

島原市自転車活用推進計画



令和5年3月

【目次】

1. 総論	
(1) 計画策定の目的	1
(2) 計画期間	1
(3) 計画の位置付け	1
2. 現状及び課題、計画の目標	
(1) 地域の概況	4
(2) 島原市における自転車を巡る現状と課題	5
(3) 計画の目標	8
3. 自転車の活用の推進に関する施策	
(1) 自転車の活用の推進に関する施策と方向性	10
(2) その他の取り組み	12
4. 計画の進め方	
(1) 計画の推進体制	14
(2) 計画の見直し	14

1. 総論

(1) 計画策定の目的

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、災害時における交通機能の維持、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しており、地方公共団体には、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策の計画を定めるよう求められています。

本計画は、平成 20 年に廃線となった島原鉄道南線廃線跡地を自転車歩行者専用道路として整備し、併せて、自転車を快適に利用できる良好な市内環境を形成することにより、市内中心部の島原城や鯉の泳ぐまち、武家屋敷などの観光施設や日本初の認定を受けた島原半島ユネスコ世界ジオパーク、体験型火山ミュージアム「雲仙岳災害記念館」、日本一海に近い駅と言われる島原鉄道「大三東駅」などへの自転車によるアクセスを快適にすることにより、交流人口の拡大による地域活性化を目的とします。

また、自転車利用人口の増加による市民の健康増進も目的とします。

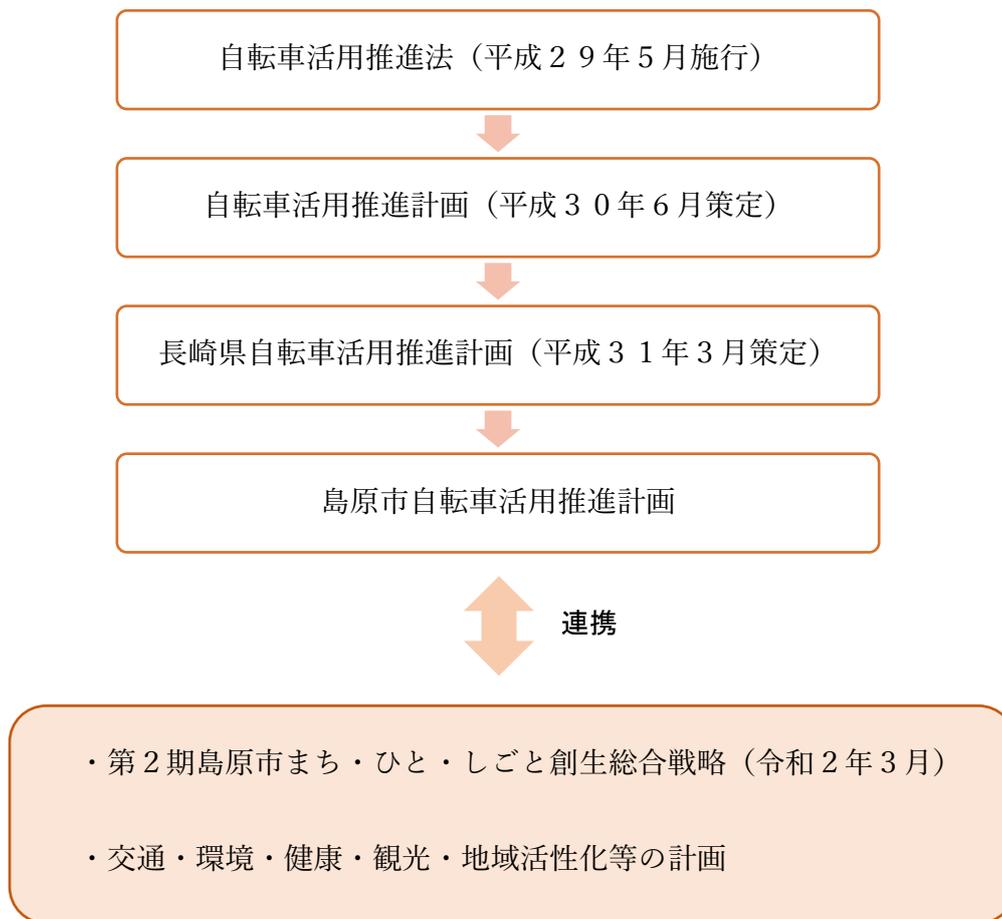
(2) 計画期間

本計画の計画期間は、令和 5 年度から令和 9 年度までとします。

なお、取り組みにおける検証結果や社会情勢の変化等を踏まえ、計画の見直しが必要となった場合は随時見直しを行います。

(3) 計画の位置付け

本計画は、自転車の活用を総合的、計画的に推進するため、自転車活用推進法第 11 条に基づいて定めるものであり、国及び長崎県の自転車活用推進計画を勘案しつつ、交通、環境、健康、観光、地域活性化等の各分野における関連計画と連携することとしています。



【参考】自転車活用推進法

（市町村自転車活用推進計画）

第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域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た計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

①国の計画

平成30年に第1次自転車活用推進計画が策定された後、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和3年5月28日に第2次自転車活用推進計画を策定しています。

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通して幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤の開始時期
都内の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始

新型コロナ流行後 **23.0%**
新型コロナ流行前 77.0%
(※au調査(後掲) R2.7アンケート調査より) n=500

情報通信技術の発展

○交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)

MaaS (Mobility as a Service)

出発地 目的地

バス、タクシー、自転車、徒歩

一つのサービスとして連携(乗車・予約・決済)

(※国土交通省のMaaS推進ガイドラインを参照)

高齢化等も踏まえた「安全・安心」

○健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。

○配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。

○自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

第1次計画からの社会情勢の変化等

脱炭素社会の実現に向けた動き 新たな低速小型モビリティの登場 (自転車通行空間への影響)

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

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

施策

- 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
- 自転車通行空間の計画的な整備の推進
- 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
- シェアサイクルの普及促進
- 地域の駐輪コースに応じた駐輪場の整備推進
- 情報通信技術の活用の推進
- 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

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

施策

- 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 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
- 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
- 自転車通勤等の促進

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

施策

- 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 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

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

- 高い安全性を備えた自転車の普及促進
- 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
- 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
- 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
- 学校等における交通安全教室の開催等の推進
- 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 (再掲)
- 自転車通行空間の計画的な整備の推進 (再掲)
- 災害時における自転車の活用の推進
- 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

3. 自転車の活用の推進に関し請うべき措置

第1次計画からの主な強化措置

○地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
・ **計画の質の向上** (ネットワーク路線の計画への位置付け等)
・ **計画に基づく取組の実施のフォロー** (整備事例の効果分析) 等

○安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。
(利用者の多様性、利便性確保の観点から留意しガイドラインも見直し)
<自転車の走行性・配慮した排水構造の例>

○自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
・ **データを活用した計画策定**への支援
・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
・ **シェアサイクルへのMaaSやAIの活用** 等
<自転車走行データの分析(街歩き)>

○**企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
・ 環境整備のための支援策の具体化 等
<企業の駐輪スペースの設置> (出典:国土交通省)

○サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
・ **商業施設** (コンビニ等) 等と**連携**した受入サービスの充実
・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
<森林でのMTB走行> (出典:林野庁)

○サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)

○高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進**。
○**身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
<三輪アシスト自転車研究> (出典:国土交通省)

○交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
・ 対象: **配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体** (小学校以上の学校教育に加え)、**未就学児やその保護者**
・ 機会: **自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習** (高齢者講習)

○条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

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

○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 等

国の第2次自転車活用推進計画の概要

②長崎県の計画

長崎県では、平成31年に長崎県自転車活用推進計画を策定された後、これまでの成果や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、「自転車を快適に利用できる良好な生活環境の形成」、「自転車を活用した健康づくりの推進」、「サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」を目標に、第2次長崎県自転車活用推進計画を令和5年3月に策定しています。

2. 現状及び課題、計画の目標

(1) 地域の概況

①本市の概要

島原市は、長崎県の南東部にある島原半島の東部に位置しており、温暖な気候に恵まれています。中央部の眉山を中心として東側の有明海へ伸びる傾斜地となっており、眉山の東斜面には寛政4年（1792年）の大規模崩壊跡があり、崩壊下部より九十九島周辺の海域にかけては多数の流山が分布しています。

眉山の背後には、平成2年に198年ぶりに噴火した雲仙普賢岳があり、その溶岩ドームは平成8年に「平成新山」と命名され、雲仙普賢岳噴火災害から32年を経過した現在でも、崩落の危険性がある不安定な状態で存在しています。

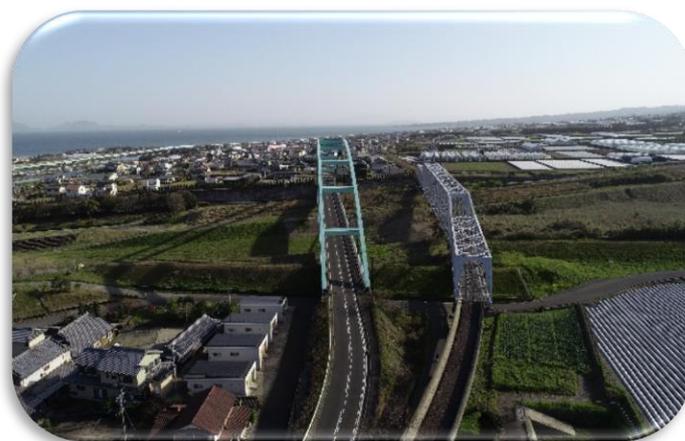
このような火山地形は崩壊や噴火による災害リスクを抱える一方で、日本名水百選に選定されている島原湧水群や温泉等の恵みをもたらしています。

また、本市の位置する島原半島は、雲仙天草国立公園や島原半島県立公園に指定されているほか、平成20年に日本ジオパークに、平成21年に国内初の世界ジオパークに認定されており、優れた自然環境が国内外に認められて、本市の重要な観光資源となっています。

本市の総人口は43,360人（令和2年国勢調査）で、平成27年の45,436人（平成27年国勢調査）から2,076人減少しており、人口減少対策は本市の喫緊の課題です。

②島原鉄道跡地の状況

島原鉄道南線は平成20年4月の廃線後、島原港駅付近を除きレールや標識等は撤去されたものの、橋梁等は残されたままの状況となっています。



導流堤に架かる安新大橋

(2) 島原市における自転車を巡る現状と課題

島原市内における市民の通学・通勤等に利用する交通手段は、令和2年の国勢調査結果によると、自家用車が約77.4%と最も多く、以下、徒歩約8.1%、自転車が約6.6%となっています。

自転車の利用割合は、平成22年の国勢調査結果である約10.3%と比較すると減少しています。

また、自転車の割合が約14.2%の全国に比べると、利用されていない状況となっています。

一方で、市内の4か所において、観光客の観光地巡りの交通手段を補完することを目的に、電動アシスト自転車を含めたレンタサイクルを導入しています。

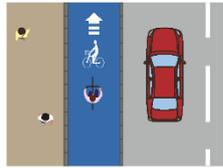
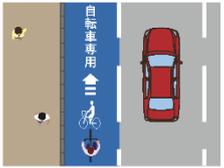
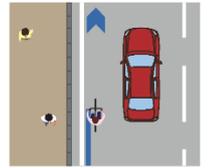
電動アシスト自転車は、高齢者や女性なども手軽に走行できることから、今後の普及が期待されています。



レンタサイクル位置図

①市内環境

自転車は、島原市において、普及していない状況です。自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、本市において、歩行者と自転車が分離された自転車通行空間が整備された箇所はなく、長崎県においても、整備された延長は令和4年までで3.4kmに留まっています。

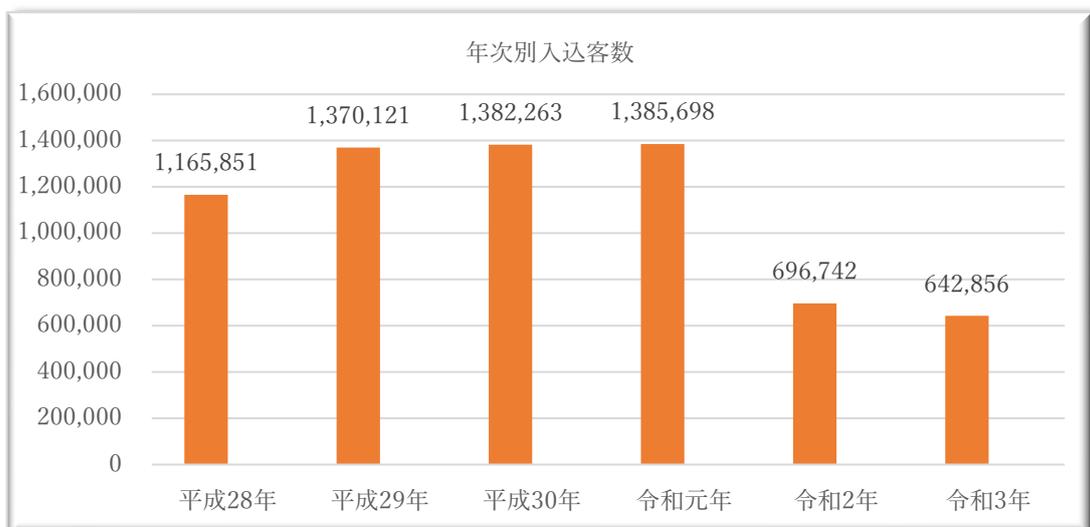
	自転車歩行者専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	サイクルルート
整備携帯	自転車及び歩行者の交通のために独立して設けられているもの	道路の部分として設けられるもので、車道・歩道から物理的に分離	道路標識または道路表示による交通規制がかかっている	交差点や急カーブ部に矢羽根の路面標示、ルート上のブルーライン設置
				
道路法	第 48 条 13 第 1 項	—	—	—
道路交通法	—	(一方通行の場合、第 8 条第 1 項)	第 20 条第 2 項	—
長崎県	26.7km	3.4km	0.0km	238.0km

自転車通行空間の整備状況（長崎県自転車活用推進計画から抜粋）

②観光地域づくり

価値観やライフスタイルの変化により、家族や友人・知人等と出かける個人・小グループ旅行が以前に比べ増加しています。また、自然環境、歴史文化等を体感するエコツーリズム、ヘルスツーリズムなど、新たなスタイルへの変化が見られます。

レンタサイクルは、市内での公共交通機関が整備されていない本市にとって、「着地型観光」を支える二次交通手段として、多くの観光資源を結びつけるものと期待されます。



島原市まち・ひと・しごと創生総合戦略から抜粋

③安全・安心

島原市において、令和3年度の自転車関連事故件数は3件でしたが、これまで以上に自転車安全利用五則を活用し自転車の通行ルール等の周知を図るとともに、長崎県、島原警察署など関連団体と連携し、自転車安全教育を推進し、引き続き、自転車に関連する事故件数ゼロを目指す必要があります。

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
事故発生件数	171	143	116	90	71
うち自転車事故	15	4	6	7	3

島原市の自転車事故件数

④健康増進

現代社会は、糖尿病が強く疑われる人や高齢者の要介護者等の数が年々増加しており、メタボリックシンドロームやロコモティブシンドロームの予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものです。

また、徒歩や自家用車の運転では得られない心地よさもあり、ストレスの解消やメンタルヘルスの向上にも期待されています。

(3) 計画の目標

本計画では、市内環境、観光地域づくり、安全・安心に関する現状と課題に対応するため、自転車の活用に関する3つの目標を定めます。

目標1 自転車を快適に利用できる良好な市内環境の形成

市内の移動手段として、自転車が利用しやすいまちづくりを推進し、良好な市内環境の形成を図ります。

また、自転車を基礎的な移動手段と捉え、通勤、通学及び市内周遊等により自転車利用が見込まれる地域を自転車ネットワーク路線として設定し(P・15参照)、安全で快適な自転車利用環境を計画的に創出するとともに、自転車利用を促進します。

目標2 サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化

市内には、自転車愛好者向けの眉山ロードや、島原城や鯉の泳ぐまち、島原半島ユネスコ世界ジオパークの見所である白土湖や武家屋敷、雲仙岳災害記念館「がまだすドーム」など、気軽に自転車で回ることができる観光地もあります。

また、廃線跡地からは平成新山や有明海、遠くは阿蘇山も眺望できるため、自転車歩行者専用道路を整備することにより、世界文化遺産に登録された「原城跡」などの観光資源とも結びつけ、半島地域の活性化を図ります。



眉山ロードからの眺望

目標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、尊重する安全で安心な交通環境を創出するとともに、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実施等により自転車交通事故ゼロの社会を目指します。

3. 自転車の活用の推進に関する施策

(1) 自転車の活用の推進に関する施策と方向性

設定した3つの目標達成に向けて、自転車活用の推進に関する施策を次のように定めます。

施策1 自転車を快適に利用できる良好な市内環境の形成

○自転車通行空間の計画的な整備

「島原市自転車活用推進計画」をもとに、歩行者、自転車及び自動車が快適に通行できるように矢羽根やブルーライン等の路面標示を行い自転車通行空間の計画的な整備を促進します。



ブルーラインの表示例

施策2 サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化

○島原鉄道廃線跡地の自転車歩行者専用道路

島原鉄道廃線跡地は、平成新山や有明海の素晴らしい景観があり、道路が交差する箇所も少なく、高低差もほぼないため、気軽に市民や観光客が自転車を楽しむことができるコースとなります。

優れた観光資源である島原半島ユネスコ世界ジオパークを巡るルートや、沿線の魅力を楽しみながら快適に利用できる自転車歩行者専用道路を整備することにより、南島原市の世界文化遺産「原城跡」をはじめとする観光資源まで自転車歩行者専用道路が繋がるため、交流人口の拡大による地域活性化を図ります。



廃線跡地と平成新山

○地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進

市内観光施設を自転車で周遊するための矢羽根やブルーライン等の走行環境の整備、また、各観光施設でのサイクルラックの設置や駐輪場の確保など受入環境の整備等により、サイクルツーリズムを推進します。



サイクルラック

施策3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

○自転車の安全利用の促進

市民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導の実施により、自転車の安全な利用を促進します。

(2) その他の取り組み

○健康増進に対する取り組み

生活習慣病は、健康長寿の阻害要因となるだけでなく、医療費にも大きな影響を与えています。健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものです。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、今後、情報発信・広報啓発などの展開について検討します。

○島原半島ユネスコ世界ジオパークとの連携

市内には自転車で手軽に周遊できる浜の川湧水や白土湖、秩父が浦公園など、ジオパークを肌で感じるスポットが多く存在するため、ジオサイトを巡るサイクルルートの整備を図ります。



今も生活用水として使用されている浜の川湧水



日本で最も小さな陥没湖「白土湖」

○ナショナルサイクルルートについて

優れた観光資源と有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、一定の水準を満たすルートを対象として「ナショナルサイクルルート」が指定されており、国内で6つのナショナルサイクルルートが指定されています。（令和4年7月現在）

また九州においても、九州・山口サイクルツーリズム推進委員会において「九州横断ルート」をはじめとする県域を跨ぐ3つの広域推奨ルートを設定しており、将来的なナショナルサイクルルートの認定を目指しています。

島原半島一周ルートについても、将来的なナショナルサイクルルートの認定を目指し、島原鉄道をはじめとする他機関と連携しながら、走行環境や受け入れ環境の整備を図ります。

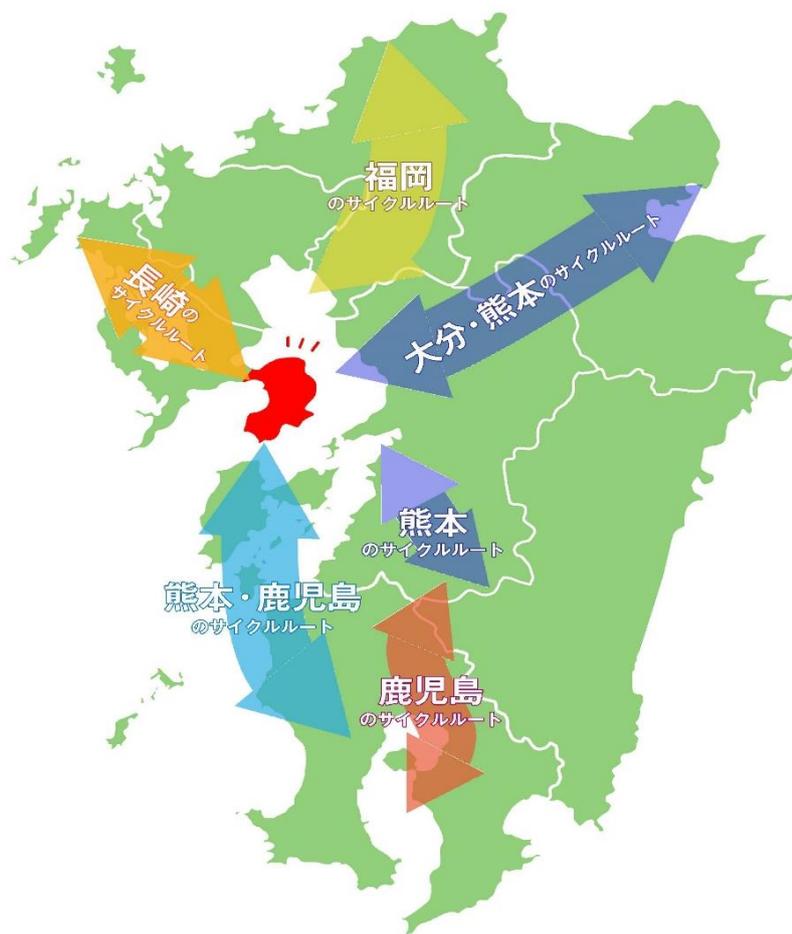


島原鉄道サイクルトレイン（島原鉄道株式会社提供）



島原半島一周サイクルルートロゴマーク「イコモン」

○九州のサイクルルートとの連携イメージ



4. 計画の進め方

(1) 計画の推進体制

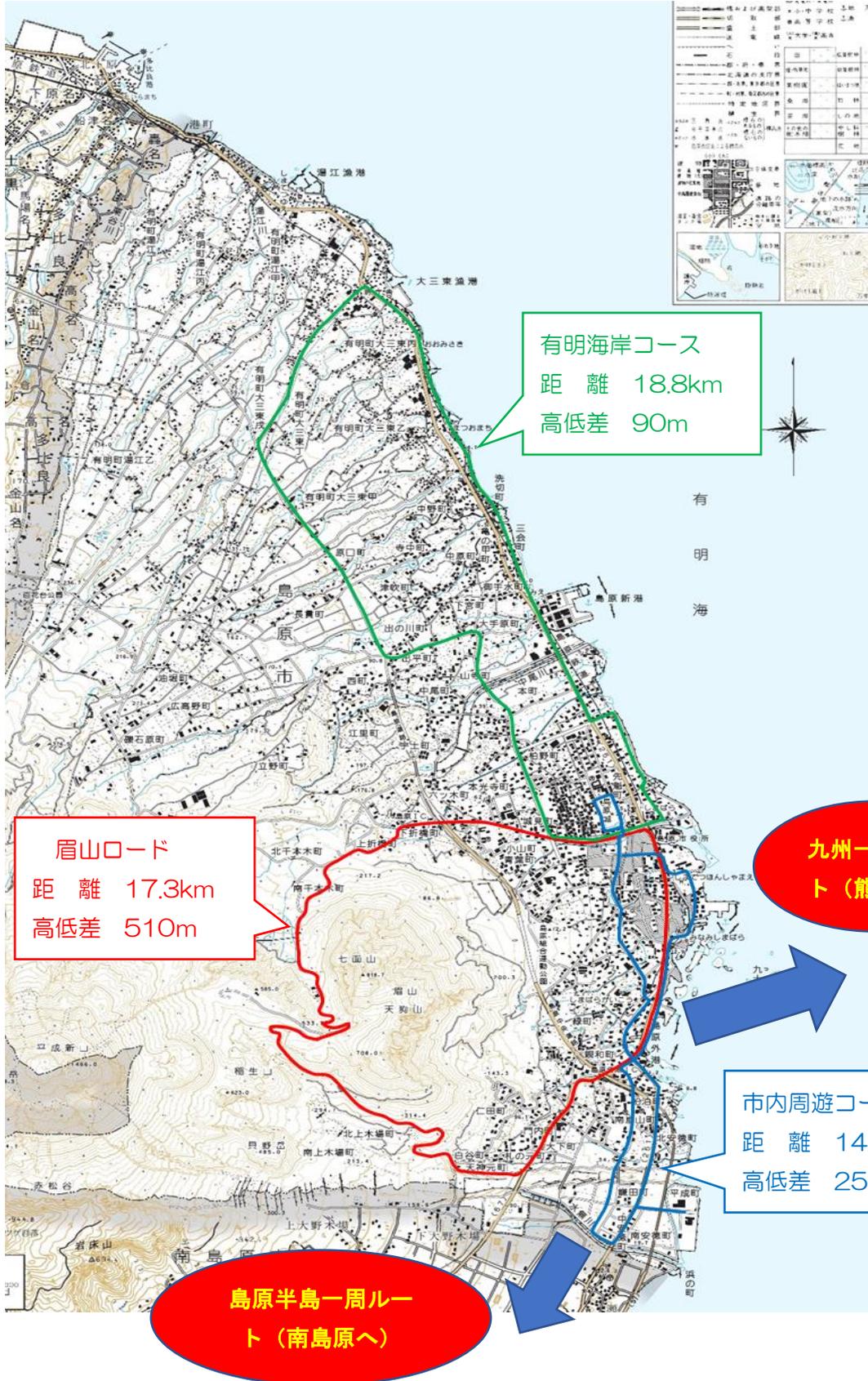
本計画を推進するためには、島原市の関係部署や関係団体との連携を図りながら施策の推進を図る必要があります。

また、計画の着実な推進を図るため、市関係部署と連絡・調整を図りながら計画的に取り組みを実施します。

(2) 計画の見直し

計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、その他の取り組みにおける検証結果や社会情勢の変化等を踏まえて、随時計画の見直しを行います。

○島原市自転車ネットワーク計画路線図



○島原半島一周ルート（全長 106km）



0 0.5 1 2 3 4 km