

大村市自転車活用推進計画（概要版）

自転車活用推進計画とは

・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も優れた乗り物です。近年では自転車利用は多様化し、余暇やレジャーをはじめ、観光振興ツールとして、災害時の移動手段としてなど、その利便性が見直されるとともに様々な場面での利活用が期待されています。

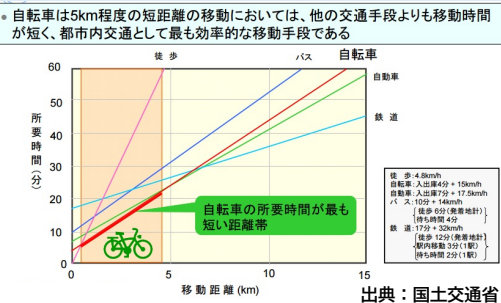
・自転車活用推進計画では、市民の健康増進や自転車事故の防止、環境負荷の低減などの現代社会における新たな課題や問題を解決するため、自転車の活用を総合的かつ計画的に進めることを目的としています。

計画の区域 市内全域
計画の期間 2021年度(令和3年度)～2025年度(令和7年度)の5年間
※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

本市における自転車利用環境の現状と課題

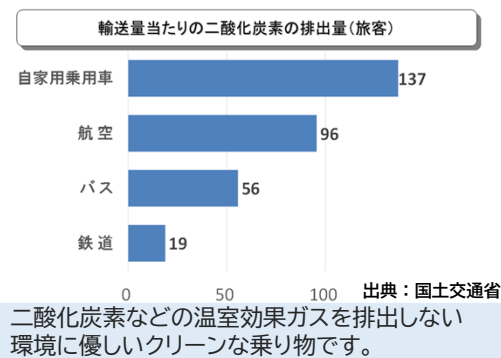
自転車の特性(メリット)

特性1 5km程度の近距離移動に最適

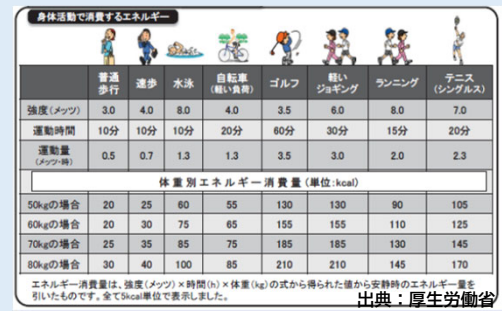


市街地における5km程度の近距離移動においては、最も効率的な移動手段です。

特性3 環境にやさしく経済的



特性2 健康に良く心身のリフレッシュに最適



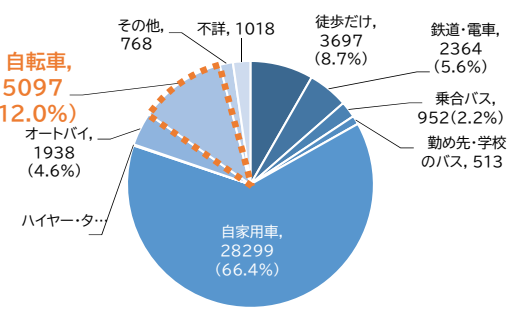
軽い負荷の20分の走行で10分間の水泳運動相当のエネルギーが消費できます。

特性4 観光振興や地域活性化に大きく寄与

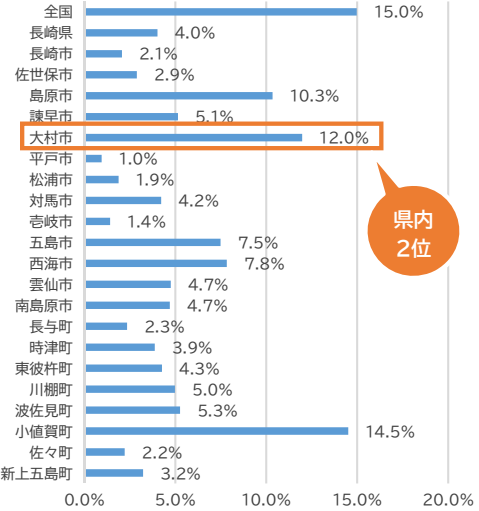


自転車の利用状況(通勤・通学)

通勤・通学目的における本市の自転車分担率は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。



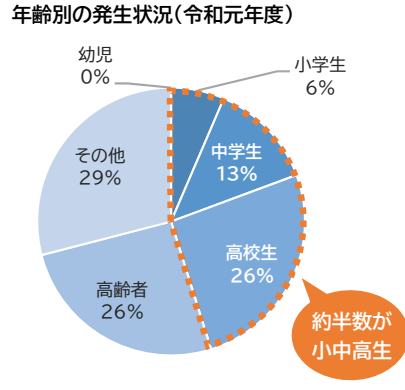
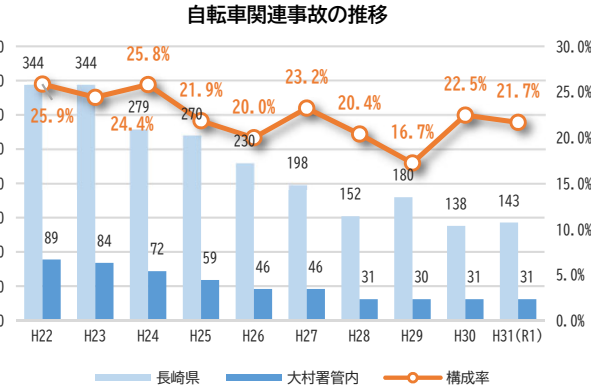
大村市の自転車分担率(通勤・通学目的)



市町村別の自転車分担率(通勤・通学目的)

自転車関連事故の状況

自転車関連事故件数は、年々減少傾向にあるものの、県内の警察署別で見ると、過去10年のうち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。また、年齢別みると事故発生の約半数を小中高生が占めています。



本市における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
- 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
- ③ サイクルツーリズムなどを活用した観光振興及び地域の魅力・情報発信の充実
- 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

大村市自転車活用推進計画（概要版）

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ように定めます。

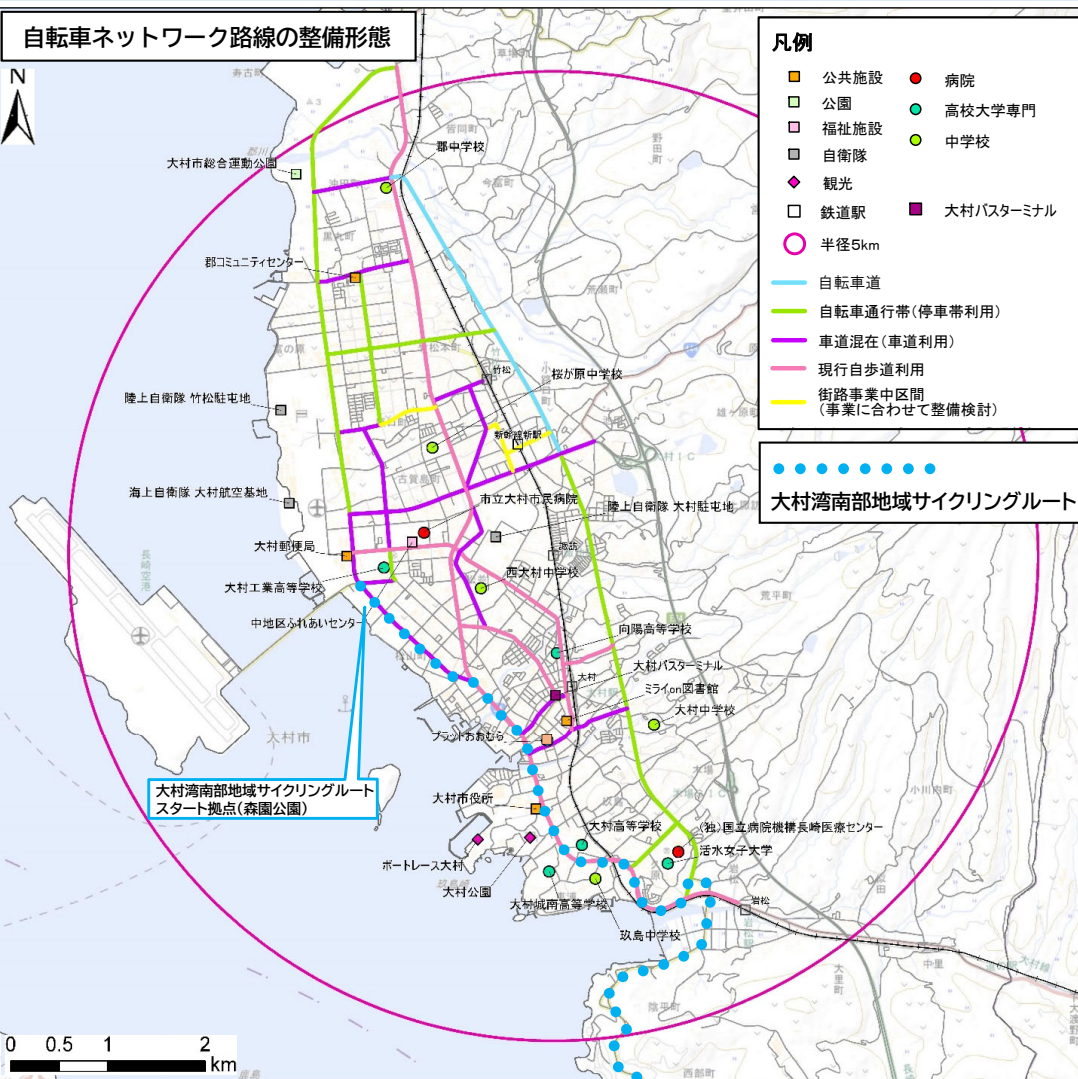
基本方針 1	自転車安全で快適に利用できる都市環境の整備	市内の主要な施設を効率的かつ効果的に繋げるとともに、自転車通行空間を整備することで、安全で快適な走行環境を創出します。	施策1 自転車通行空間の整備促進と自転車利用の促進	評価指標	基準値	目標値
			①自転車通行空間の整備 ②自転車利用促進に関する広報・啓発	自転車ネットワーク路線の整備率(%)		
基本方針 2	自転車を活用した市民の新しいライフスタイルへの転換	自転車利用による公共交通と連携した交通ネットワークを形成することで市民の新しいライフスタイルへの転換を図り、健康増進や環境負荷の低減を推進します。	施策2 まちづくりと連携した総合的な取組の実施		37%(R2)	70%(R7)
			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	*自転車ネットワーク路線の整備率(%) = 整備延長/総整備延長×100		
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	国、県、関係自治体等と連携し、サイクルツーリズムを推進することで、地域の魅力を発信し、観光振興と地域の活性化を図ります。	施策1 自転車を活用した健康づくりの推進	評価指標	基準値	目標値
			⑦自転車を活用した健康づくりの広報・啓発	自転車通勤する市職員の割合(%)	7%(R2)	10%(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	自転車を安全に利用するための子供たちへの教育、利用者のルールやマナー違反、自転車の盗難などの犯罪を減らすための取組や広報啓発活動を推進します。	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	*自転車通勤する市職員数/市職員数×100		
基本方針 5	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	国、県、関係自治体等と連携し、サイクルツーリズムを推進することで、地域の魅力を発信し、観光振興と地域の活性化を図ります。	施策1 サイクルツーリズムの推進と受入環境の充実	評価指標	基準値	目標値(R7)
			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	サイクルイベントの開催数(回/年)	1回(R1実績)	1回(R7)
基本方針 6	自転車を安全に利用するためのまちづくり	自転車を安全に利用するための子供たちへの教育、利用者のルールやマナー違反、自転車の盗難などの犯罪を減らすための取組や広報啓発活動を推進します。	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	*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		
基本方針 7	自転車を安全に利用するためのまちづくり	自転車を安全に利用するための子供たちへの教育、利用者のルールやマナー違反、自転車の盗難などの犯罪を減らすための取組や広報啓発活動を推進します。	施策1 自転車など交通安全に関する取組の推進	評価指標	基準値	目標値
			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	自転車関連事故及び自転車盗難の件数	事故31件 盗難36件(R1実績)	事故25件 盗難30件(R7)
基本方針 8	自転車を安全に利用するためのまちづくり	自転車を安全に利用するための子供たちへの教育、利用者のルールやマナー違反、自転車の盗難などの犯罪を減らすための取組や広報啓発活動を推進します。	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	*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		

※計画を推進するため、国、県、警察などの関係機関や市関係部局と連携を図ります。また、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。

大村市自転車活用推進計画（概要版）

自転車ネットワーク計画（自転車活用推進計画に位置付け）

自転車ネットワーク計画とは、市内における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、自転車需要が多い路線をはじめ、鉄道駅や公共施設、商業施設などの目的地を結ぶ路線や自転車関連事故の多い路線などを抽出し、**自転車が安全で快適に通行できる自転車通行空間を整備する路線とその整備形態**を定めるものです。



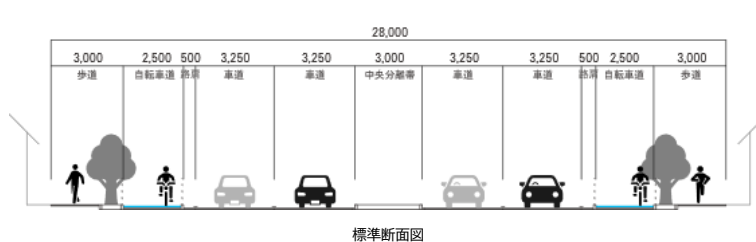
※関係機関との協議などにより整備形態が変更になる場合があります。

自転車ネットワーク路線については国のガイドラインに基づき、自転車利用者の安全性を速やかに向上するため、**暫定形態での整備を基本とします**。また「**大村湾南部地域サイクリングルート**」と重複する区間についても**連携**を図りながら走行環境整備を進めます。

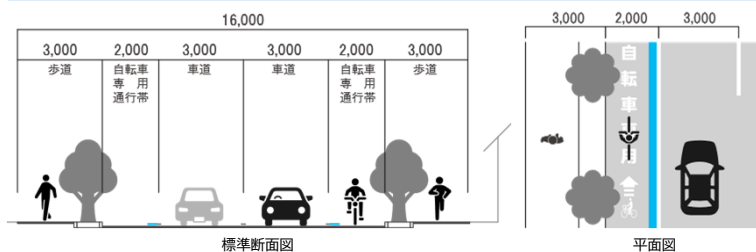
自転車通行空間整備イメージ

以下の3種類の整備形態で自転車通行空間整備を進めます。

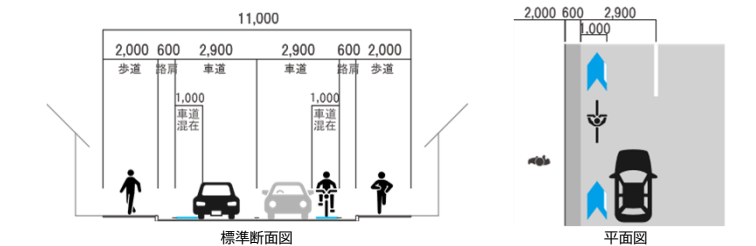
自転車道 一般県道大村外環状線（都市計画道路池田沖田線） ※長崎県事業



自転車専用通行帯 市道杭出津松原線（2車線区間）



車道混在 市道八幡町線（八幡神社 ～ 国道34号）



大村湾南部地域サイクリングルート整備（長崎県サイクルツーリズム推進協議会での取組）



ルート案内の看板及び路面標示

