

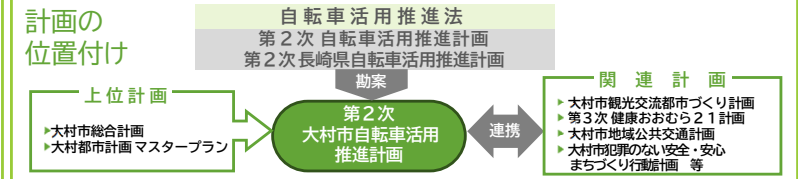


自転車活用推進計画とは

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が手軽に利用できる、身近で便利な乗り物です。近年では、日常の利用のみならず、健康づくりや環境負荷の低減、観光振興など、その役割はますます広がっています。

自転車活用推進計画は、社会情勢やこれまでの取り組みを踏まえ、自転車を安全で快適に利用できる環境を整備し、健康増進、環境施策、観光振興、安全対策など様々な分野と連携しながら、自転車活用を推進することを目的としています。

計画期間
令和8~12年度
5か年計画



自転車を取り巻く環境の変化

都市環境

脱炭素社会と情報化社会

脱炭素社会の実現や渋滞緩和に向け、環境負荷の少ない移動手段が求められています。

また、ICT(情報通信技術)やMaaS(複数の交通手段を一体的に利用できる仕組み)、シェアサイクルなどの普及が、自転車利用の形にも変化をもたらしています。

ライフスタイル

健康志向と高齢化社会

感染症対策による移動手段の見直しに伴い、人との接触を避けつつ、健康づくりにも役立つ自転車の利用が広がりました。

さらに、電動アシスト自転車の普及により、幅広い年齢層が自転車を日常生活に取り入れやすくなっており、健康志向や高齢化社会に対応した移動手段として注目が高まっています。

観光振興

サイクルツーリズム

観光スタイルがモノ消費から体験型へと移行する中、地域の自然や文化を巡るサイクルツーリズムが注目されています。

滞在型観光にもつながる可能性がある一方で、サイクリストの受入環境や走行ルートの整備など、地域全体の環境づくりが課題となっています。

安全安心

事故と災害対応

自転車事故の状況を踏まえ、安全利用や保険への加入、ヘルメット着用の必要性が増えています。

加えて、災害時には自転車有効な移動手段となることから、平時・災害時の双方で安全に利用できる環境づくりが求められています。

自転車の特性とメリット



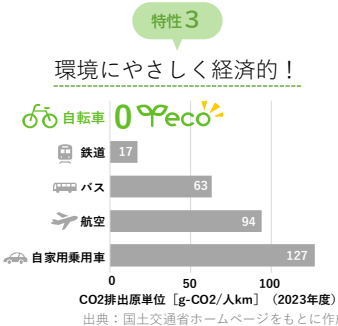
出典：国土交通省ホームページをもとに作成

市街地部5km圏内の近距離移動においては、最も効率的な移動手段です。

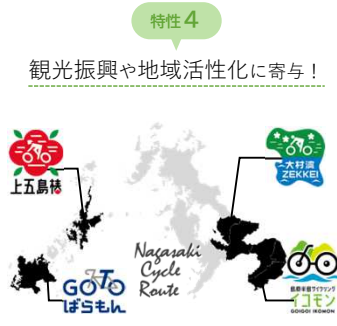


出典：健康づくりのための身体活動基準2023

自転車をを用いた健康づくりは気軽に取り組みやすく、心身のリフレッシュやストレス軽減につながります。



自転車は走行時に二酸化炭素を排出せず、交通費の削減もできる、環境にやさしく経済的な乗り物です。

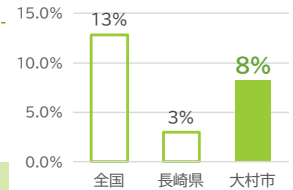


サイクルツーリズムは、自転車を活用した「新たな観光スタイル」として注目されており、長崎県内には4つのサイクルルートがあります。

本市の現状と課題

大村市の自転車分担率(通勤・通学)

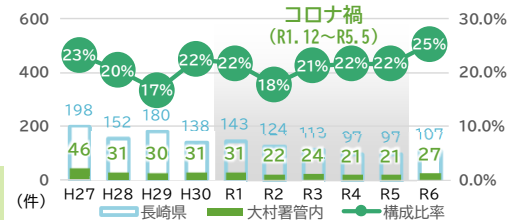
本市の通勤・通学を目的とした自転車分担率は8%であり、これは県内で2番目に高いが、全国平均の13%と比較すると低い。
*自転車分担率:移動時に、徒歩、自動車、電車、バスなどの全交通手段中、自転車が使われる割合



出典：令和2年国勢調査 [従業地・通学地による人口・就業状態等集計/利用交通手段]

大村市の自転車関連事故の状況

事故件数は減少傾向にあるものの、県内の発生件数に占める本市の構成率はほぼ横ばいで推移。
交通安全に関する教育・対策の推進



「ゾーン30プラス」の整備

生活道路における歩行者や自転車の安全対策として、減速を促す路面標示・グリーンバルト設置など「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の整備を実施。



スムーズ横断歩道：古賀島町地区(放虎原小学校前)

要対策箇所における歩道整備を実施

シェアサイクルの導入

令和8年1月より、アプリで予約、解錠、返却まで行えるシェアサイクルを導入。全て電動アシスト自転車(全12台)となっており、市内のポート3ヶ所どこでも24時間レンタル・返却可能。



シェアサイクル活用による利便性向上



これまでの取り組みや社会の動向を踏まえ、自転車の活用推進に向けた本計画の基本目標および基本方針を以下のとおり定めます。

基本目標 「誰にとっても安全で快適に自転車を活用できるまち”おおむら”」

基本方針		評価指標	基準値	目標値
基本方針 1 自転車の快適な利用環境の整備 ①自転車通行空間の計画的な整備・広報 ②自転車駐輪場の整備・適正な管理 ③生活道路における安全対策の実施 ④放置自転車の抑制	<p>路面標示(矢羽根)の整備:杭出津松原線 駐輪場の整備:新大村駅前駐輪場</p>	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	23 % (R7実績)	100 % (R12目標)
基本方針 2 健康と環境にやさしい自転車利用の推進 ⑤自転車を活用した健康づくりの推進 ⑥ゼロカーボンシティ宣言を踏まえた自転車の利用促進	<p>HEALTH + CO₂ 2050 + CO₂ - CO₂</p>	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	6 % (R7実績)	10 % (R12目標)
基本方針 3 サイクルツーリズムによる観光地域づくりと地域活性化 ⑦自転車活用による観光地域づくり(シェアサイクルの普及促進) ⑧官民連携によるサイクリストの受入環境の充実 ⑨自転車イベントの開催を通じた地域活性化	<p>大村市サイクリングマップ サイクルスタンドの設置</p>	サイクルイベント 開催数 *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	0 回 (R7実績)	1 回 (R12目標)
基本方針 4 自転車事故のない安全で安心なまちづくり ⑩自転車の安全利用の推進 ⑪学校における交通安全教育の推進 ⑫損害賠償責任保険等への加入促進	<p>交通安全県民運動の様子 自転車講習会の様子 親子交通安全教室の様子</p>	自転車関連事故の件数 *大村警察署管内における 自転車関連事故の年間件数	27 回 (R6実績)	22 回 (R12目標)



自転車ネットワーク計画とは

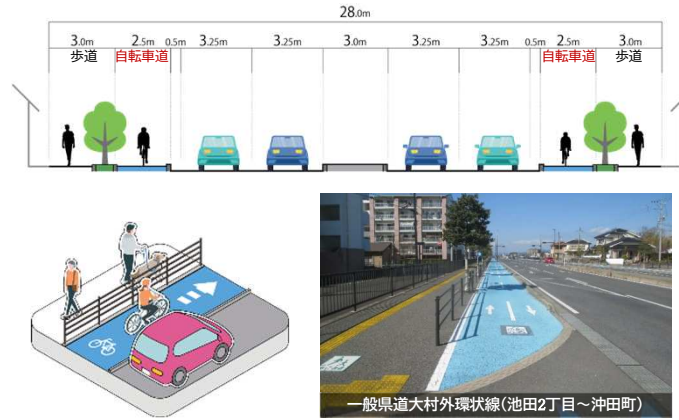
「安全で快適な自転車通行空間を連続的に確保し、自転車利用の促進と交通安全の向上を図ること」を目的としています。日常生活の利用や観光・レクリエーションの利用など、必要性の高い路線を設定し、自転車ネットワーク計画を策定します。



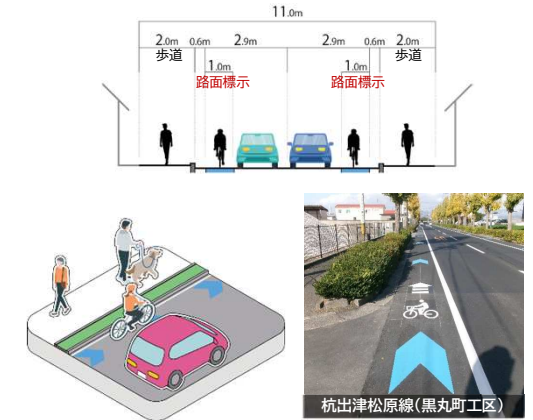
- 凡 例
- ネットワーク路線 (国・県管理道路)
 - 自転車道
 - 車道混在 (矢羽根整備済み)
 - 車道混在 (矢羽根整備予定)
 - 自転車歩行者道
 - 公共施設
 - 公園
 - 福祉施設
 - 自衛隊
 - バスターミナル
 - 観光
 - 病院
 - 高校・大学専門
 - 中学校
 - 商業施設

自転車通行空間整備イメージ

● 自転車道



● 車道混在



自転車歩行者道について

自転車は、原則車道を通行しなければなりません。自転車歩行者道は自転車通行空間には含まれませんが、自転車ネットワークの一部として柔軟に位置付け、ネットワークの連続性と安全性の確保を図ります。

自転車は歩行者の通行を優先しながら車道寄りを行走。

自転車歩行者道とは

「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます



大村湾南部地域サイクリングルートとの連携

『大村湾南部地域サイクリングルート』(愛称:大村湾ZEKKEI)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のコースです。

当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。

