

自転車利用に不向きな“長崎県だからこそ”を活かした自転車活用推進の取り組みについて

長崎県土木部道路維持課

1. はじめに

平成 29 年 5 月に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、国民の健康増進を図ることなどを目的として「自転車活用推進法」が施行され、平成 30 年 6 月に自転車活用推進計画（第 1 次）、令和 3 年 5 月に自転車活用推進計画（第 2 次）が閣議決定された。これに伴い、本県でも平成 31 年 3 月に第 1 次、令和 5 年 3 月に第 2 次長崎県自転車活用推進計画を策定した。

長崎県の地勢は、平坦地が少なく、山岳丘陵が起伏し、多くの半島、岬、湾、入江が曲折している（図－1）。この特徴的な地形の影響から、2021 年の自転車産業振興協会の調査によると、長崎県の自転車の世帯保有率は、29.3%で全国最下位であり、全国平均の半分程度しかない（表－1）。また、保有されている自転車についても、5 割近くが、ほとんど使用されておらず、全国で最も日常的に自転車が活用されていない県だといえる。

そうした長崎県であるが、海岸線の総延長は、北海道に次いで全国第 2 位となる 4195km に達し、どの地域でも美しい景観を有していることが大きな特徴である。さらに、2 つの世界遺産をはじめ、歴史・文化、自然や温泉、グルメなど多岐にわたる観光資源が数多く点在しており、長崎県だからこそ魅力がある。

本稿では、自転車利用に不向きな“長崎県だからこそ”を活かした自転車活用推進の取り組みについて紹介する。



図－1 長崎県の地形

表－1 世帯当たりの自転車保有率、台数と使用頻度

順位	都道府県	世帯保有率	世帯保有台数	使用していない自転車
1	長 崎	29.3%	0.38	46.0%
2	沖 縄	33.5%	0.46	18.2%
3	鹿児島	44.8%	0.71	31.1%
4	大 分	46.7%	0.66	23.7%
5	三 重	48.0%	0.81	27.4%
全 国		57.6%	1.03	22.7%
大阪(全国1位)		74.9%	1.37	15.1%

出展：2021年度自転車保有並び使用実態に関する調査報告書（一財 自転車産業連合協会）

2. 長崎県自転車活用推進計画について

自転車利用に不向きな県である長崎県であるが、長崎ならではの特徴があるため、その特徴を活かした自転車活用を推進し、長崎県らしい自転車活用につながるよう、「だからこそ、長崎で自転車。」を基本方針として、4つの「だからこそ」を設定した。

① 長い海岸線と坂道が多い長崎だからこそ

複雑で長い海岸線、急な坂道が多い長崎県であるが、サイクリストにとっては、その風景はダイナミックで変化に富み、走りごたえのある魅力的なヒルクライムコースとしての可能性を秘めている。

② コンパクトな街が多い長崎だからこそ

細い路地が多く、公共交通機関では少し不便なコンパクトな街が多い長崎県であるが、自転車は街中を移動する新たなモビリティの可能性を秘めている。

③ 健康長寿日本一を目指す長崎だからこそ

健康長寿日本一を目指す長崎県において、自転車利用の低さを伸びしろと捉え、自転車の利活用が健康寿命の延伸などの起爆剤となることが期待される。

④ 観光地が点在している長崎だからこそ

2つの世界遺産をはじめ、魅力的な観光資源が数多く点在している長崎県。それらをつなぐ手段として自転車の活用が期待される。

上記、基本方針を踏まえ、生活環境、健康増進、観光振興、安全・安心に関する課題に対応するため、自転車活用の推進に関する目標を4つ設定した（図－2）。

- ① 自転車を快適に利用できる良好な生活環境の形成
- ② 自転車を活用した健康づくりの推進
- ③ サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化
- ④ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現



図－2 長崎県自転車活用推進計画の目標

3. 長崎県のサイクリングルートについて

本県では、潮風を切って走るロングライドや観光地を巡りながら走るツーリング等、多様性に富んだサイクリングを楽しむことができるよう、県内4つのサイクリングルートを設定した（図－3）。



図－3 長崎県サイクリングルート管内図

① 下五島地域サイクリングルート（愛称「GOTO ばらもん」）

「快水浴場百選」にも選ばれている高浜海水浴場（写真－1）をはじめ、島ならではの風景美を楽しみながらサイクリングできるコースや、五島列島の国際トライアスロンのコースにチャレンジできる上級者向けのコースもあり、多様性に富んだルート。



写真－1 高浜海水浴場



写真－2 サイクリング状況

② 上五島地域サイクリングルート（愛称「上五島椿」）

世界文化遺産の構成遺産「頭ヶ島の集落」にある頭ヶ島天主堂（写真－3）など様々な教会を巡り、「日本三大うどん」の1つとされている五島うどんに舌鼓を打ったりと、島の歴史と文化を堪能できるルート。



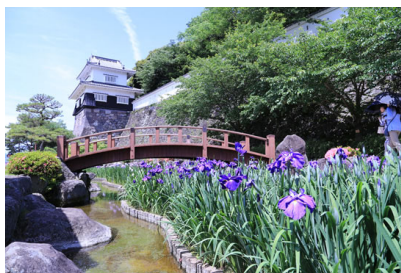
写真－3 頭ヶ島天主堂



写真－4 サイクリング状況

③ 大村湾南部地域サイクリングルート（愛称「大村湾 ZEKKEI」）

大村市にある大村公園（写真－5）は、国指定の天然記念物「オオムラザクラ」をはじめ約 2000 本の桜が開花する花見スポットとして知られる。さらに海岸沿いのルートには桜のトンネルが姿を現し、春を満喫できるルート。



写真－5 大村公園



写真－6 サイクリング状況

④ 島原半島一周サイクリングルート（愛称「イコモン」）

島原半島は日本で初めて認定された世界ジオパークで、雄大な自然を有する半島を一周できる全長 106 km のルート。鉄道廃線跡を活用した自転車歩行者専用道路（写真－7）も整備している。途中には小浜温泉や島原温泉などの有名温泉地もあり、疲れた体をゆったりとほぐすことができる。



写真－7 鉄道廃線跡を活用した自転車歩行者専用道路

4. 取り組み状況について

自転車活用推進にかかる取り組みとして、長崎県道路維持課では主にサイクリングルートの走行環境整備と受入環境整備を行っている。走行環境整備として、コース案内看板の設置（写真－8）、路面標示（矢羽根、ブルーライン）の整備、走行安全対策（側溝整備、防護柵設置等）を実施している。受入環境整備として、既存休憩施設を活用した受入施設及びサイクリング拠点の設置、サイクルラック（写真－9）やメンテナンススペースの設置を行っている。



写真－8 コース案内看板

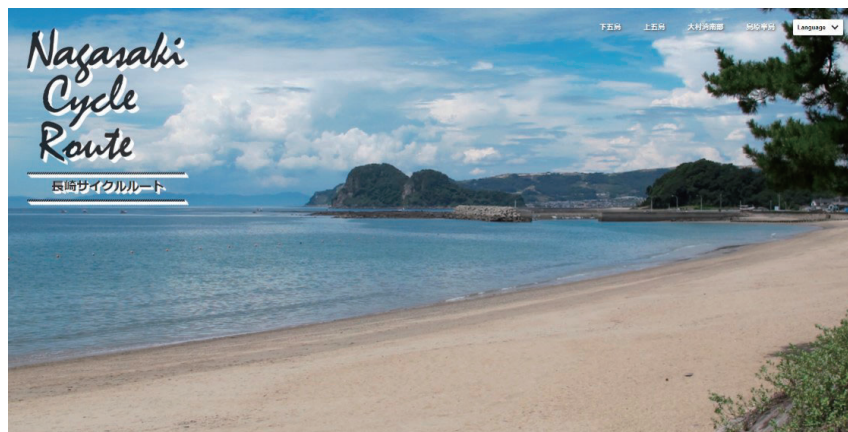


写真－9 サイクルラック

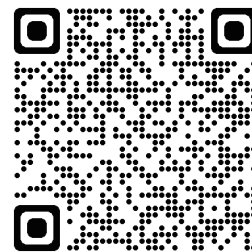
下五島地域、上五島地域、大村湾南部地域のサイクリングルートは、整備が完了しており、島原半島一周サイクリングルートについては、将来的にナショナルサイクルルートを目指しているため、要件に沿っ

た走行環境・受入環境の整備を行っている。

情報発信としては、特設ウェブサイト（写真－10）を開設し、4つのサイクリングルートについてのマップや見どころを紹介している。



写真－10 特設ウェブサイト



写真－11 特設ウェブサイト QR コード

5. 今後の展望について

ルート設定や案内看板、路面標示の設置などのハード整備は概ね完了し、今後はより多くの方に自転車を活用してもらい、自転車を通じた地域活性化や健康増進等を図るため、ソフト整備が必要となる。ソフト整備では、情報発信や店舗・宿泊施設のサポート体制の構築など、市町や観光関係者、民間企業等が連携して取り組み、地域全体の機運を醸成することが必要不可欠である。

地域全体の機運を醸成するため、本県の観光部局が主催となり、令和6年5月に市町や民間企業、サイクリストを交えて大村湾南部地域サイクリングルートの試走会及び意見交換会を実施した（写真－12）。試走会では、民間企業が実施している「大村湾サイクルージング」（写真－13）を組み込んで試走を行った。「大村湾サイクルージング」とは、自転車を船に乗せて、大村湾に面する様々な街に海から訪れるクルージングとサイクリングを掛け合わせたものである。「大村湾サイクルージング」と組み合わせることで、本サイクリングルートに新たな付加価値が生まれ、地域活性の起爆剤としての可能性を参加者の方に肌で感じてもらうことができた。今後とも市町や観光部局と連携して、意見交換会等を開催し、地域全体の機運の醸成を図り、“長崎県だからこそ”を活かした自転車活用推進に努めていく。



写真－12 意見交換会



写真－13 大村湾サイクルージング