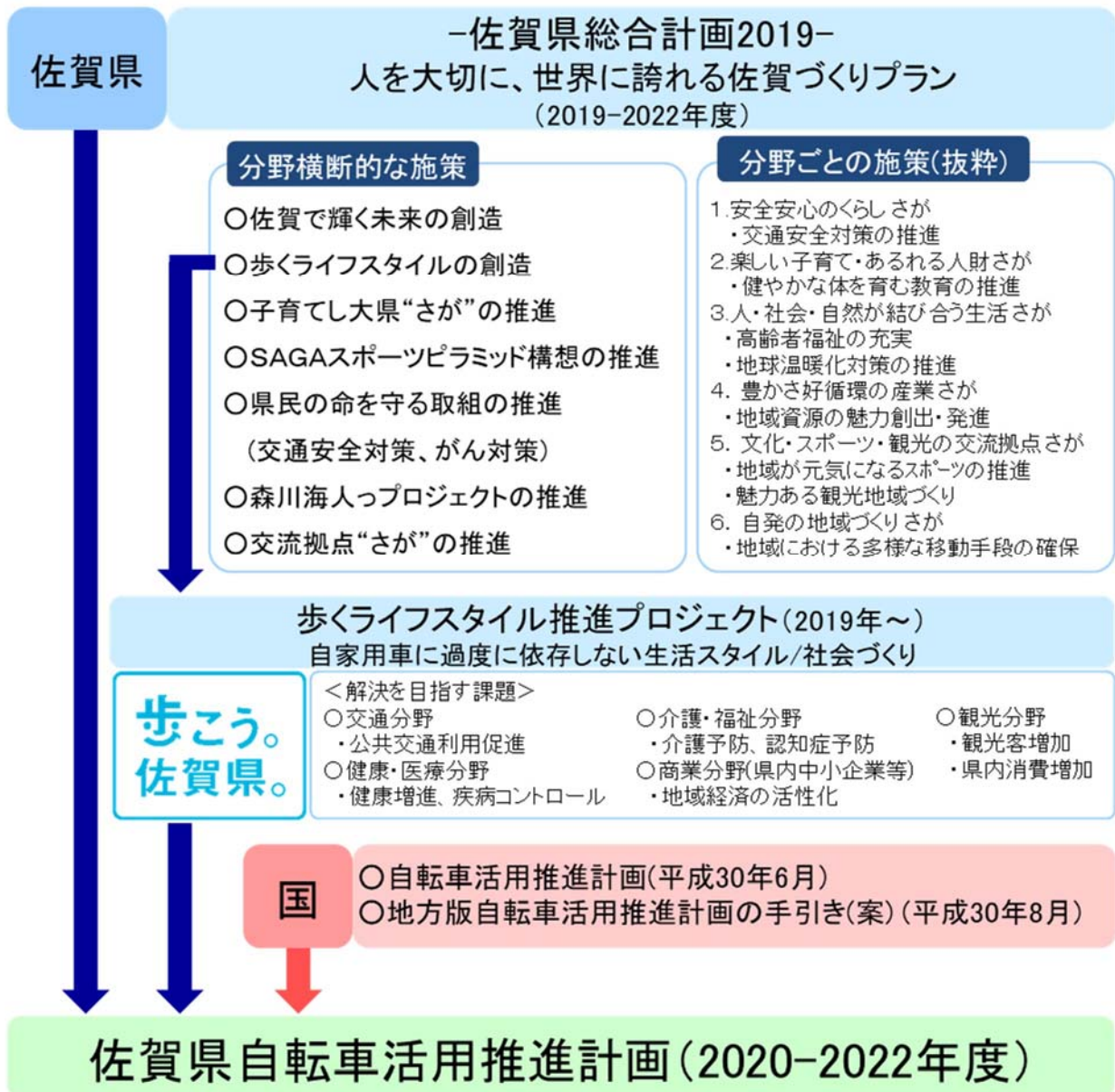


図 本計画および関連する計画の体系図

1.3 佐賀県における自転車活用の可能性

1.3.1 自転車活用における先進諸国の状況

ヨーロッパを中心にオランダ、デンマーク、ドイツといった先進諸国では、自転車を活用して、都市内の渋滞緩和や省エネ・低炭素社会への貢献、高齢化する社会の中での健康増進、地域資源の活用による観光振興等、生活の質を高める取組が早くから行われており、高い自転車の交通分担率や、充実した自転車通行空間などにその成果が現れています。

特にオランダは、低平地という地形的条件が強みとなったこともあり、1990年代から国として自転車の活用を推進する施策を強力に推進してきた結果、ヨーロッパの中でも自転車の活用が最も進んでいる国として知られています。

オランダは、国全体で約 35,000km におよぶ自転車通行空間が整備（日本の整備延長は約 1,800km(2016 年時点)）されており、道路沿いの自転車レーンから街中の小道に至るまで密度の高いネットワークが形成され、観光や日常の移動手段として多くの自転車が通行しています。通勤・通学における国別の自転車交通分担率を見ても、日本が約 15%であるのに対し、オランダは約 26%と1割程度高く、オランダの中でも自転車活用の主要都市であるフローニンゲンにおいては、市街地での自動車の使用が制限されているため、市内交通の約 60%が自転車によるものとなっており、暮らしの中に自転車が浸透している様子が分かります。



図 オランダの暮らしに浸透している自転車



図 オランダでの自転車通行空間の事例

出典：国土交通省

「欧州諸都市にみる自転車政策の先行性と我が国への教訓」(古倉, 2017)

Groningen cyclecity strategy 2015-2025

Holland + Flanders

1.3.2 自転車の魅力

(1) 1人1km運ぶのに排出されるCO2が少ない

自転車は二酸化炭素を排出しないエコな交通手段です。

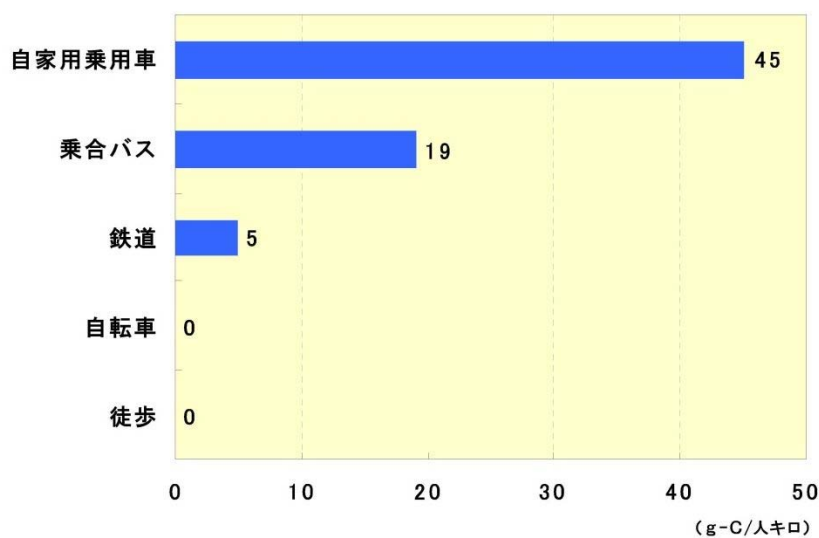


図 1人を1km運ぶのに排出するCO2量

出典：国土交通省

(2) 5km未満の移動では最も移動時間が短い

自転車は移動距離が5km未満の場合は、他の交通手段に比べて最も所要時間が短い交通手段です。

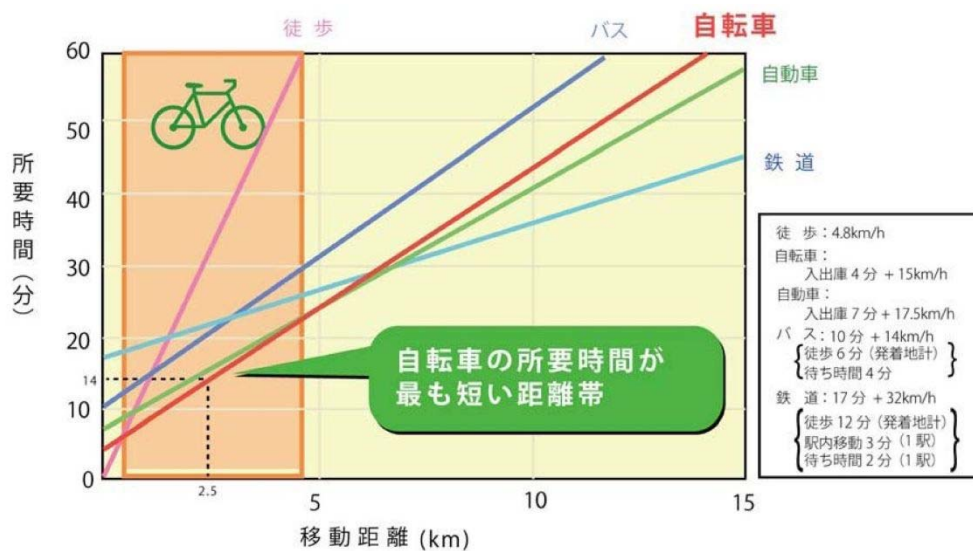


図 移動距離別の所要時間

出典：国土交通省「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」

(3) 運動効率が良い

自転車は、20 分間の利用で 10 分間の水泳と消費カロリーが同等であり、カロリー消費や体力維持などに一定の効果が期待されます。

身体活動で消費するエネルギー

	普通歩行	速歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170

エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。

図 身体活動で消費するエネルギー

出典：厚生労働省（健康づくりのための身体活動基準 2013）

(4) 多様化する自転車利用

自転車は買物や通勤・通学等の日常生活のほか、サイクルツーリズム、サイクルスポーツ等、自転車利用のニーズが多様化しています。



出典：(写真左) 国土交通省

1.3.3 佐賀県の特性

佐賀県には広大な平野や適度な標高を持つ山々といった地形や、県土全体に分散した多様な観光コンテンツが存在しています。こうした佐賀県の特性を活かした地域づくりにとって、自転車の活用は大きな可能性を秘めています。

(1) 自転車の活用に適した地形

佐賀県は、県南部に佐賀平野、白石平野といった自転車での移動に適した平坦な地形と、脊振山系の展開する県北東部から県央部、多良岳火山地の県南西部、東松浦半島の上場台地より丘陵地帯が広がる県西部といった、ヒルクライムやマウンテンバイク等の自転車レジャーに適した標高を持つ山々を併せ持つ地域です。



佐賀県断面図 A(イメージ)



白石町歌垣公園からの眺望

出典：地理院地図、佐賀県観光連盟フォトランド

(2) 多様な観光コンテンツ

佐賀県は県土全体の面積が2,400 km²程度と、他の都道府県と比較してコンパクトであり、自然・景観、歴史・文化、温泉といった多様な観光コンテンツが県土全体に分散して存在しています。

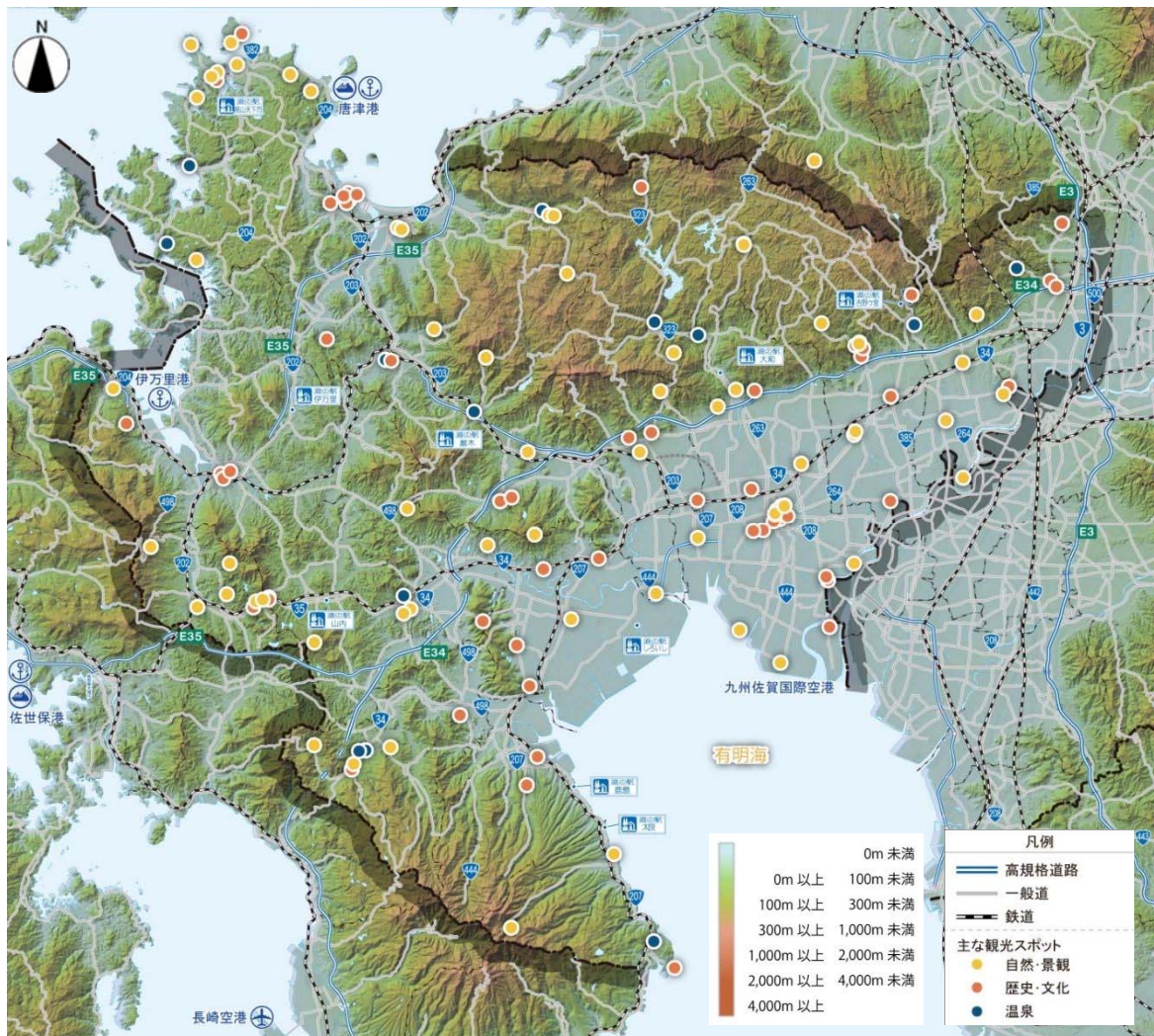


図 佐賀県の観光資源の立地状況

出典：あそぼーさが HP

1.3.4 佐賀県で自転車の活用を進める上での課題

佐賀県は、自転車を活用するうえで魅力的な環境を有していると考えられますが、以下に示すデータを見ると、必ずしも恵まれた環境を活かしきれていない状況であるといえます。

(1) 移動手段が自動車に依存

佐賀県の自転車の分担率は約 12%で九州地方平均と同等ですが、自動車の分担率は約 70%を占め、九州地方では宮崎県に次いで自動車の割合が高い状況となっています。

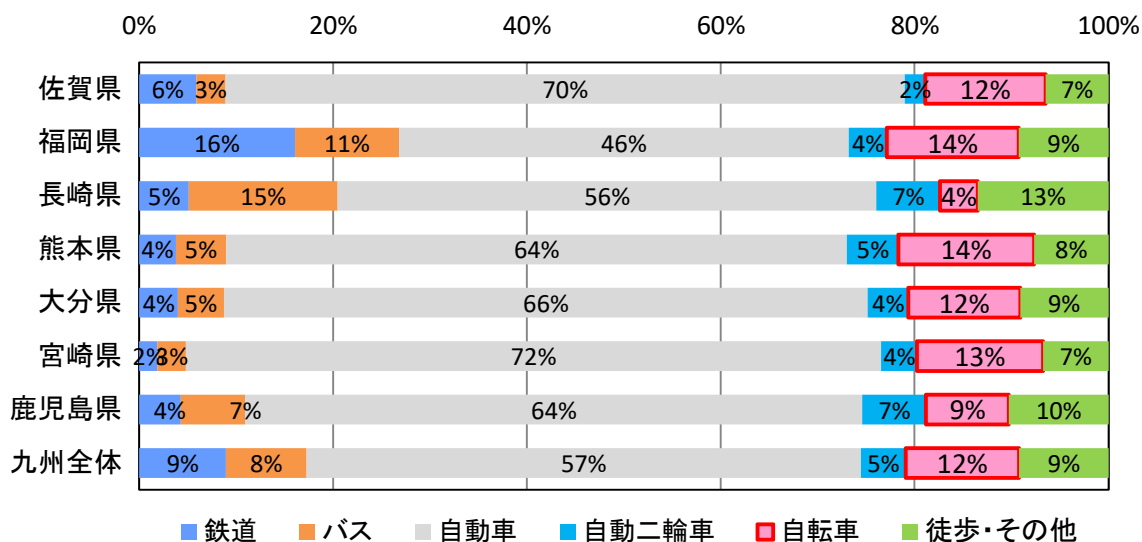


図 九州各県の交通機関分担率

出典：国勢調査（H22）

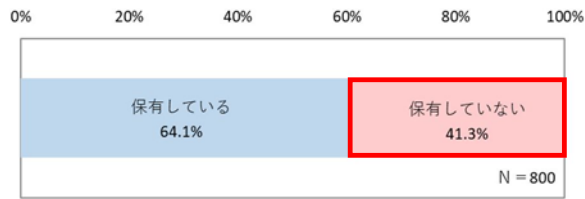
(2) 日常的な自転車利用の頻度は特に 20 代以上の年齢層で低く、サイクルツーリズムやサイクルスポーツといった自転車を用いたレジャーについて関心が低い

本計画の策定にあたり、県内在住者 800 人に対して佐賀県が実施した WEB アンケート調査（以下、「WEB アンケート」と記載。）の回答者のうち、約 4 割の方は自転車を保有していないと回答されています。自転車を保有していない割合を年齢層別に見ても大きな違いは無く、佐賀県においては、どの年齢層にあっても 4 割程度の方が自分の自転車を持っていないという状況です。

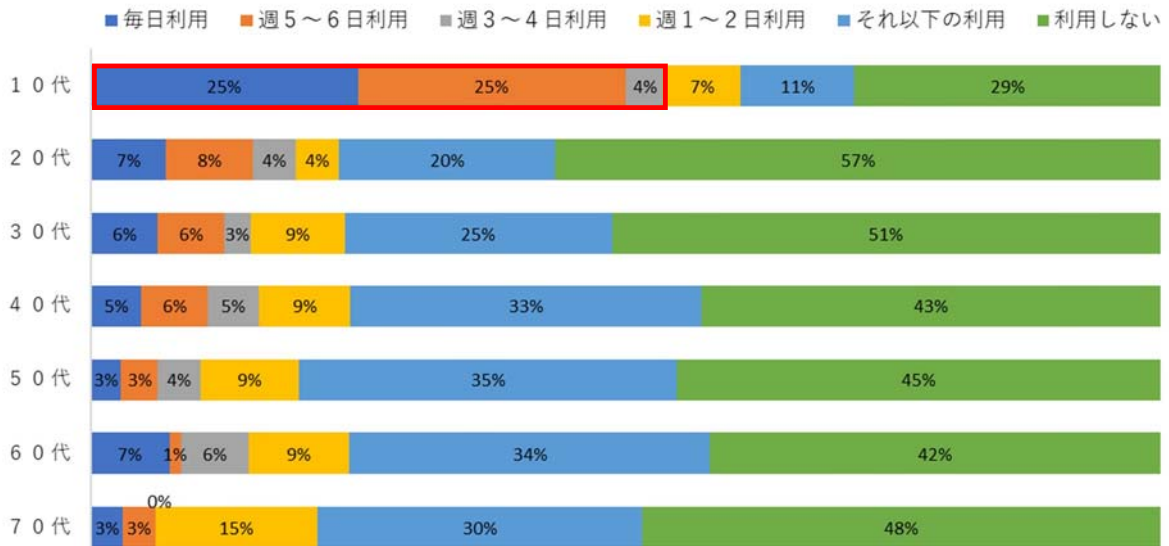
また、年齢層別に自転車の利用頻度を調査したところ、10代の回答者について週3日以上自転車を利用すると答えた方の割合が約5割と高いのに対し、20代以上については、週3日以上自転車を利用すると答えた方の割合が2割以下と、顕著な差が見られます。この結果から、10代から20代に移る時期に、多くの県民が移動手段として自転車を選ばなくなるということが言え、20代以上で見れば、7割以上の方について自転車の利用頻度が週に1回未満という状況です。

一方、佐賀県は自転車で移動に適した平坦な地形と、脊振山系をはじめとする起伏に富んだ山々を併せ持ち、コンパクトな県土全体に多様な観光コンテンツが分散している、自転車を活用したレジャーで楽しむにあたって恵まれた環境を有していると考えられますが、WEB アンケートでの意識調査によれば、県民にとってサイクルツーリズムやサイクルスポーツといった自転車レジャーへの関心は高くない状況です。

自転車保有の状況

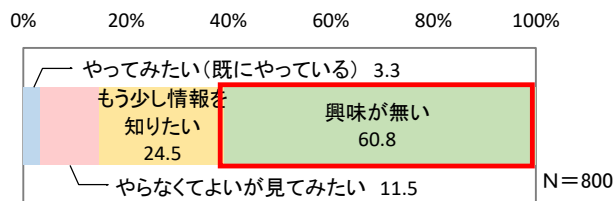


自転車の利用頻度の状況（年齢層別）



N=800

サイクルスポーツへの関心



サイクルツーリズムへの関心

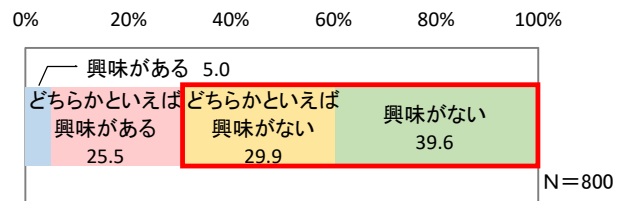


図 佐賀県民の自転車に関する意識調査結果

出典：WEB アンケート（R1.11）

1.4 佐賀県における自転車活用の進め方

佐賀県は、自転車での移動の負荷が低い平坦な地形と、都市部からのアクセスが良く適度な標高を持つレジャーに適した山々、コンパクトな県土に散りばめられた多様な観光資源といった、自転車にとって恵まれた地形を有しています。また、特に通学における自転車の分担率は約50%と全国でも高く、佐賀県民にとって自転車は馴染みのある移動手段と言えます。このような特徴を持つ佐賀県にとって、観光やスポーツのレジャー環境が充実しており、日々の暮らしの移動手段として自家用車だけに依存しない、環境にやさしく健康的なライフスタイルといった、豊かな地域社会を実現していくために、自転車の活用は大きな可能性を秘めています。

しかしながら現在の佐賀県は、自転車の活用という点において、必ずしも上記のような環境を活かしきれている状況ではありません。こうした現状を変化させ、様々な切り口から自転車の活用を進めることで、より豊かな佐賀県をつくっていくため、本計画は策定されました。本計画では、佐賀県において、より多くの人々が自転車に乗り、自転車を楽しむようになるための戦略として、「交流」「暮らし」「インフラ」の3つの軸を設定し、自転車の活用を推進していきます。

「交流」を軸とした取組としては、サイクルツーリズムの推進による新たな観光資源の発掘やサイクルスポーツの振興を行うことで、佐賀県における自転車のコンテンツを磨き上げ、県内外から自転車に乗りたいと考える人々が集まり、地域が活性化することを目指します。

「暮らし」を軸とした取組としては、県民1人1人にとって自転車が選ばれる移動手段となるために、自転車の魅力を伝え、自転車に乗るきっかけを作るためのイベントや仕掛けを行うとともに、交通事故が多い佐賀県の交通情勢を鑑み、自転車の安全教育等の意識啓発を行っていきます。

また、こうした取組によって自転車の活用が進んでいくためには、安全・快適な自転車での移動を支えるための基盤となる施設や制度の整備が不可欠です。インフラの整備には、時間と費用を要するものが多いため、本計画における「インフラ」を軸とする取組では、適切な時期・適切な場所に、必要な投資を行うことで、佐賀県において自転車の活用を支えるインフラの充実に取り組んでいきます。

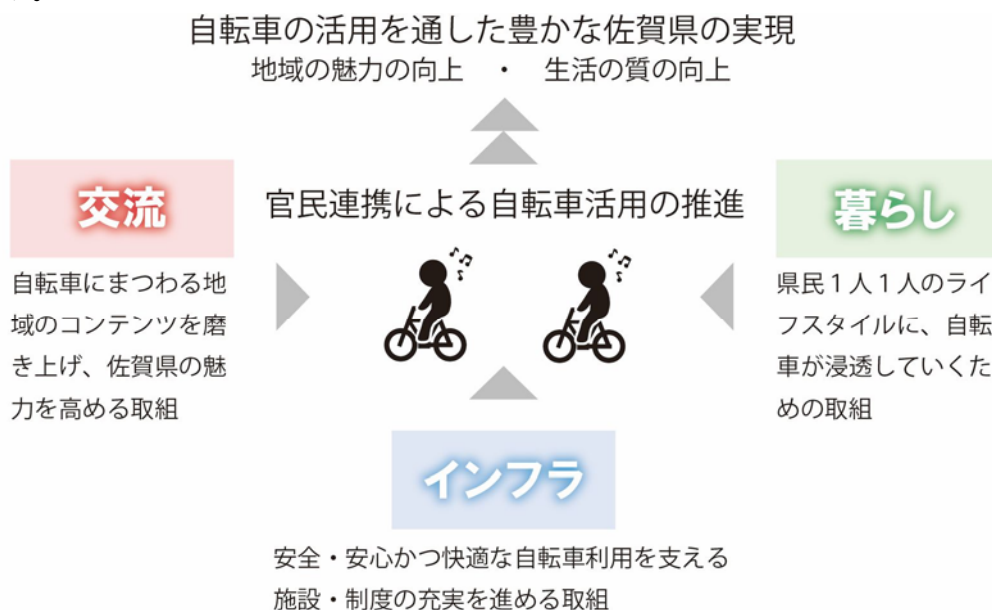


図 佐賀県における自転車活用の推進

1.5 計画期間と取組方針

本計画の期間(第1期)は、長期的な展望を視野に入れつつ、「佐賀県総合計画2019 人を大切に、世界に誇れる佐賀づくりプラン」との整合を図り、2022年度まで(3年間)とします。

本計画は、人々のライフスタイルを変容させ、地域社会をより豊かなものにつくりかえていくことを目的とすることから、長期的な視点をもった継続的な取組が必要です。

そのための第1歩として、計画の第1期となる3年間では、交流と暮らしに関わる施策を主軸に、自転車に親しむ・楽しむための取組を進めることで、佐賀県において自転車の活用を進めるための土台となる県民1人1人の意識変容(気づきの誘発)や民間事業者を含めた機運の醸成を図ります。併せて、短期的に実施可能なインフラの整備や、自転車の安全な利用に不可欠なマナーアップ・安全教育等の施策を展開することで、自転車の活用を推進します。

本計画の実行は、行政だけで行うものではなく、関係機関や民間事業者、県民の方々と連携し、より効果的な取組となるよう試行錯誤を行っていきます。

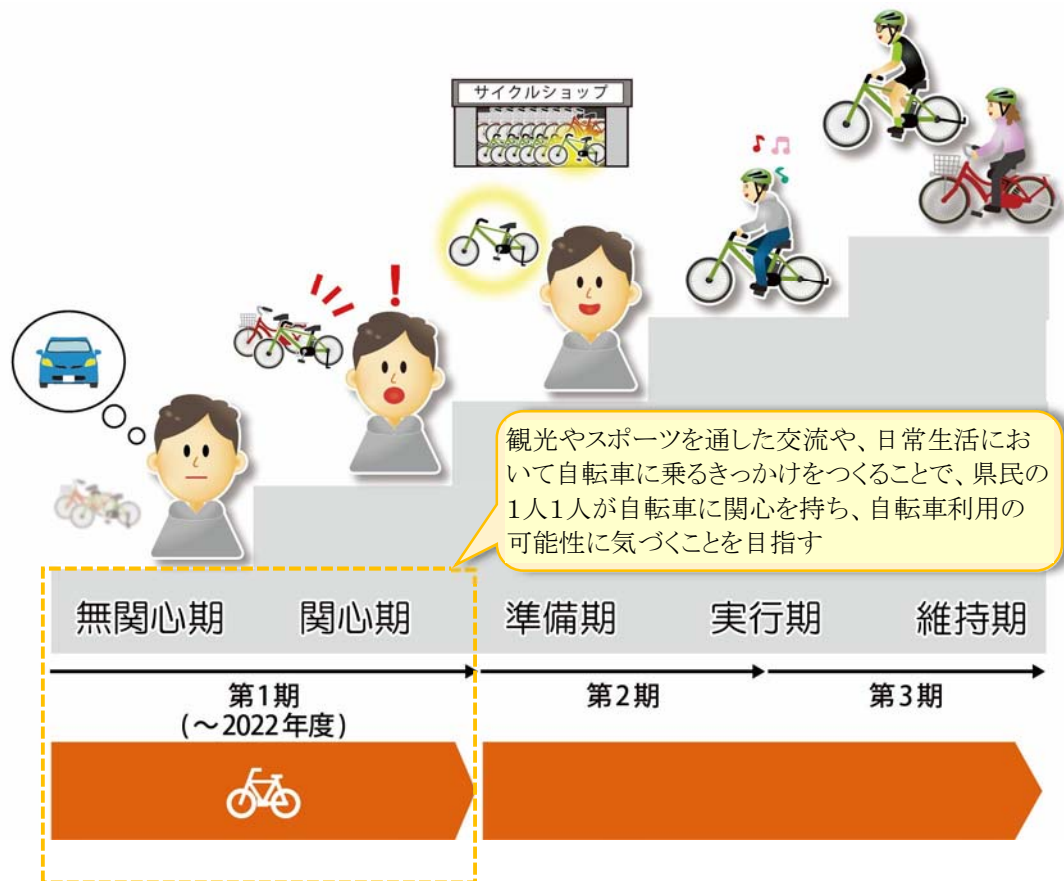


図 佐賀県における自転車活用による行動変容イメージ

[参考] 行動変容ステージモデル/トランスセオレティカルモデル (Transtheoretical Model : TTM)

行動変容ステージモデルは、1980年代に考案された人間の行動の変化を説明するモデルであり、人が行動を変える場合は「無関心期」～「維持期」の5つのステージを通ると考えている。このモデルの中では、行動変容のステージをひとつでも先に進むには、それぞれのステージに合わせた働きかけが必要になるとされている。

- 「無関心期」：行動を変えようと思っていない(概ね6ヶ月以内)
- 「関心期」：行動を変えようと思っている(概ね6ヶ月以内)
- 「準備期」：行動をすぐに変えようと思っている(概ね1ヶ月以内)
- 「実行期」：行動を変えて6ヶ月未満である
- 「維持期」：行動を変えて6ヶ月以上継続している

出典：厚生労働省_e-ヘルスネット「行動変容ステージモデル」

2. 自転車を巡る現状及び課題

2.1 自転車を通じた交流の促進における現状

2.1.1 サイクリング・サイクルスポーツの形態

サイクリング・サイクルスポーツは、自転車をつかってゆっくりと散歩する「ポタリング」や長距離を自転車で旅行する「ツーリング」、ロードバイクを用いる「ロードレース」やオフロードを周回する「BMX」等、様々な種類があります。

サイクリング		サイクルスポーツ	
種類	概要	種類	概要
ポタリング 	日頃乗り慣れた自転車で、家の近所を歩く感覚でブラリ気ままに自転車散歩を楽しむのが「ポタリング」。サイクリングの基本的な楽しさを発見できます。	ロードレース 	ロードレースは一般公道で行われます。大集団でレースを開始し、最初にゴールしたライダーが勝者となります。 1時間未満のジュニアレースからプロによる6~7時間に及ぶクラシックレースまで幅広く開催されており、複数のステージで数日間続く大会もあります。
サイクルトレッキング 	自転車で近くの公園に行ってみるとか、休日の静かな都心を走ってみたいとか、自転車を足代わりに目的地を決めてサイクリングを楽しむのが「サイクルトレッキング」です。	トラックレース 	トラックレースは、自転車競技場や競輪場で行われます。競技場の走路は、板張りで1周250mのタイプが世界標準。 世界的な大会やオリンピックは250mトラックで開催されます。コーナー部に外側が高くなるような傾斜が付けられているのが特徴です。
ツーリング 	自然を満喫できる郊外まで走りたい、長い距離を走ってみたいなどの願望を満たしてくれます。日帰りや宿泊施設を利用した泊まりがけなど、サイクリング本来の自転車旅行の醍醐味が経験できます。	マウンテンバイク 	マウンテンバイクは自転車競技の中では比較的新しいスポーツです。競技のみならず自然を楽しむためのスポーツとしても人気があります。
キャンピング 	ツーリングの経験を積んで、自転車でさらに自然を満喫した本格的な旅行を楽しめます。テントをはじめ必要最小限の生活道具をコンパクトに積んで自炊をしながらキャンプ場などを利用して旅行します。	BMX 	BMXはバイシクルモトクロスの略で、1970年代アメリカの子供たちが20インチルーザーバイク(自転車)でモトクロスに似た事が起源とされ、専用バイクを使ったオフロードやスケートパークなどで行う競技です。
輪行サイクリング 	専用の輪行袋に自転車を畳んで収納し、公共交通機関を利用して目的地まで移動し、そこからサイクリングを楽しめるのが「輪行(りんこう)サイクリング」です。	シクロクロス 	シクロクロスは、激しい坂、林間、砂場など変化に富んだコースを走行するスポーツです。コース上には、自転車を担いで走らないといけないような箇所もあるほどの過酷さが他の自転車競技と大きく異なります。
カーサイクリング 	普通の自転車も輪行袋に入れば運べますが、折り畳みタイプのコンパクトサイクルを活用すれば、ビギナーでも楽しめます。	トライアル 	トライアルは、他の自転車競技とは異なりスピードやタイムを競うものではありません。 岩や丸太、斜面等の自然地形や、人工の構造物で作られたコース(セクション)を走行し、いかに足を着いたり転倒せずに走行出来るかを競う競技です。
		インドア 	インドア(室内競技)には、サイクルサッカーとサイクルフィギュアがあり、起源は19世紀後期の自転車を楽しむ人々による曲乗りや、バラエティーに富んだ競技会からとされています。 華麗かつ繊細であり、男子はダイナミックさも魅力的な競技です。
		パラサイクリング 	パラサイクリングとは、UCI(国際自転車競技連合)の規定する競技規則のもと行われる障がい者の自転車競技です。

図 サイクリング・サイクルスポーツの形態

出典：日本サイクリング協会 HP、公益財団法人日本自転車競技連盟 HP

2.1.2 サイクルツーリズムの現状

佐賀県では、三瀬高原の自然を楽しむための「みつせレンタサイクル」や嬉野市の Tea Tourism の一環として、Tea Cycling「茶輪」という「茶空間体験」と「観光スポット」を自転車で巡ることなど、一部の民間事業者によって取組が進められていますが、いまだサイクルツーリズムを楽しむ環境が十分でない状況です。

このような状況もあり、WEB アンケート結果では、佐賀県内を自転車で観光したことがある方は約1割に留まっており、サイクルツーリズムへの関心も低い状況となっています。

現在、佐賀県ではサイクルツーリズムのモデルルートが設定されていない状況ですが、WEB アンケート結果では、景観や風景を楽しむといったサイクルツーリズムやサイクリングコースへの関心が高い傾向です。

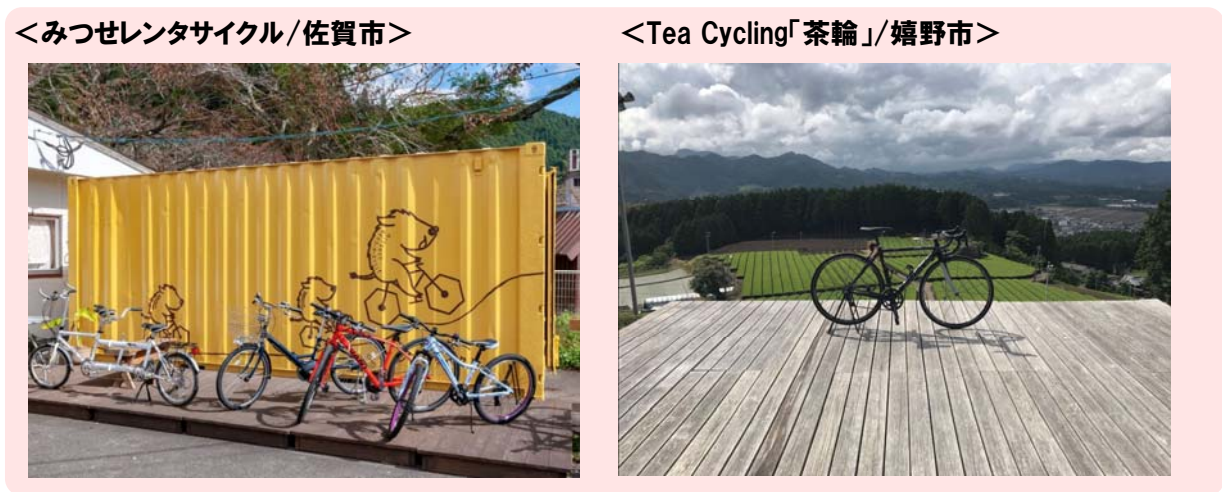
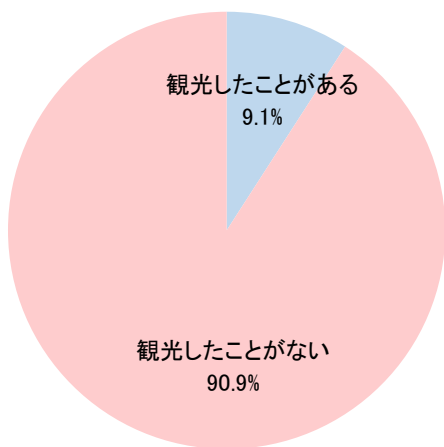


図 佐賀県のサイクルツーリズムの取り組み状況

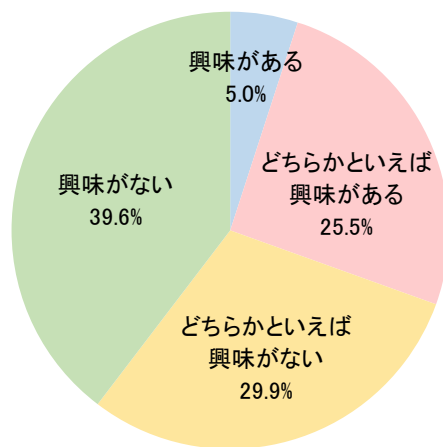
出典：特定非営利活動法人 Murark HP
 嬉野レンタサイクル「茶輪」 HP

自転車を利用した観光



N=800

サイクルツーリズムへの興味

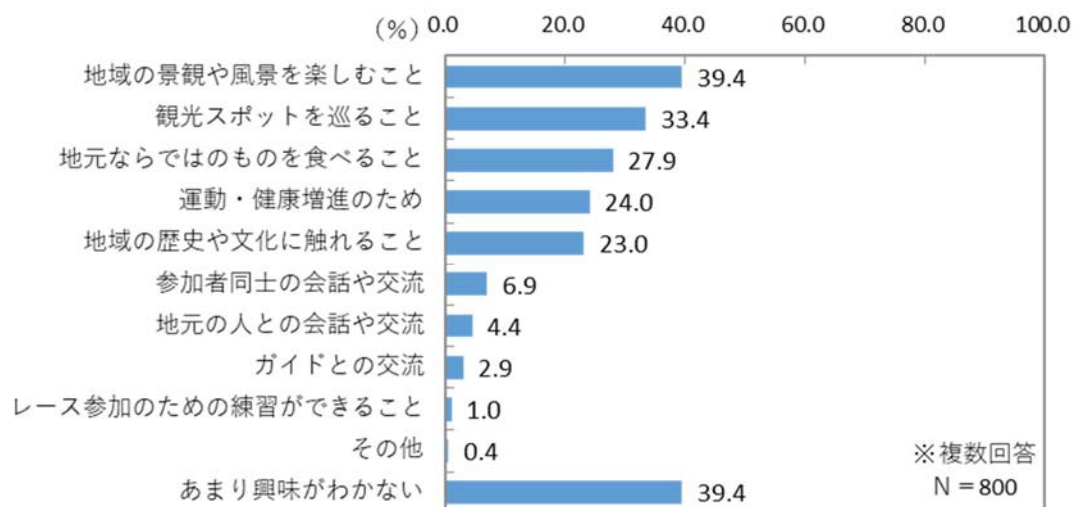


N=800

図 佐賀県民のサイクルツーリズムに関する意識調査結果

出典：WEB アンケート (R1.11)

サイクルツーリズムをする際に重視する事項



サイクルツーリズムをする際のコースへの興味

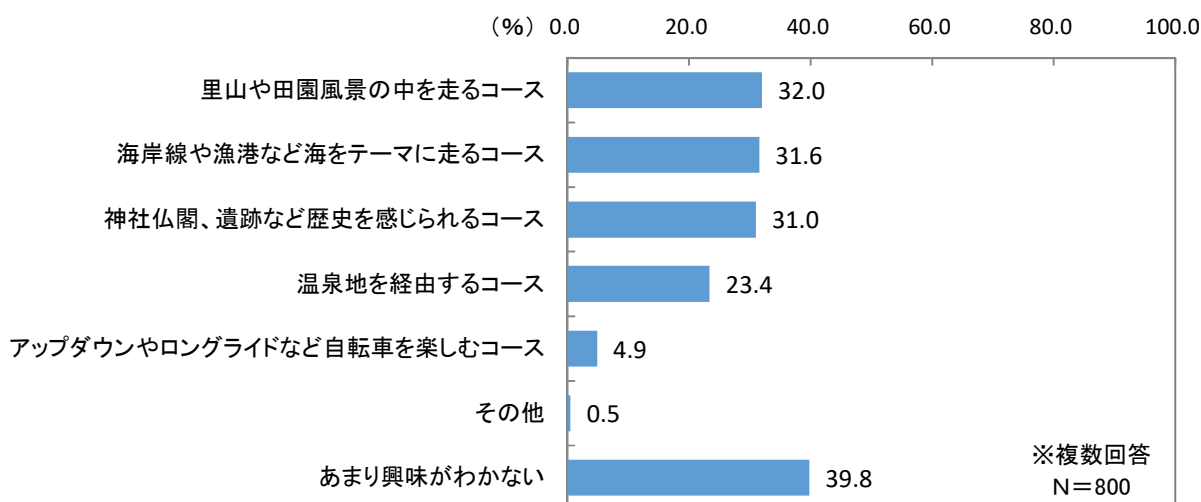


図 佐賀県民のサイクルツーリズムに関する意識調査結果

出典：WEB アンケート（R1.11）

2.1.3 サイクルスポーツの現状

佐賀県内のサイクルスポーツとしては、ちやのきエンデューロ (MTB) や佐賀の RUN (BMX フリースタイル) といった民間イベントが開催されています。また、武雄市では、サイクルスポーツの裾野拡大に向け、平成 30 年 4 月に武雄競輪場に BMX コースが整備されています。

一方、WEB アンケート結果では、これらの取組状況に対する認知度は低く、約 9 割の方が「知っているものはない」と回答され、サイクルスポーツに興味がない方も全体の 6 割という状況になっています。

<ちやのきエンデューロ(MTB)>



<佐賀の RUN(BMX フリースタイル)>



<武雄競輪場 BMX コース>



図 佐賀県のサイクルスポーツの取組み状況

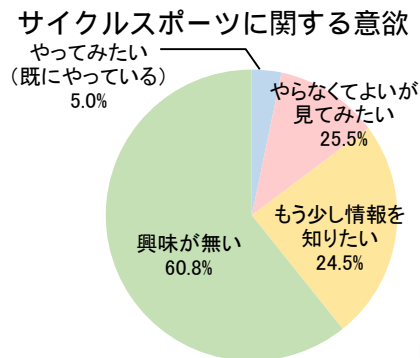
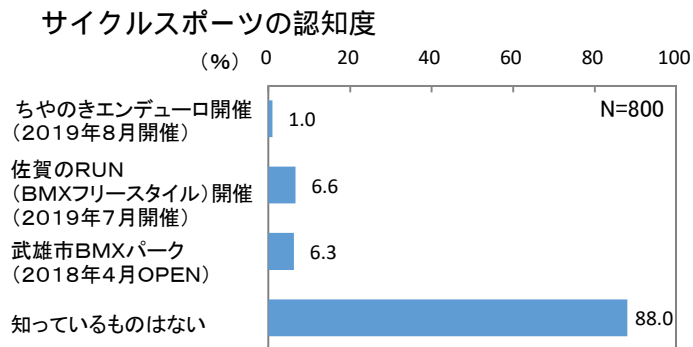


図 佐賀県民のサイクルスポーツに関する意識調査結果

出典：WEB アンケート (R1.11)

2.1.4 自転車を通じた“交流”の促進における課題

サイクルツーリズムやサイクルスポーツの取組状況を踏まえ、佐賀県の自転車を通じた交流の推進における課題は以下の通りです。

戦略	現状	課題
“ 交 流 ” の 促 進	<p>＜サイクルツーリズム＞</p> <ul style="list-style-type: none">●自転車で佐賀を楽しむことができるコンテンツが少なく、情報発信が十分でないものが多い。●県内在住者で、自転車での観光を経験したことがある人はアンケート回答者の約1割と少なく、サイクルツーリズムに対する興味・関心があまりない。●県内のモデルルートが設定されておらず、自転車で安全・快適に佐賀県を巡ることができる路線が明示されていない。 <p>＜サイクルスポーツ＞</p> <ul style="list-style-type: none">●県内でも複数のサイクルスポーツイベントが開催されているが、コンテンツに触れる機会や環境が限定的である。●サイクルスポーツに関する認知度や意欲が低く、自転車を楽しむ気運が高まっていない。	<ul style="list-style-type: none">●恵まれた地形条件や観光資源を活かしてサイクルツーリズムやサイクルスポーツの振興を図り、自転車で佐賀県を楽しむことができるコンテンツを充実させる必要がある。●自転車をテーマとして、県内外の様々な人々が佐賀県に訪れるきっかけとなるような情報発信を行う必要がある。

2.2 佐賀県での暮らしにおける自転車利用の現状

2.2.1 自転車利用の現状

WEB アンケートの結果によると、佐賀県では、10代の回答者について週3日以上自転車を利用すると答えた方の割合が約5割と高いのに対し、20代以上については、週3日以上自転車を利用すると答えた方の割合が2割以下と、顕著な差が見られます。

また、年齢層別に自転車の利用目的について着目すると、自転車利用の頻度が高い10代の利用目的は、そのほとんどが通学です。国勢調査によれば、佐賀県での通学における自転車の分担率は約5割と全国的に見ても高い数値であり、佐賀県の自転車利用における特徴といえます。

自転車利用の頻度が低い20代以上の利用目的については、最も多いものが「買い物」で約5割、次に多いものが「通勤」で約2割、続いて「趣味」と回答された方が約1.5割という結果になっています。

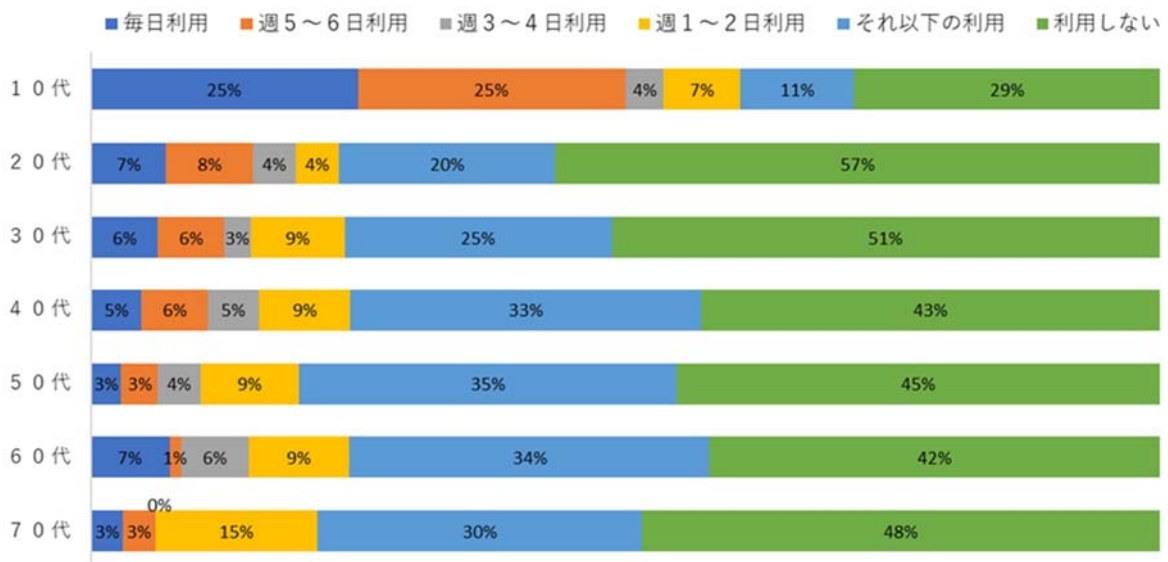


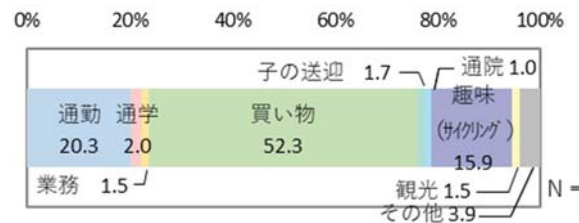
図 自転車の利用頻度の状況（年齢層別）（再掲）

N=800



10代のアンケート結果

N = 20



20代以上のアンケート結果

N = 409

図 佐賀県民の自転車利用の目的

出典：WEB アンケート（R1.11）

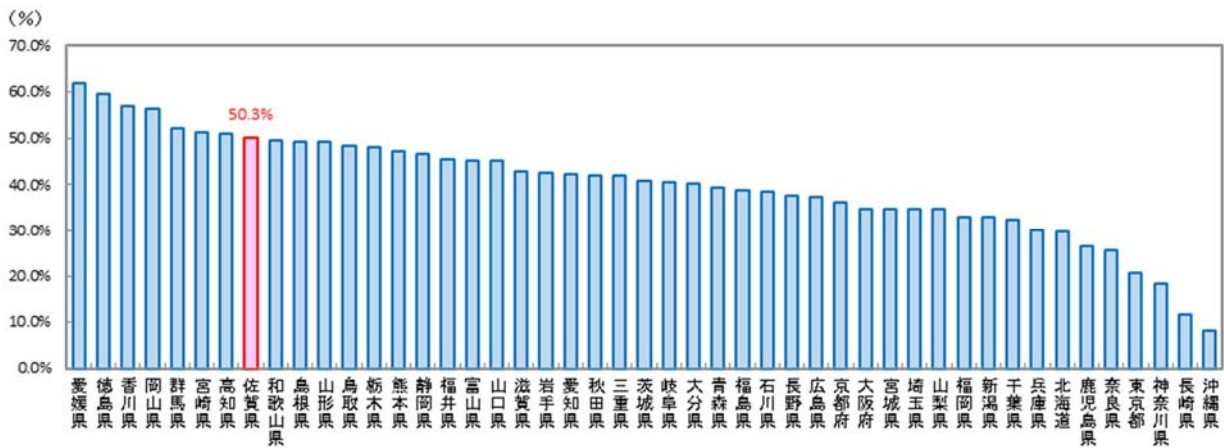


図 佐賀県での通学における自転車の分担率（都道府県比較）

出典：国勢調査（H22）（注）

注：統計法に基づき、独立行政法人統計センターから「平成22年国勢調査」の抽出詳細集計データのオーダーメイド集計により提供を受けた統計成果物を基にしており、公表されている国勢調査とはその合計値において一致しないことがある。

自転車を利用しない理由としては、「自分専用の自転車を所有していない」「車（タクシーを含む）を利用するため必要がない」という回答が多数でした。一方で、自転車に乗る理由としては、「手軽に使える」「目的地に早く着く」「交通費（電車代やガソリン代）がかからない」といった自転車利用にメリットを感じているものや、「健康に良い、運動不足解消」「走っていて気持ちが良い、ストレス解消」といった自転車利用の魅力を答えている人が多いことから、自転車を利用しない人に、このような自転車利用のメリットや魅力を伝え、自転車利用への転換を図る取組が必要になると考えられます。

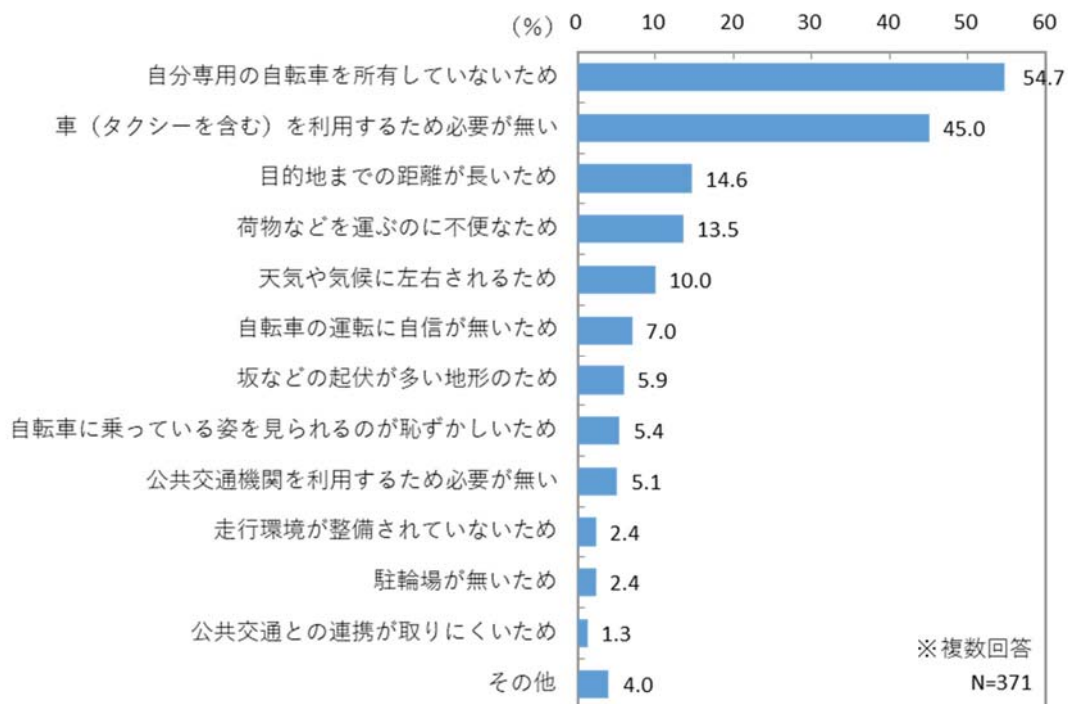


図 自転車を利用しない理由

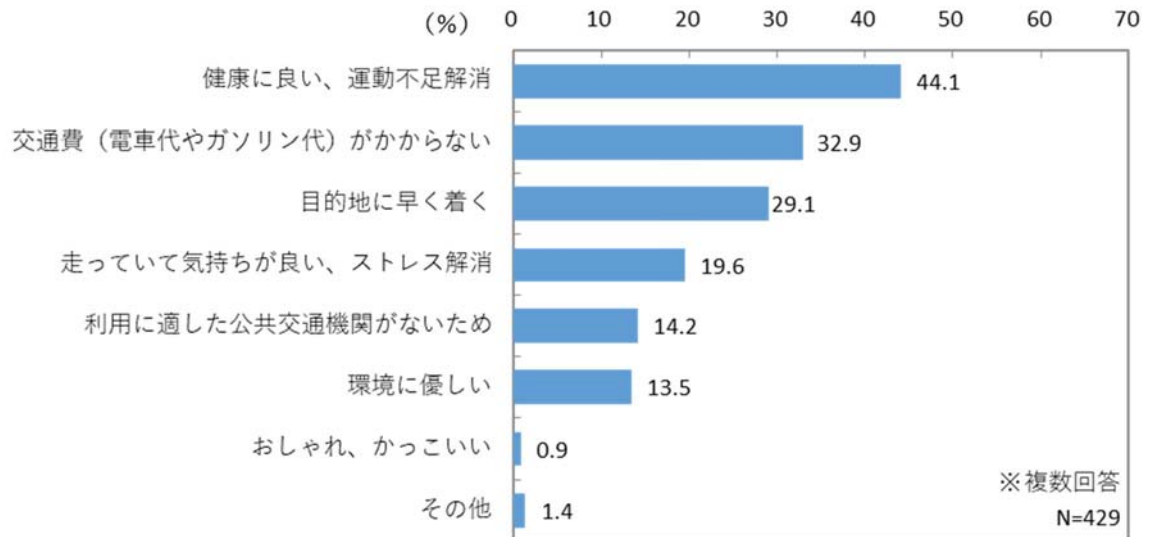


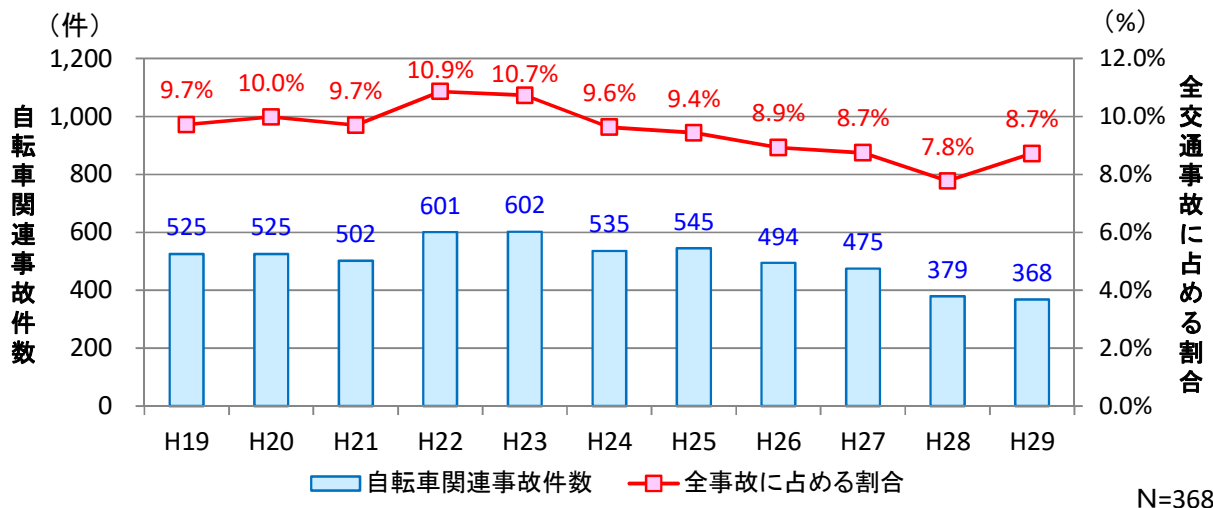
図 自転車を利用する理由

出典：WEB アンケート（R1.11）

2.2.2 自転車関連事故の現状

(1) 自転車関連事故件数の推移

自転車関連事故件数は、平成23年をピークに減少傾向にあります。全交通事故に占める割合は平成26年から横ばいになっており、自転車関連事故が相対的に減少していない状況です。



自転車関連事故：自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故を集計。
自転車相互事故は1件として計上。

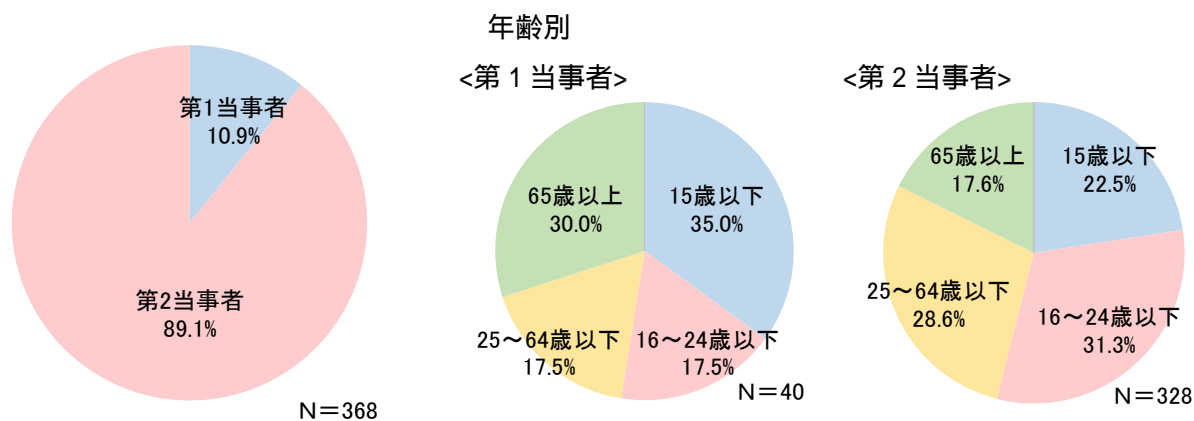
図 自転車関連事故件数の推移

資料：ITARDA データ (H19-H29)

(2) 当事者別自転車関連事故

自転車関連事故は、約1割が第1当事者（過失大：直接事故の原因をつくった当事者）、約9割が第2当事者となっています。

第1当事者は、15歳以下、65歳以上がそれぞれ約3割を占めており、第2当事者は、全年齢で事故に遭遇している状況です。



自転車関連事故：自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故を集計。
自転車相互事故は1件とし、第1当事者の事故とみなして計上。

図 事故件数の割合（当事者別、年齢別）

資料：ITARDA データ (H29)

2.2.3 交通安全教育の現状

(1) 交通安全教育の実施状況

佐賀県内の小中高等学校では交通安全教室を開催するなど、危険運転を未然に防止し交通ルール
の大切さを学ぶ場を創出しています。



佐賀市立城北中学校（2019年6月26日）

(2) 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の取り組み状況

佐賀県では、毎年、交通安全県民運動実施計画や自転車のルール遵守とマナーアップ運動実施要
領を作成し、各機関・団体が連携して県民の安全確保に向けて取り組んでいます。



日を定めて実施する運動

- 自転車のルール遵守とマナーアップの日
(5月1日～5月31日)

年間重点推進事項

- 自転車安全利用の推進
(自転車安全利用五則の周知徹底)
 - ・「自転車安全利用五則」を活用した広報啓発
 - ・自転車乗用中の各種禁止行為の周知徹底
 - ・学校全体での自転車安全教育の推進
 - ・街頭における整備点検及び交通指導の強化など



自転車利用者への街頭指導
(2019年5月9日)
写真：佐賀市 HP



実施事項

- 交通安全に関する広報啓発活動の強化推進
- 運動の重点に関する広報キャンペーン
- 交通安全用品について効果の周知と普及促進
- 報道機関等に対して運動の取組について積極的に資料提供し、運動の周知と交通安全啓発を推進
- 子どもや特に高齢者に対し、街頭での「声かけ運動」を積極的に推進
- 「自転車安全利用五則」の周知徹底と「自転車は車両」という認識の高揚を推進
- 自転車保険への加入、オートライト化の促進

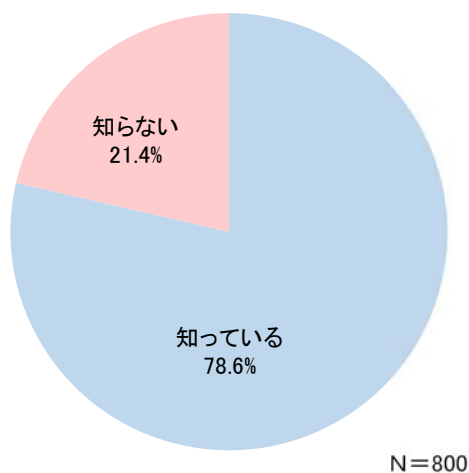


国見中自転車安全点検
(2018年4月13日)
写真：伊万里市 HP

2.2.4 自転車保険の加入状況

WEB アンケート結果では、自転車保険を知っている人は約8割と高い状況ですが、加入状況については「加入していない」「加入しているか分からない」の割合が7割程度を占め、自転車保険が普及していない状況がわかります。

自転車保険の認知度



自転車保険への加入状況

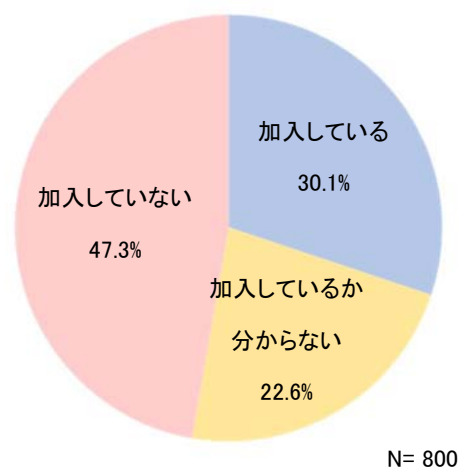


図 佐賀県民の自転車に関する意識調査結果

出典：WEB アンケート（R1.11）

2.2.5 佐賀県での自転車利用環境における課題

佐賀県における自転車利用の現状や、自転車関連事故の発生状況、交通安全教育の取組状況を踏まえ、佐賀県での自転車利用環境における課題は以下の通りです。

戦略	現状	課題
“暮らし”の変容	<p><自転車利用></p> <ul style="list-style-type: none">●佐賀県の自転車の分担率は九州地方平均と同等の約12%であり、アンケート結果によると、通勤・通学や買い物を目的とした日常的な自転車利用をしている人が多い。●通学に関する自転車の分担率は約50%と全国でも高い数値となっている。 <p><自転車関連事故></p> <ul style="list-style-type: none">●自転車交通事故は減少傾向であるが、全交通事故に占める割合は横ばいである。●自転車関連事故の約9割が第2当事者（被害者）である。●自転車が第1当事者（加害者）となる事故は、若者や高齢者が多い。 <p><安全教育></p> <ul style="list-style-type: none">●小中高等学校において、講習会等を通じた交通安全教育を実施している。●関係団体の連携のもと、自転車のルール遵守とマナーアップを目指した広報啓発活動を行なっている。 <p><自転車保険></p> <ul style="list-style-type: none">●アンケート結果によると、自転車保険の認知度が約8割と高いのに対し、加入している割合は約3割と低い。	<ul style="list-style-type: none">●通勤や通学、買い物といった日常的な場面で自転車を利用する人が増えるよう、自転車のメリットや魅力を伝え、実際に自転車に乗るきっかけをつくるための取組を行う必要がある。●多様な世代に広くマナーアップのための広報啓発活動を行なうとともに、特に自転車事故の加害者となりやすい若者（学生）や高齢者をターゲットとして交通安全教育を行う必要がある。●自転車保険の認知度に対して加入率が低いことから、自転車事故に備えた損害賠償責任保険の必要性のPR等を通じて、安全な自転車利用のための保険加入を促進する必要がある。

2.3 自転車利用を支えるインフラ整備における現状

2.3.1 自転車通行空間の整備状況

佐賀県内で、将来的な自転車通行空間の整備についてネットワーク計画を策定している自治体は佐賀市の1市のみであり、計画の策定が進んでいない状況です。特に市街地における自転車のネットワーク整備は、対象地域での交通政策や地域づくりと密接に結びつくため、市町を主体とした将来計画の策定が求められます。県内の自治体の自転車ネットワーク計画策定が進んでいないこともあり、佐賀県の自転車通行空間のうち、歩行者と自転車が分離された自転車通行空間の整備済み延長は約2kmと少なく、歩行者と自転車が混在する自転車通行空間がほぼ全てを占める状況です。

佐賀県では、鉄道廃線跡を活用して整備された徐福サイクルロード(佐賀市諸富町)の活用や、国道208号の自転車交通量の転換、公園や史跡等の相互連絡等を目的として、佐賀環状自転車道線が昭和63年度以降に計画・整備されてきましたが、暫定的な整備に留まっています。

WEBアンケートによれば、自転車通行空間に対する満足度は約7割が不満と回答しています。

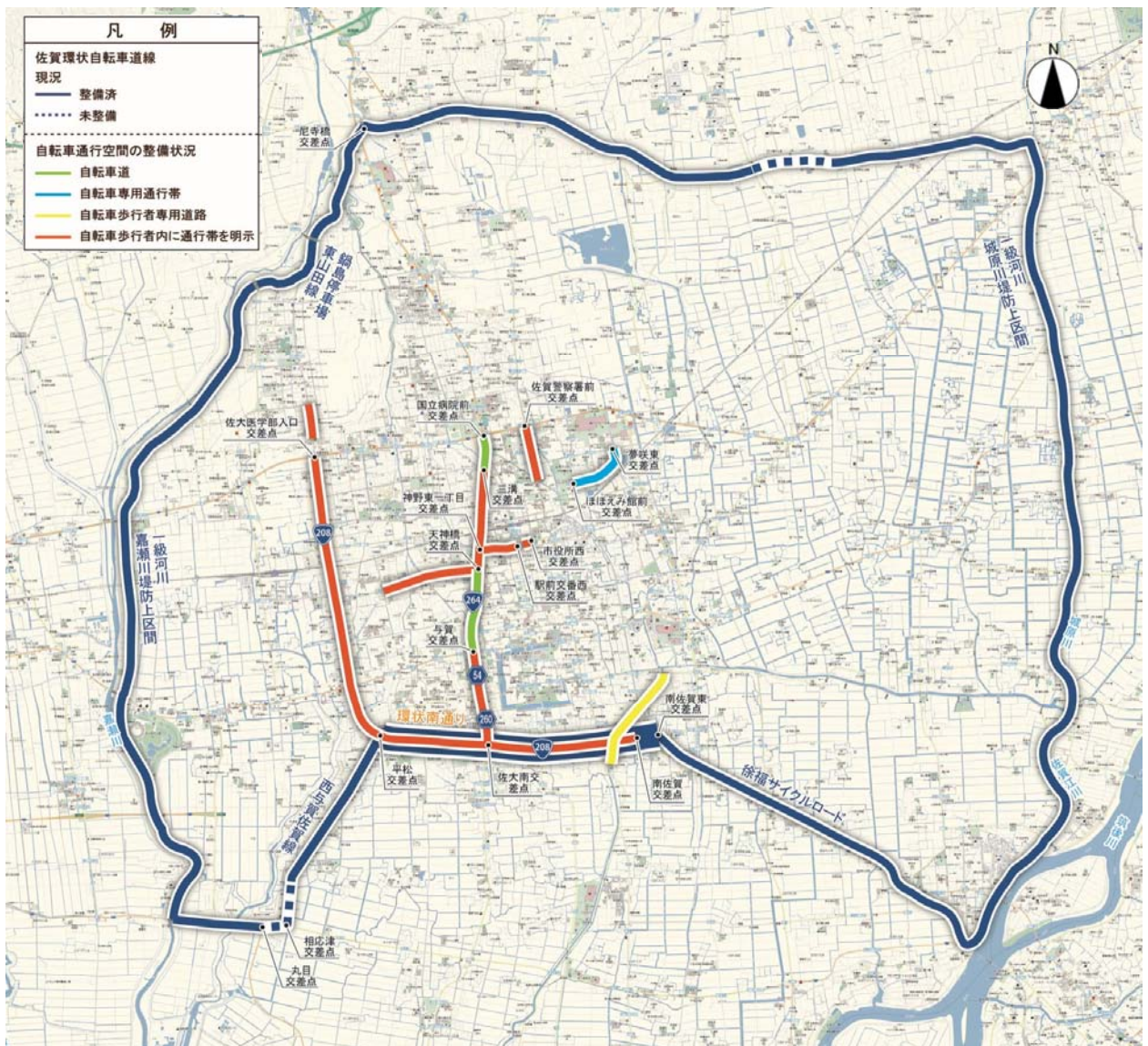


図 自転車通行空間の整備状況(佐賀市内)

自転車通行空間整備に対する満足度

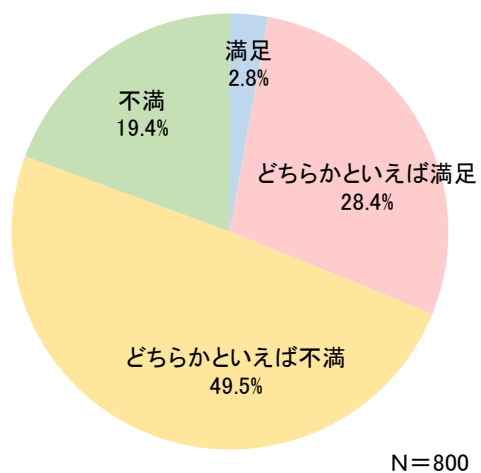


図 佐賀県民の自転車に関する意識調査結果

出典：WEB アンケート（R1.11）

2.3.2 サイクリングの受入環境整備

(1) シェアサイクル・レンタサイクル

県内におけるシェアサイクルの状況としては、「HELLO CYCLING」のポートが、佐賀市を中心として白石町や鹿島市、太良町などの佐賀県南部に設置されています。また、基山町においても2020年3月から「COGICOGI」によるシェアサイクルサービス「キマチャリ」が開始され、県内におけるサービス提供施設が拡大してきている状況です。

レンタサイクルは、主要な観光地に立地していますが、1施設あたりの貸し出し台数が少ない状況にあります。

WEB アンケート結果では、レンタサイクルやシェアサイクルの利用が限定的で認知度も低く、満足度も低い傾向です。



図 佐賀県のサイクルポート位置図

出典：「HELLO CYCLING」HP、「RYDE CYCLE」HP、「COGICOGI」HP、あそぼーさがHP

<シェアサイクル「HELLO CYCLING」>



- スマホで簡単、いつでも気軽に利用できる
- どこでも借りることができ、どこでも返せる

<利用方法>

- ・電動アシスト自転車
- ・15分70円、1日1,000円
- ・クレジットカード、携帯キャリア決済など

<シェアサイクル「キマチャリ」>



- スマホで簡単、いつでも気軽に利用できる
- JR 基山駅前駐輪場にポートを設置

<利用方法>

- ・電動アシスト自転車
- ・6時間600円、1日1,200円
- ・クレジットカード決済

図 佐賀県内の代表的なシェアサイクルの概要

出典：「HELLO CYCLING」HP、「RYDE CYCLE」HP、「COGICOGI」HP、あそぼーさがHP

<レンタサイクル>

(例:さが 21 世紀県民の森)



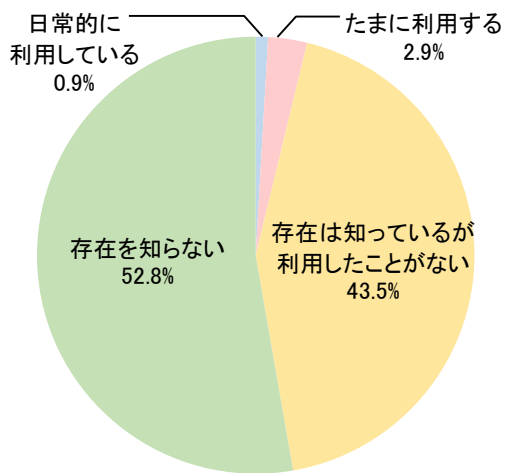
市区町村名	貸出場所	貸出台数
佐賀市	ほおのきステーション、北山少年自然の家、湖畔荘	約270台
	サイクルセンター七田	約15台
	みつせCUBE	15台
唐津市	唐津市ふるさと会館アルビノ	7台
	レンタサイクル瀬戸	-
鳥栖市	新鳥栖駅観光案内所	-
伊万里市	伊万里駅	4台
武雄市	武雄市観光案内所、まちなか案内所「がはい」	約20台
	保養村エリア宿泊施設	
鹿島市	肥前鹿島駅前の観光案内所	8台
	肥前浜駅構内	
小城市	ゆめぶらっと小城	3台
嬉野市	嬉野温泉観光協会	8台
神埼市	吉野ヶ里遊学館	5~6台
有田町	KILN ARITA、有田観光協会、有田館、上有田駅、ろくろ座	25台
大町町	ひじりの里おおまち情報プラザ	4台

「-」は、貸出台数非公表

図 佐賀県内のレンタサイクルの貸出し状況

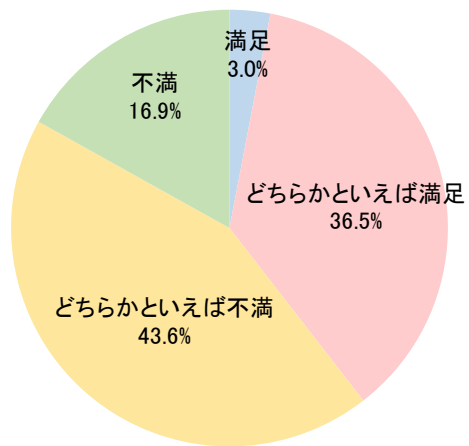
出典：あそぼーさがHP、さが 21 世紀県民の森 HP

レンタサイクルやシェアサイクル等の利用状況



N=800

レンタサイクルやシェアサイクルに対する満足度



N=800

図 佐賀県民の自転車に関する意識調査結果

出典：WEB アンケート（R1.11）

(2) サイクルトレインの運行

佐賀県伊万里市と長崎県松浦市を結ぶ松浦鉄道では、「松浦鉄道サイクリング列車」を定期的に行っていますが、利用者が限定的な状況です。

<松浦鉄道サイクルトレイン>



<区間>

伊万里～佐世保

<期間>

土曜、休日、春・夏・冬休み、ゴールデンウィーク

<条件>

フリーきっぷ又は乗車券所持のお客様
(事前に乗車の連絡を駅務課まで連絡)

図 松浦鉄道サイクリング列車

出典：(財)佐世保観光コンベンション協会 させぼの歩き方 HP

(3) サイクルラックの設置箇所

自転車を掛けることのできるサイクルラックは「道の駅」鹿島、ダム駅の富士しゃくなげの里など、一部の施設のみに設置されている状況です。

<「道の駅」鹿島>



<ダム駅の富士しゃくなげの里>



図 佐賀県内に設置されているサイクルラックの例

2.3.3 自転車利用を支えるインフラ整備における課題

自転車の利用状況や自転車通行空間の整備状況、その他自転車を取り巻く状況を踏まえ、佐賀県の自転車利用の普及と拡大における課題は以下の通りです。

戦略	現状	課題
“インフラ”の充実	<p>＜自転車通行空間＞</p> <ul style="list-style-type: none">● 県内で自転車ネットワーク計画を策定している自治体は佐賀市のみとなっている。● 歩行者と自転車が分離された自転車通行空間は約1kmに留まり、大部分が自転車歩行者道の中を自転車が通行する歩車共存の空間となっている。● 大規模自転車道である「佐賀環状自転車道線」が整備されているが、一部区間が供用されていない。 <p>＜受け入れ施設＞</p> <ul style="list-style-type: none">● レンタサイクルやシェアサイクルの利用が限定的であり、アンケート結果によると約6割の人が現状に不満を持っている。● 松浦鉄道が、伊万里～佐世保間でサイクリトレインを実施しているが、利用者が限定的である。● 県内にサイクルラックの設置施設が少ない。	<ul style="list-style-type: none">● 既に整備されている大規模自転車道の活用を進めるとともに、県が管理する道路だけでなく、市町道や農道・林道等の既存の道路空間を活用し、通勤や通学、観光等で利用しやすい自転車通行空間の確保とネットワークの整備を進める必要がある。● サイクルツーリズムのルートを中心として、案内標識やサイクルラックを設置する等、佐賀県で自転車を快適に使うことができる受け入れ環境を整備する必要がある。● 県内において多様な自転車施策を展開するにあたり、市町における自転車活用推進計画の策定を進める必要がある。● 佐賀県が管理する道路について、自転車通行空間の確保の考え方を整理し、整備を進めるための制度や基準の見直しを検討する必要がある。

3. 自転車活用推進計画の施策体系及び具体的な取組み

3.1 自転車活用推進計画の施策体系

佐賀県では、より多くの人々が自転車に乗り、自転車を楽しむようになるための戦略として、「交流」「暮らし」「インフラ」の3つの軸を設定し、自転車の活用を推進していきます。

計画の第1期となる3年間では、交流と暮らしに関わる施策を主軸に、自転車に親しむ・楽しむための取組を進めることで、佐賀県において自転車の活用を進めるための土台となる県民1人1人の意識変容（気づきの誘発）や民間事業者を含めた機運の醸成を図ります。併せて、短期的に実施可能なインフラの整備や、自転車の安全な利用に不可欠なマナーアップ・安全教育等の施策を展開することで、自転車の活用を推進します。

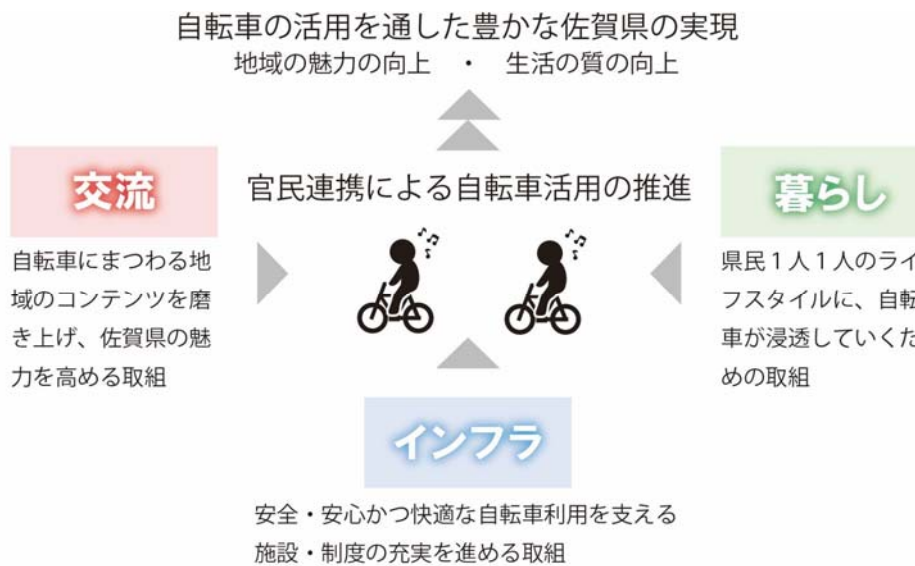


図 佐賀県における自転車活用の推進（再掲）

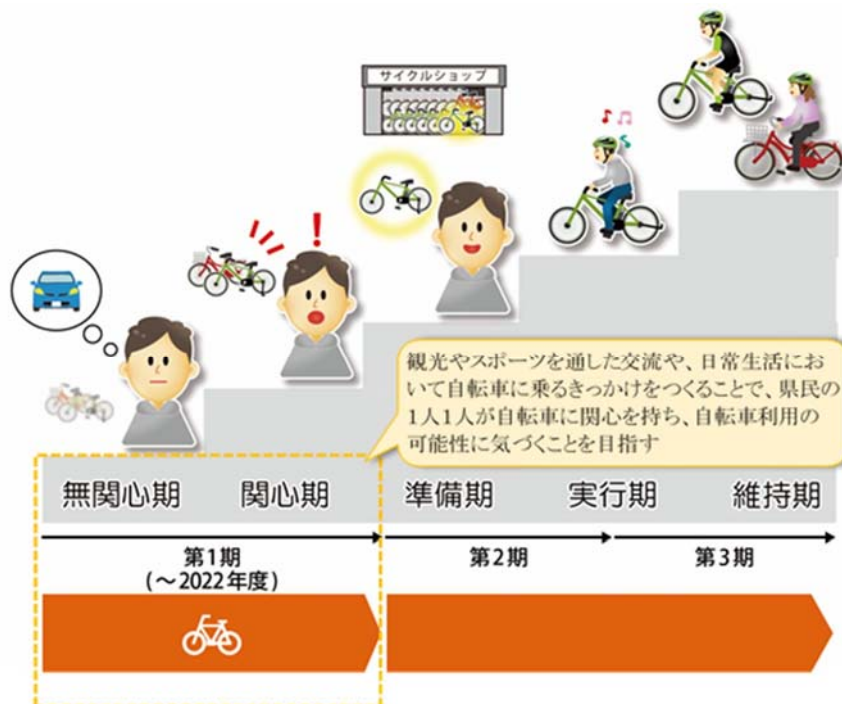


図 佐賀県における自転車活用による行動変容イメージ（再掲）

戦略

現状

課題

第1期（～2022年度）に実施する施策

“交流”の促進

＜サイクルツーリズム＞

- 自転車で佐賀を楽しむことができるコンテンツが少なく、情報発信が十分でないものが多い。
- 県内在住者で、自転車での観光を経験したことがある人はアンケート回答者の約1割と少なく、サイクルツーリズムに対する興味・関心があまりない。
- 県内のモデルルートが設定されておらず、自転車で安全・快適に佐賀県を巡ることができる路線が明示されていない。

＜サイクルスポーツ＞

- 県内でも複数のサイクルスポーツイベントが開催されているが、コンテンツに触れる機会や環境が限定的である。
- サイクルスポーツに関する認知度や意欲が低く、自転車を楽しむ気運が高まっていない。

- 恵まれた地形条件や観光資源を活かしてサイクルツーリズムやサイクルスポーツの振興を図り、自転車で佐賀県を楽しむことができるコンテンツを充実させる必要がある。
- 自転車をテーマとして、県内外の様々な人々が佐賀県に訪れるきっかけとなるような情報発信を行う必要がある。

目標Ⅰ

“交流”の促進を図る自転車施策

- 施策① サイクルツーリズムのモデルルート設定
- 施策② サイクルスポーツの振興
- 施策③ WEB や雑誌による情報発信
- 施策④ 佐賀の魅力向上させる自転車関連施設の整備

“暮らし”の変容

＜自転車利用＞

- 佐賀県の自転車の分担率は九州地方平均と同等の約12%であり、アンケート結果によると、通勤・通学や買い物などを目的とした日常的な自転車利用をしている人が多い。
- 通学に関する自転車の分担率は約50%と全国でも高い数値となっている。

＜自転車関連事故＞

- 自転車交通事故は減少傾向であるが、全交通事故に占める割合は横ばいである。
- 自転車関連事故の約9割が第2当事者（被害者）である。
- 自転車が第1当事者（加害者）となる事故は、若者や高齢者が多い。

＜安全教育＞

- 小中高等学校において、講習会等を通じた交通安全教育を実施している。
- 関係団体の連携のもと、自転車のルール遵守とマナーアップを目指した広報啓発活動を行っている。

＜自転車保険＞

- アンケート結果によると、自転車保険の認知度が約8割と高いのに対し、加入している割合は約3割と低い。

- 通勤や通学、買い物といった日常的な場面で自転車を利用する人が増えるよう、自転車のメリットや魅力を伝え、実際に自転車に乗るきっかけをつくるための取組を行う必要がある。
- 多様な世代に広くマナーアップのための広報啓発活動を行なうとともに、特に自転車事故の加害者となりやすい若者（学生）や高齢者をターゲットとして交通安全教育を行う必要がある。
- 自転車保険の認知度に対して加入率が低いことから、自転車事故に備えた損害賠償責任保険の必要性のPR等を通じて、安全な自転車利用のための保険加入を促進する必要がある。

目標Ⅱ

“暮らし”の変容を図る自転車施策

- 施策⑤ 自転車の魅力を伝えるためのイベントや仕掛けづくり
- 施策⑥ WEB や雑誌による情報発信（施策③再掲）
- 施策⑦ 自転車の安全教育・マナーアップ啓発の推進
- 施策⑧ 自転車保険の加入促進 PR

“インフラ”の充実

＜自転車通行空間＞

- 県内で自転車ネットワーク計画を策定している自治体は佐賀市のみとなっている。
- 歩行者と自転車が分離された自転車通行空間は約1kmに留まり、大部分が自転車歩行者道の中を自転車が通行する歩車共存の空間となっている。
- 大規模自転車道である「佐賀環状自転車道線」が整備されているが、一部区間が供用されていない。

＜受け入れ施設＞

- レンタサイクルやシェアサイクルの利用が限定的であり、アンケート結果によると約6割の人が現状に不満を持っている。
- 松浦鉄道が、伊万里～佐世間でサイクリートレインを実施しているが、利用者が限定的である。
- 県内にサイクルラックの設置施設が少ない。

- 既に整備されている大規模自転車道の活用を進めるとともに、県が管理する道路だけでなく、市町道や農道・林道等の既存の道路空間を活用し、通勤や通学、観光等で利用しやすい自転車通行空間の確保とネットワークの整備を進める必要がある。
- サイクルツーリズムのルートを中心として、案内標識やサイクルラックを設置する等、佐賀県で自転車を快適に使うことができる受け入れ環境を整備する必要がある。
- 県内において多様な自転車施策を展開するにあたり、市町における自転車活用推進計画の策定を進める必要がある。
- 佐賀県が管理する道路について、自転車通行空間の確保の考え方を整理し、整備を進めるための制度や基準の見直しを検討する必要がある。

目標Ⅲ

“インフラ”の充実を図る自転車施策

- 施策⑨ 一般県道 佐賀環状自転車道線等の整備・活用
- 施策⑩ サイクリストの受け入れ環境整備
- 施策⑪ 佐賀県内市町への自転車活用推進計画の策定支援
- 施策⑫ 自転車通行空間の整備促進を図るための法令等整備

3.2 自転車活用推進計画の具体的な取組

目標 1

“交流”の促進を図る自転車施策

交流の促進を図るために、計画期間内(2020年度～2022年度)で下記の4つの施策に取り組みます。

施策① サイクルツーリズムのモデルルート設定



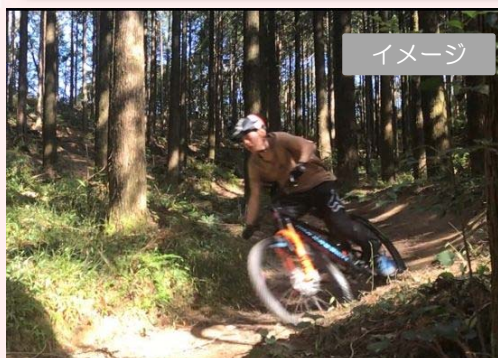
取組方針

自然、食、歴史、文化、スポーツ等の地域資源の磨き上げによる「魅力づくり」を進めるとともに、それらを自転車で有機的に結び、周遊するためのモデルルートを設定します。

目標

- モデルルートのルート数
2022年度末：5ルート以上

施策② サイクルスポーツの振興



取組方針

県内でのサイクルスポーツの認知度を向上させるとともに、サイクルスポーツに触れて楽しむ機会や環境の創出に向けた支援を行います。

目標

- サイクルスポーツを楽しめる場の創出支援件数
2022年度末：3件以上

施策③ WEB や雑誌による情報発信



取
組
方
針

県内・県外・国外の多様な利用者が来訪するきっかけとなるような、県内のサイクルツーリズムやサイクリススポーツの魅力を伝える情報発信に取り組みます。

目
標

・情報発信の媒体数
2022 年度末（累計）：10件以上

施策④ 佐賀の魅力を上させる自転車関連施設の整備



取
組
方
針

自転車で佐賀県を楽しむための自転車関連施設の整備を推進します。

目
標

・自転車関連施設の新規整備件数
2022 年度末：2件以上

目標
II

“暮らし”の変容を図る自転車施策

暮らしの変容を図るために、計画期間内(2020年度～2022年度)で下記の4つの施策に取り組みます。

施策⑤ 自転車の魅力を伝えるためのイベントや仕掛けづくり



イメージ

取
組
方
針

県内の人々が自転車に親しみ、楽しむことで、運動習慣に対する意識の向上や、自転車を含めた日常的な移動手段の多様化を促進するような県民参加型のイベントや仕掛けづくりに取り組みます。

目
標

・実施したイベントや仕掛け
2022年度末(累計)：4件以上

施策⑥ WEB や雑誌による情報発信(施策③再掲)



イメージ

取
組
方
針

県内・県外・国外の多様な利用者が来訪するきっかけとなるような、県内のサイクルツーリズムやサイクルスポーツの魅力を伝える情報発信に取り組みます。

目
標

・情報発信の媒体数
2022年度末(累計)：10件以上

施策⑦ 自転車の安全教育・マナーアップ啓発の推進



取
組
方
針

多様な世代の自転車利用の安全意識の向上を図るために、県・県警・教育委員会等が連携し、安全教育や広報活動の実施を推進します。

目
標

・県、県警察、教育委員会等の関係機関が連携し、自転車安全利用の啓発を推進する。

施策⑧ 自転車保険の加入促進 PR



取
組
方
針

自転車が起因する事故による被害者を救済するとともに、加害者(自転車利用者)自身の経済的負担を軽減するため、自転車保険への加入の必要性について、周知・啓発を行います。

目
標

・県、県警察、教育委員会等の関係機関が連携し、自転車保険加入について啓発を推進する。

目標
Ⅲ

“インフラ”の充実を図る自転車施策

インフラの充実を図るために、計画期間内(2020年度～2022年度)で下記の4つの施策に取り組みます。

施策⑨ 一般県道 佐賀環状自転車道線等の整備・活用



取
組
方
針

既に整備されている大規模自転車道「一般県道 佐賀環状自転車道線」等の公共施設を活用し、通勤や通学、観光等で利用しやすい自転車通行空間を創出します。

目
標

・自転車通行空間（暫定形態を含む）整備
2022年度末：整備延長 L=1.2km

施策⑩ サイクリストの受け入れ環境整備



取
組
方
針

設定されたルート付近や自転車利用者の多い路線について、案内標識やサイクルラックの設置等、利用者のニーズに合致した受け入れ環境整備を推進し、地域の魅力づくりを推進します。

目
標

・サイクルラックの新規設置数
2022年度末（累計）：150箇所以上

施策⑪ 佐賀県内市町への自転車活用推進計画の策定支援



イメージ

取
組
方
針

安全で快適な自転車利用と通行空間整備の推進に向け、県内市町の自転車活用推進計画の策定を促進するための支援をします。

目
標

・自転車活用推進計画策定自治体数
(現況：1市町 ⇒ 2022年度末：5市町)

施策⑫ 自転車通行空間の整備促進を図るための法令等整備

※3 地方部の歩道等設計の考え方



イメージ

取
組
方
針

平成31年4月に改正された自転車通行帯に関する道路構造令の制定等を踏まえ、自転車通行空間の整備を促進するための法令制度や基準に関する見直しを図ります。

目
標

・県管理道路について、適切な自転車通行空間の整備を行うための基準等を策定する。

4. 施策を総合的・計画的に推進するために必要な事項

4.1 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、知事部局、教育委員会、県警察が緊密に連携して施策の推進を図ります。また、県内市町に対して、自転車活用推進法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画（以下「市町村計画」という。）の策定を促すとともに、本計画及び市町村計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、国、県、県内市町、公共交通事業者その他の事業者、県民等が相互に連携し、取り組みます。

さらに、国が実施する自転車の活用の推進に携わる国、地方公共団体、NPO、関係団体の担当者等が一堂に会する会議等、先進事例の横展開や、課題解決に向けた議論を深めるための取組の推進について協力するとともに、県内市町に必要な情報提供を行います。

4.2 計画のフォローアップと見直し

計画の進行管理にあたっては、各措置の担当課が事業のPDCAサイクルを着実に展開していきます。また、計画の進捗状況については、定期的に施策の進捗状況等を把握し、関係機関による意見交換を行うとともに、必要に応じて有識者の助言を受け、進捗状況の評価や事業の見直し・改善等を行います。

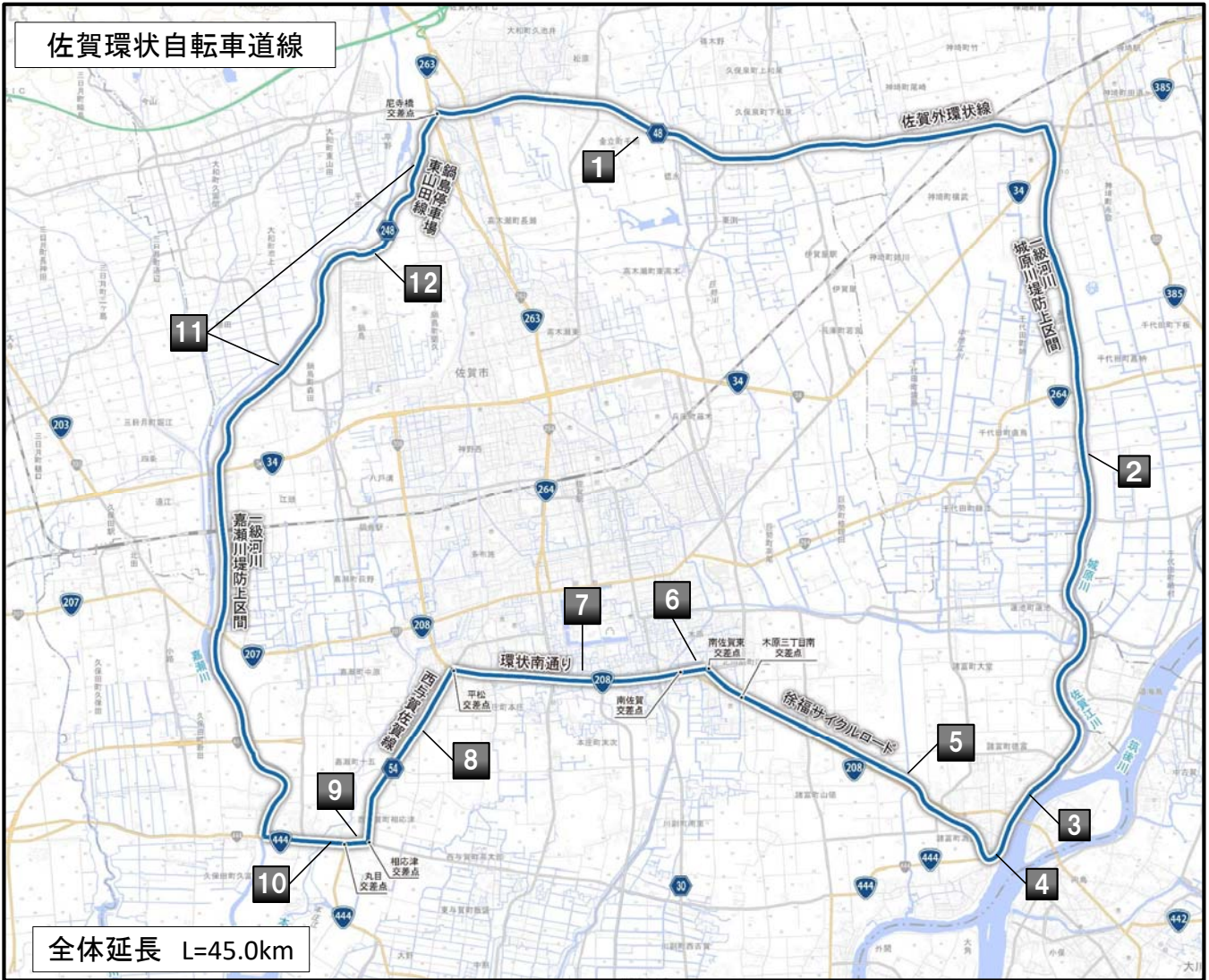
4.3 調査・研究、広報活動等

本県で自転車の活用を推進していくにあたって必要となる統計・分析、調査・研究を進めるとともに、県内市町への情報提供を行います。本計画に基づく広報啓発を効果的かつ効率的に実施するため、県内市町や関係団体等と連携し、県民に対して、自転車の魅力を多面的にPRする等、広報活動を展開します。

巻 末 資 料

- 佐賀県において自転車ネットワークを構成する路線
- 佐賀県におけるサイクルツーリズムのモデルルート

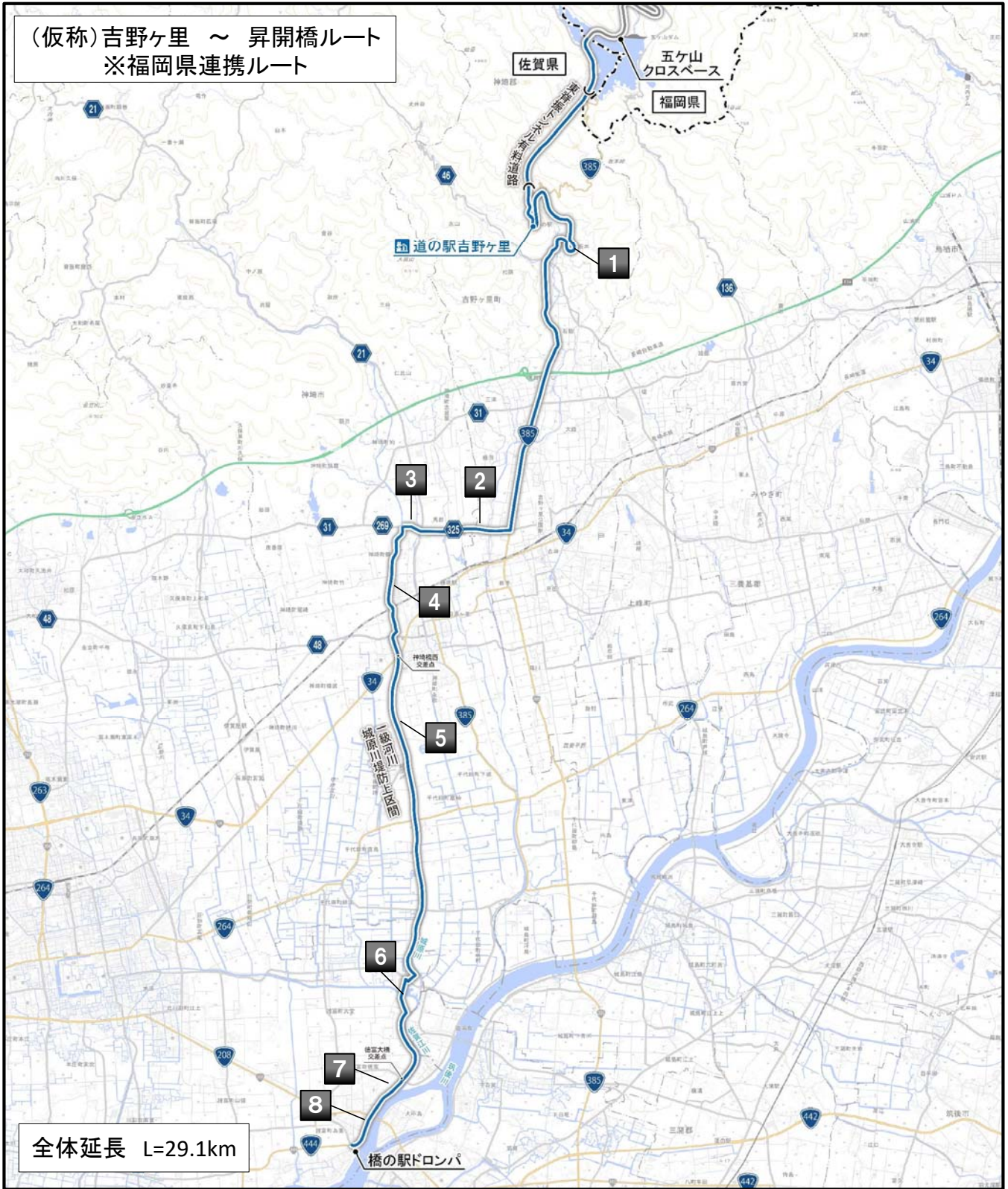
佐賀環状自転車道線



全体延長 L=45.0km

No.	路線名	起点	終点	延長 (km)	道路管理者
1	佐賀外環状線	一般国道263号	一般国道34号	8.7	佐賀県
2	一級河川 城原川堤防上区間	佐賀県神埼市神埼町本告牟田	佐賀県佐賀市諸富町大字徳富	9.2	佐賀県,佐賀市,神埼市
3	諸富西島線	佐賀市諸富町大字徳富	佐賀市諸富町大字諸富津	1.0	佐賀県
4	一般国道444号	佐賀市諸富町大字諸富津	佐賀市諸富町大字為重	0.7	佐賀県
5	徐福サイクルロード	佐賀市諸富町大字為重	佐賀県佐賀市南佐賀2丁目	4.6	佐賀県
6	佐賀環状東線	佐賀市南佐賀2丁目	佐賀市南佐賀1丁目	0.3	佐賀県
7	一般国道208号	佐賀市南佐賀1丁目	佐賀市西与賀町厘外	3.2	佐賀県
8	西与賀佐賀線	佐賀市西与賀町高太郎丸目	賀市西与賀町厘外	2.7	佐賀県
9	佐賀外環状線	佐賀市西与賀町高太郎	佐賀市西与賀町高太郎丸目	0.3	佐賀県
10	一般国道444号	佐賀市東与賀町大字飯盛	佐賀市西与賀町高太郎	2.5	佐賀県
11	一級河川 嘉瀬川堤防上区間	大和町大字尼寺	佐賀市嘉瀬町十五	10.8	佐賀県
12	鍋島停車場東山田線	佐賀市鍋島町鍋島鍋島	佐賀市鍋島町蛸久	1.0	佐賀県

(仮称)吉野ヶ里 ~ 昇開橋ルート
※福岡県連携ルート



No.	路線名	起点	終点	延長 (km)	道路管理者
1	一般国道385号	佐賀県神埼郡吉野ヶ里町	佐賀県神埼市神埼町鶴	13.1	佐賀県
2	吉田鶴線	佐賀県神埼郡吉野ヶ里町	佐賀県神埼市神埼町鶴	1.6	佐賀県
3	若宮鶴線	佐賀県神埼市神埼町鶴	佐賀県神埼市神埼町鶴	0.9	佐賀県
4	神埼橋・川寄橋線	佐賀県神埼市神埼町鶴	佐賀県神埼市神埼町本告牟田	2.6	神埼市
5	一級河川 城原川堤防上区間	佐賀県神埼市神埼町本告牟田	佐賀市蓮池町小松	7.6	佐賀県,佐賀市,神埼市
6	市武諸富線	佐賀市蓮池町小松	佐賀市諸富町大字徳富	1.6	佐賀県
7	諸富西島線	佐賀市諸富町大字徳富	佐賀市諸富町大字諸富津	1.0	佐賀県
8	一般国道444号	佐賀市諸富町大字諸富津	佐賀市諸富町大字為重	0.7	佐賀県