

第2次大村市自転車活用推進計画

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”



令和8年3月策定



大村市
Omura City

目次

- Contents -

01 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
02 自転車を取り巻く環境	3
2-1 自転車を取り巻く社会環境の変化	3
2-2 自転車の特性とメリット	4
2-3 自転車の普及率	8
2-4 自転車に関する制度や施策の変遷	10
03 大村市における現状と課題	13
3-1 大村市の概況	13
3-2 大村市における自転車の利用環境	18
3-3 これまでの取組と成果指標の達成状況	26
04 計画の基本的な考え方	31
4-1 計画の基本目標	31
4-2 計画の基本方針	31
05 実施すべき具体的な施策	32
5-1 実施すべき具体的な施策の体系	32
5-2 実施すべき具体的な施策	33
06 自転車ネットワーク計画	37
6-1 計画の基本的な考え方	37
6-2 自転車ネットワーク路線の選定	37
6-3 自転車ネットワークの整備形態の検討	39
6-4 計画の実現に向けた課題	44
6-5 大村湾南部地域サイクリングルートとの連携	45
6-6 自転車駐輪場の整備と維持管理	46
07 計画の進め方	47
7-1 計画の推進体制	47
7-2 計画の進捗管理	48
7-3 計画の見直し	48

section 01 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

自転車を取り巻く社会的動向

自転車は、健康づくりや環境負荷の低減、交通混雑の緩和など、多くの利点をもつ移動手段です。近年では、レジャー、観光、防災など日常利用を超えた活用も広がっています。

こうした状況を踏まえ、国および長崎県では、自転車活用推進法に基づき自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、「第2次自転車活用推進計画」を策定し、環境、健康、観光、防災の各分野と連携しながら、自転車活用を推進する方針が示されています。

大村市における自転車

本市は、温暖な気候と平坦でコンパクトな市街地を有しており、自転車の利用に適した環境を持っています。通勤・通学や買い物など、県内でも比較的多くの市民が、日常生活において自転車を利用しています。

一方で、自家用車への依存度が高く、交通渋滞や自転車関連事故、放置自転車などの課題も残っています。また、電動アシスト自転車やスポーツサイクルの普及、観光利用の増加など、自転車の用途が多様化する中で、これらに対応した環境の整備は十分とは言えません。

第2次計画を策定する目的

本計画は、大村市自転車活用推進計画（令和3年度～令和7年度）の取り組みの成果と、残された課題を踏まえ、近年の社会情勢や本市を取り巻く状況の変化に対応し、自転車活用を総合的かつ計画的に推進するために策定するものです。

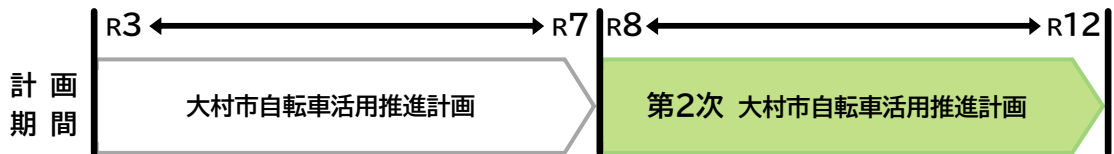
また、「大村市総合計画」や「大村市都市計画マスタープラン」等の上位計画との整合を図りつつ、自転車が安全で快適に利用できる環境を整備し、健康増進、環境施策、観光振興、安全対策など様々な分野と連携して取り組むことを目的とします。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。

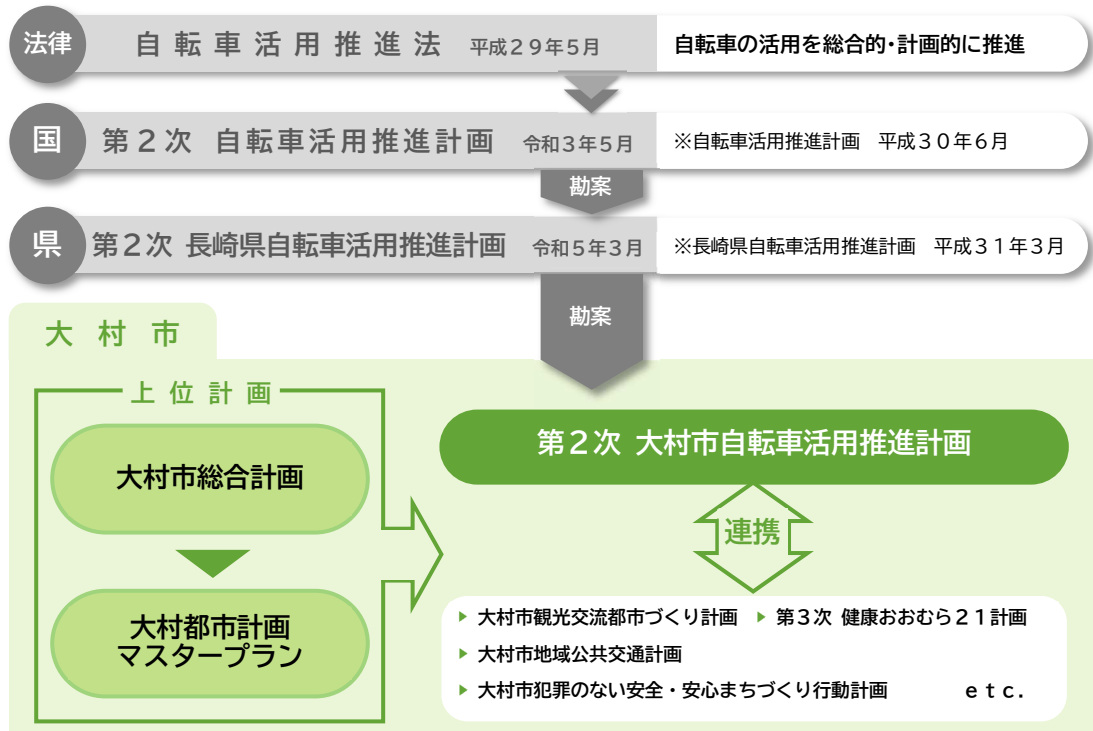
1-3 計画の期間

本計画は、2026年度（令和8年度）から2030年度（令和12年度）までの5年間とします。ただし、社会情勢の変化に柔軟に対応できるように、必要に応じて見直しを行うものとします。



1-4 計画の位置付け

「第5次大村市総合計画」では『機能的で環境と調和したまちづくり』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形成における自転車利用の促進に向けた取り組み』を推進するとしています。本計画は、これらの上位計画や関連計画と連携しながら、自転車の具体的な活用と利用環境整備を進めるための分野別計画と位置付けられます。



section 02 自転車を取り巻く環境

2-1 自転車を取り巻く社会環境の変化

近年、自転車を取り巻く社会環境は、多方面で大きく変化しています。自転車はこれらと深く関わり、改めてその価値や役割が注目されています。

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。短距離移動の見直しや公共交通との連携により、自転車は持続可能な都市交通の重要な役割を担いつつあります。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、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しています。

加えて、災害時には自転車が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。

2-2 自転車の特性とメリット

社会情勢の変化により自転車への注目が高まっていますが、その理由は**自転車の持つ特性**にあります。自転車は、日常生活に取り入れやすい移動手段であり、健康づくりや環境負荷の低減など、さまざまな効果が期待されています。自転車の基本的な特性とメリットを以下のようにまとめました。

特性1

5 km 程度の近距離移動に最適！

特性3

環境にやさしく経済的！



特性2

心身のリフレッシュに最適！

特性4

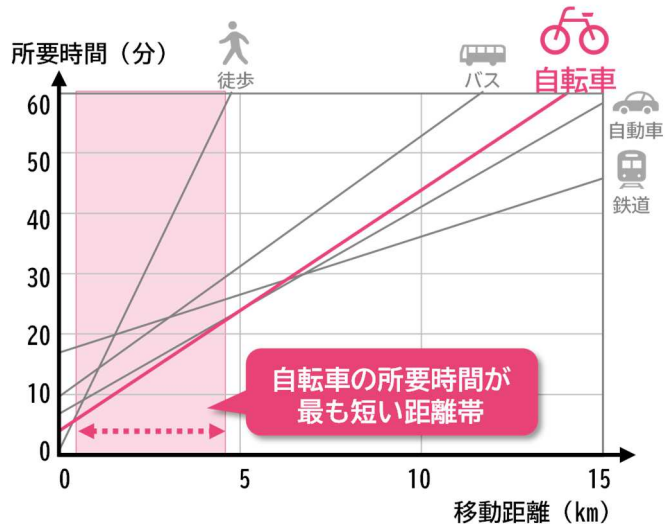
観光振興や地域活性化に寄与！

特性1

5 km 程度の近距離移動に最適！

自転車は5 km 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**と言われています。

本市は、**市街地が平坦でおおむね半径5 km 圏内に収まる規模**であることから、市街地部の近距離移動は自転車利用が適していると言えます。



特性 2

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。

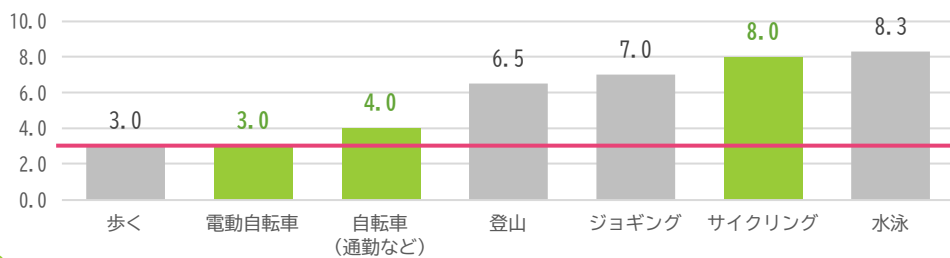
さらに、感染症等の拡大防止の観点からも**密閉・密集・密接を回避することができる移動手段**としても見直されています。

自転車の身体活動量

厚生労働省「健康づくりのための身体活動基準 2023」においては、個人差を踏まえながら、健康づくりのために推奨される運動量の目安として以下が推奨されています。



自転車に関連する身体活動のメッツ表



メッツとは

「安静時（座ってリラックスした状態）の何倍のエネルギーを使うか」の単位です。
消費エネルギーは個人の体格によって異なるため、身体活動の強度としてメッツを用います。

$$\text{メッツ} \times \text{時間(h)} \times \text{体重(kg)} = \text{身体活動によるエネルギー消費量(kcal)}$$

出典：健康づくりのための身体活動基準 2023

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。

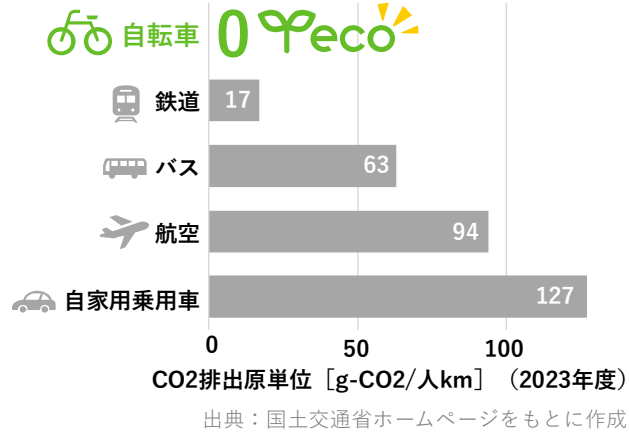
特性3

環境にやさしく経済的！

近年、脱炭素社会の実現に向けて、環境に配慮した移動手段が求められています。

自転車は走行時に**二酸化炭素を排出しない環境にやさしい乗り物**で、温室効果ガスの削減に貢献します。

また、燃料代がかからず維持費も低いため、日常の移動に取り入れやすい点も特長です。

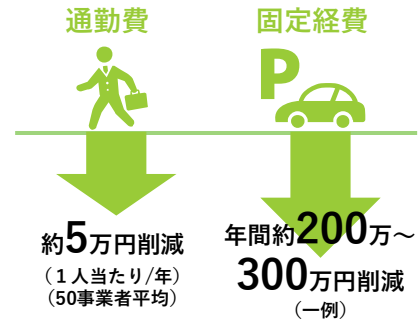


自転車通勤導入によるメリット

国が自転車通勤を推奨している事業者を対象とした調査より、従業員一人当たりの**通勤費削減額は平均で年間約5万円**という結果が出ています。

自転車は環境負荷の低減と家計・事業者双方の経費削減に寄与する移動手段であることがわかります。

出典：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き (R6.7)」



大村市の脱炭素に向けた取組

本市では、地球温暖化対策や脱炭素社会の実現に向けて、市民・事業者・行政が一体となり、さまざまな取組を進めています。

日常生活の中で環境に配慮した行動を実践することで、将来の世代につながる**持続可能なまちづくり**をめざしています。

第三次大村市環境基本計画
地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

国の地球温暖化対策計画を踏まえ、温室効果ガス排出量を2030年度までに2013年度比で46%削減することを目標。

ゼロカーボンシティ宣言

「ゼロカーボンシティおおむら」を目指し、市民・事業者・行政が一体となった「オール大村」で、2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指すことを宣言。

特性4

観光振興や地域活性化に寄与！

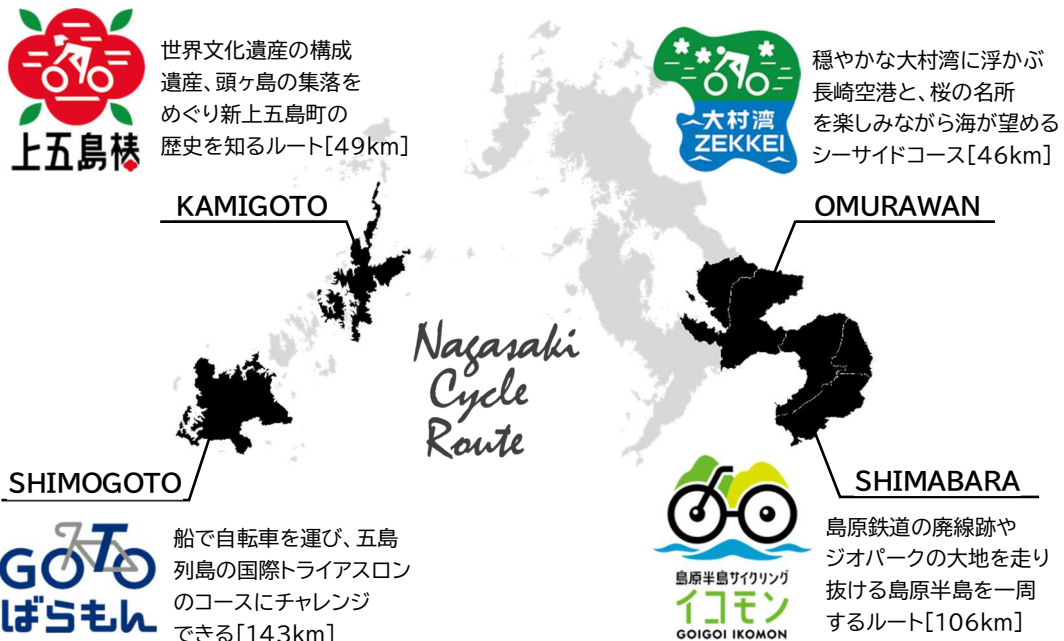
近年、全国でサイクルツーリズムを活用した観光振興や地域活性化の取組が進んでおり、国内外のサイクリストが増加するなど、**自転車は新たな観光スタイル**として注目されています。体験型観光への関心が高まる中、地域の自然や景観を楽しみながら巡るサイクリングは、観光客の滞在促進や地域消費の拡大にもつながる効果が期待されています。

長崎県でも、「長崎県自転車活用推進計画」が策定され、県を中心に、国や県内自治体、関連団体が連携し、サイクリングルートの設定や沿線協力店の情報発信、休憩施設の提供、標識・路面表示の整備など、サイクリストの受入環境の充実が進められています。

こうした取組は、**観光交流の拡大、地域資源の新たな発掘、情報発信力の向上、自治体間の連携強化**など、地域全体の活性化に寄与しています。

長崎県サイクルルート

長崎県内には、魅力あふれる4つのサイクルルートがあります。サイクルルートには、潮風を切って走るロングライドや、観光地をめぐりながら走るツーリング、ときには街中をゆっくりと走り、人との出会いを楽しむポタリングまで、多様性に富んだサイクリングを楽しむことができます。



2-3 自転車の普及率

(1) 自転車保有台数

自転車には多くの利点がありますが、全国的には人口減少や世帯人数の縮小に伴い、**1世帯当たりの自転車保有台数は年々減少**しています。

2021年の調査では、**長崎県の自転車世帯保有率は29.3%と全国最下位**であり、全国平均の約半分にとどまっています。

さらに、県内で**保有されている自転車の約半数がほとんど利用されていない**状況であり、全国で最も日常的に自転車が活用されていない県となっています。

世帯あたりの自転車保有台数（全国）



九州圏内の自転車保有率（全国順位）

Rank	都道府県	保有率	世帯あたり保有台数	使用していない保有自転車
21	宮崎	59.3%	0.96台	30.5%
33	福岡	53.1%	0.81台	25.1%
36	熊本	52.6%	0.87台	30.5%
41	佐賀	51.0%	0.84台	21.0%
44	大分	46.7%	0.66台	23.7%
45	鹿児島	44.8%	0.71台	31.1%
47	長崎	29.3%	0.38台	46.0%
-	全国	57.6%	1.03台	22.7%

出典：2021年度 自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一財 自転車産業振興協会）

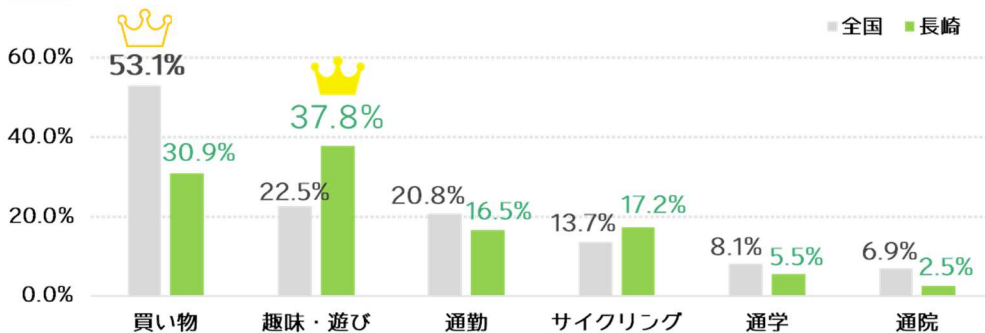
長崎県における自転車非保有世帯における自転車非保有理由（上位5位）

順位	理由	長崎県	全国 ()は全国順位
1	使い道・必要性がない	35.5%	35.5%(1)
2	坂道や道が狭いなど地形的理由で利用できない	19.2%	4.6%(6)
3	自転車に興味・関心がないから	14.1%	16.3%(2)
4	バイクや自動車ですぐ済むから	9.8%	14.6%(3)
5	公共交通機関ですぐ済むから	3.3%	7.2%(4)

出典：2021年度 自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一財 自転車産業振興協会）

(2) 自転車の使用用途

長崎県における自転車の使用用途を見ると、全国と比較して「趣味・遊び」や「サイクリング」などでの使用割合が多く、「買い物」や「通勤・通学」などの**日常的な目的での使用が少ない**傾向にあります。



出典：2021年度 自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書（一財 自転車産業振興協会）

(3) 車種別ニーズの多様化

近年、個人の生活環境やライフスタイルの変化に伴い、スポーツ車や電動アシスト自転車など、多様な車種のニーズが高まっています。



一般車

車輪径 24 インチ以上で
軽快車、シティサイクル、
ママチャリとも呼ばれる



幼児・子供車

車輪径 24 インチ未満の
子供や幼児を対象に
販売されているもの



スポーツ車

マウンテンバイク、
ロードバイク、
クロスバイクなど



小径車

タイヤ径が小さく軽量化や
コンパクト化を図ったもの
(折りたたみ車を含む)



幼児同乗用自転車

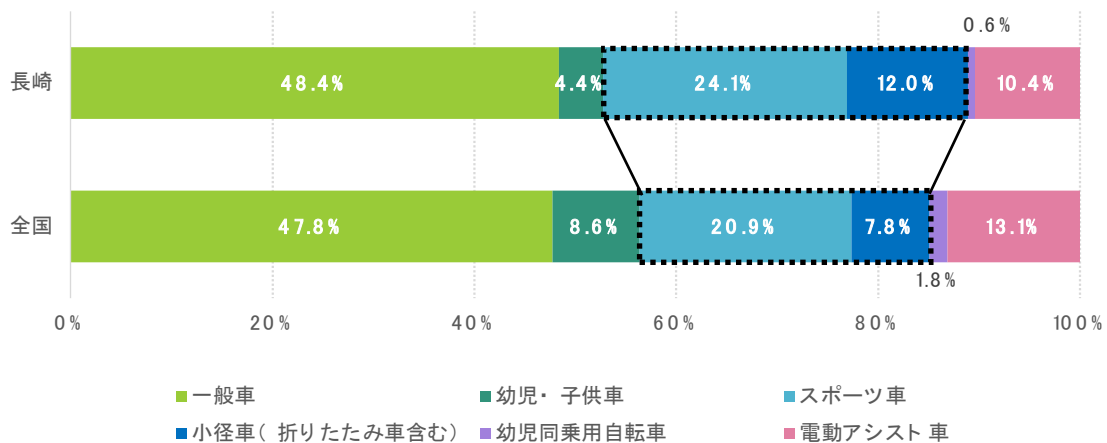
自転車の前後に
幼児用座席を取り付けて
ある自転車



電動アシスト車

電動機（モーター）により
人力を補助する自転車

自転車の種類別販売台数をみると、長崎県では全国に比べてスポーツ車や小径車の割合が多く、使用用途の傾向と同様に、日常利用よりも趣味やサイクリング目的の使用が多いことがうかがえます。



出典：自転車国内販売動向調査【2022年】（一財）自転車産業振興協会

2-4 自転車に関する制度や施策の変遷

(1) 自転車施策の経緯

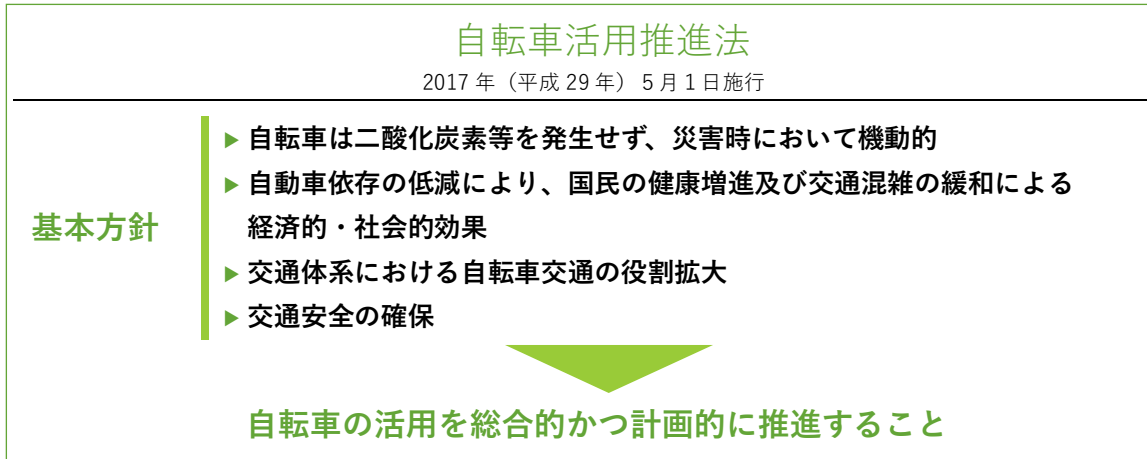
自転車施策については、利用形態の多様化や安全対策の必要性の高まりを背景に、関係法令の改正やガイドラインの見直しが行われてきました。主な制度改正の経緯は、以下のとおりです。

自転車施策の経緯

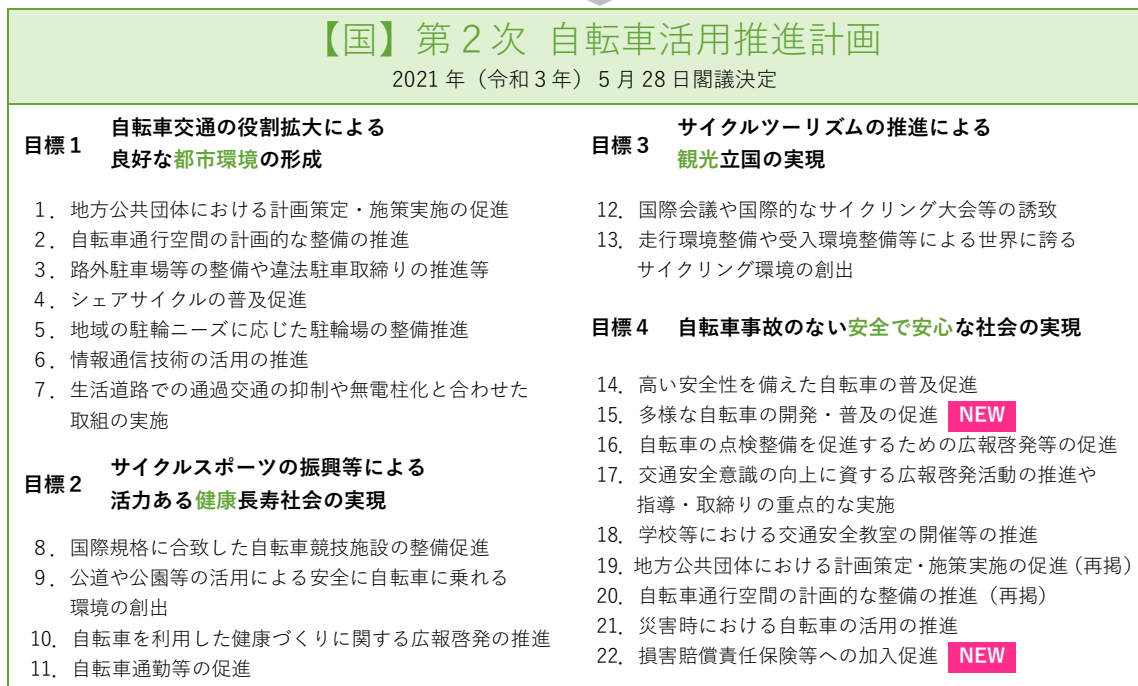
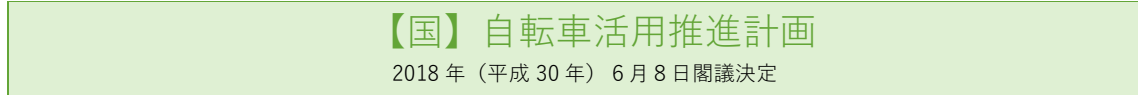
施行年月	所管省庁	内 容
平成20年1月	国土交通省 警察庁	自転車道や自転車専用通行帯等の整備を集中的に進める「 自転車通行環境整備モデル地区（98地区） 」を指定 ※本市も指定（桜馬場周辺地区）
平成20年6月	警察庁	道路交通法改正 「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化 ①「歩道通行可」の標識がある場合 ②運転者が13歳未満、又は70歳以上、身体障害者の場合 ③車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ないとき
平成23年10月	警察庁	警察庁通達 自転車は「車両」という基本的な考え方にに基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通知
平成24年11月	国土交通省 警察庁	『 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	道路交通法改正 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	道路交通法改正 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5月	国土交通省	自転車活用推進法 の施行
平成30年6月	国土交通省	自転車活用推進計画 の閣議決定
平成31年3月	長崎県	長崎県自転車活用推進計画 を策定 以降、県内自治体において自転車活用推進計画や関連計画の策定・検討が進展
令和2年6月	警察庁	道路交通法改正 自転車の「 あおり運転 」等を危険運転として規定
令和3年3月	大村市	大村市自転車活用推進計画 を策定
令和3年5月	国土交通省	第2次自転車活用推進計画 の閣議決定
令和5年3月	長崎県	第2次長崎県自転車活用推進計画 を策定
令和5年4月	警察庁	道路交通法改正 自転車利用者全員へのヘルメット着用の「 努力義務化 」
令和6年11月	警察庁	道路交通法改正 自転車運転中の「 ながらスマホ 」使用の禁止・罰則化、酒気帯び運転・同乗・提供等に関する罰則を新設
令和8年3月	大村市	第2次大村市自転車活用推進計画 を策定
令和8年4月 (予定)	警察庁	自転車に対する「 交通反則通告制度（青切符） 」の導入（16歳以上の自転車運転者を対象に反則金制度を適用）

(2) 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、平成 29 年 5 月に施行された、自転車の活用を総合的かつ計画的に進めるための基本的枠組みを定めた法律です。同法では、国・自治体・事業者の役割が示され、市町村においては地域の実情に応じた自転車活用推進計画を策定するよう努めることとされています。



これを受けて、平成 30 年に国の「自転車活用推進計画」が、令和 3 年に「第 2 次自転車活用推進計画」が閣議決定され、様々な分野で自転車活用が推進されています。



(3) 長崎県自転車活用推進計画

長崎県では、平成31年度の当初計画に続き、令和5年に「第2次長崎県自転車活用推進計画」を策定し、県全体で自転車活用の推進に取り組んでいます。

第2次計画では、国の第2次自転車活用推進計画や新たな社会情勢(脱炭素、デジタル化、健康志向の高まり等)を踏まえ、県内の特徴や課題に応じた目標と施策が再整理されています。

長崎県 自転車活用推進計画

2019年(平成31年)3月策定

第2次 長崎県 自転車活用推進計画

2023年(令和5年)3月策定

生活環境

目標1 自転車を快適に利用できる良好な生活環境の形成

1. 市町における計画策定・取組実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備促進
3. 違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保
4. まちづくりと連携した総合的な取組の実施

健康増進

目標2 自転車を活用した健康づくりの推進 **NEW**

5. 自転車歩行者専用道路等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 **NEW**
6. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 **NEW**

観光振興

目標3 サイクルツーリズムによる観光振興と地域活性化

7. 地域の魅力を活かしたサイクルツーリズムの推進
8. サイクルイベント開催における支援
9. 観光地散走の推進 **NEW**
10. サイクルツーリズムの情報発信 **NEW**

安全安心

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

11. 高い安全性を備えた自転車の利用促進 **NEW**
12. 多様な自転車への対応 **NEW**
13. 自転車の安全利用の促進
14. 学校における交通安全教育の推進
15. 損害賠償責任保険等への加入促進 **NEW**

指 標

		(2021年)	→	(2025年)
目標1 生活環境	自転車活用推進計画を策定した市町村数	4市町		7市町
目標2 健康増進	健康状態の管理や生活習慣の改善に取り組んでいる人の割合	64%		73%
目標3 観光振興	島原サイクルルートのナショナルサイクルルート指定基準での環境整備	0ルート		1ルート
目標4 安全安心	自転車関連事故件数	113件		減少傾向の維持

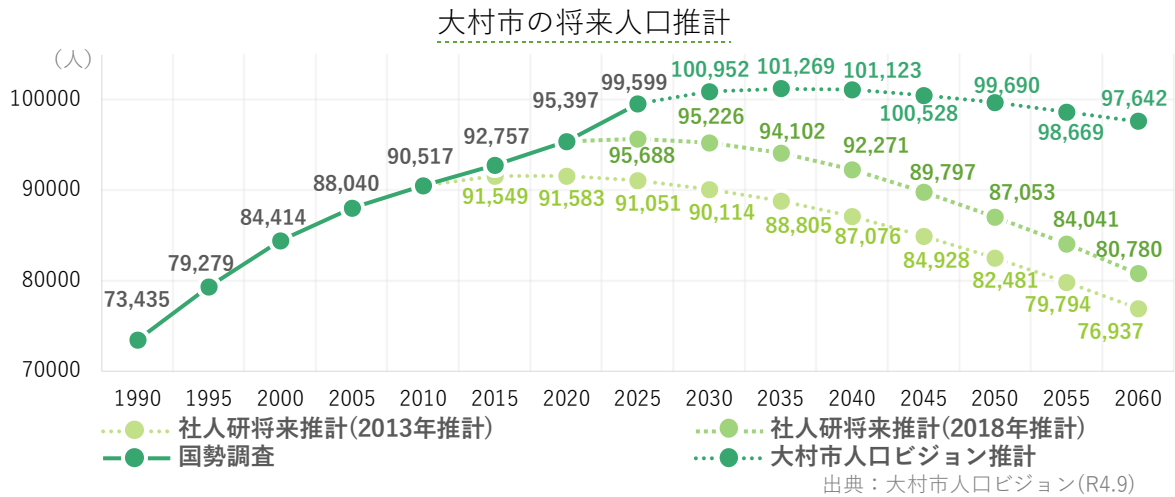
section 03 大村市における現状と課題

3-1 大村市の概況

(1) 人口

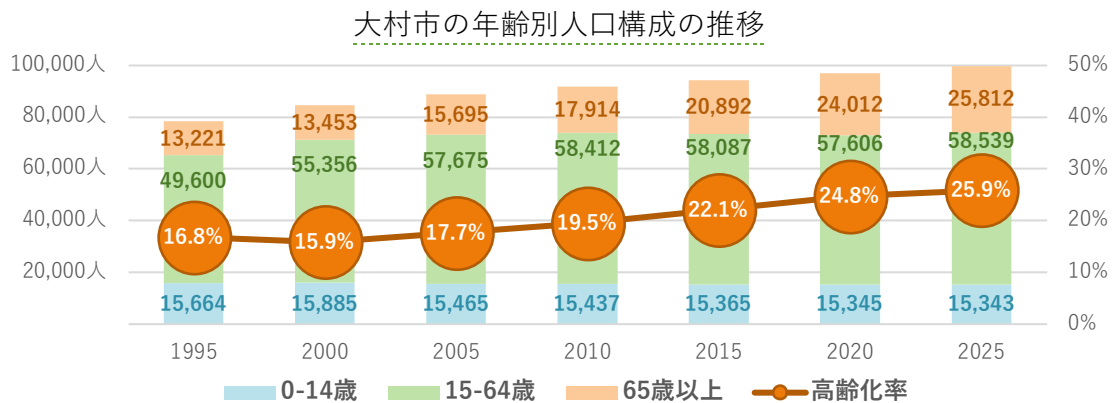
本市の人口は、**令和7年10月末現在で99,599人**となっており、緩やかな増加が続いています。国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の将来推計（2018年推計・2020年国勢調査反映）では、2025年頃に人口がピークに達すると見込まれていますが、現状では**推計を上回る水準で推移**しています。

ただし、長期的にはピーク後に減少に転じ、今後緩やかに減少していくことが予測されています。



年齢別の人口構成

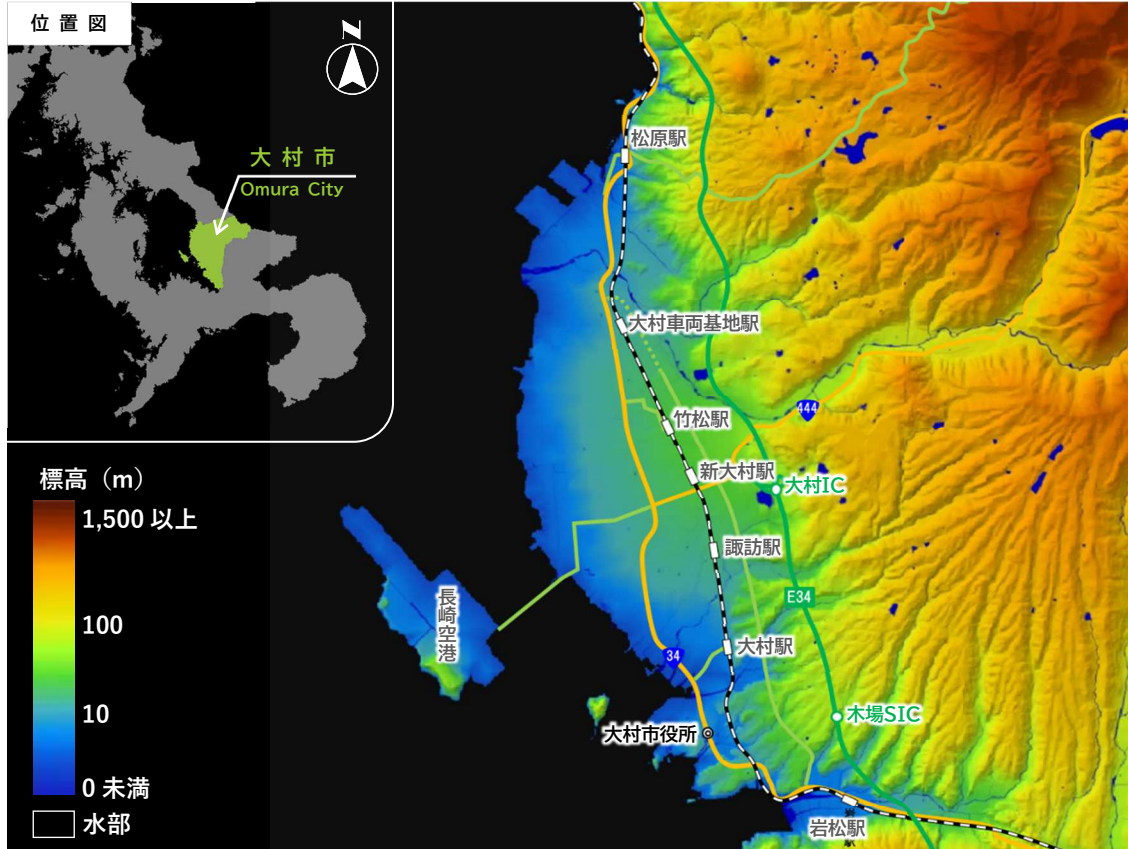
年齢別の人口構成の推移をみると15歳未満の若年層が緩やかに減少している一方、**高齢化率（65歳以上の高齢者割合）は直近30年で約10%向上**しており、本市においても少子高齢化が進んでいることがうかがえます。



(2) 自然と地形

本市の総面積は 126.73km² (令和 5 年 4 月末時点) 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。特に市街地は、平坦で高低差がないため、日常的な自転車利用に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、余暇やレジャーの自転車利用はもとより、日常の利用においても、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) 観光

本市は、「歴史や自然を生かした観光のまちづくり」を将来像として掲げ、観光振興を進めています。

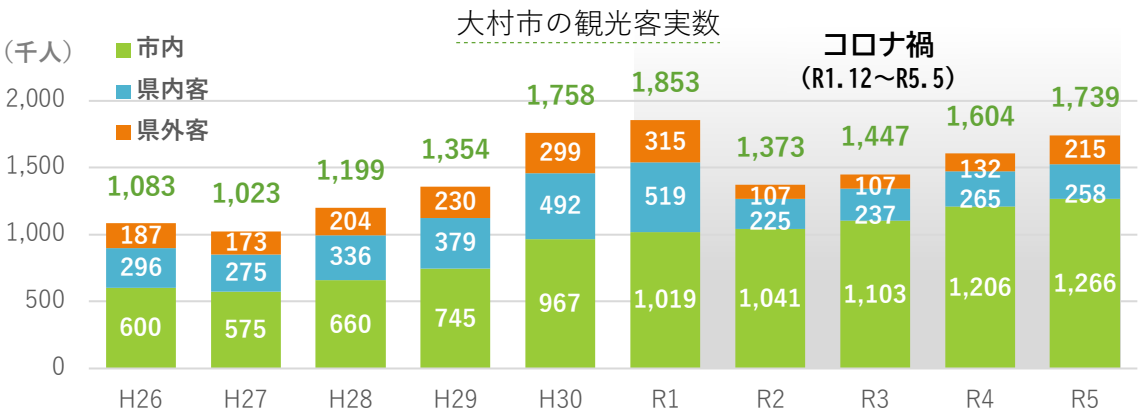
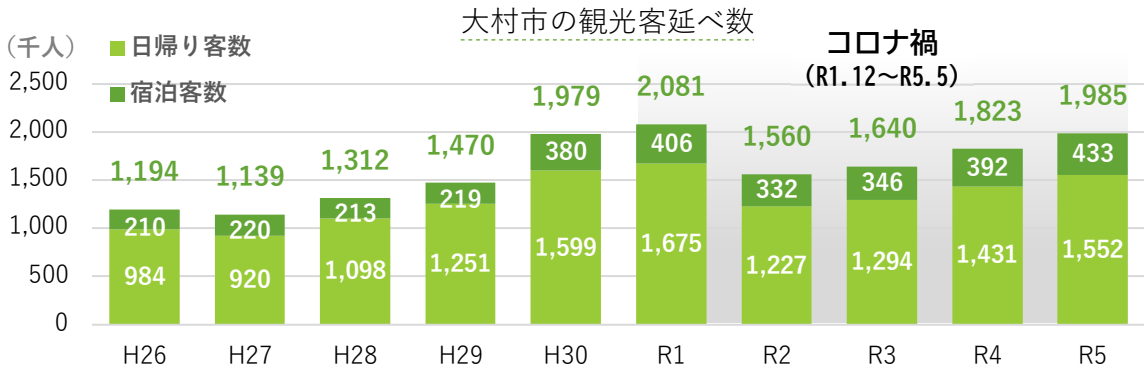
本市は、長崎空港のほか、令和4年度の九州新幹線西九州ルートおよび新大村駅開業など、高速交通網と空港アクセスを併せ持つ立地特性を持っています。これを生かし、素通り型観光から滞在・周遊型観光への転換を図っています。

このため、観光周遊バスや公共交通、タクシー等に加え、散策や周遊を目的とした自転車の活用を進めるとともに、観光客等の二次交通として、大村公園・大村駅前・新大村駅前を起点とする電動アシスト自転車のシェアサイクルを導入し、市内の周遊促進を目指します。



観光客の推移

近年の観光客数は、令和元年に約208万人（延べ数）の高い水準に達した後、新型コロナウイルス感染症の影響により一時的に減少しました。その後は回復傾向にあり、令和5年には約198万人まで回復しており、宿泊客数も増加傾向にあります。



出典：大村市 HP「おおむらの統計」

(4) 都市構造（大村市立地適正化計画）

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・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めています。

? コンパクトシティ・プラス・ネットワークとは

人口減少・高齢化が進む日本、特に地方都市において、

▶ **コンパクト化**：都市機能（医療・福祉・商業など）を特定の拠点に集約

▶ **ネットワーク化**：それらの拠点を公共交通（バス・鉄道など）で結びつける

により、地域の活力を維持し、マイカーに乗らなくても移動しやすい、誰でも安心して暮らせる、コンパクトなまちづくりです

立地適正化計画では、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、徒歩、自転車、公共交通を中心とした市民の誰もが「歩いて暮らせるまちづくり」を目指しています。

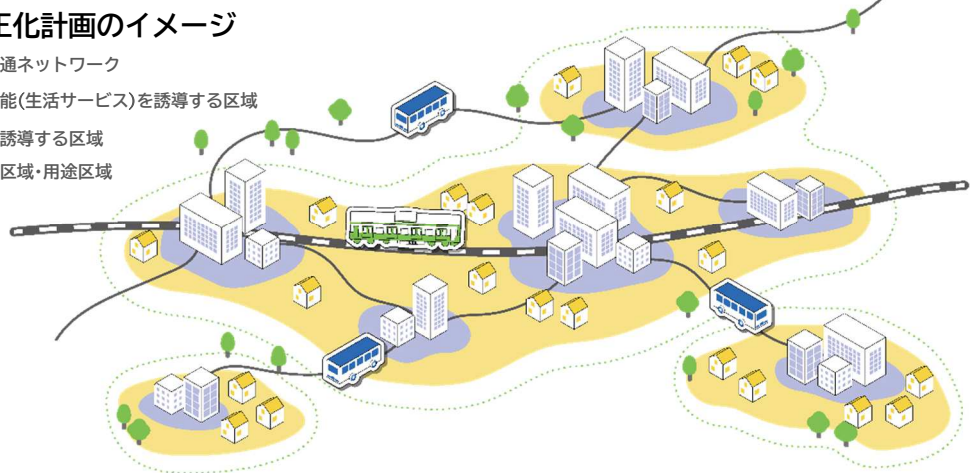
立地適正化計画のイメージ

公共交通ネットワーク

都市機能(生活サービス)を誘導する区域

居住を誘導する区域

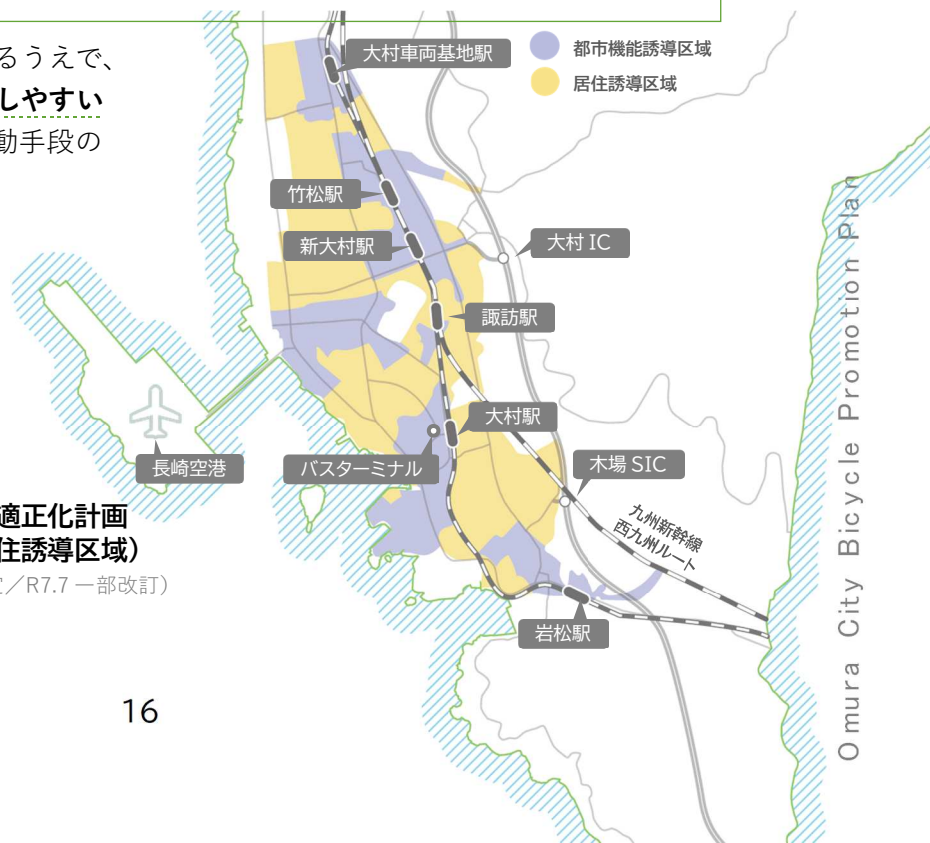
市街化区域・用途区域



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利用しやすい交通手段として、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（R4.3策定／R7.7一部改訂）



(5) 公共交通ネットワーク

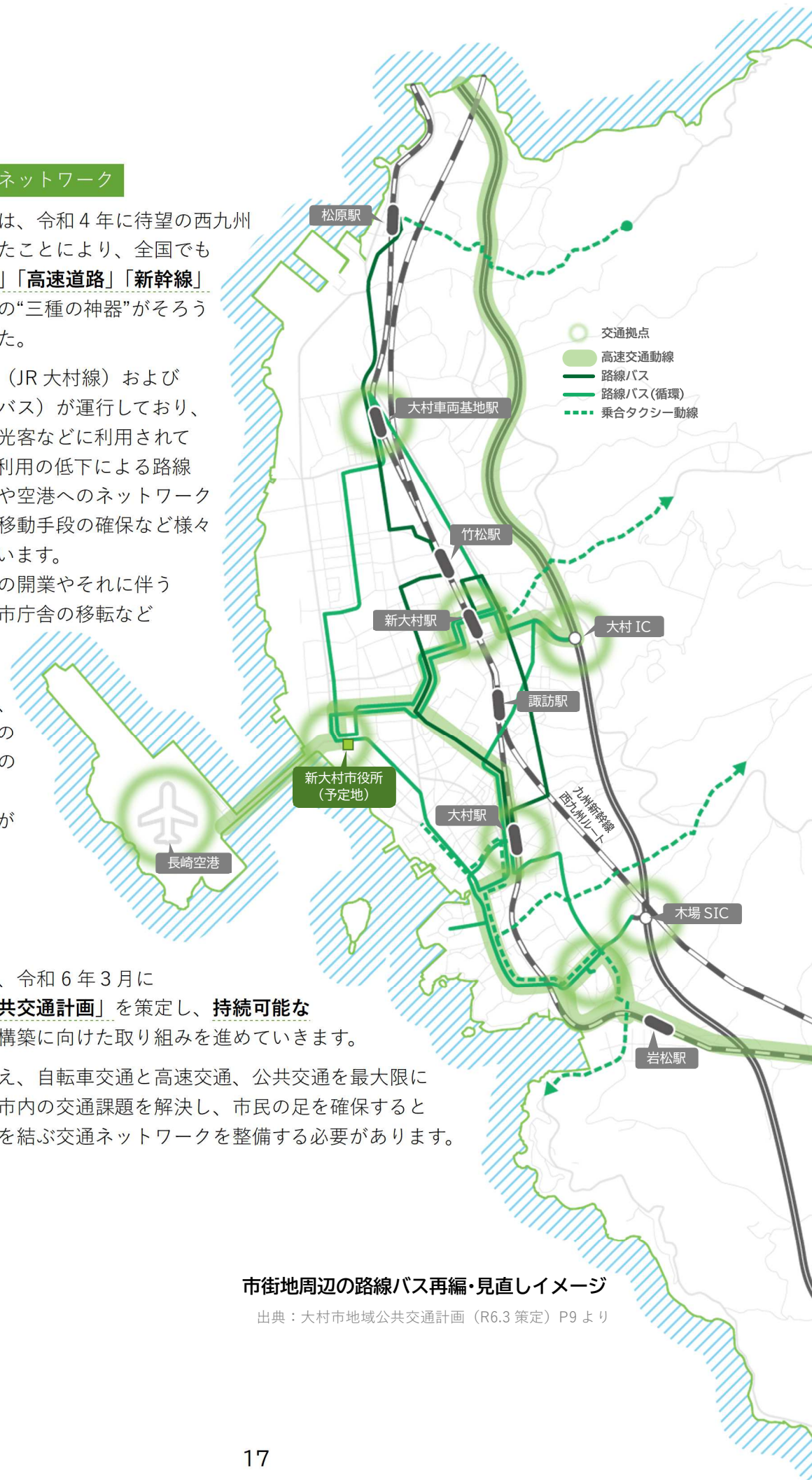
本市においては、令和4年に待望の西九州新幹線が開業したことにより、全国でも数少ない「空港」「高速道路」「新幹線」という高速交通の“三種の神器”がそろった都市となりました。

市内では鉄道（JR大村線）および路線バス（県営バス）が運行しておりますが、市民をはじめ観光客などに利用されていますが、市民利用の低下による路線減少、高速交通や空港へ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。

また、新幹線の開業やそれに伴う駅周辺の開発、市庁舎の移転など本市を取り巻く状況の変化や、情報技術の進歩、ドライバー不足の深刻化など社会の変化への対応も考えていく必要があります。

このことから、令和6年3月に「大村市地域公共交通計画」を策定し、持続可能な公共交通体系の構築に向けた取り組みを進めていきます。

これらを踏まえ、自転車交通と高速交通、公共交通を最大限に利用しながら、市内の交通課題を解決し、市民の足を確保するとともに、各拠点を結ぶ交通ネットワークを整備する必要があります。



市街地周辺の路線バス再編・見直しイメージ

出典：大村市地域公共交通計画（R6.3策定）P9より




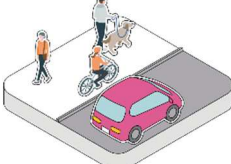
3-2 大村市における自転車の利用環境





(1) インフラ・環境整備の状況

自転車通行空間

自転車通行空間には以下のような整備形態があり、自動車の速度や交通量を勘案し、整備されます。

自転車通行空間の整備形態と整備状況

整備形態	市内の整備延長
自転車道  <p>歩行者および車両が物理的に分離された自転車専用の道路</p>	約 3 km
自転車専用通行帯  <p>車道の一部に路面標示などにより、設けた自転車専用の通行空間</p>	0 km
車道混在 (矢羽根型路面標示等)  <p>車道上に路面標示を設置し、自転車走行位置を明示したもの</p>	約 5 km
自転車歩行者道  <p>自転車は歩行者の通行を優先しながら、車道寄りの歩道を走行</p>	約 21 km

-  整備済み：自転車道
-  整備済み：車道混在 (矢羽根型路面標示など)
-  整備予定：車道混在 (矢羽根型路面標示など)
-  自転車歩行者道

県内唯一の「自転車道」約3kmは、市内の一般県道大村外環状線（池田2丁目～沖田町）において、整備されています。

本市では「大村市自転車活用推進計画」に基づき、自転車の通行位置と方向を明示する青色の矢羽根マーク等の路面標示を整備するなど、警察等の関係機関と連携しながら、安全で快適な自転車空間の整備を進めています。



矢羽根型路面標示整備状況(市道杭出津松原線)

ゾーン 30 等の生活道路の安全対策

生活道路における歩行者や自転車の安全対策として、「ゾーン 30」「ゾーン 30 プラス」の整備を行っています。



本市は、交通事故防止や通学路の安全確保を目的に、警察と連携してゾーン 30 区域の指定を行っており、ゾーン（区域）内では減速を促す路面標示・グリーンベルト設置などの対策を行っています。



スムーズ横断歩道：古賀島町地区（放虎原小学校前）

大村市内のゾーン 30 整備状況

整備地区名	対策内容
西三城町	通学路・抜け道対策 (三城小学校)
古賀島町	通学路対策 ゾーン 30 プラス(R8.3) (運転免許試験場、放虎原小学校)
富の原地区	通学路・抜け道対策 (富の原小学校)
富の原・竹松本町	通学路・抜け道対策 (富の原小学校)
富の原二丁目・ 大川田町地区	通学路対策 (富の原小学校、竹松小学校)
古町・諏訪町	通学路・抜け道対策 (西大村小学校)
松並周辺地区	通学路対策 (中央小学校、西大村中学校)

出典：ゾーン 30 の整備（長崎県警察 HP）

令和 8 年度の改正道路交通法施行令の施行により、生活道路における自動車の法定速度が 30km/h に引き下げられます。今後も学校周辺や住宅地など歩行者・自転車の利用が多い区域を中心に路面標示やグリーンベルトを設置し、安心して移動できる生活道路環境の充実を図ります。

市駐輪場と放置自転車の現状

現在、市内には5箇所の駐輪場があり、いずれもJR駅に設けられていることから、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。

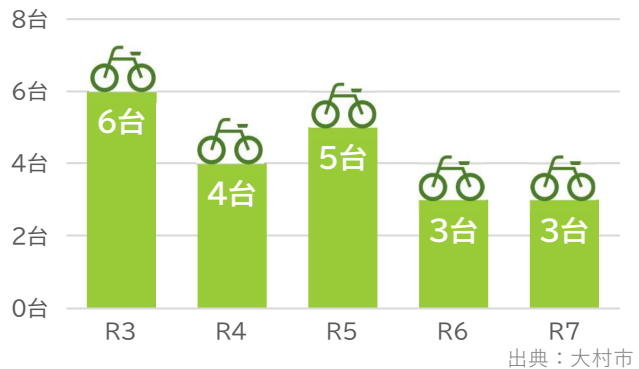
各駐輪場の利用率はほぼ100%に近く、今後も利用者のニーズに合わせた駐輪場整備が必要です。



放置自転車については、**日常のパトロールや講習会の実施、ストップマークの設置**など、警察等と連携した放置自転車対策を行っています。

これにより、放置自転車の**撤去件数は年々減少傾向**にあります。今後も関係機関と連携し、市民が安全で利用しやすい環境を整えるため、放置自転車対策とともに駐輪場の整備を行っていきます。

放置自転車撤去台数の推移

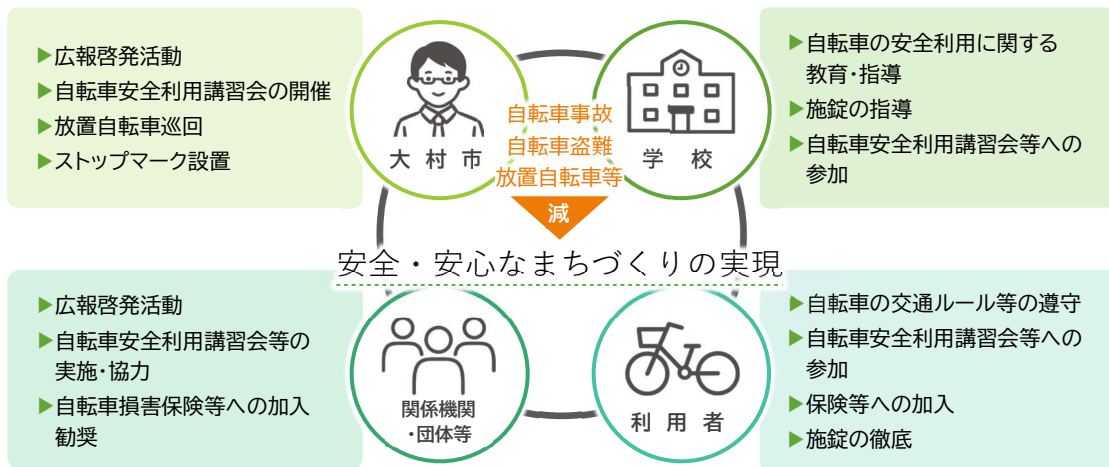


(2) 安全利用の状況

大村市自転車安全利用条例

本市では、市民をはじめ、警察、学校、交通安全推進団体、事業所などが協力し、自転車の安全利用やマナーについて意識を高めるとともに、自転車の放置防止、交通事故の防止、安全で安心なまちづくりの実現を目指すため、平成26年7月に「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（大村市自転車安全利用条例）」が施行されました。

「大村市自転車安全利用条例」に基づく取組



安全利用講習会の実施

本市で発生する自転車事故は、10代の学生に多いことから、平成29年から警察や交通安全推進団体と連携し、学校や運転免許試験場等において、道路交通法や安全な走行に関する自転車安全利用講習会を毎年実施しています（主に中学校で実施）。

10代の自転車事故は減少傾向にありますが、今後も安全で快適な自転車利用の推進に向け、小学校を対象に交通安全協会による自転車安全利用指導を継続して実施します。



スクエアドストレート方式による
自転車安全利用講習会

自転車マナーアップ運動（教育委員会）

市内の小中学校を対象に、大切な命を守り、正しい自転車ルールやマナーを覚えてもらえるよう、チラシ配布などのマナーアップ運動を行っています。

大村市内の小学生向け：自転車に関するお知らせ

- 1 ヘルメットは必ずかぶりましょう
- 2 歩道を走る時は、歩いている人に道をゆずりましょう
- 3 交差点では、いったん、止まって安全確認をしましょう
- 4 交通ルールを守りましょう
- 5 乗ってもよいはんいを守りましょう
- 6 お昼でも事故にあわないようにライトをつけましょう

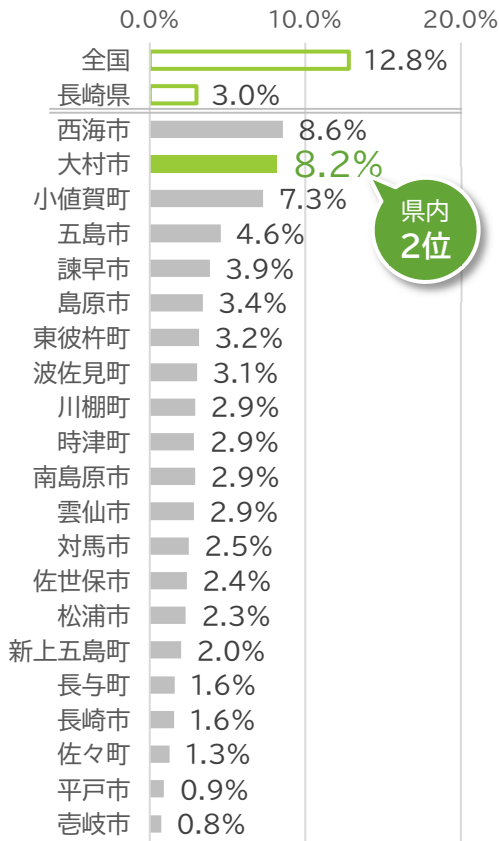
(3) 自転車の利用動向

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 8.2%で、県内で 2 番目に自転車利用の割合が高くなっています。しかし、全国平均 12.8%と比べると低く、市内の従業・通学における自転車分担率に着目すると、自家用車利用が 68.5%と高い状況であり、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。

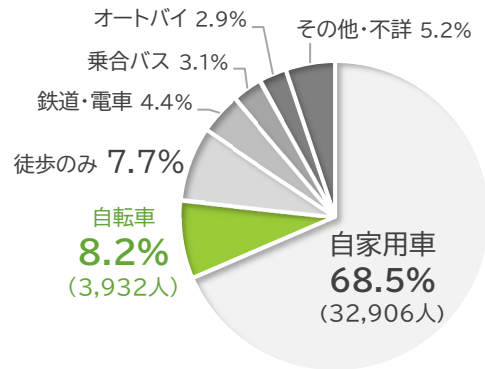
*自転車分担率：移動時に、徒歩、自動車、電車、バスなどの全交通手段中、自転車が使われる割合のこと

市町別の自転車分担率（通勤・通学）



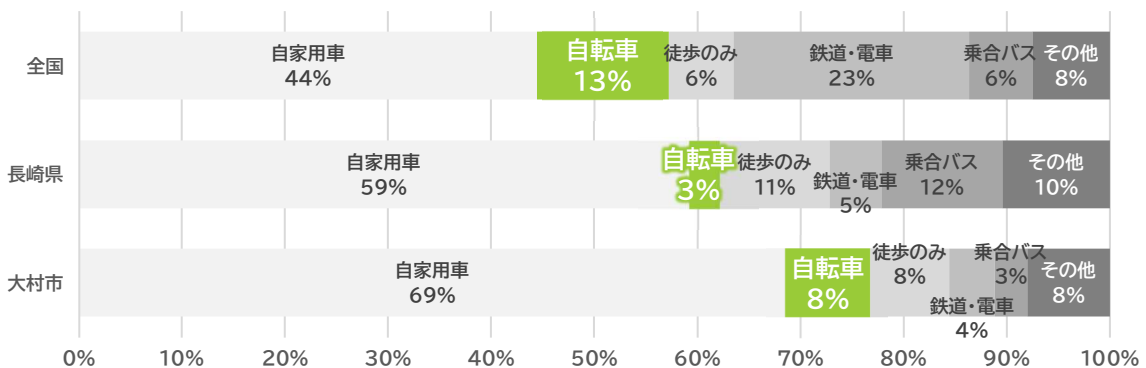
通勤・通学時の国道 34 号の自転車通行状況(市役所前交差点付近)

大村市の自転車分担率（通勤・通学）



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]

全国・長崎県・大村市における分担率比較

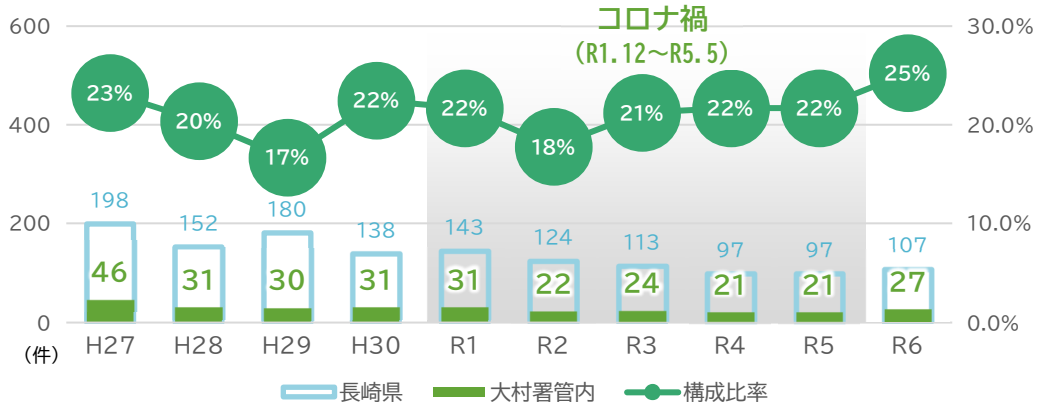


出典：令和 2 年国勢調査 [従業地・通学地による人口・就業状態等集計／利用交通手段]

自転車関連事故の傾向

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います。

自転車関連事故の推移

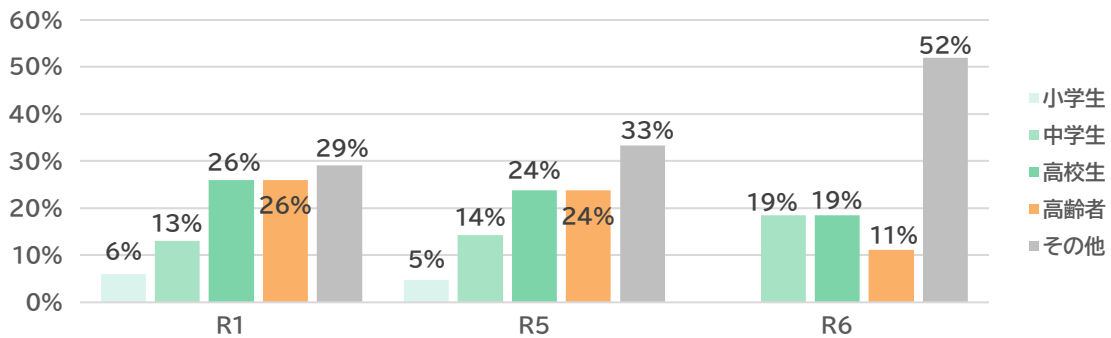


出典：交通統計（令和6年中/長崎警察本部）

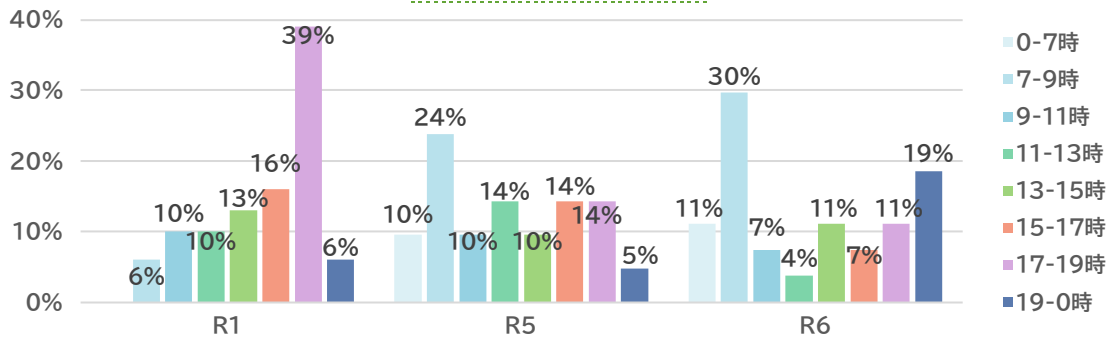
自転車関連事故の年齢別の発生状況に着目すると、以前は高かった学生や高齢者の割合が減少傾向にあることがうかがえます。

また、時間帯別の発生状況に着目すると、以前は夕方の通勤・通学の時間帯が約半数を占めていたのに対し、近年は朝・夕の通勤・通学の時間帯が約4割を占めていることから、これまでの取組で成果が見られる一方、新たな課題が生じていることがうかがえます。

年齢別の事故発生状況



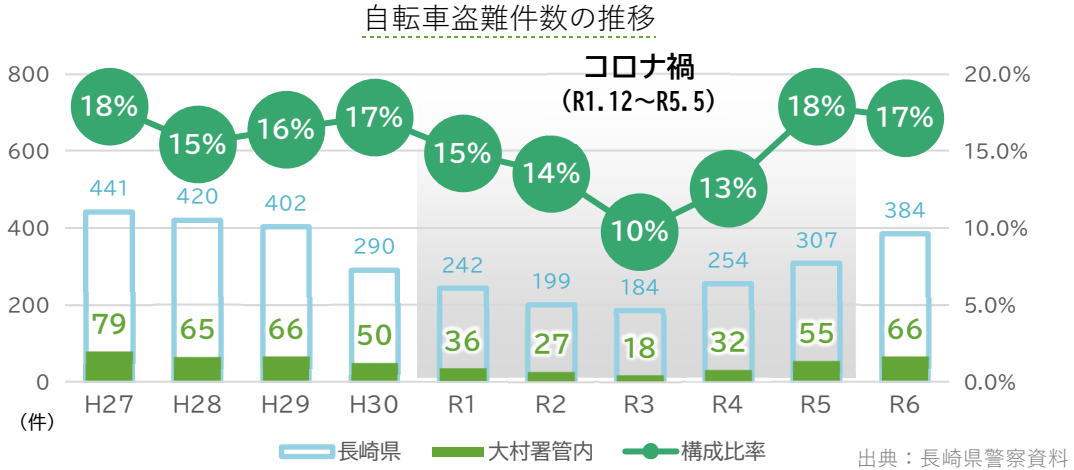
時間帯別の事故発生状況



出典：交通統計（長崎警察本部）

自転車盗難の現状

本市では自転車盗難が多く発生しており、県内における本市の盗難件数の構成比率は20%弱と高くなっています。過去10年の推移から見ると、県内及び本市の自転車盗難件数は減少傾向にありましたが、コロナ禍以降は年々増加傾向となっており、コロナ禍を除けばほぼ横ばいとなっています。

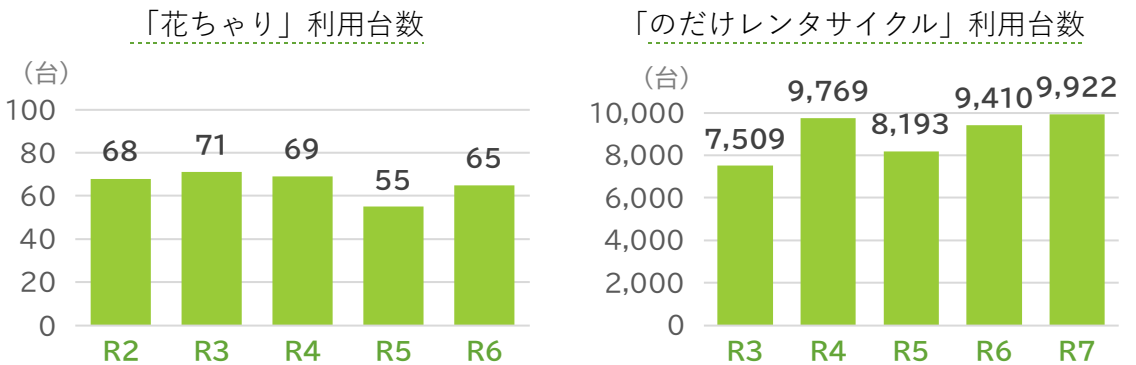


レンタサイクルの利用動向

観光客の利便性向上を目的として、大村公園観光案内所において電動アシスト自転車の貸し出し（花ちゃり）や、野岳湖周辺において自転車の貸し出し（のだけレンタサイクル）などが行われています。

「花ちゃり」の年間利用台数は直近5年間でほぼ横ばいに推移しており、規模は限定的であるものの、周遊観光における自転車利用の一定の需要が見られます。一方、「のだけレンタサイクル」は、年間8,000～10,000台程度の利用があり、自然体験型観光において自転車が有効な移動手段として定着している状況がうかがえます。

「花ちゃり」は令和8年からシェアサイクルに形を変え、継続していきます。



※出典：大村市（「花ちゃり」は、令和7年度、受付を一時休止）

シェアサイクルの導入

本市では令和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が導入されています。

シェアサイクルは全て電動アシスト自転車（12台）となっており、24時間レンタル可能、返却も借りた場所と別の場所で返却が可能（市内ポート数3ヶ所）となっています。



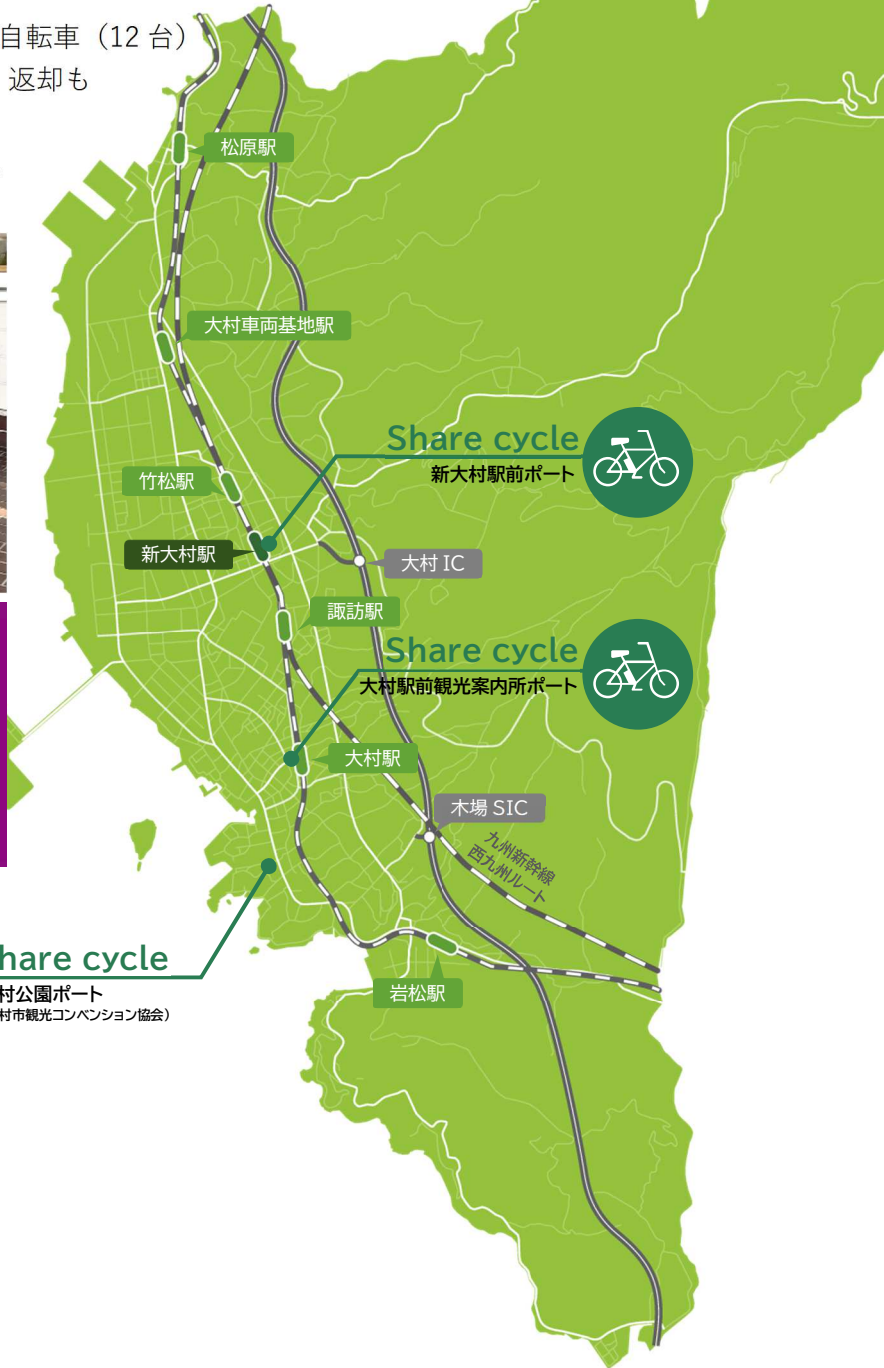
Share cycle
大村公園ポート
(大村市観光コンベンション協会)

Share cycle

新大村駅前ポート

Share cycle

大村駅前観光案内所ポート



3-3 これまでの取組と成果指標の達成状況

本市では、当初計画（令和3年度～令和7年度）で定めた基本目標と基本方針に基づく以下の施策について、自転車を安全かつ快適に利用できる環境づくりを進めてきました。

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
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
	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

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
	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
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

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や自転車マナーの向上に向けた取組の実施 ⑯通学路周辺の交通安全点検及び安全対策の実施

(1) これまでの主な取組

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	具体的な取組	推進担当等
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 ▶ 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 実施内容 ▶ R3年度～R7年9月末までの整備延長 約5km (整備対象総延長 約21km)	道路整備課／警察
	②自転車利用促進に関する広報・啓発 ▶ 自転車情報・自転車利用のメリットの発信 実施内容 ▶ 電動アシスト自転車購入費補助金の実施・広報 (～R8年3月) ▶ シェアサイクルの広報 (運用開始：R8年1月～)	環境保全課／観光振興課
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 ▶ 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た自転車ネットワークの構築などの推進 実施内容 ▶ 大村市都市計画マスタープラン／大村市立地適正化計画の策定(R4.3策定 R7.7一部改訂)	道路整備課／都市計画課
	④生活道路における安全対策の実施 ▶ 「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 実施内容 ▶ ゾーン30プラスの整備 (古賀島町地区[放虎原小学校]／R7整備完了) ▶ R3通学路合同点検における要対策箇所の歩道整備 (～R9年3月) ▶ グリーンベルト、ポラード及び路面表示の設置	道路整備課／安全対策課／警察
	⑤自転車駐輪場の整備促進と適正管理 ▶ 自転車の利用状況や市民ニーズなどを踏まえた新たな駐輪場整備の検討と管理 (公共交通結節点を、公共施設、商業施設など) 実施内容 ▶ 新大村駅前駐輪場、大村車両基地駅前駐輪場整備 (R4年) ▶ 諏訪駅前駐輪場の整備 (R7年度未完了)	商工振興課 (交通政策室)
	⑥放置自転車の抑制 ▶ 定期的な市内調査による放置自転車に対する適正な処置 ▶ 放置自転車を抑制するための広報・啓発活動 実施内容 ▶ 月2回、放置自転車パトロールを実施 ▶ 講習会や学校ヘチラシ等による呼びかけ実施	安全対策課／道路管理課／教育委員会

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	具体的な取組	推進担当等
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 ▶ 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 ▶ 健康講座における自転車利用のメリット等の広報・啓発 実施内容 ▶ 野岳湖公園再整備計画に伴うサイクリングコースの検討	河川公園課/ 自転車関係団体
	⑧自転車通勤に関する広報・啓発 ▶ 自転車通勤を拡大するための取組の検討や広報・啓発 実施内容 ▶ 電動アシスト自転車購入費補助金の実施・広報 (～R8年3月)	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	具体的な取組	推進担当等
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 ▶ 『長崎県サイクルツーリズム推進協議会』の取組の着実な実行 ▶ 国、県、関係団体等と連携した、大村湾南部地域サイクリングルートほか広域的なサイクリングルートの構築 実施内容 ▶ 関係調整会議への参加および連携 (R3,R4,R7(2回)計4回開催)	道路整備課/ 企画政策課
	⑩官民連携によるサイクリスト受入環境の充実 ▶ 大村湾南部地域サイクリングルート沿線ほか市内の民間事業者や公共施設管理者と連携したサイクリストの受入環境整備の充実 実施内容 ▶ 展望スポットの設置箇所の検討	道路整備課
	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 ▶ 自転車イベントを通じた、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 ▶ 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 実施内容 ▶ 自転車イベント開催に向けた取組 (R8年開催予定)	企画政策課/ 観光振興課/ 河川公園課
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 ▶ 新幹線新大村駅の開業に合わせた、観光向けのシェアサイクル事業の推進 実施内容 ▶ シェアサイクルの運用開始 (R8年1月～)	観光振興課/ 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	具体的な取組	推進担当等
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 ▶ 警察や交通安全協会と連携した交通安全運動の実施（年4回） 実施内容 ▶ 交通安全運動の実施（春、夏、秋、年末の年4回実施）	安全対策課／ 警察／ 大村市交通安全協会
	⑭点検整備の啓発と自転車保険への加入促進 ▶ 日常的な点検整備に関する広報・啓発 ▶ 自転車損害賠償責任保険などへの加入促進 実施内容 ▶ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進（自転車安全利用講習会での呼びかけ実施など）	安全対策課
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や自転車マナーの向上に向けた取組の実施 ▶ 警察や交通安全推進団体と協働した小中高等学校での交通安全教室実施による自転車をはじめとする交通安全に関する教育・啓発 ▶ 中高生向けの通学時の立哨活動や鍵かけ調査の実施 実施内容 ▶ 中・高校において自転車安全利用講習会の実施(年1~2回) ▶ 交通安全協会による小学校での自転車利用指導の実施	安全対策課／ 警察／ 交通安全推進団体／ 教育委員会
	⑯通学路周辺の交通安全点検及び安全対策の実施 ▶ 関係機関と連携した、定期的な合同点検の実施 ▶ 関係者等の意見を踏まえた、危険箇所の改善や交通安全上必要な対策の推進 実施内容 ▶ 大村市通学路安全対策連絡協議会（合同点検年1回） ▶ 立哨活動の実施	道路整備課／ 安全対策課／ 警察／ 教育委員会

(2) 成果指標の達成状況

当初計画において設定した4つの基本方針の評価指標について、最終年度（令和7年度）または直近年度における実績と目標の達成状況を、以下のとおり整理します。

基本方針	評価指標	基準値 (前回策定時：R2)	目標値 (R7)	実績値 (R7)
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^{※1} <small>* 整備済延長／総整備延長</small>	37%	70%	70% 目標達成
	<small>※1：国道および市道の自転車歩行者道を含むネットワーク路線の総延長に対する整備率 (自転車歩行者道など整備を要しない区間は「整備済み」とする)</small>			
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 <small>* 自転車で通勤する職員数／ 市職員数</small>	7%	10%	6% 目標未達
	<small>実績としては目標を下回ったが、継続的に自転車通勤を拡大するための取組を検討し、情報発信を行っていききたい。</small>			
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 <small>* 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</small>	1回	1回	0回 目標未達
	<small>R2以降の新型コロナウイルス感染症の影響により、各種イベントの開催が長期間制限されたことが一因に挙げられる。 今後、関係機関と連携し、イベントの検討・立案を行っていききたい。</small>			
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 <small>* 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</small>	事故 31回 盗難 36回 (R1実績 ^{※2})	事故 25回 盗難 30回	事故 27回 盗難 36回 (R6実績) 目標未達
	<small>数値上は目標未達であるが、事故件数については減少傾向を示しており、交通安全教育等の一定の効果が見られる。 一方で盗難については横ばいで推移しており、関係機関と連携し、定期的なパトロールや防犯に関する周知・広報を実施していききたい。 <small>※2：当初計画が令和2年3月策定のため、R1実績を掲載</small></small>			

section 04 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、次のとおり定めます。

「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”」

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、次のとおり定めます。

基本方針 1 自転車の快適な利用環境の整備

自転車を安全で快適に利用できる環境は、日々の暮らしを支える大切な基盤です。通勤や通学、買い物など、まちの中を快適に移動できるよう、生活道路や自転車通行空間の整備をはじめ、駐輪場の充実や放置自転車の抑制などに取り組んでいきます。

基本方針 2 健康と環境にやさしい自転車利用の推進

健康維持や環境への配慮に関心が高まっているなか、自転車は、健康増進に役立ち、環境負荷の少ない乗り物として注目されています。世代を問わず無理なく続けられ、通勤・通学や買い物など日常生活に最適な移動手段の一つとして、自転車利用の推進に取り組んでいきます。

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

サイクルツーリズムは、自転車で移動しながら、自然やまちなみ、人とのふれあいなど、その地域ならではの魅力を体験できます。サイクリストの受入環境を整えながら、観光によるにぎわいや経済の活性化につなげていきます。

基本方針 4 自転車事故のない安全で安心なまちづくり

自転車は便利な乗り物である一方、安全に利用するためには交通ルールやマナーの理解が欠かせません。子どもたちへの交通安全教育や、事故に備えた保険への加入促進など、誰もが安心して自転車に乗れる環境づくりを進め、一人ひとりが安全に配慮し合えるまちを、地域全体で育てていきます。

section

05 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

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

「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 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

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

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

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

5-2 実施すべき具体的な施策

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

- ▶ 自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の整備（路面標示、誘導サインの設置）
- ▶ 自転車通行空間に関する情報の発信



推進担当課 道路整備課／警察

② 自転車駐輪場の整備と適正な管理

- ▶ 自転車の利用状況や市民ニーズなどを踏まえた駐輪場整備の検討（公共交通結節点・公共施設や商業施設など）
- ▶ 市が管理する既存駐輪場の適正な管理



推進担当課 商工振興課（交通政策室）

③ 生活道路における安全対策の実施

- ▶ 生活道路における「ゾーン 30」及び「ゾーン 30 プラス」の整備
- ▶ 交通安全対策の強化（路面標示等による速度抑制対策、グリーンベルトおよび防護柵等の設置）



推進担当課 道路整備課／安全対策課／警察

④ 放置自転車の抑制

- ▶ 利用者のマナー向上と放置自転車を抑制するための対策広報（自転車マナーアップ運動等）
- ▶ 定期的なパトロールの実施



推進担当課 道路管理課／安全対策課／教育委員会

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

- ▶ 自転車を活用した健康づくり等に係る取り組み・情報発信
- ▶ アウトドア・スポーツを通じた健康づくりのためのサイクリングコースの検討（野岳湖公園）

HEALTH
CASE 04

自転車活用による健康増進に関する広報啓発

全ての国民が人生の最期まで楽しく元気に過ごせることを目標とした、「スマート・ライフ・プロジェクト」の活動の一つとして、自転車を活用した健康づくりに関する広報活動を積極的に展開していきます。

<スマート・ライフ・プロジェクト> 【出典：厚生労働省】

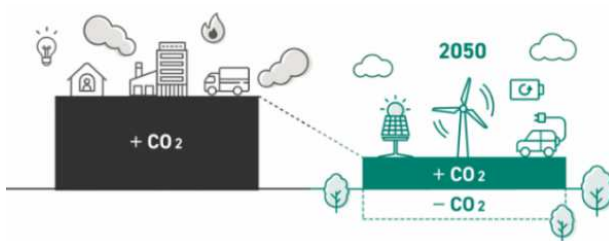
出典：国土交通省 HP より

推進担当課

河川公園課／自転車関係団体

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

- ▶ ゼロカーボンシティ宣言に基づく温室効果ガス削減のための自転車利用の促進



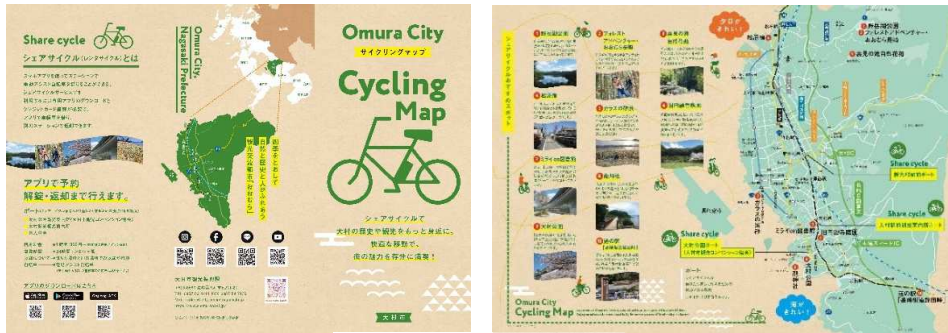
推進担当課

環境保全課

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）

- ▶シェアサイクルの活用による観光客の利便性向上を目的とした情報発信
- ▶サイクルツーリズム関係会議に係る取組の推進



大村市サイクリングマップ

推進担当課

サイクルツーリズム関係会議体／道路整備課／観光振興課／企画政策課

⑧サイクリストの受入環境の整備

- ▶市内の民間事業者や公共施設管理者などと連携した、サイクリストの受入環境の整備・情報発信



サイクルスタンドの設置

推進担当課

サイクルツーリズム関係会議体／道路整備課

⑨自転車イベントの開催を通じた地域活性化

- ▶自転車イベントの開催を通じた観光振興
- ▶ホームページやSNSを活用した観光PR・情報発信



SEA TO SUMMIT

推進担当課

観光振興課／河川公園課／企画政策課

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促進

- ▶ 自転車に関する交通安全教育・啓発活動
- ▶ 大村市通学路安全対策連絡協議会の実施（合同点検年1回）
- ▶ 警察や交通安全協会と連携した交通安全運動の実施（年4回）



出典：大村市交通安全協会 SNS より

推進担当課 道路整備課／安全対策課／警察／大村市交通安全協会／教育委員会

⑪学校における交通安全教育の推進

- ▶ 警察や交通安全推進団体と連携した、中・高校での自転車安全利用講習会の実施（年1~2回）
- ▶ 交通安全協会による小学校での自転車利用指導の実施
- ▶ 自転車マナーアップ運動による呼びかけの実施



出典：大村市交通安全協会 SNS より

推進担当課 安全対策課／警察／大村市交通安全協会／教育委員会

⑫損害賠償責任保険等への加入促進

- ▶ 自転車損害賠償責任保険などへの加入促進
- ▶ 日常的な点検整備に関する広報



出典：(公財)日本交通管理技術協会 HP より



出典：大村市 HP より

推進担当課 安全対策課

section 06 自転車ネットワーク計画

6-1 計画の基本的な考え方

計画の目的

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」を目的として策定します。

検討対象エリア

自転車ネットワーク計画の検討対象エリアは、通勤・通学等の生活利用と観光・レクリエーション利用の双方を考慮し、市街地中心部の新大村駅を中心に、おおむね半径 5km 圏内とします。

主要交通結節点や公共施設、観光拠点との接続に加え、大村湾南部地域サイクリングルートとの連携を意識し、自転車通行空間の連続性と回遊性を重視したネットワークの形成を図ります。

6-2 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線は、生活利用および観光利用の双方を踏まえた7つの視点から必要性の高い路線を設定し、引き続き当該ネットワークを自転車通行空間整備の基本として位置づけます。

なお、今後の整備にあたっては「自転車ネットワーク検討におけるデータ活用の手引き」（令和8年1月策定）に基づき、データを積極的に活用して自転車の利用環境や利用実態をよりの確に反映し、地域課題に対応しながら、警察など関係機関と調整を図って優先順位を決定し、整備を実施していきます。

自転車ネットワーク路線抽出における7つの視点

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

6-3 自転車ネットワークの整備形態の検討

計画の策定にあたっては、国のガイドライン（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）に準じ、道路構造や交通状況に応じた適切な自転車通行空間の整備形態を選定します。

本計画では、当初計画策定後の整備進捗状況や交通環境の変化、自転車利用を取り巻く制度改正等を踏まえ、必要に応じてネットワーク路線や整備内容の整理・見直しを行います。

なお、整備形態の選定にあたっては、現地の実情や課題を踏まえ、警察と協議を行い、安全性・実現性の観点から最適な整備方針を柔軟に判断しています。

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

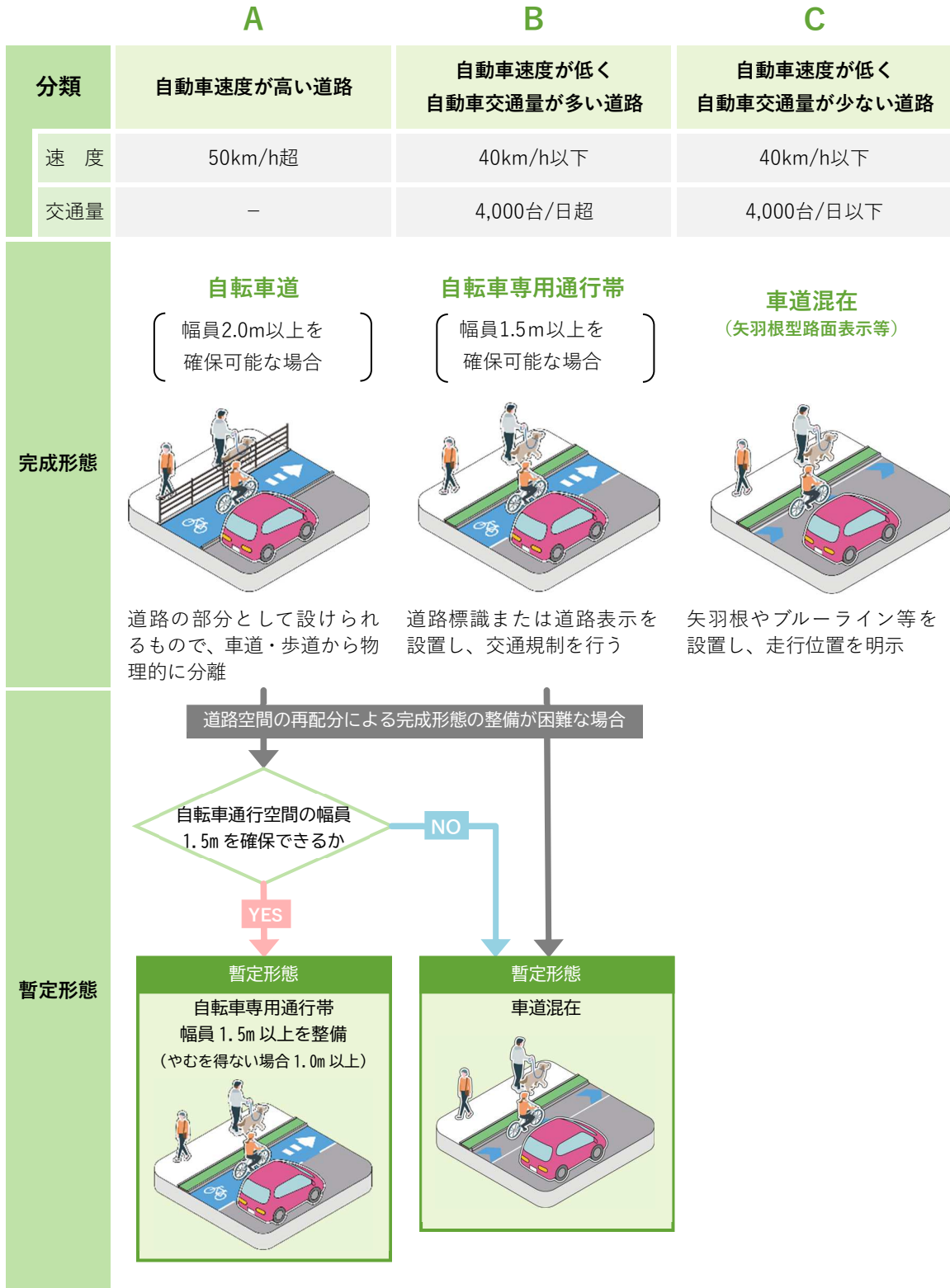


「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます

歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げる時は一時停止しなければなりません。



整備形態の選定の考え方



(1) 自転車ネットワークの整備形態

自転車ネットワークにおける整備対象路線および整備形態は、次のとおりです。



- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> == 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 | <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 公共施設 ■ 公園 ■ 福祉施設 ■ 自衛隊 ■ バスターミナル | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 観光 ● 病院 ● 高校大学専門 ● 中学校 ● 商業施設 |
|--|---|---|

自転車ネットワーク路線一覧

No.	管理者	路線名	道路種別	交通量(台/日)	速度規制	整備形態	延長(km)	整備済み延長(km)	備考
1	市	市道沖田線	幹線	4000以下	—	車道混在	0.81	0.81	
2	市	市道宮小路八幡線	一般	4000以下	40km/h	車道混在	0.99	0.00	
3	市	市道古賀島沖田線	補助幹線	4,000以上 20,000未満	50km/h	車道混在	1.59	0.00	富の原1丁目～富の原2丁目
	市	市道古賀島町沖田線(再掲)	補助幹線	4,000以上 20,000未満	40km/h	車道混在	1.30	0.00	ゾーン30区間あり
4	市	市道富の原坂口線	幹線	4,000以上 20,000未満	50km/h	車道混在	1.74	0.97	
5	市	市道杭出津松原線	幹線	4,000以上 20,000未満	50km/h	車道混在	6.70	1.87	※一部自転車歩行者道を含む
6	市	市道竹松駅前空港線	補助幹線	4000以下	40km/h	車道混在	1.00	0.13	
7	市	市道森園公園線	一般	4,000以上 20,000未満	40km/h	車道混在	0.70	0.00	
8	市	市道並松竹松本町線	一般	4000以下	40km/h	車道混在	0.66	0.66	
9	市	市道大村駅前原口線	幹線	4000以下	40km/h	車道混在	0.47	0.47	
10	市	市道西大村本町昭和通線	一般	4000以下	40km/h	車道混在	1.46	0.00	
11	市	市道西三城杭出津線	補助幹線	4,000以上 20,000未満	40km/h	車道混在	0.85	0.00	
12	市	市道大村駅前線	幹線	4,000以上 20,000未満	—	車道混在	0.65	0.00	
13	市	市道八幡町線	幹線	4,000以上 20,000未満	—	車道混在	0.52	0.00	
14	市	市道田ノ平線	幹線	4,000以上 20,000未満	40km/h	車道混在	0.62	0.00	
15	市	市道国立病院前線	幹線	4,000以上 20,000未満	40km/h	車道混在	0.67	0.00	
路線数			15 路線			延長計	20.73	4.91	整備率:約24%

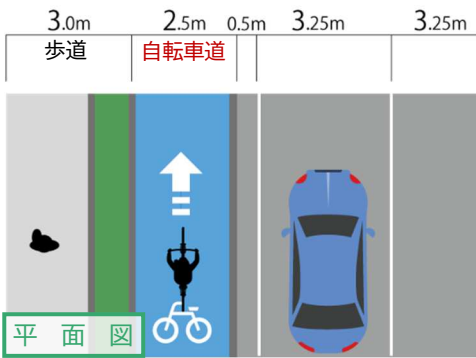
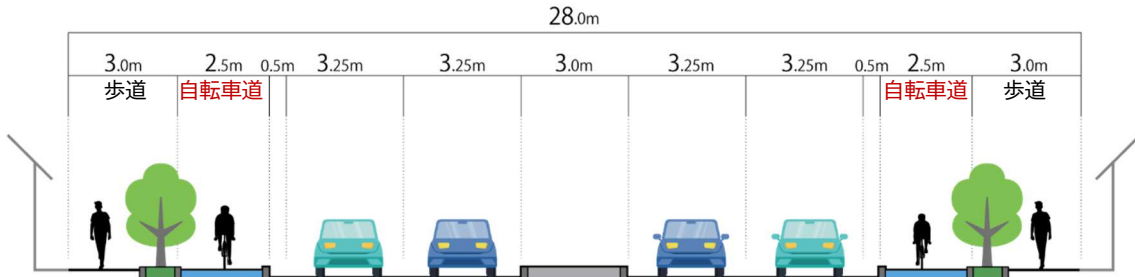
[参考] 市管理道路を除く自転車ネットワーク路線一覧

No.	管理者	路線名	道路種別	交通量(台/日)	速度規制	整備形態	延長(km)	整備済み延長(km)	備考
16	国	国道34号	主要幹線	20,000以上	50km/h	自転車歩行者道	10.79	(10.79)	※現道利用 (自転車歩行者道)
17	県	国道444号	主要幹線	20,000以上	50km/h	自転車歩行者道	1.42	(1.42)	※現道利用 (自転車歩行者道併用区間あり)
18	県	県道38号長崎空港線	主要幹線	20,000以上	50km/h	自転車歩行者道	1.97	(1.97)	※現道利用 (自転車歩行者道併用区間あり)
19	県	県道257号大村外環状線	幹線	4,000以上 20,000未満	50km/h	自転車歩行者道	4.90	(4.90)	※現道利用 (久原2丁目～池田2丁目)
	県	県道257号大村外環状線(再掲)	幹線	4,000以上 20,000未満	50km/h	自転車道	3.41	3.41	池田2丁目～沖田町
路線数			4 路線			延長計	22.49	22.49	整備率:100%

(2) 整備イメージ

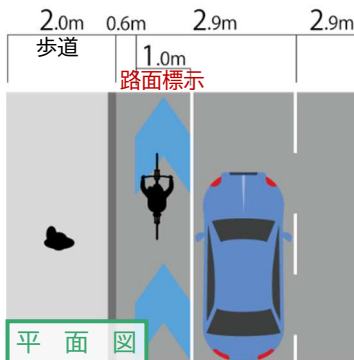
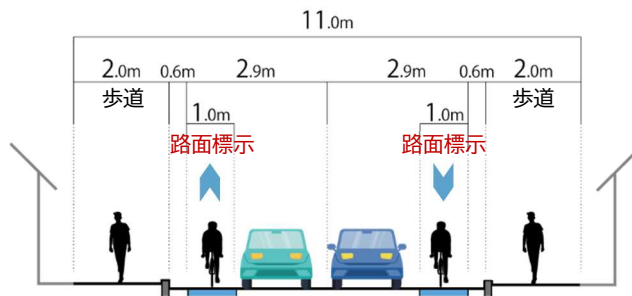
自転車道：一般県道大村外環状線（池田2丁目～沖田町）

標準断面図



車道混在：杭出津松原線（黒丸町工区）

標準断面図



※矢部根の上は車も通行可能

6-4 計画の実現に向けた課題

安全で快適な自転車通行環境の整備を行っていくためには様々な課題があり、警察等の関係機関と調整し、検討を行う必要があります。

(1) 自転車ネットワーク路線の市民への広報・周知

自転車通行空間利用を推進するため、警察や各道路管理者などの関係機関と連携しながら、自転車ネットワーク路線について市民へ広く周知を行っていきます。

(2) 自転車通行ルールの周知徹底

次の「自転車安全利用五則」は、令和4年11月1日に中央交通安全対策会議交通対策本部において決定されました。自転車利用者のみならず市民に広く周知し、理解をしていただくことが必要です。

自転車安全利用五則を守りましょう	
1	<p>車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先</p> <p>「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。</p>
2	<p>交差点では信号と 一時停止を守って、安全確認</p> <p>信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。</p>
3	<p>夜間はライトを点灯</p> <p>夜間は必ずライトを点灯しましょう。</p>
4	<p>飲酒運転は禁止</p> <p>自転車も飲酒運転は禁止です。</p>
5	<p>ヘルメットを着用(努力義務)</p> <p>自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。</p>

(3) ヘルメット着用の促進

ヘルメット非着用で自転車事故により亡くなった人の約6割は頭部を損傷しています(警察庁資料より平成29年～令和3年合計)。また、ヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比べて約2.2倍高くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが大変重要です。

(4) 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

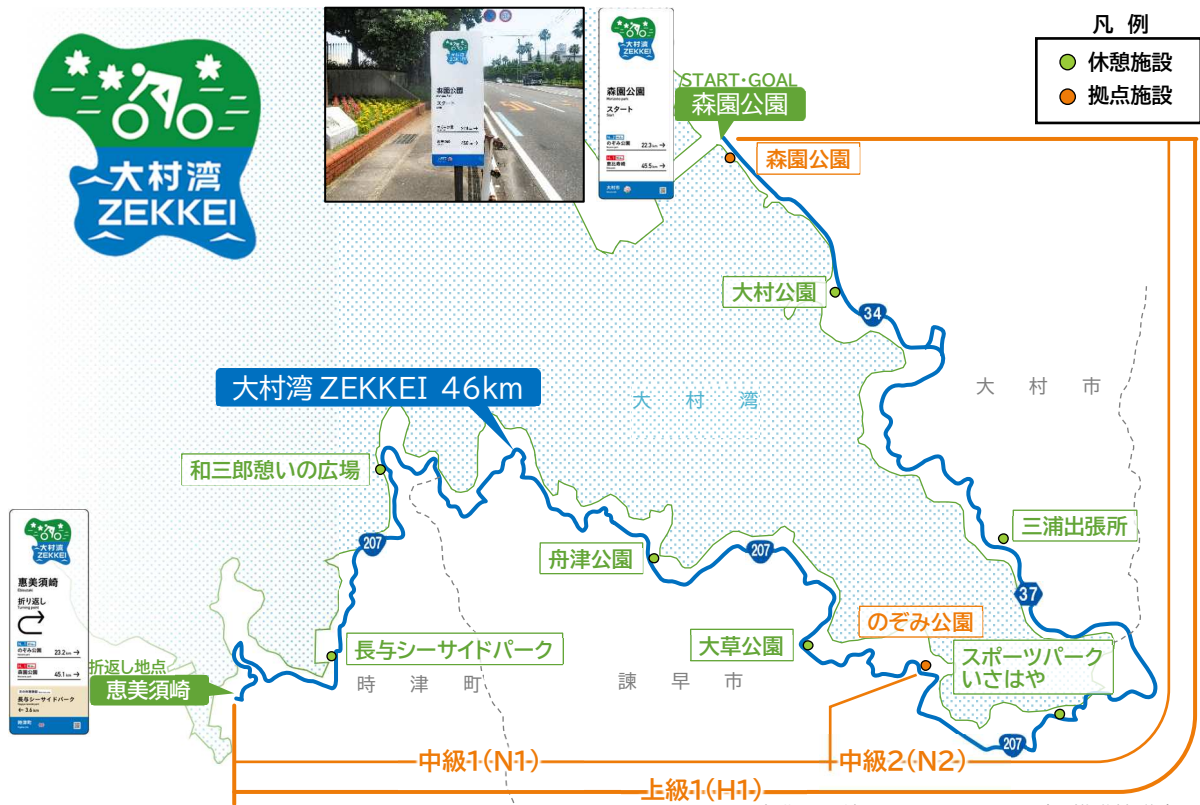
大村市自転車安全利用条例において、自転車損害賠償責任保険などへの加入を推奨しています。また、警察や交通安全協会が実施する講習会等を通じて、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進していきます。

6-5 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。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。

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。

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



出典：大村湾 ZEKKEI ライド実行委員会

6-6 自転車駐輪場の整備と維持管理

自転車の利用促進や、利便性の高い利用環境創出のためには、自転車通行空間と駐輪場の整備の両方を進める必要があります。現在、本市は5つの駐輪場と各公共施設の駐輪場を有していますが、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切な維持管理を行っていく必要があります。

自転車の使用用途は、主に通勤・通学が多いことから、学校や職場、公共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の駐輪場も確保する必要があります。

このため、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、市が管理する既存の駐輪場についても、必要に応じて再整備を検討し、適切な維持管理に努めていきます。

* サイクル・アンド・ライド：自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車を利用し公共交通機関に乗り換えること

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on図書館 駐輪場

鉄道駅の駐輪場



大村車両基地駅前駐輪場



新大村駅西口駅前駐輪場



岩松駅前駐輪場

section 07 計画の進め方

7-1 計画の推進体制

本計画を推進するため、以下のようなP D C Aサイクルに基づき、計画内容の確認、見直しを行いながら取組を実施していきます。



7-2 計画の進捗管理

本計画において実施する施策を評価するため、4つの基本方針ごとに評価指標および目標値を次のとおり設定しました。

計画期末である令和12年度に評価を行い、目標値の達成状況を確認します。

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	自転車ネットワーク 路線の整備率 <small>*本市管理道路における整備済延長/総整備延長</small>	23% (R7)	100% (R12)
基本方針2 健康と環境にやさしい 自転車利用の推進	自転車で通勤する 市職員の割合 <small>*自転車で通勤する職員数/市職員数</small>	6% (R7)	10% (R12)
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	サイクルイベント 開催数 <small>*市が開催に関わるまたは市内を通る広域的なサイクリイベントの開催数</small>	0回 (R7 実績)	1回 (R12)
基本方針4 自転車事故のない 安全で安心なまちづくり	自転車関連事故 の件数 <small>*大村警察署管内における自転車関連事故の年間件数</small>	27件 (R6 実績)	22件 (R12)

7-3 計画の見直し

計画期末時の評価において、課題が生じた場合や国および県の計画が変更された場合も同様に、本計画内容との整合性を確認し、必要に応じて見直しを行います。



第2次大村市自転車活用推進計画
令和8年3月
大村市 都市整備部 道路整備課