

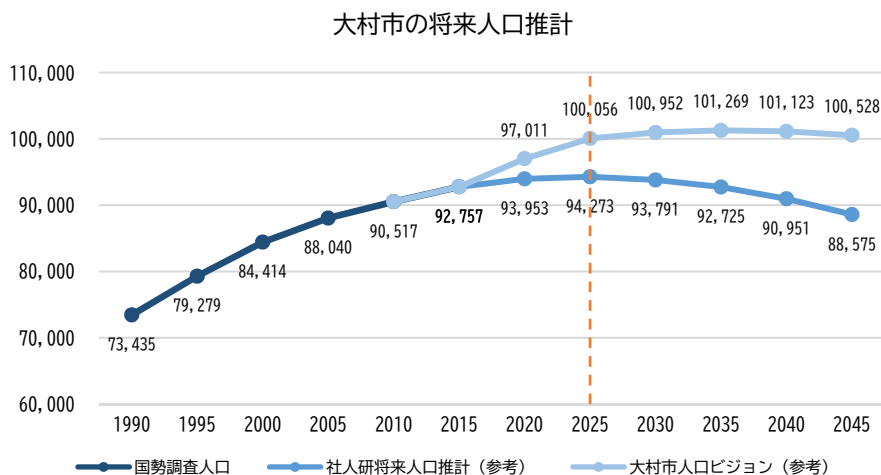
第3章 本市における自転車利用環境の現状と課題

3-1 本市を取り巻く環境

3-1-1 人口・地勢

(1) 人口

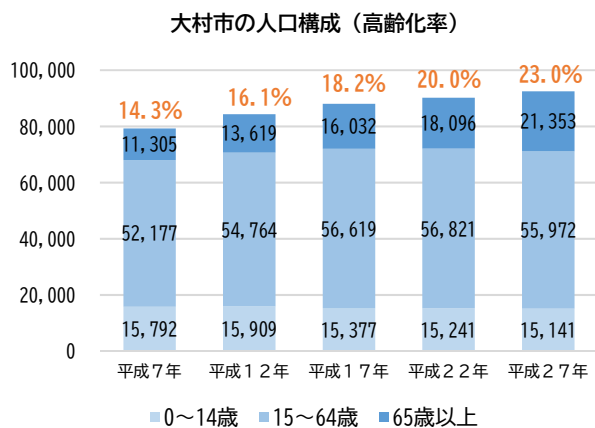
本市の人口は、97,423 人（令和 3 年 2 月末時点）で現在も増加を続けていますが、国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成 29 年推計）によると 2025 年（令和 7 年）頃をピークに減少に転じると予測されています。



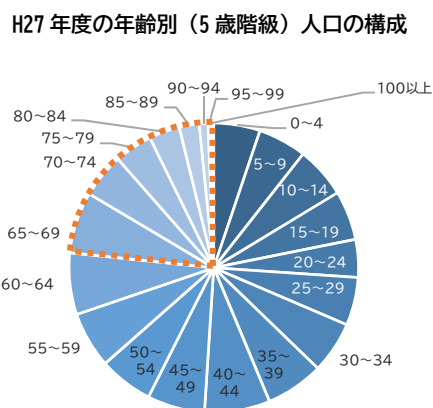
出典：H27 年国勢調査・国立社会保障・人口問題研究所（H30.3）
大村市人口ビジョン（H27.12）

(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。

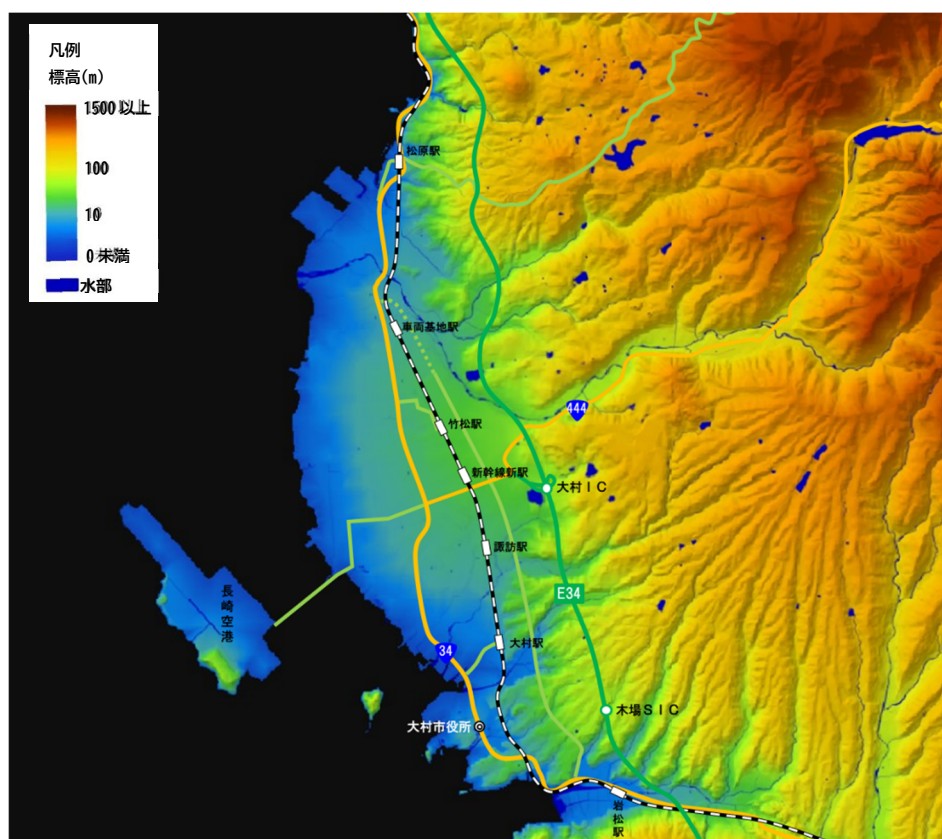


出典：H27 国勢調査 国立社会保障人口問題研究所

(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

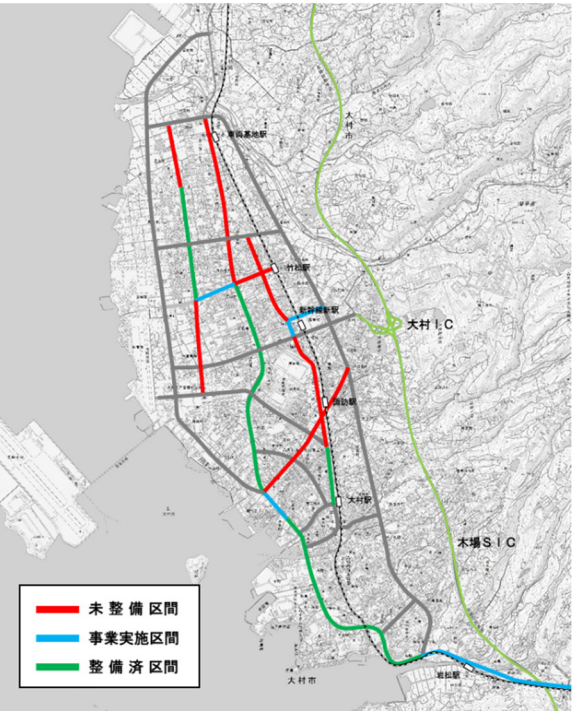
出典：大村市資料

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。

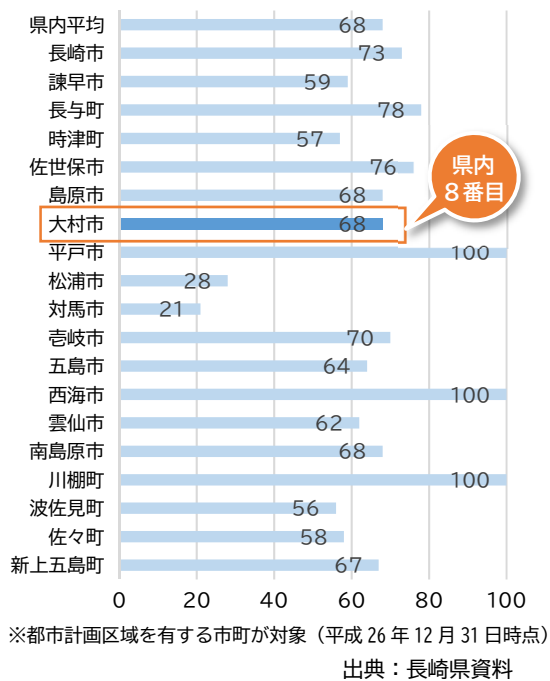
都市計画道路の整備率(令和 3 年 3 月末時点)

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

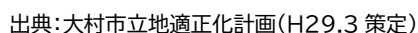


県内の都市計画道路整備率(市町別)



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。

大村市立地適正化計画（都市機能誘導区域、居住誘導区域）

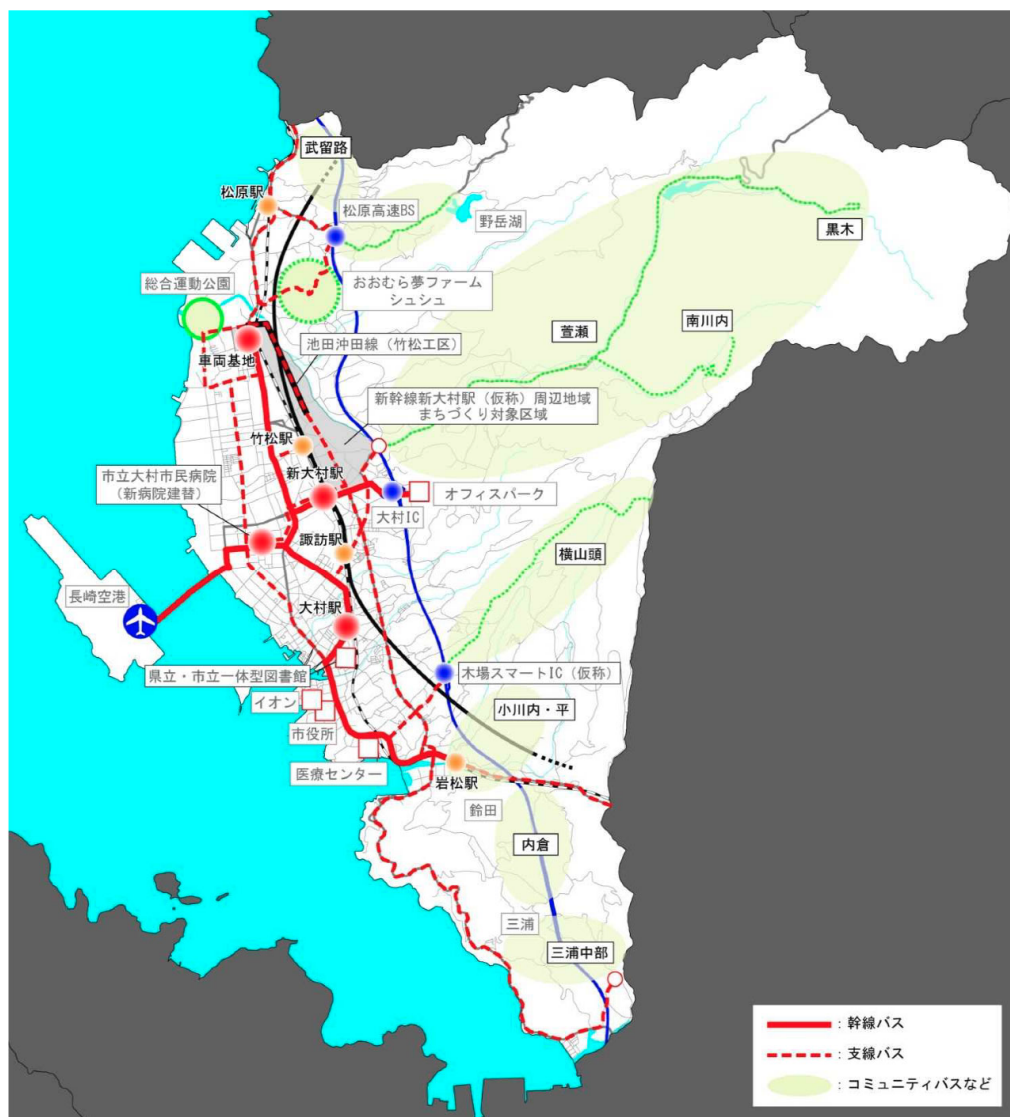


(3) 公共交通ネットワーク

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。

これらを踏まえ、自転車交通と高速交通、公共交通を効率的かつ有機的に連携させることにより、市内の交通課題を解決し、市民の足を確保するとともに、市街地の回遊性の向上を図る必要があります。

大村市の地域公共交通ネットワークのイメージ



出典：大村市地域公共交通網形成計画（H28.3 策定）

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

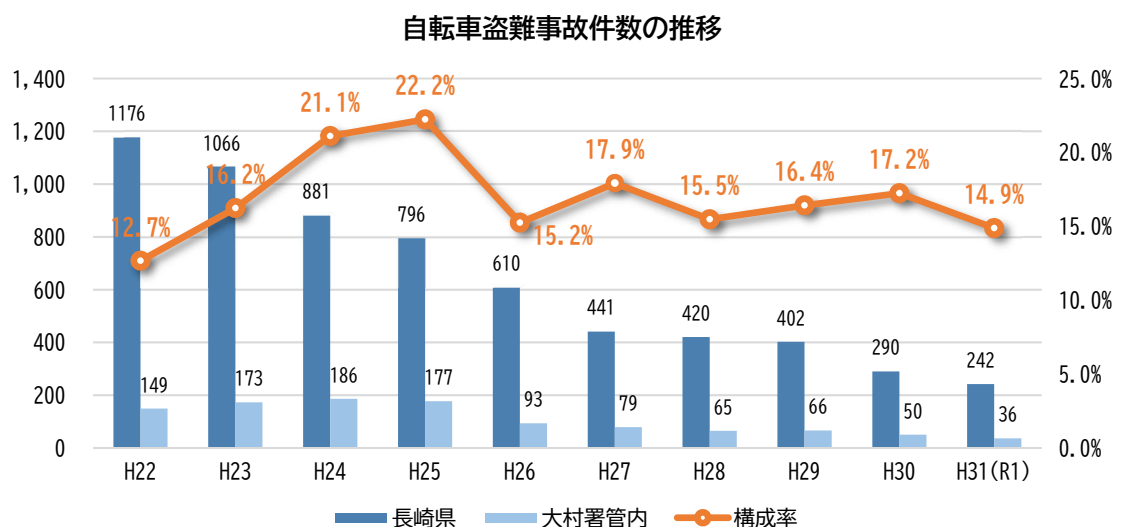
駐輪場名	収容台数（バイク含）
大村市駐輪場	602 台（634 台）
岩松駅前駐輪場	約 10 台
竹松駅前駐輪場	約 350 台



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

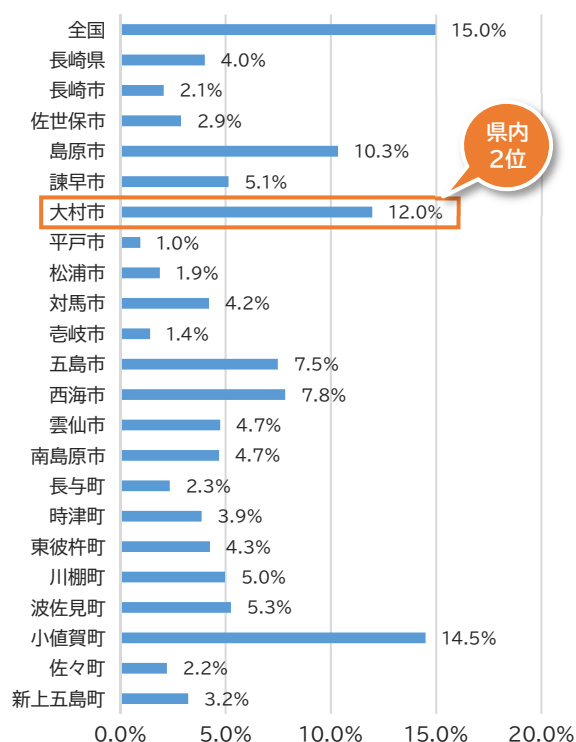
本市では、自転車盗難が多く発生しています。図は平成 22 年から令和元年までの県内及び大村署管内における自転車盗難件数とその構成率を示しています。過去 10 年の推移からみると県内及び本市の自転車盗難件数は年々減少傾向にありますが、県内における本市の盗難件数の構成率は依然として高く、過去 5 年ではほぼ横ばいとなっています。



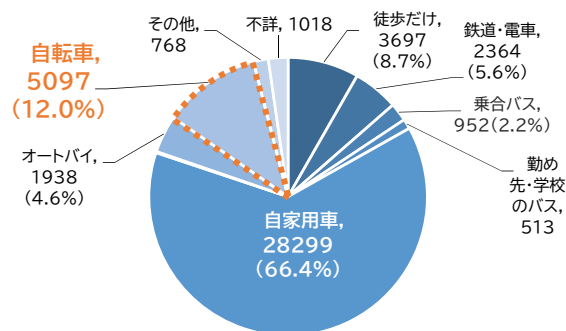
3-3 自転車の利用状況

(1) 自転車分担率

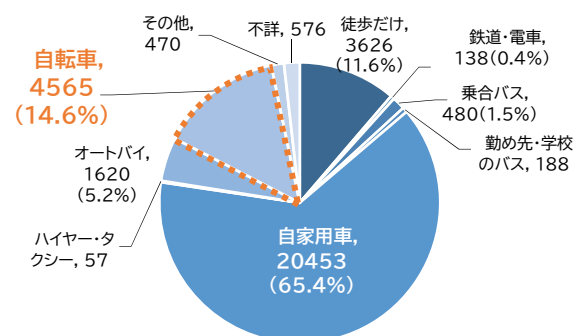
通勤・通学目的における本市での自転車分担率は12.0%であり、県内で2番目に自転車利用の割合が高くなっていますが、全国平均の15.0%に比べると未だ低い状況です。また、市内での従業・通学における自転車分担率から見ても自家用車利用が65.4%と依然として高い状況であり、近距離移動においても自家用車への依存が高いことがうかがえます。



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

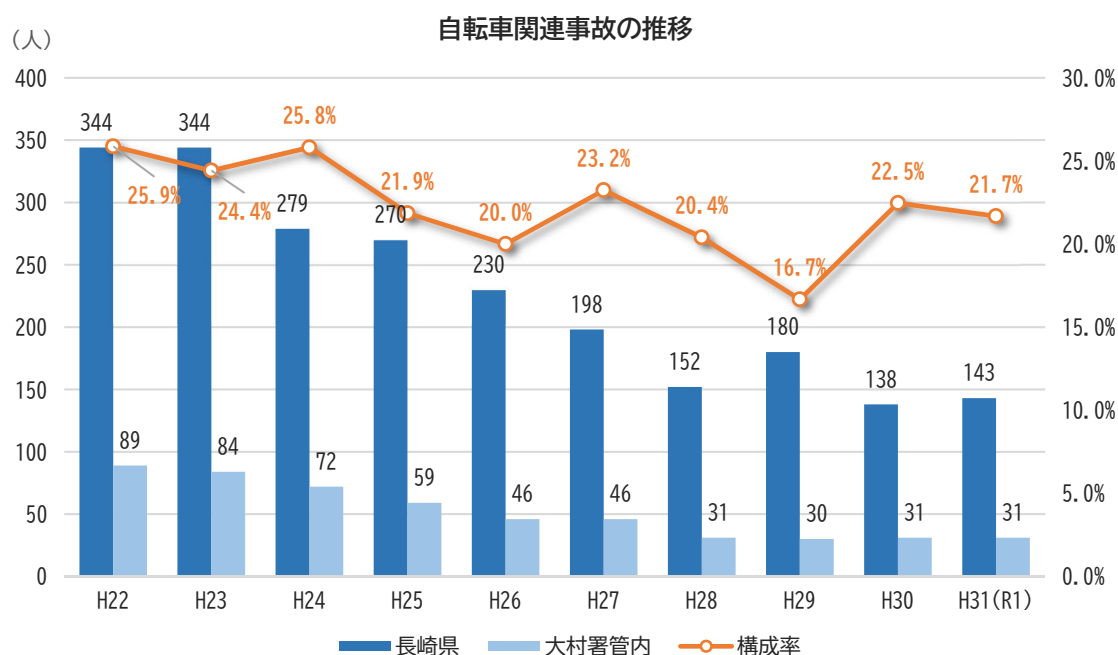
出典：平成22年国勢調査



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)

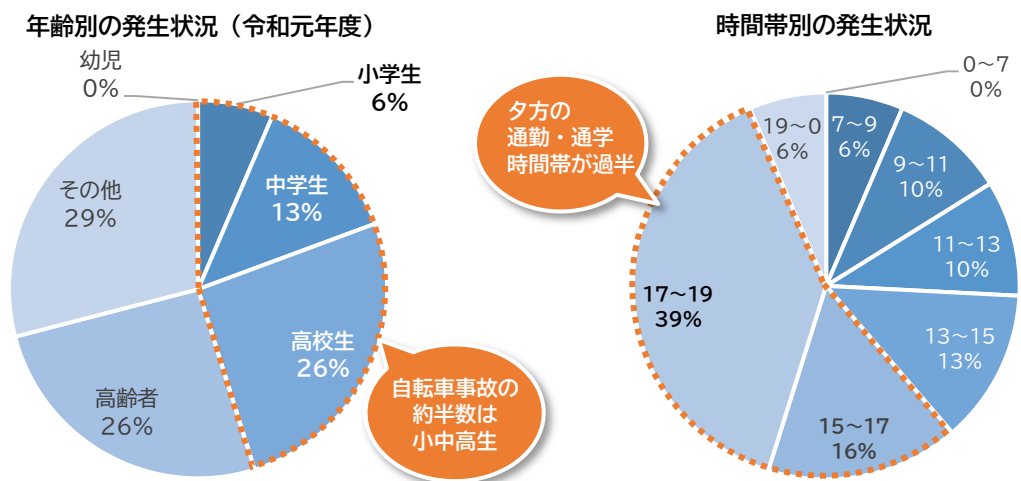
(2) 自転車関連事故の推移とその特徴

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。