

大村市自転車活用推進計画

2021年3月策定

目 次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画の区域	2
1-3 計画の期間	2
1-4 計画の位置付け	2
第2章 自転車を取り巻く環境の変化	3
2-1 自転車の特性	3
2-2 自転車を取り巻く環境の変化	7
第3章 本市における自転車利用環境の現状と課題	13
3-1 本市を取り巻く環境	13
3-2 自転車の利用環境	18
3-3 自転車の利用状況	21
3-4 自転車活用における課題	23
第4章 計画の基本的な考え方	24
4-1 計画の基本目標	24
4-2 計画の基本方針	24
第5章 自転車の活用に向け実施すべき具体的な施策	25
5-1 実施すべき具体的な施策の体系	25
5-2 実施すべき具体的な施策	26
第6章 自転車ネットワーク計画の策定	34
6-1 自転車ネットワーク計画	34
6-2 自転車駐輪場の整備と維持管理	45
第7章 計画の推進体制と進捗管理	46
7-1 計画の推進体制	46
7-2 計画の進捗管理	47

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

自転車は、子供からお年寄りまで幅広い世代が手軽で便利に利用することができるとても優れた乗り物です。自転車を活用することで健康、経済、環境など私たちの生活に様々な利益をもたらします。また、近年では単なる移動手段としてだけでなく、余暇・レジャーや観光振興、災害時の移動手段などその利便性が見直されており、様々な場面での利活用が期待されています。

本市は、温暖で県内でも比較的平坦な地形とコンパクトな市街地を有していることから、自転車利用に適したまちだといえます。そのため、通勤・通学をはじめ、買い物やレジャーなど多くの市民が自転車を利用しています。一方で、依然として自家用車利用の依存度が高く、人口増加に伴い自家用車の保有台数も増加しています。また、これらを背景として通勤・通学時間帯の交通渋滞や自転車関連事故の多発など、市街地における交通課題が顕在化しているとともに、近年の自転車利用の多様化やその利活用への対応が遅れている状況です。よって、現段階では自転車を安全に安心して利用できる環境が整っているとはいえ、自転車利用者の多い本市にとって、様々な観点での環境整備を行うことが急務となっています。

このようななか、平成29年5月に「自転車活用推進法」が施行され、翌年6月には「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。国の「自転車活用推進計画」においては環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進など新たな課題に対応するため、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することとされています。また、これを受けて、平成31年3月には長崎県が「長崎県自転車活用推進計画」を策定し、本市を含む県内の自治体に参加する「長崎県サイクルツーリズム推進協議会」による取り組みが活発化するなど、県内でも自転車活用推進に対する機運が高まっています。

これらを背景として、本推進計画では本市の特性やニーズ、課題等を考慮しながら、安全で快適に自転車を利用するための環境整備を進めるとともに、他の関連分野と連携しつつ観光振興や市民の健康増進、環境負荷の低減など自転車の活用を総合的かつ計画的に進めていくために必要な基本的な考え方や施策をとりまとめます。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。

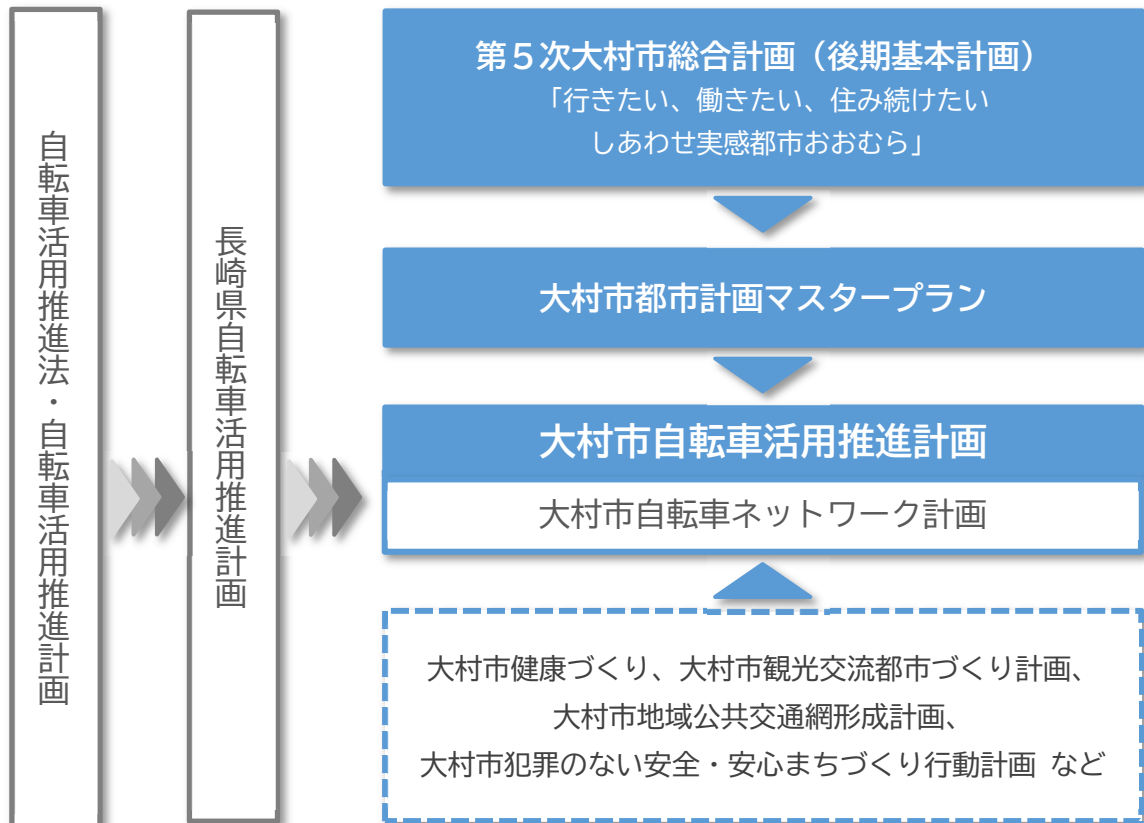
1-3 計画の期間

本計画では、本市のまちづくりの指針となる「第5次大村市総合計画（後期基本計画）」との整合を図るため、計画期間を2021年度（令和3年度）から2025年度（令和7年度）までの5年間とします。ただし、自転車の活用を推進するにあたり、社会情勢の変化に合わせて柔軟に対応するため、長期的な展望を視野に入れつつ計画を推進します。

1-4 計画の位置付け

「第5次大村市総合計画」では『環境にやさしいまちづくりの推進』が掲げられており、「大村市都市計画マスタープラン」では『コンパクトな市街地の形成のための自転車利用の促進に向けた取組の推進』に取組むこととされています。これらの上位計画を踏まえ、本計画ではその他の関連計画と連携しつつ、自転車の具体的な活用や利用環境整備における方策を示します。

計画の体系図



第2章 自転車を取り巻く環境の変化

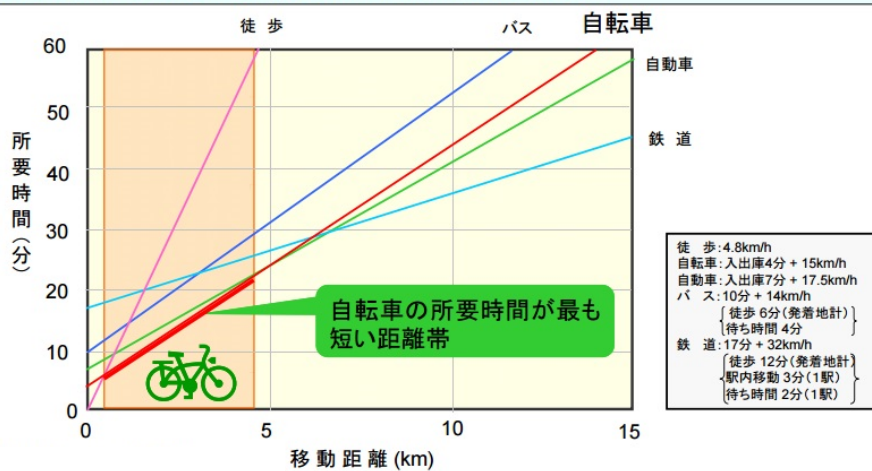
2-1 自転車の特性

自転車を生活に取り入れることで健康、経済、環境など様々な利益をもたらすとともに、私たちの日常生活における課題の解決の一助となることが期待されています。本計画では自転車をもつ様々な特性やメリットについて以下のようにまとめました。

特性1 5km程度の近距離移動に最適

自転車は5km程度の近距離の移動においては、他の交通手段よりも移動時間が短く、主に都市内交通として最も効率的な移動手段とされています。本市は、市街地が平坦でおおむね半径5kmの円内に収まる規模であることから、市街地部での近距離移動は自転車利用が適していると言えます。

- 自転車は5km程度の短距離の移動においては、他の交通手段よりも移動時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段である



出典：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」

特性2 健康に良く心身のリフレッシュに最適

自転車を活用することで、日常生活の中で無理せずに運動することができます。特に日々の移動を自家用車から自転車に転換するだけで、新たに運動する時間を設けることもなく、メタボリック症候群や生活習慣病の予防に役立ちます。また、自転車は有酸素運動に適しており、身体への負担が少なく継続しやすいため、日々の運動不足の解消から高齢者の健康維持まで気軽に行うことができます。例えば、体重 50kg の人が 20 分間乗る場合、水泳を 10 分間行った場合の運動量に相当します。自転車に乗ることで普段とは違ったまちの景色や季節の移ろいを感じることができ、心身のリフレッシュや社会生活におけるストレス軽減にもつながります。

さらに、感染症等の拡大防止の観点からも密閉・密集・密接を回避することができる移動手段としても見直されています。

身体活動で消費するエネルギー								
	 普通 歩行	 速歩	 水泳	 自転車 (軽い負荷)	 ゴルフ	 軽い ジョギング	 ランニング	 テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170
エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。								

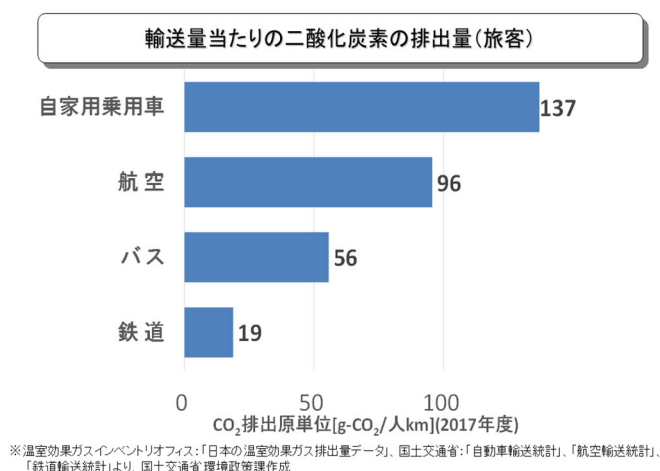
出典：厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準 2013」

特性3 環境にやさしく経済的

近年、温室効果ガスによる地球温暖化が世界規模で喫緊の課題となっています。我が国においても豪雨災害や猛暑リスクなどの急激な気候変動は地球温暖化が一因と考えられており、国・自治体・企業等のもとより、私たち一人ひとりが持続可能な未来に向けたライフスタイルの転換へ取り組む必要があります。

これらを背景として、2015年に国連総会で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中において、持続可能な開発目標（SDGs）が掲げられており、世界各国が共通で温室効果ガス排出削減などの環境保全をはじめとした持続可能な社会づくりを実現するための取組みが進められています。また、日本政府においても2050年の温室効果ガスの排出ゼロの実現に向け、脱炭素社会への動きがより一層加速している状況であり、温暖化への対応が経済と環境の好循環を作っていく『グリーン成長戦略』として位置づけられています。

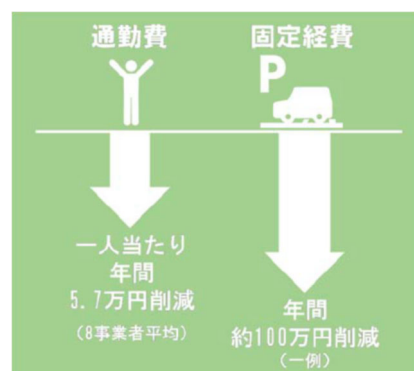
そこで、私たちにできる取組みの一つとして自転車の活用があります。自転車は二酸化炭素などの温室効果ガスを全く排出しない環境にやさしいクリーンな乗り物です。一方で、自家用乗用車は他の交通手段に比べ、輸送量当りの二酸化炭素排出量が最も多い乗り物になります。よって、私たちのライフスタイルを少し見直し、自転車を生活に取り入れることで環境負荷の低減に大きく寄与することができます。



出典：国土交通省ホームページ

また、自転車はとても経済的な乗り物です。車や公共交通機関と比べても必要な費用が少なく、また駐車スペースも取らないため、様々な経費の削減につながります。

一例として、国が行った自転車通勤を導入した事業者を対象とした調査では、従業員一人当たりの通勤費削減額は平均で年間約5.7万円という結果が出ています。



出典：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」

特性4 観光振興や地域活性化に大きく寄与

近年、全国各地で自転車を活用した観光振興や地域活性化の取り組みが活発に進められています。国内のみならず海外からの利用者也増加しており、観光立国を目指す我が国においてインバウンド効果を全国に拡大するため自転車がその一翼を担っています。

しまなみ海道



出典：尾道観光協会

琵琶湖サイクリストの聖地モニュメント



出典：滋賀県

長崎県においても平成 31 年 3 月「長崎県自転車活用推進計画」の策定に伴い、サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化を図るため「長崎県サイクルツーリズム推進協議会」が設立されました。本協議会では、県を主体として国や本市を含む県内自治体、自転車関連団体等が参加し、県内におけるサイクリングルートを設定し、沿線協力店の情報発信をはじめトイレ、休憩所の貸し出しなどのサイクリスト受け入れ体制の構築や、サイクリングコース明示のための標識、路面標示の設置などソフト、ハードの両面においてサイクルツーリズムの推進に向けた環境整備が進められています。

また、本市においても大村湾沿岸 5 市 5 町と連携した自転車イベント「大村湾 ZEKKEI ライド」を 2017 年から開催しており、そのほか、県内で開催されている複数の自転車イベントを契機として、市内外のサイクリストも増加傾向にあります。こうした自転車を活用した取組やイベント等により、更なる観光交流・資源の発掘、地域の情報発信、自治体間の連携強化が図られています。



出典：大村湾 ZEKKEI ライド実行委員会

2-2 自転車を取り巻く環境の変化

2-2-1 国及び長崎県の自転車活用推進計画

(1) 自転車活用推進法・自転車活用推進計画

自転車活用推進法は、議員立法によって平成 28 年 12 月に成立し、平成 29 年 5 月に施行された法律です。自転車活用推進法の概要は以下のとおりです。

自転車活用推進法（平成 29 年 5 月施行）

基本理念・目的	・ 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、国民の健康増進及び交通混雑の緩和 ・ 交通体系における自転車交通の役割拡大 ・ 交通安全の確保  自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること
基本方針	①自転車専用道路・自転車専用通行帯の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し 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良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車の活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域の活性化の支援
役割分担	国：自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施 地方公共団体：国との役割分担を踏まえ、区域の実情に応じた施策を策定、実施 公共交通関係事業者：自転車と公共交通機関との連携に努める 国民：国、地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

なお、同法第 11 条において、市町村は、国及び都道府県が策定した自転車活用推進計画を勘案して、区域の実情に応じた「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならないとされています。

また、平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。計画の概要は以下のとおりです。

自転車活用推進計画の概要

1 総論
(1) 自転車活用推進計画の位置付け (2) 計画期間（長期的な展望を視野に入れつつ、2020 年度まで） (3) 自転車を巡る現状及び課題（都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心）
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 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地域の駐車ニーズに応じた駐車場の整備推進 ⑤自転車の IoT 化の促進 ⑥生活通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寿命社会の実現 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跨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
3 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置
施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理
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
(1) 関係者の連携・協力 (2) 計画のフォローアップと見直し (3) 調査・研究、広報活動等 (4) 財政上の措置等 (5) 附則に対する今後の取扱方針

（２）長崎県自転車活用推進計画

長崎県では、県内の自転車活用推進に向けて平成 31 年度に「長崎県自転車活用推進計画」を策定しています。国の自転車活用推進計画を勘案しつつ、「長崎県総合計画チャレンジ 2020」の下部計画として位置づけられ、2020 年度までを計画期間として定めています。長崎県自転車活用推進計画の計画概要は以下のとおりです。

長崎県自転車活用推進計画の概要

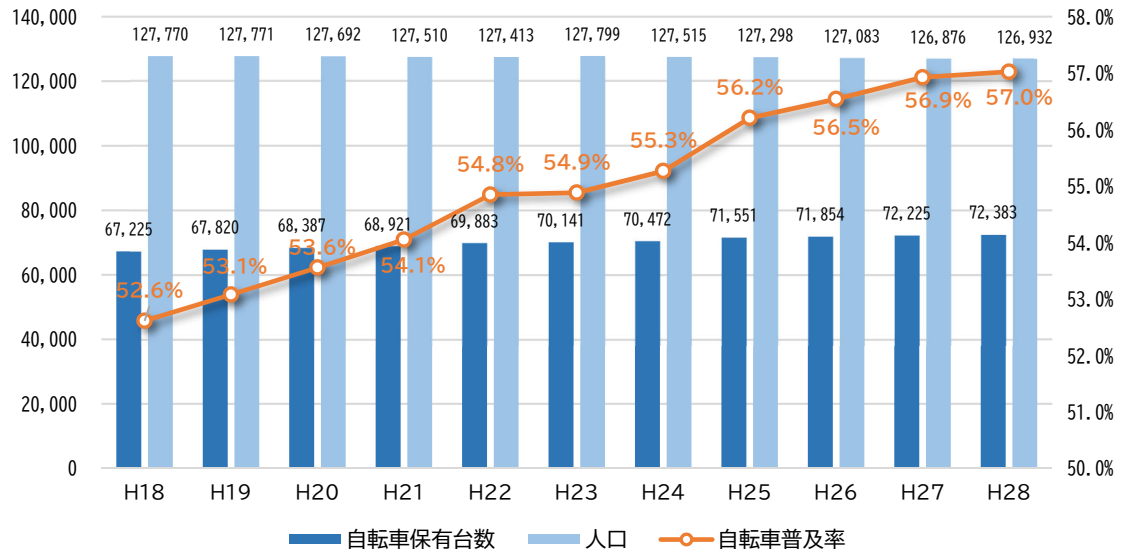
目 標	施 策
①自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成 コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車などの交通を中心としたまちづくりを推進し、良好な都市環境の形成を図る。また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自転車利用が見込まれる地域等において安全で快適な自転車利用環境を計画的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。	施策 1 自転車通行空間の計画的な整備促進 施策 2 違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保 施策 3 まちづくりと連携した総合的な取組の実施
②サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化 自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行や、サイクルイベントの開催等を通じた観光地域づくりを促進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。	施策 4 サイクルイベント開催における支援 施策 5 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進
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、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、自転車の点検整備を図ることなどにより、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。このため、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推進等により交通事故の削減を図る。	施策 6 自転車の安全利用の促進 施策 7 学校における交通安全教育の推進 施策 8 自転車通行空間の計画的な整備推進（再掲）
その他の取組み	・健康寿命に関する取組 ・保険などの加入を促進させる取組
指 標	
・自転車活用推進計画を策定した市町数 【実績値 0市町（2017年度） → 目標値 4市町（2020年度）】 ・地域の協議会で設定したモデルルートに対して走行環境の整備に着手した地域の数 【実績値 0地域（2018年度） → 目標値 3地域（2020年度）】 ・自転車乗車中の交通事故死傷者数 【実績値 197人（2015年） → 目標値 145人以下（2020年）】 ・交通安全について指導している学校の割合 【実績値 99.8%（2015年度） → 目標値 100%（2020年度）】	

2-2-2 自転車利用の多様化

(1) 自転車保有台数

国内における自転車の保有台数は年々増加傾向にあり、自転車普及率はおよそ6割弱となっています。

国内の自転車保有台数及び普及率の推移



*自転車普及率 = 自転車保有台数 / 総人口

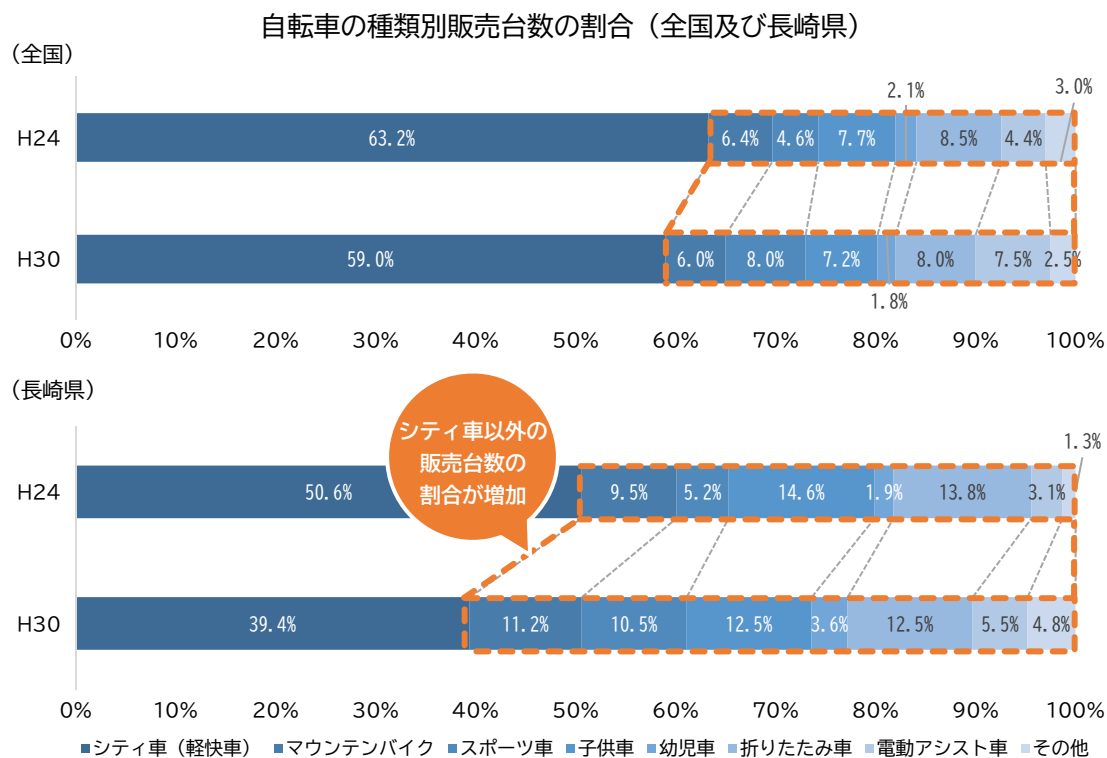
出典：(一財) 自転車産業振興協会

(2) 車種別ニーズの多様化

また、近年、個人の生活環境や生活習慣は多様化しており、それに伴いスポーツ車や電動アシスト自転車など様々な車種へのニーズも多様化している状況です。



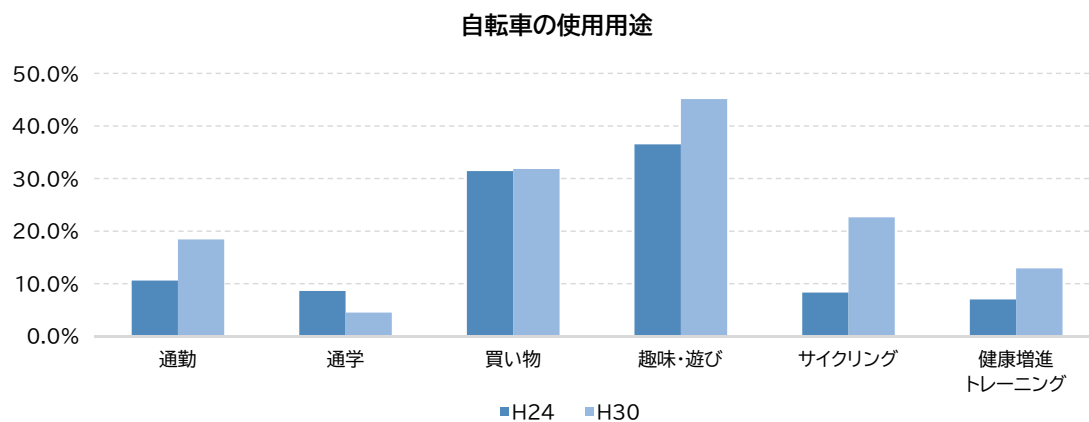
自転車の種類別販売台数の割合をみると、全国に比べ長崎県ではシティ車（軽快車）以外の販売が伸びており、顕著に車種の多様化が進んでいることが分かります。



出典：（一財）自転車産業振興協会

（３）自転車の使用用途

また、下図は長崎県の自転車の使用用途に関するアンケート調査結果（平成 24 年及び平成 30 年）を示したものです。平成 24 年に比べ平成 30 年では、通勤をはじめ趣味やレジャー、健康維持の目的での使用が増加していることが分かります。



出典：（一財）自転車産業振興協会

2-2-3 自転車施策の経緯

自転車施策については、自転車を取り巻く環境の変化や自転車利用の多様化などに伴い、これまでも関係法規などの改正や見直しが行われてきました。主な施策の改正の経緯は以下のとおりです。

自転車施策の経緯

施行年月	所管省庁	内容
平成 20 年 1 月	国土交通省 警察庁	自転車道や自転車専用通行帯等の整備を集中的に進める「自転車通行環境整備モデル地区（98 地区）」を指定 ※本市も指定
平成 20 年 6 月	警察庁	改正道路交通法施行：「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化 ①「歩道通行可」の標識がある場合 ②運転者が 13 歳未満、又は 70 歳以上、身体障害者の場合 ③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき
平成 23 年 10 月	警察庁	警察庁通達：自転車は「車両」という基本的な考え方にに基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通知
平成 24 年 11 月	国土交通省 警察庁	『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』の策定
平成 25 年 12 月	警察庁	改正道路交通法施行：自転車等の軽車両の路側帯通行に関する規定等を整備（自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限る）
平成 27 年 6 月	警察庁	改正道路交通法施行：自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備
平成 28 年 5 月	国土交通省	自転車活用推進法の施行
平成 28 年 7 月	国土交通省 警察庁	『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』の改定
平成 29 年 6 月	国土交通省	自転車活用推進計画の閣議決定
令和 2 年 6 月	警察庁	改正道路交通法施行：自転車の「あおり運転」等を危険運転として規定

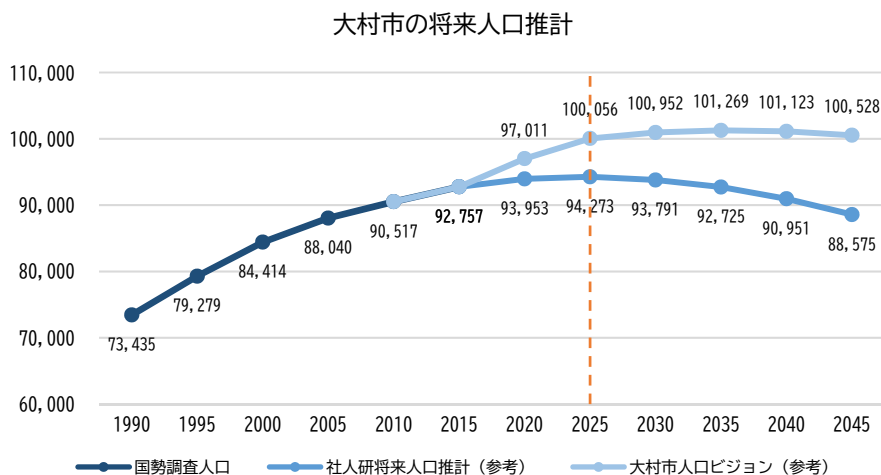
第3章 本市における自転車利用環境の現状と課題

3-1 本市を取り巻く環境

3-1-1 人口・地勢

(1) 人口

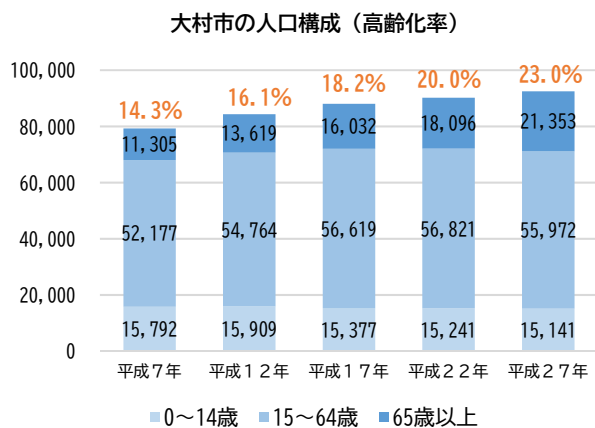
本市の人口は、97,423 人（令和 3 年 2 月末時点）で現在も増加を続けていますが、国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成 29 年推計）によると 2025 年（令和 7 年）頃をピークに減少に転じると予測されています。



出典：H27 年国勢調査・国立社会保障・人口問題研究所（H30.3）
大村市人口ビジョン（H27.12）

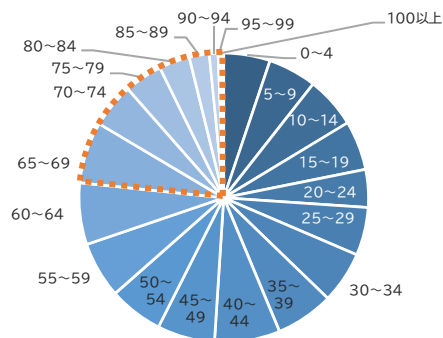
(2) 年齢別の人口構成

年齢別の人口構成をみると、本市においても少子高齢化が進んでおり、65 歳以上の高齢者人口が平成 7 年の 11,305 人に比べ、平成 27 年には 21,353 人とおおよそ倍増しています。それに伴い高齢化率も上昇していますが、人口全体が増加していることから 65 歳未満の人口は平成 7 年の 67,969 人に比べ、平成 27 年の 71,113 人と微増していることが分かります。



※朱文字は、高齢化率（65 歳以上の占める割合）を示す。

H27 年度の年齢別（5 歳階級）人口の構成

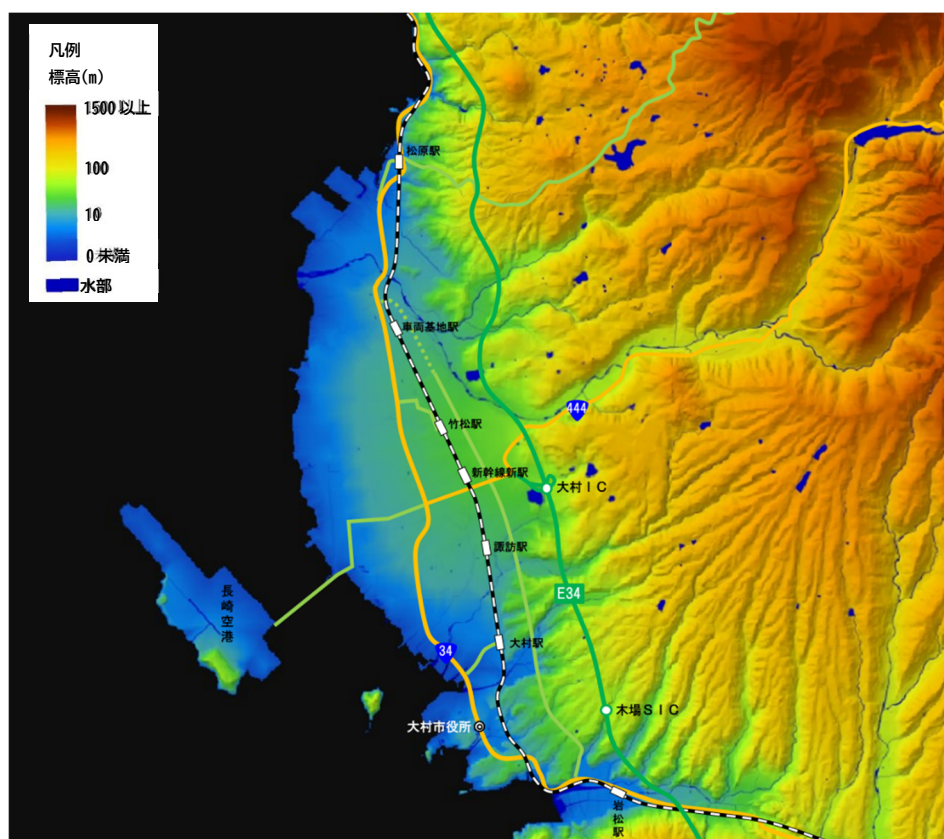


出典：H27 国勢調査 国立社会保障人口問題研究所

(3) 自然と地形

本市の総面積は126.73平方キロメートル（令和2年1月時点）で緩やかな扇状地をなしており、県内でも比較的平坦な土地を多く有しています。特に、市街地部では、平坦で高低差がないため、日常的な自転車利用には適した地形であると言えます。

大村市（市街地）の標高地図



出典：国土地理院

また、市内のどの場所でも西側に大村湾、東側に多良山系の山あいを眺めることができる特有の地形を有していることから、余暇やレジャーでの自転車利用はもとより普段の利用においても、風光明媚な自然を楽しむことができます。



多良山系からの大村湾の眺め



大村湾側からの多良山系の眺め

3-1-2 都市整備・公共交通ネットワーク

(1) 道路の整備状況

本市が管理する道路の総延長は 568.7km で路線数が 929 路線あります。(令和 2 年 4 月 1 日時点) そのうち、舗装延長は 524.5km で舗装率は 96.7%です。

大村市道路(橋梁)調書

区分	総延長	実延長				舗装延長	舗装率	改良延長	改良率	路線数
		道路部	橋	トンネル						
一級	89,038	83,499	82,596	904	0	82,666	99.0	67,658	81.0	28
二級	72,866	63,593	63,128	464	0	60,247	94.7	42,083	66.2	33
その他	406,826	395,341	392,231	2,988	122	381,602	96.5	259,008	65.5	868
合計	568,730	542,433	537,955	4,356	122	524,514	96.7	368,748	68.0	929

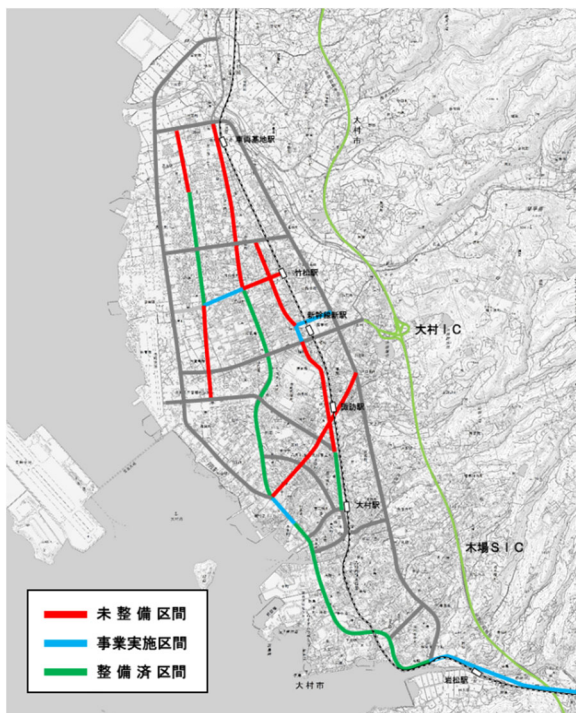
出典：大村市資料

また、市内交通網の主要な幹線道路となる都市計画道路の整備状況は、現在 66%となっています。自転車の走行環境ネットワークの構築においては、都市計画道路の整備が必要不可欠であり、今後も引き続き都市計画道路の整備を進める必要があります。

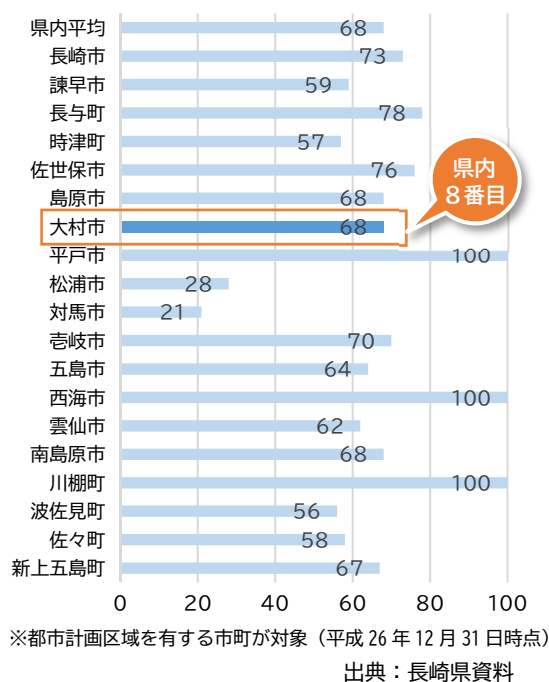
都市計画道路の整備率(令和 3 年 3 月末時点)

自治体名	路線数	都市計画 決定延長	整備済延長	事業中延長	着手済延長	未着手延長	整備率	着手率
大村市	18	51,040	33,822	7,141	40,963	10,077	66%	80%

都市計画道路の整備状況



県内の都市計画道路整備率(市町別)

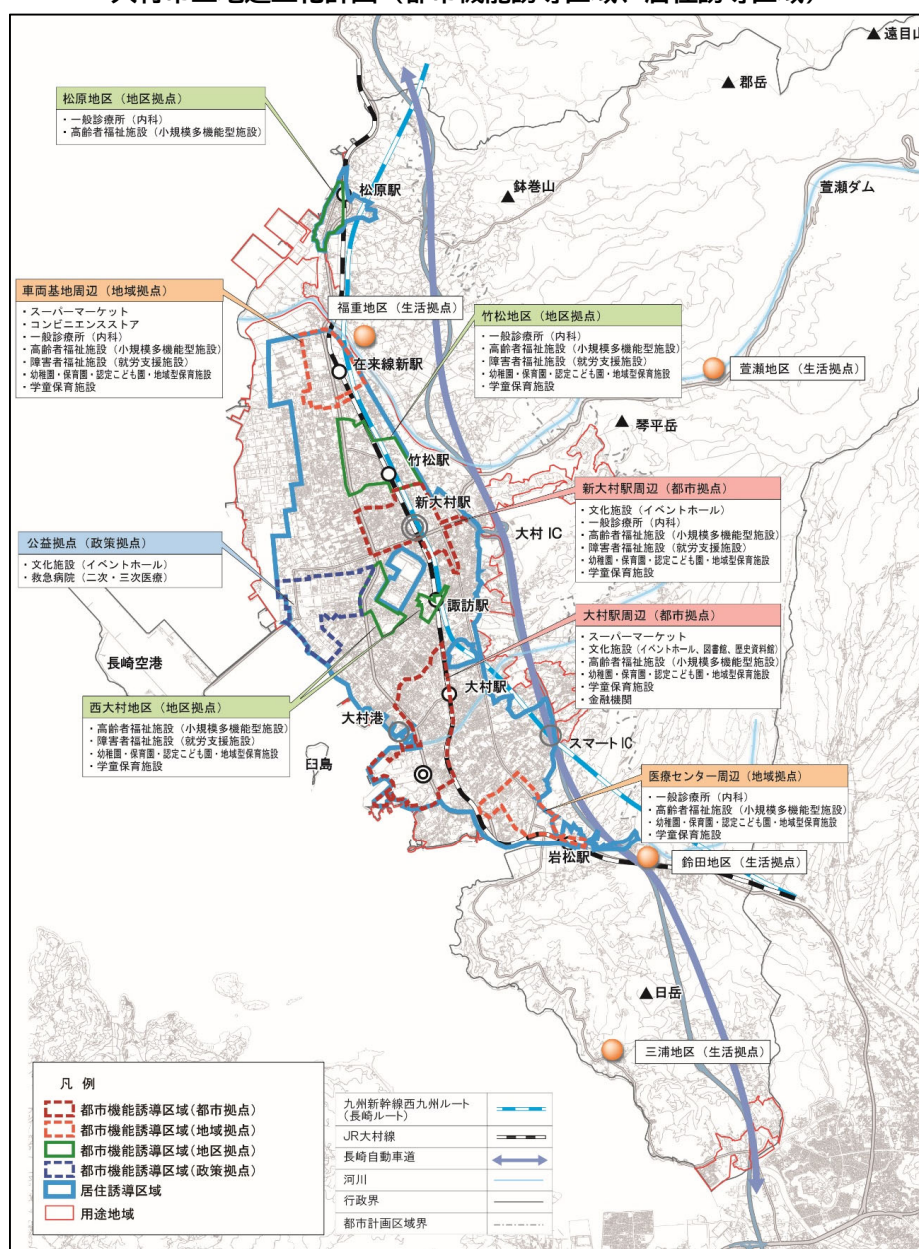


(2) コンパクトなまちづくりの推進

本市では、少子高齢化の進展や将来的な人口減少に備え持続可能な都市構造への転換を図るため、平成 29 年 3 月に「大村市立地適正化計画」を策定し、公共交通と連携した「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めています。

鉄道駅、バス停などの公共交通結節点を中心に、市街地の主要な拠点において都市機能及び居住誘導区域を設定しており、市民の誰もが歩いて暮らせるまちづくりを目指しています。また、コンパクトなまちづくりを進めるうえで、自転車は身近で環境に優しくアクセシビリティの高い交通手段として必要不可欠な移動手段の一つとなります。

大村市立地適正化計画（都市機能誘導区域、居住誘導区域）



出典:大村市立地適正化計画(H29.3 策定)

本市は、長崎空港をはじめ、高速道路インターチェンジ、令和4年開業の新幹線新駅を有する全国でも有数の高速交通の要衝都市であります。また、市内では鉄道（JR 九州）および路線バス（県営バス）が運行しており、市民をはじめ観光客などに利用されていますが、市民利用の低下や高速交通とのネットワーク不足、高齢者の移動手段の確保など様々な課題を抱えています。このことから、平成28年3月策定の「大村市地域公共交通網形成計画」に基づき、新幹線開業を見据え地域公共交通網の再編に向けた取り組みを進めています。

大村市の地域公共交通ネットワークのイメージ



3-2 自転車の利用環境

3-2-1 自転車通行空間の整備状況

自転車通行空間の整備には以下の3つの整備形態があり、自動車の速度や交通量を勘案し整備形態が選定されます。長崎県の自転車道 1.4km は、市内の一般県道大村外環状線（小路口町）において整備されており、令和3年度の全線開通により自転車道は 3.4km になる予定です。しかしながら、市内はもとより県内でも自転車通行空間整備がほとんど進んでいないのが現状です。

自転車通行空間の整備形態と整備状況

整備形態	【整備イメージ】	全国	長崎県
自転車道		150 km	1.4 km
自転車専用通行帯		430 km	0 km
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）		1,120 km	0 km

出典：国土交通省、長崎県資料

市内の自転車通行空間整備箇所（一般県道大村外環状線 自転車道）



一般県道大村外環状線（都市計画道路池田沖田線）



自転車道の通行状況

3-2-2 自転車の安全利用

(1) 大村市自転車安全利用条例

市では、市民をはじめ警察や学校、交通安全推進団体、事業所などあらゆる人たちが協力し、自転車の安全利用やマナーについて意識を高め、交通事故を防止し、安全で安心なまちづくりを目指すため、平成 26 年 7 月に「大村市自転車安全条例（大村市自転車の安全利用及び自転車等の放置防止に関する条例）」を施行しています。

大村市自転車安全利用条例の概要

市の責務

- 警察、学校、関係機関と連携し、安全利用に関する施策や啓発活動などの実施
- 公共の場で自転車等の放置を防止する施策の実施

利用者の責務

- 道路交通法などの関係法令の遵守
- 歩行者の安全確保に配慮した通行
- 駐車時の施錠や防犯登録
- 自転車の定期的な点検や整備
- 自転車損害保険などへの加入
- 公共の場所への放置禁止

自転車販売業者の責務

- 安全利用に関する啓発
- 自転車点検・整備について適切な助言
- 自転車損害保険などへの加入や防犯登録の勧奨

事業者の責務

- 従業員に対する安全利用の教育や啓発、指導

学校長の責務

- 幼児、児童、生徒、学生、保護者などに対する安全利用の教育や啓発、指導

関係団体の責務

- 安全利用に関する活動

(2) 安全利用講習会の実施

市では、平成 29 年から警察や交通安全推進団体と協働で学校や運転免許試験場などで自転車に関する道路交通法や安全な走行についての講習会を毎年開催しており、自転車の安全利用に向けた広報啓発活動に努めています。



スケアードストレート方式による自転車安全利用講習

(3) 市駐輪場と放置自転車の現状

現在、市には大村市駐輪場、岩松駅前駐輪場、竹松駅前駐輪場があり、主に通勤・通学で駅まで、または駅から自転車を利用する会社員や学生などに利用されています。各駐輪場の利用率はほぼ 100% に近く利用者のニーズが高まっています。今後の新幹線新駅及び在来線新駅の開業を迎えるにあたり、利用者のニーズに合わせた駐輪場整備が必要です。

大村市の駐輪場

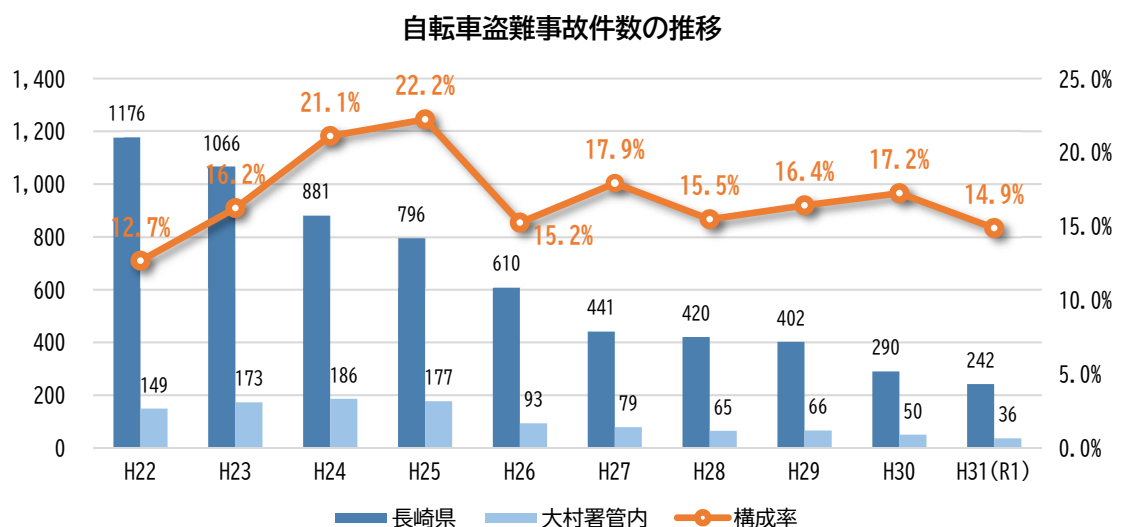
駐輪場名	収容台数（バイク含）
大村市駐輪場	602 台（634 台）
岩松駅前駐輪場	約 10 台
竹松駅前駐輪場	約 350 台



また、市内の放置自転車についても、毎年相当数あることから、これまでどおり適正に対処していくとともに、放置自転車の抑制に向けた対策を合わせて講じていく必要があります。そして、安全で利用しやすい環境を整えるためにも、放置自転車対策と駐輪場整備の両輪で取組を強化していくことが重要です。

(4) 自転車盗難の状況

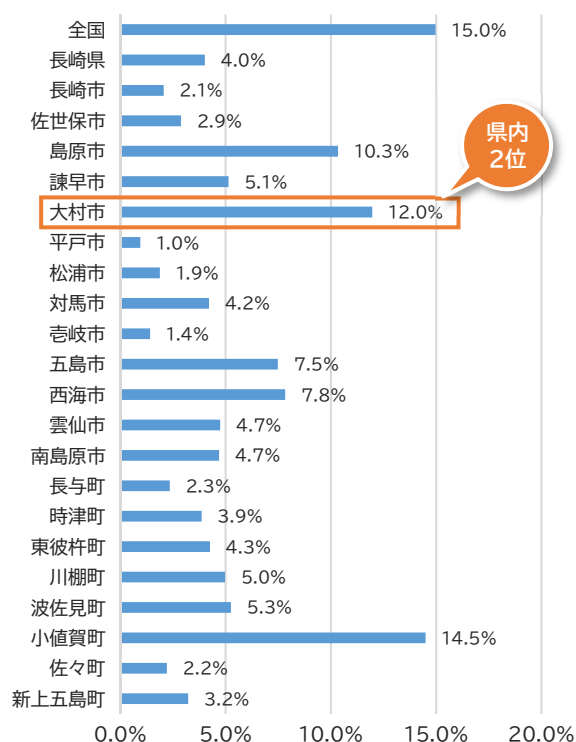
本市では、自転車盗難が多く発生しています。図は平成 22 年から令和元年までの県内及び大村署管内における自転車盗難件数とその構成率を示しています。過去 10 年の推移からみると県内及び本市の自転車盗難件数は年々減少傾向にありますが、県内における本市の盗難件数の構成率は依然として高く、過去 5 年ではほぼ横ばいとなっています。



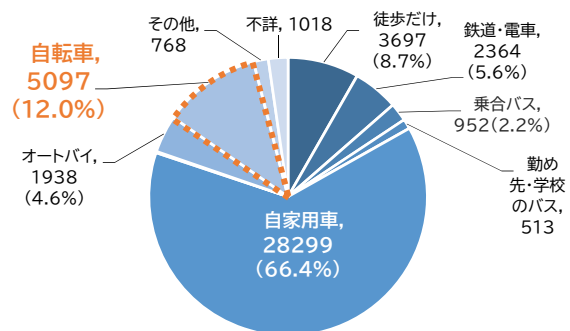
3-3 自転車の利用状況

(1) 自転車分担率

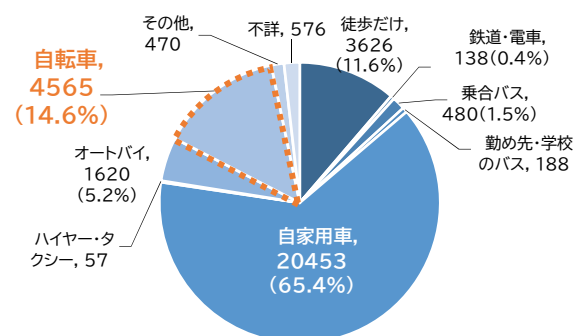
通勤・通学目的における本市での自転車分担率は12.0%であり、県内で2番目に自転車利用の割合が高くなっていますが、全国平均の15.0%に比べると未だ低い状況です。また、市内での従業・通学における自転車分担率から見ても自家用車利用が65.4%と依然として高い状況であり、近距離移動においても自家用車への依存が高いことがうかがえます。



市町別の自転車分担率（通勤・通学目的）



大田市の自転車分担率（通勤・通学目的）



市内での従業・通学における自転車分担

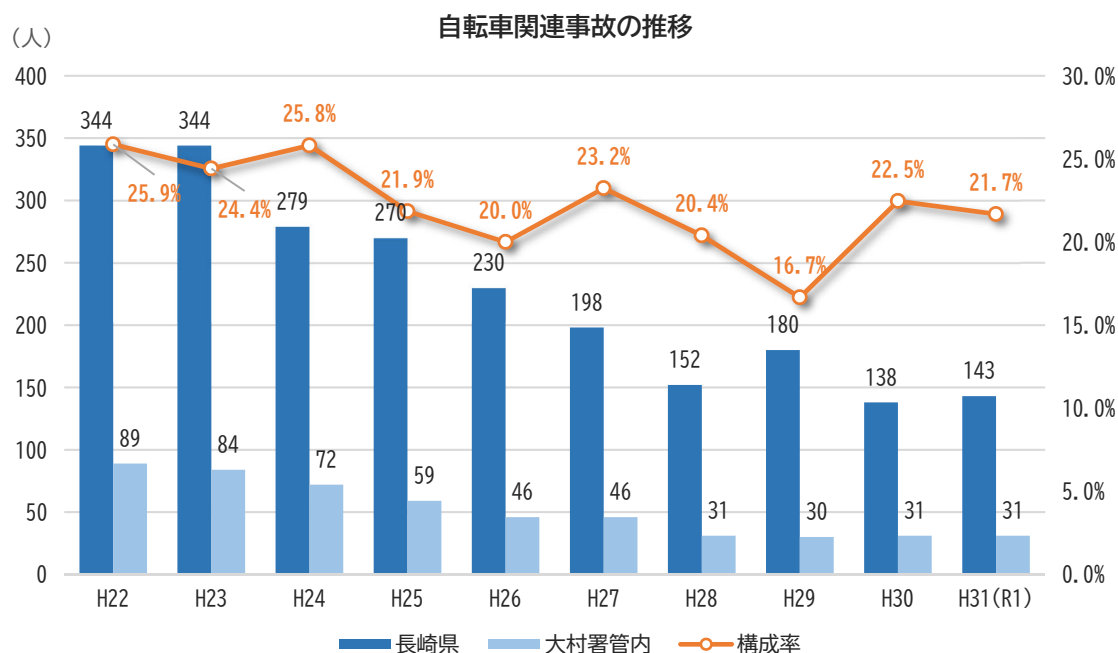
出典：平成22年国勢調査



通勤・通学時の国道34号の自転車通行状況(市役所前交差点付近)

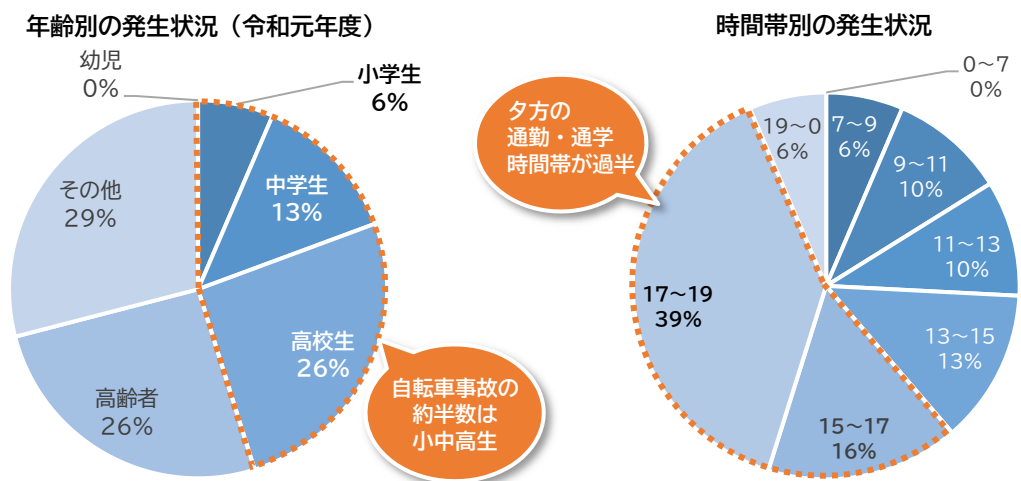
(2) 自転車関連事故の推移とその特徴

本市の自転車関連事故件数は年々減少傾向にあるものの、県内での発生件数に占める本市の構成率はほぼ横ばいで推移しており、県内の警察署別で見ると、過去10年間のうち9年間は本市を管轄区域とする大村警察署管内が1位となっています。平成31年度（令和元年度）は31件の事故が発生している状況です。



出典：自転車事故調査結果

また、自転車関連事故の特徴としては、年齢別の発生状況からみると小中高生の児童、生徒の割合が45%と約半数を占めており、高齢者も26%と高い割合を占めています。また、時間帯別の発生状況を見ると、特に夕方の通勤・通学の時間帯で55%と半数以上を占めていることから、特定の年齢層に対して原因や時間帯を考慮した交通安全教育及び指導を強化する必要があります。



出典：自転車事故調査結果

3-4 自転車活用における課題

① 自転車を安全に利用するための通行空間整備及び自転車駐輪場の確保

- ・現在の本市における自転車通行空間は限定的で断続的な状況です。そのため交通量の多い市街地で自転車が安全に通行するためには、自転車通行の多い主要な道路において通行空間整備を進めるとともに、自転車ネットワークの構築を図る必要があります。
- ・また、自転車の利用を進めるためには、駐輪スペースの確保が必要不可欠であり、公共施設や駅はもとより病院や事業所、商業施設などへの設置を促すとともに、利用者のニーズに応じた新たな駐輪場の設置の検討や既存駐輪場の適正な維持管理を実施していく必要があります。

② 健康・経済・環境に配慮した市民生活への転換と多様化する自転車利用への対応

- ・市民や企業に対して自転車がもたらすメリットや経済性などを伝えることで自転車利用を促し、健康増進や環境負荷の低減などを図る必要があります。
- ・また、近年多様化する自転車利用や市民ニーズに対し適切に対応することで、より一層市民の暮らしの質（QOL）の向上を図る必要があります。

③ サイクルツーリズムなどを活用した地域の魅力や情報発信の充実

- ・本市が主体となって開催する大村湾 ZEKKEI ライドを契機として、県内外からの来訪者に対して、市はもとより大村湾沿岸地域の魅力を伝えることで、より一層地域への経済波及や活性化を促すことが必要です。
- ・また、本市が目指す観光交流都市の実現に向け、公共交通と連携し、観光客が市内を回遊しやすく観光地などへ容易にアクセスできる環境を整えることが重要です。

④ 自転車関連事故及び犯罪の抑制と交通安全教育等の充実

- ・本市は県内でも有数の自転車利用が多いまちであることから、自転車関連事故や自転車盗難が多発しています。特に自転車事故の多い年齢層である中高生や高齢者の交通事故を抑制することや、自転車盗難などの犯罪を無くすことは喫緊の課題となっています。
- ・そのため、利用者の年齢層を踏まえ、事故の原因や事故の多い時間帯を考慮した交通安全教育の実施や、防犯登録の促進、放置自転車の抑制などをより強化することで、安全・安心なまちづくりを目指す必要があります。
- ・また、関係機関と連携しながら、自転車に係る交通安全教育や利用ルールの指導を強化するとともに、自動車の運転手に対しても多発する自転車関連事故防止に向けた広報啓発を行うことで、誰もが安心して利用できる環境づくりを進める必要があります。

第4章 計画の基本的な考え方

4-1 計画の基本目標

自転車の活用推進に向けた本計画の基本目標を以下のとおり定めます。

安全で快適な自転車による新しい価値を提案できるまち” おおむら”

4-2 計画の基本方針

基本目標を踏まえ、計画を実行していくための基本方針を以下のとおり定めます。

基本方針1 自転車を安全で快適に利用できる都市環境の整備

自転車を活用するためには、まず安全かつ快適に利用できる都市環境の整備が必要不可欠です。市内の主要な施設などを効率的かつ有機的に繋げるとともに、自転車通行空間を整備することで安全性の高い走行環境を創出します。

基本方針2 自転車を活用した市民の新しいライフスタイルへの転換

本市は、県内でも有数の自転車利用に適したまちだと言えます。そのため、私たちの意識を少し変えることで自家用車から自転車への転換を図ることができると考えています。そこで、自転車利用のメリットを広く啓発するとともに公共交通と連携した交通ネットワークを形成することにより、自転車での新しいライフスタイルへの転換を図り、市民の健康増進や環境負荷の低減を進めます。

基本方針3 サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化

「大村湾 ZEKKEI ライド」をはじめ、県内でも自転車を活用したイベントが開催されており、県内外からたくさんの参加者が訪れています。また、長崎県サイクルツーリズム推進協議会による市内を通過するサイクリングルートを検討が進められており、今後もサイクリストをはじめ観光客の増加が見込まれます。これらにより市内をはじめ、ルート沿線地域への経済波及を促すと同時に、地域の情報を発信することで観光振興及び地域の活性化を図ります。

基本方針4 自転車を安全に利用するためのまちづくり

本市における自転車関連事故の多くは中高生や高齢者による事故が大部分を占めており、県内の市町の中でも自転車関連事故の多い自治体です。そのため、自転車を安全に利用するための子供たちへの教育や、ルールやマナー違反、盗難などを減らすための広報、啓発活動を進めます。

第5章 自転車の活用に向け実施すべき具体的な施策

5-1 実施すべき具体的な施策の体系

設定した基本目標を達成するために実施すべき具体的な施策を次のとおり設定します。

基本目標	安全で快適な自転車による新しい価値を提案できるまち“ おおむら ”	
基本方針1 自転車を安全で快適に利用できる都市環境の整備	施策1	自転車通行空間の整備促進と自転車利用の促進
	① 自転車通行空間の整備 ② 自転車利用促進に関する広報・啓発	
基本方針2 自転車を活用した市民の新しいライフスタイルへの転換	施策2	まちづくりと連携した総合的な取組の実施
	③ コンパクトなまちづくりに資する自転車施策の推進 ④ 生活道路における安全対策の実施 ⑤ 自転車駐輪場の整備促進と適正管理 ⑥ 放置自転車の抑制	
基本方針3 サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域の活性化	施策1	自転車を活用した健康づくりの推進
	⑦ 自転車を活用した健康づくりの広報・啓発	
	施策2	自転車通勤への転換
	⑧ 自転車通勤に関する広報・啓発	
	施策1	サイクルツーリズムの推進と観光客受入環境の充実
	⑨ サイクルツーリズムの推進 ⑩ 官民連携によるサイクリスト受入環境の充実 ⑪ 自転車イベントの開催による観光振興及び地域の活性化	
基本方針4 自転車を安全に利用するためのまちづくり	施策2	公共交通機関と連携した自転車施策の推進
	⑫ レンタサイクル事業の推進	
	施策1	自転車など交通安全に関する取組の推進
	⑬ 交通安全運動の実施と交通指導員の確保 ⑭ 点検整備の啓発と自転車保険への加入促進	
	施策2	学校における交通安全教育及び安全対策の推進
	⑮ 交通安全教室の実施 ⑯ 通学路周辺の交通安全点検及び安全対策の実施	

5-2 実施すべき具体的な施策

基本方針1

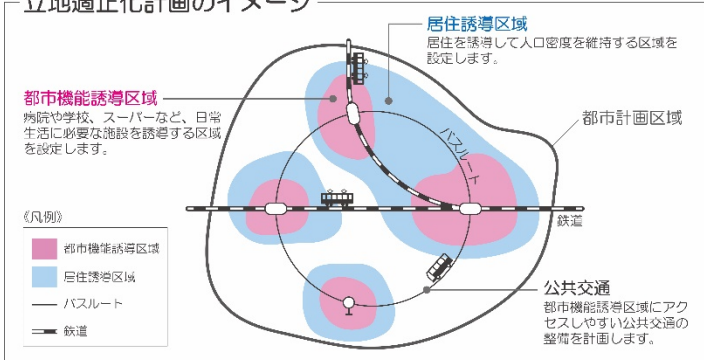
自転車を安全で快適に利用できる都市環境の整備

施策1 自転車通行空間整備の推進と自転車利用の促進

取組	① 自転車通行空間整備の推進
取組内容	自転車ネットワーク計画を策定し、関係機関と連携しながら自転車通行空間の整備を推進します。また、関係機関等の意見を踏まえ、路肩や交差点などにおける自転車通行空間の安全性・快適性の改善や道路標示、誘導サインの設置などを検討します。
取組イメージ	  自転車専用通行帯の事例（出典：国土交通省） 車道混在の事例（出典：福岡市）
推進担当等	道路課、国土交通省、県、警察

取組	② 自転車利用促進に関する広報・啓発
取組内容	自転車の利用を促進するため、自転車利用のメリットや自転車に関する情報などについて広報・啓発活動を実施します。
取組イメージ	  出典：国土交通省 出典：滋賀県
推進担当等	企画政策課

施策2 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

取組	③ コンパクトなまちづくりに資する自転車施策の推進
取組内容	大村市都市計画マスタープランや大村市立地適正化計画と連携し、コンパクトシティの形成に向けた自転車ネットワークの構築などの自転車施策の推進を図ります。
取組イメージ	立地適正化計画のイメージ  都市機能誘導区域 病院や学校、スーパーなど、日常生活に必要な施設を誘導する区域を設定します。 居住誘導区域 居住を誘導して人口密度を維持する区域を設定します。 《凡例》 - 都市機能誘導区域 - 居住誘導区域 - バスルート - 鉄道路線 都市計画区域 公共交通 都市機能誘導区域にアクセスしやすい公共交通の整備を計画します。 出典：大村市資料
推進担当等	道路課、都市計画課、企画政策課

取組	④ 生活道路における交通安全対策の実施
取組内容	通学路を含む道路幅員が狭い生活道路について区域を定めて時速30kmの速度規制を実施する「ゾーン30」の整備や、路面標示等による速度抑制対策、歩道設置などの交通安全対策の強化を図ります。
取組イメージ	 西大村小学校区「ゾーン30」  竹松小学校区「辻第二踏切改良」
推進担当等	道路課、安全対策課、学校教育課、警察

取組	⑤ 自転車駐輪場の整備促進と適正管理
取組内容	自転車の利用状況や市民ニーズなどを踏まえ、新たな駐輪場の整備について検討するとともに、鉄道駅やバスターミナル等の公共交通結節点をはじめ、公共施設や商業施設などへの自転車駐輪場の整備を促進し、自転車の利用環境の向上を図ります。また、市が管理する既存駐輪場の適正な管理に努めます。
取組イメージ	 大村市駐輪場 竹松駅前駐輪場
推進担当等	安全対策課、商工振興課(交通政策室)、都市計画課

取組	⑥ 放置自転車の抑制
取組内容	定期的な市内調査を行うことで放置自転車に対する適正な処置を講じます。また、放置自転車を抑制するための広報・啓発活動を実施します。
取組イメージ	 放置自転車 定期的な市内調査
推進担当等	安全対策課、道路課

基本方針2

自転車を活用した市民の新しいライフスタイルへの転換

施策1 自転車を活用した健康づくりの推進

取組	⑦ 自転車を活用した健康づくりに関する広報・啓発
取組内容	市民の健康増進を目的とした市内サイクリングコースの検討を行うとともに、健康づくり推進員が開催する健康講座において、自転車利用による効果やメリットなどについての広報・啓発活動を実施します。
取組イメージ	  出典：真庭市 健康づくり推進委員の取組（出典：大村市）
推進担当等	企画政策課、国保けんこう課

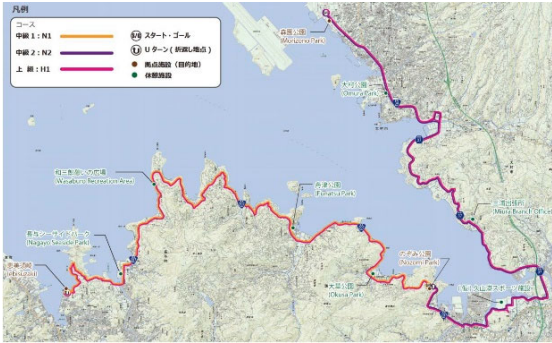
施策2 自転車通勤への転換による交通渋滞の緩和と環境負荷の低減

取組	⑧ 自転車通勤に関する広報・啓発
取組内容	交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を目的として、行政をはじめ民間事業者などにおける自転車通勤を拡大するための取組の検討や広報・啓発活動の実施を行います。
取組イメージ	 出典： 自転車活用推進 官民連携協議会  出典： 長崎県
推進担当等	企画政策課、環境保全課

基本方針3

サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域の活性化

施策1 サイクルツーリズムの推進と観光客受入環境の充実

取組	⑨ サイクルツーリズムの推進
取組内容	本市が参画する『長崎県サイクルツーリズム推進協議会』での取組を着実に実行するとともに、国、県、関係団体等と連携しながら、大村湾南部地域サイクリングルートをはじめ、広域的なサイクリングルートの構築を図ります。
取組イメージ	 出典：長崎県サイクルツーリズム推進協議会 大村湾南部地域サイクリングルート ロゴマーク 地域ロゴ 大村湾と樹々の景色を見ながら走るサイクリストをイメージ。ロゴの形は大村湾の形としている。
推進担当等	長崎県サイクルツーリズム推進協議会、国、県、道路課、地方創生課

取組	⑩ 官民連携によるサイクリスト受入環境の充実
取組内容	大村湾南部地域サイクリングルート沿線をはじめ、市内の民間事業者や公共施設管理者などと連携し、サイクリストの受入環境整備の充実を図ります。
取組イメージ	 出典：松山市 サイクルスタンドの設置
推進担当等	長崎県サイクルツーリズム推進協議会、道路課、地方創生課

取組	⑪ 自転車イベントの開催による観光振興及び地域の活性化
取組内容	自転車イベントの開催を通して、日常的にサイクリングを楽しむことができる仕組みづくりを行うとともに、携帯電話アプリなどを活用した大村湾沿岸地域の観光 PR や情報発信を行うことで、地域の活性化に寄与します。
取組イメージ	 出典：大村湾 ZEEKEI ライド実行委員会
推進担当等	企画政策課、地方創生課

施策2 公共交通機関と連携した自転車施策の推進

取組	⑫ レンタサイクル事業の推進
取組内容	新幹線新大村駅の開業に合わせて、観光向けのレンタサイクル事業の推進を図り、観光客の回遊性の向上と観光地等へのアクセシビリティの向上を図ります。
取組イメージ	 出典：琵琶湖大津観光協会 出典：波佐見観光協会
推進担当等	観光振興課、商工振興課(交通政策室)、観光団体

基本方針4

自転車を安全に利用するためのまちづくり

施策1 自転車の交通安全や事故防止などに関する取組の推進

取組	⑬ 交通安全運動の実施
取組内容	警察や交通安全協会などの関係団体と連携し、年4回の交通安全運動を実施することにより、交通安全意識の高揚や交通マナー向上を図ります。
取組イメージ	 出典:大村市資料  出典:長崎県
推進担当等	安全対策課、警察、大村市交通安全協会

取組	⑭ 点検整備の啓発活動と自転車保険への加入促進
取組内容	自転車の欠陥などによる自転車事故を未然に防ぐため、日常的な点検整備に関する広報・啓発活動を実施するとともに、万が一の事故に備えた自転車損害賠償責任保険などへの加入を促します。
取組イメージ	 TS マーク  出典: (一社)日本 損害保険協会
推進担当等	安全対策課、大村市交通安全協会

施策2 学校における交通安全教育及び安全対策の推進

取組	⑮ 交通安全教室の実施や自転車マナーの向上に向けた取組の実施
取組内容	警察や交通安全推進団体と協働で、小中高等学校での交通安全教室を実施し、自転車をはじめとする交通安全に関する教育・啓発に努めます。また、中高生向けに自転車マナーの向上を目的とした通学時の立哨活動や鍵かけ調査などを行うことで、通学時の自転車事故防止や利用マナーの向上、盗難防止に努めます。
取組イメージ	  小中学校での交通安全教室 出典:大村市自転車マナーアップ推進協議会
推進担当等	小中高等学校、社会教育課、安全対策課、警察、交通安全推進団体

取組	⑯ 通学路周辺の安全点検の実施と交通安全対策の強化
取組内容	通学路の安全確保に向けて関係機関と連携し、定期的な合同点検を実施します。また、関係者等の意見を踏まえ、危険箇所の改善や交通安全上必要な対策の推進を図り、通学時における交通事故防止に努めます。
取組イメージ	  大村市通学路交通安全プログラム 関係機関との合同点検の実施
推進担当等	道路課、安全対策課、教育委員会、国、県、警察、学校関係者

第6章 自転車ネットワーク計画の策定

6-1 自転車ネットワーク計画

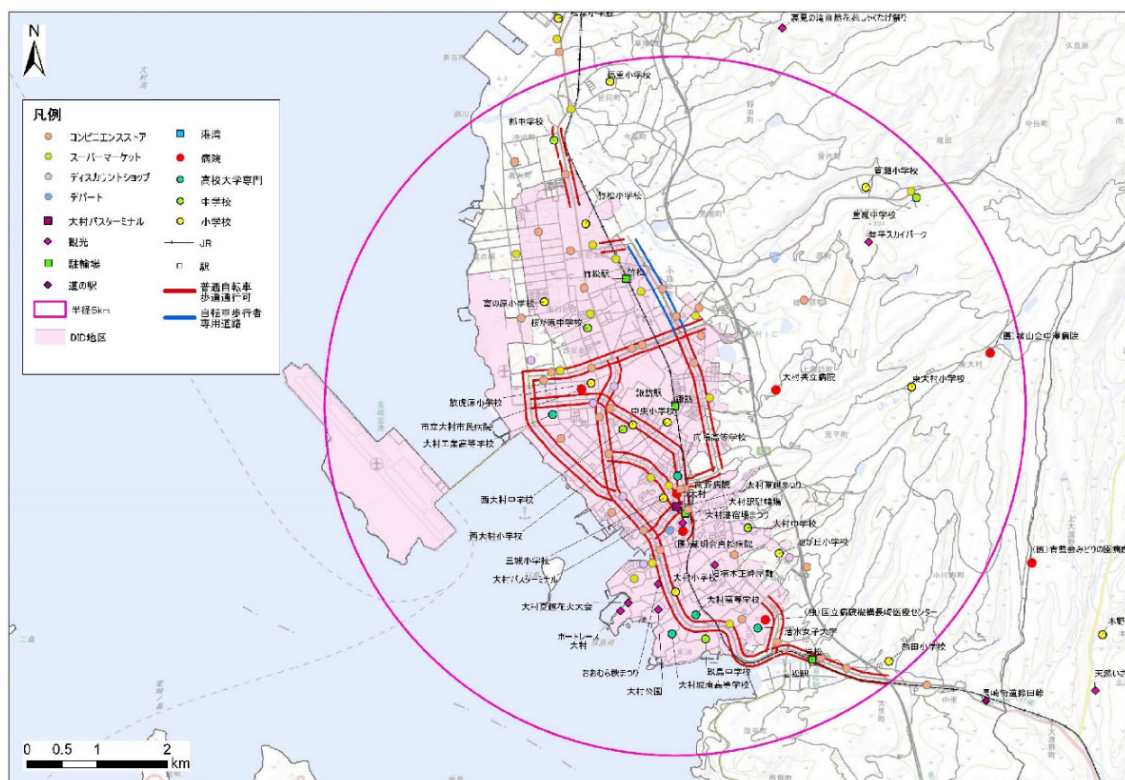
6-1-1 計画の基本的な考え方

自転車ネットワーク計画は、安全で快適な自転車通行空間の効果的かつ効率的な整備を目的として策定します。策定にあたっては、国の『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』（平成28年7月）に準拠して策定するものとし、主に「自転車ネットワーク路線」及び路線別の「整備形態」で構成します。

また、自転車活用推進計画における基本目標及び基本方針の実現に向け、実施すべき具体的な施策などを踏まえたうえで、自転車ネットワーク計画を策定するものとします。

なお、自転車ネットワーク計画の検討対象エリアについては、地域の特性や課題を踏まえ、自転車利用が想定される生活の視点や観光の視点などを考慮し、市街地部のおおむね中心部にある新幹線新大村駅を中心に、一般的に自転車の行動範囲とされている5km圏内とします。

図 自転車ネットワーク検討対象エリア



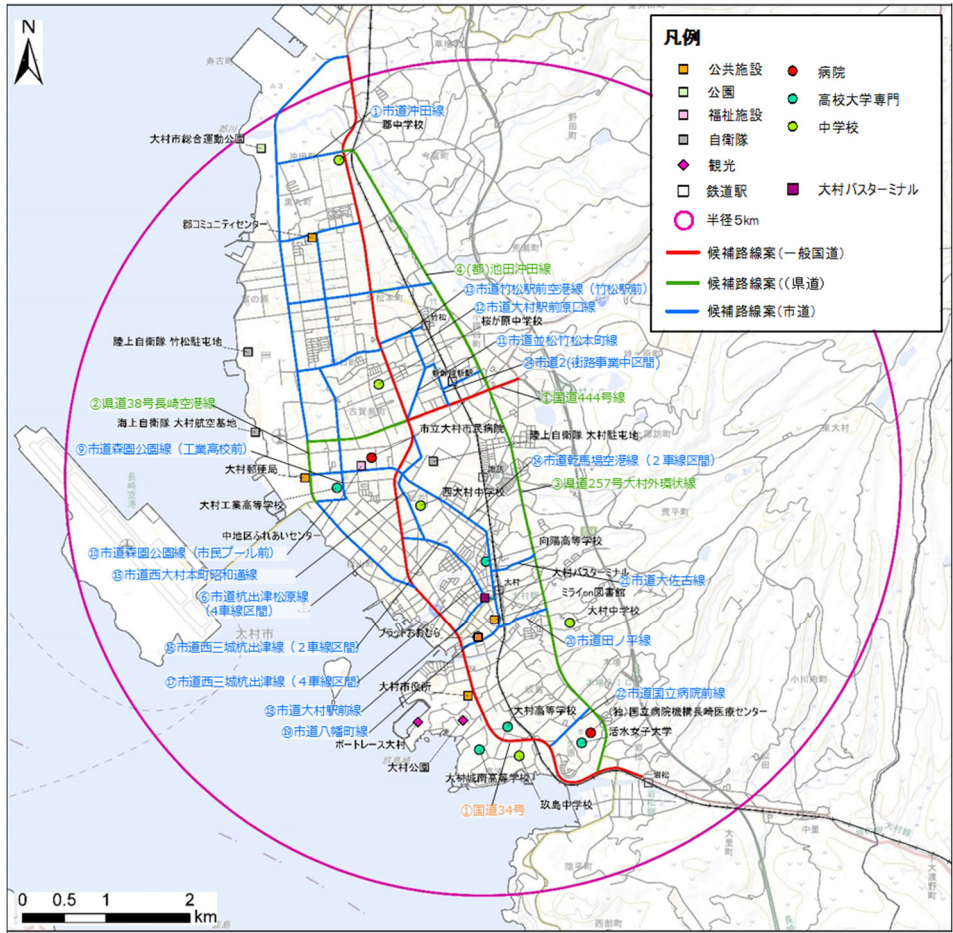
6-1-2 自転車ネットワーク路線の選定

検討対象エリアにおいて、自転車通行空間の整備効果を発現させるため、以下の視点を踏まえ、自転車ネットワークにおける必要性の高い候補路線を選定します。

自転車ネットワーク路線抽出の視点

視点1	自転車通行空間の整備状況
視点2	自転車需要が多い路線
視点3	鉄道駅や公共交通施設などの交通結節点の立地状況
視点4	公共施設や病院、学校など生活に必要な施設の立地状況
視点5	観光利用が見込まれる路線
視点6	自転車関連事故の状況
視点7	自転車通行空間の連続性の確保

上記の7つの視点で必要性の高い路線を抽出した結果、下図に示す自転車ネットワーク路線が形成されます。



6-1-3 自転車ネットワークの整備形態の検討

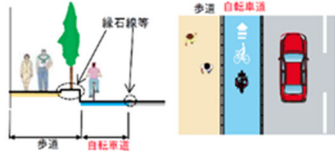
自転車ネットワーク路線毎に道路の種別や交通状況、速度規制などを勘案した上で、適切な区間設定を行い、自転車通行空間の整備形態を選定します。なお、整備形態の検討にあたっては『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』に準拠するものとします。

(1) 整備形態の種類

自転車通行空間の整備形態は、以下の3種類があります。

- ① 縁石等により歩道や車道と物理的に分離した「自転車道」
- ② 白線や路面着色により、歩道や車道と視覚的に分離した「自転車専用通行帯」
- ③ 車道の左側端に自転車の通行位置を明示した「車道混在」

整備形態のイメージ

整備形態	整備形態と選定基準	整備事例
自転車道	 幅員 2.0m以上で「一方通行」を基本とします。 選定基準：自動車の速度 50km/h 超	
自転車専用通行帯	 幅員 1.5m以上で「自転車専用通行帯」を基本とします。 選定基準：自動車の速度 50km/h 超	
車道混在	 幅員 2.0m以上で「一方通行」を基本とします。 選定基準：自動車の速度 50km/h 超	

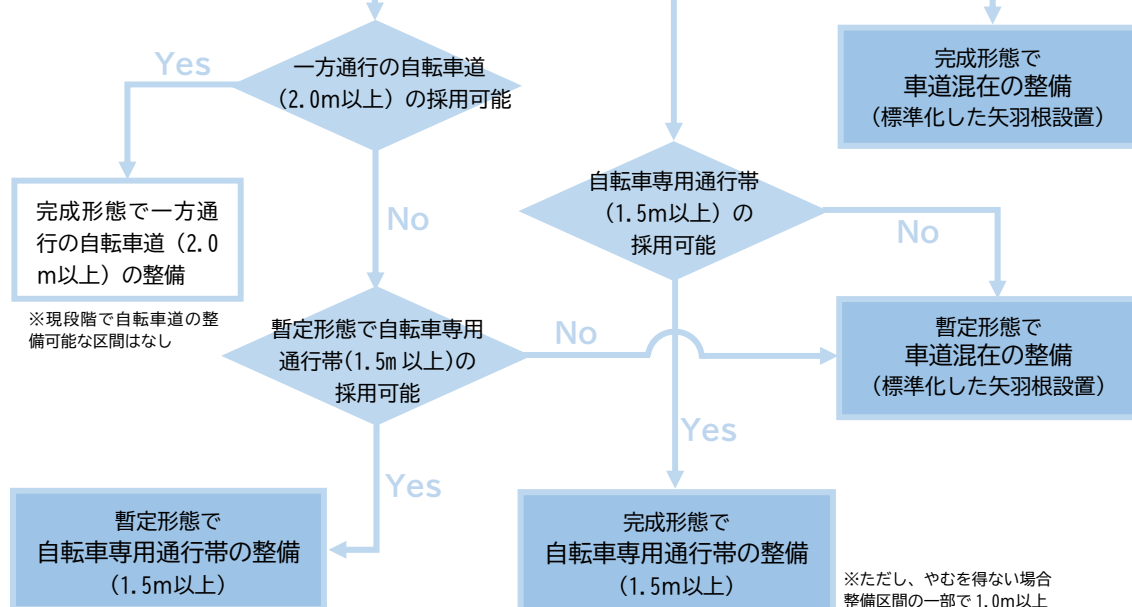
(2)整備形態の選定について

道路構造令の改正および『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』や交通規制基準の内容を踏まえ、自動車速度(指定最高速度)と自動車交通量、自転車歩行者交通量から整備形態を選定することを基本とします。

完成形態の選定の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A・C以外の道路	C 自動車の速度が低く、自動車の交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50km/h 超	A・C以外	速度が 40km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下
整備形態	自転車道 (幅員 2.0m以上)	自転車専用通行帯 (幅員 1.5m以上)	車道混在

暫定形態の選定の考え方

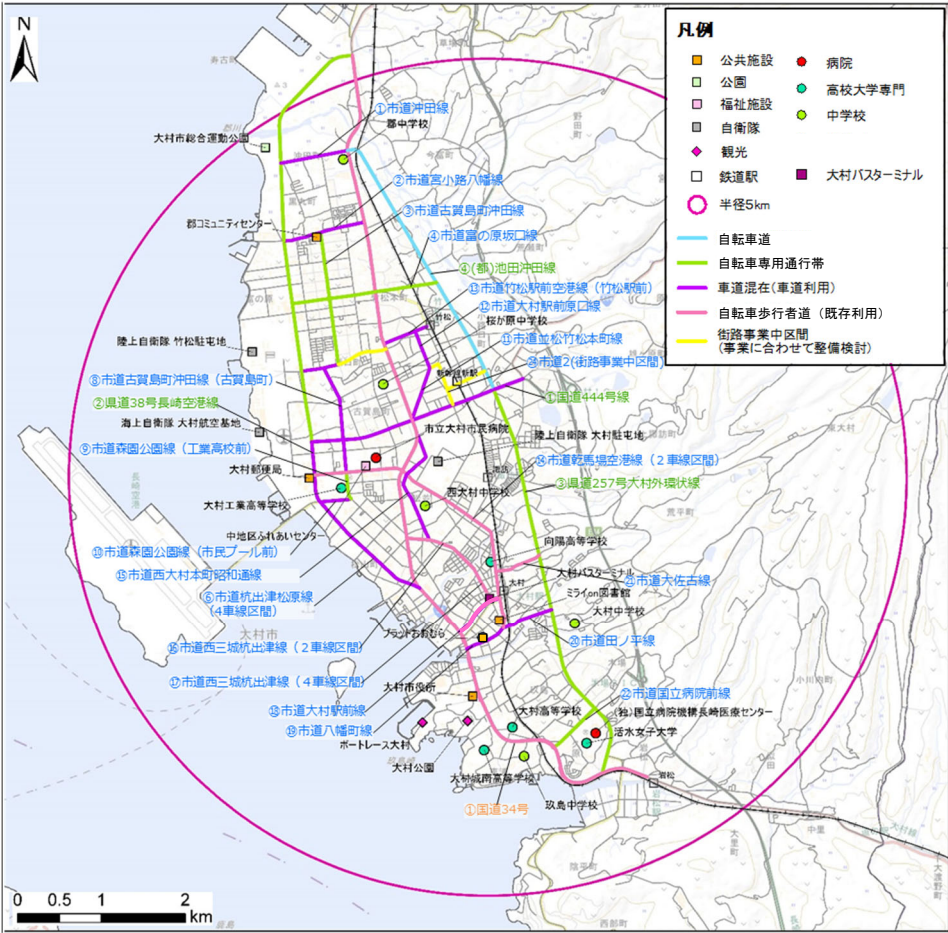


なお、国のガイドラインでは、道路の状況により選定基準による整備形態が困難な場合、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上しなければならない場合などは、完成形態ではなく暫定形態による整備が可能となっています。

本市においても早期の整備を推進し、効果を発現させるため暫定形態での整備を基本として進めます。

(3)自転車ネットワークの整備形態

自転車ネットワークの各路線における整備形態(暫定形態)は以下のとおりです。



※関係機関との協議により、整備内容が変更になる場合があります。

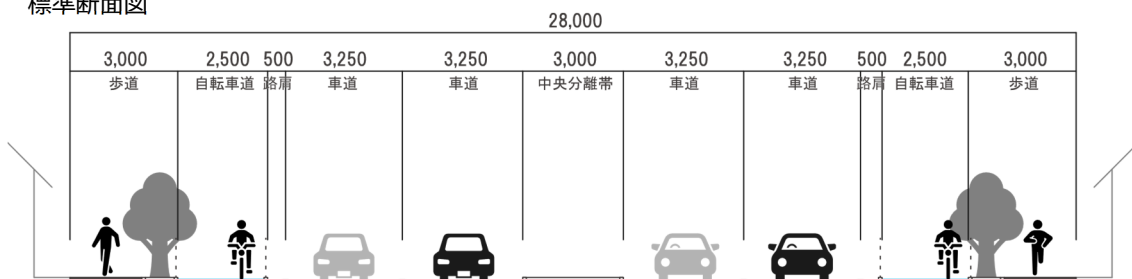
自転車ネットワーク路線一覧

管理者	路線名	道路種別	整備形態	延長(km)	交通量(台/日)	速度規制	備考
国管理	国道 34 号	主要幹線	自転車歩行者道	12.45	20,000 以上	50km/h	現行の自転車歩行者道を利用
県管理	国道 444 号	主要幹線	車道混在	1.40	20,000 以上	50km/h	自転車歩行者道併用区間あり
〃	県道 38 号長崎空港線	主要幹線	車道混在	1.96	20,000 以上	50km/h	自転車歩行者道併用区間あり
〃	県道 257 号大村外環状線	幹線	自転車通行帯	4.88	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	久原 2 丁目～池田 2 丁目
〃	県道 257 号大村外環状線(再掲)	幹線	自転車道	3.42	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	池田 2 丁目～沖田町 ※整備中
市管理	市道沖田線	幹線	車道混在	0.80	4000 以下	-	
〃	市道宮小路八幡線	一般	車道混在	0.98	4000 以下	40km/h	
〃	市道古賀島沖田線	補助幹線	自転車通行帯	1.59	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	富の原 1 丁目～富の原 2 丁目
〃	市道富の原坂口線	幹線	自転車通行帯	1.74	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	
〃	市道乾馬場空港線	幹線	自転車通行帯	7.35	4,000 以上 20,000 未満	50km/h	
〃	市道竹松駅前空港線	補助幹線	車道混在	0.98	4000 以下	40km/h	街路事業中間区と要連携
〃	市道古賀島沖田線(再掲)	補助幹線	車道混在	1.29	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	ゾーン 30 区間有
〃	市道森園公園線	一般	自転車通行帯	0.67	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	
〃	市道並松竹松本町線	一般	車道混在	0.64	4000 以下	40km/h	
〃	市道大村駅前原口線	幹線	車道混在	0.46	4000 以下	40km/h	
〃	市道乾馬場空港線	幹線	自転車歩行者道	2.31	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	現行の自転車歩行者道を利用
〃	市道西大村本町昭和通線	一般	車道混在	0.83	4000 以下	40km/h	
〃	市道西三城杭出津線	補助幹線	自転車歩行者道	1.32	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	現行の自転車歩行者道を利用
〃	市道大村駅前線	幹線	自転車歩行者道	0.62	4,000 以上 20,000 未満	-	現行の自転車歩行者道を利用
〃	市道八幡町線	幹線	車道混在	0.82	4,000 以上 20,000 未満	-	
〃	市道田ノ平線	幹線	車道混在	0.59	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	
〃	市道大佐古線	一般	自転車歩行者道	0.55	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	現行の自転車歩行者道を利用
〃	市道国立病院前線	幹線	自転車通行帯	0.65	4,000 以上 20,000 未満	40km/h	
合計	21 路線	-	合計	48.3			

(4)整備イメージ

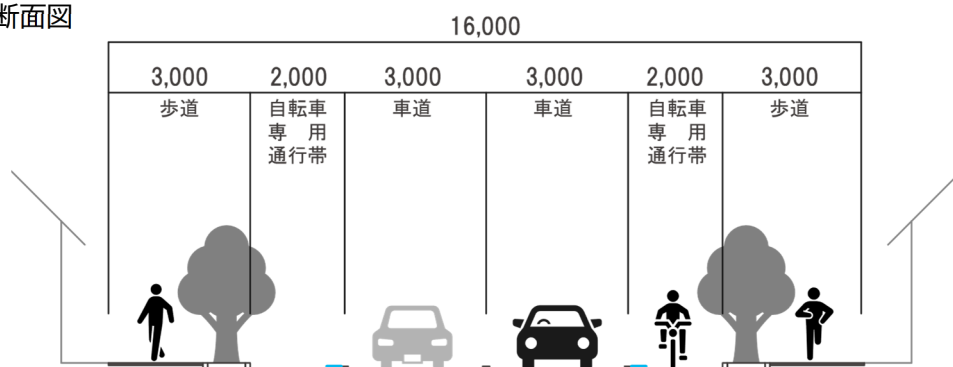
自転車道 一般県道大村外環状線(都市計画道路池田沖田線) ※長崎県整備中

標準断面図

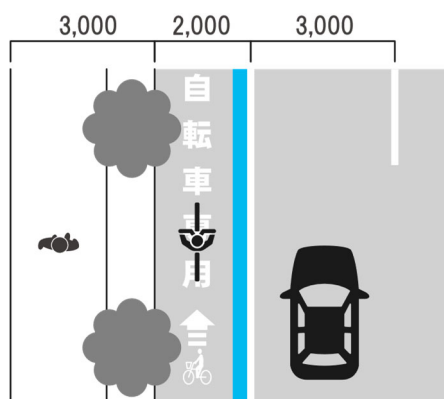


自転車専用通行帯 市道杭出津松原線(2車線区間)

標準断面図

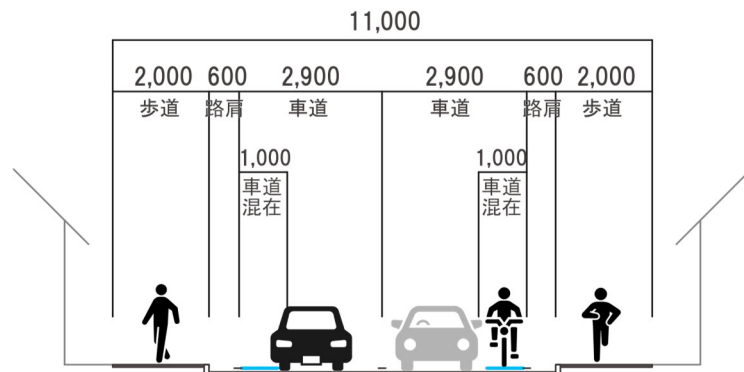


平面図

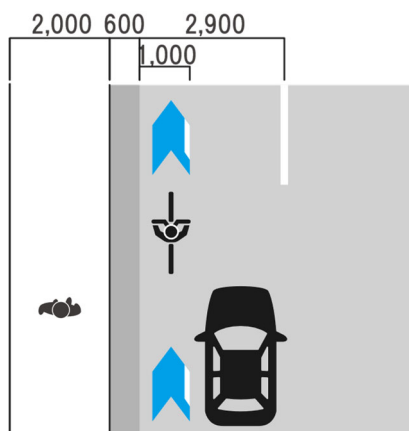


車道混在 市道八幡町線(八幡神社 ～ 国道 34 号)

標準断面図



平面図



整備イメージ写真

交差点部 市道古賀島沖田線・市道富の原坂口線の交差点



整備イメージ写真

6-1-4 整備の優先順位の考え方

整備路線の優先順位の考え方については、下記の項目を基本とし、国や県、警察などの関係機関と調整を図りながら、優先順位を決定し整備を推進します。

- 主要な幹線道路
- 自転車交通量が多い路線
- 自転車事故が多い路線
- 自転車通行空間の連続性
- 他事業との整備時期の調整 など

6-1-5 計画の実現に向けた課題

自転車ネットワーク計画に基づく整備(暫定形態)を推進するにあたり、以下に示すような課題があります。整備を進めるにあたっては、整備計画や設計の段階で関係機関との協議・調整を行ったうえで、それぞれの課題を解決していく必要があります。

(1)道路標識等の設置

自転車ネットワークに位置付けられた各路線は、それぞれ交差するため優先関係を明確にした上で、以下の安全対策を実施する必要があります。

- ・歩行者や自転車、自動車が横断する可能性があるため、注意喚起を促す法定外の看板設置や路面標示を設置する。
- ・横断歩道及び自転車横断帯を整備する。

(2)車道通行を基本とした自転車通行ルールの周知徹底

車道通行を基本とした自転車通行空間の整備において、自転車利用の基本ルールである「自転車は車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側通行」などの自転車利用五則を市民に広く周知し、通行ルールを理解したうえで順守していただく必要があります。

(3)交通規制解除

自転車専用通行帯、車道混在といった自転車通行空間の整備後は、警察等と協議を行い、普通自転車歩道通行可の交通規制解除を検討する必要があります。そのため、市民への周知や自転車利用者の理解を得ることが重要です。

(4)自転車ネットワーク路線への誘導、案内方法の検討

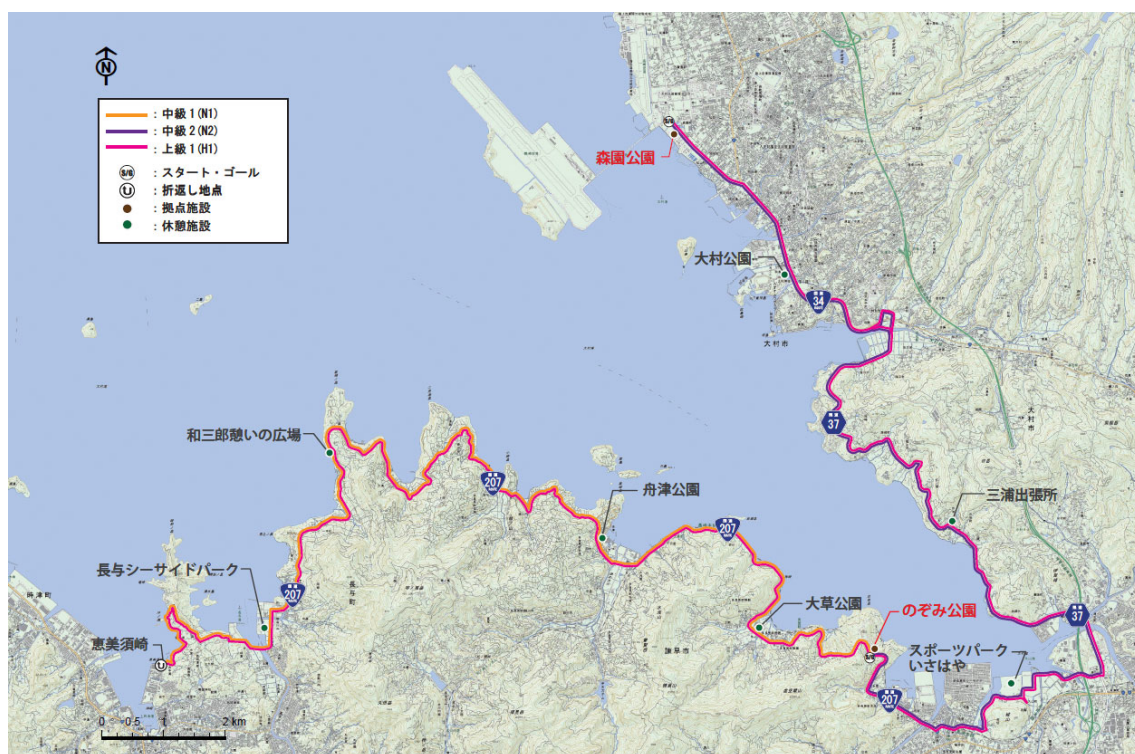
自転車通行空間整備を進めると同時に、利用者の自転車通行空間利用を促進するため、自転車ネットワーク路線への誘導、案内を行うことが重要です。警察や各道路管理者などの関係機関と連携しながら、分かりやすく利用しやすい誘導、案内方法の検討を行います。

6-1-6 大村湾南部地域サイクリングルートとの連携

本市が参画する『長崎県サイクルツーリズム推進協議会』において、大村湾南部の沿線地域を自転車で巡る『大村湾南部地域サイクリングルート』（愛称：大村湾 ZEKKEI）が設定されており、サイクリングルートの走行環境整備やサイクリストの受入環境の整備、沿線の魅力の情報発信などの取組を推進しています。大村湾南部地域サイクリングルートは市内の森園公園及び大村公園を拠点として、大村湾南部沿線を通る全長約 46km のコースであり、大村湾沿線からの絶景を眺めながら、観光地や飲食店などを自転車で巡ることで、沿線地域の魅力を楽しむことができます。サイクリングルートと自転車ネットワーク路線の重複区間についても連携を図りながら、安全で快適なサイクリングを楽しんでもらえるよう取り組んでいきます。

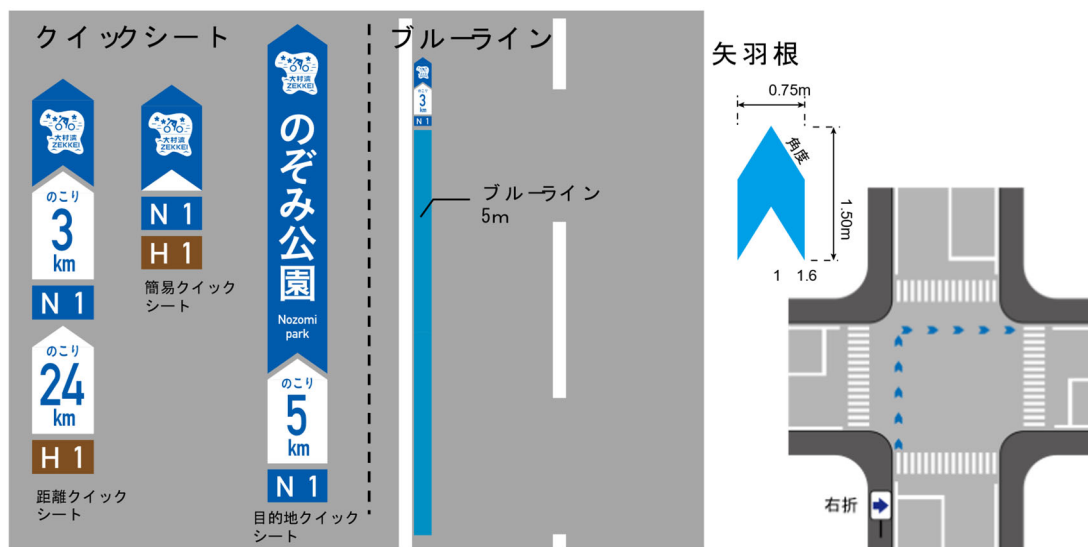
○走行環境整備

大村湾南部地域サイクリングルート（通称：大村湾 ZEKKEI）

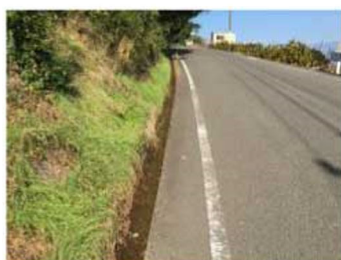


出典：長崎県サイクルツーリズム推進協議会

○ルート案内標識・路面標示の整備(イメージ)



○自転車走行時の危険箇所における対策検討



開渠箇所の調査及び対策検討



防護柵がない場所の調査及び対策検討



荒目のグレーチングに関する調査及び対策検討

○整備イメージ

市道杭出津松原線(森園公園付近)



6-2 自転車駐輪場の整備と維持管理

自転車の利用促進や利便性の高い自転車利用環境創出のためには、自転車通行空間整備と自転車駐輪場整備を両輪で進める必要があります。現在、市では3つの駐輪場と各公共施設における駐輪場を保有していますが、自転車の利用状況や駐輪ニーズを把握しながら、新たな駐輪場整備や既存駐輪場の適正な維持管理を行っていく必要があります。そのため、駐輪場整備の役割分担の考え方と市駐輪場整備の考え方について整理します。

(1) 駐輪場整備の役割分担の考え方

自転車利用者の移動目的となる学校、公共施設、交通施設をはじめ、事業所や大型商業施設、集合住宅等については、当該施設の所有者や管理者が自ら自転車需要を把握し、必要な駐輪場や駐輪スペースを整備することを基本とします。また、それらの整備を促進させるため、行政はもとより民間への積極的な働きかけを行います。

(2) 市駐輪場整備の考え方

本市の自転車利用は、主に通勤・通学での利用が多いことから、学校や職場、行政施設等の目的地において駐輪場を整備する必要があります。また、鉄道やバス利用によるサイクル・アンド・ライドの需要も考慮し、交通施設やその周辺での駐輪場も確保する必要があります。そのため、市庁舎など新たに整備する公共施設において駐輪場を確保するとともに、新大村駅や車両基地駅への新たな駐輪場整備を行います。なお、市が管理する既存の駐輪場や駐輪スペースについても必要に応じて再整備を検討するとともに、適切な維持管理に努めます。

公共施設における駐輪場



中地区ふれあいセンター 駐輪場



市立大村市民病院 駐輪場



ミライオン図書館 駐輪場

鉄道駅の駐輪場



JR松原駅



JR竹松駅駐輪場



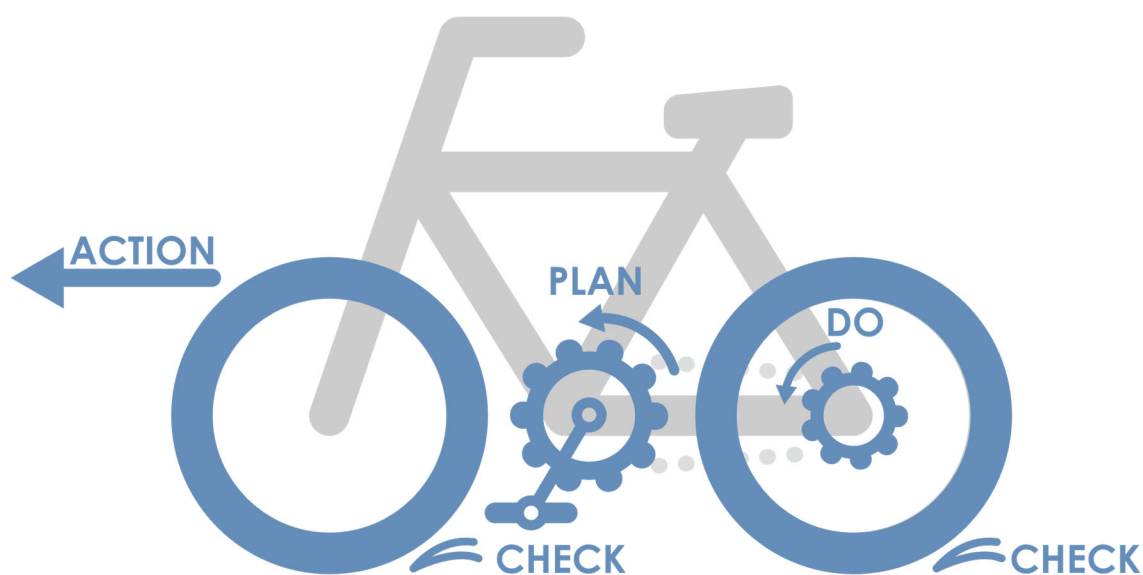
JR岩松駅駐輪場

第7章 計画の推進体制と進捗管理

7-1 計画の推進体制

本計画を推進するためには、国、県、警察などの関係団体や市関係部局との連携を図りながら、PDCAサイクルに基づき、計画内容の確認、見直しを行いながら計画を推進します。

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



7-2 計画の進捗管理

本計画における施策及び事業を適正に管理、評価するため、4つの基本方針ごとに施策内容を考慮した評価指標及び目標値を以下のとおり設定しました。

計画期末である令和7年度に評価を行い、目標値の達成状況を確認し、課題が生じている場合は、施策や事業、評価指標、目標値を見直すものとします。また、国の推進計画、県の推進計画が改訂された場合も同様に本計画内容との整合性を確認し、必要に応じて推進計画の見直しを行います。

基本方針	評価指標	基準値	目標値
基本方針1 自転車を安全で快適に利用できる都市環境の整備	自転車ネットワーク路線の整備率(%) * 自転車ネットワーク路線の整備率(%) = 整備済延長 / 総整備延長 × 100	37% (R2)	70% (R7)
基本方針2 自転車を活用した市民の新しいライフスタイルへの転換	自転車で通勤する市職員の割合(%) * 自転車で通勤する市職員の割合(%) = 自転車で通勤する職員数 / 市職員数 × 100	7% (R2)	10% (R7)
基本方針3 サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域の活性化	サイクルイベント開催数(回/年) * 市が開催に関わるまたは市内を通る広域的なサイクルイベントの開催数	1回 (R1 実績)	1回 (R7)
基本方針4 自転車を安全に利用するためのまちづくり	自転車関連事故及び自転車盗難の件数(件/年) * 大村警察署管内における自転車関連事故及び自転車盗難の年間件数	事故 31 件 盗難 36 件 (R1 実績)	事故 25 件 盗難 30 件 (R7)

大村市自転車活用推進計画
令和3年3月
大村市 道路課・企画政策課