

「佐賀市自転車利用環境整備計画」の策定

～自転車利用者が安全に、便利かつ快適に、そしてモラルを意識できる走行環境の実現を目指して～

佐賀市 建設部 道路整備課

1. はじめに

佐賀市（さがし）は佐賀県のほぼ中央部に位置し、南は有明海、北は脊振・天山山系により福岡県と接しており、地域ごとに多様な地形を有しています。本市中心部は高度分布の差がない平坦な地形であり、市役所や県庁をはじめとする都市の中核機能を担う施設や学校等は国道34号、国道208号および県道佐賀環状東線に囲まれた概ね4km四方の範囲に集積していることから、通勤、通学時に利用する手軽で便利な移動手段として自転車の利用ニーズが高いエリアです。（図-1、2）

本市では、市民と本市を訪れる自転車利用者の皆様が自転車を安全に利用できる環境の創出を目的として、平成29年3月に「佐賀市自転車利用環境整備計画」を策定しました。



図-1 佐賀市の位置

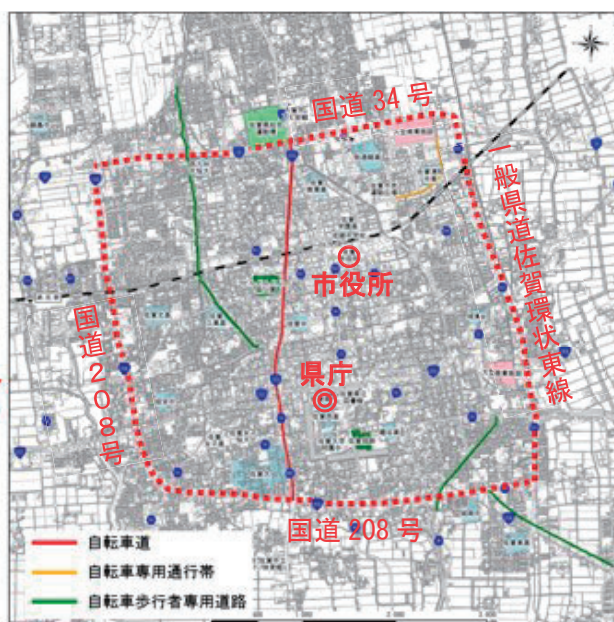


図-2 自転車利用環境整備状況
(平成29年3月時点)

2. これまでの本市の取組

本市は平成10年に建設省（現国土交通省）から、自転車利用環境整備モデル都市の指定を受けて以降、「佐賀市自転車利用環境整備基本計画」（平成13年10月）（以下、「基本計画」とする）、「佐賀市自転車利用環境整備実施計画書」（平成17年3月）（以下、「実施計画書」とする）を策定し、自転車関連施策に取り組んできました。しかし、「基本計画」の策定から15年以上が経過し、社会情勢や地域が様々な変化を

遂げたことを踏まえ、2つの自転車関連計画を見直し、新たに「佐賀市自転車利用環境整備計画」（以下、本計画とする）として一つにとりまとめて策定しました。

3. 佐賀市自転車利用環境整備計画について

(1) 現状と課題

本市の自転車利用環境に関する現状を把握するため、利用者アンケートや自転車利用に関する交通実態調査、および現地調査を実施しました。調査結果から、本市の自転車利用環境は大きく3つの課題が存在することが明らかになりました。

① 自転車利用者のニーズが変化

新たな住宅地や複数の大型商業施設の整備、学校の移転等により、自転車利用者の出発地、目的地となる施設の分布が変化し、自転車利用者のニーズが高い路線、整備の必要性が高い路線が変化していることが想定されました。

② 歩道を中心とした自転車利用空間の整備

我が国では、昭和40年代に自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入して以降、自転車歩行者道の整備などにより自転車と自動車の分離を推進してきました。本市においてもこれまで、自転車が自転車歩行者道内を通行することを目的とした自転車利用空間整備を進め、整備は概ね完了しています。しかし、自転車歩行者道は、自転車の車道通行の原則を満たしていません。車道通行の考えに基づき自転車利用空間が整備されているのは、国道264号国立病院前交差点～佐大南交差点間の自転車道（事業中区間含む）、兵庫北の自転車専用通行帯（自転車レーン）等、市内の一部の区間に留まっています。

③ 自転車利用空間整備に関するルールが未整備

市内で既に整備されている自転車道や自転車専用通行帯等の自転車利用空間については、整備に関する統一的なルールが存在しないことから、自転車利用空間の色やピクトグラムにばらつきがあり、自転車利用者に対して有効な意識づけと浸透が図られていません。

(2) 基本方針

自転車利用環境の整備に向けた基本方針として、コンセプトと施策の柱を設定しました。コンセプトと施策の柱は「基本計画」において設定されたものを踏襲することとしました。

■コンセプト

自転車利用者が安全に、便利かつ快適に、そしてモラルを意識できる走行環境の実現

「自転車利用空間ネットワーク」を中心とし、自転車利用上の拠点の一つとなる「自転車駐輪施設」、自転車利用に関するモラルやマナー向上、および自転車利用促進を目指す「社会環境」の3つに対する施策を柱とし、取り組みます。(図-3)



図-3 施策の柱

(3) 自転車利用空間ネットワーク計画

「基本計画」において策定した自転車利用空間ネットワークを基本に、本市の情勢の変化に照らしてネットワーク路線の追加と削除について検討し、ネットワークの見直しを行いました。

① ネットワーク路線の選定

下表に示す7つの視点に基づき、見直しました。(表-1)

表-1 ネットワーク見直しの視点

No.	見直しの視点
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およびスポーツ関連施設などの大規模集客施設、主な居住地区などを結ぶ路線
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
3	自転車通学路の対象路線
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
5	自転車の利用増加が見込める、沿線で新たに施設立地が予定されている路線
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
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

② 整備形態の選定

自転車利用空間ネットワークに選定された路線に対し、整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在等）を選定しました。整備形態は以下に示すフローに基づき選定しました。(図-4、5)

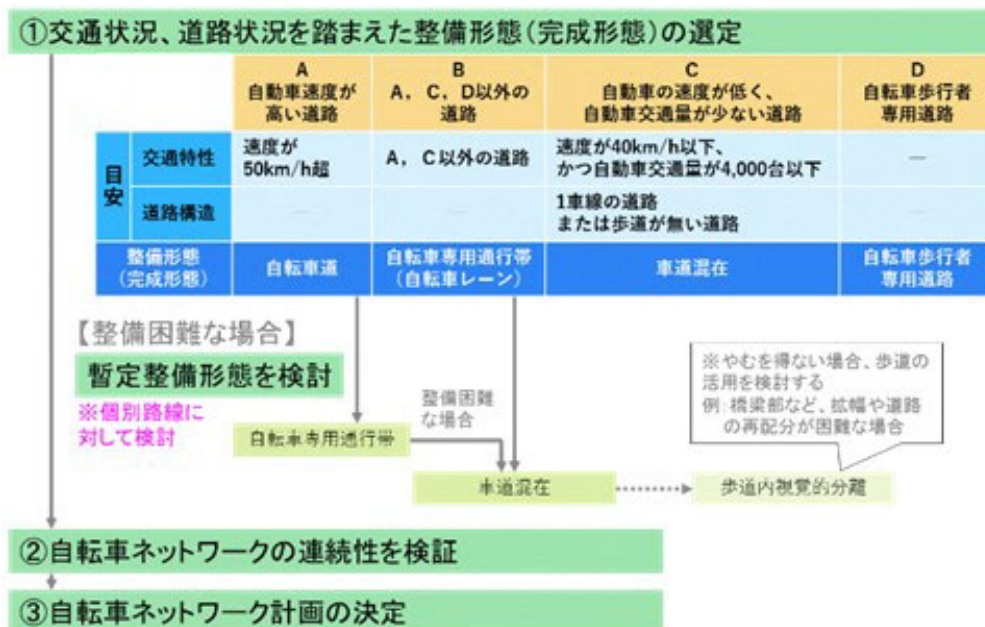


図-4 整備形態選定フロー

整備形態	概略図
自転車道 (一方通行)	
自転車専用 通行帯 (自転車レーン)	
車道混在	

図－5 整備形態の種類

③ 整備優先度

自転車利用空間ネットワークとして選定した路線のうち、整備優先度が高い路線を「短期整備路線」として選定しました。短期整備路線以外は「中長期整備路線」および「整備時期未定路線」としました。(図－6、7、8)

■短期整備路線の選定条件

1. 歩道未整備の路線
(中でも自転車関連事故が多い路線)
2. 事業予定の路線

図－6 短期整備路線の選定条件

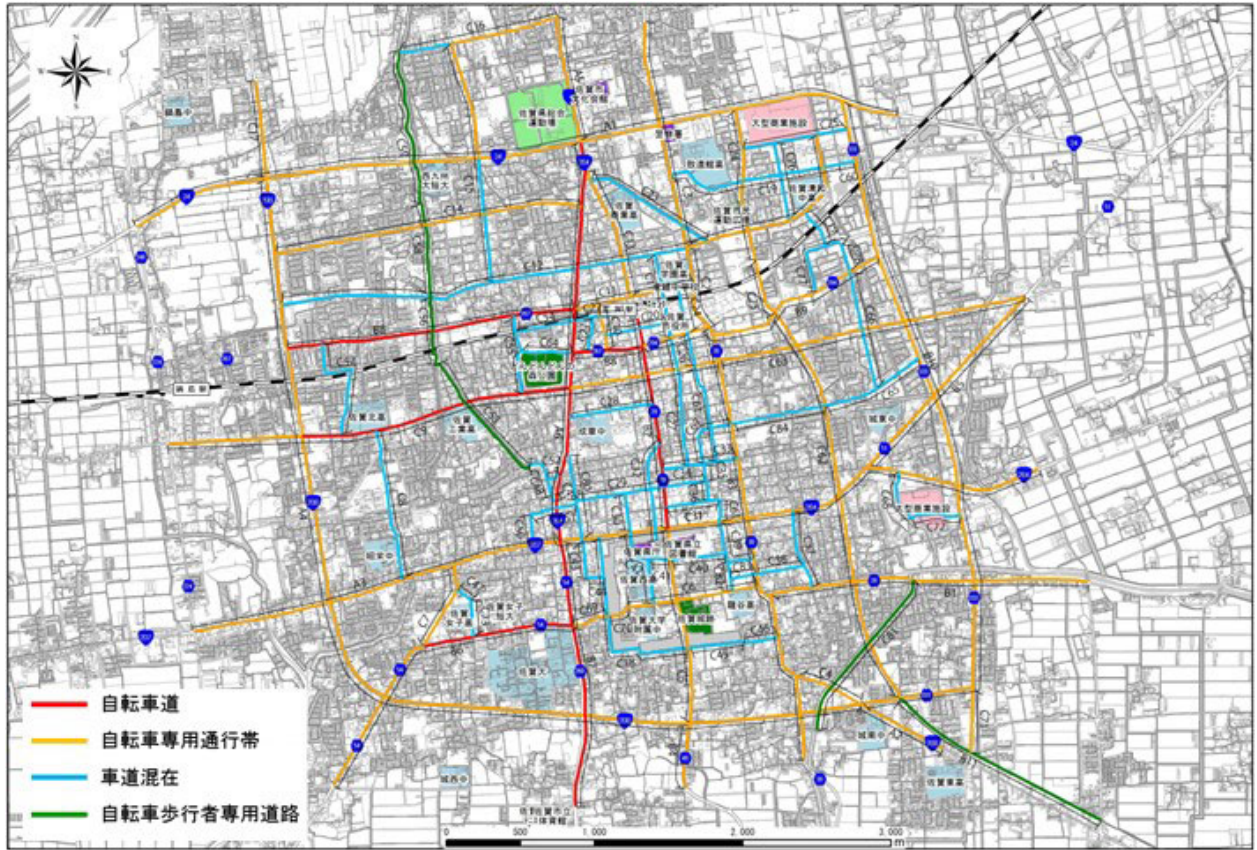


図-7 ネットワーク路線網図（完成形態）

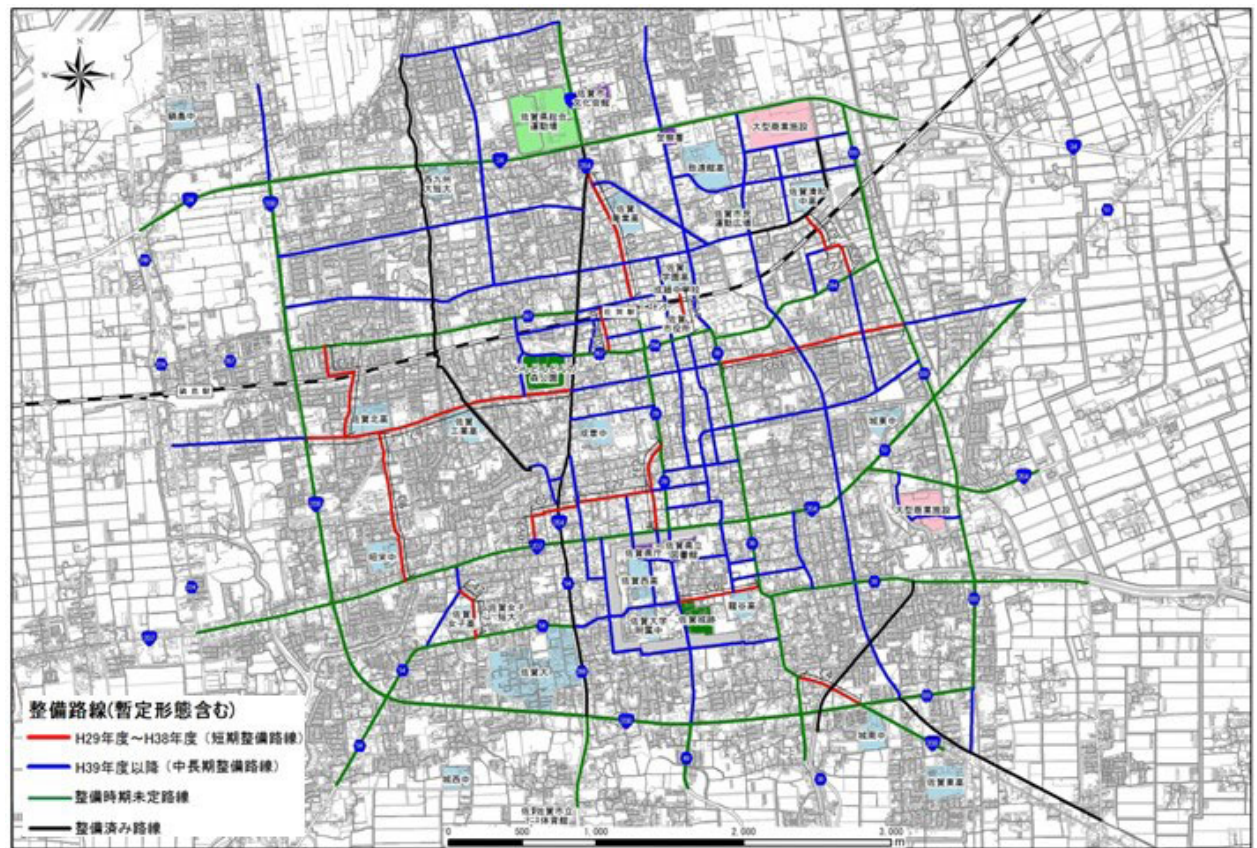


図-8 整備路線

(4) 自転車駐輪環境整備

「実施計画書」に基づき、通勤・通学などの長時間駐輪向け駐輪施設と、買い物などの短時間駐輪向け駐輪施設の整備を進めてきた結果、JR 佐賀駅周辺において順次自転車駐輪施設が整備され、放置自転車が減少していることがわかりました。自転車駐輪環境整備に向けた基本方針は一定の効果を上げていると言えます。したがって、本計画においても「実施計画書」における駐輪施設整備の基本方針を引き継ぎ、自転車駐輪環境整備を推進することとしました。(図-9)

1. 長時間駐輪と短時間駐輪に分けて対策を検討
2. 駐輪マナーの浸透
3. 公共空間を活用した駐輪スペースの整備
4. 駐輪需要に合わせた小規模駐輪施設の分散配置
5. 立地条件に応じた駐輪料金の設定

図-9 駐輪施設整備の基本方針

(5) 社会環境整備

社会環境整備に関するメニューについては「実施計画書」に基づき、これまで実施されてきたメニューを踏襲しつつ、新たな取り組みも交えて実施します。(表-2)

表-2 社会環境整備メニュー

区分	メニュー	概要
ルール・マナー指導	啓発イベント	自転車の事故防止と安全意識の啓発に向けて、小・中学校を中心に自転車の正しい乗り方やルール、マナーなどを指導 学校以外では、交通安全指導員による街頭指導
仕組みづくり	レンタサイクル	観光や仕事、買い物などで佐賀市を訪れた人が、佐賀のまちを自転車で自由に回遊できる仕組み
	コミュニティサイクル	レンタサイクル同様、佐賀市を訪れた人がより自由に自転車を利用して回遊できる仕組み
走行環境づくり	自動車の流入抑制	道路幅員が狭い道路において、安全に自転車で走行できるような環境づくり
	ノーマイカーデー	ノーマイカーデーの取り組みに合わせて、自転車とバスのパークアンドライドを周知、促進し、自動車に頼らない移動ができる環境づくり
イベント支援	自転車イベントの支援	佐賀市において実施されるイベントを支援し、自転車を身近に感じる機会を創出

4. 計画の推進

策定した「佐賀市自転車利用環境整備計画」の計画期間は10年です。計画に基づく取り組みは、コスト面を考慮した上で優先順位をつけながら実行していきます。

計画策定だけで終わることなく、本計画を着実に推進していくためには、進捗状況の確認と整備による効果の検証、評価が必要です。

検証、評価結果を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

表-3 計画推進スケジュール

施策の柱	細目		短期 H29年度～H38年度	中長期 H39年度～
	自転車利用空間 ネットワーク整備	基本的な 整備形態	短期整備路線	▶
中長期整備路線				▶
駐輪環境整備			▶	
社会環境整備			▶	

5. おわりに

自転車は健康増進や環境負荷低減等の観点から有効な移動手段であるだけでなく、本市が目指すコンパクトなまちづくりを実現する上での欠かせない移動手段です。今後は本計画に基づき、市民をはじめとする関係者の皆様のご理解、ご協力を賜りながら、自転車利用環境の着実な整備を進めて参ります。