

第2次大分市自転車活用推進計画（案）

＜改訂検討資料＞

はじめに

市長写真

[illegible]

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○、○○
○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○、○○○○○○○○○○
○○○○○○○○○○○。○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○
○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○

○○○○○○○○○

[illegible]

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○、○○○○○○○○○○○○○○○○○○
○○○○○○○○○、○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○。○○○○○○○○○○
○○
○○○○○○○○。

[illegible]

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○、○○○○○○○○○○○○○○○○
○○○○○○○○○、○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○。

2025（令和7）年〇月

大分市長 足立 信也

この計画書には、平成 17 年度から実施している「自転車が似合うまちおおいた」をテーマとした標語コンクールの入賞作品を随所に掲載しています。自転車の魅力はもちろん、自転車ルール・マナーの大切さ、自転車を通じた人と人とのふれあいなど、さまざまな市民の思いが詰まった作品です。これらを読むだけできっと自転車に乗りたくなることでしょう。心地良い風を感じに自転車で出かけてみませんか？

※今回も掲載を検討

もくじ

第1章 計画の概要

1. 背景と目的	2
2. 計画期間	4
3. 計画対象区域	4
4. これまでの経緯	5
5. 計画の位置付け	7
6. 上位関連計画	8

第2章 現状把握

1. 大分市の概況	12
2. 自転車の特性	14
3. 国内の自転車利用実態	15
4. 大分市の自転車利用実態	20
5. アンケート調査結果	23

第3章 前回計画の検証

1. 前回計画と国の計画との関連性	26
2. 年度別取組状況の整理	27
3. 数値目標の達成状況	28
4. 目標毎の評価	29

第4章 課題の整理

1. 自転車施策における課題の変化	
2. 大分市の自転車利用環境に関する課題の整理	
3. 課題の抽出	
4. 課題の整理	

第5章 基本計画

1. 基本方針	
2. 目標	
3. 施策の体系	

第6章 具体的な取組

目標1 自転車で 便利で快適、きれいなまち おおいた

都市
環境

1. 安全で快適な通行空間づくり—————
2. 便利で適切に利用される駐輪環境づくり—————
3. 交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくり—————

目標2 自転車で 心と体が元気になるまち おおいた

健康

4. 情報発信等による自転車利用の促進—————
5. サイクルスポーツの普及促進—————

目標3 自転車で たくさん魅力が見えるまち・魅力をつなげるまち おおいた

観光

6. 自転車を活かした観光・地域振興の推進—————
7. サイクルツーリズムの推進—————

目標4 自転車に みんなが正しく乗れる安全・安心なまち おおいた

思い
やり

<安全・安心>

8. 安全な自転車等の普及促進—————
9. 自転車ルール・マナーの啓発—————
10. 災害時の自転車活用方策の検討—————

第7章 推進体制

1. 本計画の推進—————
2. 本計画のアクションプラン（下位計画）の推進—————
3. 県や関係自治体、関係団体等との連携—————

資料編

第 1 章 計画の概要

1 背景と目的

(1) 国内の動向

国は、平成 29 年 5 月 1 日に施行された自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）第 9 条に基づき、平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」を策定し、令和 3 年 5 月には、「第 2 次自転車活用推進計画」を策定しました。

「第 2 次自転車活用推進計画」では、新型コロナウイルス感染症、情報通信技術の発展、高齢化社会の進展等の社会情勢の変化を踏まえながら、都市環境、国民の健康増進、観光地域づくり、安全・安心といった各種分野の新たな課題に対応することとされています。

都市環境分野においては、令和 5 年度に「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」を策定し、都市部を中心とした道路交通の円滑化とともに、令和 6 年度には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定するなど、誰もが通行しやすい適切な空間整備を行い、自転車の利用促進による、2050 年脱炭素社会の実現を目指すこととされています。

国民の健康増進分野においては、令和元年に「自転車通勤導入に関する手引き」を策定し、企業等の自転車通勤制度導入を促進することで、国民の健康維持増進はもとより、環境負荷の低減、渋滞緩和等、公益増進を目指すこととされています。

観光地域づくり分野においては、令和元年から既に取り組みを進めている「ナショナルサイクルルート制度」など、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定するとともに、地域の観光資源と連携したサイクルツーリズムの推進によって、インバウンド効果を全国への拡大を目指すこととされています。

安全・安心分野においては、令和 5 年の自転車用ヘルメット着用の努力義務化を機に、「自転車安全利用五則」を見直し、交通ルールの遵守や自転車の安全利用の促進を図ることで、道路利用者が安全に道路を通行できる社会の実現を目指すこととされています。

(2) 大分県の実施

大分県は、国や自転車施策に関する動向等を踏まえ、自転車活用推進法第 10 条に基づき、令和元年 12 月に「大分県自転車活用推進計画 2019」を策定し、令和 4 年 3 月に「大分県自転車活用推進計画 2022」を策定しました。

近年では、自転車保険義務化、自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化等の自転車に関する条例の施行のほか、「大分県自転車活用推進計画 2022」に基づく様々な取組について、国や社会の自転車施策に関する動向等を踏まえながら取り組んでいます。

（３）大分市の取組

令和２年４月に策定した「大分市自転車活用推進計画」では、国や県の計画を勘案し、都市環境、健康、観光、思いやりといった各種分野の課題に対応することとしており、国が策定した各種ガイドラインや手引きに基づき、取り組みを進めています。

都市環境分野においては、交通利便性の向上や環境負荷の低減等を推進するため、シェアサイクル普及促進事業に取り組んだほか、安心・安全で快適に通行できる自転車利用環境の創出のため、令和３年３月に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」を改訂し、自転車通行空間の整備にも積極的に取り組んでいます。

健康分野においては、高齢者等への電動アシスト自転車の貸出や企業の自転車利用促進の啓発、健康教室の開催など、自転車を活用した健康づくりに取り組んでいます。

観光分野においては、サイクルステーションの整備等の自転車利用環境の充実やサイクリングイベントの実施など、サイクルツーリズムの推進に取り組み、観光振興や地域振興を図っています。

思いやり分野においては、自転車の安全利用を促進するため、自転車保険義務化や自転車安全利用五則の周知をはじめとする自転車ルール・マナーの啓発や、交通安全に関する講習会の開催等に取り組んでいます。

（４）目的

だれもが安全かつ快適に自転車を利用できる社会の実現

大分市では、平成１８年３月の「大分市自転車利用基本計画」を策定以降、ルール・マナーの啓発や通行空間の整備、放置自転車対策、併せて「OITA サイクルフェス」等のイベント開催など、総合的に自転車に関する施策に取り組んでまいりました。

こうした中、高齢化の進展や新型コロナウイルス感染症の拡大による自転車利用ニーズの高まりなど、社会情勢の変化や国・県の自転車活用推進計画の改定などを踏まえ、引き続き取り組んでまいります。

第1章 計画の概要

2 計画期間

本計画の計画期間は、令和7年度から令和11年度までの5年間です。計画期間の最終年度において、計画の進捗や成果を検証するとともに、社会情勢の変化、国・県の自転車活用推進計画の内容等を踏まえながら計画を見直します。

■計画期間

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和 元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
国		自転車活用推進計画			第2次 自転車活用推進計画								
大分県			大分県自転車活用 推進計画2019			大分県自転車活用推進計画2022							
大分市	大分市自転車利用 基本計画 (H18~)			大分市自転車活用推進計画				見直し					見直し

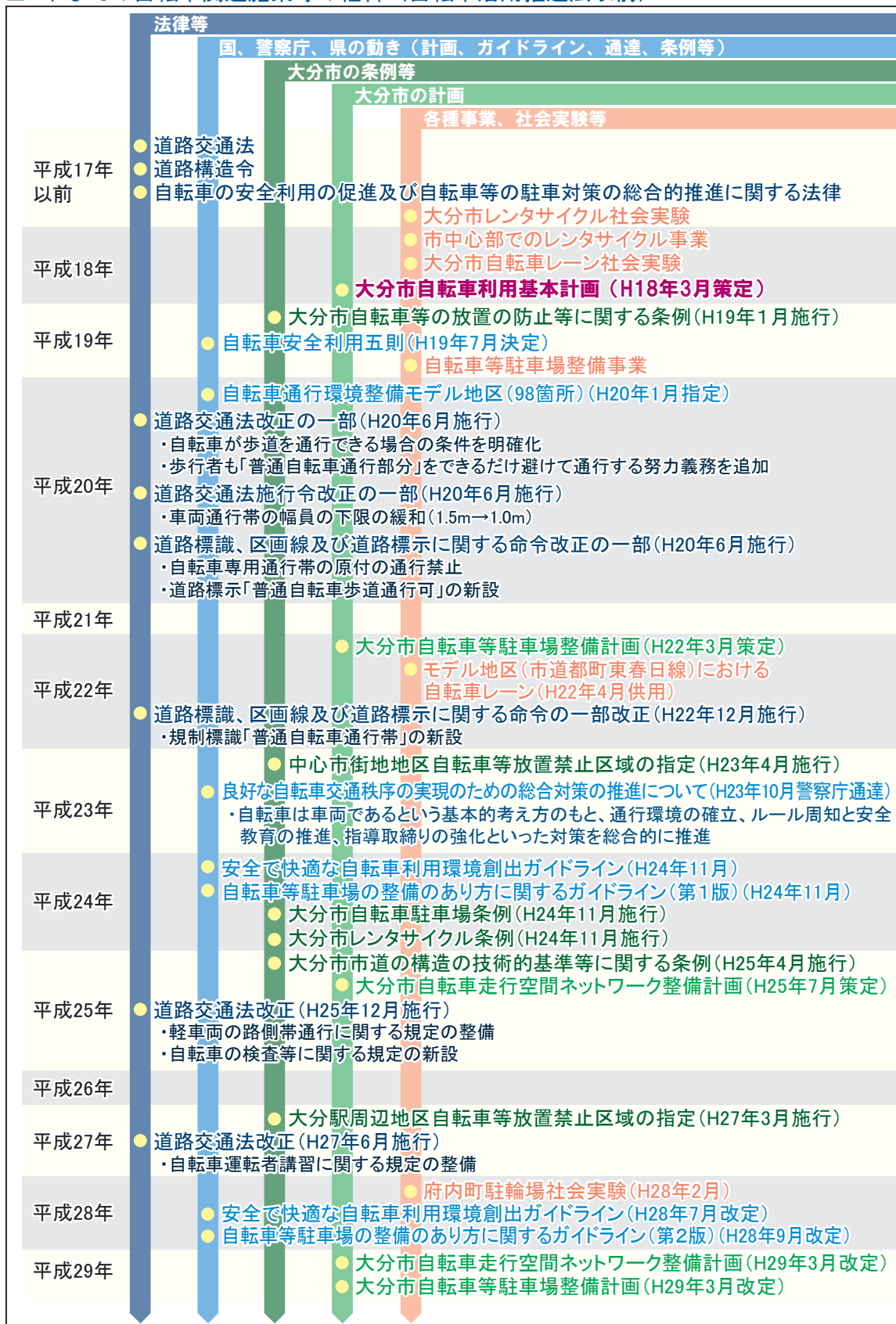
3 計画対象区域

計画対象区域は、大分市全域とします。

4 これまでの経緯

大分市では、平成18年に策定した「大分市自転車利用基本計画」に基づいて、国等の動向を踏まえ、自転車に関する様々な取組を行ってきました。その経緯を以下に整理します。

■これまでの自転車関連施策等の経緯（自転車活用推進法以前）



第1章 計画の概要

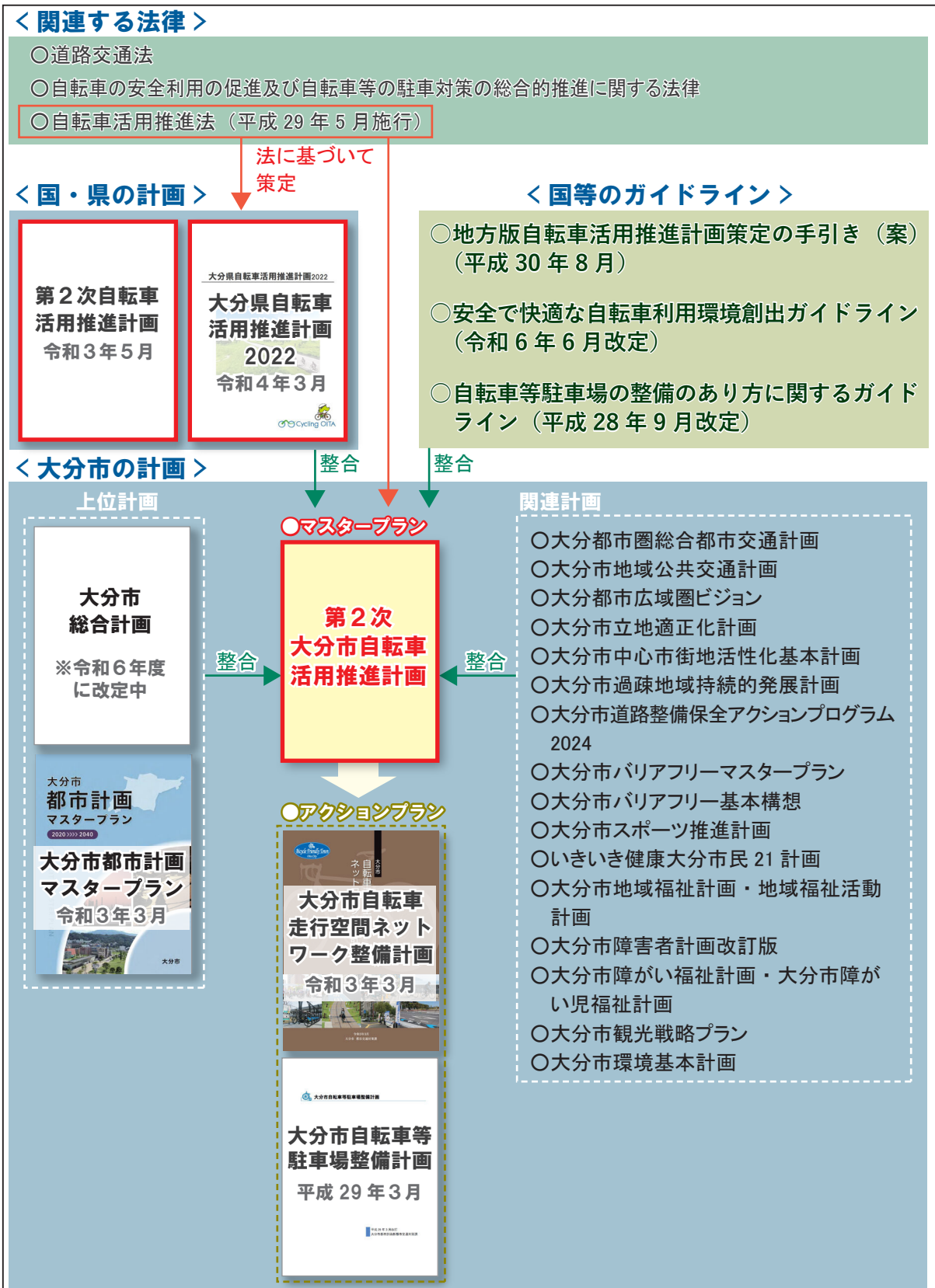
■これまでの自転車関連施策等の経緯（自転車活用推進法以降）



5 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法に基づいて策定するものです。関連法や国・県の計画を踏まえながら、大分市の上位・関連計画とも整合を図っています。

■計画の位置付け



6 上位・関連計画

(1) 上位・関連計画の主な関連する記述

■上位・関連計画の主な関連する記述

計画名	主な関連する記述
おおいた創造ビジョン 2024 第2次基本計画 令和2年3月	・自転車等利用環境の充実 ・連続性のある自転車走行空間の整備 ・安全・快適に利用できる環境づくり ・駐輪場の整備 ・シェアサイクルの導入 ・放置自転車対策
大分市都市計画マスタープラン 令和3年3月	・自転車の安全・快適な走行空間のネットワーク整備 ・自転車利用環境の充実
大分都市圏総合都市交通計画 令和3年3月	・自転車ネットワーク整備 ・自転車利用環境の改善
大分市地域公共交通計画 令和5年8月変更	・シェアサイクル普及促進事業 ・サイクルアンドバスライド
大分都市広域圏ビジョン 令和3年3月	・新たな回遊型観光ルートの造成 ・滞在型旅行や観光スポット巡り ・健康寿命の延伸
大分市立地適正化計画 令和6年3月	・自転車での健康増進 ・安全・快適な自転車走行空間のネットワーク整備推進
大分市中心市街地活性化基本計画 令和6年3月変更	・自転車での回遊環境の充実 ・自転車走行空間ネットワーク整備 ・OITA サイクルフェス事業
大分市過疎地域持続的発展計画 令和5年10月変更	・観光資源の活用 ・生涯スポーツの推進 ・競技スポーツの振興 ・自転車を含む交通体系の確立
大分市道路整備保全アクションプログラム 2024	・自転車誘導サインの取組
大分市バリアフリーマスタープラン 令和2年4月	・放置自転車対策 ・自転車ルール・マナーの周知 ・駐輪場整備の効果
大分市バリアフリー基本構想 令和2年4月	・歩行者・自転車通行時の安全性・快適性向上
大分市スポーツ推進計画 令和2年3月	・OITA サイクルフェス
いきいき健康大分市民21計画 平成25年3月	・健康寿命の延伸 ・生活習慣病の発症予防 ・運動習慣
大分市障害者計画改訂版 令和2年3月	・自転車走行空間の整備 ・自転車のルール・マナーの向上 ・放置自転車の撤去
大分市観光戦略プラン 令和4年3月	・自転車を活用した周遊（西部海岸地区、さかのせきサイクリングロード） ・OITA サイクルフェス
大分市環境基本計画 平成29年3月	・自転車利用促進

(2) アクションプラン（下位計画）

①大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画

＜平成25年7月策定、令和3年3月改訂＞

「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」は、自転車が安全・安心・快適に通行できる環境づくりと意識づくりをハード・ソフト両面から進め、歩行者をはじめとする交通弱者はもとより、全ての道路利用者にとって安全・安心な道路環境の創出を効率的かつ効果的に推進することを目的としています。



②大分市自転車等駐車場整備計画

＜平成22年3月策定、平成29年3月改訂＞

「大分市自転車等駐車場整備計画」は、中心市街地内における自転車利用環境の差が生じていることやきめ細かな駐輪需要への対応など、新たな課題に対応するとともに、自転車利用の促進など利便性の面も考慮しながら自転車等駐車場（以下、「駐輪場」）の整備を推進するための整備方針を定め、自転車を取り巻く環境の向上と自転車利用の促進を図ることを目的としています。

大分市自転車等駐車場整備計画

平成29年3月改訂
大分市都市計画部都市交通対策課

第2章 現状把握

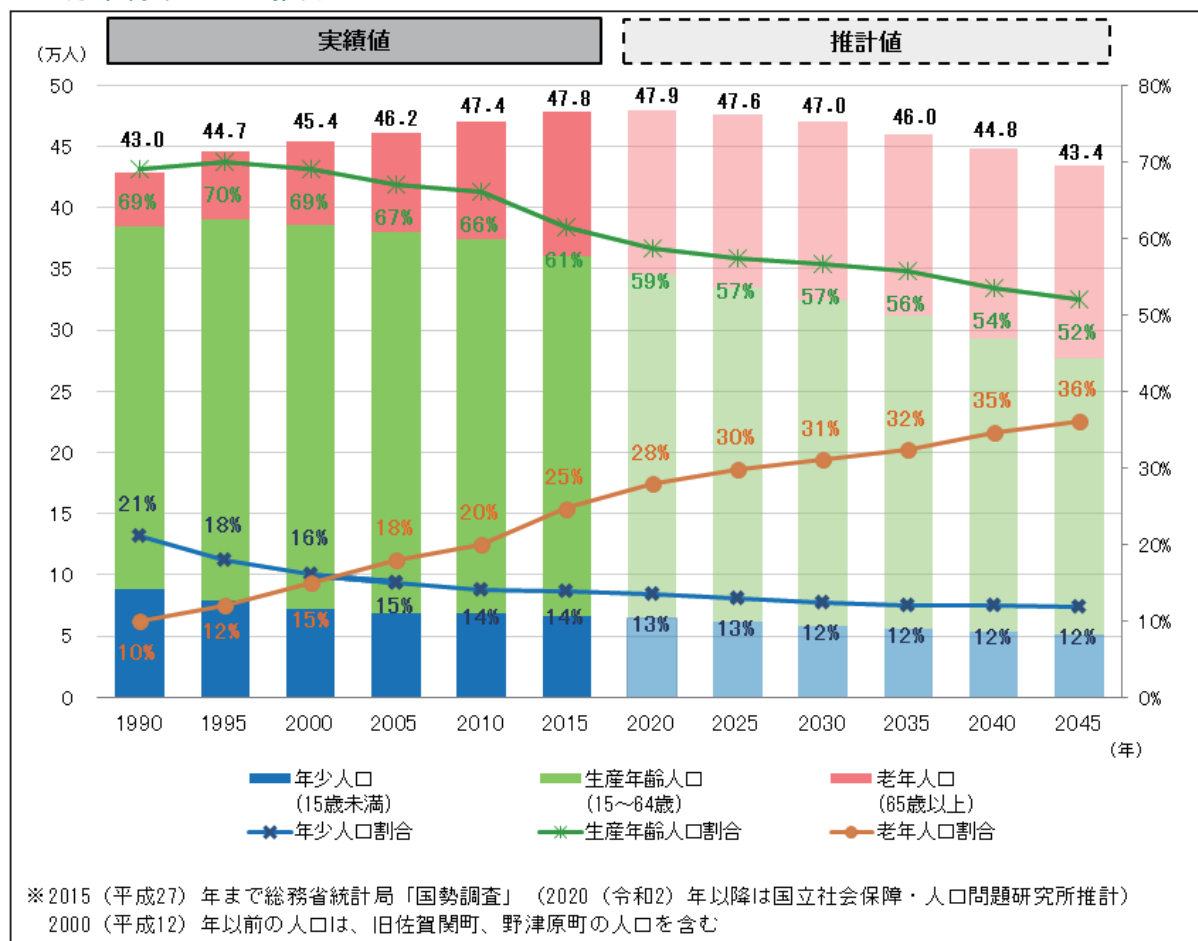
第2章 現状把握

1 大分市の概況

(1) 人口

「大分市人口ビジョン」によれば、2015（平成27）年から2045（令和27）年までの30年間で、大分市の総人口は4.4万人、生産年齢人口は約6.8万人減少すると予測されています。一方、老年人口は約3.9万人増加し、高齢化率は36%に達すると予測されています。

■大分市将来人口の推計



資料：大分市人口ビジョン（令和元年度 時点修正版）（令和2年3月）＜大分市＞

(2) 位置・地勢

大分市は、九州の東端、東九州軸の北部、瀬戸内海の西端に位置し、九州でも有数の広い市域を有しています。

市域の約半分を森林が占め、海にも面するなど、豊かな自然と都市が共存する、サイクリングに適した魅力的な都市環境となっています。

比較的平坦な平野部に市街地が広がっているため、日々の自転車利用にも適しています。

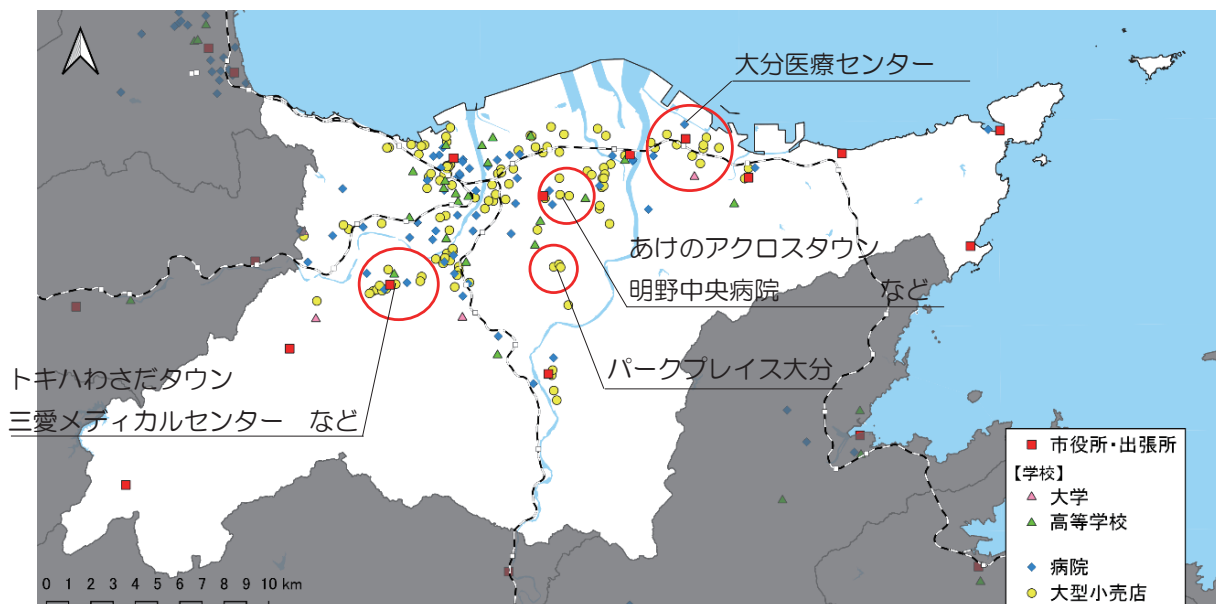
■大分市の位置



(3) 主要施設の立地状況

大分市の多くの主要施設は市街地に集中していますが、郊外にも医療施設（総合病院）や大型小売店の立地が見られます。

■主要施設の分布状況

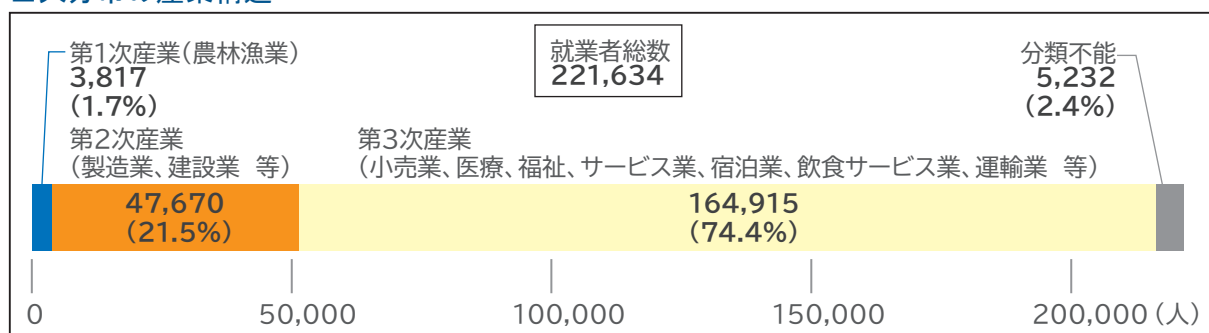


資料：大分市地域公共交通計画（令和5年8月変更）＜大分市＞
 原典：「全国大型小売店総覧」（（株）東洋経済新報社）、大分県医療政策課資料など

(4) 産業構造

大分市の産業構造は、第3次産業が74.4%と最も多く、次いで第2次産業の21.5%となっています。第2次産業と第3次産業の合計は約96%であり、通勤による移動需要が多くあると考えられます。

■大分市の産業構造



資料：令和2年国勢調査を基に作成

2 自転車の特性

(1) 自転車の特性の整理

自転車は、利点を数多く有している反面、弱みもあります。これらの特性を踏まえながら、大分市の特色あるまちづくりや、快適で便利な市民生活や市民の健康づくり等、多方面で積極的に活用していく必要があります。

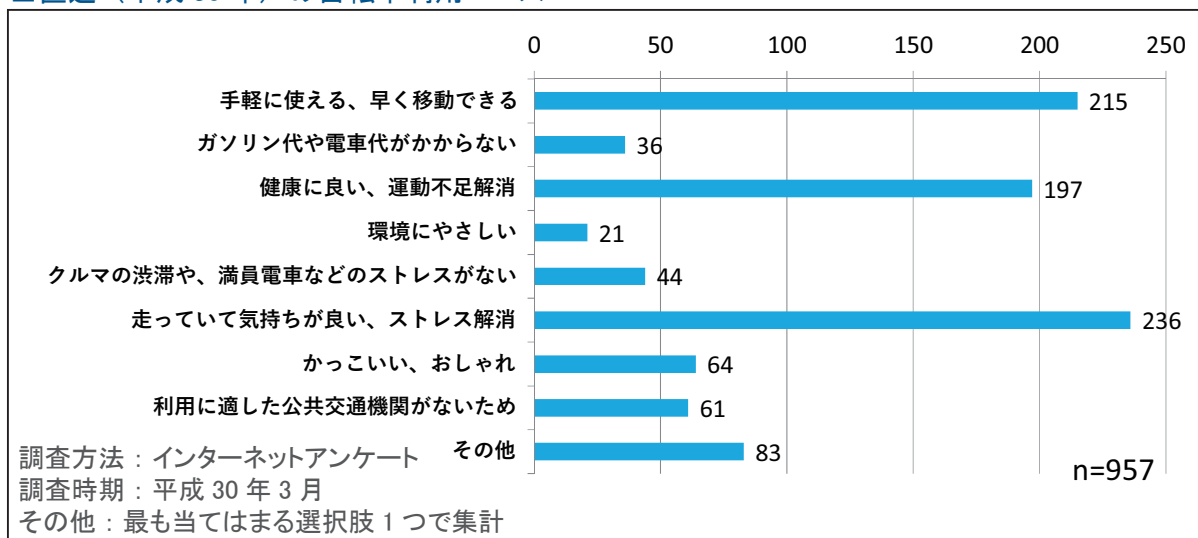
■自転車の特性の整理

利 点	◆利便性 ① 手軽で便利、柔軟かつ高いアクセス性 ② 高い定時性、迅速性 ◆優れた経済性 ① 極めて高いエネルギー効率 ◆心身への良い効果 ① 心身の健康への良い影響 ② 手軽に始めやすい運動	◆都市・社会への効果 ① 都市のスペースの有効活用 ② 交通渋滞緩和 ③ 事業所における健康経営 ◆環境への効果 ① CO ₂ を排出しない ② 騒音が無い ◆スポーツ・レジャーとしての魅力 ◆災害時の移動手段として有用
	弱 み	◆天候や季節に左右される ◆荷物などを運ぶ量が限られる ◆上り坂や悪路に弱い

(2) 自転車の利用ニーズ

平成30年の国土交通省の調査によれば、自転車利用の理由は、「走っていて気持ちが良い、ストレス解消」、「手軽に使える、早く移動できる」、「健康に良い、運動不足解消」の順に多くなっています。

■直近（平成30年）の自転車利用ニーズ



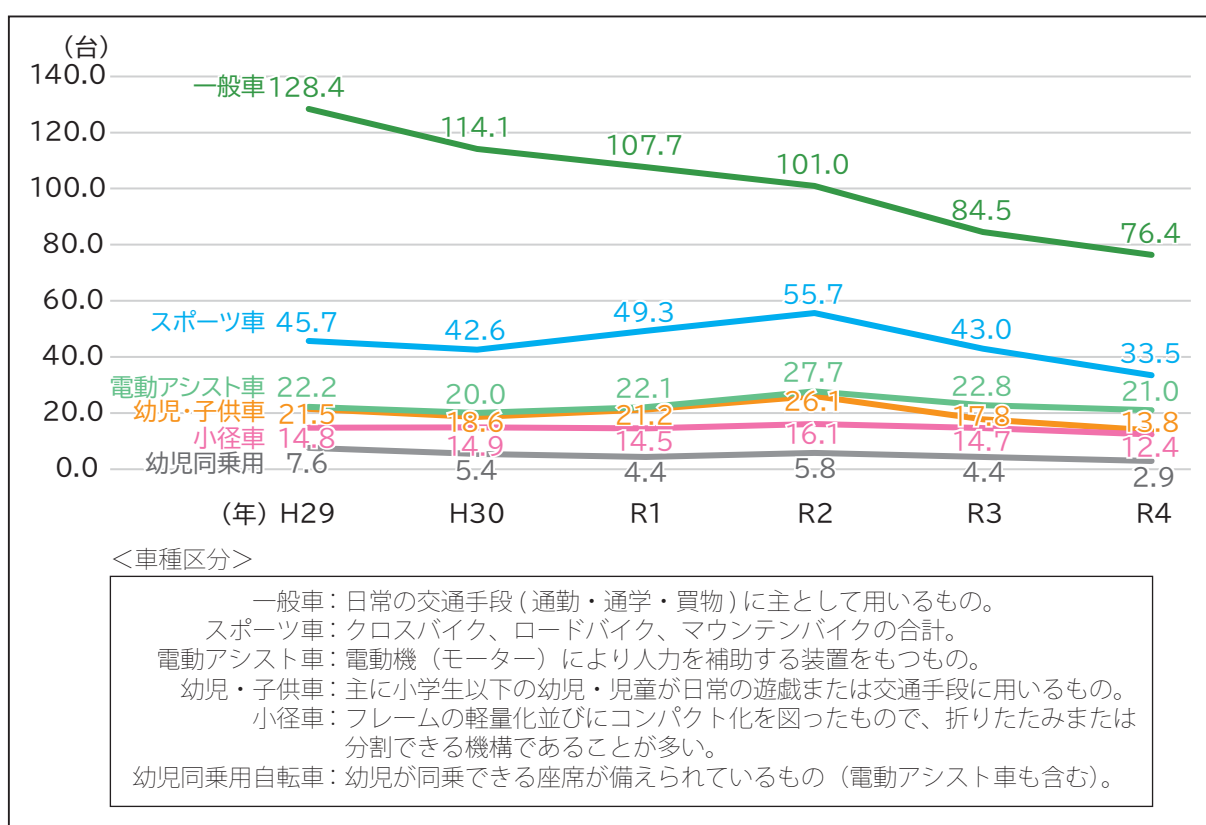
資料：自転車の活用推進に向けた有識者会議 第4回（平成30年4月）〈国土交通省〉

3 国内の自転車利用実態

(1) 自転車販売台数の推移

国内の自転車の1店舗当り平均年間車種別新車販売台数について、平成29年以降、一般車は減少傾向にあります。その他の車種は令和2年にかけて増加傾向がみられましたが、その後はいずれの車種も減少傾向に転じています。

■国内の1店舗当り平均年間車種別新車販売台数

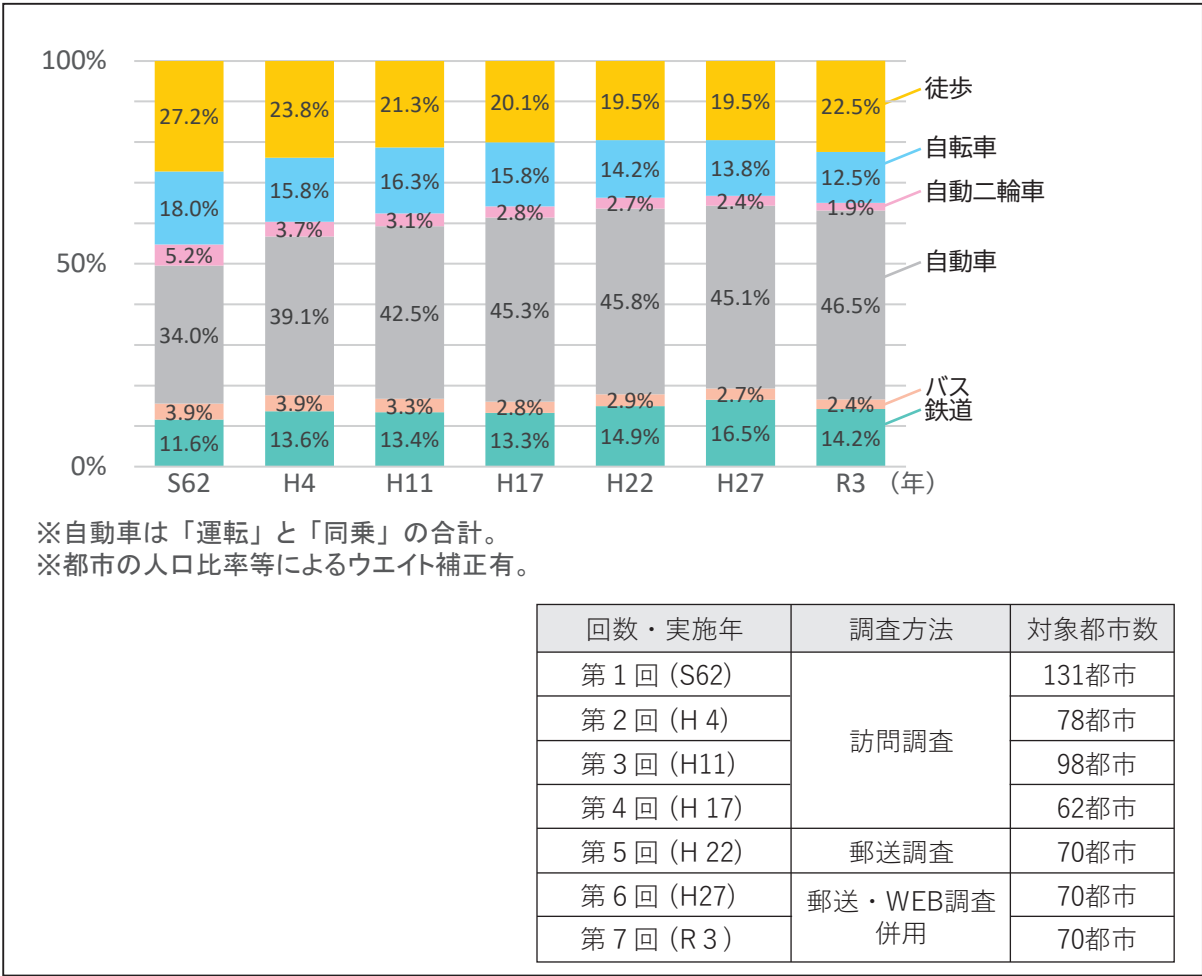


資料：自転車国内販売動向調査年間総括（2018～2022）＜一般財団法人 自転車産業振興協会＞
を基に作成

(2) 代表交通手段の構成比（全国、平日）

全国の平日における代表交通手段※の構成比について、調査年毎の推移を見ると、自転車の割合は年々減少しています。

■代表交通手段の構成比（全国、平日）



資料：全国都市交通特性調査＜国土交通省都市局＞を基に作成

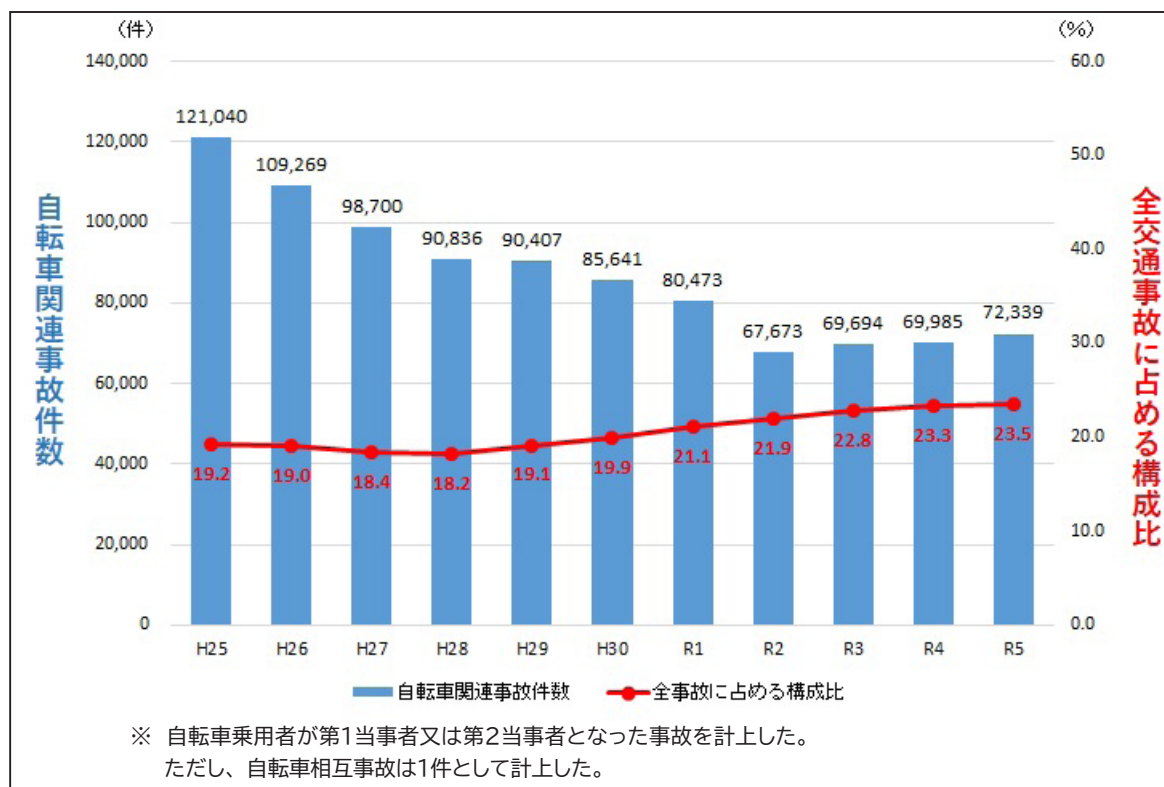
※代表交通手段：出発地から目的地までの間に複数の交通手段を利用する場合において、最も優先順位の高い交通手段のことです。集計上の優先順位は高い方から、鉄道、バス、自動車、自動二輪車、自転車、徒歩の順となっています。例として、家から自転車、A 駅から鉄道、B 駅から徒歩で職場まで通勤した場合、鉄道が代表交通手段となります。

(3) 自転車関連事故データ

■ 自転車関連事故件数の現状（全国）

全国の自転車関連事故件数は、平成25年から令和2年まで減少してきましたが、令和3年以降は増加傾向にあります。

全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は、平成25年から平成28年まで減少してきましたが、平成28年以降は増加傾向にあります。



資料：警察庁

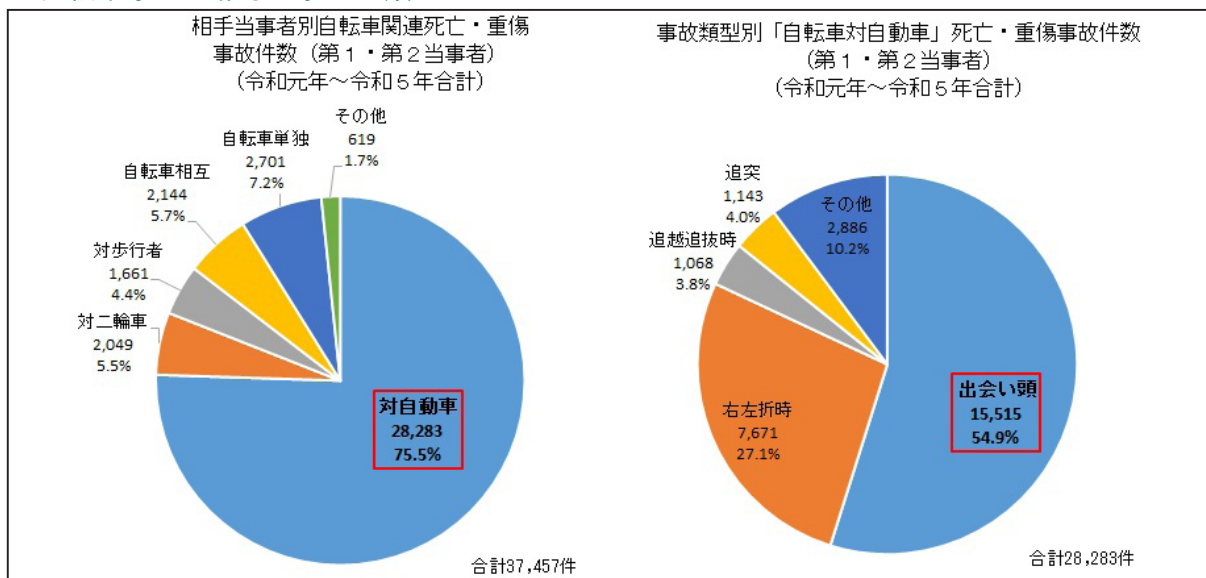
第2章 現状把握

■自転車関連死亡・重傷事故の種類

自転車関連事故の死亡・重傷事故について、相手当事者は「対自動車」が75.5%と最も多くなっています。

自転車対自動車の死亡・重傷事故について、事故の類型は「出会い頭」が54.9%と最も多く、次いで「右左折時」の27.1%となっており、主に交差点において死亡・重傷事故が発生しています。

■自転車事故の相手と事故の類型



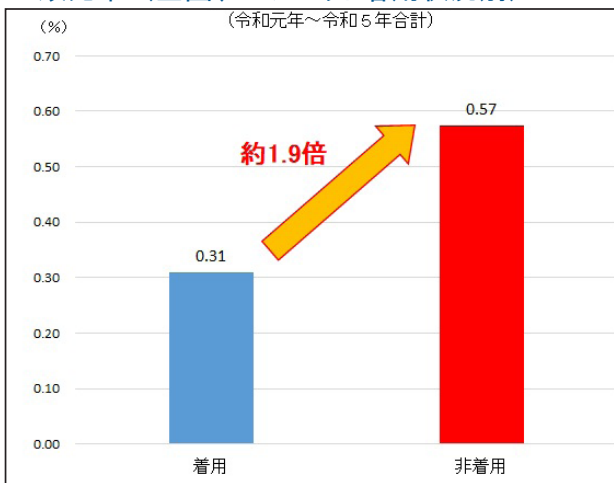
資料：警察庁

■自転車乗車中死者と頭部損傷の関係性

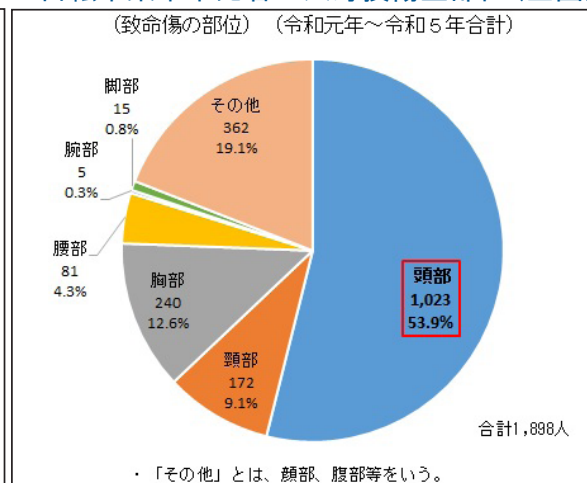
自転車乗車中の事故において、ヘルメットを着用している場合に比べ、着用していない場合の致死率は1.9倍となっています。

自転車乗車中の死者について、頭部損傷が主部位となった割合は53.9%と最も多くなっています。

■致死率（全国、ヘルメット着用状況別）



■自転車乗車中死者の人身損傷主部位（全国）



資料：警察庁

(4) 自転車ヘルメット着用率の比較

令和6年7月の全国の乗車用ヘルメット着用率は、各都道府県のそれぞれ2箇所の平均値を比較すると、愛媛県に次いで大分県が第2位となっています。

■自転車乗車用ヘルメット着用率調査結果

都道府県	ヘルメット 着用率
北海道	10.3%
青森	9.1%
岩手	10.6%
宮城	13.1%
秋田	10.0%
山形	10.2%
福島	18.2%
東京	15.1%
茨城	21.7%
栃木	18.4%
群馬	40.4%
埼玉	9.2%
千葉	6.5%
金川	8.9%
新潟	8.0%
山梨	27.9%
長野	34.7%
静岡	13.1%
富山	12.5%
石川	29.6%
福井	11.0%
岐阜	17.8%
愛知	10.5%
三重	29.2%
滋賀	11.1%
京都	12.5%
大阪	5.5%
兵庫	7.7%
奈良	13.7%
和歌山	14.9%
鳥取	32.7%
島根	17.3%
岡山	11.5%
広島	11.3%
山口	34.2%
徳島	18.2%
香川	8.5%
愛媛	69.3%
高知	16.9%
福岡	10.5%
佐賀	25.6%
長崎	12.0%
熊本	11.1%
大分	48.3%
宮崎	8.1%
鹿児島	19.2%
沖縄	12.5%
平均	17.0%

【調査期間】令和6年7月1日(月)
～19日(金)の平日

【調査場所】調査場所①：駐輪場が整備された駅周辺
調査場所②：商店街又はいわゆるショッピングセンターなどの周辺

【調査時間】調査場所①：午前7時30分～午前8時30分
調査場所②：午後3時～午後4時

【調査対象・調査者】通行する自転車の運転者及び同乗者のヘルメット着用状況を警察職員が調査

【調査対象者】52,618人
(内訳)
調査場所①：28,828人
調査場所②：23,790人

第2位

資料：警察庁資料を基に作成

4 大分市の自転車利用実態

(1) 利用交通手段

大分市に住む 15 歳以上の自宅外従業者・通学者 228,784 人を「総数」として整理します。

自転車は総数の 13% (30,045 人) が利用しており、自家用車の 69% (157,582 人) に次いで 2 番目に利用が多い重要な交通手段となっています。

平成 22 年比で自転車の割合は 3% 減少しており、自家用車の割合が 5% 増加しています。

なお、自転車利用者 30,034 人のうち 96% (28,829 人) は大分市内での移動です。

■ 常住で従業・通学する 15 歳以上自宅外従業者・通学者

(単位:人)

	総数	利用交通手段									
		徒歩のみ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他	不詳
総数(常住地)	228,784	16,373	10,275	10,670	1,569	157,582	402	7,650	30,045	2,947	4,311
利用交通手段の総数に対する割合	-	7%	4%	5%	1%	69%	0%	3%	13%	1%	2%
割合の増減(平成22年比)	-	±0%	±0%	-1%	±0%	+5%	±0%	-2%	-3%	±0%	±0%
うち自市で従業・通学	203,389	16,003	7,346	9,860	1,367	139,398	358	7,259	28,879	2,322	1,682
利用交通手段の総数に対する割合	-	8%	4%	5%	1%	69%	0%	4%	14%	1%	1%
市内移動の割合	89%	98%	71%	92%	87%	88%	89%	95%	96%	79%	39%
全国(参考)	57,152,761	3,999,367	14,575,628	3,890,283	684,451	28,315,168	123,057	1,597,038	8,137,003	806,368	1,581,135
利用交通手段の総数に対する割合	-	7%	26%	7%	1%	50%	0%	3%	14%	1%	3%

※複数回答のため、利用交通手段の各区分を足し上げたものとは必ずしも一致しない。

※総数は「常住で従業・通学する 15 歳以上自宅外従業者・通学者」の総数である。

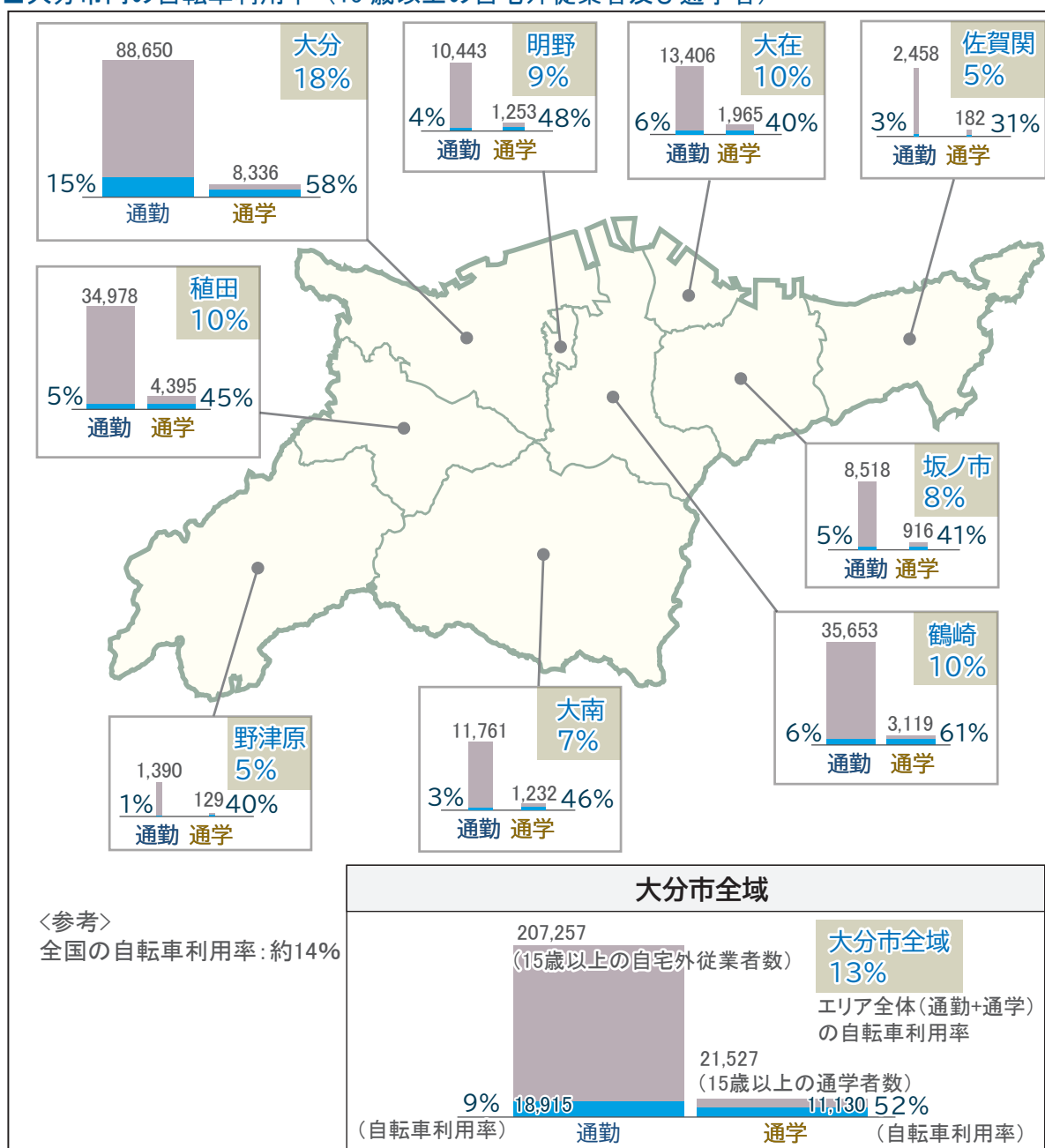
資料：令和 2 年国勢調査を基に作成

(2) 自転車利用率

大分市の自転車利用率※は、令和2年国勢調査によれば13%と全国の自転車利用率に近い値ですが、平成22年の前回調査の16%から減少しています。地域別に見ると、大分地区が18%と最も高く、郊外が低くなる傾向にあります。

また、大分市の自宅外従業員の自転車利用率が9%であるのに対し、通学者の自転車利用率は52%と高い割合を示しています。

■大分市内の自転車利用率（15歳以上の自宅外従業員及び通学者）



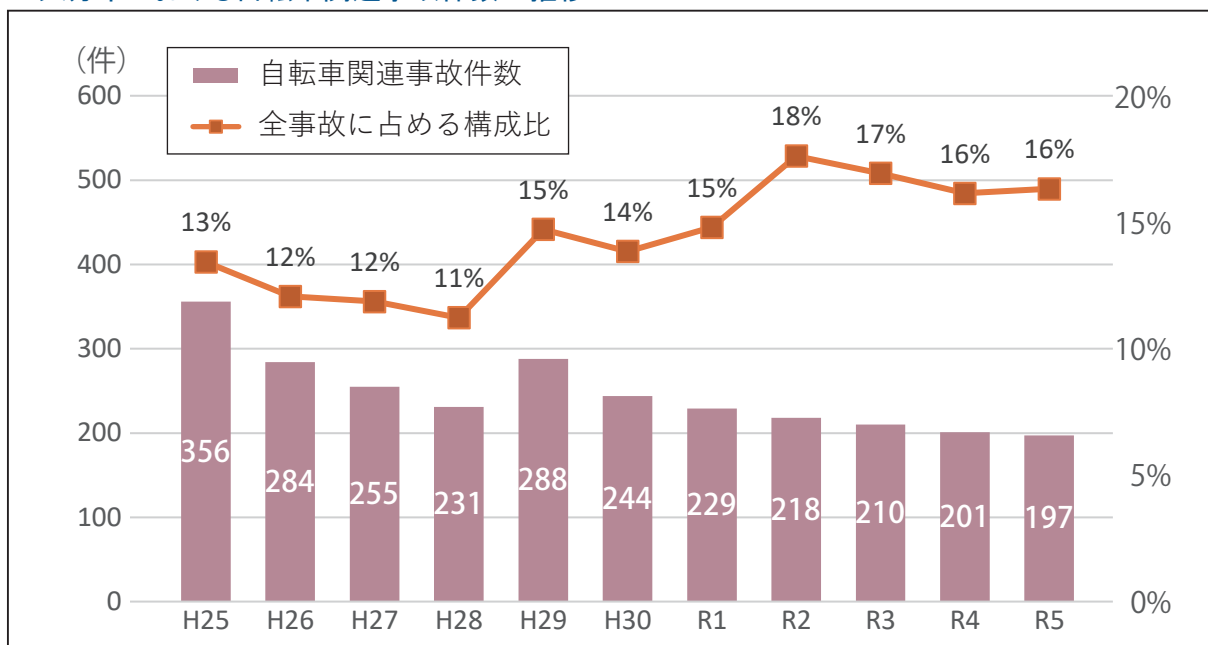
資料：令和2年国勢調査を基に作成

※自転車利用率：「通勤や通学時に自転車を利用している割合」と独自に定義します。一般的な「自転車分担率」は、出発地から目的地までの主な交通手段の分担率（代表交通手段分担率）です。「自転車分担率」では、家から鉄道駅までの自転車利用やシェアサイクル等の末端交通が率に反映されないことから、これらを反映させるため、独自に「自転車利用率」を定義しました。

（3）自転車事故の現状

大分市内における自転車関連事故の件数は減少傾向にあります。一方で、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は、15% 前後で推移しています。

■大分市における自転車関連事故件数の推移



※ 自転車乗用者が第1当事者又は第2当事者となった事故を計上した。
ただし、自転車相互事故は1件として計上した。(要確認！)

資料：大分県警察資料を基に作成

5 アンケート調査結果

(1) 調査の概要

今回のアンケートは、無作為に抽出した 1,500 世帯に発送し、郵送もしくは WEB による回答としました。

■調査の概要

名 称：大分市の自転車利用環境に関するアンケート
 方 法：郵送または WEB 回答
 期 間：令和 6 年 6 月 5 日～令和 6 年 6 月 21 日
 対象者：大分市内に住む 12 歳以上の市民
 発送数：1,500 部
 回収数：541 票（うち WEB 回答 179 票）
 回収率：36.1%

(2) アンケート調査結果のまとめ

■アンケート調査結果のまとめ

設問内容(抜粋)		選択肢等(一部)	数値等
自転車を週1回以上利用する割合【数値目標⑤に対応】		-	28.5%
自転車での平均移動距離		通勤	4.6km
		通学	4.2km
		買い物	1.9km
		遊び・レジャー	6.7km
自転車を利用する理由(複数回答)		手軽に移動できる	70%
		渋滞に関係なく移動できる	28%
		健康に良い	28%
自転車保険への加入義務		知っている	73%
		加入している	27%
自転車安全利用五則		知っている	68%
		全て守っている	32%
自転車誘導サイン		知っている	50%
自転車ヘルメット	着用努力義務	知っている	97%
	所持状況	持っている	34%
		持っていない	19%
		自転車に乗る機会が無い	47%
	着用状況	常に着用	37%
		概ね着用	19%
		あまり着用しない	10%
		全く着用しない	35%
	多くの人が着用するには(複数回答)	義務化	65%
		安価になれば	31%
		着用感向上	30%
おおいた サイクルシェア	認知・利用状況	知っている	60%
		利用している	2%
	知っているが利用しない理由	自転車を持っているので不要	29%
		ポートが近くに無い	19%
利用方法が分からない等		11%	
自転車利用環境 (抜粋) ※5点満点	自転車が走行しやすい環境の整備	重要度	4.6
		満足度	2.4
	自転車ルール・マナーの啓発	重要度	4.6
		満足度	2.5
自由回答(意見数、多い順)		自転車マナーの改善	63
		自転車通行空間の充実や改善	36
		ヘルメット着用促進	12
		駐輪場の充実・改善	10

第3章 前回計画の検証

第3章 前回計画の検証

1 前回計画と国の計画との関連性

「大分市自転車活用推進計画」と国の「第2次自転車活用推進計画」の関連性について、下図に示します。

■ 前回計画と国の計画（第2次）との関連性

大分市自転車活用推進計画		目標1			目標2		目標3		目標4		
		自転車 で 便利で快適、 きれいなまち おおい			自転車 で 心と体が 元気になるまち おおい		自転車 で たくさん魅力が 見えるまち・魅力 をつなげるまち おおい		自転車に みんなが 正しく乗れる 安全・安心なまち おおい		
		1 空間づくり	2 安全で快適な自転車通行	3 駐輪環境づくり で多様な仕組みづくり	4 情報発信等による自転車 利用の促進	5 サイクルスポーツの普及 促進	6 地域振興の推進 自転車を活かした観光・	7 サイクルツーリズムの 推進	8 促進	9 安全な自転車等の普及	10 災害時の自転車活用方策 の検討
第2次自転車活用推進計画 < 国 >											
【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 地方自治体の自転車活用推進計画策定等促進										
	2 自転車通行空間の計画的な整備の促進	○									
	3 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				※違法駐車取締りについては県警が所管						
	4 シェアサイクルの普及促進等			○							
	5 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進		○								
	6 情報通信技術の活用			○							
	7 生活道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長寿社会の実現	8 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進等										
	9 安全に自転車に乗れる環境の創出やサイクルスポーツの振興					○					
	10 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進				○						
	11 自転車通勤の促進等				○						
【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	12 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致					○					
	13 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出	○					○	○			
	14 高い安全性を備えた自転車の普及促進								○		
【目標4】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	15 高齢者、障がい者等を対象とした自転車の開発や普及促進										
	16 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進								○		
	17 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									○	
	18 学校における交通安全教室の開催等の推進									○	
	19 再掲（1に同じ）										
	20 再掲（2に同じ）	○									
	21 災害時における自転車の活用の推進										○
	22 自転車損害賠償責任保険への加入促進等								○		

○：関連性が高い施策

2 年度別取組状況の整理

目標や施策の体系に基づいて取り組んだ事業内容について、年度毎に整理しました。大半の事業は継続的に取り組んでいます。事業内容の見直しや移行、新規取組等もあります。

■年度別取組状況の整理

目標	施策	事業内容	R2	R3	R4	R5	R6
目標1	①安全で快適な自転車通行空間づくり	自転車走行空間ネットワーク整備計画の推進					
	②便利で適切に利用される駐輪環境づくり	市営駐輪場の整備					
		附置義務による民間駐輪場の確保					
		自転車等放置禁止区域の指定					
		自転車等誘導整理業務					
		大分市自転車保管・返還所の管理運営					
		防犯カメラの管理運営					
	③交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくり	シェアサイクル普及促進事業					
		レンタサイクル事業					
		サイクルアンドバスライド実証実験					
目標2	④情報発信等による自転車利用の促進	電動アシスト自転車普及促進事業					
		「自転車が似合うまち おおいた」標語コンクールの実施					
		健康づくり推進事業					
		高齢者運転免許自主返納促進事業					
		企業向け自転車利用促進事業					
	⑤サイクルスポーツの普及促進	OITA サイクルフェスの実施					
		3SEEDS株式会社(「Sparkle Oita Racing Team (スパークルおおいた)」)との連携協定					
		ホームタウン推進事業(「Sparkle Oita Racing Team (スパークルおおいた)」)					
目標3	⑥自転車を活かした観光・地域振興の推進	サイクルロゲイニング等の実施に向けた検討					
		サイクルトレインの実施に向けた検討					
		サイクルツーリズム推進事業					
		西部海岸地区憩い・交流拠点施設整備事業(道の駅たのうらへのサイクリング施設の整備)					
		おおいたサイクルマップの充実					
	⑦サイクルツーリズムの推進	大分都市広域圏サイクリング大会開催に向けた検討					
		大分都市広域圏サイクリング大会の開催					
目標4	⑧安全な自転車等の普及促進	自転車損害賠償責任保険の加入促進					
	⑨自転車ルール・マナーの啓発	自転車安全利用五則の周知					
		おでかけ自転車マナーアップ教室					
		幼児乗せ自転車安全講習会					
		キッズ自転車スクール					
		自転車マナーアップ推進モデル校の指定					
		一般向けマナーアップ事業					
		学校における交通安全教室の実施					
		自転車ヘルメット着用サポーター					
		自転車通学生のヘルメット着用の促進					
	⑩災害時の自転車活用方策の検討	災害発生時における放置自転車の活用					
		シェアサイクル普及促進事業【災害協定】					

3 数値目標の達成状況

前回計画の数値目標の達成状況を整理します。全体的に各取組は、コロナ禍による様々な制限があった中でも、目標に対して概ね順調に取り組んでいます。

- ①自転車ネットワーク整備延長については、「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」では、整備延長を5年間で25kmとしています。年度毎の平均5kmが目安となりますが、順調に整備が進められています。
- ②自転車イベントの観客と参加者の人数については、コロナ禍の影響により大幅な人数の減少となりましたが、サイクルフェス公式YouTube動画は多くの方々にご視聴頂きました。
- ③自転車ルール・マナー啓発活動の回数については、いずれの年も30回を超える回数を数え、目標に近い実績となっています。
- ④自転車事故の件数については、各年で目標の年間220件以下を満たすとともに、毎年減少を続けています。
- ⑤自転車を週1回以上利用する市民の割合については、29%と概ね目標に近づいている状況にあります。

■数値目標の達成状況

設定項目	目標	実績(年度または年)					備考
		R2	R3	R4	R5	R6	
①自転車ネットワーク整備延長(年度)	25km (5年間)	7.755 km (7.755)	4.870 km (12.625)	9.489 km (22.114)	6.225 km (28.339)	未集計	※5年間における整備実績目標 ※()内は累計整備延長
②自転車イベントの観客と参加者の人数	73,000人 (年間)	-	2,994 人	27,923 人	44,477 人	未集計	※R2はコロナ禍により自粛要請
		37,062 回	44,948 回	40,559 回	28,186 回	未集計	※サイクルフェス公式動画総再生回数(参考)
③自転車ルール・マナー啓発活動の回数(年度)	35回 (年間)	31回	34回	32回	37回	未集計	
④自転車事故の件数(年)	年間220件 以下の定着化	218件	210件	201件	197件	未集計	
⑤自転車を週1回以上利用する市民の割合(調査時点)	30% (R6)	-	-	-	-	29%	※令和6年大分市の自転車利用環境に関するアンケート調査(28.5%を四捨五入)

4 目標毎の評価

目標1 自転車で 便利で快適、きれいなまち おおいた

1. 安全で快適な自転車通行空間づくり

中心部及び郊外の高校や駅の周辺において、自転車の通行位置を示す自転車誘導サインの設置が進むとともに、幹線道路の新設や拡幅に伴う自転車通行空間の整備も進められるなど、自転車ネットワークの拡大に向けて取り組んでいます。

○自転車が走行しやすい環境の整備

■重要度

重要度	票数	割合
重要	358	72%
やや重要	98	20%
普通	34	7%
あまり重要でない	5	1%
重要でない	3	1%
わからない	19	-

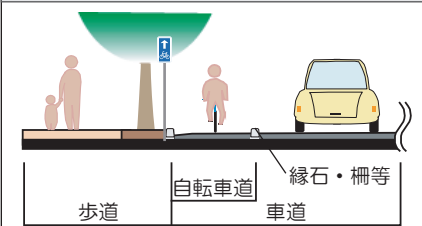
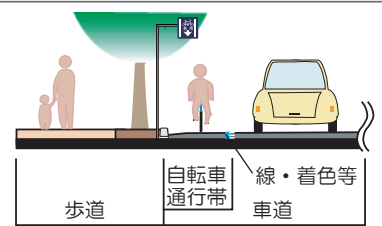
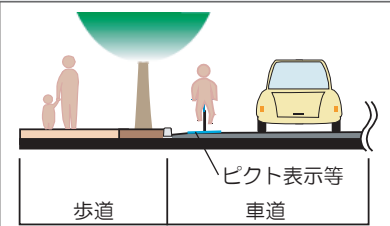
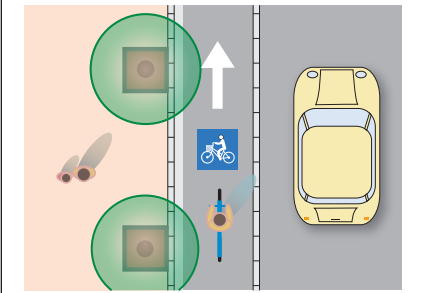
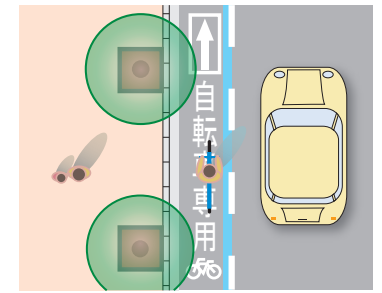
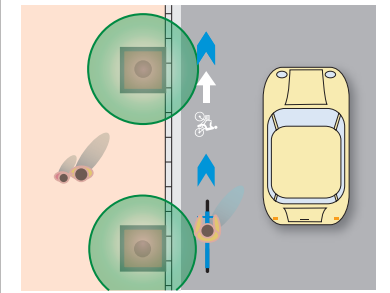
■満足度

満足度	票数	割合
満足	9	2%
やや満足	38	9%
普通	164	40%
やや不満	89	22%
不満	110	27%
わからない	79	-

※割合欄は小数点以下を四捨五入しているため、その合計は必ずしも 100% とは限りません。（以降も同じ）

資料：「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」調査結果

■基本的な整備形態

自転車道	自転車通行帯 (自転車レーン)	車道混在 (自転車誘導サイン)
写真	写真	写真
		
資料：第1回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会配布資料（国土交通省）	資料：旧鹿沼街道（宇都宮市）	資料：庄の原佐野線側道（大分市）
断面図	断面図	断面図
		
平面図	平面図	平面図
		
特徴	特徴	特徴
・幅員は2.0m以上（やむを得ない場合は1.5m以上）。 ・縁石や柵などの構造物によって物理的に分離。 ・一方通行が基本だが、条件によっては暫定的に双方向通行を適用できる。	・幅員は1.5m以上（やむを得ない場合は1.0m以上）。 ・自転車通行帯の破線付近に青い線を表示する、または通行帯全体を青く塗る方法がある。 ・一方通行。	・車道内に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示やピクトグラムを表示する。 ・一方通行。

※自転車歩行者道について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（I-19）」（令和6年6月、国土交通省・警察庁）によれば、「やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずし、自転車ネットワークを補完する経路として活用することを検討するものとする。」とされています。

2. 便利で適切に利用される駐輪環境づくり

高城駅、大在駅の駐輪場の拡充、市内中心部の府内町 1 丁目駐輪場や西大分駅前広場整備に伴う駐輪場整備を進めてきたほか、附置義務による民間駐輪場の確保や放置禁止区域を拡大するなど放置自転車対策に努めてきました。

■大分駅周辺の駐輪場



第3章 前回計画の検証

■大分駅周辺の駐輪場リスト

No.	名称	収容台数				自動二輪車料金
		自転車	総排気量または定格出力			
			原動機付自転車		自動二輪車	
			50cc以下、0.6kw以下	125CC以下、1kw以下	125cc超、1kw超	
1	中央町地下駐輪場	920	82	0	0	-
2	若草公園地下駐輪場	293	0	66	0	-
3	竹町西駐輪場	13	0	0	0	-
4	府内五番街駐輪場	51	0	0	0	-
5	ライフパル駐輪場	10	0	0	0	-
6	大手公園駐輪場	81	0	9	0	-
7	府内アクアパーク地下駐輪場	261	0	38	0	-
8	府内町1丁目駐輪場	21	0	0	0	-
9	祝祭の広場駐輪場	87	0	0	4	最初の1時間は無料、以降1時間ごとに100円（ただし、駐輪後24時間の最大料金400円）
10	金池町駐輪場	83	0	0	0	-
11	大分駅前東駐輪場	0	35	0	0	-
12	大分駅高架下東駐輪場	768	0	59	8	最初の1時間は無料、以降1時間ごとに100円（ただし、駐輪後24時間の最大料金400円）
13	大分駅高架下西駐輪場	679	0	78	0	-
14	大分駅南口駐輪場	478	73	0	0	-

■その他の駅周辺の駐輪場リスト

名称	収容台数				自動二輪車料金
	自転車	総排気量または定格出力			
		原動機付自転車		自動二輪車	
		50cc以下、0.6kw以下	125CC以下、1kw以下	125cc超、1kw超	
西大分駅駐輪場	61	5	0	0	-
牧駅駐輪場	300	20	0	0	-
高城駅駐輪場	332		0	0	-
高城駅南駐輪場	195	24	0	0	-
鶴崎駅駐輪場（駅前）	246	0	0	0	-
鶴崎駅駐輪場（駅東）	450	48	0	0	-
大在駅駐輪場	624		0	0	-
大在駅南駐輪場	90	12	0	0	-
坂ノ市駅駐輪場	406	20	0	0	-
敷戸駅駐輪場	80		0	0	-
大分大学前駅駐輪場	150		0	0	-
賀来駅駐輪場	120	15	0	0	-
豊後国分駅駐輪場	79	18	0	0	-

3. 交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくり

市民の移動手段の選択肢を増やすことによる利便性の向上や公共交通の補完、環境負荷の軽減、自転車の利用促進を図ることを目的としてシェアサイクル、レンタサイクル、サイクルアンドバスライドに取り組んでいます。いずれの事業についても、一定の利用者がいることから、周知が進めば、さらに利用は拡大すると思われます。

○バスが利用しやすくなるバス停付近の駐輪場の整備

■重要度

重要度	票数	割合
重要	147	31%
やや重要	152	32%
普通	98	21%
あまり重要でない	55	12%
重要でない	21	4%
わからない	42	-

■満足度

満足度	票数	割合
満足	10	3%
やや満足	15	5%
普通	170	52%
やや不満	61	19%
不満	71	22%
わからない	156	-

○シェアサイクルの普及促進

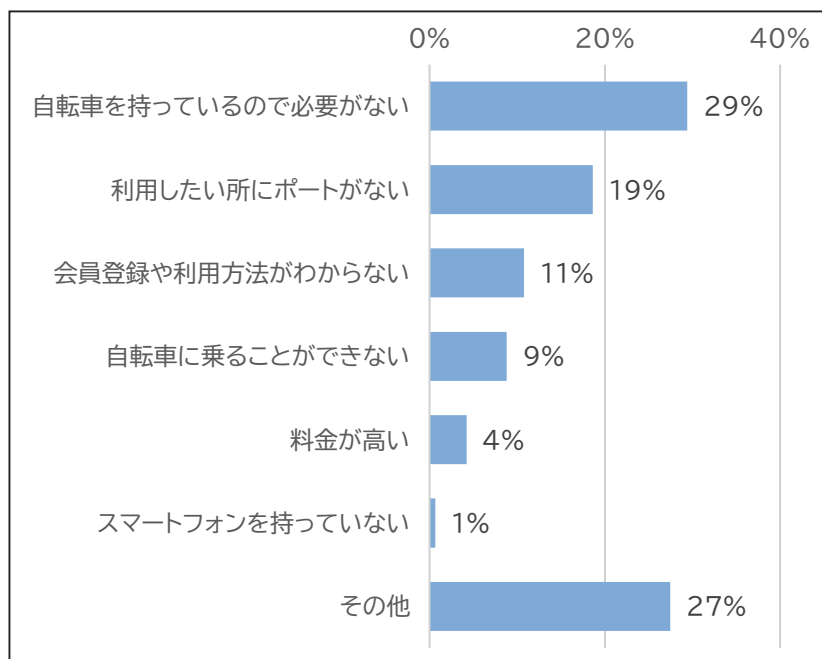
■重要度

重要度	票数	割合
重要	61	14%
やや重要	93	22%
普通	169	39%
あまり重要でない	77	18%
重要でない	31	7%
わからない	84	-

■満足度

満足度	票数	割合
満足	9	3%
やや満足	25	9%
普通	202	70%
やや不満	31	11%
不満	23	8%
わからない	189	-

○「おおいたサイクルシェア」を知っているが、利用していない主な理由



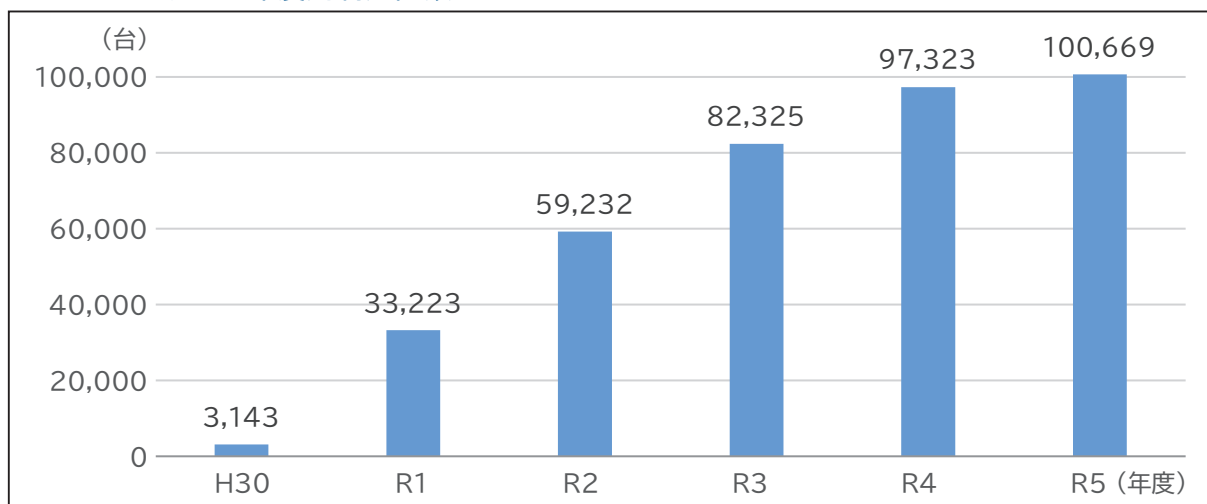
資料：「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」調査結果

第3章 前回計画の検証

平成30年10月1日から実施しているシェアサイクルの実証実験の利用回数は、年々増加しており、令和5年度には10万人を超えています。

ポート設置については、シェアサイクルの利用状況を踏まえて新設や廃止を行う等、利用者の利便性を高める取組を行っています。

■シェアサイクルの年度別利用回数



■シェアサイクルポート（祝祭の広場）



■シェアサイクルポート（西大分駅）



目標2 自転車で 心と体が元気になるまち おおいた

4. 情報発信等による自転車利用の促進

自転車の利用促進やルール・マナーへの理解を深めてもらうため、「自転車」をテーマとした標語コンクールの開催や生活習慣病の予防や健康の保持増進につながる自転車を活用した健康づくりに関する教室、運転免許を自主返納した高齢者に対する電動アシスト自転車等の交通用具購入費奨励金の支給を実施しました。また、そのメリットを実体験してもらうため市民や企業へ電動アシスト自転車の貸出しを行ったほか、企業に対しては健康経営の推進を図るため、自転車通勤・利用促進のためのパンフレットを作成し、配布しました。

○自転車の利用による様々なメリットの情報発信

■重要度

重要度	票数	割合
重要	108	22%
やや重要	142	30%
普通	161	33%
あまり重要でない	49	10%
重要でない	21	4%
わからない	38	-

■満足度

満足度	票数	割合
満足	7	2%
やや満足	31	9%
普通	256	72%
やや不満	44	12%
不満	19	5%
わからない	128	-

資料：「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」調査結果

5. サイクルスポーツの普及促進

平成26年から実施しているOITAサイクルフェスは、コロナ禍により来場者数は一時減ったものの、令和5年度は44,477人と回復傾向です。YouTube動画配信の総再生回数も令和6年6月現在で2万8千回を超えています。その他にも、スポーツが生活に溶け込んだ、活気のあるまちづくりを進めるホームタウン推進事業によりプロサイクルスポーツチームであるSparkle Oita Racing Team（スパークルおおいた）と連携し、市民のサイクルスポーツ振興を推進しました。

○OITA サイクルフェス等の自転車イベントの実施

■重要度

重要度	票数	割合
重要	44	10%
やや重要	65	15%
普通	184	42%
あまり重要でない	87	20%
重要でない	53	12%
わからない	85	-

■満足度

満足度	票数	割合
満足	14	5%
やや満足	28	10%
普通	217	75%
やや不満	17	6%
不満	14	5%
わからない	195	-

資料：「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」調査結果

目標3 自転車で たくさん魅力が見えるまち・魅力をつなげるまち おおいた

6. 自転車を活かした観光・地域振興の推進

自転車マップをはじめとしたリーフレットやメディア広告、ホームページなど、様々な媒体を活用し、広く情報発信するとともに、道の駅たのうららへのサイクルステーションの設置等の観光振興につながる自転車利用環境の充実に取り組んでいます。

■自転車施設案内サイン



○自転車で観光しやすい環境の充実

■重要度

重要度	票数	割合
重要	140	29%
やや重要	165	34%
普通	122	25%
あまり重要でない	33	7%
重要でない	19	4%
わからない	39	-

■満足度

満足度	票数	割合
満足	10	3%
やや満足	33	9%
普通	192	55%
やや不満	65	19%
不満	48	14%
わからない	137	-

資料：「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」調査結果

7. サイクルツーリズムの推進

「Sparkle Oita Racing Team（スパークルおおいた）」の運営会社である3SEEDS 株式会社が実施主体となり、大分都市広域圏と連携したサイクリング大会の開催や各地区の観光スポットなどの観光資源の魅力を活かした自転車利用者のサイクリング経験にあわせたサイクリングルートの選定などに取り組んできました。

今後も民間事業者や近隣自治体と連携した回遊型観光に寄与する継続的な取組が求められています。

目標4 自転車に みんなが正しく乗れる安全・安心なまち おおいた

8. 安全な自転車等の普及促進

小中学生を対象とした「おでかけ自転車マナーアップ教室」や一般や高齢者向けの「自転車安全利用講習会」などを通じて BAA マーク適合自転車の購入や自転車保険の加入、点検整備の促進に努めました。

自転車利用者が事故に遭わない・起こさない、また、万が一の事故に備え、今後も継続して取り組む必要があります。

9. 自転車ルール・マナーの啓発

自転車の基本的なルールである「自転車安全利用五則」をチラシやホームページなど様々な媒体により周知しているほか、街頭啓発活動や自転車教室などを通じて、小中高生や子育て世帯、高齢者など各世代に対し、ヘルメットの着用や左側通行等の自転車ルール・マナーを呼びかけるなど、関係機関と連携して自転車の安全利用の啓発に取り組んでおり、今後も継続して取り組む必要があります。

○自転車のルール・マナーの啓発

■重要度

重要度	票数	割合
重要	354	70%
やや重要	84	17%
普通	61	12%
あまり重要でない	4	1%
重要でない	1	0%
わからない	15	-

■満足度

満足度	票数	割合
満足	25	6%
やや満足	24	6%
普通	188	44%
やや不満	87	21%
不満	99	23%
わからない	63	-

○自転車ヘルメットの着用促進に向けた取組の実施

■重要度

重要度	票数	割合
重要	290	58%
やや重要	125	25%
普通	75	15%
あまり重要でない	6	1%
重要でない	8	2%
わからない	17	-

■満足度

満足度	票数	割合
満足	24	6%
やや満足	39	10%
普通	217	55%
やや不満	61	15%
不満	56	14%
わからない	89	-

資料：「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」調査結果

10. 災害時の自転車活用方策の検討

災害発生時の移動手段の備えとして、保管期間が経過した放置自転車をストックし、また、シェアサイクルの運営事業者である（株）ドコモ・バイクシェアとシェアサイクルの災害時の使用に関する協定を締結しています。