

## 佐賀県自転車活用推進計画（素案）に係るパブリックコメントに対する対応状況

※ご意見反映区分

「A」計画等と同趣旨のもの／「B」計画等の修正を行ったもの／「C」計画等の推進の段階で検討するもの／「D」計画等の修正が困難なもの／「E」計画等に関する感想や質問であるもの

※意見を出された方・団体等が異なる場合であっても、同趣旨の意見はまとめて掲載しています。

番号	ご意見の内容	ご意見反映区分	ご意見への対応
1	自転車の安全教育・マナーアップ啓発が必要と感じています。歩道内での歩行者と自転車の接触事故は大変危険です。「自転車は原則、車道の左側を通行する。」といった基本的な交通規則を周知徹底することが重要です。	「A」	佐賀県としても、県民に対する自転車マナーの浸透は課題と考えており、「施策7：自転車の安全教育・マナーアップ啓発の推進」の取組として、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することとしております。
2	佐賀県には、過去に整備された環状自転車道・多布施川サイクリングロード・徐福サイクリングロード等の自転車道があり、広く県民に親しまれています。こうした自転車道を活用することで、安全かつ分かりやすい自転車のルートを設定することができます。そのためには、施設や路面標示等の適切な維持管理、整備が必要です。	「A」	佐賀県としても、過去に整備された資産として佐賀環状自転車道等の大規模自転車道をとらえており、「施策9：一般県道 佐賀環状自転車道線の整備・活用」の取組として、既に整備が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」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することとしています。佐賀環状自転車道線の他にも、市町等で整備された自転車道等と連携し、県内に自転車道のネットワークを増やしていくとともに、施設等の適切な維持管理に努めます。
3	スポーツ車のほとんどは、スタンドがついていないため、駐輪するためにはサイクルラックが必要です。県内の観光地にサイクルラックを増やしてほしいです。また、サイクリングにパンク等のトラブルはつきものなので、県内数カ所にチューブやパンク処理キットなどといったサイクリスト救済自販機があれば非常に助かると思います。このようなサイクリストウェルカムの施設や店舗を県内に増やしていくことで、サイクルツーリズムの受入環境ができていくと思います。	「A」	佐賀県としても、県内各地でサイクリストが快適に走行・休憩することのできる受入環境を整備する必要があると考えており、「施策10：サイクリストの受入れ環境整備」の取組として、民間の店舗等に働きかけ、まずはサイクルラックの設置を行ってまいります。ご意見をいただきましたトラブル対応などについては、民間へ働きかけていくなど地域と連携しながら、受入環境の充実を図ってまいります。
4	自転車では基本的に車道を走りますが、路肩が狭い場所などでは、危険回避のために歩道を走ることもままあります。そんな時に歩道の段差が気になります。交通状況にもよるとは思いますが、縁石のみの段差なし歩道が増えていく方が、段差がバリアとなってしまう車いすユーザーやベビーカーなどにもやさしい道となるのではないかと思います。	「A」	佐賀県の県土整備部では、平成18年以降、ユニバーサルデザインの観点から、車いす、高齢者、妊婦といった方々をはじめ、歩道を利用する全ての人が安全・安心に通行できるよう、歩道段差が極力発生しないように道路構造の標準仕様（セミフラット形式・歩道段差のスロープ化）について見直しを行い、整備を進めているところです。

## 佐賀県自転車活用推進計画（素案）に係るパブリックコメントに対する対応状況

※ご意見反映区分

「A」計画等と同趣旨のもの／「B」計画等の修正を行ったもの／「C」計画等の推進の段階で検討するもの／「D」計画等の修正が困難なもの／「E」計画等に関する感想や質問であるもの

※意見を出された方・団体等が異なる場合であっても、同趣旨の意見はまとめて掲載しています。

番号	ご意見の内容	ご意見反映区分	ご意見への対応
5	県内の観光ルートをつくる際には、ターゲットを設定したうえで、それに応じたテーマや負荷の度合いを考える必要があります。例えば、初心者のサイクリストをターゲットとして考えれば、まず福岡からの山越えは車載(自転車車を車に載せて)必須で20km～50kmルートを観光しながら回る事を前提としたスタート地点(駐車場、トイレ、休憩所、あれば空気入れ、タイヤチューブ自販機)を設定し、キツめの山越えや登りを入れるのは極力避ける等の工夫が必要です。観光のテーマとしては、「水辺と歴史のサイクリングコース」「徐福と花のサイクリングコース」といった、地元・行政・観光協会等が作成したルートが既にあり、これらと連携しながら、多様で魅力あるルートを選定すべきです。各地域の訪ねどころや、食、撮影スポットなどの情報を持っているのは、市町の観光担当者や、観光協会などの関係者であるため、自転車に向けた安全なコースの選定に関して、これらの人々との連携は欠かせないと思います。	「A」	佐賀県としても「施策1：サイクルツーリズムのモデルルート設定」の取組として、県庁や市町の行政職員、関係者とともに試走と意見交換を重ねながらルートの作成に取り組んでいます。今後のルート設定についても、想定ターゲットとルートのテーマを念頭に置き、実際に走ってみての負荷の度合いや安全性、発着点の施設の利便性等を考慮しながら、関係者でルート設定の議論を行っていきます。
6	アンケート結果の詳細がわかりません。 P8の”自転車保有の状況”と”自転車利用の頻度”は年代で大きく変わってくるのが容易に想像できます。中学生・高校生・大学生であれば自転車へ保有率も頻度も高いでしょう。一方、社会人になれば低くなり、高齢者になるともっと低くなると思います。一括りにした統計値は誤解を招くことになるので、もう少し詳しい数値を出した方がいいと考えます。	「B」	ご指摘を受けて、素案のP8「佐賀県で自転車の活用を進める上での課題」（2）とP16「自転車利用の現状」について、アンケートの詳細な内容を記載するとともに、それを踏まえた記述に修正を行いました。
7	自転車の施策を行っていくうえで、自転車の政策や取組に詳しい専門家の意見を聞くべきだと思います。	「C」	具体的な自転車施策の推進にあたっては、必要に応じて学識者やサイクリストなど、施策の推進に資する知見を有した専門家の意見をいただきながら進めてまいります。
8	E－B I K E（電動アシストスポーツバイク）は年齢や性別、体力レベルに関係なく気軽にサイクリングができる自転車として注目されており、国内でもしまなみ海道を始め、レンタサイクルとして導入する地域が出てきています。航続距離も100km超えが当たり前となってきているので、サイクルツーリズムの取組として静岡県のように、「充電スポット+観光地+休憩・宿泊」という組み合わせも考えられますし、レンタサイクルや各種のサイクリングイベント開催にあたってE－B I K Eの導入を検討されると、サイクリング人口の底辺拡大につながると思います。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。

## 佐賀県自転車活用推進計画（素案）に係るパブリックコメントに対する対応状況

※ご意見反映区分

「A」計画等と同趣旨のもの／「B」計画等の修正を行ったもの／「C」計画等の推進の段階で検討するもの／「D」計画等の修正が困難なもの／「E」計画等に関する感想や質問であるもの

※意見を出された方・団体等が異なる場合であっても、同趣旨の意見はまとめて掲載しています。

番号	ご意見の内容	ご意見反映区分	ご意見への対応
9	佐賀県における自転車の取組についても、「歩こう。佐賀県。」のようなわかりやすいイメージのロゴマークをつくってPRをするべきだと思います。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。
10	サイクルツーリズムは、自転車だけでなく、列車、船等の多様な交通機関を使い分けながら、海、山、島、棚田など、そのエリアならではの自転車旅の楽しさを味わえることが魅力の1つだと思います。そのため、サイクルトレイン（自転車を解体せずに持ち込める）の導入をぜひ検討してほしいです。松浦鉄道であれば、福島、鷹島行きの渡船と組み合わせて北松浦半島～東松浦半島一体をひとつのサイクリングエリアとしてアピールできるといいますし、JR唐津線であれば、佐賀県内の二大都市を結ぶ路線であり、福岡からの集客にも効果が期待できるため、佐賀から波戸岬、呼子周辺へのサイクリング客の集客効果は大きいと思います。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。
11	計画素案を見ると、自転車関連事故の第1当事者のうち、経済的資力が乏しいと考えられる24歳以下の若年層が過半数を占めており、自転車保険に確実に加入しているのは約3割の方に留まっています。この状況を鑑みると、自転車保険未加入で自転車利用者が第1当事者になった場合、被害者救済もままならないばかりか、加害者の人生も極めて不安定なものとなりかねません。そのため、自転車保険について加入促進PRにとどまらず、加入義務化についてご検討をお願いします。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。
12	佐賀県内を安全に自転車で走るために、既存の自転車専用レーンの拡充や、自転車で走行しやすい通行帯の整備を進めてほしいです。また、費用対効果を考えると、自転車通行帯については、通行帯全面にペイントを敷設しなくても、矢印とピクトグラムといった簡易なペイントだけでも十分な効果が得られると考えます。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。
13	マウンテンバイクで楽しむことを考えると、林道や山の管理道等、あえて舗装されていない道も残してほしいです。近所に未舗装でマウンテンバイクが楽しめるような山道があれば、管理整備なども自転車ユーザーで行うこともできるかもしれません。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。

## 佐賀県自転車活用推進計画（素案）に係るパブリックコメントに対する対応状況

※ご意見反映区分

「A」計画等と同趣旨のもの／「B」計画等の修正を行ったもの／「C」計画等の推進の段階で検討するもの／「D」計画等の修正が困難なもの／「E」計画等に関する感想や質問であるもの

※意見を出された方・団体等が異なる場合であっても、同趣旨の意見はまとめて掲載しています。

番号	ご意見の内容	ご意見反映区分	ご意見への対応
14	佐賀県1周の「サガイチ」といった、佐賀県を代表するルートを設定してほしいです。こうしたルートは日本各地にあり、例えば琵琶湖一周「ビワイチ」、淡路島の「アワイチ」、浜名湖の「ハマイチ」などが有名です。佐賀の場合は、例えば有明海周辺は素晴らしい観光ルートになると思います。自転車とフェリーで有明海をまわり、コース沿いの休憩所やキャンプ場で休みながら、魚介類を楽しむといった旅が可能です。ぜひ近県と連携して、一緒に専用道路の整備をお願いします。こうした一周ルートを設定していれば、走破を目的としたサイクリストが他県から来る可能性があります。	「C」	現在、九州各県と連携し広域ルートの設定に向けて準備を進めております。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。
15	スポーツ用自転車はシティサイクルと比べると高価であるため、佐賀県での普及拡大のために購入補助金の創設ができないでしょうか。（ビワイチで有名な守山市にはスポーツバイクの購入補助金制度があります。）	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。
16	スポーツ用自転車の普及拡大のため、体験試乗会（サイクリング）をいろいろな機会をとらえて開催することが必要だと思います。スポーツ用自転車の敷居の高さを解消するために、多くの機会ですスポーツ用自転車に触れる、体験することが大事です。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。
17	佐賀県で安全に、安心して自転車を楽しむために、県内サイクリスト向けのスポーツ自転車安全講習会や、サイクルショップなどと連携して、メンテナンス講座・メカトラブル（パンク等）対策講座等を定期開催できればいいと思います。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。
18	サイクルツーリズムの取組として、市民参加型のサイクルイベントやガイドツアーを充実させるべきだと思います。北海道の芽室町では、ゴボウ堀り・乳搾りなど地元の農業者・畜産農家と緊密に連携してサイクリングにとどまらない、参加者と地元民が交流しあう仕組みを作っています。このように、自転車で走ることが目的ではなく、自転車を利用して、その地域を見たり食ったり発見したりすることが、サイクルツーリズムの醍醐味です。この他にも、県内にQRコード式のチェックポイントをいくつか設定し、そこへのチェックイン履歴をアプリで集めれば佐賀県内の宿泊や物産で使える割引券を貰える等の取組も、プラスの要素として佐賀県内で走る1つの楽しみになると思います。	「C」	具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。

## 佐賀県自転車活用推進計画（素案）に係るパブリックコメントに対する対応状況

※ご意見反映区分

「A」計画等と同趣旨のもの／「B」計画等の修正を行ったもの／「C」計画等の推進の段階で検討するもの／「D」計画等の修正が困難なもの／「E」計画等に関する感想や質問であるもの

※意見を出された方・団体等が異なる場合であっても、同趣旨の意見はまとめて掲載しています。

番号	ご意見の内容	ご意見反映区分	ご意見への対応
19	<p>自転車のルートを選定するにあたっては、初めて訪れたサイクリストでも迷わずにルートをたどれる、分かりやすいルートにすることが重要です。この際、しまなみ海道に設置されているブルーラインや、標識といった誘導施設が効果的だと思います。（誘導と併せて、自転車の走行道路上に「〇〇まで何キロ」などと目的地までの距離が書いてあるといいですね。）</p> <p>また、ウェブ上に掲載するルートマップについては、スマートフォン・タブレット等のモバイル端末にダウンロードできるようにするとともに、ダウンロードした地図が拡大縮小（交差点などの詳細な情報が見れる）できるものとする必要があります。紙のマップはこのことができません。</p>	「C」	<p>具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。</p>
20	<p>施策④佐賀の魅力を向上させる自転車関連施設の整備については、佐賀県の場合、資金を投入して、拠点施設を整備しても閑古鳥が鳴くという状況になりかねません。サイクルツーリズムの発展段階に応じた計画が必要です。当面、サイクリストウェルカムの店舗を募集し、サイクルラック・のぼり旗等の表示を設置する。これらの中から、拠点となりうる施設を選定し、空気入れやメンテナンス工具等を備え付けるとともにさまざまな情報提供を行えるように支援する、これが施設整備の第1ステップだと考えます。</p>	「C」	<p>具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。</p>
21	<p>自転車での情報発信について、新しいWEBサイトを開設する場合には、まず既存で多くの閲覧者を獲得しているWEBサイト上のバナーとして開設し、一定の閲覧者を獲得し、一定レベルの検索上位に至ったと思われる時点で、独立したWEBサイトにリダイレクトするという方策をとることが良いと思われます。独立したサイトを開設する場合に重要なことは、見て楽しい、行ってみたい、役に立つ情報がある。この3点に集約できます。また、よくHPを見ていると「リンク先一覧」を掲載しているものがありますが、よほど興味のある物好きな人間でなければそこまで見に行くことはほとんどありません。リンク先のバナーを分類選別しどこにどう配置すれば見てもらえるかという工夫がなければなりません。サイクルショップも独自にHPやフェイスブックで情報を発信しておられますので、これらの多種多様な情報を県のサイクルツーリズムのWEBサイトが有機的・横断的につないでくことが役割の一つになると思います。</p>	「C」	<p>具体的な施策へのご提案をいただき、ありがとうございます。いただいたご意見については、今後、施策を進める中で参考にさせていただきます。</p>

## 佐賀県自転車活用推進計画（素案）に係るパブリックコメントに対する対応状況

※ご意見反映区分

「A」計画等と同趣旨のもの／「B」計画等の修正を行ったもの／「C」計画等の推進の段階で検討するもの／「D」計画等の修正が困難なもの／「E」計画等に関する感想や質問であるもの

※意見を出された方・団体等が異なる場合であっても、同趣旨の意見はまとめて掲載しています。

番号	ご意見の内容	ご意見反映区分	ご意見への対応
22	佐賀県の有明海沿岸と平野部はたいへん自転車走行に適しているのに行政は自転車を移動手段として認知していないように思います。ぜひ自転車の活用を推進してほしいと願っています。	「E」	素案P6で記載しているように、佐賀県は自転車での移動やレジャーに適した地形を持っており、自転車施策が効果を発揮しやすい地域と考えています。より豊かな佐賀県を目指して、自転車の活用を推進していきます。
23	サイクルツーリズムにおける佐賀県の魅力の一つは、佐賀平野を中心とした真っ平らな自転車にやさしい地形であると考えています。単なるコースの選定や、イベント開催、施設整備で魅力の醸成ができるとは思えません。議論を重ね、目標となる「キーワード」を設定し、その魅力を最大限に発揮できるためには、どんな手法を積み重ねていくべきかを考えていかなければなりません。この「作り上げていく過程」こそが重要です。各種の情報発信において統一した目標のもとに各市町・団体がそれぞれの独自性や市町の独特な魅力を発信するツーリズム。そういうツーリズムを目指してほしいと思います。	「E」	ご指摘をいただいたとおり、自転車の活用はあくまでも豊かな地域社会を実現するための手段であり、自転車の施策を進めるプロセスの中で生まれる経験や知見、人的なネットワーク、自転車活用の意識の浸透といったものが、佐賀らしい自転車施策、ひいては地域づくりに繋がっていくものと考えております。サイクルツーリズムの推進にあたっては各市町・団体等との議論を重ねながら、地域ごとの特性や魅力を引き出していくことができるように努めます。
24	佐賀ならではの施策を考えていく場合、個々のテーマを選定し特化させるよりも、県内の地域が取り組みやすいメニューで「サイクリングをハブ」として、豊富な素材をフレキシブルに結び合わせた自転車で楽しめる商品を提案していくことが得策だと思います。	「E」	素案のP7に記載しているように、佐賀県はコンパクトな県土全体に多様なコンテンツが点在していることが特徴であり、ご指摘のとおり、これらのコンテンツを自転車でつなぎ合わせることで、地域ごとに特色のある、佐賀らしい取組を進めていくことが可能と考えています。

## 佐賀県自転車活用推進計画（素案）に係るパブリックコメントに対する対応状況

※ご意見反映区分

「A」計画等と同趣旨のもの／「B」計画等の修正を行ったもの／「C」計画等の推進の段階で検討するもの／「D」計画等の修正が困難なもの／「E」計画等に関する感想や質問であるもの

※意見を出された方・団体等が異なる場合であっても、同趣旨の意見はまとめて掲載しています。

番号	ご意見の内容	ご意見反映区分	ご意見への対応
25	計画素案の中で、目的と施策が噛み合っていないように思います。この計画での目的はP28によれば、1. 県民1人1人の意識変容(気づきの誘発) 2. 県民1人1人（民間事業者を含めた）の機運の醸成 3. 自転車の活用を推進だと思いますが、具体的な施策を見ると、3. 自転車の活用を推進にしかつなげていないように思います。	「E」	<p>ご指摘の点について、素案のP29に施策一覧をとりまとめておりますが、この中での施策1～6が、県民1人1人の意識変容(気づきの誘発)および民間事業者を含めた機運の醸成を目的とした、自転車に親しむ・楽しむための取組と位置付けております。これらと併せて、自転車の安全利用に不可欠なマナーアップと安全教育（施策7）、自転車保険への加入促進（施策8）を進めるとともに、短期間で実施可能なインフラの整備と利活用（施策9、10）を行うことにより、限られた期間・資源の中で、県民をはじめとして佐賀県で自転車を利用する方々にとって安全・安心な自転車の通行環境を整えるように努めます。</p> <p>また、長期的な視点で自転車通行空間の整備を推進するために、市町における自転車ネットワーク等の計画策定を支援すること（施策11）や、県における自転車通行空間整備の基準等を定める（施策12）こととしています。</p> <p>これらの取組を総合的に進めていくことによって、自転車の活用を推進し、最終的に、より豊かな佐賀県をつくっていくことを目指しています。</p>
26	施策というのは目標（ゴール）のための手段でしかないと考えています。各施策の目標となる数値も必要ですが、本来の目標（ゴール）に対する数値設定も必要と考えます。目的に対する目標数値がないと、その計画の評価ができないのではないのでしょうか。	「E」	<p>ご指摘をいただいたとおり、各施策の目標となる数値のみでなく、本来の目標（ゴール）に対する数値や指標の設定が必要と考えており、当該計画を策定するにあたり佐賀県でも検討を行いました。今回の場合は、最終的な目標である「豊かな佐賀県」については定量的な指標の設定が困難であるため、佐賀県における自転車の交通分担率が指標の候補として考えられます。ただし、計画期間が比較的短期（3年程度）であり、ライフスタイルの変化による自転車活用の進展を狙いとする当該計画の趣旨からして、当該期間で実質的に交通分担率に影響を与えるほどの施策を実施することが現実的ではないと考えられるため、今回の計画では、個々の施策の着実な進展およびその評価を行うことを主眼として、数値目標を具体的な施策毎に設定することとしました。</p>