新上五島町自転車活用推進計画

令和３年３月

目　次

第１章　はじめに 1

1.1　計画策定の背景および目的 1
1.2　計画の策定及び目的 2
1.3　計画期間 3
1.4　計画の位置付け 3

第２章　自転車を取り巻く現況と課題 7

2.1　国および長崎県の現状 7
2.2　新上五島町の概況 12
2.3　自転車交通の状況 23
2.4　現況・課題の整理 29

第３章　施策展開 30

3.1　計画目標 30
3.2　施策展開 31
3.3　実施施策と取組内容 32

第４章　新上五島町自転車ネットワーク計画 39

4.1　基本的な考え方 39
4.2　優先的計画策定エリアの選定 40
4.3　路線選定の考え方 42
4.4　自転車ネットワーク路線の選定 43
4.5　整備形態 45

第５章　計画推進とフォローアップ 50

5.1　計画の推進体制 50
5.2　計画のフォローアップ 51

第１章　はじめに

１.１　計画策定の背景および目的

自転車は環境にやさしく、災害時の機動性に優れ、健康増進や交通混雑緩和への効果があることなど、移動手段としてだけではなく幅広い役割が注目され、平成 29 年度に「自転車活用推進法」施行、平成 30 年度に「自転車活用推進計画」が国により策定されました。これを受け、長崎県でも平成 30 年度に「長崎県自転車活用推進計画」が策定されています。

さらに、国は一定の水準を満たすサイクリングルートを日本を代表するルートとして国内外に PR するナショナルサイクルルート制度を設立し、サイクルツーリズムを推進しています。

新上五島町は、長崎県の推進する「上五島地域サイクリングルート」が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として設定されています。こうした中で、町民の安全を確保するためにも自転車の走行環境の整備や、サイクルツーリストの受け入れ環境の整備が求められています。また、積極的に自転車を活用することにより、エコアイランドの実現、ひいては美しい島の環境の維持に寄与することが期待されます。

新上五島町は、自転車活用による計画的な施策展開を行うことを目的に「新上五島町自転車活用推進計画」を策定します。サイクルツーリズムの推進や、走行環境の整備、安全利用の推進、健康増進など総合的に自転車活用を推進することで、地域活性や SDGs への貢献を図ります。

1.2　計画の策定及び目的

本計画の区域は新上五島町全域を対象とします。ただし、広域サイクルルートを考慮するものとします。

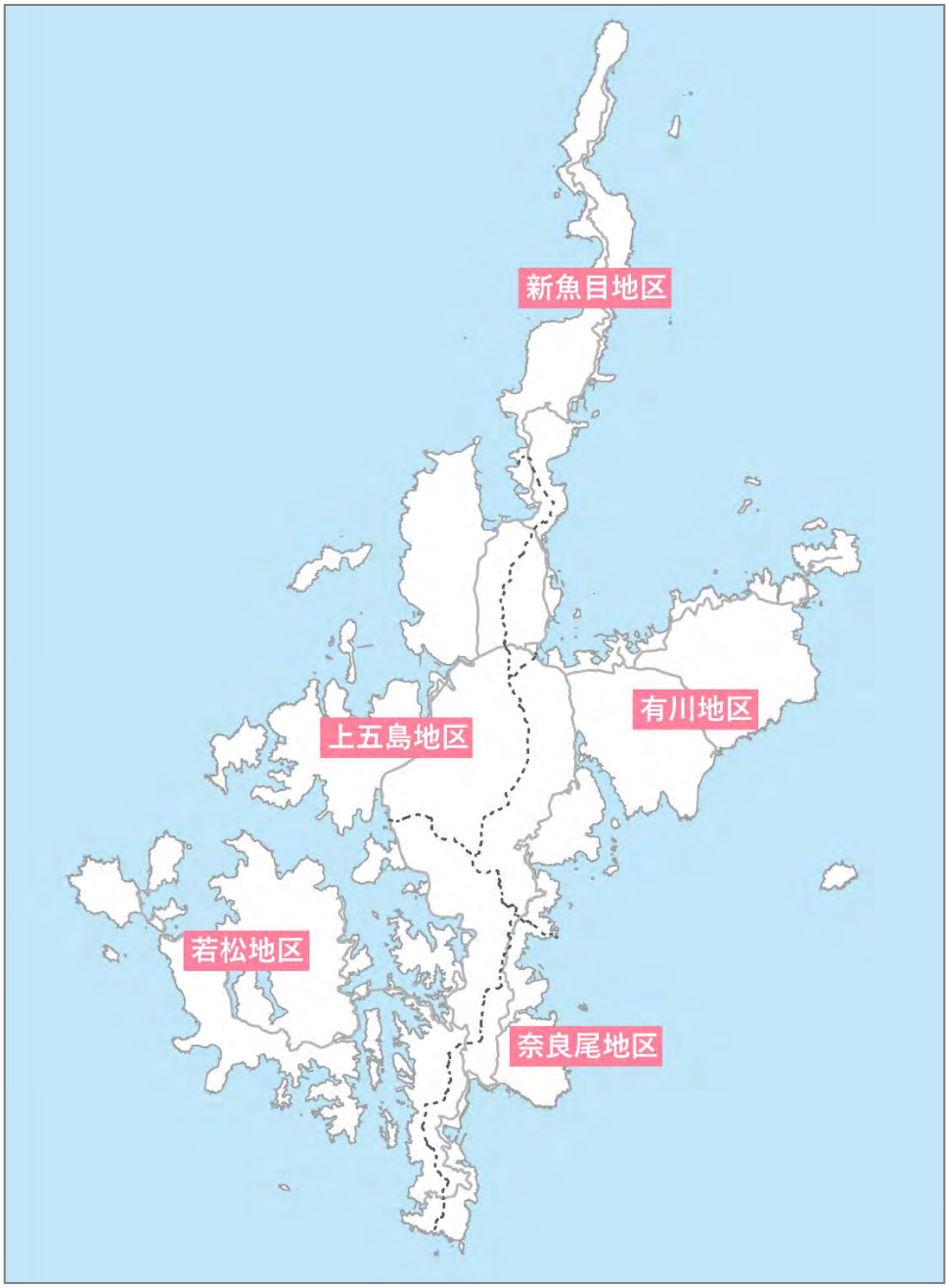


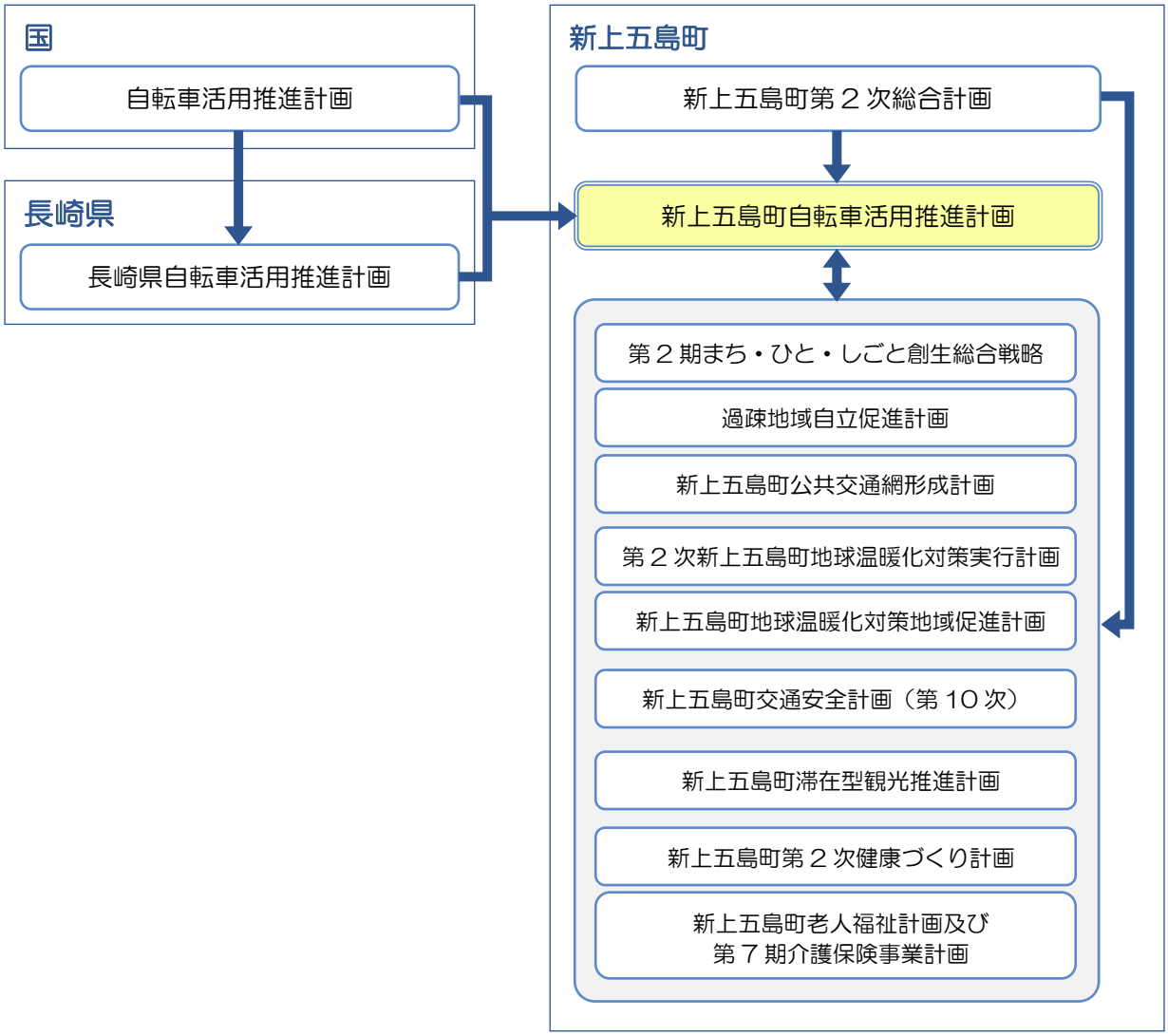
図 1-1　計画区域

1.3　計画期間

計画期間は、令和３年度（2021 年度）から令和７年度（2025 年度）までの５年間とします。

1.4　計画の位置付け

本計画は、まちづくり、環境保全、交通安全、観光推進、健康推進など幅広い地域課題に対し自転車の活用により対応を図るために、国および長崎県の「自転車活用推進計画」および、本町の上位計画・関連計画との整合や連携が図られるよう考慮します。



新上五島町第２次総合計画	平成 27 年度～令和６年度

将来像『つばき香り　豊かな海と歴史文化を育む　自立するしま』

■整合・連携を図るべき施策内容

基本姿勢１　安定で魅力ある「定住のしま」
「快適な生活環境と地球環境保全に向けた取り組みの推進」 • 低炭素社会の実現を目指しエコアイランドとしての取り組みを推進する 「環境・景観保全と啓発活動の推進」 • 環境にやさしいライフスタイルや事業活動の定着に努める 「地域の安全を支える環境づくり」 • 参加・体験型の交通安全教室をはじめ、啓発活動の充実に努める。 • 危険箇所の改善、歩道の整備、道路標識等の設備など道路交通環境に計画的に取り組む。 「生涯スポーツによる健康づくりの推進」 • 気軽に楽しめる軽いスポーツの普及、健康・体力づくり教室など町民のニーズに応じた事業を提供する。 • 健康づくりの意識の高揚と健康づくりを促進する。 「生涯スポーツの振興と交流」 • 町民がスポーツに関心を持ち、スポーツに親しむことができるよう機会の充実を図る。
基本姿勢３　にぎわいを創る「交流のしま」
「にぎわいを生む観光の振興」 • 体験型、学び型、ふれあい型の体験観光を展開し、交流人口の拡大を目指す。 • 事業者と連携した観光振興の取り組みと観光の産業化を推進する。 「地域特性に応じた安全で快適な道路整備」 • 道路の適切な維持管理や交通安全施設の整備に努めるとともに、道路の改良・舗装などを行い安全な道づくりに努める。

第２期まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和２年度～令和６年度

■整合・連携を図るべき施策内容

基本目標２　愛着と誇りを持って住み続けられる暮らし・人づくりをする
「高齢者等が活躍できる場の創出及び社会参加や生きがいづくりの促進」 • 健康の保持増進や、疾病予防を目指し、自らが健康づくりに心がける環境の整備に取り組む
基本姿勢４　地域資源を活かした「魅力あるしま」をつくる
「魅力ある観光地を創り、国内外から人を呼び込む」 • 観光メニューの充実を図ることで観光客の満足度を高める。

過疎地域自立促進計画	平成 28 年度～令和 2 年度

■整合・連携を図るべき施策内容

基本方針１　産業の振興
「地場産業の振興と企業誘致対策」 • グリーンツーリズム、ブルーツーリズム、海洋スポーツ、エコツーリズムなど自然豊かな本町の特性を活かした自然体験型交流促進事業を展開し、交流人口の増大を図る。 「観光レクリエーションの振興」 • 観光資源の整備やネットワーク化を図る。 • グリーンツーリズム、ブルーツーリズム、海洋スポーツ、エコツーリズムなど本町の豊かな自然を活かした新しい自然体験型交流促進事業を展開し、交流人口の増加を図る。
基本方針２　交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進
「国道、県道及び市町村道の整備」 • 高齢者・障害者・児童にやさしい道づくりを推進するとともに、交通安全施設の設置や道路の拡幅・舗装を順次行い、安全な道路づくりに努める。
基本方針３　生活環境の整備
「住環境の整備」 • 児童生徒や高齢者を対象とした交通安全教室をはじめ交通安全啓発や広報を継続的に行いながら、事故防止のために交通危険箇所の改善や歩道の整備、道路標識の設置等交通安全対策に計画的に取り組む。
基本方針４　高齢者等の保健、福祉の向上及び増進
「高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進」 • 高齢者の生きがいづくりと健康づくりのために地域ミニ・デイサービスと転倒予防教室の普及拡大と継続支援を行う
基本方針６　教育の振興
「地域スポーツ活動の推進」 • 福祉や医療など各関係機関等と連携をとりながら、教室や講習会等を開催し、日常的にスポーツ活動に取り組める環境づくりを推進する。

新上五島町公共交通網形成計画	平成 30 年度～令和 9 年度

■整合・連携を図るべき施策内容

目標１　「地域連携」・「公共交通モード間連携」による島内外の交通ネットワークの創出
「町内観光周遊や頭ヶ島教会までのアクセス魅力度向上に寄与する「観光交通」の投入」 • 町外からの来訪客が安心して町内を観光周遊できるような観光二次交通を検討する。

第２次新上五島町地球温暖化対策実行計画	平成 30 年度～令和 9 年度

■整合・連携を図るべき施策内容

公用車の省エネ化
• 公用車の使用制限 • 公用車の台数見直し

新上五島町地球温暖化対策地域促進計画	令和元年度～令和 32 年度

■整合・連携を図るべき施策内容

（3）環境にも移動する人にもやさしいまちづくり
• 交通機関連事業者等と携してノーマイカーデー運動を実施・普及する。 • 自転車の利用に配慮した道路整備を推進する。

新上五島町交通安全計画（第 10 次）	平成 28 年度～令和 2 年度

■整合・連携を図るべき施策内容

（1）道路交通環境の整備	
	• 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 • 交通安全施設等整備事業の推進 • 効果的で重点的な事故対策の推進
（2）交通安全思想の普及徹底	
	• 親と子どもに対する交通安全教育の推進 • 成人に対する交通安全教育の推進 • 高齢者に対する交通安全教育の推進
（3）安全運転の確保	
	• 交通安全啓発活動の充実
（4）車両安全性の確保	
	• 自転車の安全性の確保

新上五島町滞在型観光推進計画	平成 30 年度～令和 4 年度

■整合・連携を図るべき施策内容

方向性２．観光産業の活性化と人材育成	
	「体験型・交流型観光の推進」 • しまの自然魅力開発プロジェクト…自然を生かした体験プログラムの開発に取り組む。
方向性３．交通基盤の整備と広域連携の推進	
	「交通アクセスの利便性向上」 • 島内周遊整備プロジェクト…観光客が島内を周遊しやすいように、案内板の整備を図る。
方向性５．外国人観光客の誘客拡大	
	（外国人旅行者をターゲットとした取組方針） • レンタカーやタクシーに囚われない移動手段の提供の拡大（レンタサイクル、路線バスの利便性向上等）

新上五島町第 2 次健康づくり計画	平成 30 年度～令和 5 年度

■整合・連携を図るべき施策内容

目標５．生活習慣及び社会環境の改善	
	「ライフワークに応じた運動の習慣化に向けた普及啓発、運動について学ぶ機会の充実」 • 健康づくりのための適度な運動方法の普及啓発。

新上五島町老人福祉計画及び 第 7 期介護保険事業計画	平成 30 年度～令和 2 年度

■整合・連携を図るべき施策内容

方針３．高齢者の健康維持と積極的な社会参加の支援	
	「健康づくり・介護予防の推進」 • 新上五島町健康マイレージ事業を活用し一人ひとりの健康に対する関心度を高め、より充実した健康づくりや介護予防を目的とした事業を推進する。

第２章　自転車を取り巻く現況と課題

２.１　国および長崎県の現状

（１）自転車を取り巻く国の現状

①　自転車活用推進法の施行と自転車活用推進計画の策定

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、平成 29 年５月に「自転車活用推進法」が施行されました。これに基づき国は平成 30 年６月に「自転車活用推進計画」を策定しました。また、市町村についても、区域の実情に応じて計画を定めるように努めることとされています。

「自転車活用推進法」および「自転車活用推進計画」の概要は以下の通りです。

自転車活用推進法（平成 29 年５月施行）

基本理念	• 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 → 自転車の活用を総合的・計画的に推進
責務	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
基本方針	①自転車専用道路等の整備 ②路外駐車場の整備等 ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨国民の健康の保持増進 ⑩青少年の体力の向上 ⑪公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 ⑮その他特に必要な施策
自転車活用推進計画	政府　：基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告 都道府県・市町村　：区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進計画（平成 30 年度～令和 2 年度）

自転車の活用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

① 自転車通行空間の計画的な整備の促進
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
③ シェアサイクルの普及促進
④ 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
⑤ 自転車のＩｏＴ化の促進
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

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

⑦ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
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
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
⑩ 自転車通勤の促進

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

⑪ 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
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

目標４ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

⑬ 高い安全性を備えた自転車の普及促進
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
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
⑯ 学校における交通安全教室の開催等の推進
⑰ 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
⑱ 災害時における自転車の活用の推進

② 自転車活用推進官民連携協議会

国は自転車活用推進法に基づき、自転車活用推進本部を設置し、自転車の活用推進に取り組んでいますが、民間団体同士や自転車活用推進本部が連携することを目的に「自転車活用推進官民連絡協議会」を創立し、より一層の自転車活用推進を図っています。

自転車活用推進官民連携協議会の取り組み
1．自転車通勤の拡大 • 「自転車通勤導入に関する手引きの作成・公開 • 自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度「自転車推進企業宣言プロジェクト」を実施
2．良質な自転車の供給 • 自転車の安全マークについての、周知方法等を検討
3．交通安全教育の推進 • 交通安全教育に関する情報提供 • 自転車損害賠償責任保険に関する情報提供
4．サイクルツーリズムの促進 • サイクルイベントの情報提供

③ ナショナルサイクルルート

「ナショナルサイクルルート制度」は国の「自転車活用推進計画」でサイクルツーリズムの推進措置として掲げられており、優れた観光資源を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の制度として、令和元年９月に創設しました。

サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象として指定しています。

令和元年に第一次ナショナルサイクルルートとして、つくば霞ヶ浦りんりんロード（茨城県）、ビワイチ（滋賀県）、しまなみ海道サイクリングロード（広島県、愛媛県）の３ルートが指定されました。

ナショナルサイクルルートの指定要件	
観点	指定要件
1．ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
2．走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ② 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
3．受入環境	① 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ② いつでも休憩できる環境を備えていること ③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
4．情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
5．取組体制	① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

（2） 自転車を取り巻く長崎県の現状

① 長崎県自転車活用推進計画

長崎県は自転車活用推進法に基づき、平成 31 年 3 月に「長崎県自転車活用推進計画」を策定し、県の現状と課題、地域特性や地域資源を活かした自転車活用の目標や施策の方向性を示しました。

「長崎県自転車活用推進計画」の概要を以下に示します。

長崎県自転車活用推進計画（令和元年度～令和 2 年度）

計画の目標と自転車の活用の推進に関する施策

目標１　自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成
① 自転車通行空間の計画的な整備推進
② 違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保
③ まちづくりと連携した総合的な取組の実施

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
④ サイクルイベント開催における支援
⑤ 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進

目標３　自転車事故のない安全で安心な社会の実現
⑥ 自転車の安全利用の促進
⑦ 学校における交通安全教育の推進
⑧ 自転車通行空間の計画的な整備推進【再掲】

その他の取り組み
① 健康増進に関する取組方針
② 保険などの加入を促進させる取組方針

② 長崎県サイクルツーリズム推進協議会地域部会による上五島地域ルートの推進

長崎県では、大村湾沿岸地域、下五島地域、上五島地域において、サイクルツーリズムのモデルルートを設定し、案内看板や路面表示、情報発信等に取り組んでいます。

上五島地域では、五島うどんの里を拠点とした 41km の上五島地域サイクリングルートが設定されました。平成 30 年度に設置された「長崎県サイクルツーリズム推進協議会地域部会」により、走行環境の整備、受入環境整備、魅力づくり、情報発信等について検討が進められています。また、今後、関係機関とも協議しながら奈良尾港等、他の地域への展開も検討していきます。

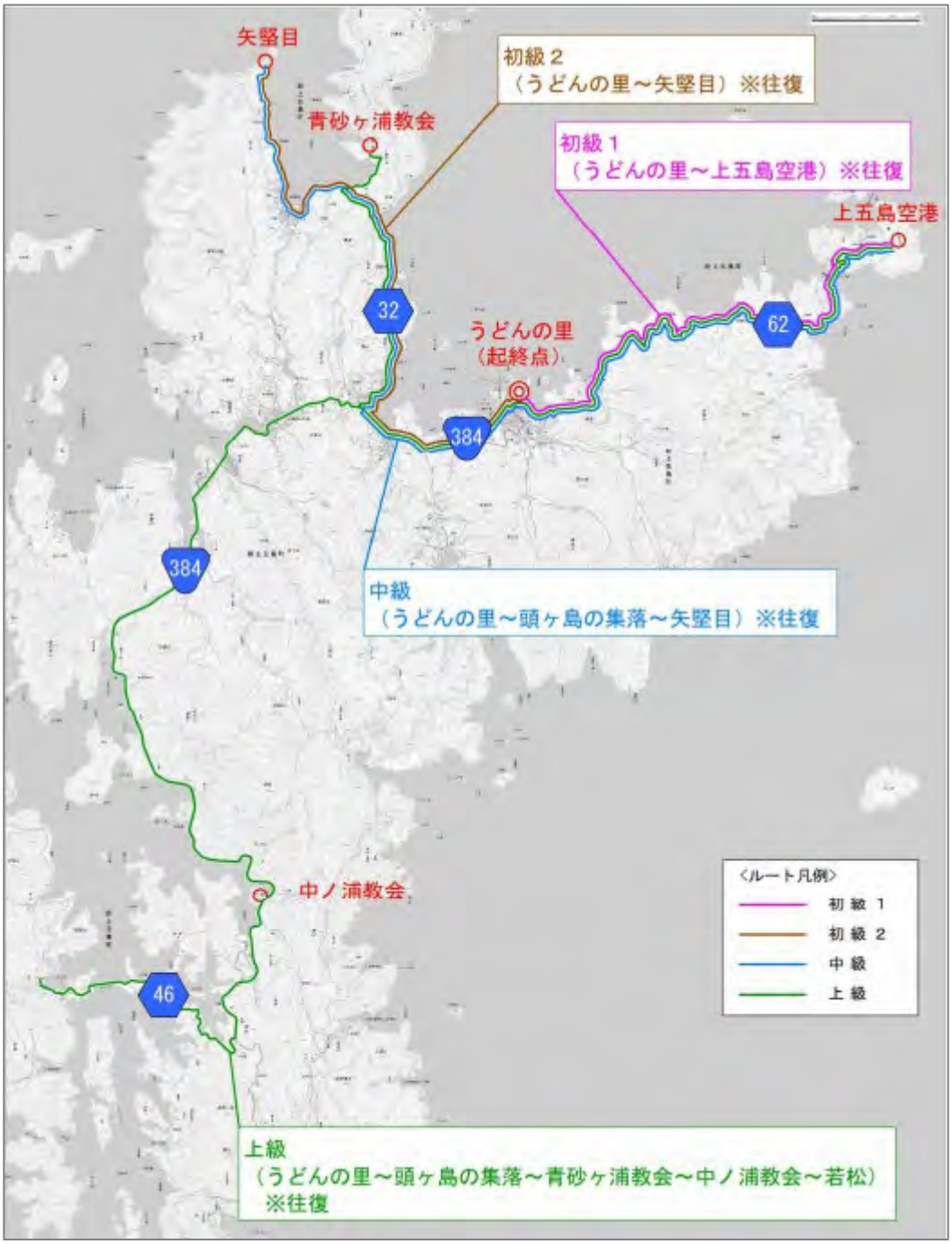


図 2-1　上五島椿サイクリングルート

出典：国土交通省　GOOD CYCLE JAPAN HP

2.2　新上五島町の概況

（1） 人口

新上五島町の人口は、1995 年から 2015 年までの 20 年間で約 1 万人減少しており、今後も減少し続けることが予測されています。

一方で、65 歳以上の高齢者人口割合（高齢化率）は、2015 年は 37.7%と長崎県内でも 2 番目に高く、将来さらに増加し、推計では、2030 年には人口の 2 人に 1 人は 65 歳以上となるとされています。

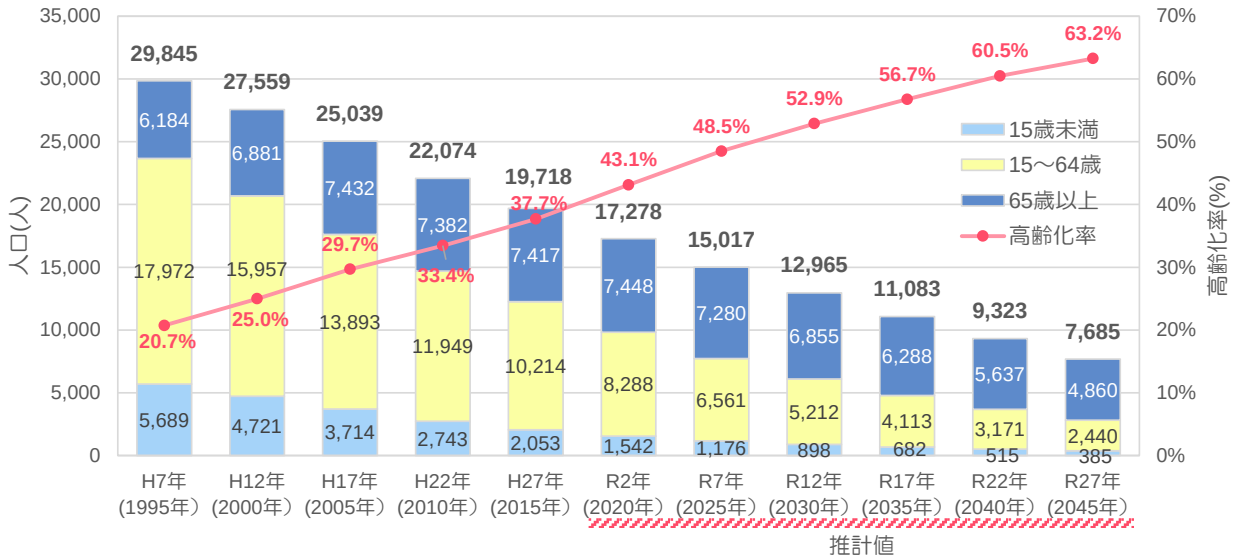


図 2-2 新上五島町の人口および高齢化率の推移

出典：国勢調査（H7～H27 年）
国立社会保障・人口問題研究所　将来推計人口平成 30 年推計（R2～R27 年）

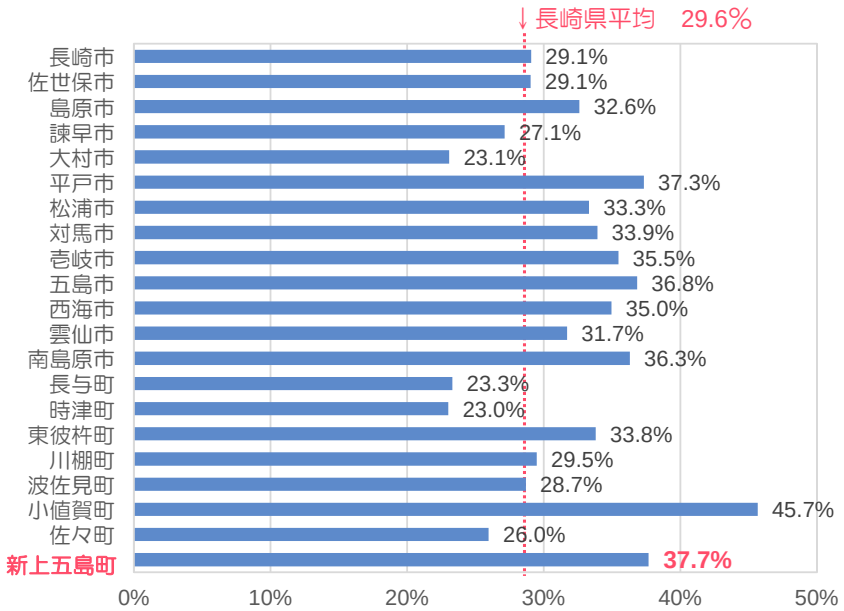


図 2-3 長崎県内市町村の高齢化率の比較（H27 年）

出典：国勢調査

（2） 地勢

新上五島町は平成 16 年に、若松町、上五島町、新魚目町、有川町、奈良尾町の５町が合併し誕生しました。

九州の西端、長崎県五島列島の北部に位置し、中通島と若松島を中心とする７つの有人島と６０の無人島から構成されており、北は海上０．６ｋｍを隔てて北松浦郡小値賀町に、南は海上１ｋｍを隔てて五島市奈留地区に面しています。本土には、奈良尾港から長崎港まで直線で７７ｋｍ、有川港から佐世保港まで６０ｋｍの距離にあります。

地形は、急峻な山々が連なり、平地は海岸沿いにわずかに広がっている程度にとどまり、大きな河川はありません。

海岸線延長は約４２９ｋｍに及び、南北に細長い中通島には白砂をたたえた多くの自然海浜が存在し、海蝕崖など複雑で変化に富んだ地形が特色となっています。

海と山の豊かな自然にあふれ、面積の大部分が西海国立公園に指定されています。

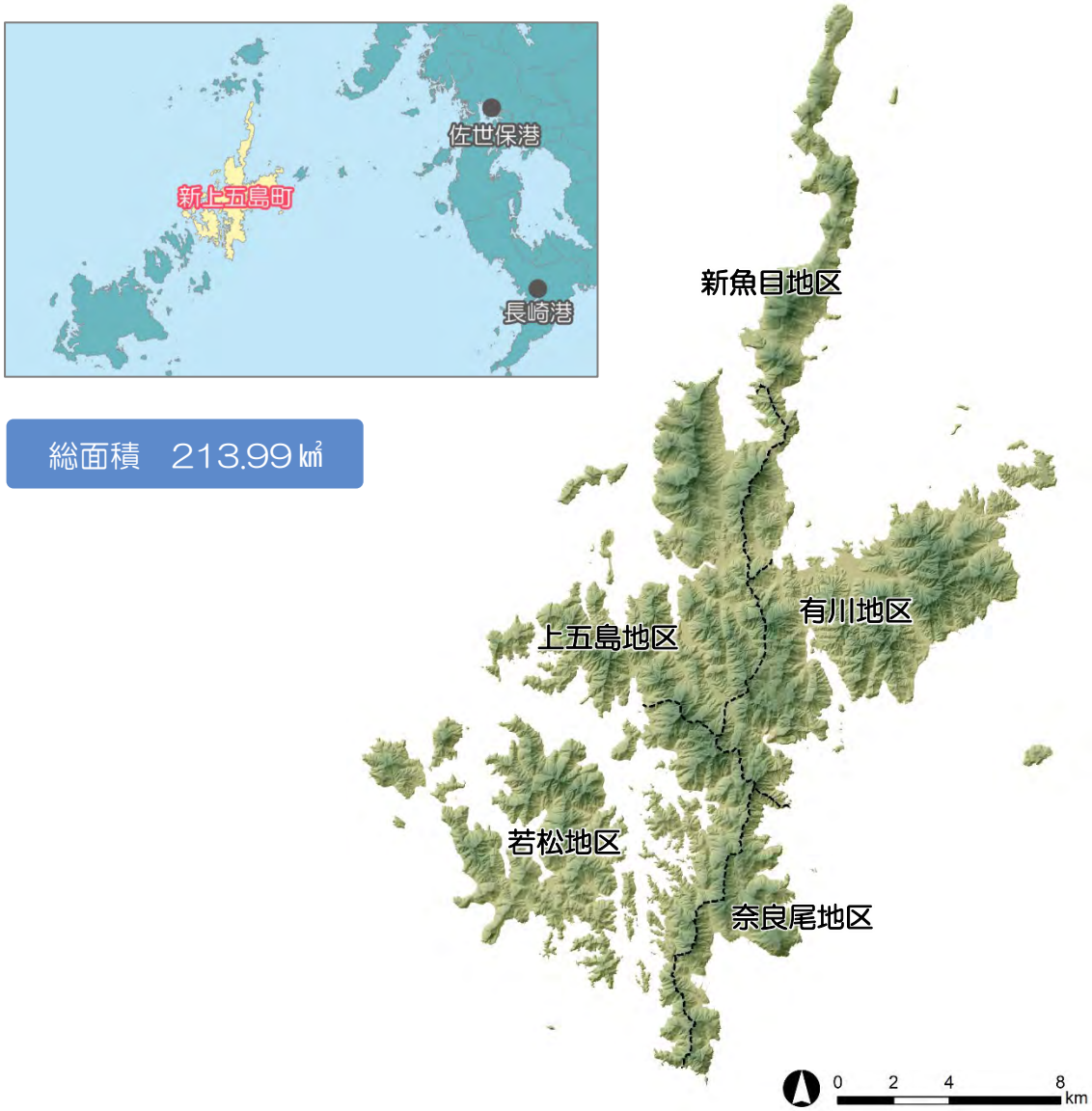


図 2-4　新上五島町の地勢

出典：基盤地図情報

（3） 交通網

新上五島町と町外との交通手段は、平成 18 年３月末に上五島空港の定期航路が廃止されて以降、海上公共交通に限定されています。

町外との交通は、町内の有川港、友住港、鯛ノ浦港、奈良尾港、若松港、青方港、郷ノ首港、土井ノ浦港から、九州本土の長崎港、佐世保港、博多港、周辺の島の福江港、奈留港、小値賀港、宇久平港とを結ぶ、フェリー、高速船、ジェットフォイルが就航しています。

町内の交通は、島内全域を西肥自動車㈱による路線バスが運行しています。有川港ターミナル、浦浜、青方バスターミナル、今里大橋、白魚入口、高井旅、奈良尾港ターミナルを結ぶ、主に国道 384 号を運行するバス路線を基幹路線とし、各乗継停留所では支線バスと乗継ができます。

また、石司地区ではジャンボタクシー等の委託運行、大平、宿ノ浦ではデマンドタクシー等が運行されています。

タクシーは４つの事業者が運行を行っています。

表 2-1　海上交通の就航状況

町内	経由港	町外	船種	運航会社	所要時間
有川港	ー	佐世保港	高速船	九州商船㈱	約１時間 25 分
	ー	佐世保港	フェリー	九州商船㈱	約２時間 35 分
	ー	長崎港	高速船	九州商船㈱	約１時間 40 分
	宇久平港	小値賀港	高速船	九州商船㈱	約１時間 10 分
鯛ノ浦港	ー	長崎港	高速船	五島産業汽船㈱	約１時間 40 分
奈良尾港	ー	長崎港	ジェットフォイル	九州商船㈱	約１時間 15 分
	福江港	長崎港	ジェットフォイル	九州商船㈱	約２時間 10 分
	ー	長崎港	フェリー	九州商船㈱	約２時間 35 分
	福江港、奈留港	長崎港	フェリー	九州商船㈱	約５時間 20 分
青方港	宇久平港、小値賀港	博多港	フェリー	野母商船㈱	約５時間 55 分
	奈留港	福江港	フェリー	野母商船㈱	約２時間 10 分
若松港	奈留港	福江港	フェリー	五島旅客船㈱	約１時間 45 分
友住港	ー	佐世保港	フェリー	崎戸商船㈱	約３時間 30 分
郷ノ首港	土井ノ浦港、奈留港	福江港	高速船	五島旅客船㈱	約１時間 25 分

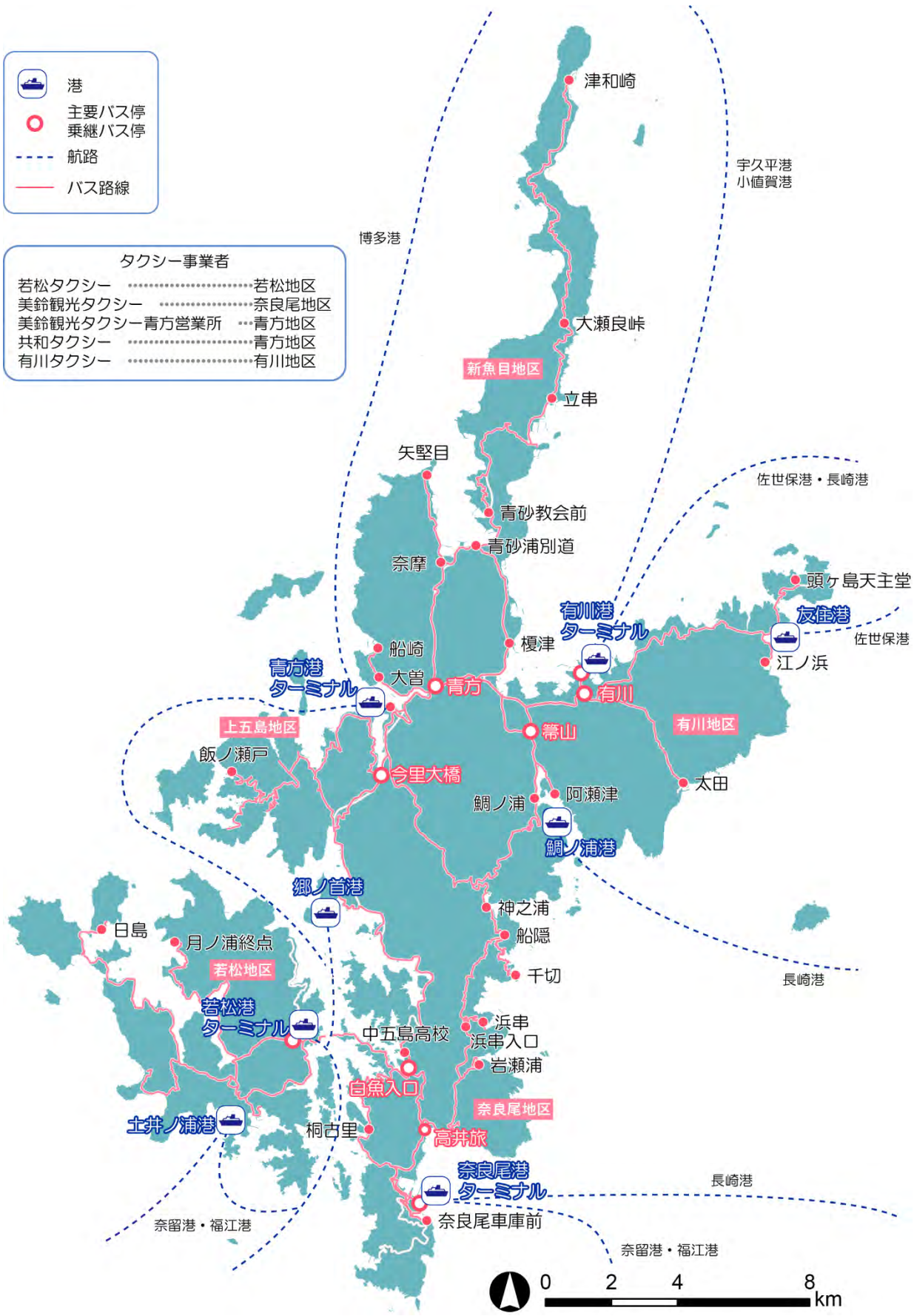

港
主要バス停
乗継バス停
航路
バス路線
タクシー事業者
若松タクシー ……若松地区
美鈴観光タクシー ……奈良尾地区
美鈴観光タクシー青方営業所 …青方地区
共和タクシー ……青方地区
有川タクシー ……有川地区
津和崎
宇久平港
小値賀港
博多港
大瀬良峠
新魚目地区
立串
矢堅目
佐世保港・長崎港
青砂教会前
青砂浦別道
奈摩
頭ヶ島天主堂
有川港
ターミナル
友住港
佐世保港
榎津
船崎
江ノ浜
青方港
ターミナル
大曽
青方
有川
上五島地区
有川地区
箐山
飯ノ瀬戸
今里大橋
太田
阿瀬津
鯛ノ浦
鯛ノ浦港
郷ノ首港
神之浦
日島
月ノ浦終点
船隠
若松地区
千切
長崎港
若松港
ターミナル
浜串
中五島高校
浜串入口
岩瀬浦
白魚入口
奈良尾地区
土井ノ浦港
桐古里
高井旅
奈良尾港
ターミナル
長崎港
奈良尾車庫前
奈留港・福江港
奈留港・福江港
0
2
4
8
km

図 2-5 公共交通網

（4） 観光動向

① 観光入込数

観光入込客数は、平成 28 年の熊本地震を機に減少に転じましたが、平成 30 年に本町の「頭ヶ島の集落」を構成資産に含む「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」が世界遺産に登録され、徐々に回復傾向にあります。年間約 20 万人が訪れています。

外国人観光客は、10 年間で約 9 倍に増加しています。

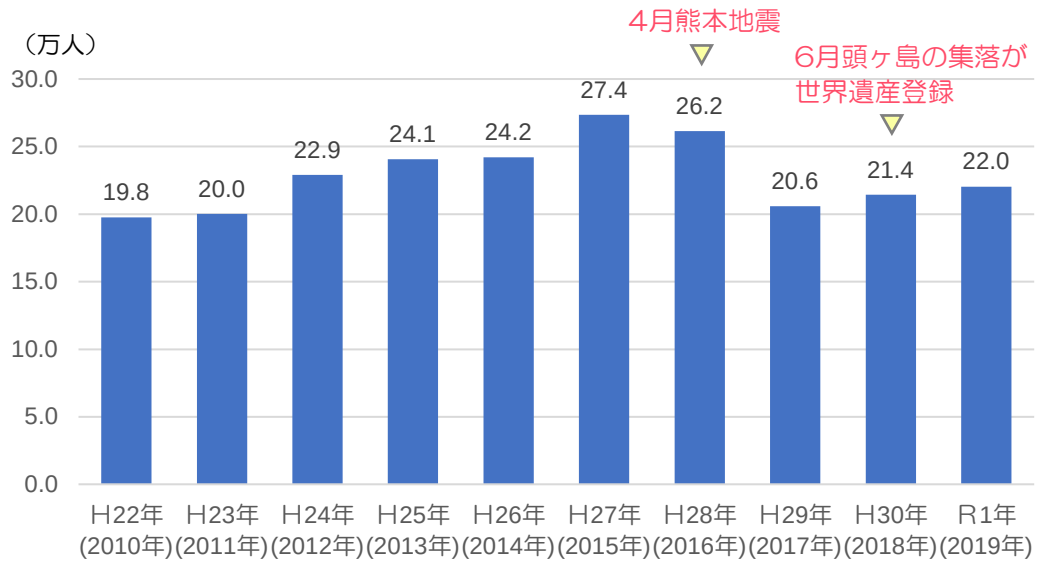


図 2-6 観光客入込数推移（観光客延数）

出典：長崎県観光統計データ

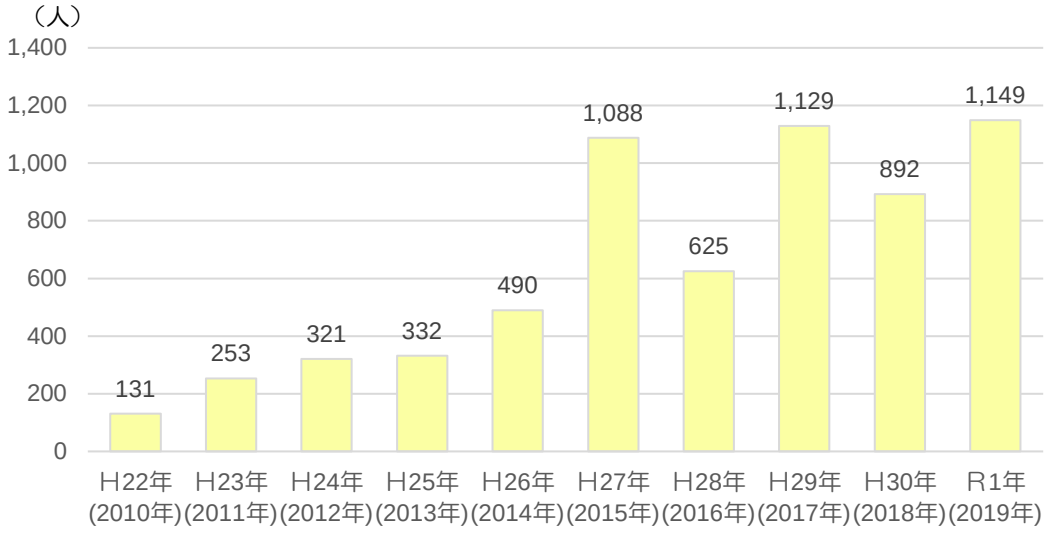


図 2-7 外国人観光客推移（延べ宿泊客数）

出典：長崎県観光統計データ

② 観光資源

島の面積の大部分が「西海国立公園」に指定されており、豊かな自然景観を楽しめるスポットや、キリシタン禁教令下を耐え抜いた信者が建てた 29 もの教会群など、観光資源が町内全域に点在しています。

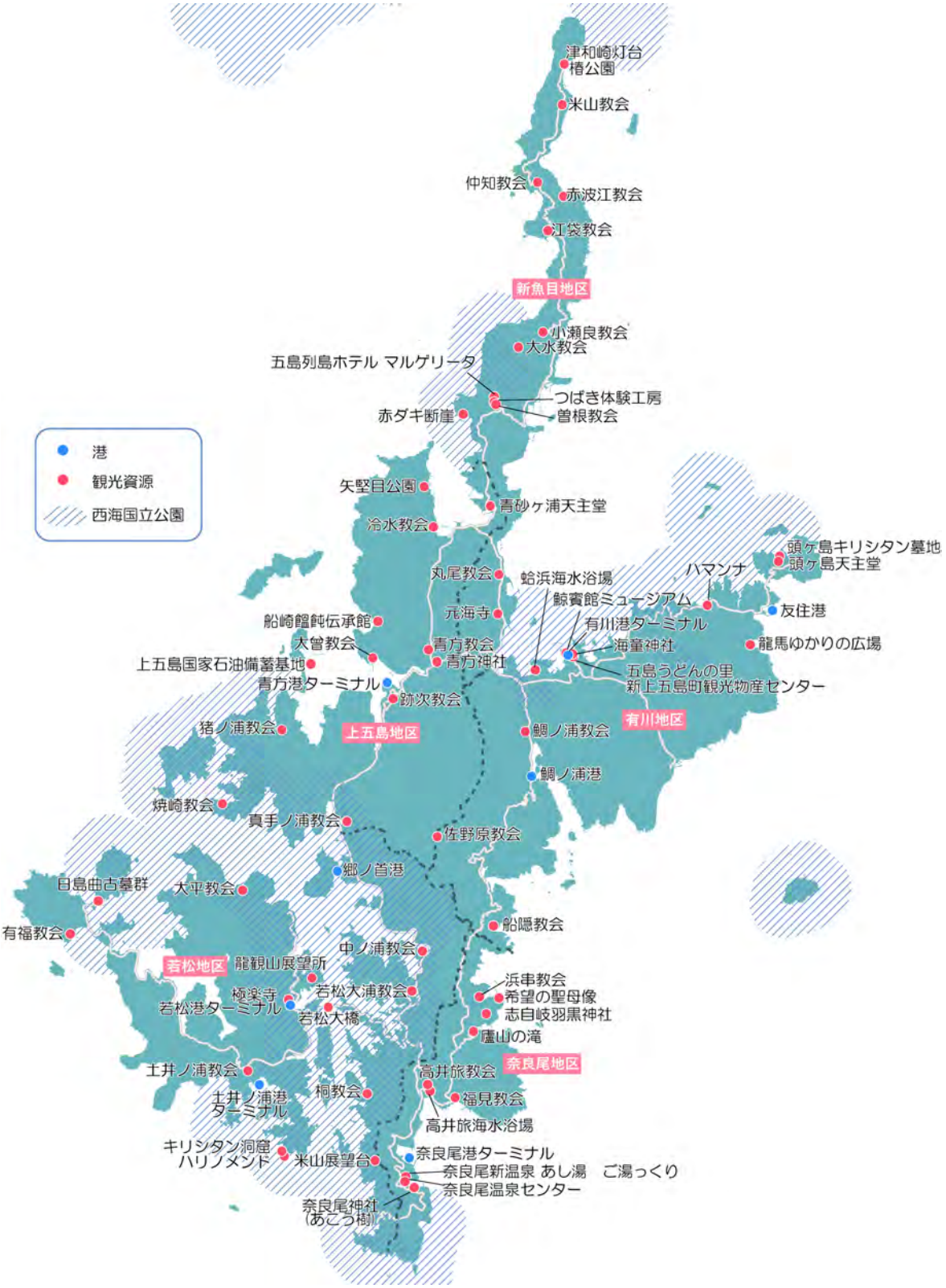


図 2-8 観光資源

③　島内の観光交通手段

島内観光の移動手段としては、町民も利用する路線バス、タクシーの他、レンタカー、レンタサイクル、海上タクシー等があります。

宿泊施設事業者によると、路線バスを利用しての島内観光は本数が少なく難しいという声や、繁忙期のレンタカー不足により集客機会の損失があるといった声があがっていました。

こういった中、観光交通の取り組みとして、令和２年より（一社）新上五島町観光物産協会が、世界遺産構成資産である頭ヶ島天主堂（上五島空港前）や、青砂ヶ浦天主堂などを結ぶ観光周遊バスを運行しています。また、観光客のニーズに沿ったコースを巡るオーダーメイドタクシーの提供もしています。

表 2-2　宿泊施設事業者が指摘する公共交通の問題点等

観光客が路線バスを利用して島内めぐりが不可能	● 観光客が路線バスを利用して島内巡りが不可能であることから、定期観光バスがあればよい ● 観光客がバスで教会巡りをしたいという人が多いが、時間的制約のなかでは難しい ● 仕方ないが、車を運転できない個人等の観光地巡りの際、路線バス利用が難しく、観光タクシーの案内になる ● 青方、有川など町の中心部以外の奈良尾方面や津和崎方面に行くとなるとタクシー代は高くなるし、バスは本数が限られていて、帰りの時間の調整が大変
町内の観光交通インフラの整備が必要	● 繁忙期にタクシー、レンタカーが不足し島内での移動手段がなく、宿のキャンセルがある ● 町内の観光交通インフラの整備が世界遺産登録に向けて不可欠 ● 大型の観光バスの車内を見ると 10 人位であり、小型車両の投入がなされると狭い道でも対向が楽になると思う
バスの本数が少ない	● 頭ヶ島天主堂へはバスで行くと折りかえし帰ってしまうので 2～3 時間位次のバスがない ● 本数が少ない、時間帯で多くしてもらいたい
近くにバス停がない	● 最寄のバス停まで、1.5km 以上あり、宿を始める時に送迎を前提にした ● 近くにバス停がない
タクシーのおもてなしが重要	● タクシー会社が努力されており、観光ガイドが出来る運転手を養成しているほか、礼儀正しくて観光客からも喜ばれている ● 観光客に対するタクシーのおもてなしが徹底されれば、本町へ来てよかったと思われるのじゃないでしょうか？タクシーで観光しお帰りになられた時「どうでした？」とおたずねし、喜ばれる事もあります。その時は、こちらもうれしくホッとします
その他	● 車の運転ができない方、またしたくない方は、バス利用をしている観光客もいます。皆さんリピーターの方で町の公共交通の不便さも十分わかった方々なので、ゆっくりのんびりバスの旅を楽しんでいます。それはそれでいいのかなと思っています ● 運賃を安くして欲しい ● 最終運行時間をもう少し遅くして欲しい

出典：新上五島町地域公共交通網形成計画（H30 年３月）

図 2-9　観光周遊バスチラシ

図 2-10　オーダーメイドタクシーチラシ

体験型・交流型観光の推進

本町では旅行ニーズの変化への対応や、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産登録を観光への追い風とするために、滞在プランを推進し、観光客受入れ体制の整備を進めるために「新上五島町滞在型観光推進計画」を平成 30 年に策定しました。

この施策のひとつとして、「体験型・交流型観光の推進」を掲げており、滞在型の体験プランとして「島まる GOTO 体験プログラム」など、さまざまな体験プログラムを開発し、提供しています。

新上五島町観光物産協会のサイト「新上五島町観光なび」でも、多くの体験観光が紹介されており、レンタサイクルでの島内廻りもそのひとつとして紹介されています。

図 2-11　島まる GOTO 体験プログラム

（左：地引網漁体験、右：五島うどんづくり体験）

図 2-12　レンタサイクル（左:新上五島町観光物産協会　右:民間（GOTOBASE））

（5） 運動習慣・健康

① 運動習慣

運動やスポーツを行っている割合は、26.3%と長崎県全体の割合と同程度ですが、一方で行っていない割合は 44.7%と県全体の割合と比較して多くなっています。

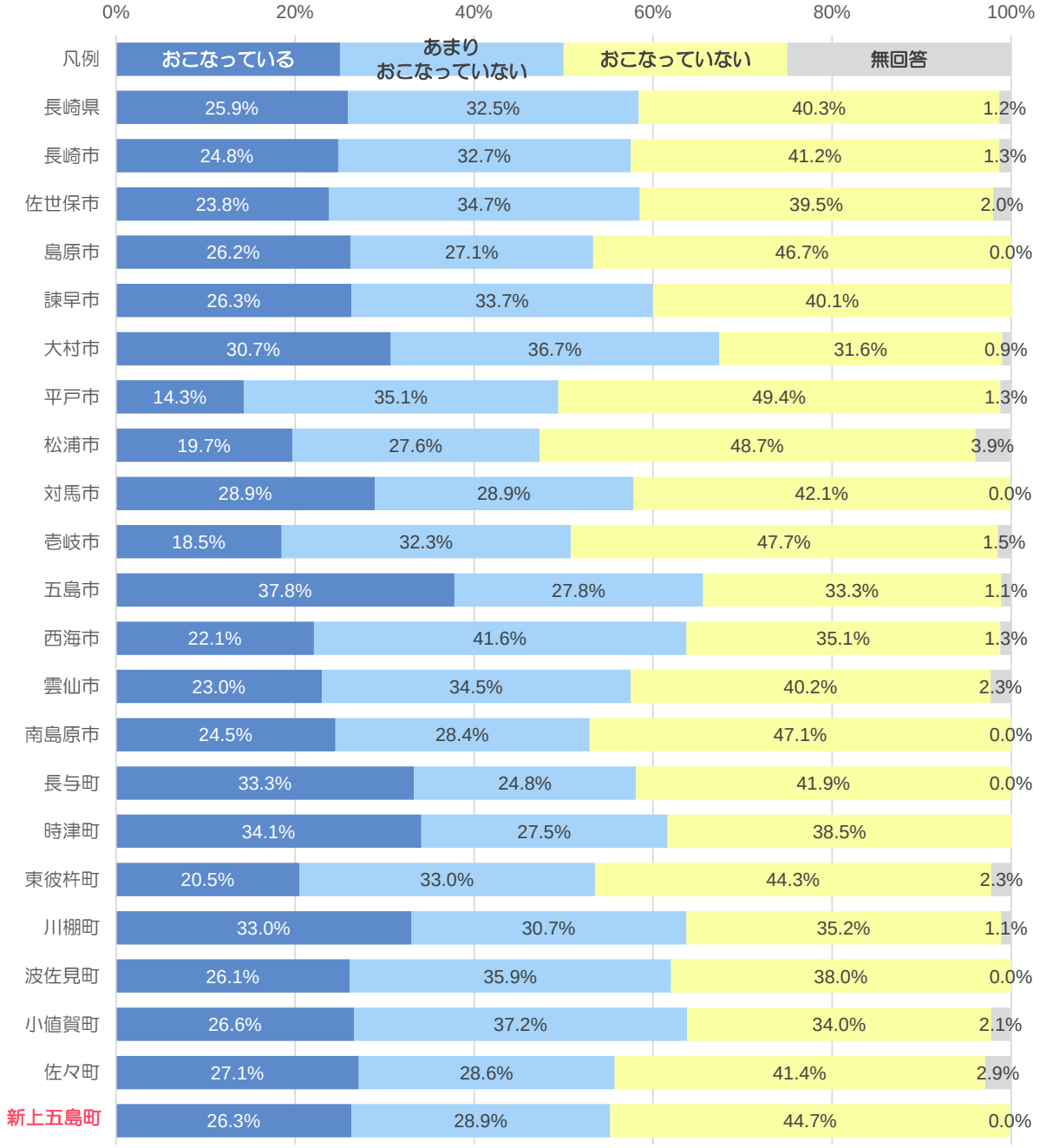
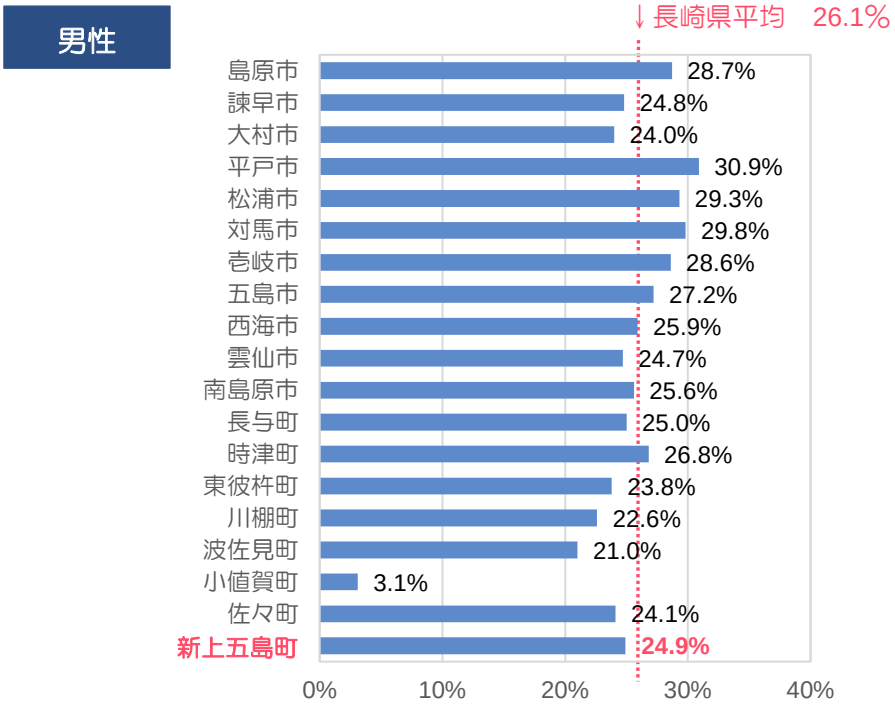


図 2-13 運動習慣の有無（H28 年度）

出典：長崎県 生活習慣状況調査の集計・分析報告書

② メタボリックシンドロームの割合

特定検診の結果メタボリックシンドロームと診断された割合は、女性では長崎県平均の値を上回っています。



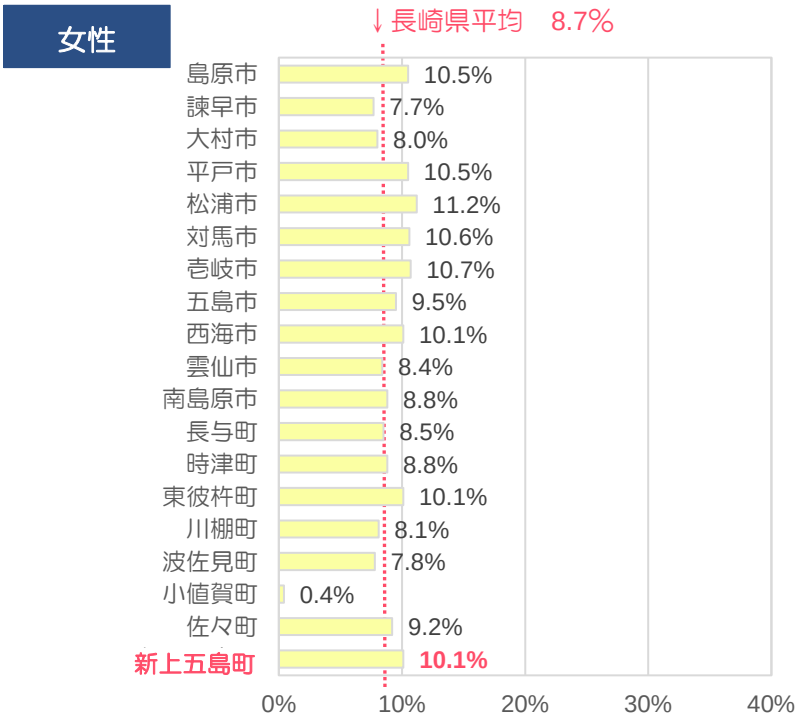


図 2-14　メタボリックシンドロームの割合（H29 年度）

出典：長崎県　令和元年度地域診断に係る資料

※長崎市および佐世保市は市の保健所があるため長崎県のデータに含まれていない

（6） 自動車運転免許の返納状況

全国的にも高齢化が進行する中、高齢者の運転免許証の返納件数が増加しています。長崎県においても、2010 年からの 10 年間で 10 倍以上の件数に増加しています。

こうした状況の中、高齢化率が高く、自動車依存の高い新上五島における運転免許返納の意向は、高齢者のみの世帯の約半数は、免許返納を考えていないが、「数年後（5 年以内）には免許を返納したいと考えている」が約 20%、また「運転に不安はあるが、5 年以内の免許返納は考えていない」という回答も 13%います。

運転免許証を返納した高齢者の移動手段の確保について取り組む必要があります。

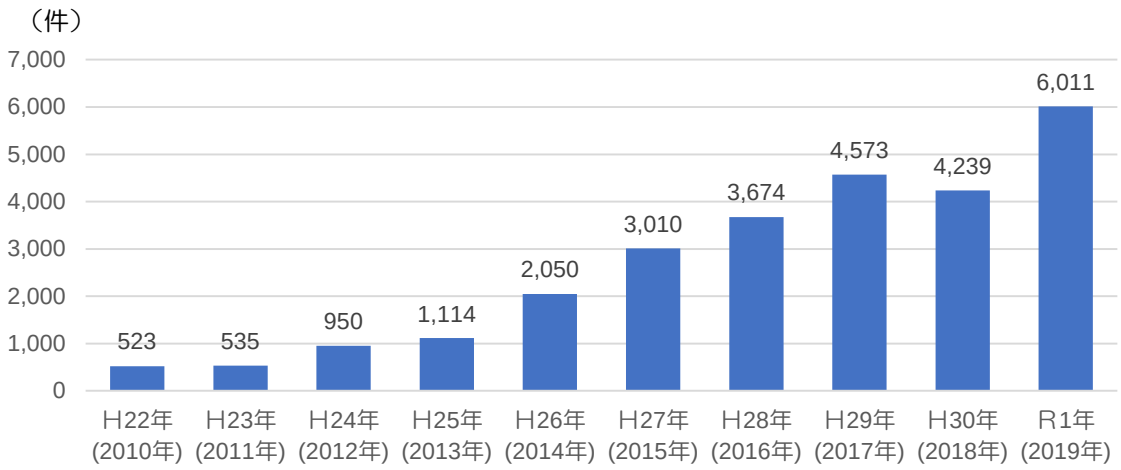
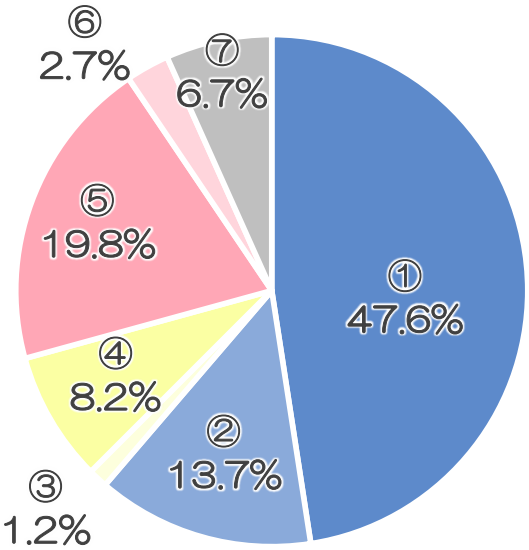


図 2-15　長崎県の申請による運転免許取消件数

出典：警察庁　運転免許統計



①問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない
②運転に不安はあるが、5 年以内の免許返納は考えていない
③免許返納の特典（1 年間分のみ）があれば、今すぐ返納する
④公共交通での移動ができれば返納を検討したいと考えている
⑤数年後（5 年以内）には免許を返納したいと考えている
⑥分からない、特に感じることはない
⑦無回答

図 2-16　高齢者のみの世帯の運転免許返納についての意向

出典：新上五島町地域公共交通網形成計画　町民アンケート（H29）より作成

2.3　自転車交通の状況

（1） 自転車利用状況

通勤・通学において自転車のみを使う割合は 2.7%となっており、全国の 11.2%と顕著に低く、長崎県全体と比較しても低い一方、自家用車のみを使う割合は約 7 割を占めています。離島における地域生活ではクルマが必要不可欠な手段となっており、自転車はあまり利用されていません。

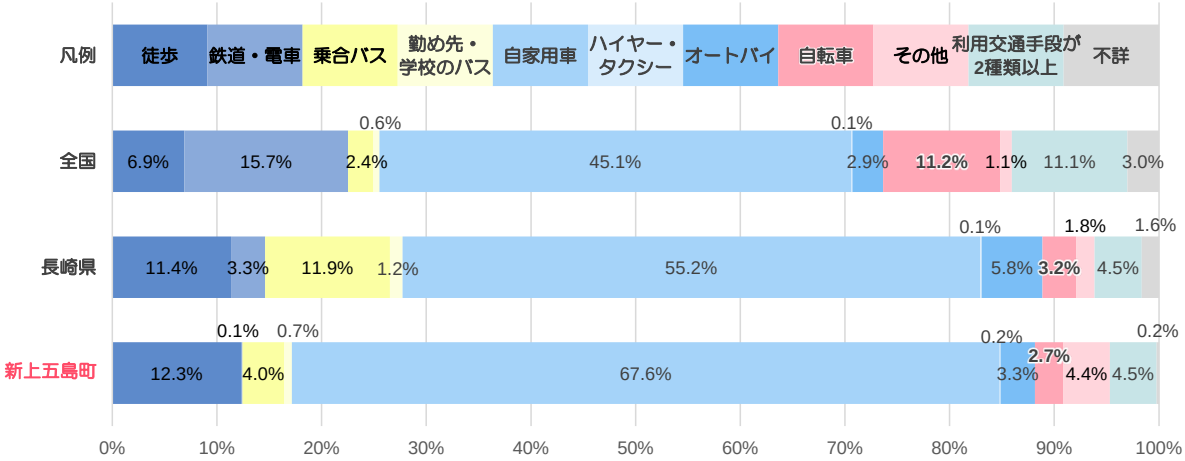


図 2-17　通勤・通学における交通分担率（平成 22 年）

出典：国勢調査

（2） 二酸化炭素の排出量

二酸化炭素の排出総量は、平成 24 年をピークに減少傾向にありますが、自動車の利用と関連する運輸部門については、横ばいの状況が続いています。

また、長崎県全体と比べても、運輸部門の占める割合が大きくなっています。

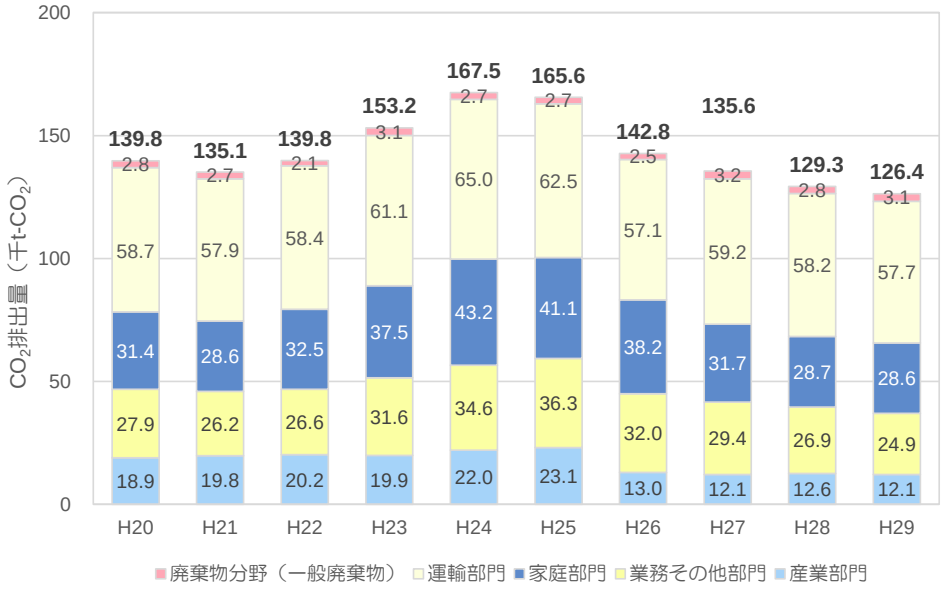


図 2-18　二酸化炭素排出量推移

出典：環境省　自治体排出量カルテより作成

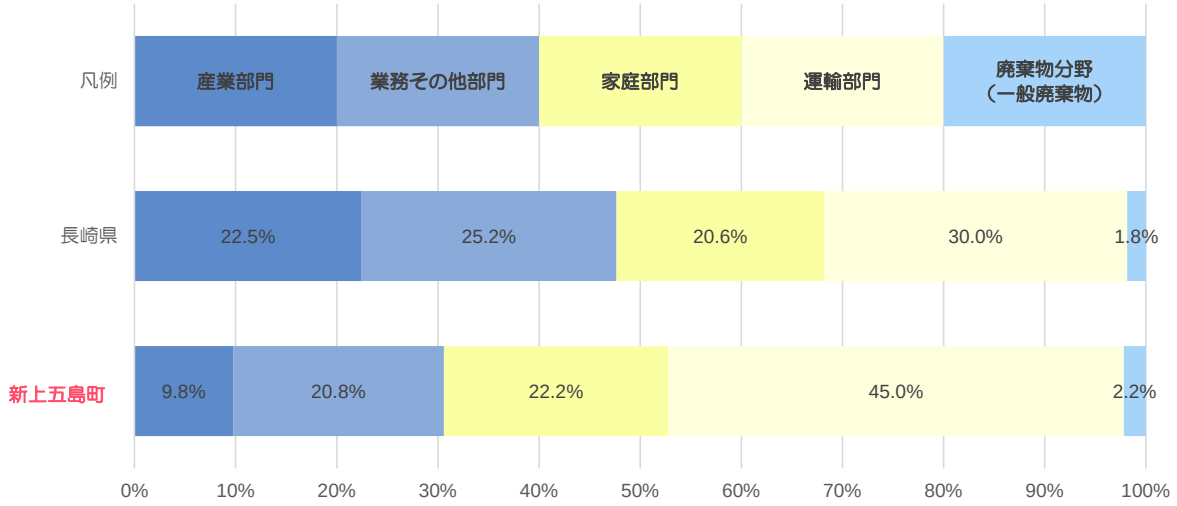


図 2-１９　二酸化炭素排出量　内訳

出典：環境省　自治体排出量カルテより作成

環境先進地としての取組

長崎県による電気自動車（EV）およびプラグインハイブリッド車（PHV）の実用化普及を目指す「長崎 EV＆ITS プロジェクト（通称長崎エビッツ）」の推進により、新上五島町では先行して、平成 21 年より EV が導入され、急速充電器等の整備や EV レンタカーなどの取組が実施されてきました。

こうした取り組みに加えて、自転車の活用を推進することで、さらなる環境保全効果に寄与し、環境先進地、エコアイランドとしてのアピールにより、観光振興や地域活性につながることが期待されます。

（3） 自転車通行空間の整備状況

令和２年度時点では、上五島地域サイクリングルートにおける県管理道路において、車道混在での矢羽根やブルーライン、案内看板が整備されています。

図 2-２０　自転車通行空間の整備状況

（4） 自転車利用施設の立地状況

自転車利用施設は、主に上五島地区の青方、新魚目地区の浦桑、有川地区の有川港周辺など、国道 384 号沿いのエリアに多く立地しています。

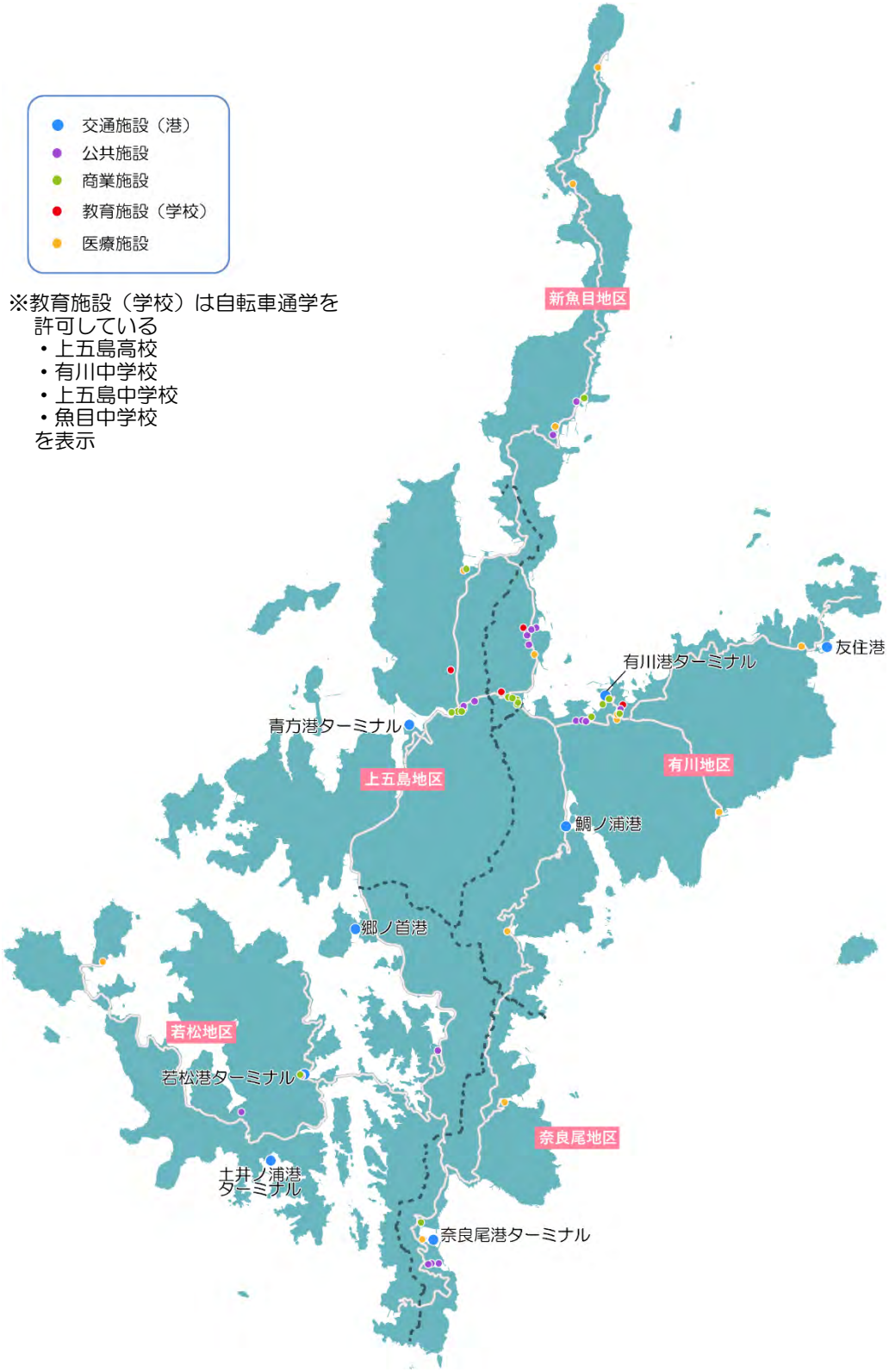


図 2-21　自転車利用施設立地

（5） 自転車事故の状況

自転車が関連する死傷事故は、平成 27 年に 1 件発生していますが、それ以降は 0 件が続いています。

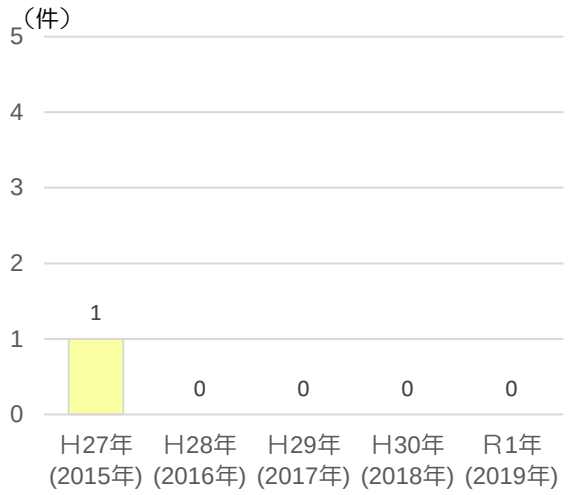


図 2-22　自転車関連の死傷事故の発生状況

（6） レンタサイクルの実施状況

レンタサイクルは３事業者４ヶ所で貸出が行われています。そのうち３ヶ所は有川港周辺に集まっています。

全て電動自転車を扱っており、スポーツタイプの電動自転車であるＥバイクを導入している事業者もあります。

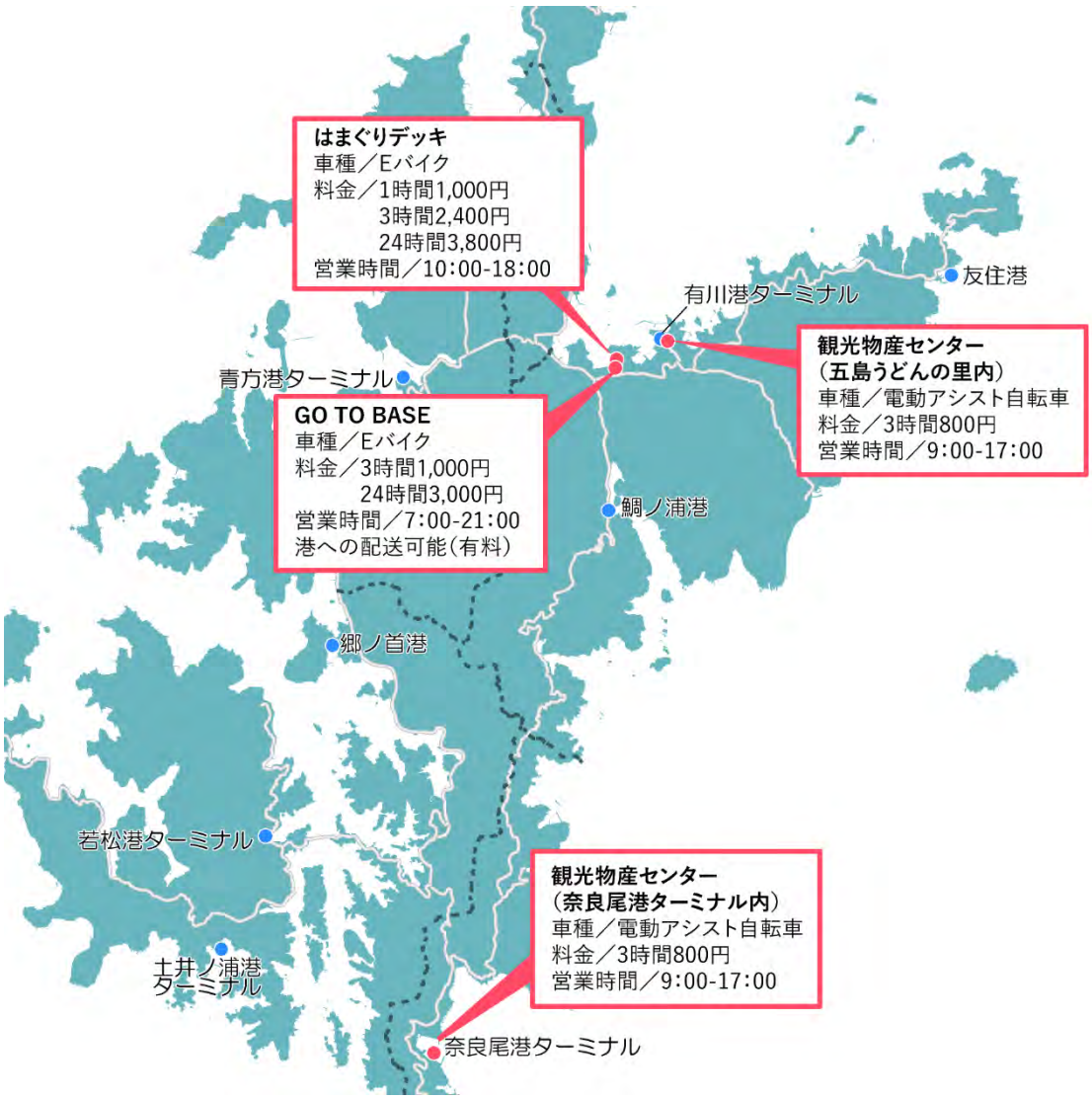


図 2-23　レンタサイクルの実施状況

（7） 自転車イベント・自転車スポーツの実施状況

① PAPERSKY ツール・ド・ニッポン in 長崎五島

2019 年３月に「PAPERSKY ツール・ド・ニッポン in 長崎五島」が開催されました。若松港を出発地点として、ゴールの有川港までの約 40ｋｍを、教会に立ち寄ったり、島の景観や食を楽しんだり、地域の人々と交流したりしながら、サイクリングを行うイベントで、島外からは 16 名が参加しました。

図 2-24　PAPERSKY ツール・ド・ニッポン in 長崎五島

② 上五島トライアスロン

奈良尾地区および若松地区を開催地とした上五島トライアスロンが毎年行われており、2019 年大会で第 30 回を迎えました。（2020 年会は中止）

島外、県外からも多くの参加者が参加し、2019 年大会は 100 名を超すエントリーがありました。

（8） 交通安全教育の状況

新上五島町交通安全計画（第１０次）では、本町の自転車マナーについて、「自転車運転者の交通安全意識が低く、歩行者等への配慮に欠けた無謀運転が数多く見受けられる」としています。

本町の小中学校では、交通安全教室を毎年 4～5 月に年 1 回実施し、交通安全マナーの向上に取り組んでいます。

2.4　現況・課題の整理

自転車を取り巻く状況から、本町の自転車活用における課題を整理しました。

（1） 都市環境について

- 平地が少なく、自家用車依存が顕著なため、運輸部門における二酸化炭素排出量の推移は横ばいとなっている。
- 高齢化が進行する中、運転免許証返納後の自家用車に代わる移動手段の確保が課題となっている。
- また、自転車分担率が全国平均に比べて顕著に低く、自転車になじみがない生活環境である。
- 本町の自転車利用環境の整備状況は一部区間に留まっている。

（2） 健康増進について

- 運動習慣を持たない割合が、長崎県全体と比べてやや高く、女性のメタボリックシンドロームの割合がやや高い。
- 今後さらなる高齢化に向けた介護予防の観点からも、運動機能の維持・向上が求められる。

（3） 観光地域づくりについて

- 人口減少が進行しており、観光振興により交流人口を拡大し、地域活性につなげる取組が必要である。
- 自然景観や、教会群といった観光資源を多く有しているが、これらは町内各地に点在しており、島内周遊できる交通の充実が必要である。
- 長崎県では、上五島サイクリングルートを県のモデルルートとして推進しているが、本町のサイクリストの受入環境の整備は十分ではない。
- サイクリングイベントが 2019 年に開催されたが、サイクリング機運を継続的なものとする必要がある。

（4） 安全・安心について

- 自転車による死傷事故は、年に 1 回以下であるが、高齢化の進行に伴い、身体機能の低下した高齢者の交通事故増加が懸念される。
- 自転車になじみのない生活環境であり、今後サイクリストの受け入れ促進、住民の利用促進が進呈した際の、安全利用の推進が課題である。

第３章　施策展開

３.１　計画目標

本計画では、都市環境、健康増進、観光地域づくり、安全・安心の４分野について、自転車活用推進おける目標を定めます。

都市環境　自転車を快適に利用できる環境と人に優しいまちづくり

自転車の活用は、二酸化炭素排出抑制対策のひとつとして有効です。自動車依存の生活から、うまく自転車を活用する生活に転換することにより、環境にやさしいまちづくりを目指します。

また、高齢化が進行する中、運転免許返納後の自家用車に代わる移動手段としても自転車の活用が考えられます。

このように、自転車の推進を進めるうえで、安全かつ快適に自転車を利用できる環境を整備することが必要となります。自転車通行空間の整備を通じて、自転車利用者はもちろん、歩行者や自動車運転者にも安全でやさしいまちづくりを目指します。

観光地域づくり　島と人の魅力を体感できるサイクリング環境づくり

サイクルツーリズムは観光振興策、地域活性策として、全国的にも注目されており、本町における、観光交通の課題に対しても有効な手段となることが期待できます。

サイクリングを通じて、島や人の魅力を伝えられるようなサイクリング環境づくりを目指します。

安全・安心　思いやりのある自転車利用による安全で安心な暮らしづくり

自転車活用の推進に向けて、自転車利用者一人一人が、ルールやマナーを守って自転車を利用することが重要です。また、歩行者、自転車利用者、自動車運転者がお互いの特性や交通ルールを理解し、思いやりをもって道路を利用することで、交通事故やヒヤリハットの減少を目指し、町民の安全・安心な暮らしを守ります。

健康増進　自転車利用を通じた活力ある健康社会づくり

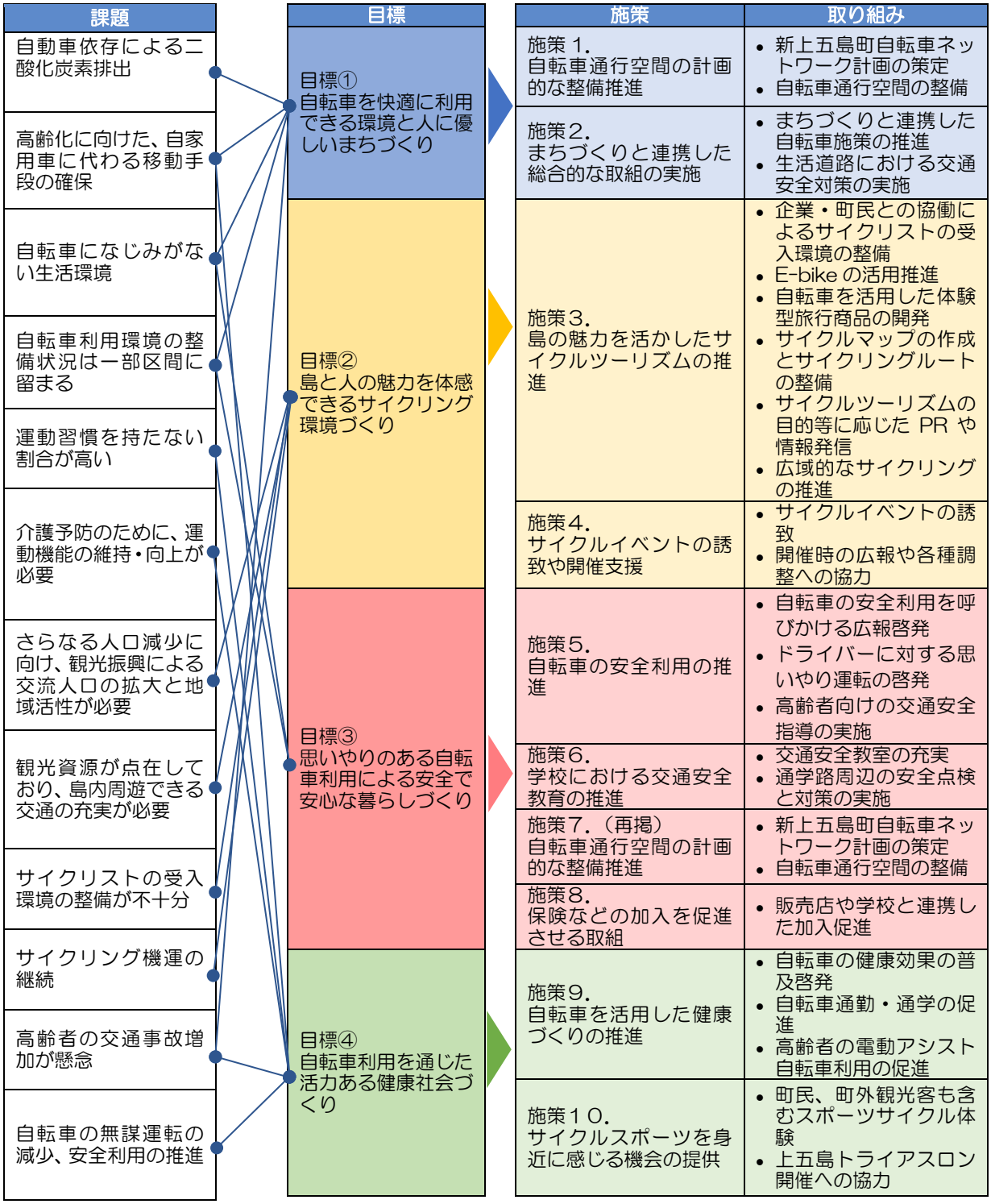
日常的に運動を行うことは、生活習慣病の予防や、介護予防につながります。

自転車は、手軽でかつ適度な強度の運動量を得られるとして、国ではその運動効果に注目し、調査・研究を推進しています。こうした知見を取り入れて、自転車を活用した健康長寿社会を目指します。

また、サイクルスポーツへの関心をもち、より身近なものとして感じられるよう、サイクルスポーツに親しむ環境を創出します。

3.2　施策展開

各４分野の目標を達成するために、以下の施策に取り組みます。



3.3　実施施策と取組内容

各施策項目について、具体的な取組内容を以下に示します。

（1）【計画目標①】自転車を快適に利用できる環境と人に優しいまちづくり

施策１．自転車通行空間の計画的な整備推進	
現在、上五島地域サイクリングルートにおいて、サイクルツーリズムを意識した自転車通行空間の整備を推進しています。今後は、町民の生活における自転車利用実態を踏まえた整備についても推進していきます。	
取組内容	
■ 新上五島町自転車ネットワーク計画の策定 自転車通行空間整備は、町内全域で一斉に推進するのは費用や時間の面から現実的ではなく、計画的に進めていく必要があります。 そこで、「新上五島町自転車ネットワーク計画」を策定し、自転車で利用する施設が沿線にある路線や、安全性の面から対策を進める必要性がある路線など、地域の実態に合わせた自転車通行空間整備を効果的・効率的に推進していきます。 （第４章「新上五島町自転車ネットワーク計画」をご参照ください） ■ 自転車通行空間の整備 「新上五島町自転車ネットワーク計画」に基づいて、自転車通行空間の整備を推進します。原則として、自転車は車道を走行しなければなりません。歩道のある路線でも、自転車通行空間は車道に整備し、歩行者と適切に分離することで歩行者の安全を確保します。また、自転車通行空間を整備することで、自動車ドライバーにも、自転車の存在を意識させ、歩行者、自転車利用者、自動車運転者がそれぞれ安心して利用できる交通環境を創出します。	
実施主体	町（建設課）

施策２．まちづくりと連携した総合的な取組の実施	
自転車利用環境の整備にあたっては、本町のまちづくりと整合と図りながら進めていきます。	
取組内容	
■ まちづくりと連携した自転車施策の推進 自転車利用環境だけでなく、新しいモビリティサービス等の導入検討など、他の交通計画やまちづくり計画と有機的な連携を図れるよう、進捗状況を確認しながら、自転車施策を進めていきます。 また、路面表示、カラー舗装、案内板などを整備する場合には、景観計画との整合を図るものとします。 ■ 生活道路における交通安全対策の実施 自転車通行空間の整備推進とともに、自動車の速度抑制や通過交通の進入を図る「ゾーン30」の整備や、通学路交通安全プログラムに基づく対策など、生活道路への交通安全対策を実施し、安全性の高い生活道路づくりを総合的に推進します。	
実施主体	町（建設課・総合政策課・学校教育課・教育委員会）、警察

（2）　【計画目標②】島と人の魅力を体感できるサイクリング環境づくり

施策３．島の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進

本町は教会や自然景観等、観光資源を多く有しており、これらを町民や来訪者が自転車で周遊して楽しめるようなサイクリング環境の整備や、サイクリング機会を創出します。島の魅力や町民のおもてなしにより、また来たいと思えるようなサイクリング体験を提供に取り組みます。

また、他市町村との連携による広域的なサイクリングを視野に入れた取り組みを行っていきます。

取組内容

■ 企業・町民との協働によるサイクリストの受入環境の整備

サイクリングの拠点施設や休憩所の整備を行います。

サイクリング拠点は交通拠点（港湾）、もしくはその近隣の施設等で、自転車の組立スペースや、荷物預かりサービス、レンタサイクル、サイクリング情報の提供等、自転車利用者向けのサービスを提供します。

公共施設、観光協会・教会などの観光施設および町内の店舗等の町内各地にサイクルラック、空気入れ等の設置やトイレ利用等の休憩所としてのご協力をいただき、町民とサイクリストとの交流の場を創出します。

しまなみサイクルオアシス（しまなみ海道）
（国土交通省 ナショナルサイクルルート制度に関する資料より）

トラブル発生時等において、代替交通手段となる路線バスへの自転車の乗せ込みや、自動車・自転車販売店やタクシー事業者のご協力による対応など、サイクリストのサポート体制構築に取り組みます。

■ E-bike の活用推進

島内の自転車での観光周遊にあたり、町内は勾配の大きい箇所が点在しています。町内には E-bike を貸し出すレンタサイクル店があり、これを有効に活用することで、勾配のある島内でも、幅広い方々にサイクリングを楽しんでもらうことができます。E-bike レンタルの導入推進や広報、レンタサイクル店と連携した E-bike ガイドツアーの実施などの取組を検討します。

また、レンタサイクルなどのワンウェイ利用や貸出施設や台数の増加など利用者の利便性の向上につながる取組ついても検討していきます。

■ 自転車を活用した体験型旅行商品の開発

本町では、観光振興策として、旅行者の滞在時間を延ばす体験型・交流型観光を推進しています。体験型プログラムとして、自転車を活用した体験型旅行商品を提供することで、自動車を使用するよりもゆったりとした時間の流れのなかで、きれいな空気を肌で感じながら島内観光を楽しむことができます。

新上五島町観光物産協会等と連携をとりながら、自転車を活用した体験型旅行商品の開発を検討します。

伊根町観光協会（京都府）
舟屋群一周 e-ライドツアー
伊那町観光協会 HP より

■ サイクルマップの作成とサイクリングルートの整備

本町の主な観光地等を自転車で周遊できるよう、サイクルマップを作成します。港湾などの交通拠点を中心としたまちなか周遊を促すものやロードレーサー等、広域の周遊を促すものなど、目的に応じたサイクルマップの作成を検討します。サイクルマップにはルートの勾配、危険箇所などの道路情報、ビュースポット等の観光情報、サイクリストの休憩施設や、故障や修理対応のできる自転車販売店等、サイクリングに必要な情報を掲載します。

サイクルマップは観光案内所のほか、交通拠点や休憩施設等で配布するとともに、WEB 掲

載や新上五島町観光物産協会や民間事業者のご協力のもと広く発信することを検討します。

■サイクルツーリズムの目的等に応じた PR や情報発信

本島全域の周遊や上五島地域サイクリングルートは、勾配の大きい路線の点在や長距離の走行といった初心者にはハードルの高いルートもあります。一方で、体験型旅行商品と合わせたまちなか周遊等のポテンシャルも有します。上五島地域サイクリングルートにも、初級・中級・上級と設定されています。

サイクルツーリズムの目的やサイクリストの習熟度に合わせた情報発信に取り組みます。

■広域的なサイクリングの推進

広域的なサイクリングルートの創出を視野に入れた取り組みを行います。

本町は、広域的なサイクリングを行うにも、海を渡らなければならず、サイクリング利用者にとっては、利用しにくい環境にあります。

フェリーに自転車を積載する場合の乗船割引等の優待制度の導入や、サイクルシップの可能性について、交通事業者と連携をとりながら検討を行います。

輪行（自転車を分解し、専用の復路に入れて交通機関を利用すること）ユーザー向けには、港湾や近隣に自転車の組立スペースを整備するなどの整備を進めていきます。

また、近隣市町村等と連携したサイクルツーリズムの情報発信を行い、地域全体でサイクリング機運を盛り上げます。

実施主体	町（建設課・観光商工課）・新上五島町観光物産協会・五島列島おもてなし協議会・民間事業者（店舗・自転車販売店・レンタサイクル店・交通事業者等）

施策４．サイクルイベントの誘致や開催支援

サイクリング機運を継続的なものとするために、サイクルイベントを誘致し、開催の支援を行います。イベントを開催することで、町内外からサイクリストが集まり、町の活性化が期待できます。

取組内容

■ サイクルイベントの誘致

2019 年に「PAPERSKY ツール・ド・ニッポン in 長崎五島」が実施されました。町内のみならず町外からのサイクリストの集客も目的としたサイクリングイベントや大会等の誘致を行います。

■ 開催時の広報や各種調整への協力

開催イベントについては、積極的な広報活動や、大会開催に必要な各種調整などの協力を行うほか、町民への理解や協力を促し、イベント運営者が本町で、イベントを開催しやすい体制を整えます。

大会開催時の、自転車の高速船等への持ち込み方法などについても検討を行います。

実施主体	町（観光商工課）・新上五島町観光物産協会・民間事業者（宿泊施設・交通事業者等）

（3）　【計画目標③】思いやりのある自転車利用による安全で安心な暮らしづくり

施策５．自転車の安全利用の推進

自転車利用に関する広報啓発活動等を実施し、自転車の安全利用に対する意識を高めます。また、車道において、自動車との安全な共存を図るため、自動車ドライバーに対しての啓発も推進します。

取組内容

■ 自転車の安全利用を呼びかける広報啓発

本町は、全国の他の都市に比べ、自転車の生活利用が少ない傾向にあります。今後、観光目的でのサイクリストの受入推進や生活利用推進にあたって、これまで以上に自転車交通ルール・マナーに関する啓発が重要となります。本計画を公表するなどのホームページでの広報や広報チラシ・ポスターを作成するとともに、広報誌への掲載、公共施設や学校等で配布・掲示に取り組み、安全利用の啓発に努めていきます。また、全国交通安全運動や自転車月間に伴い、街頭啓発を実施します。

平成 29 年秋の全国交通安全運動の様子（新上五島町）

■ ドライバーに対する思いやり運転の啓発

自動車ドライバーに対しても、自転車利用者に対する思いやり運転や、矢羽型路面表示の意味など自転車通行空間への理解を促す啓発を実施します。全国交通安全運動の機会などにドライバーに対する啓発を行います。

思いやり 1.5m運動の街頭啓発の様子（愛媛県）
愛媛県自転車情報ポータルサイト
「ノッてる！えひめ」より

■ 高齢者向けの安全利用や自転車ルール・マナーを呼びかける取組の実施

本町は、高齢化が進んでおり、令和７年（2025 年）には高齢化率が約 48.5%となります。高齢者は一般的に身体機能・感覚機能・認知機能が低下してしまうため、特に自転車利用等には注意が必要です。

高齢者サークルなど地域の高齢者の団体に対し、安全利用や自転車ルール・マナーを呼びかける取組を推進します。自転車の交通ルールに対しての理解の促進とともに、安全性の高い自転車の使用や、ヘルメットの着用などを啓発します。

実施主体	町（総務課）、警察、交通安全協会

施策６．学校における交通安全教育の推進

自転車の安全利用意識づけをするには、子どもの頃から繰り返し安全教育を実施することが必要です。小学校、中学校、高等学校において、交通安全教育や、児童・生徒の安全を守る取り組みを推進します。

取組内容

■ **交通安全教室の充実**

小学校、中学校、高等学校において交通安全教室を定期的に開催します。映像教材やクイズなどを活用した座学や、体験指導、スケアードストレート等、発達段階に応じて、様々な手法を用いた交通安全教室を推進します。

■ **通学路周辺の安全点検と対策の実施**

教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施します。

実施結果を踏まえて、交通安全の確保に必要な対策を実施します。

通学路の安全のための合同点検の様子

実施主体	町（建設課・学校教育課・教育委員会）、学校、警察、交通安全協会、PTA

施策７．自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）

町民の生活における自転車利用実態を踏まえた整備を推進します。

取組内容

■ **新上五島町自転車ネットワーク計画の策定（再掲）**

■ **自転車通行空間の整備（再掲）**

施策８．保険などの加入を促進させる取組

自転車を利用するうえで、事故の加害者となる可能性はゼロではありません。加害者になってしまった場合の備えとして、自転車損害賠償保険加入の促進に取り組みます。

取組内容

■ **販売店や学校と連携した加入促進**

自転車販売店や学校等と連携しながら、自転車購入者や生徒・保護者へ、自転車損害賠償保険に関する情報提供を積極的に行い、保険加入を促進します。

実施主体	町（総務課・学校教育課・教育委員会）、学校、民間事業者（自転車販売店）

（4）【計画目標④】自転車利用を通じた活力ある健康社会づくり

施策９．自転車を活用した健康づくりの推進

自転車の健康効果を知らせ、広い世代が自転車を活用した健康な体づくりを推進できるような取り組みを実施します。

取組内容

■ 自転車の健康効果の普及啓発

自転車の健康効果に関して、国の研究成果等を収集し、普及啓発に取り組みます。広報やホームページ等への掲載や、出前講座や特定検診保健指導の機会等を活用した啓発、子ども向け自転車教室の開催、自転車を通じた健康づくり推進員の育成等に取り組みます。

■ 自転車通勤・通学の促進

本町は通勤通学における自動車の分担率が他都市に比べて大きい傾向にあります。環境負荷軽減や健康増進を目的に企業・団体・個人等に対して自転車通勤・通学を推奨します。町職員に対しては先行的にエコ通勤デーを設け、マイカー通勤ではなく、徒歩・自転車・公共交通を組み合わせた健康的でエコな通勤を実践していきます。

■ 高齢者の電動アシスト自転車利用の促進

高齢者の生活交通として、電動アシスト付き自転車の利用を促進します。電動アシスト自転車を使用した高齢者自転車安全講習会を開催し、試乗と安全啓発に取り組みます。

また、希望する高齢者に電動自転車の貸与などを検討していきます。これには、ヘルメット着用や安全講習の受講、体力測定等、安全利用に関する同意などを条件に定め、安全性の確保とセットで検討します。

電動アシスト自転車貸出のチラシ（大分市）
大分市ホームページより

実施主体	町（健康保険課）

施策 10．自転車・サイクルスポーツを身近に感じる機会の提供	
町民の自転車への馴染みや、単なる交通手段としてだけでなく、スポーツとして楽しみたいと思うきっかけづくりや、観光等で来訪するサイクリストへも親しみを感じられるよう、自転車・サイクルスポーツを身近に感じる機会を創出します。	
取組内容	
■町民、町外観光客も含むスポーツサイクル体験 自転車への馴染みやスポーツとしての振興、健康増進を図ることを目的とし、サイクリング体験や安全運転の技能講習などの取組を検討します。 ■ 上五島トライアスロン開催への協力 上五島トライアスロン大会は島内で間近にスポーツサイクルが疾走する姿がみられる良い機会となっています。子供たちがスポーツサイクルのスピード感などを肌で感じ、興味を持つきっかけを継続的に提供できるよう、今後も大会実行委員、町、地域住民との協力体制を継続します。 また、大会参加者の滞在期間中に、積極的に地域住民と大会参加者の交流機会を設けることで、町民が観光等で来訪するサイクリストへなどにも親しみを感じられるような素地を形成してきます。	
実施主体	町（観光商工課、健康保険課）大会実行委員

第４章　新上五島町自転車ネットワーク計画

自転車活用の推進を進める上で、安全で快適に自転車が走行でき、歩行者や自動車の運転者にとっても安心に通行できるよう、自転車通行空間を整える必要があります。

自転車通行空間は断片的な整備ではなく、連続性の確保が重要となります。しかしながら、全ての道路で整備していくには、時間的にも経済的にもコストがかかり現実的ではありません。そこで、自転車通行空間を効果的・効率的に整備するために、自転車ネットワーク路線を選定し、その整備形態を定めて計画的に整備していくために、本計画を策定します。

４.１　基本的な考え方

自転車ネットワーク計画は、平成 24 年 11 月に国土交通省および警察庁より発出された「安全で快適な自転車利用環境の創出ガイドライン」（以下、国のガイドライン）に基づいて策定します。

本町における計画策定の基本的な考え方を示します。

① 日常的な町民の自転車移動の安全性に寄与する計画とします。
② 観光利用も考慮し、サイクルツーリズムの推進に寄与する計画とします。
③ 優先的計画策定エリアを定め、段階的にエリアを拡大していく計画とします。

4.2　優先的計画策定エリアの選定

優先的計画策定エリアを選定します。

人口の密集状況（人口が多いほど自転車利用も多いと想定）と自転車利用施設の集積状況、また、観光の視点として、長崎県の指定するモデルルートの通るエリアに着目し、以下のフローで１㎞メッシュ（1 ㎞四方）ごとに点数化し、優先度をつけました。

１．人口密集状況に応じて 1～4 点
２．自転車利用施設集積状況に応じて１～４点
３．長崎県の指定するモデルルート（上五島椿サイクリングルート）沿線　１点
４．１～３をメッシュ毎に合計し、合計点数の高いメッシュを優先エリアとして抽出

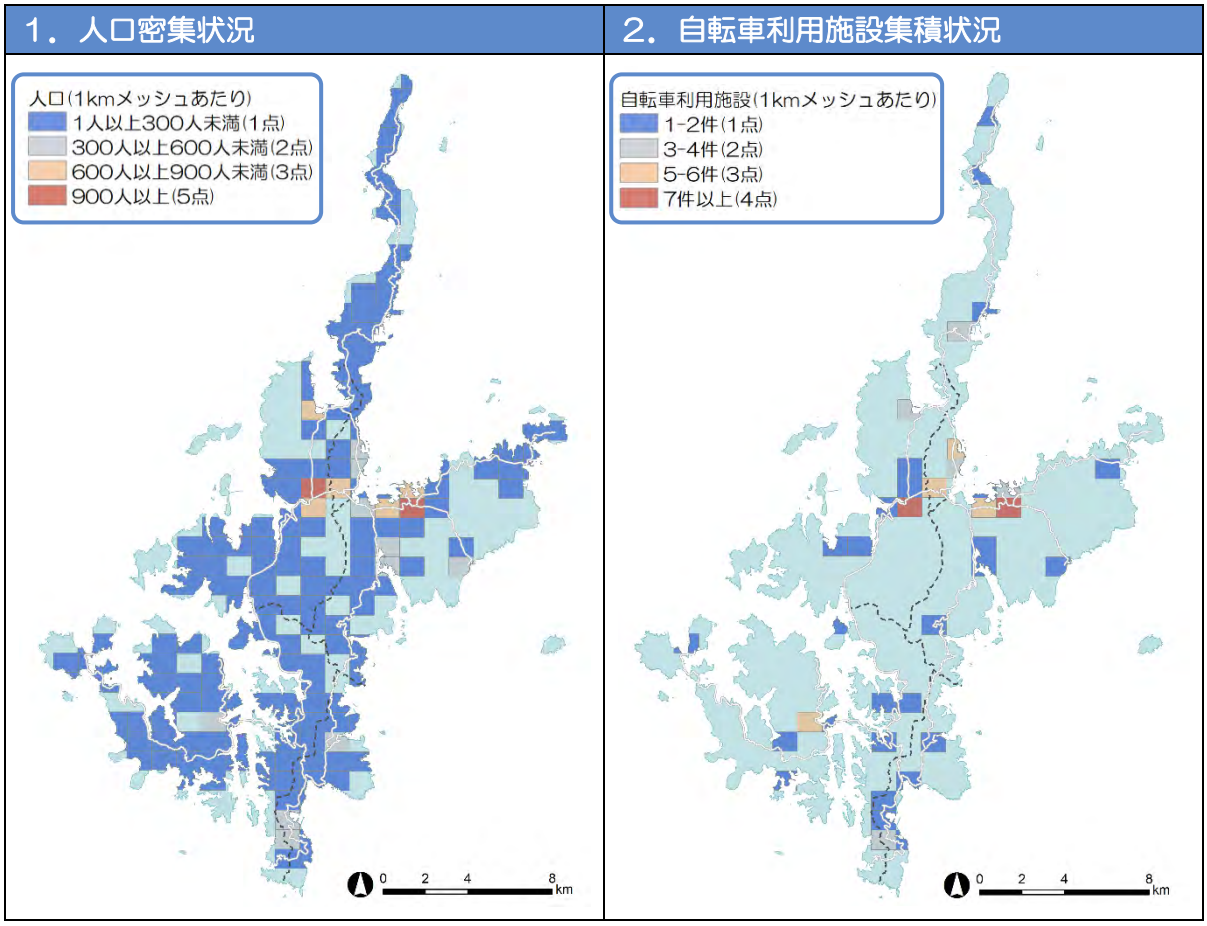


図 4-1　優先的整備エリアの選定要件（1．2）

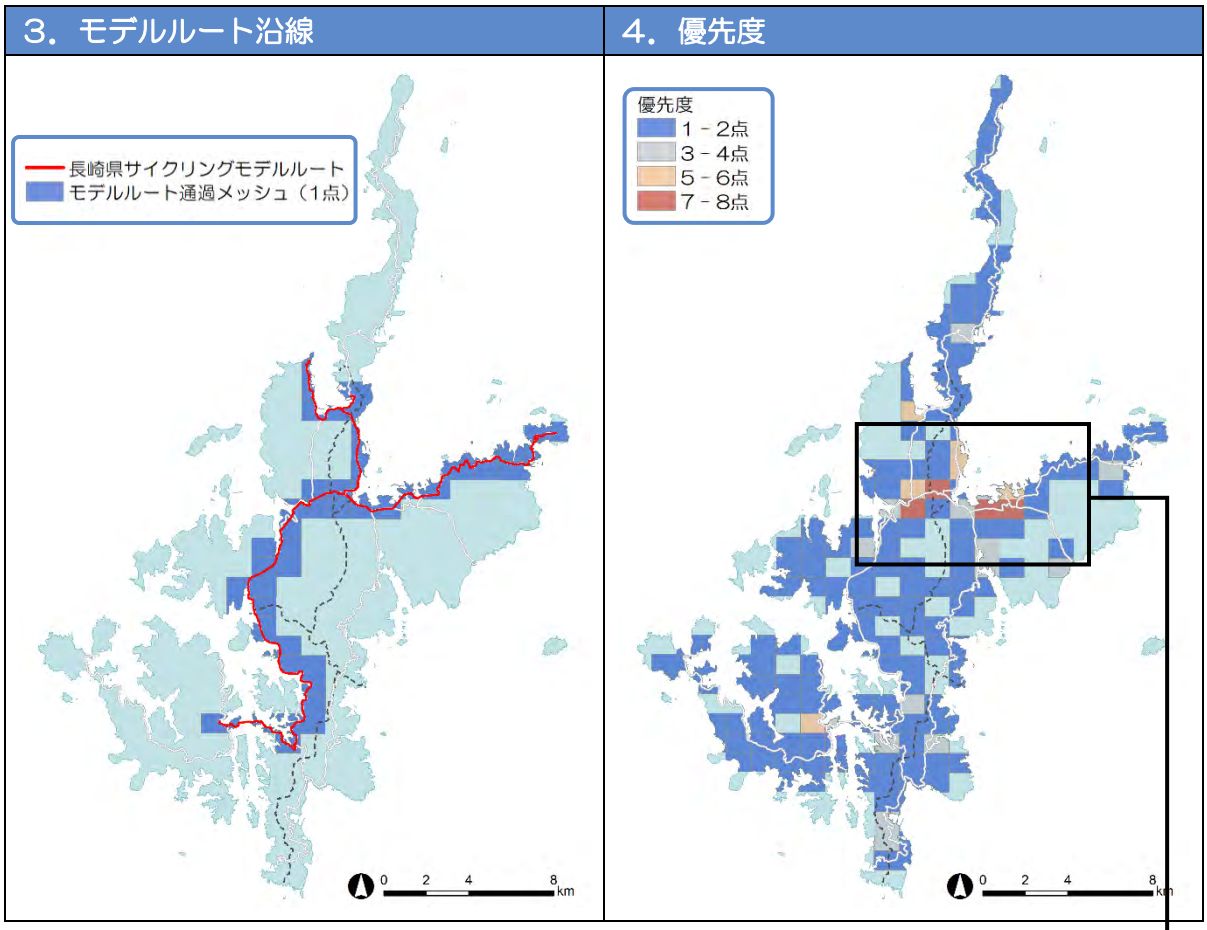


図 4-2　優先的整備エリアの選定要件（3．4）

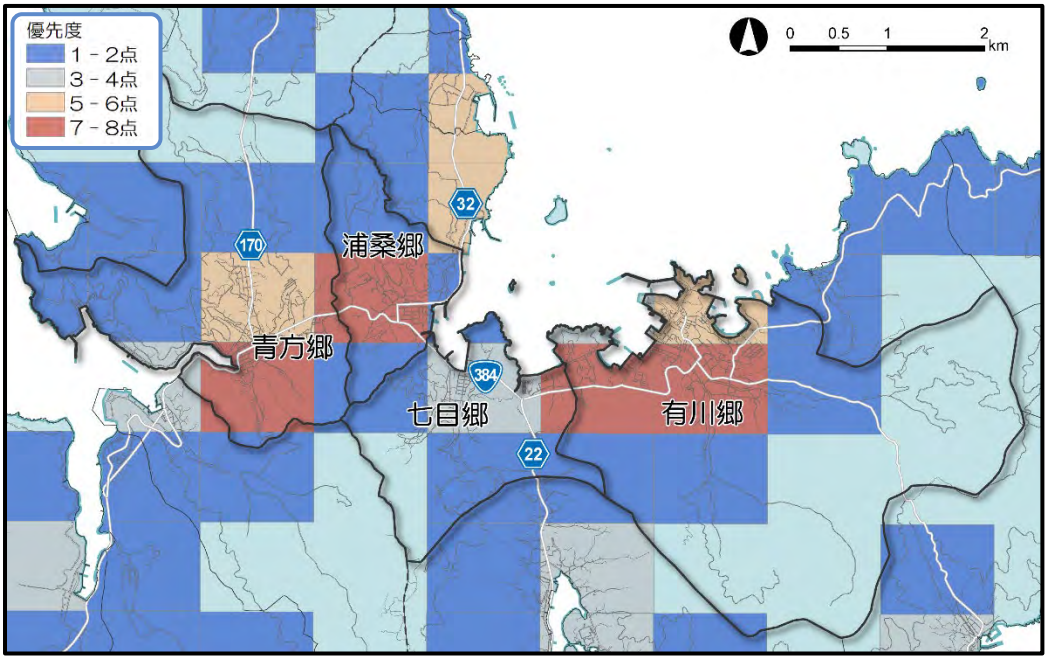


図 4-3　優先的整備エリアの選定要件（4　拡大）

以上の検討から、優先度の高い有川、浦桑、青方、連続性の観点から七目を優先整備エリアと位置づけ、概ねこの範囲からネットワーク路線を抽出します。

4.3　路線選定の考え方

国のガイドラインの路線選定の考え方を踏まえて、以下の選定基準に候補路線を抽出します。これらの候補路線から、新上五島町自転車ネットワーク路線を選定します。

また、本町の地勢的な特性として、急勾配の路線がある。勾配の急な路線については、日常的な自転車利用を推進する観点から、可能なかぎり代替路線を選定します。

	国のガイドラインにおける選定要件	新上五島町自転車ネットワーク計画における路線選定の要件
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	交通拠点、学校、公共施設、商業施設等の自転車利用施設が沿線にある路線
②	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	自動車交通量の多い路線 （自転車利用が少ないため、自転車関連事故の多い路線が顕在化していないが、自転車活用推進により、自転車利用者が増加することを想定し、自動車交通量の多い路線を危険性の高い路線※として抽出する）
③	自転車通学路の対象路線	自転車通学を実施している小中高の周辺
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	自転車交通量の多い路線 （②と同様の考え方より）
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	上五島椿サイクリングルート
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）の整備が予定されている路線	上五島椿サイクリングルート
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	上記に該当する路線を連続させる。

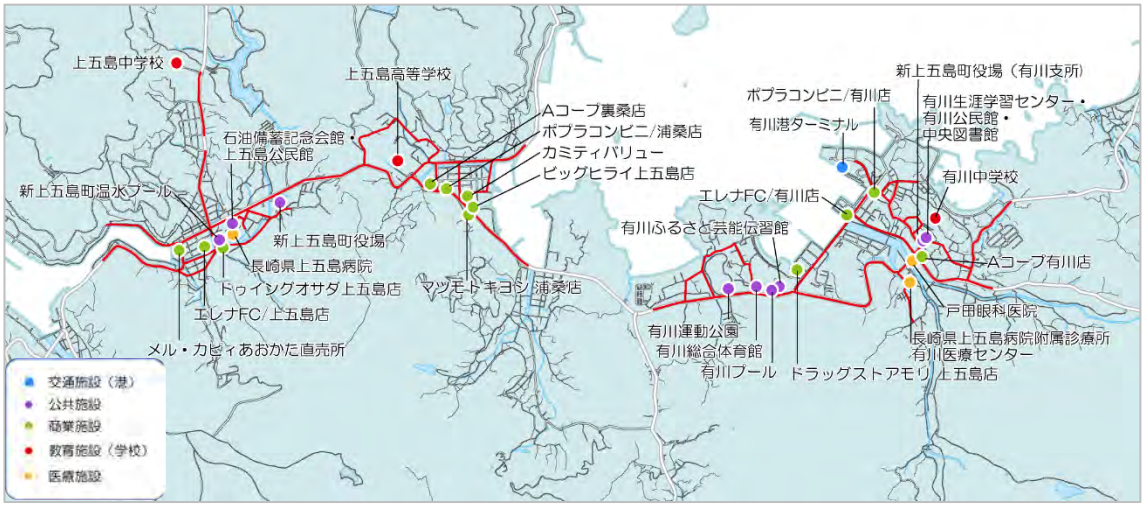
※新上五島警察署ヒアリングより

4.4　自転車ネットワーク路線の選定

要件ごとに、抽出される路線は次の通りです。

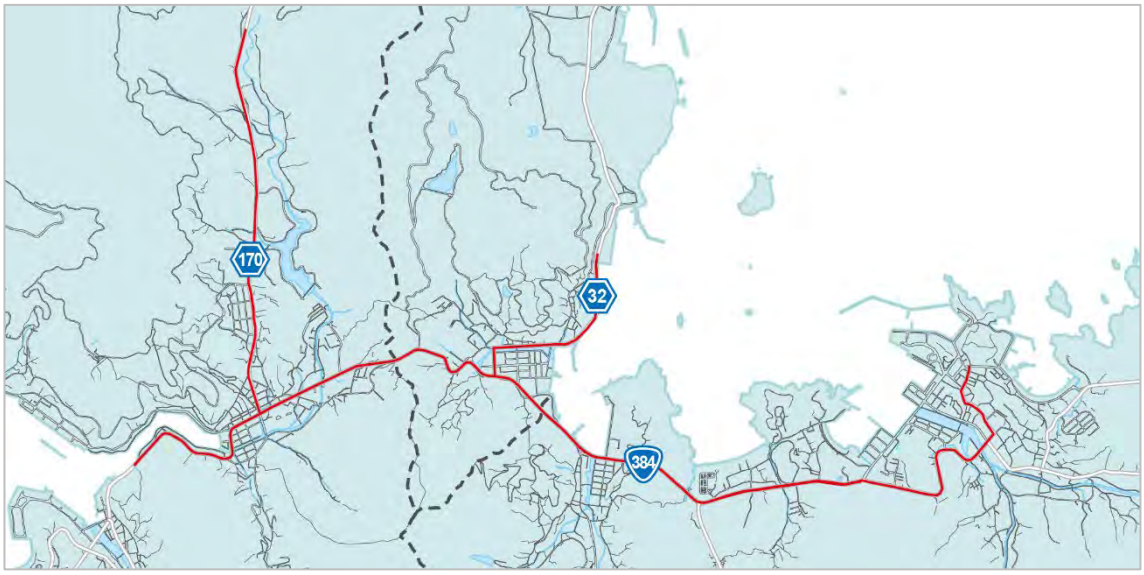
①交通拠点、学校、公共施設、商業施設等の自転車利用施設が沿線にある路線

各施設の 500m圏域の主なアクセス路となる路線を抽出



②・④自動車交通量が多い路線

自動車交通量は、国のガイドラインにおいて、4,000 台/日以下を「交通量が少ない」としていることから、優先整備エリア内で 4,000 台/日以上の幹線路線を抽出

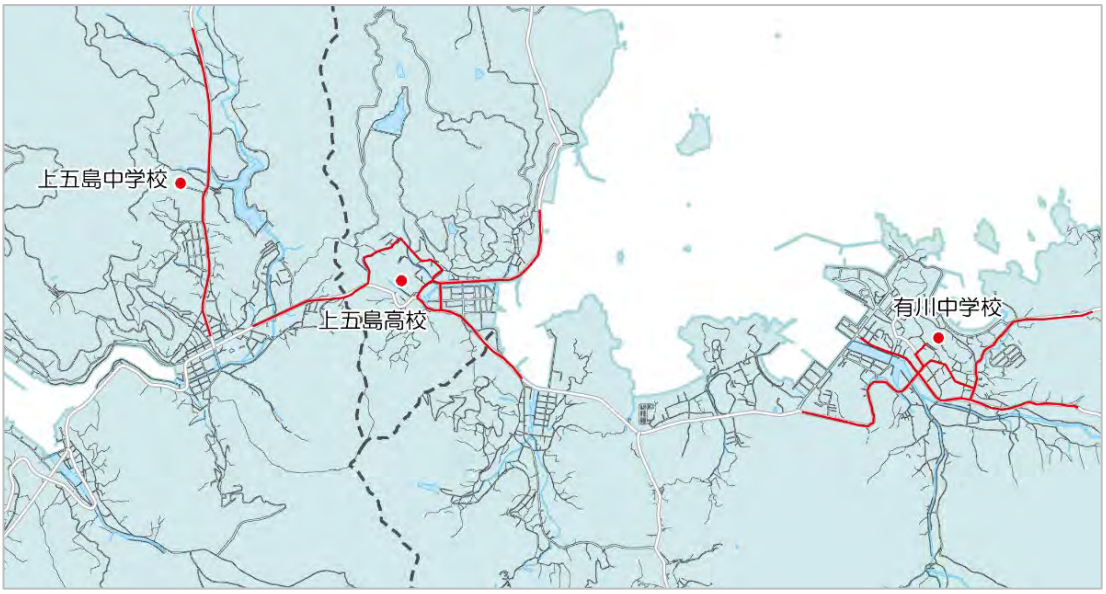


参照：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

図 4-4　ネットワーク路線候補の選定（要件①②④）

③自転車通学での利用が多い路線

校区遠方からの自転車通学が想定されるため、学校から２㎞圏域の主なアクセス路を抽出



⑤・⑥長崎県の提案するモデルルート（上五島椿サイクリングルート）

優先整備エリア内のモデルルート路線を抽出

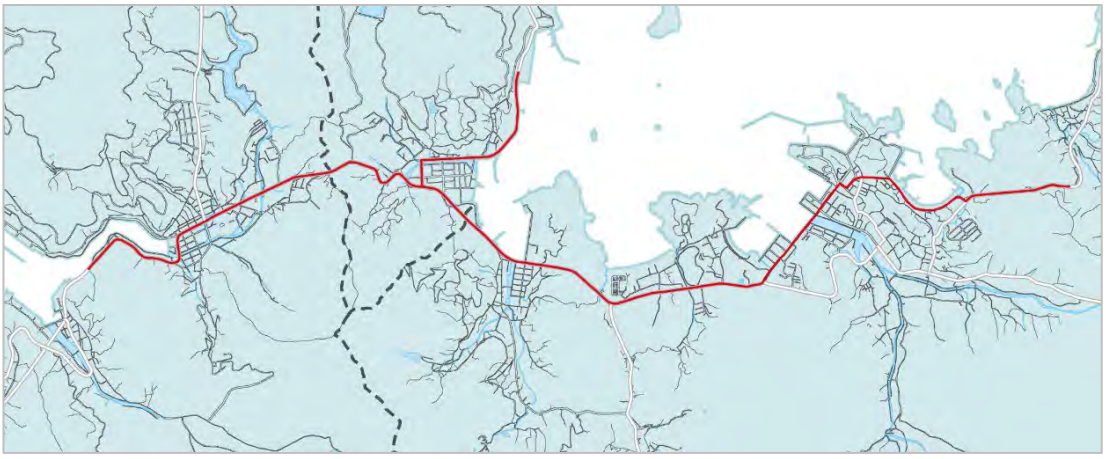


図 4-5　ネットワーク路線候補の選定（③⑤⑥）

以上の路線を重ね合わせて、２つ以上の要件が重複する路線を中心に、連続性を踏まえてネットワーク路線を抽出しました。

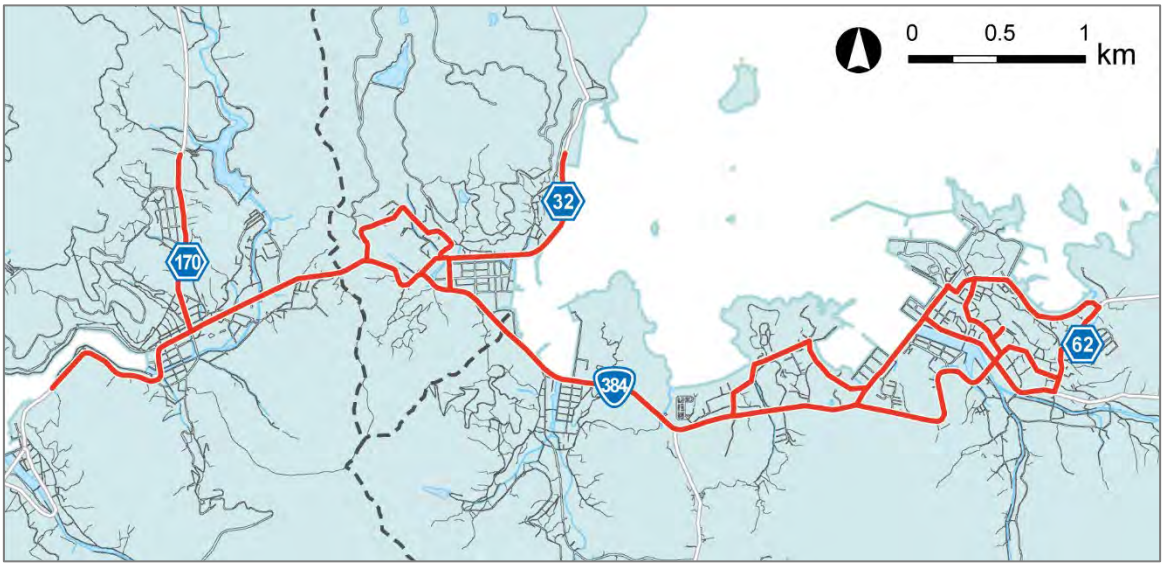


図 4-6　自転車ネットワーク路線

4.5　整備形態

国のガイドラインに基づき、路線の整備形態を選定します。整備形態は『自転車道』『自転車専用通行帯（自転車レーン）』『車道混在』を基本とし、当該路線の交通状況を踏まえて整備形態（完成形態）を選定します。選定は選定フローに従って行います。ただし、道路の再分配によっても幅員の確保ができず完成形態での整備が当面困難な場合には、暫定形態をとることとします。

（1） 基本となる整備形態

① 自転車道

自転車道は、自転車専用に設けられる道路空間で、車道のうち、縁石線やさくなどの工作物により区画して設置されます。

幅員は 2.0m以上（やむをえない場合 1.5m以上）を確保することとされています。

図 4-7　自転車道整備イメージ

② 自転車専用通行帯（自転車レーン）

自転車専用通行帯も、自転車専用に設けられる道路空間ですが、工作物での分離はされず、舗装のカラーなどで、視覚的に分離して設置されます。

幅員は 1.5m以上（やむをえない場合整備区間の一部で 1.0m以上まで縮小可能）を確保することとされています。

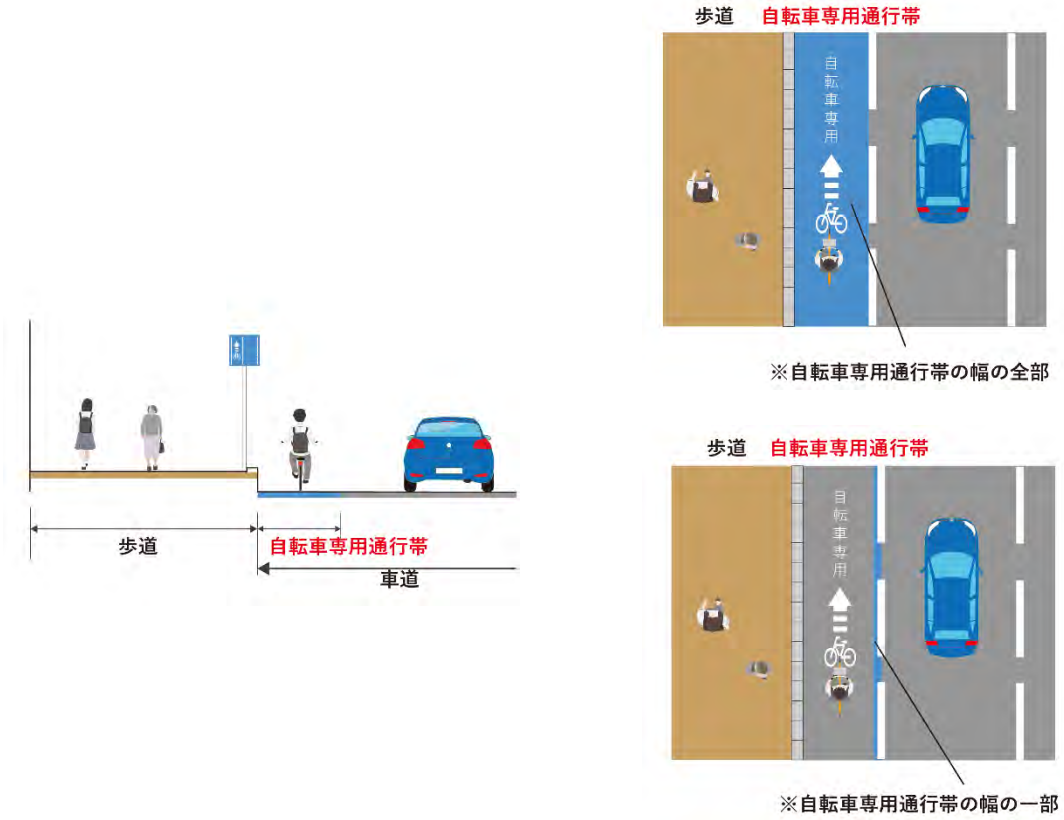


図 4-8 自転車専用通行帯整備イメージ

③　車道混在

自転車の通行位置をピクトグラムや矢羽根型路面表示を用いて示します。自転車利用者には、自転車の正しい走行位置を知らせ、また自動車運転者には車道内に自転車が混在することを注意喚起する役割を持ちます。

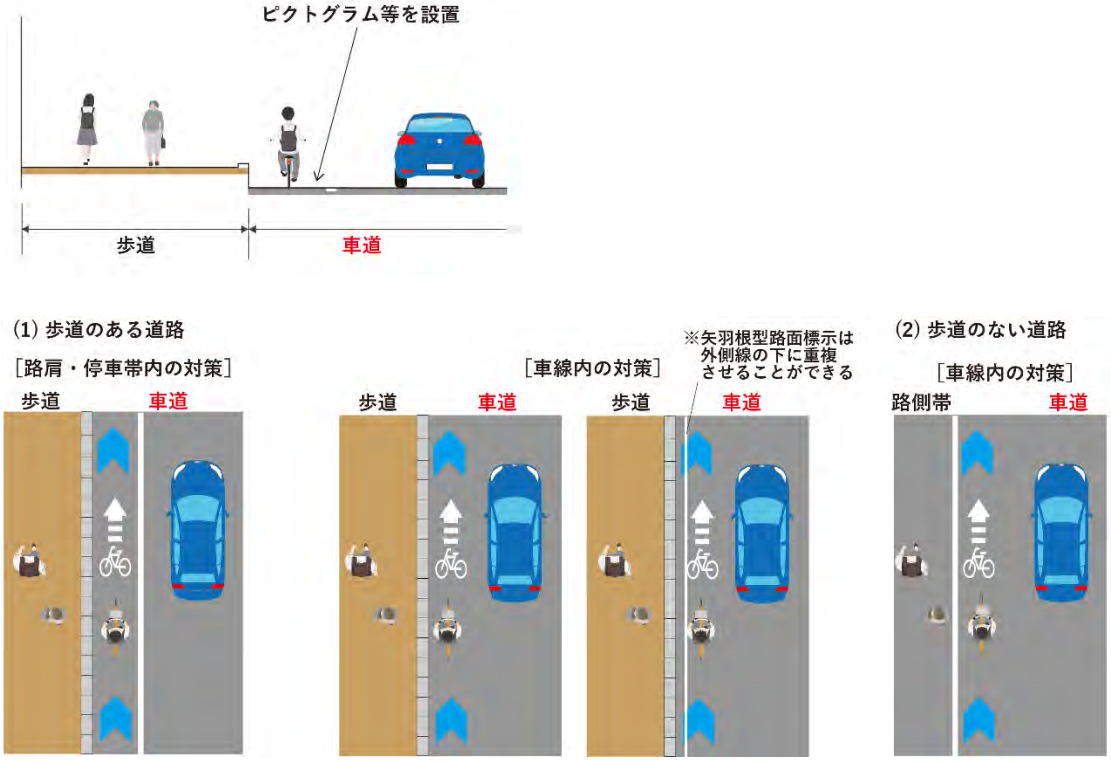


図 4-9　車道混在整備イメージ

（2） 整備形態選定フロー

新上五島町自転車ネットワークに位置付けられた路線は、国のガイドラインに基づき、自動車交通状況を踏まえて、完成形態を選定します。

ただし、自転車道および自転車専用通行帯については、路肩に幅員を確保できない場合、道路空間の再分配や道路の拡幅が必要となり、長期の時間を要してしまいます。

そこで、路肩確保が困難な場合には、自転車の走行位置を自転車利用者、自動車運転者の双方に周知させる意味でも、暫定形態として車道混在を積極的に活用し、効率的・効果的な自転車空間の整備を進めます。

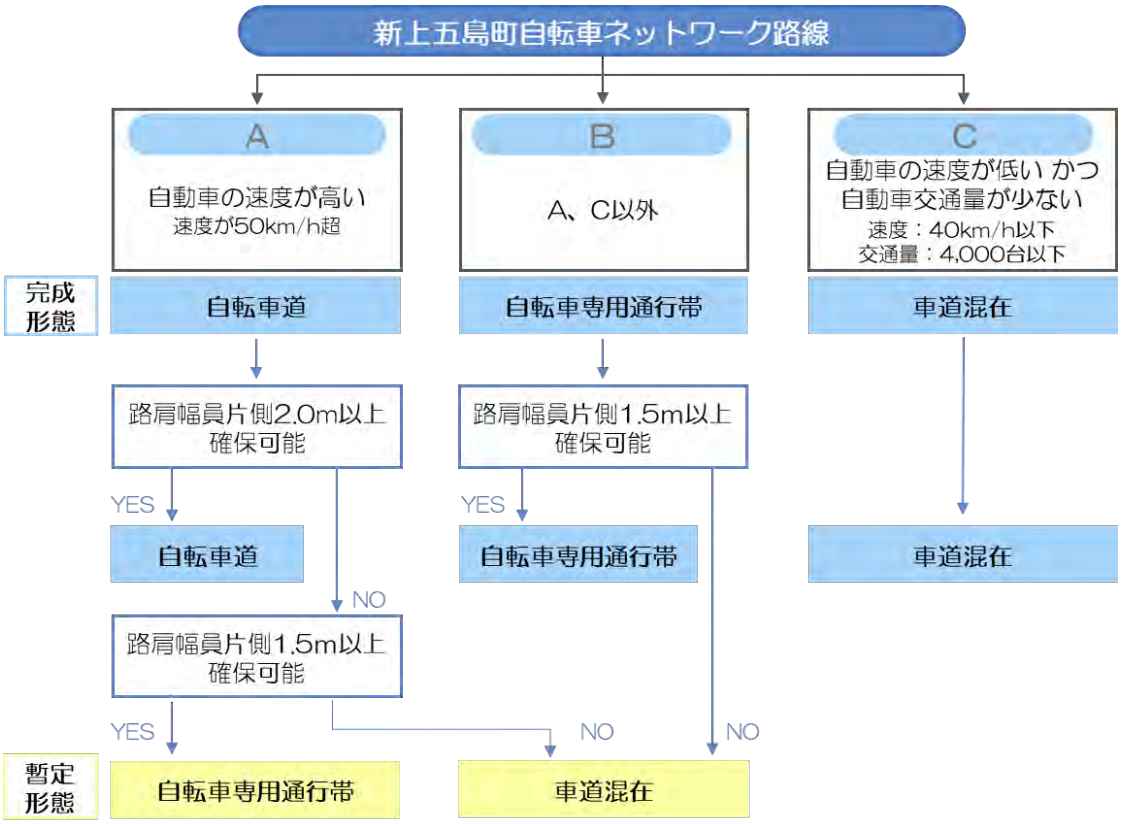


図 4-10　整備形態の選定フロー

（3） ネットワーク路線の整備形態

選定フローに基づき完成形態を選定しました。

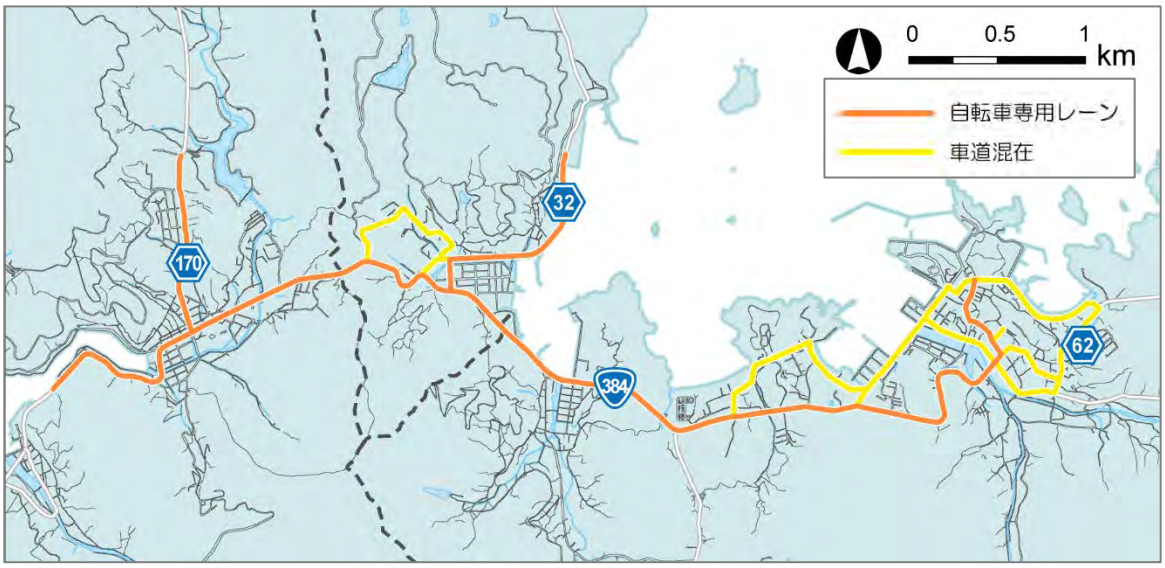


図 4-１１　自転車ネットワーク完成形態

完成形態として選定された自転車専用レーンの整備には、片側 1.5m以上の空間が車道部に必要となり、現状では確保が困難です。そこで暫定形態として、比較的短期的に整備可能な車道混在での整備を進め、「新上五島町自転車ネットワーク計画」の効果の早期発現を図ります。

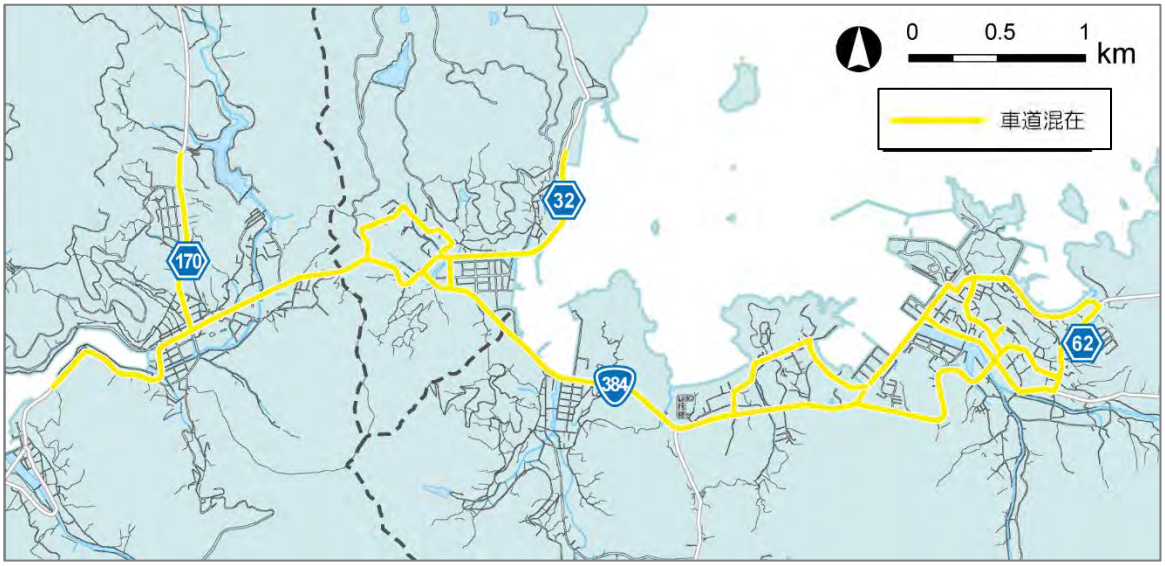


図 4-１２　自転車ネットワーク暫定形態（整備を進める形態）

第５章　計画推進とフォローアップ

５.１　計画の推進体制

本計画の目標達成に向ためには、町の関係部署、関連団体がそれぞれ役割を担い、連携して施策の推進を図る必要があります。

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・見直す際、長崎県が設置する「自転車活用推進に係る連絡調整会議」に推進状況等を共有します。

【計画目標①】自転車を快適に利用できる環境と人に優しいまちづくり		
	施策１．自転車通行空間の計画的な整備推進	町（建設課）
	施策２．まちづくりと連携した総合的な取組の実施	町（建設課・総合政策課・学校教育課・教育委員会）、警察
【計画目標②】島と人の魅力を体感できるサイクリング環境づくり		
	施策３．島の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進	町（建設課・観光商工課）・新上五島町観光物産協会・五島列島おもてなし協議会・民間事業者（店舗・自転車販売店・レンタサイクル店・交通事業者等）
	施策４．サイクルイベントの誘致や開催支援	町（観光商工課）・新上五島町観光物産協会・民間事業者（宿泊施設・交通事業者等）
【計画目標③】思いやりのある自転車利用による安全で安心な暮らしづくり		
	施策５．自転車の安全利用の推進	町（総務課）、警察、交通安全協会
	施策６．学校における交通安全教育の推進	町（建設課・学校教育課・教育委員会）、学校、警察、交通安全協会、PTA
	施策７．自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）	町（建設課）
	施策８．保険などの加入を促進させる取組	町（総務課・学校教育課・教育委員会）、学校、民間事業者（自転車販売店）
【計画目標④】自転車利用を通じた活力ある健康社会づくり		
	施策９．自転車を活用した健康づくりの推進	町（健康保険課）
	施策 10．自転車・サイクルスポーツを身近に感じる機会の提供	町（観光商工課、健康保険課）大会実行委員

5.2　計画のフォローアップ

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、計画目標ごとに施策内容を考慮した“評価指標及び目標値”を設定しました。

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。

図 5-1　計画のフォロー（PDCA サイクルの実施）

【計画目標①】自転車を快適に利用できる環境と人に優しいまちづくり

モニタリング指標	基準値（令和２年度）	目標値（令和７年度）
自転車利用者目線での安全走行対策 （側溝整備、細目グレーチング取替、防護柵設置）	０% （0m）	１００% （約 15km）※1
快適走行の確保 （案内標識の設置、路面表示の設置）	０%	１００%

※1:自転車ネットワーク路線全体の総延長

【計画目標②】島と人の魅力を体感できるサイクリング環境づくり

モニタリング指標	基準値（令和２年度）	目標値（令和７年度）
受入施設「ゲートウェイ」※2 の施設数 地域のサイクリングの出発点となることから、レンタサイクルや、コインロッカー、空気入れ、必要な工具貸し出し、周辺観光情報の発信設備を主要アクセスポイントに設置します。	０施設	１施設
サイクリング拠点※3 の施設数 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（トイレ）、水分補給、周辺施設の情報提供などを有するサイクリング拠点を設置します。	０施設	４施設
サイクルラックの設置 トイレがある公的休憩施設にサイクルラックを設置します。	０施設	６施設
ビュースポットの設定・整備	０施設	３施設
ルートマップ・ルート HP の作成	０式	１式

※2:ゲートウェイ:有川港（五島うどんの里）

※3 青砂ヶ浦教会、メルカピィ、上五島空港、若松港

【計画目標③】思いやりのある自転車利用による安全で安心な暮らしづくり

モニタリング指標	基準値（令和２年度）	目標値（令和７年度）
自転車の交通事故	０件	０件
自転車利用者目線での安全走行対策（再掲） （側溝整備、細目グレーチング取替、防護柵設置）	０％ （0m）	１００％ （約 15km）※1

※1:自転車ネットワーク路線全体の総延長

【計画目標④】自転車利用を通じた活力ある健康社会づくり

モニタリング指標	基準値（令和２年度）	目標値（令和７年度）
サイクルイベントの開催	０回／年	１回／年

新上五島町自転車活用推進計画

令和３年３月策定

新上五島町