

## 第1章 計画の概要

---

## 第2章 現状把握

---

## 第3章 前回計画の検証

---

## 第4章 国の方向性と本市の課題

---

## 第5章 基本計画

---

## 第6章 具体的な取組

---

## 第7章 自転車ネットワーク計画

---

## 第8章 推進体制

---

## 資料編

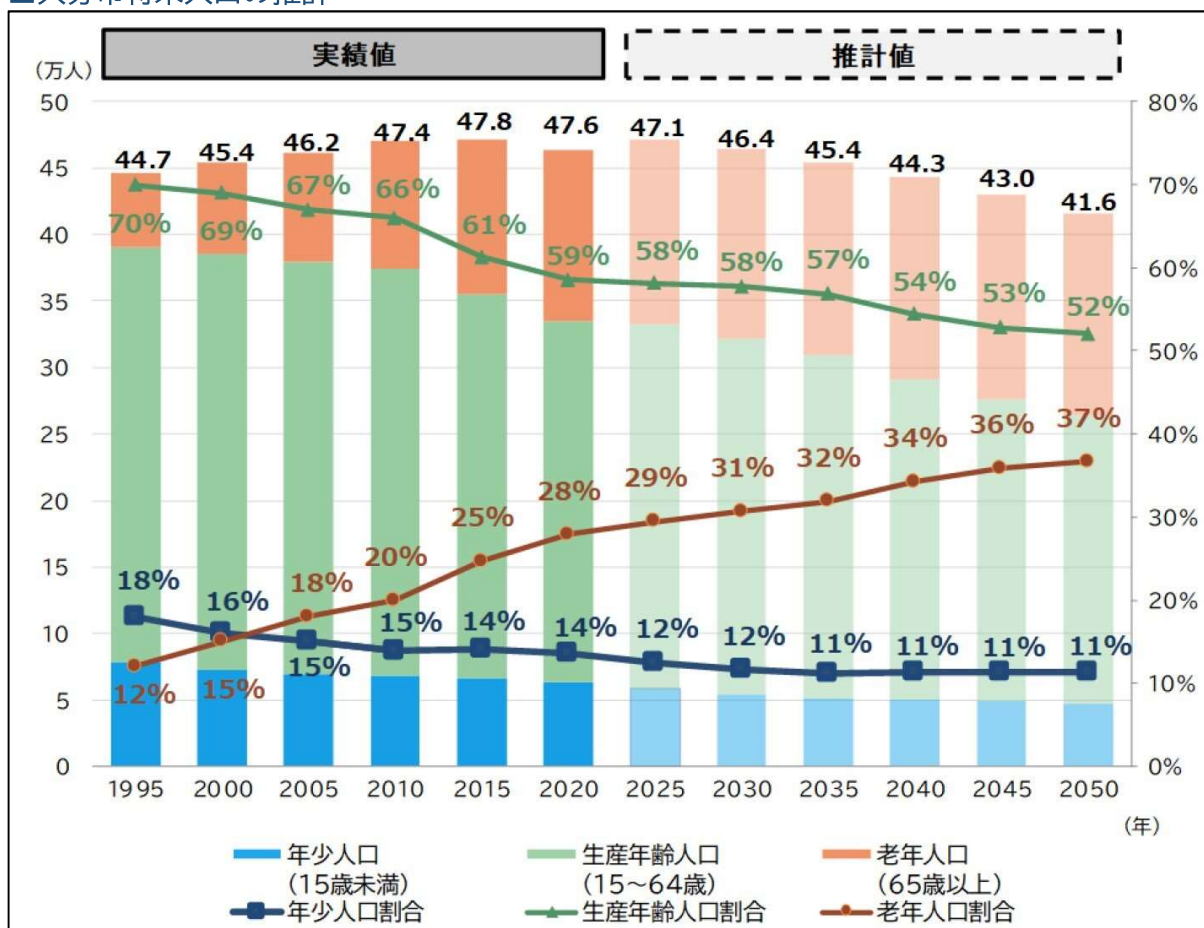
---

## 1 大分市の概況

### (1) 人口

「大分市人口ビジョン」によれば、2020(令和2)年から2050(令和32)年までの30年間で、本市の総人口は約6万人、生産年齢人口は約5.5万人減少すると予測されています。一方、老年人口は約2.3万人増加し、高齢化率は37%に達すると予測されています。

#### ■大分市将来人口の推計



※2020(令和2)年まで総務省統計局「国勢調査」(2025(令和7)年以降は国立社会保障・人口問題研究所推計)

※2000(平成12)年以前の人口は、旧佐賀関町、野津原町の人口を含む。

※1995～2020年の人口総数(各年の棒グラフ上部の数値(黒字))は年齢「不詳」を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない。構成比および人口割合は年齢「不詳」を除いている。

資料:大分市人口ビジョン(令和6年度版)(令和7年3月)<大分市>

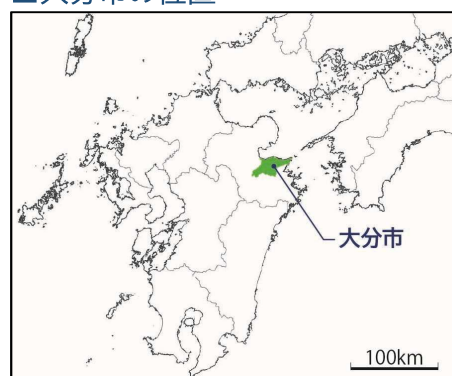
### (2) 位置・地勢

本市は、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。

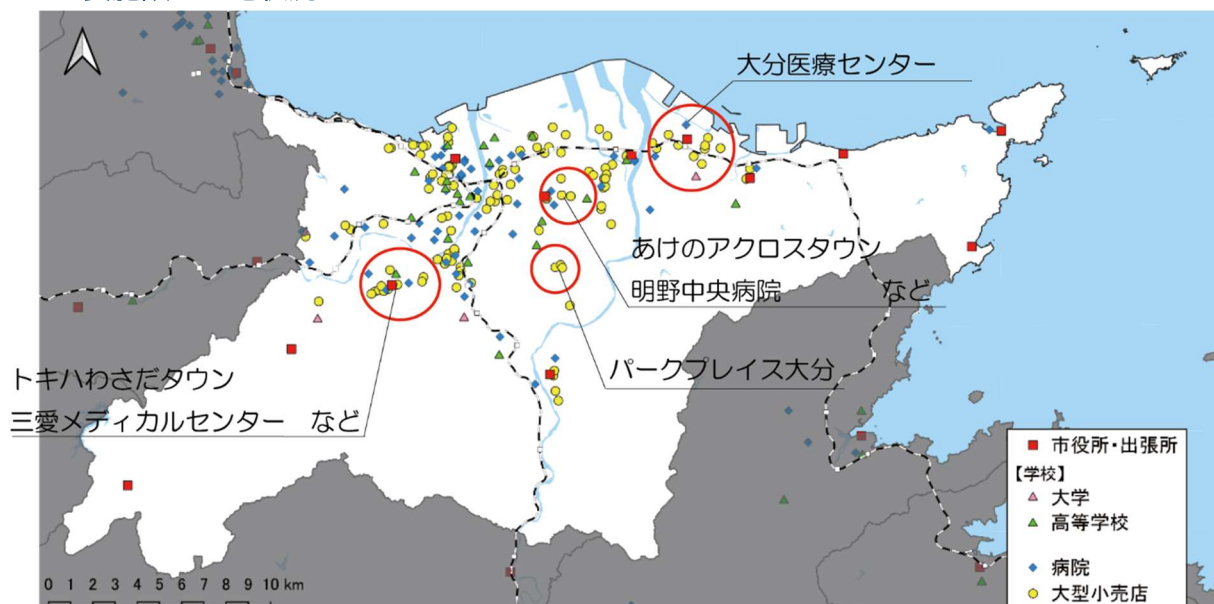
#### ■大分市の位置



### （３）主要施設の立地状況

本市の主要施設の多く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。

#### ■主要施設の立地状況



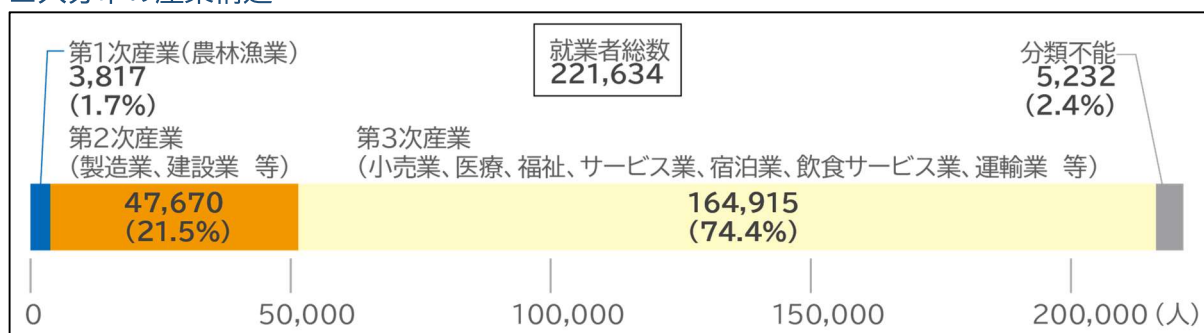
資料：大分市地域公共交通計画（令和 6 年 8 月変更）＜大分市＞

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

本市の産業構造は、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、数多くの利点を有している反面、弱みもあります。これらの特性を踏まえながら、本市の特色あるまちづくりをはじめ、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。

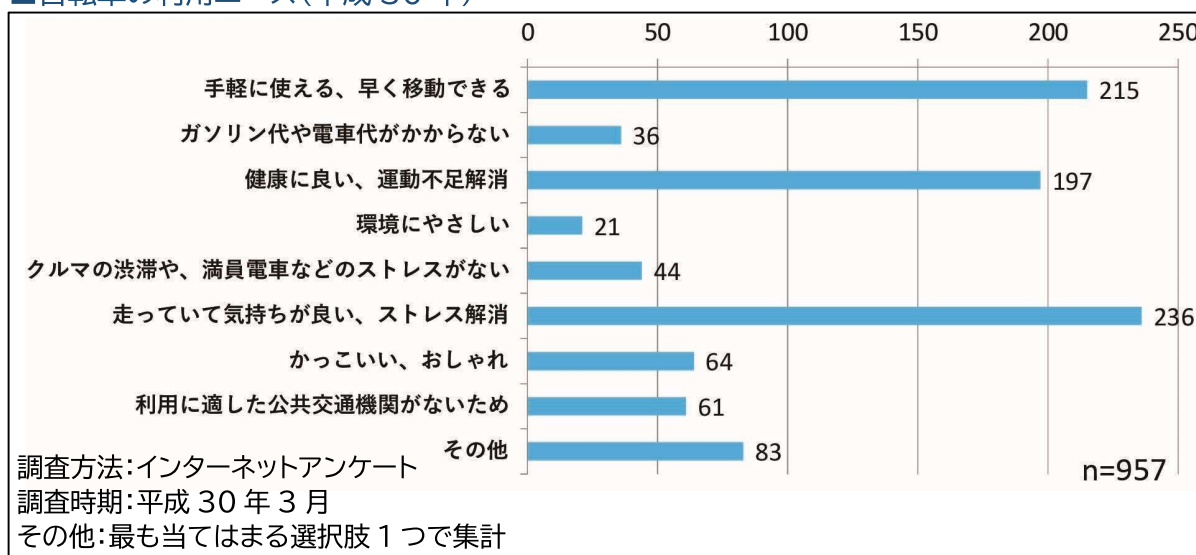
#### ■自転車の特性の整理

利 点	<b>◆利便性</b> 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  <b>◆都市・社会への効果</b> ① 交通渋滞緩和 ② 都市のスペースの有効活用 ③ 事業所における健康経営	<b>◆心身への良い効果</b> ① 心身の健康への良い影響 ② 手軽にはじめやすい運動  <b>◆環境への効果</b> ① CO2 を排出しない ② 騒音がない  <b>◆優れた経済性</b> <b>◆スポーツ・レジャーとしての魅力</b> <b>◆災害時の移動手段として有用</b>
	<b>弱 み</b>	<b>◆天候や季節に左右される</b> <b>◆荷物などを運ぶ量が限られる</b> <b>◆上り坂や悪路に弱い</b>

### (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。

#### ■自転車の利用ニーズ(平成30年)



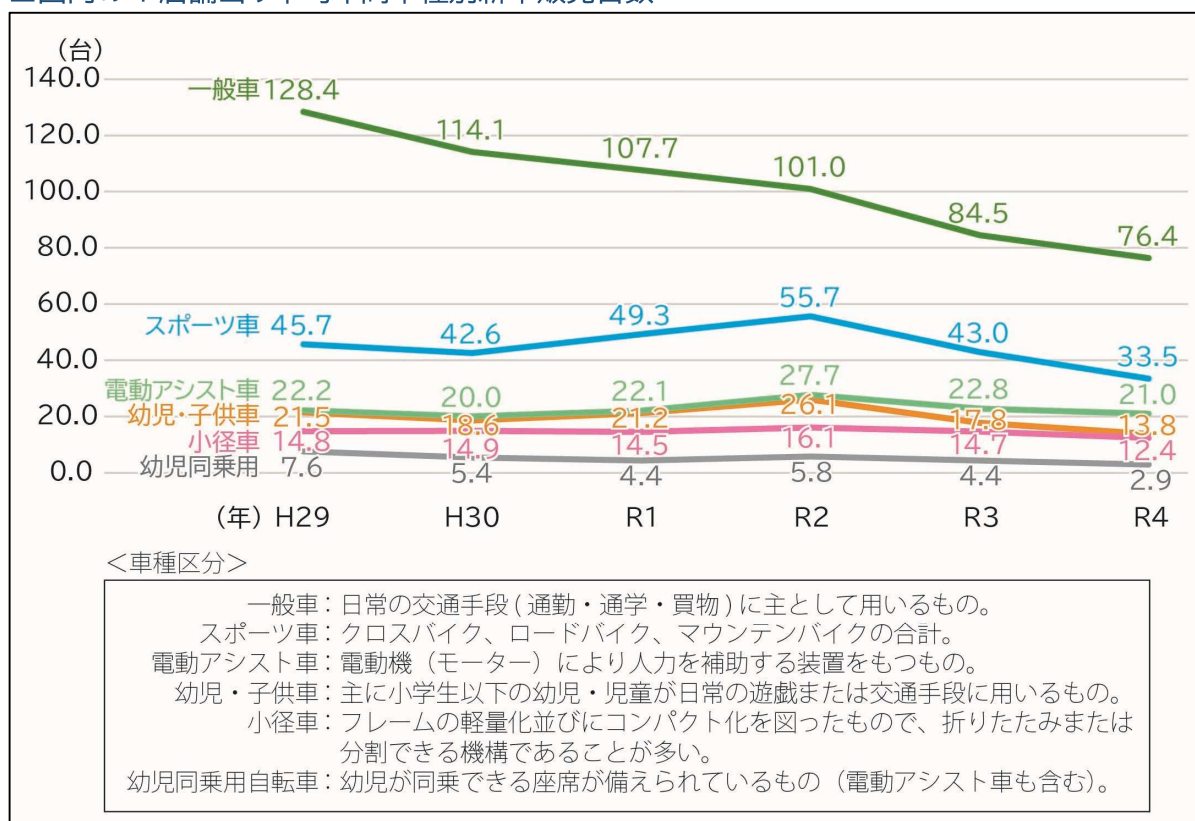
資料: 自転車の活用推進に向けた有識者会議 第4回(平成30年4月)<国土交通省>

### 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＜一般財団法人 自転車産業振興協会＞  
を基に作成

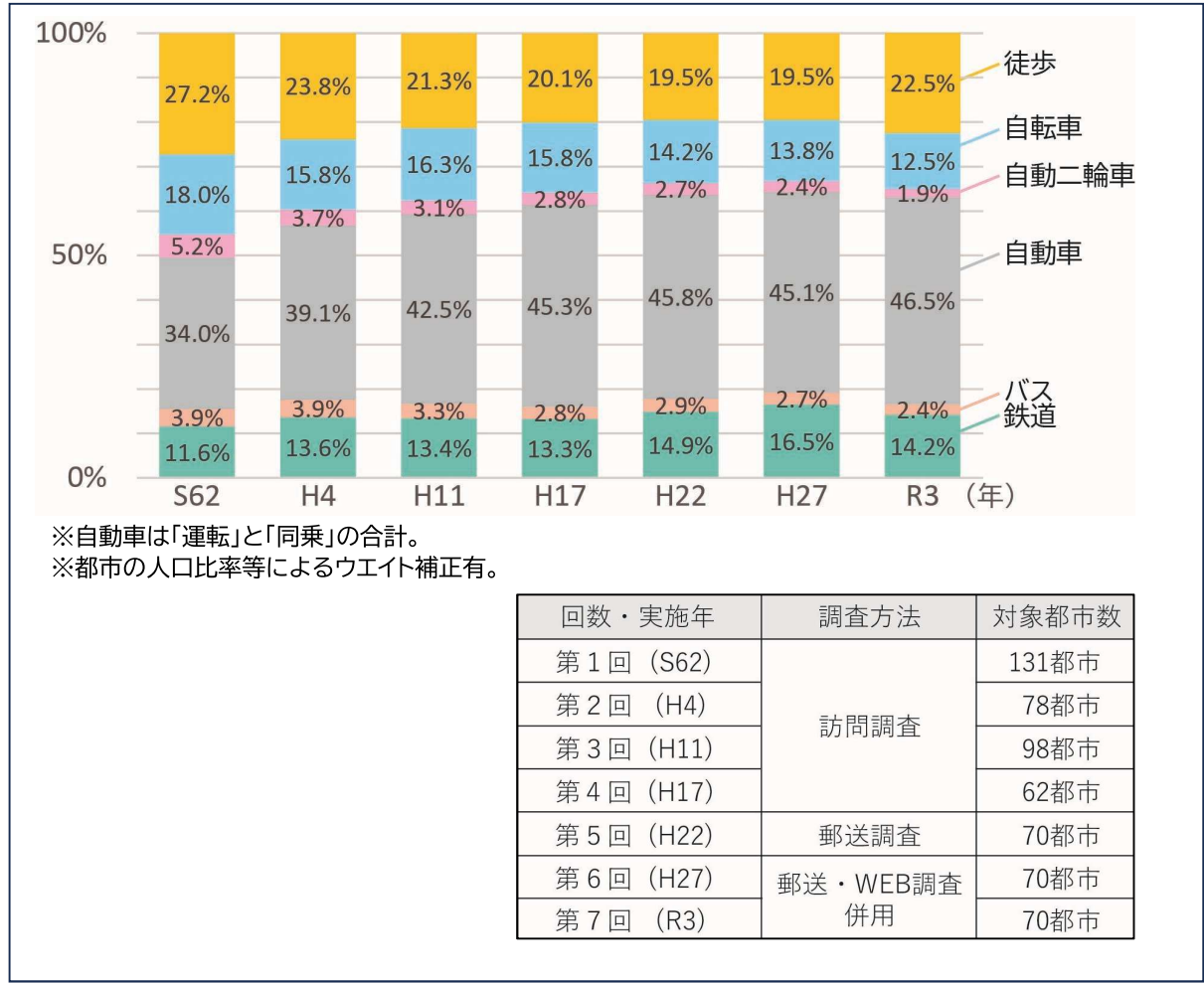
自転車で 心と体 若返り

令和2年度標語コンクール 一般の部 最優秀作品

## (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、調査年ごとの推移を見ると、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29年以降は増加傾向にあります。

#### ■全国の自転車関連事故件数の推移

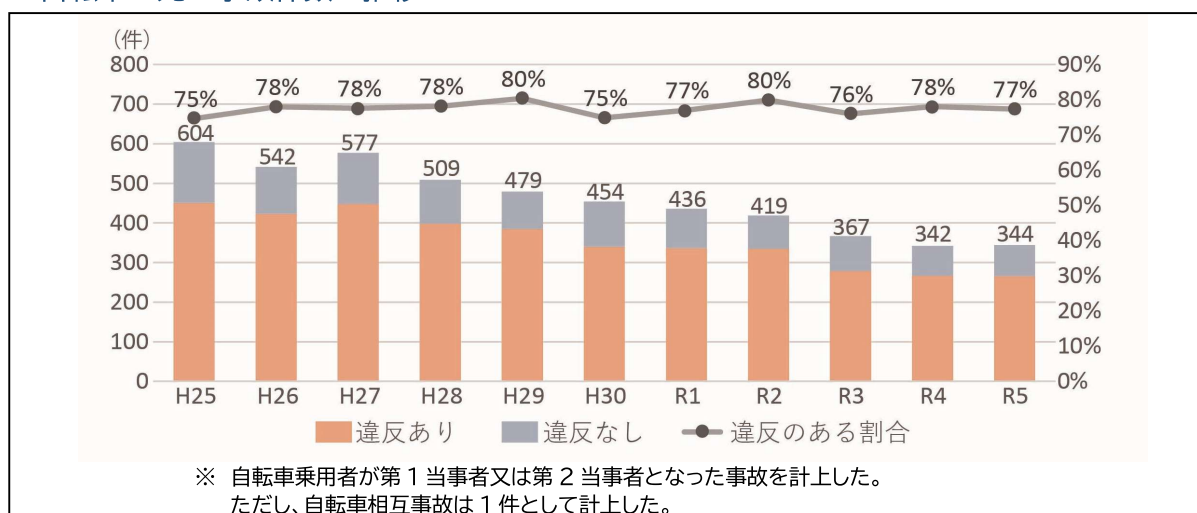


資料:警察庁

#### ■自転車の死亡事故と法令違反の関係性

全国の自転車関連死亡事故件数は減少してきましたが、その中で自転車側に何らかの法令違反のある割合は80%に近い割合で推移しています。

#### ■自転車の死亡事故件数の推移



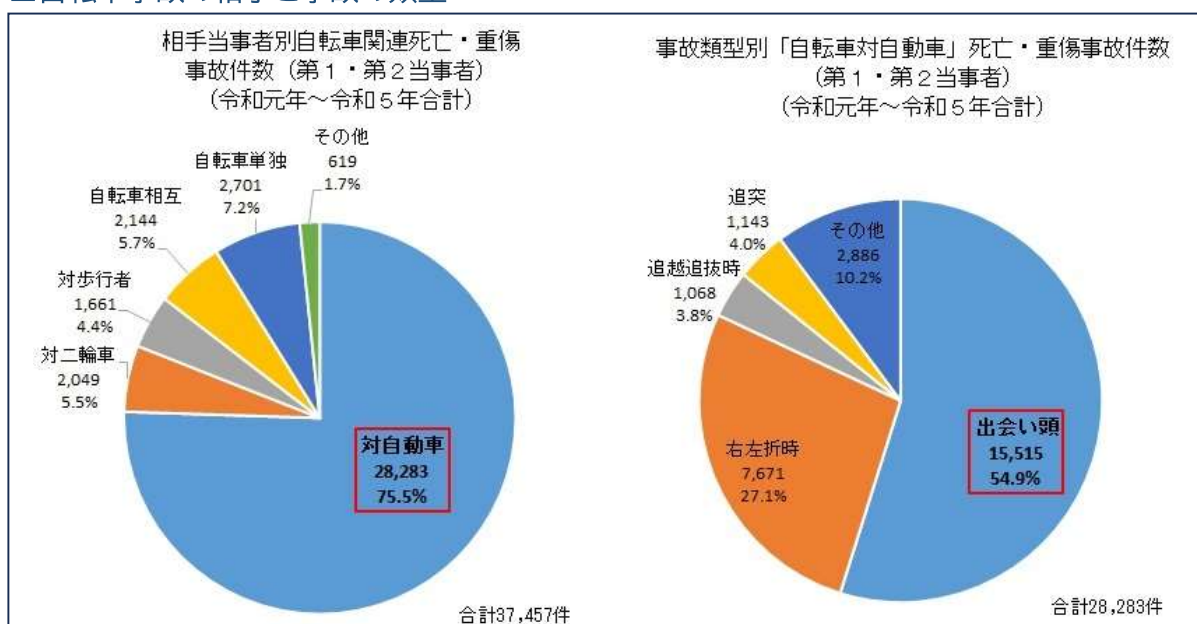
資料:「令和5年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」(警察庁)を基に作成

### ■自転車関連死亡・重傷事故の種類

自転車関連の死亡・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約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年に警察庁が実施した自転車ヘルメット着用率の全国調査において、大分県は愛媛県に次いで、第2位となっています。

## ■ヘルメット着用率調査結果

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

第2位

【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

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

本市に住む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30,045人のうち96%(28,879人)は本市内での移動です。

#### ■常住で従業・通学する15歳以上の自宅外従業者・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%

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

※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総数は必ずしも一致しない。

資料:令和2年国勢調査を基に作成

じてんしゃも くるまもひとつも ゆずりあい

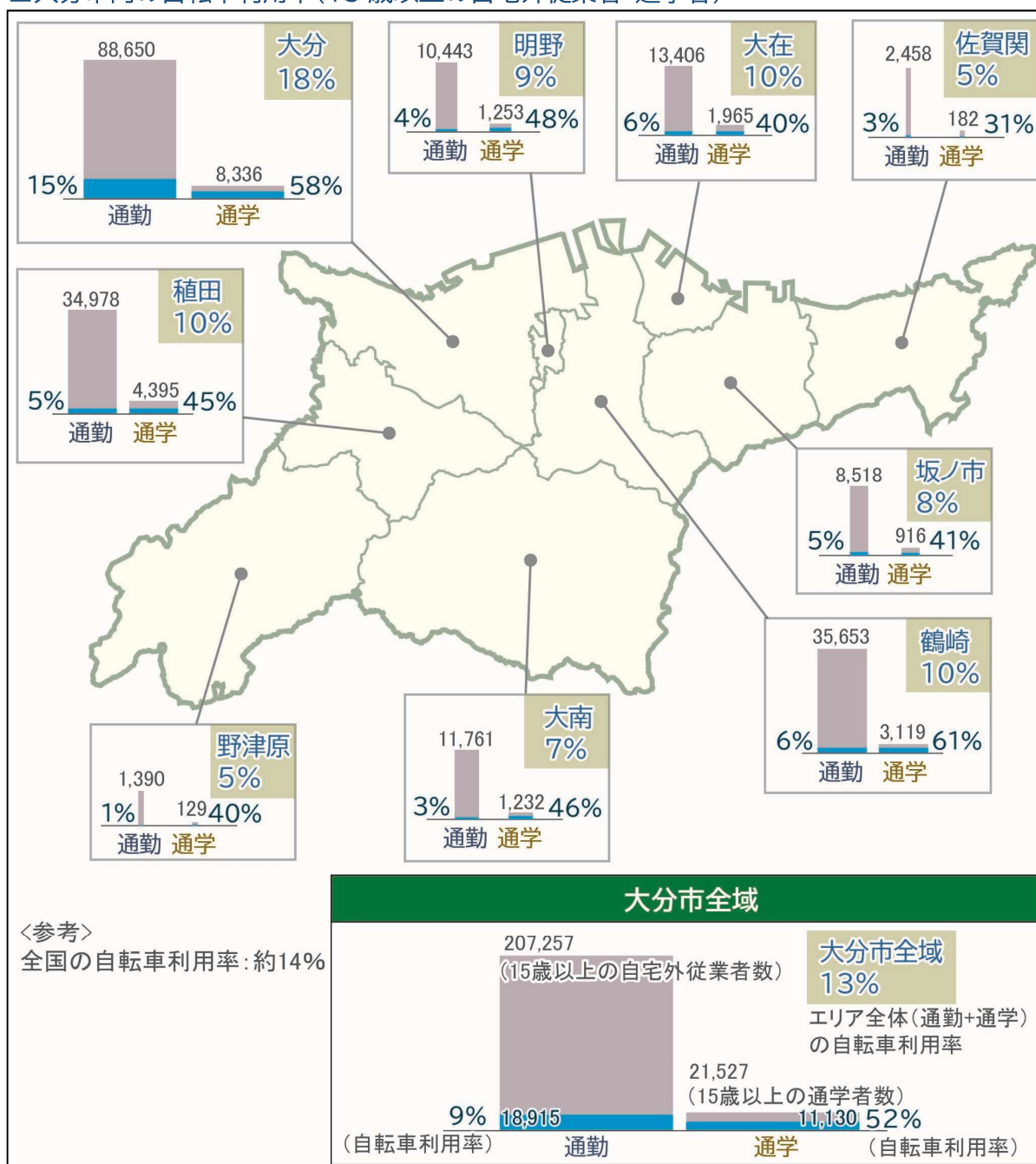
令和3年度標語コンクール 小学生の部 最優秀作品

## (2) 自転車利用率

本市全域の自転車利用率※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、本市の自宅外従業者の自転車利用率が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者・通学者)



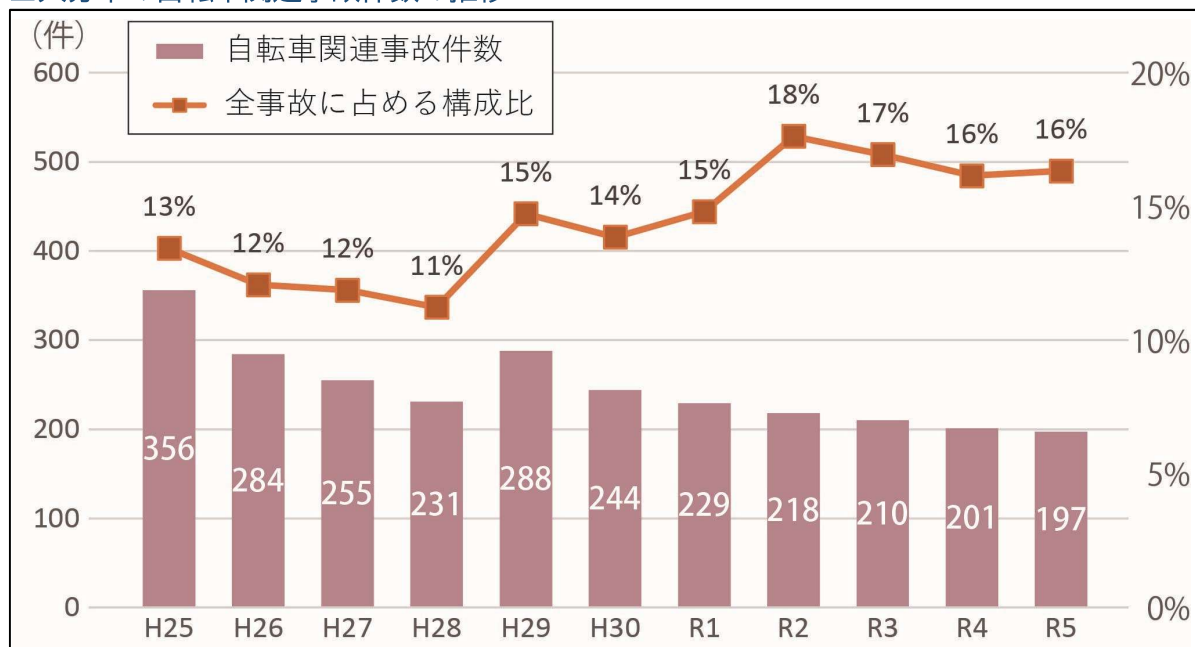
資料: 令和2年国勢調査を基に作成

※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端末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

本市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。

#### ■大分市の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。 資料：大分県警察資料を基に作成  
ただし、自転車相互事故は1件として計上した。

ヘルメット 命と未来を 守り抜く！

令和3年度標語コンクール 中学生の部 最優秀作品

## 5 アンケート調査結果

### (1) 調査の概要

本市の自転車利用環境や市民の利用状況を把握するため、アンケートを実施しました。

#### ■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	
自転車を利用する頻度		ほぼ毎日	<div><div></div></div> 7.8%	
		週4～6日	<div><div></div></div> 11.1%	
		週1～3日	<div><div></div></div> 9.6%	
自転車での平均移動距離		通勤	<div><div></div></div> 4.6km	
		通学	<div><div></div></div> 4.2km	
		買い物	<div><div></div></div> 1.9km	
		遊び・レジャー	<div><div></div></div> 6.7km	
自転車を利用する理由(複数回答)		手軽に移動できる	<div><div></div></div> 70%	
		渋滞に関係なく移動できる	<div><div></div></div> 28%	
		健康に良い	<div><div></div></div> 28%	
自転車保険への加入義務		知っている	<div><div></div></div> 73%	
		加入している	<div><div></div></div> 44%	
自転車安全利用五則		知っている	<div><div></div></div> 68%	
		全て守っている	<div><div></div></div> 29%	
自転車誘導サイン		知っている	<div><div></div></div> 50%	
ヘルメット	着用努力義務 所持状況	知っている	<div><div></div></div> 97%	
		持っている	<div><div></div></div> 34%	
		持っていない	<div><div></div></div> 19%	
		自転車に乗る機会が無い	<div><div></div></div> 47%	
	着用状況	常に着用	<div><div></div></div> 37%	
		概ね着用	<div><div></div></div> 19%	
		あまり着用していない	<div><div></div></div> 10%	
		全く着用していない	<div><div></div></div> 35%	
	多くの人が着用するには(複数回答)		義務化	<div><div></div></div> 65%
			安価になれば	<div><div></div></div> 31%
着用感向上			<div><div></div></div> 30%	
おおいた サイクルシェア	認知・利用状況	知っている	<div><div></div></div> 60%	
		利用している	<div><div></div></div> 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	<div><div></div></div> 29%	
		利用したい所にポートが無い	<div><div></div></div> 19%	
自転車利用環境 (抜粋) ※5点満点		利用方法等が分からない	<div><div></div></div> 11%	
		自転車が走行しやすい環境の整備	重要度	<div><div></div></div> 4.6
		満足度	<div><div></div></div> 2.4	
		自転車ルール・マナーの啓発	重要度	<div><div></div></div> 4.6
		満足度	<div><div></div></div> 2.5	
自由回答(意見数、多い順)		自転車マナーの改善	<div><div></div></div> 63	
		自転車通行空間の充実や改善	<div><div></div></div> 43	
		ヘルメット着用促進	<div><div></div></div> 12	
		駐輪場の充実・改善	<div><div></div></div> 10	

抜け目なし 保険と合わせて ヘルメット

令和 3 年度標語コンクール 高校生の部 最優秀作品