

## 第2次大分市自転車活用推進計画(変更案)





# 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	10
2. 自転車の特性	12
3. 国内の自転車利用実態	13
4. 大分市の自転車利用実態	18
5. アンケート調査結果	21

## 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	24
2. 年度別取組状況の整理	25
3. 数値目標の達成状況	26
4. 目標ごとの評価	27

## 第4章 国の方向性と本市の課題

1. 都市環境	38
2. 健康	38
3. 観光	39
4. 思いやり＜安全・安心＞	39

## 第5章 基本計画

1. 基本方針	42
2. 目標と施策の体系	43
3. 評価指標	44

## 第6章 具体的な取組

目標 1	都市の自転車利用環境の向上を図ることにより、 便利で快適、きれいなまちをつくれます。	都市 環境
1.	安全で快適な自転車通行空間づくり	46
2.	便利で適切に利用される駐輪環境づくり	49
3.	交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくり	51
目標 2	自転車の利用を促進することにより、 市民の心と体が元気になるまちをつくれます。	健康
4.	情報発信等による自転車利用の促進	52
5.	サイクルスポーツの普及促進	53
目標 3	観光振興や地域振興に自転車を活用し、 にぎわいと活力あふれるまちをつくれます。	観光
6.	サイクルツーリズムの推進	54
目標 4	思いやりの心を醸成し、自転車にみんなが 正しく乗れる安全・安心なまちをつくれます。	思い やり ＜安全・安心＞
7.	自転車の安全利用	57
8.	災害時の自転車活用方策の検討	60

## 第7章 自転車ネットワーク計画

1.	自転車ネットワーク計画の概要	62
2.	ネットワーク整備の検証	63
3.	課題等の整理	67
4.	ネットワーク整備計画	68

## 第8章 推進体制

1.	推進体制	80
2.	進行管理	80

## 資料編

1.	策定体制	82
2.	策定経緯	82
3.	アンケート調査結果	83
4.	自転車誘導サインの仕様	92
5.	基本的な整備形態の詳細	93

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」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？

## 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 背景と目的

### (1) 国の動向

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の拡大、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6年度に「自転車通勤導入に関する手引き」を改定し、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、環境負荷の低減や、渋滞緩和などの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、令和元年度から既に取り組を進めている「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、インバウンド効果の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年度の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) 大分県の取組

大分県は、国や社会の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、自転車保険の加入義務化や、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」に基づくさまざまな取組について、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、取組を進めています。

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、安全・安心で快適に通行できる自転車利用環境の創出のため、自転車ネットワーク計画に基づき、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健康教室の開催、企業に対する自転車利用促進の啓発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による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、自転車保険の加入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

本市では、平成18年3月の「大分市自転車利用基本計画」を策定以降、自転車ルール・マナーの啓発や自転車通行空間の整備、放置自転車対策のほか「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きました。

本計画は、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、市民一人ひとりにとって自転車が魅力的な交通手段となるよう、「だれもが安全・快適に自転車を利用できるまちの実現」を目的に、関係者と連携して効果的に取組を推進するために定めるものです。

## 2 計画期間

本計画は計画期間を令和7年度から令和11年度までの5年間とします。計画の進捗や成果の検証を毎年実施するものとし、計画期間の最終年度は社会情勢の変化、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	変更				見直し

## 3 計画対象区域

計画対象区域は、本市全域とします。

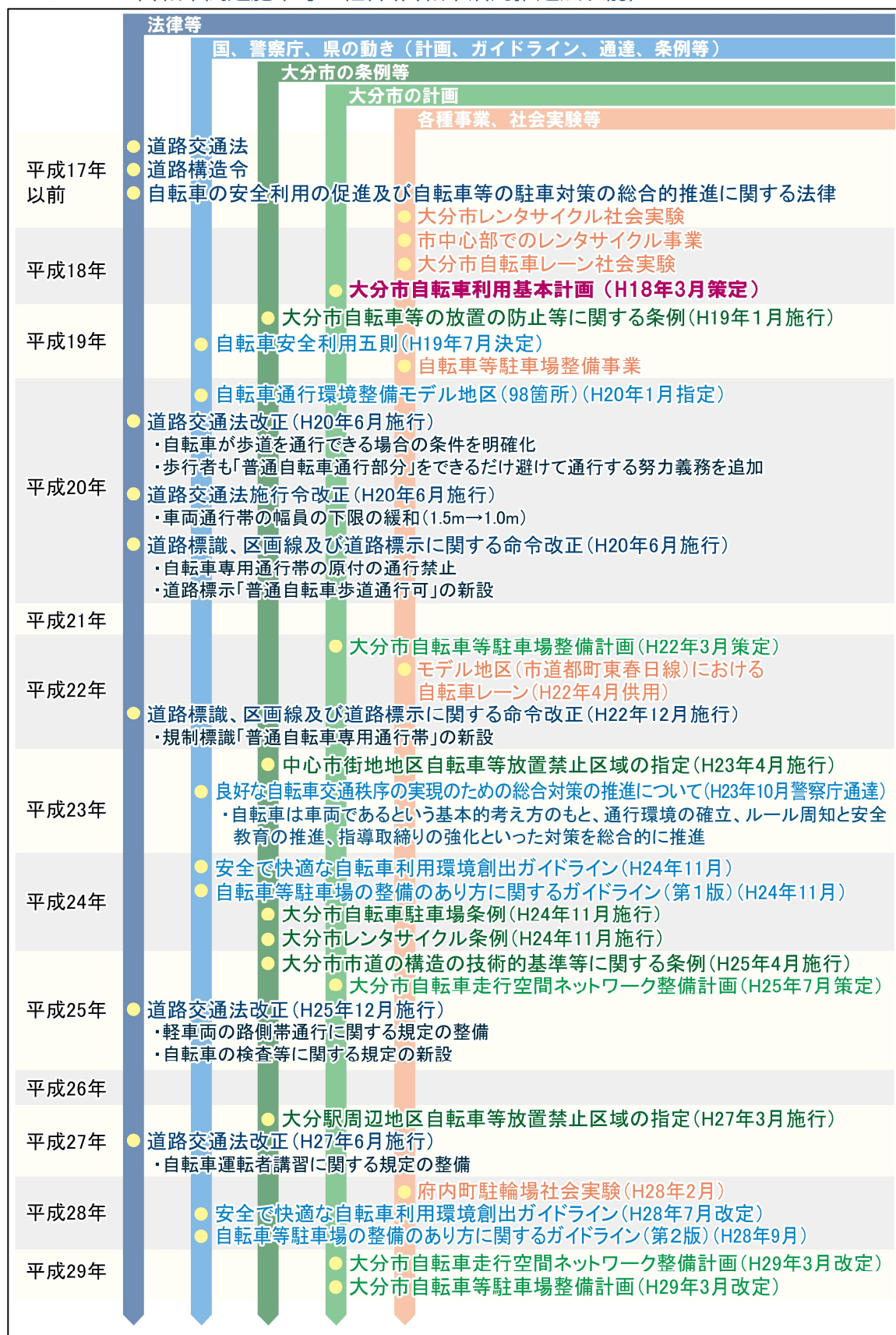
汗ながし こいでる先には 夢景色

令和2年度標語コンクール 中学生の部 最優秀作品

## 4 これまでの経緯

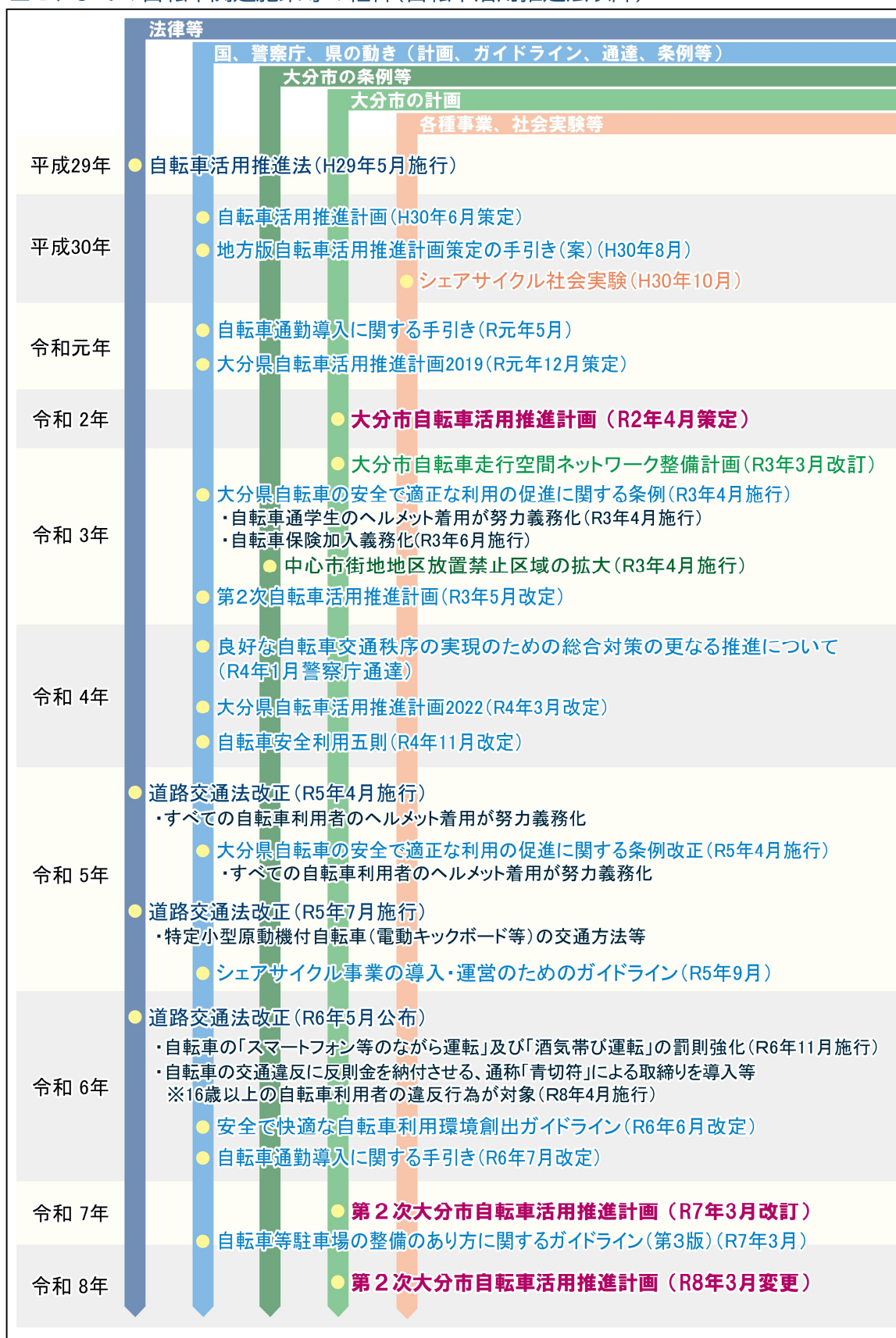
本市では、平成18年に策定した「大分市自転車利用基本計画」に基づき、国等の動向を踏まえながら、自転車に関するさまざまな取組を行ってきました。その経緯を以下に整理します。

### ■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)





■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

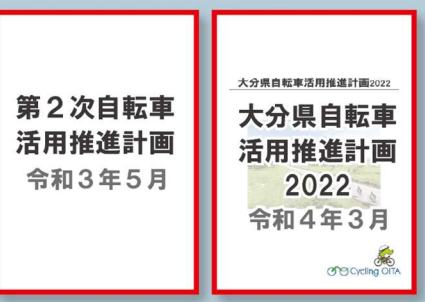
本計画は、自転車活用推進法に基づいて策定するものです。関連法や国・県の計画を踏まえながら、本市の上位・関連計画とも整合を図っています。

### ■計画の位置付け

#### ＜関連する法律＞

- 道路交通法
- 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
- 自転車活用推進法（平成29年5月施行）

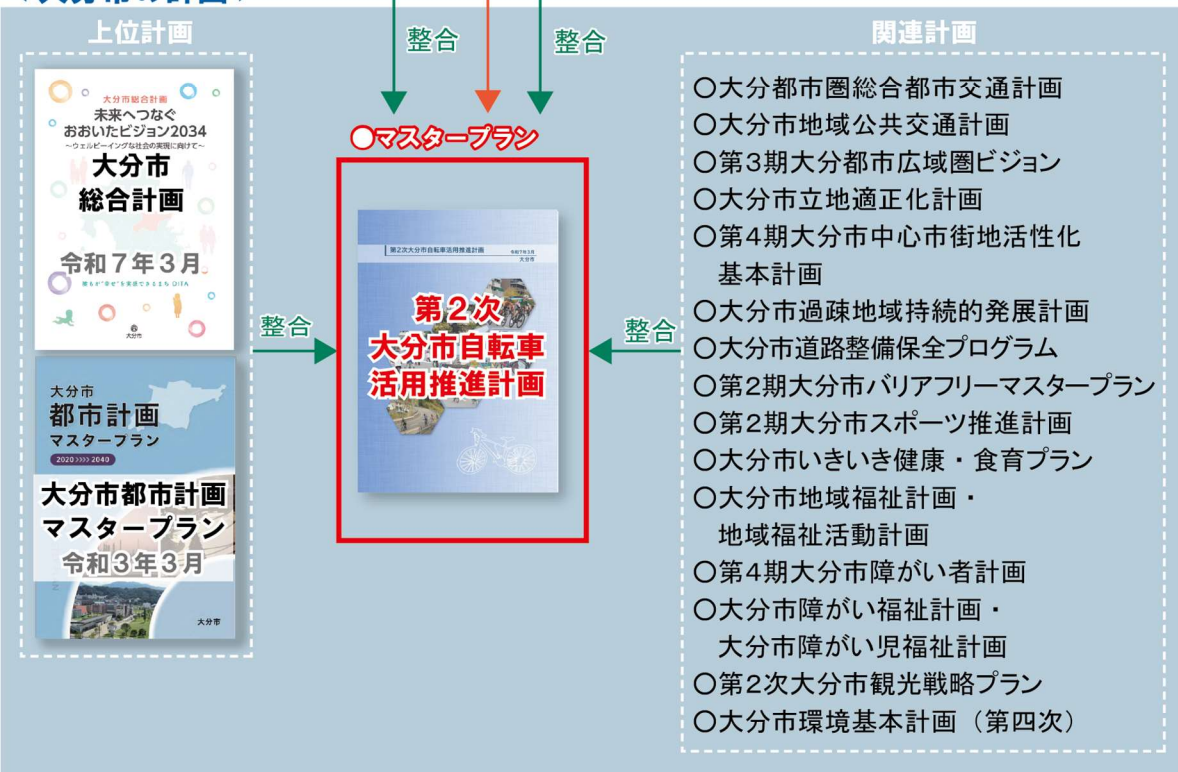
#### ＜国・県の計画＞



#### ＜国等のガイドライン＞

- 地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）（平成30年8月）
- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月改定）
- 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（令和7年3月改定）

#### ＜大分市の計画＞



## 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
大分市総合計画 令和7年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車等利用環境の充実</li> <li>・連続性のある自転車通行空間の整備</li> <li>・安全・快適に利用できる環境づくり</li> <li>・駐輪場の整備</li> <li>・シェアサイクル事業</li> <li>・放置自転車対策</li> </ul>
大分市都市計画マスタープラン 令和3年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の安全・快適な通行空間のネットワーク整備</li> <li>・自転車利用環境の充実</li> </ul>
大分都市圏総合都市交通計画 令和3年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車ネットワーク整備</li> <li>・自転車利用環境の改善</li> </ul>
大分市地域公共交通計画 令和7年3月変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアサイクル普及促進事業</li> <li>・サイクルアンドバスライド</li> </ul>
第3期大分都市広域圏ビジョン 令和8年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな回遊型観光ルートの造成</li> <li>・滞在型旅行や観光スポット巡り</li> <li>・健康寿命の延伸</li> </ul>
大分市立地適正化計画 令和6年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車での健康増進</li> <li>・安全・快適な自転車通行空間のネットワーク整備推進</li> </ul>
第4期大分市中心市街地活性化基本計画 令和7年8月変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車での回遊環境の充実</li> <li>・自転車通行空間ネットワーク整備</li> <li>・OITAサイクルフェス事業</li> </ul>
大分市過疎地域持続的発展計画 令和7年5月変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光資源の活用</li> <li>・生涯スポーツの推進</li> <li>・競技スポーツの振興</li> <li>・自転車を含む交通体系の確立</li> </ul>
大分市道路整備保全プログラム 平成30年6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者、自転車の安全性や利便性、景観等を考慮した道路空間の確保</li> </ul>
第2期大分市バリアフリーマスタープラン 令和7年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車対策</li> <li>・自転車ルール・マナーの周知</li> </ul>
第2期大分市バリアフリー基本構想 令和7年4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自転車通行時の安全性・快適性向上</li> </ul>
第2期大分市スポーツ推進計画 令和7年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・OITAサイクルフェス</li> </ul>
大分市いきいき健康・食育プラン 令和7年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康寿命の延伸</li> <li>・生活習慣病の発症予防</li> <li>・運動習慣</li> </ul>
第4期大分市障がい者計画 令和7年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間の整備</li> <li>・自転車マナー向上の啓発</li> <li>・放置自転車対策</li> </ul>
第2次大分市観光戦略プラン 令和4年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・OITAサイクルフェス</li> </ul>
大分市環境基本計画(第四次) 令和7年3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用促進</li> </ul>

事故ゼロへ スマホを見ないで 前を見て

令和2年度標語コンクール 高校生の部 最優秀作品

## 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

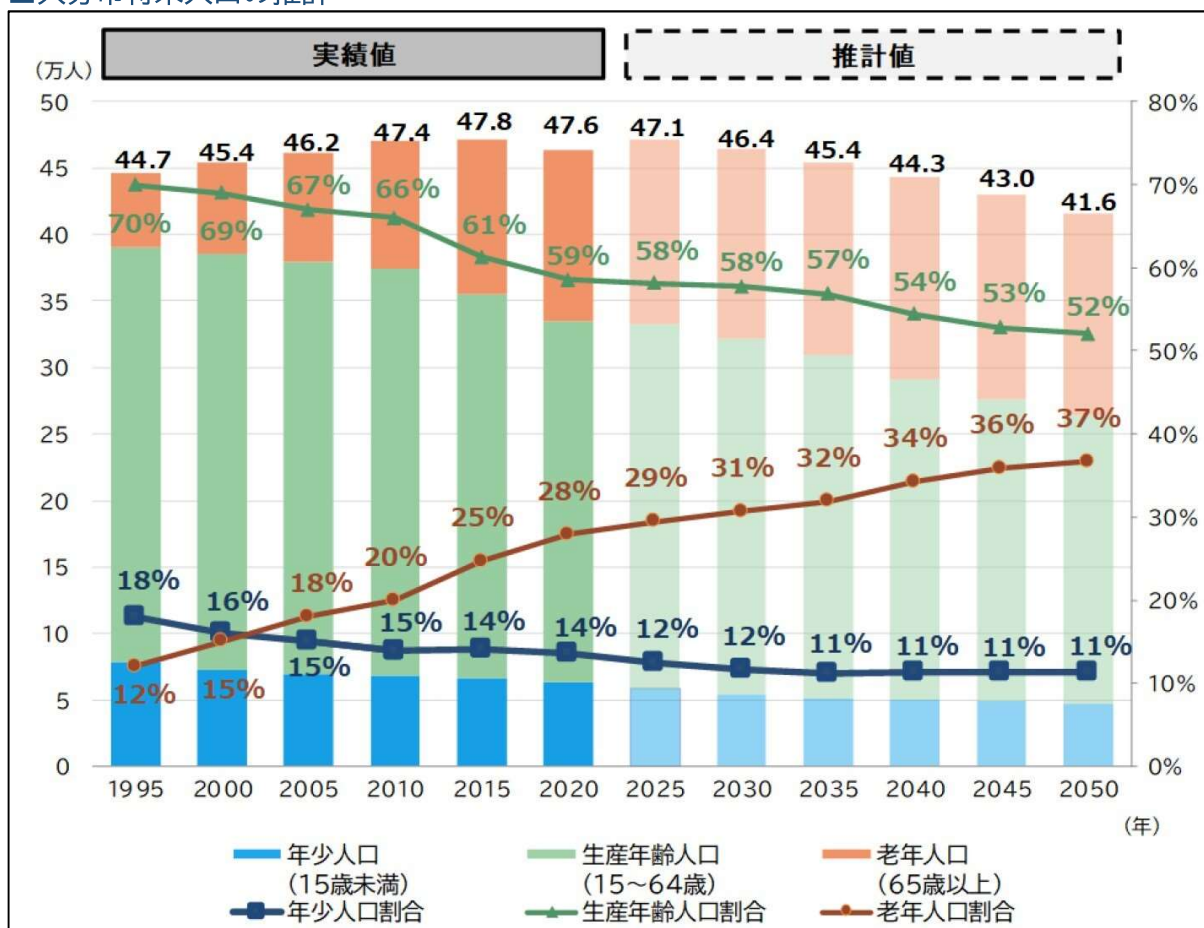
---

## 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>

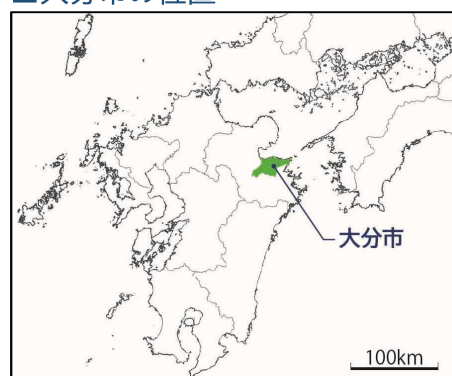
### (2) 位置・地勢

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。

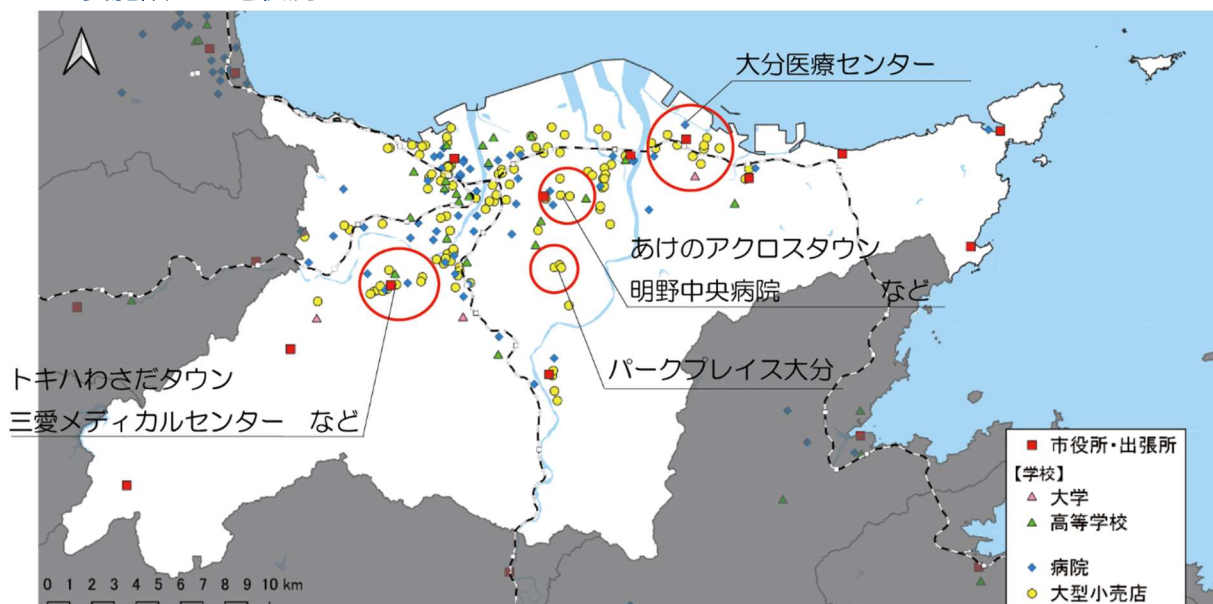
#### ■大分市の位置



### （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



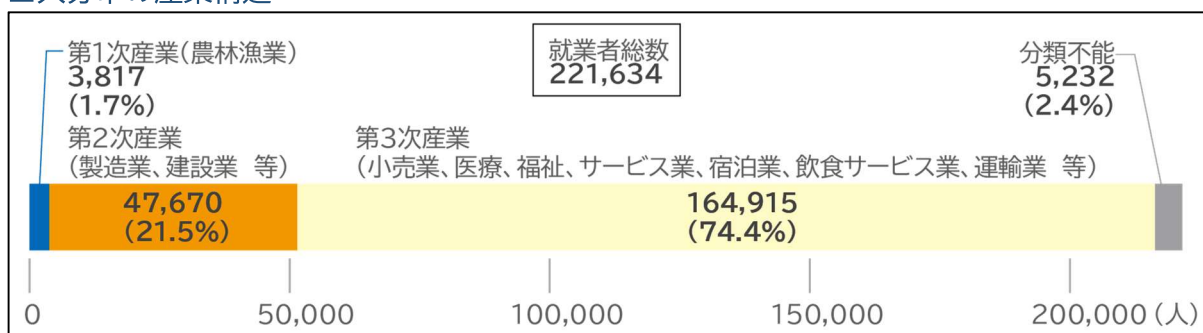
資料：大分市地域公共交通計画（令和 6 年 8 月変更）＜大分市＞

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。

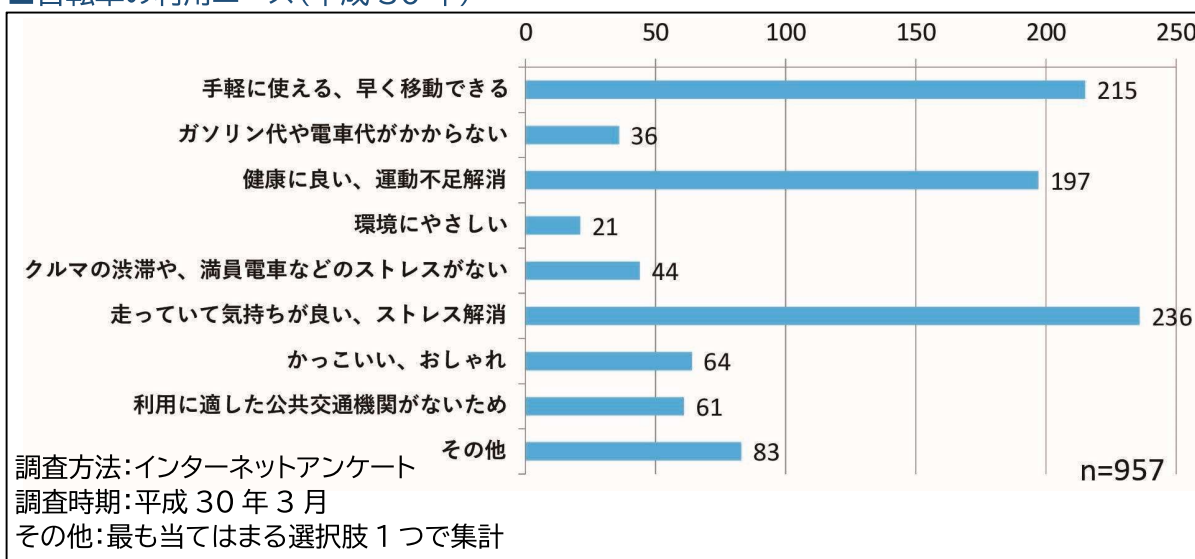
#### ■自転車の特性の整理

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)



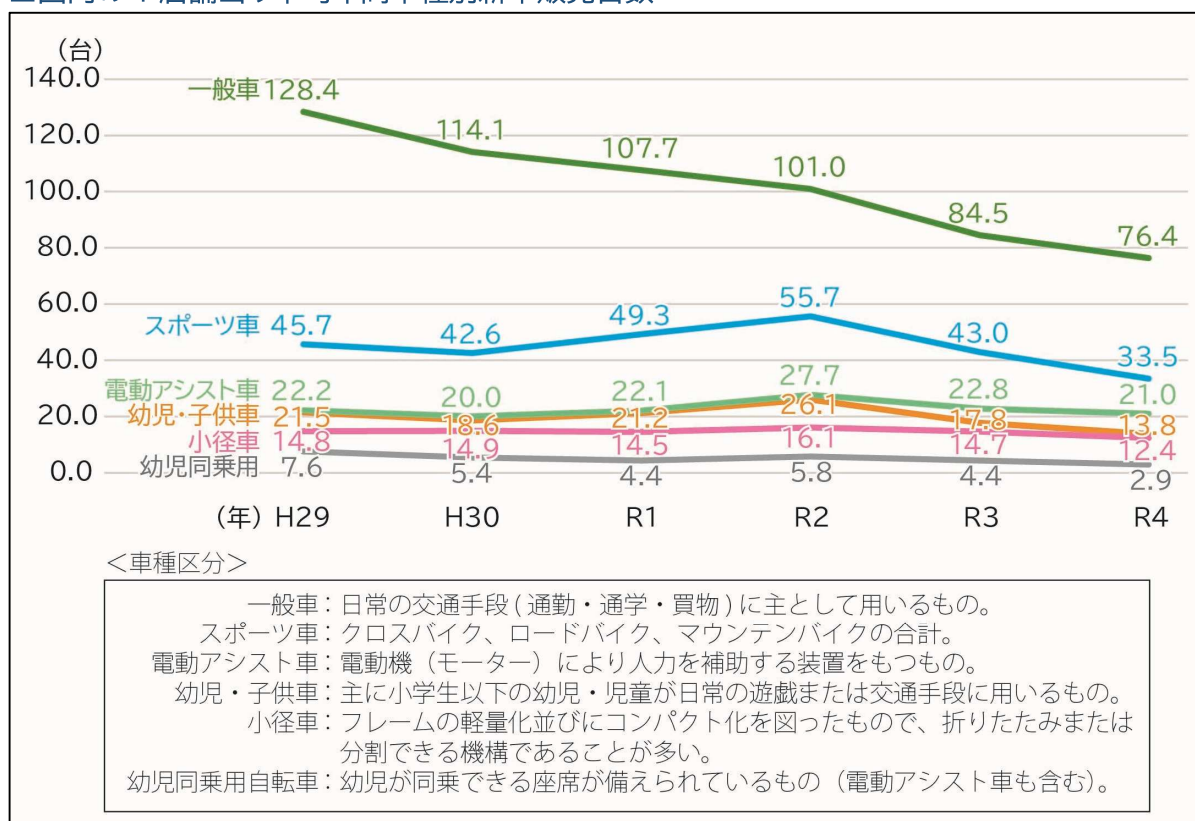
資料: 自転車の活用推進に向けた有識者会議 第4回(平成30年4月)<国土交通省>

### 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

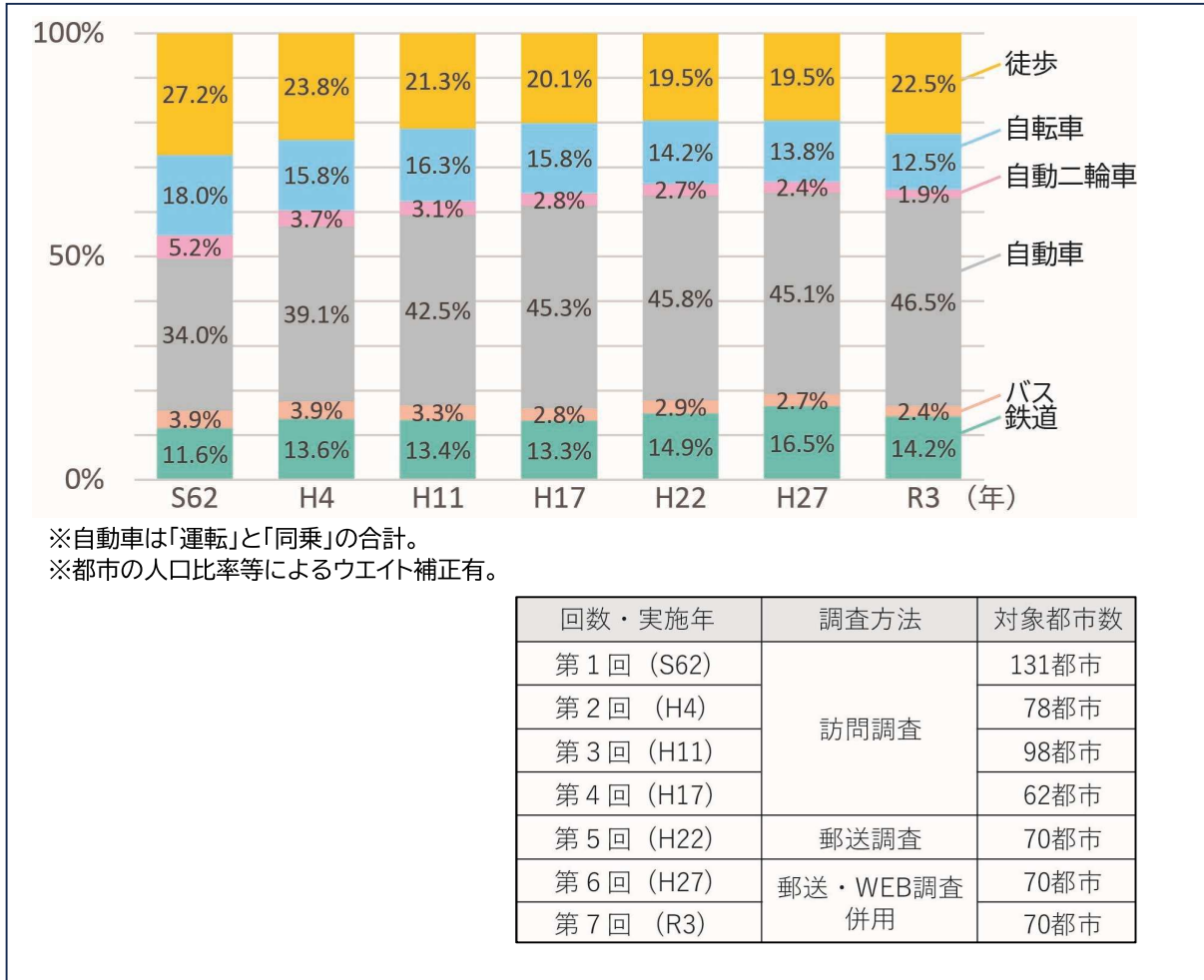
自転車で 心と体 若返り

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

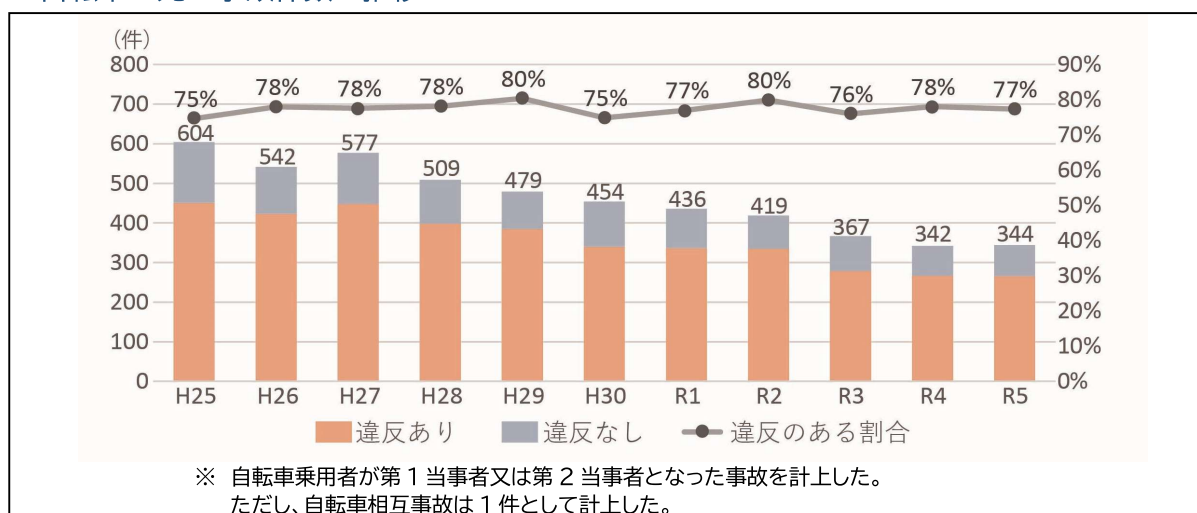


資料:警察庁

#### ■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



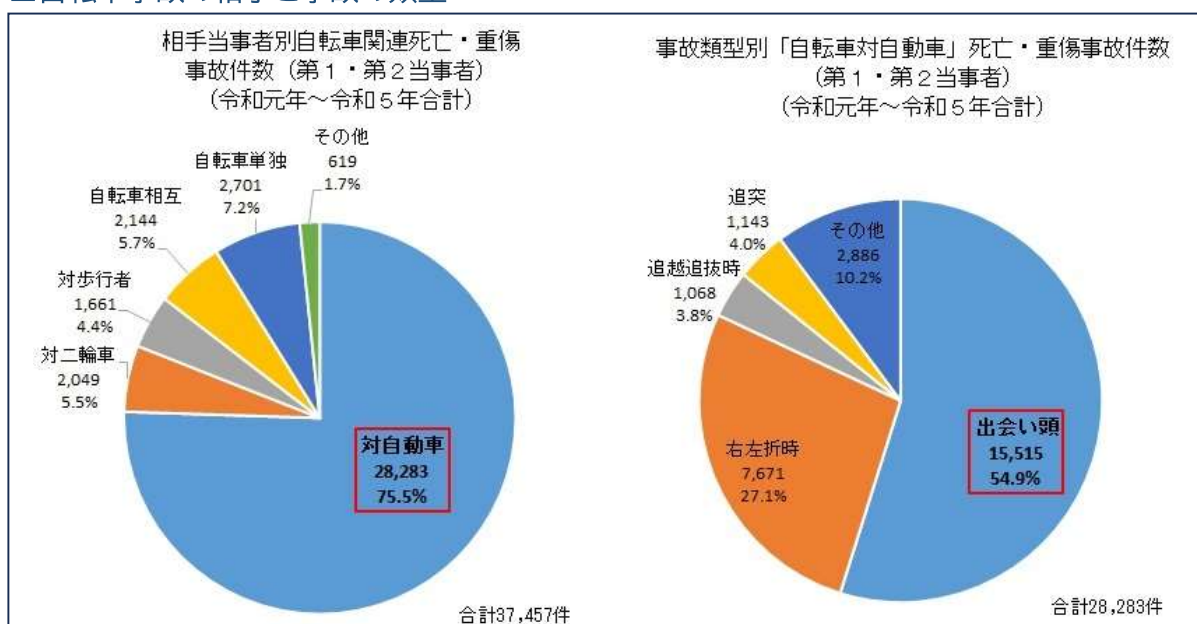
資料:「令和5年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」(警察庁)を基に作成

### ■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

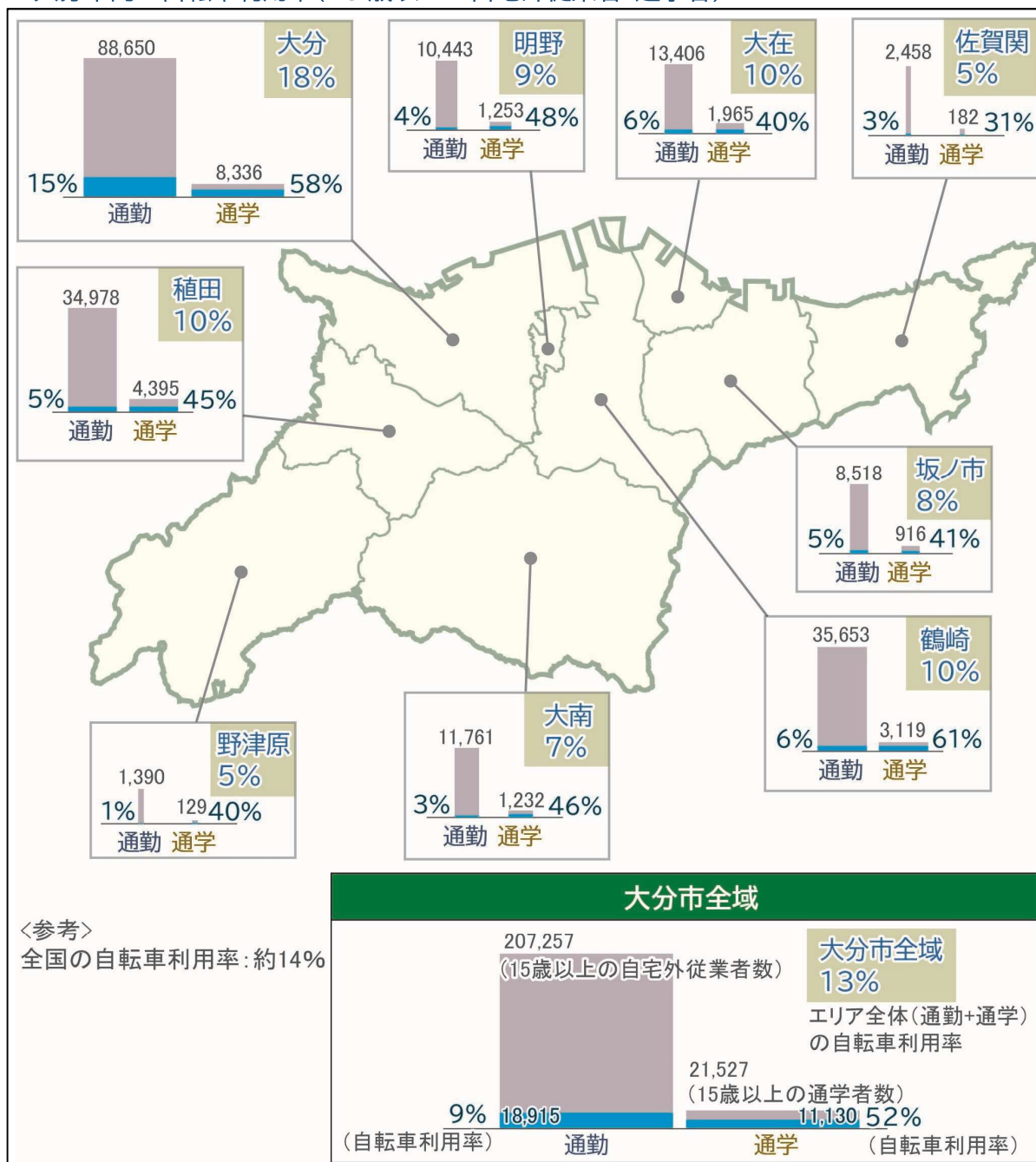
令和3年度標語コンクール 小学生の部 最優秀作品

## (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

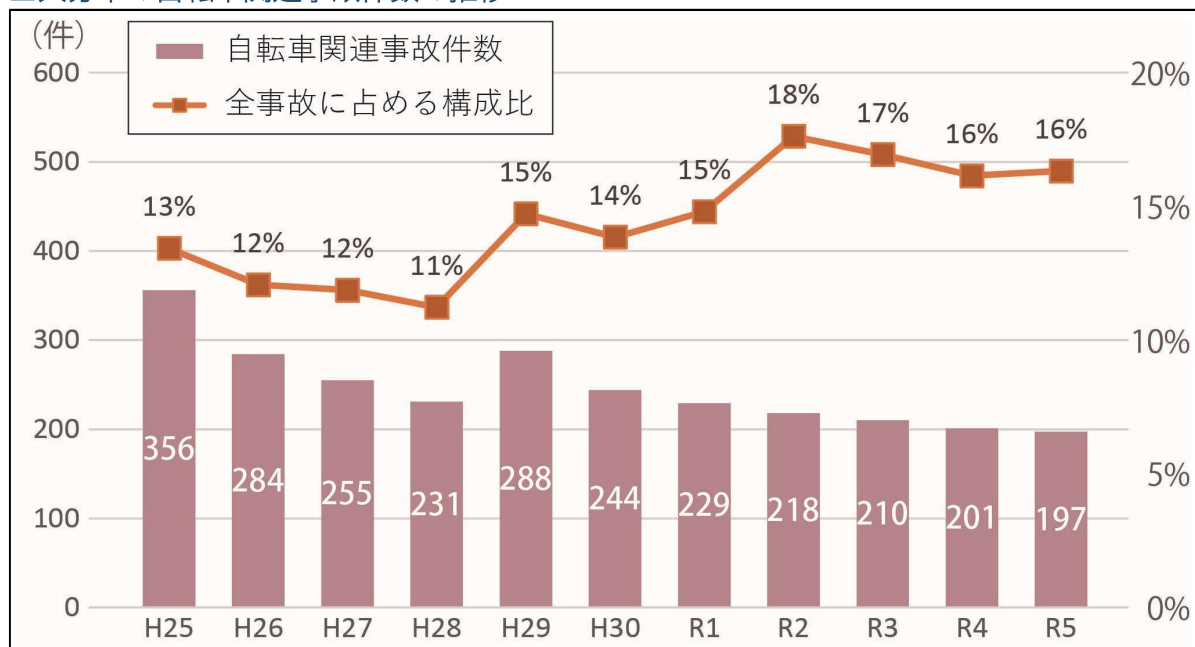
※自転車利用率: 「通勤や通学時に自転車を利用している割合」と独自に定義します。一般的な「自転車分担率」は、出発地から目的地までの主な交通手段の分担率(代表交通手段分担率)です。「自転車分担率」では、家から鉄道駅までの自転車利用やシェアサイクル等の端末交通が率に反映されないことから、これらを反映させるため、独自に「自転車利用率」を定義しました。



### (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
			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%
利用方法等が分からない	<div><div></div></div> 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	<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



## 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 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 自転車 で 便利で快適、 きれいなまち おおい			目標2 自転車 で 心と体が 元気になるまち おおい		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		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		
		1 空間づくり	2 駐輪環境づくり	3 便利で適切に利用される 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 促進 サイクルスポーツの普及	6 地域振興の推進 自転車を活かした観光・	7 推進 サイクルツーリズムの	8 促進 安全な自転車等の普及	9 啓発 自転車ルール・マナーの	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 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進										
	2 自転車通行空間の計画的な整備の推進	○									
	3 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等	※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			○							
	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の推進			○							
	7 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施	○									
【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										
	9 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出					○					
	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 自転車通勤等の促進				○						
【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	○					○	○			
【目標4】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	14 高い安全性を備えた自転車の普及促進								○		
	15 多様な自転車の開発・普及の促進				○	○					
	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の推進や指導・取締りの重点的な実施									○	
	18 学校等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 損害賠償責任保険等への加入促進								○		

○：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、年度ごとに整理しました。多く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」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)」)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)」)					
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					
		子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。コロナ禍によるさまざまな制限があった中でも、各取組は目標に対しておおむ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、5年間で25kmとしています。年度ごとの平均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回を超えており、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、各年を通じて220件以下を達成しており、目標である年間220件以下の定着化が図られています。
- 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%とおおむ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					備考
		R2	R3	R4	R5	R6	
①自転車ネットワーク整備延長	25km (5年間)	7.755 km (7.755)	4.870 km (12.625)	9.489 km (22.114)	6.225 km (28.339)	3.655 km (31.994)	※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	46,907 人	※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	43,367 回	※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	35回 (年間)	31回	34回	32回	37回	37回	
④自転車事故の件数	年間220件 以下の定着化	218件	210件	201件	197件	198件	※事故件数は暦年による集計
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 目標ごとの評価

### 目標1 自転車で 便利で快適、きれいなまち おおいた

都市  
環境

#### 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や、幹線道路の新設や拡幅に伴う自転車通行空間の整備が進むなど、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)




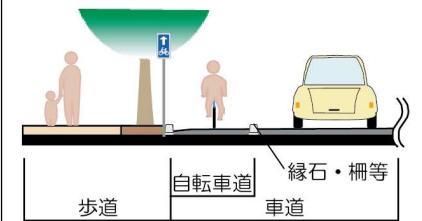
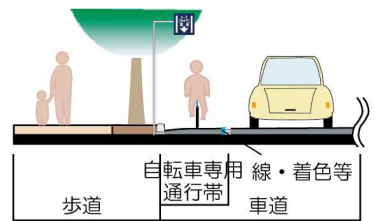
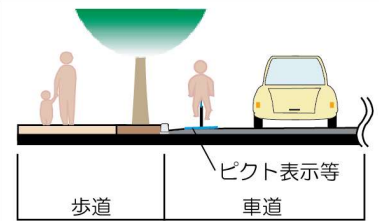
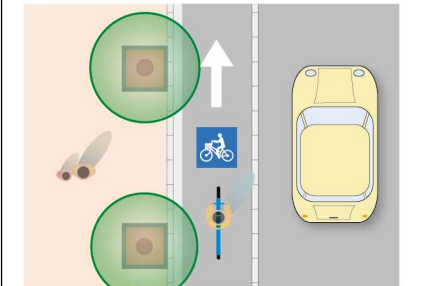
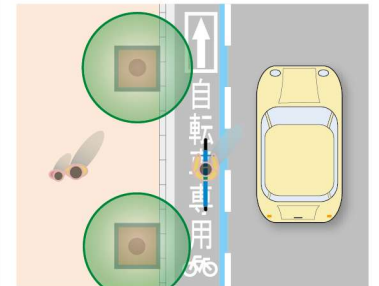
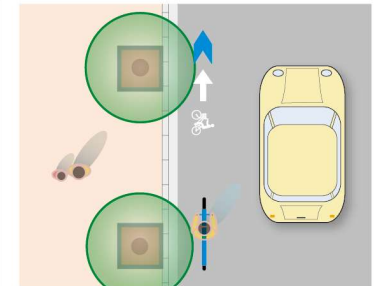
資料:「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」調査結果

事故起こし あわてる前の 自転車保険

令和3年度標語コンクール 一般の部 最優秀作品



# ■基本的な整備形態

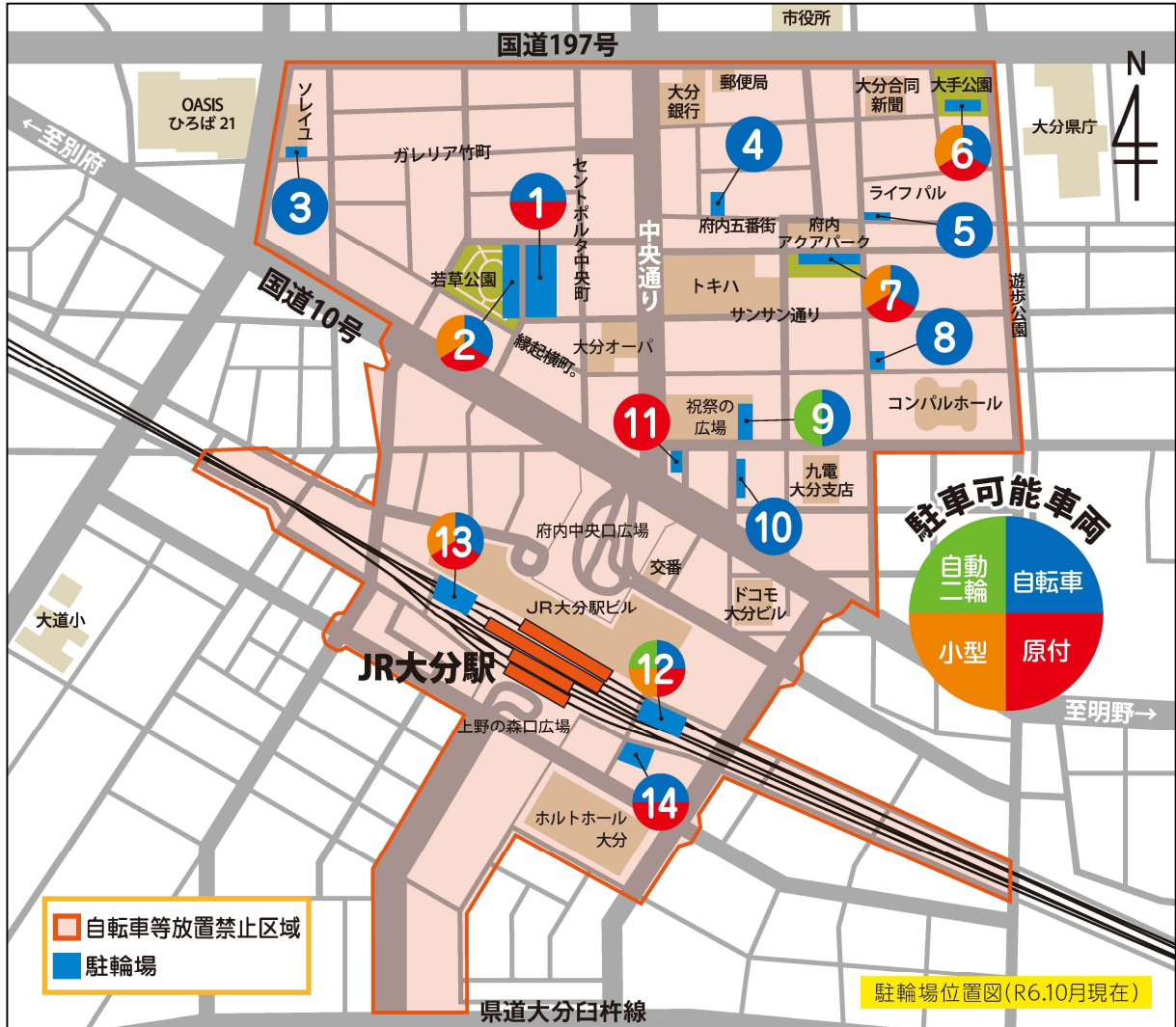
自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	車道混在 (自転車誘導サイン)
写真	写真	写真
		
資料：第1回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会配布資料（国土交通省）	資料：旧鹿沼街道（宇都宮市）	資料：市道 賀来2号線（大分市）
断面図	断面図	断面図
		
平面図	平面図	平面図
		
特徴	特徴	特徴
<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員は2.0m以上（やむを得ない場合は1.5m以上）。</li> <li>・縁石や柵などの構造物によって物理的に分離。</li> <li>・一方通行が基本だが、条件によっては暫定的に双方向通行を適用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員は1.5m以上（やむを得ない場合は1.0m以上）。</li> <li>・自転車専用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。</li> <li>・一方通行。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・左側通行。</li> </ul>

※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

市内中心部の府内町1丁目駐輪場の整備や、西大分駅前広場整備に伴う駐輪場の整備、高城駅や大在駅の駐輪場の拡充を進めてきたほか、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



[参考] 大分市自転車駐車場条例

- 自 転 車：道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第 2 条第 1 項第 11 号の 2 に規定する自転車。
- 原 付：道路交通法第 2 条第 1 項第 10 号に規定する原動機付自転車。
- 小 型：道路交通法施行規則(昭和 35 年総理府令第 60 号)第 2 条の表に規定する普通自動二輪車(側車付きのものを除く。)で総排気量が 0.125 リットル以下のもの及び定格出力が 1 キロワット以下のもの。
- 自動二輪：普通自動二輪車で総排気量が 0.125 リットルを超えるもの及び定格出力が 1 キロワットを超えるもの並びに道路交通法施行規則第 2 条の表に規定する大型自動二輪車(側車付きのものを除く。)

忘れない ライト鍵かけ ヘルメット

令和 3 年度標語コンクール ヘルメットの部 特別賞作品

## ■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	原動機付自転車	小型自動二輪車	自動二輪車	
1	中央町地下駐輪場	920	82	0	0	-
2	若草公園地下駐輪場	293	66		0	-
3	竹町西駐輪場	13	0		0	-
4	府内五番街駐輪場	51	0		0	-
5	ライフパル駐輪場	10	0		0	-
6	大手公園駐輪場	81	9		0	-
7	府内アクアパーク地下駐輪場	261	38		0	-
8	府内町1丁目駐輪場	21	0		0	-
9	祝祭の広場駐輪場	87	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	-
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	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	78		0	-
14	大分駅南口駐輪場	478	73	0	0	-
合計		3,745	440		12	

## ■その他の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	原動機付自転車	小型自動二輪車	自動二輪車	
1	西大分駅駐輪場	61	5	0	0	-
2	牧駅駐輪場	300	20	0	0	-
3	高城駅駐輪場	332		0	0	-
4	高城駅南駐輪場	195	24	0	0	-
5	鶴崎駅駐輪場（駅前）	246	0	0	0	-
	鶴崎駅駐輪場（駅東）	450	48	0	0	-
6	大在駅駐輪場	624		0	0	-
7	大在駅南駐輪場	90	12	0	0	-
8	坂ノ市駅駐輪場	406	20	0	0	-
9	敷戸駅駐輪場	80		0	0	-
10	大分大学前駅駐輪場	150		0	0	-
11	賀来駅駐輪場	120	15	0	0	-
12	豊後国分駅駐輪場	79	18	0	0	-
合計		3,295		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り、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、認知度の向上により、さらなる利用拡大が期待されます。

#### ○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

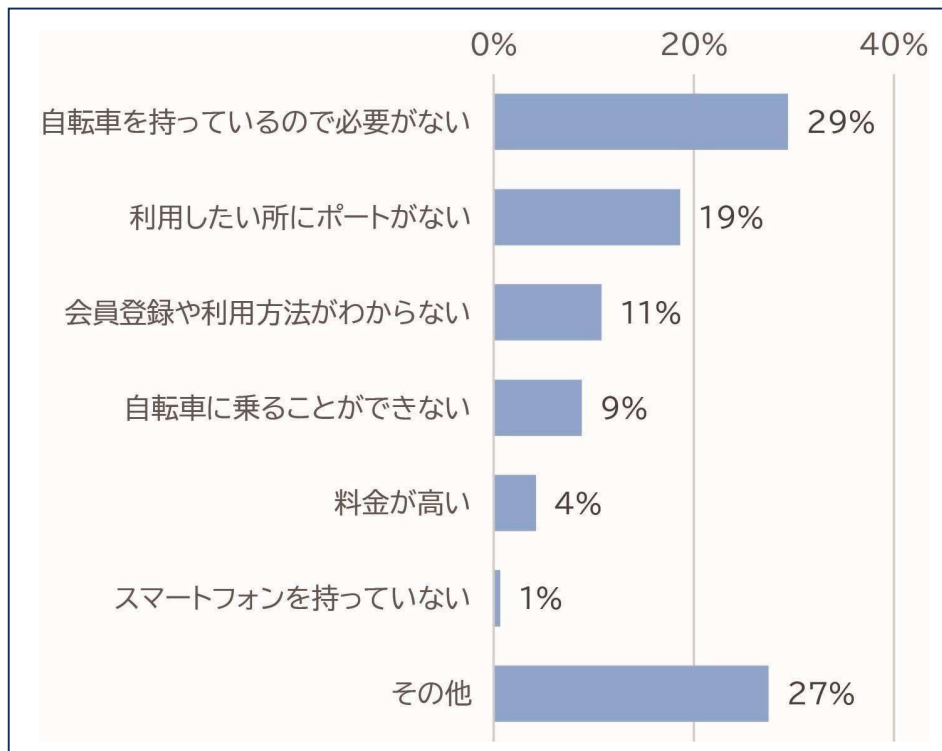
##### ■重要度

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

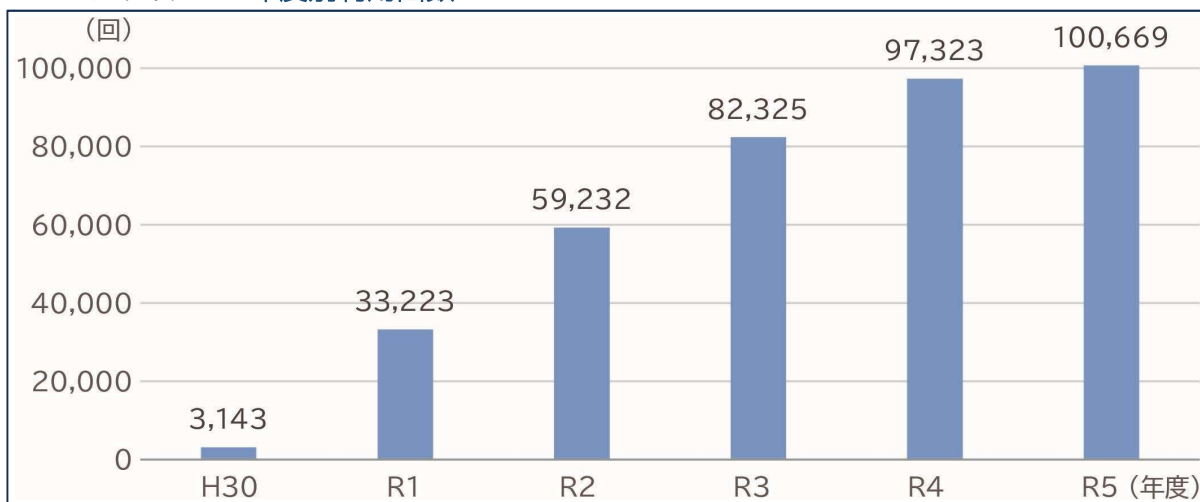


資料:「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」調査結果

平成30年10月1日からシェアサイクルの実証実験を実施しています。利用回数は年々増加しており、令和5年度には10万回を超えています。

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設置位置の見直しを行う等、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(ひばり公園交差点)



#### ■シェアサイクルポート(西大分駅)



保険加入 自転車ライフの ニューノーマル

令和3年度標語コンクール 保険の部 特別賞作品

## 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

自転車の利用促進や自転車ルール・マナーの向上等を目的に「自転車」をテーマとした標語コンクールの開催、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のほか、運転免許を自主返納した高齢者が電動アシスト自転車等の交通用具を購入する際の奨励金を支給しました。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さまざま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6年度は46,907人と回復傾向です。また、同大会のYouTube動画配信の総再生回数も令和6年11月現在で4万3千回を超えています。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

観光

## 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、さまざまな媒体を活用して広く観光情報を発信するとともに、道の駅たのう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、周辺市町と連携したサイクリング大会の開催や、各地区の観光資源を活かし、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を選定などに取り組んできました。

今後も引き続き、民間事業者や周辺市町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。

ヘルメット ルールをまもって しゅっぱつだ

令和4年度標語コンクール 小学生の部 最優秀作品

## 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

&lt;安全・安心&gt;

## 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・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・SGマーク等の安全に適合した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・起こさないための取組や、万が一の事故に備える取組について、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さまざま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、小中高校生や子育て世帯、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・マナーを呼び掛けるなど、警察や関係機関等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	-

## ○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するほか、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。

おもいやり 車も人も 自転車も

令和 4 年度標語コンクール 中学生の部 最優秀作品



## 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

---

国が自転車活用推進計画で示す方向性と、本市の課題について「都市環境」「健康」「観光」「思いやり(安全・安心)」の4つの分野に分け、整理します。

## 1 都市環境

### 【国の方向性】

コロナ禍の影響によってライフスタイルや行動が変化し、自転車利用のニーズが高まる中、さらなる利用の促進を図ることとされています。

また、公共交通機関との連携の強化が重要とされています。

### 【本市の課題】

- ・自転車通行空間の整備を進め、安全で快適な利用環境の整備が必要です。
- ・自転車通行空間の整備に当たっては、鉄道駅や学校等、自転車利用の多い地域を重点的に進める必要があります。
- ・施設の善良な管理に努め、あわせて、移動手段の選択肢を増やし、公共交通と自転車の連携を促すことで、交通渋滞の緩和や移動の利便性向上を図ることが必要です。

## 2 健康

### 【国の方向性】

自転車は適正な運動強度を維持しやすく、生活習慣病の予防等が期待できるとされており、自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、豊かな生活の実現、健康寿命の延伸等を目指すこととしています。

### 【本市の課題】

- ・日常的な自転車利用を促進し、利用者の増加を目指す必要があります。
- ・自転車を利用した健康づくりや効果等に関する情報発信が必要です。
- ・自転車イベント等を通じてサイクルスポーツに親しむ機会を創出し、自転車に乗るきっかけを増やす必要があります。

### 3 観光

#### 【国の方向性】

自転車に乗ることそのものを楽しむことや、自転車で地域を巡る体験型・交流型旅行の促進、市民参加型サイクリングイベント等を通じて地域の活性化を図ることとされています。

#### 【本市の課題】

- ・自転車通行空間の整備やシェアサイクルの充実など、自転車利用環境を整えることが必要です。
- ・他自治体等と連携しながら、広域的なサイクリングルートに関する情報発信を行うなど、自転車で観光しやすい環境づくりに努めることが必要です。

### 4 思いやり〈安全・安心〉

#### 【国の方向性】

昨今の通勤や配達目的での二輪の高まりを踏まえ、歩行者、自転車、自動車がお互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあう安全で安心な交通環境を創出することとされています。

また、自転車ヘルメットの着用や自転車損害賠償責任保険への加入の促進などを含む、交通安全教育の推進や、災害時における自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上することとされています。

#### 【本市の課題】

- ・こどもから高齢者まで世代に応じた安全教育や街頭指導など、さまざまな機会を通じた自転車ルール・マナーの啓発を進めることが必要です。
- ・ヘルメットの着用や自転車損害賠償責任保険加入の促進など、自転車の安全利用に関する啓発を進めることが必要です。
- ・災害時に備えた自転車を活かした取組が必要です。

自転車を こげばさわやか 大分市

令和4年度標語コンクール 一般の部 最優秀作品

ヘルメット 笑顔といのちの お守りだ

令和4年度標語コンクール ヘルメットの部 特別賞作品

## 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 基本方針

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げる重要な交通手段のひとつです。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大をはじめとする昨今の社会情勢の変化は、人々のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼしており、さまざまな利点を持つ自転車へのニーズの高まりがみられる中、こどもや高齢者、来訪者等を踏まえ、誰もが安全で快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっています。

このような中、本市では、市民一人ひとりにとって自転車が魅力的な交通手段となるよう、自転車利用環境を高め、利用の促進を図ることで「だれもが安全・快適に自転車を利用できるまちの実現」を目指します。

### ■基本方針

**だれもが安全・快適に  
自転車を利用できるまちの実現**

温泉と 保険は入ると ホツとする

令和4年度標語コンクール 保険の部 特別賞作品



## 2 目標と施策の体系

目標の達成に向けて、多様な施策に取り組みます。

### ■目標と施策の体系

分野	目標	施策
 <b>都市環境</b>	都市の自転車利用環境の向上を図ることにより、便利で快適、きれいなまちをつくります。	1. 安全で快適な自転車通行空間づくり 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
 <b>健康</b>	自転車の利用を促進することにより、市民の心と体が元気になるまちをつくります。	4. 情報発信等による自転車利用の促進 5. サイクルスポートの普及促進
 <b>観光</b>	観光振興や地域振興に自転車を活用し、にぎわいと活力あふれるまちをつくります。	6. サイクルツーリズムの推進
 <b>思いやり</b> <安全・安心>	思いやりの心を醸成し、自転車にみんなが正しく乗れる安全・安心なまちをつくります。	7. 自転車の安全利用 8. 災害時の自転車活用方策の検討

ヘルメット かぶって僕は 安全運転

令和5年度標語コンクール 小学生の部 最優秀作品

## 3 評価指標

## ■評価指標

設定項目	数値目標		計画目標との主な関連性			
	現状	目標	目標1	目標2	目標3	目標4
①自転車ネットワーク整備延長	28.3 km (R2～5年度)	25 km / 5年	都市環境	健康	観光	思いやり ＜安全・安心＞
②自転車を週5日以上利用する市民の割合	18.9 %	20 %	都市環境	健康	観光	思いやり ＜安全・安心＞
※「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」による把握（令和11年度実施予定） ※計画期間5年間での目標とする						
③自転車ルール・マナー啓発活動の回数	33.5 回 (R2～5年度平均)	35 回 / 年				思いやり ＜安全・安心＞
④自転車事故の件数	206 件 (R2～5年平均)	年間210 件以下	都市環境			思いやり ＜安全・安心＞

ヘルメット 未来を守る 必需品

令和5年度標語コンクール 中学生の部 最優秀作品

## 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6章に記載した取組については、検討の結果として実施に至らない可能性があるものも含まれています。

## 第7章 自転車ネットワーク計画

---

## 第8章 推進体制

---

## 資料編

---

## 目標 1 都市の自転車利用環境の向上を図ることにより、 便利で快適、きれいなまちをつくります。

都市  
環境

### 1 安全で快適な自転車通行空間づくり

&lt;主な担当課・関係課：都市交通対策課、土木管理課、道路建設課&gt;

国や県、警察等と積極的に連携し、自転車利用者が安全かつ安心して自転車を利用できるよう、自転車通行空間のネットワークを計画的に整備します。

#### (1) 自転車ネットワーク整備の推進

国が示す「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、交通量、事故の現状等の定量的な評価、道路の状況、学校との位置関係、ネットワークの連続性等の定性的な評価を踏まえながらネットワーク路線を選定し、各路線における道路交通の現状等を踏まえながら自転車通行空間を整備します。

##### ①整備目標

本市では平成25年度から自転車通行空間の整備を行っています。令和6年度終了時点の実績値は54.1kmとなっています。

##### ■自転車通行空間の整備目標と実績値

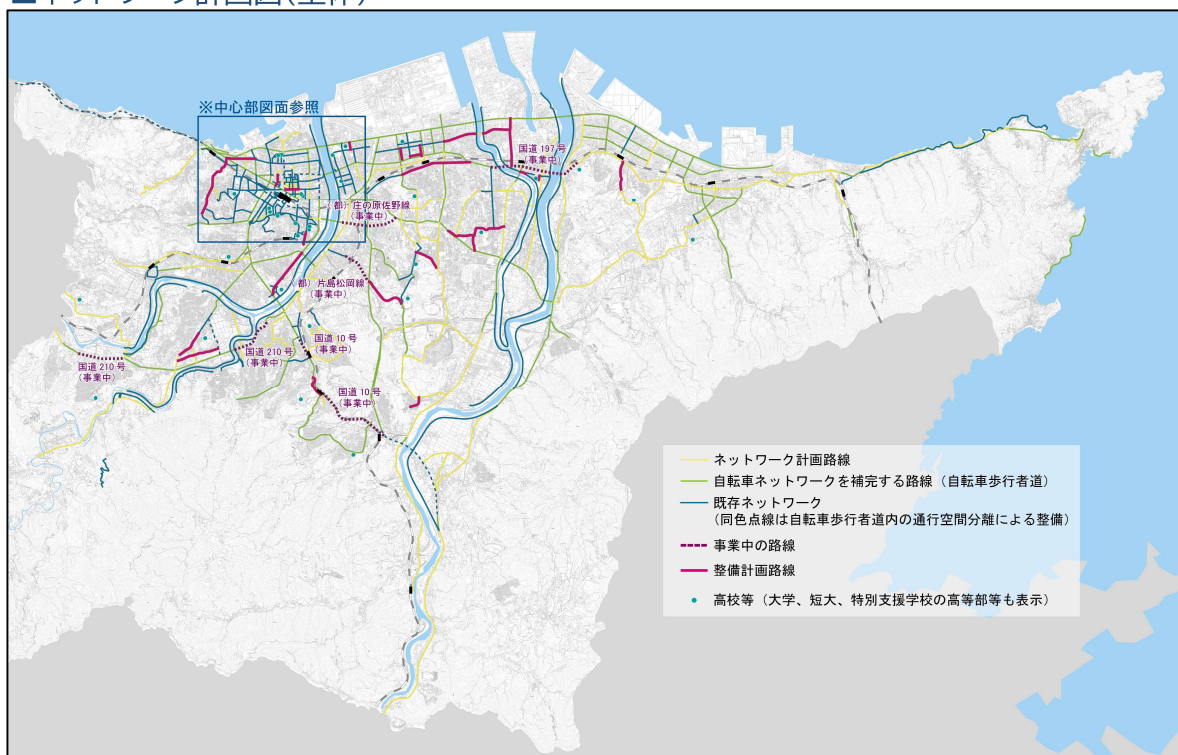
整備期間	目標値	実績値	達成状況 (実績値/目標値)	整備場所
平成 25～27 年度	5km	5.7km	114%	・大分駅周辺 等
平成 28～令和 2 年度	20km	24.2km	121%	・中心部・郊外の高校周辺 等
令和 3～7 年度	25km	24.2km ※R6 年度 終了時点	97%	・中心部 ・郊外の高校周辺 ・幹線道路 等
整備実績(累計)	—	54.1km	—	

かた手運転 スマホ手に取り 命手放す

令和5年度標語コンクール 高校生の部 最優秀作品

## ②ネットワーク路線

### ■ネットワーク計画図(全体)



第7章:「自転車ネットワーク計画」(抜粋)

### ■自転車道整備事例



### ■自転車レーン整備事例



### ■自転車誘導サイン整備事例





## （２）自転車通行空間を確保するための取組

### ①道路事業との連携

無電柱化や道路拡幅等の関連事業と連携し、自転車通行空間の確保を図ります。

### ②自動車の駐車対策

自動車の路上駐車により、自転車の通行が阻害されることを防ぐため、自動車運転者のマナーアップに向けた駐停車禁止の規制や、取り締まりの強化について交通管理者へ働きかけます。

### ③バス停対策

自転車道や自転車レーンを整備する際、自転車とバス乗降客との交錯及び自転車が停車中のバスを追い越す際の事故防止が図られるよう、必要に応じてバス停の交通島等の整備方法について検討します。



#### ■車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例



資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(令和6年6月改定)

田ノ浦の 海風感じて 漕ぐペダル

令和5年度標語コンクール 一般の部 最優秀作品



## 2 便利で適切に利用される駐輪環境づくり

<主な担当課・関係課：都市交通対策課、まちなみ企画課、生活安全・男女共同参画課>

市内に26ヶ所ある市営駐輪場の維持管理と、放置自転車対策を継続的に実施します。

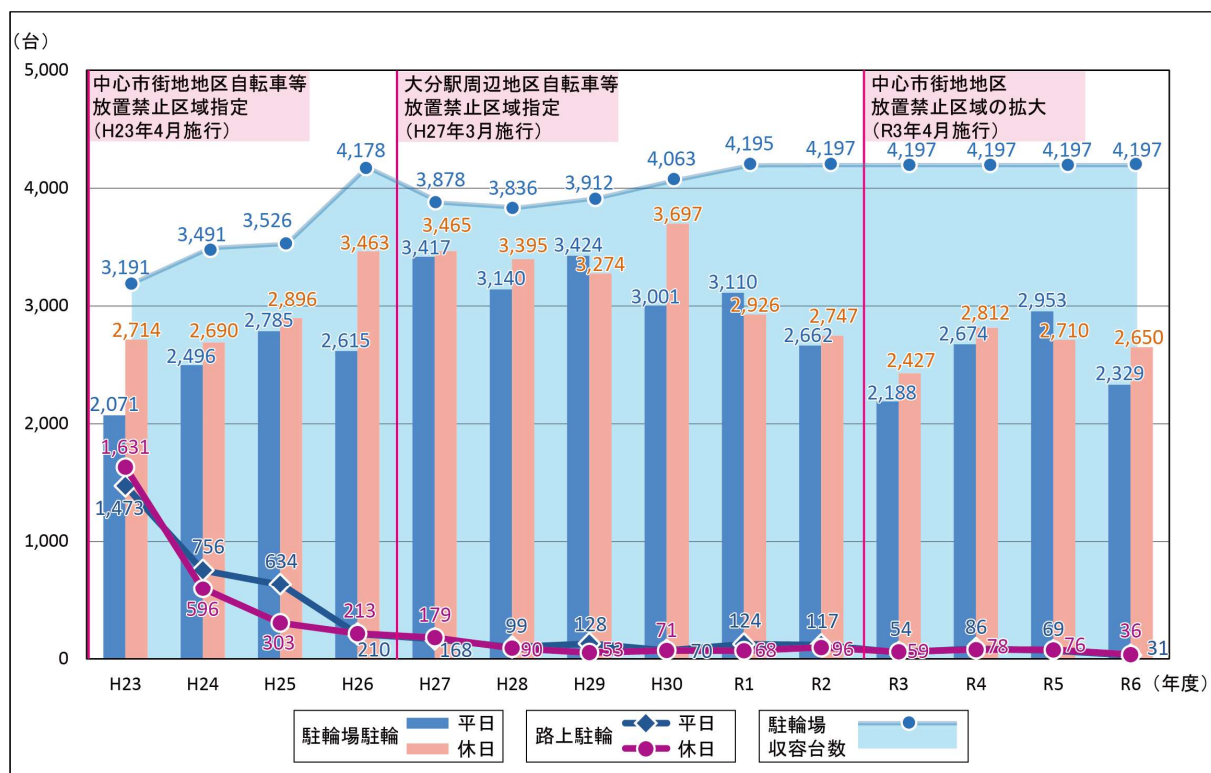
### (1) 駐輪場整備の推進

公共の場における駐輪需要に応じた駐輪場の整備を推進します。

#### ① 中心市街地における駐輪場の確保

中心市街地では、歩行者や景観形成の阻害となる放置自転車等の対策として、駐輪場の設置、自転車等の誘導・整理、放置自転車等の撤去を実施し、路上駐輪の台数は年々減少しています。令和6年度末における中心市街地の駐輪場収容台数は4,197台を確保しており、路上駐輪の台数を加味しても、需要を満たしているといえます。引き続き、駐輪場の適正利用を呼び掛けるとともに、利便性の高い駐輪場について検討します。

#### ■ 中心市街地の駐輪状況の推移



#### ② 大分駅以外の鉄道駅における駐輪場の確保

大分駅以外の鉄道駅周辺部における駐輪場については、需要を満たしていますが、今後の各駅の利用状況や駅前広場の整備等の動向を踏まえながら、必要性を検討します。



## （２）附置義務による民間駐輪場の確保

「大分市自転車等の放置の防止等に関する条例」に基づき、民間事業者による自転車及び原動機付自転車の駐車場（附置義務駐輪場）の設置を促し、適切に民間の駐輪場を確保します。

## （３）放置自転車対策の推進

今後も「大分市自転車等の放置の防止等に関する条例」に基づき、放置自転車対策に取り組めます。

### ①放置禁止区域における放置自転車対策

放置禁止区域の周知とあわせて、放置禁止区域内における誘導整理等を実施することで、放置自転車の解消を図ります。

#### ■放置自転車の撤去台数の推移

年度		H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
撤去 台数	放置禁止区域内	1,095	931	943	677	608	405	289	237	235	108	105	111	100	97
	放置禁止区域外	314	337	447	308	226	291	158	118	86	67	62	71	105	68
	駐輪場内（※）	2,382	2,271	2,251	1,960	1,952	1,996	1,717	1,654	1,351	1,300	1,079	1,001	1,047	1,072
	計	3,791	3,524	3,641	2,945	2,786	2,692	2,164	2,009	1,672	1,475	1,246	1,183	1,252	1,237

※長期間にわたり駐輪場内に駐車され、その適正利用に支障が及ぶ自転車等を撤去したもの

### ②放置自転車の保管所・返還所の運営

六坊北町に設置した自転車保管・返還所を活用し、放置自転車の保管と返還に係る業務の効率化を図ります。

### ③放置自転車の有効活用

条例に基づく保管期限を過ぎた放置自転車は、車両の整備等を行い、リサイクル等による有効活用を図ります。

## （４）自転車盗難対策の推進

警察や関係機関等と連携しながら、街頭啓発等で鍵かけの励行や防犯登録の促進を呼び掛け、防犯意識の向上を図ります。

ヘルメット かぶってるきみ カッコいい

令和5年度標語コンクール ヘルメットの部 特別賞作品

### 3 交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくり

<主な担当課・関係課：都市交通対策課>

自転車が交通施策の一つとして効果的な役割を担うことができるよう、公共交通機関との連携を強化するほか、最新の動向を踏まえながら活用を推進します。

#### (1) シェアサイクル事業の推進

利便性の向上や公共交通の補完、環境負荷の低減、駐輪場不足の解消、市街地・観光地の回遊性の向上を目的としてシェアサイクル普及促進事業を実施しています。引き続き地理的特性等のさまざまな条件を考慮し、効果的なポート設置を検討しています。

#### ■シェアサイクルポート(線路敷ボードウォーク広場)



#### (2) サイクルアンドライドの促進

鉄道駅やバス停付近に自転車を停めて公共交通機関を利用するサイクルアンドライドを促進し、移動手段の選択肢を増やすとともに、自動車からの転換を図ります。

#### ■大分市サイクルアンドバスライド実証実験チラシ



#### (3) 情報通信技術の活用

電車、バス、シェアサイクル等、複数の移動サービスの最適な組合せにより、目的地まで移動しやすい環境整備を図るため、MaaSやIoTの活用について、最新の動向を注視します。

ヘルメット かぶればたすかる 命あり

令和5年度標語コンクール ヘルメットの部 特別賞作品



## 目標2 自転車の利用を促進することにより、市民の心と体が元気になるまちをつくります。

健康

### 4 情報発信等による自転車利用の促進

＜主な担当課・関係課：都市交通対策課、健康課、環境政策課、生活安全・男女共同参画課＞

自転車がある心身を健康にする効果等のメリットやさまざまな魅力を伝え、自転車利用を促進します。

#### （１）自転車の魅力の発信

自転車利用が運動習慣の確立につながることで、生活習慣病の予防やメンタルヘルスの改善が望めるだけでなく、運転免許返納後にも利用できる移動手段として役立つことや、環境に優しく持続可能な社会の実現に寄与することなど、自転車を利用することによるさまざまなメリットや魅力について、SNSの活用を含め、各世代に応じたより効果的な手法による情報発信を実施、検討します。

#### （２）自転車通勤の促進

事業所等が自転車通勤のメリットを理解し、自転車通勤を導入できるよう、自転車活用推進官民連携協議会が公開している「自転車通勤導入に関する手引き」等を活用しながら、事業所等における自転車通勤を促進します。

また、大分市役所では、職場内広報紙「ジテツウ」の発行を通して、市職員の自転車通勤を促進します。



#### ■企業向けパンフレット

**はじめてみませんか？**  
**自転車利用** Bicycle Friendly Town (Mita City)

大分市では、自転車利用を促進するとともに、市民の健康増進と企業における健康経営の推進を図るため、企業活動における自転車通勤や業務利用を促進したいと考えています。これを機会に、自転車利用を始めませんか？

**安全な自転車利用のために**

**自転車安全利用五則**

- ① 車道が狭い、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止をすて、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用

※「自転車安全利用五則」とは・・・  
道路交通法に定められた自転車の安全利用に関する基本となる事項に、共通くつに整理されたものです。自転車の安全利用促進を目的に、全国共通で採用されています。

#### ■職場内広報誌「ジテツウ」

**ジテツウ** R4.1.17 第128号 都市交通対策課 自転車活用推進協議会

**なぜ自転車通勤「ジテツウ」を促進するのか？～メリットの紹介～**  
都市交通対策課では、これまで自転車通勤「ジテツウ」を皆さんにおススメしてきましたが、それはなぜなのか？今回は改めてそのメリットをご紹介します。

**メリット1 通勤時間の短縮**  
自転車は渋滞や待ち時間に関係ないことから、500m以上3km以内の移動では鉄道や自動車などのほかの交通手段より所要時間が短くなる。定時性にも優れていることから、通勤での通勤時間短縮や定時性の確保に効果的です。

**メリット2 身体面の健康増進**  
2017年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車おびけ歩きの通勤では、自動車や公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが40%、心臓病による死亡リスクが30%も低いことが明らかにされています。

**メリット3 精神面の健康増進**  
自転車通勤による気分安定度（リラックス）と幸福感（イキイキ）を2ヶ月間調査した結果、自転車通勤をした場合、通勤時、帰宅時ともに気分安定度、幸福感が向上することが明らかになっています。

いかがですか？自転車通勤による多くのメリットがわかっていただけたと思います。右の表は、職員の自転車通勤者の割合です。平成17年度と比較すると約2倍に増加しています！

	平成17年度	平成24年度	平成25年度
自転車通勤者の割合	12.64%	21.43%	25.40%

心身にリフレッシュした状態で仕事をするため、あなたも「ジテツウ」をはじめませんか？ **2倍**

**自転車通勤推進企業プロジェクト**  
自転車通勤推進企業プロジェクトは、自転車通勤を推進する事業所の取組を広く発信し、ひいては企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図ることを目的とした自転車通勤者を増やす企業・団体の認定制度で、国の自転車活用推進本部が認定するものです。今回、大分市も事業所の一つとして、登録を目指しています。

回答期限：1/21(金)まで！

表紙は「職員の自転車利用の実態把握と安全管理の向上に関するアンケート」

自転車通勤 わたしにもできる SDGs  
令和4年度「自転車」が安全なまちづくり（環境）コンクール 入賞作品

ジテツウを読んでの感想や、こんな内容掲載して欲しいなど、いろいろなご意見を教えてください。  
都市交通対策課 自転車活用推進協議会 内線1-9-18 上線1-564-0960(fax:1-564-1516)

## 5 サイクルスポーツの普及促進

<主な担当課・関係課:スポーツ振興課、都市交通対策課>

サイクルスポーツに身近に親しむ機会を創出し、その楽しさ、魅力を発信します。また、障がいの有無にかかわらず、誰もが自転車を楽しみ、安心して通行できる環境づくりに努めます。

### (1) サイクルスポーツに親しむ機会の創出

#### ① サイクルイベントの開催

自転車ロードレースを核とする、自転車の総合イベント「OITA サイクルフェス」は、プロの自転車競技を間近で体感することができ、自転車に関するさまざまなイベントを通して、その魅力を発信できる貴重な機会となっていることから、今後も継続して取り組みます。



#### ② サイクルスポーツに親しむ環境づくり

BMX(バイシクルモトクロス)等のアーバンスポーツができる施設や広場、ロードバイクに適したサイクリングコースなど、サイクルスポーツに親しめる環境づくりについて検討するとともに、各種団体等が主催する自転車関連イベントに対する支援・協力を行います。



### (2) 多様な自転車を楽しめる環境づくり

障がいの有無にかかわらず、多様な自転車が安心して通行できる環境づくりに向けて、タンデム自転車等の周知を行うとともに、それらを体験する機会の創出に努めます。

#### ■ 多様な自転車の例(タンデム自転車)



資料:大分県自転車活用推進計画2022



## 目標3 観光振興や地域振興に自転車を活用し、にぎわいと活力あふれるまちをつくります。

観光

### 6 サイクルツーリズムの推進

<主な担当課・関係課：都市交通対策課、観光課、おおいた魅力発信局、スポーツ振興課>

自転車で移動しやすい本市の地形を活かして、サイクリングで観光しやすい環境づくりを構築するとともに、サイクルツーリズムを推進します。

また、観光振興や地域振興につなげるため、市民参加・体験型のイベントの検討や、観光地における自転車利用環境の充実を図ります。

#### (1) 観光地における自転車利用環境の充実

大分駅等の交通結節点や道の駅等の観光施設など、自転車で訪れる可能性が高い場所において、サイクルスタンドやメンテナンススペース等を備えたサイクリストが気軽に利用できるサイクリング拠点の整備やシェアサイクルのポート設置を検討します。

##### ■サイクルステーション等案内サイン



道の駅 たのうらら

##### ■メンテナンススペース



道の駅 たのうらら

##### ■自転車ラック



道の駅 のつはる

##### ■おおいたサイクルシェア



道の駅 たのうらら



## （２）サイクリングルートの構築

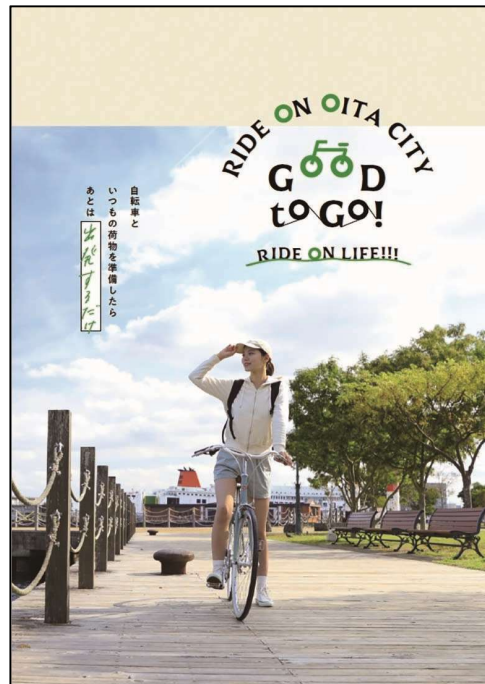
他自治体や、事業者等と連携し、自転車利用者向け案内サインの整備や広域的なサイクリングルートの構築に努めます。

また、「おおいた自転車マップ」やサイクリング用観光パンフレットを作成し、サイクリングルートに点在している観光スポットのPRを行い、サイクルツーリズムの推進に取り組みます。

■路面標示(大分県佐伯市)



■サイクリング観光パンフレット



■案内看板(さかのせきサイクリングロード)



■おおいた自転車マップ



ライトよし！ ヘルメットよし！ 出発だ！

令和6年度標語コンクール 小学生の部 最優秀作品

### （３）サイクリングイベント等の実施

観光資源や歴史資源など、新たな魅力や隠れた魅力に触れることができるサイクリングイベントの開催や支援、体験プログラムの充実について検討します。

また、周辺市町と連携して、広域を巡り、その魅力を楽しめるサイクリングイベントの開催を検討します。



夕暮れに 僕をアピール ライトオン

令和6年度標語コンクール 中学生の部 最優秀作品

## 目標 4 思いやりの心を醸成し、自転車にみんなが 正しく乗れる安全・安心なまちをつくります。



### 7 自転車の安全利用

<主な担当課・関係課：都市交通対策課、生活安全・男女共同参画課、児童生徒支援課>

すべての市民に対し、安全性の高い自転車の購入や点検整備、義務化された自転車賠償責任保険の加入の促進など自転車利用時の安全を確保するとともに、自転車ルール・マナーについての正しい理解を促します。また、警察や関係機関等とも連携しながら、イベント時や自転車教室等の機会を通して周知を行うなど、安全利用に関する啓発に取り組みます。

#### (1) 安全・安心な自転車利用の推進

自転車製品の安全基準を満たすBAA、SG等のマークの周知により、安全性の高い自転車の普及に努めるとともに、日常的な点検はもとより、自転車販売店等の専門家による定期的な点検整備を推奨します。

また、自転車と歩行者の事故で自転車側に高額賠償事例も発生していることから、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において義務化された自転車損害賠償責任保険等の加入の重要性や必要性を周知し、安全・安心な自転車利用に向けた取組を行います。

■BAA マーク



■SG マーク



#### (2) 自転車安全利用五則をはじめとした自転車ルール・マナーの周知

自転車のルールの中で特に重要な「自転車安全利用五則」を市民へ周知し、利用者に対し、左側通行などのルール遵守を呼び掛け、努力義務化されたヘルメット着用の促進や歩行者への配慮など、自転車利用者のマナーアップに向けた取組に努めます。

また、自転車の「スマートフォン等のながら運転」及び「酒気帯び運転」の罰則強化や、自転車の交通違反に対して反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りの導入など、交通ルールの法改正があった場合は速やかに、市民へ周知します。

自転車で きれいな景色 見に行こう

令和6年度標語コンクール 高校生の部 最優秀作品



■自転車安全利用五則広報チラシ

# 自転車ルール

## 知っていますか？

### 自転車安全利用五則 (令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

- ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用

#### ※「自転車安全利用五則」とは…

道路交通法に定められた自転車のルールを国民に分かりやすく伝えるために、大きく5つに整理されたものです。自転車の安全利用促進を目的に、全国共通で活用されています。



#### 自転車の安全ルール

#### ● 二人乗りは禁止※1

※1: 幼児2人同乗用自転車やタンデム車等、大分県道路交通法施行細則で認められている場合を除く

#### ● 並進は禁止※2

※2: 標識で認められている場合を除く

#### ● 道路標識を守る

#### やめよう！ 「ながらスマホ」

スマホを見ながら自転車に乗っていた人が歩行者にぶつかって大けがを負わせるという重大事故も起きています。「ながらスマホ」のほか、傘さし運転やヘッドホン等で大音量の音楽を聴きながらの運転も大分県道路交通法施行細則で禁止されています。

#### ※歩道を通行できる例外

- 標識で認められているとき
- 13歳未満のこども
- 70歳以上の高齢者
- 身体の不自由な人
- 車道が危険なとき

が自転車を  
運転するとき

自転車は…

車道が原則

車道の左側を通行

安全な距離の  
目安は 1.5m

車も気をつけて  
ください。

大人も子ども  
ヘルメットを  
着用しましょう。

歩道は

車道寄りを徐行

歩行者優先



バイシクルフレンドリータウン ～自転車が似合うまち～の創造

大分市 都市交通対策課



### （３）世代に応じた自転車ルール・マナー等の啓発

#### ①小中学生向けの取組

公道で自転車に乗り始める小学生から中学生を対象に、自転車安全利用五則など、必要な知識を身につけてもらうための「おでかけ自転車マナーアップ教室」を実施します。

##### ■おでかけ自転車マナーアップ教室



#### ②高校生向けの取組

「自転車マナーアップ推進モデル校」の指定を行い、警察や学校等と連携した街頭啓発活動など、自主的な取組を促進します。

##### ■自転車マナーアップ推進モデル校による啓発



#### ③一般、高齢者向けの取組

警察や関係機関等と連携して、子育て世帯の保護者や高齢者等に対し、講習会や街頭啓発などの取組を行います。

### （４）通学路等の安全の確保

#### ①通学路の安全点検の実施

自転車通学の視点を踏まえた通学路の安全点検の実施を、学校や保護者会等の関係機関へ呼び掛けます。過去に自転車事故が発生したポイント、道路の段差や劣化、児童・生徒が危険と感じる場所等の情報を共有するとともに、道路の補修等が必要な場合は、道路管理者に早急に情報提供します。

#### ②危険箇所マップの作成

自転車通学者向けの危険箇所マップを作成し、学校やPTA等の関係機関と協力し、生徒への周知を図ります。

すぐそこと 言わずにかぶろう ヘルメット

令和6年度標語コンクール 一般の部 最優秀作品

## 8 災害時の自転車活用方策の検討

<主な担当課・関係課：防災危機管理課、都市交通対策課>

今後発生が予想される南海トラフ地震など大規模災害が発生した場合は、公共交通機関の運行停止や燃料の供給不足等による移動手段の制限が考えられることから、災害時における自転車の有用性が注目されています。

### （１）災害時における自転車の活用

災害時にも活用できるよう公用自転車を配備するとともに、シェアサイクルの活用について、事業者に働きかけます。

### （２）災害時に備えた自転車利用の促進

災害時の備えとして、自転車をいつでも利用できるよう、日常からの利用促進や定期的な整備点検を図ります。

また、災害時に市職員が状況に応じて自転車で参集できるよう、職場内広報紙「ジテツウ」等を通して日頃からの自転車利用を促進します。



資料：NPO 法人ポロクル(北海道開発局札幌開発建設部との災害協定に基づいた連携訓練)

大切な 命を守る ヘルメット

令和6年度標語コンクール ヘルメットの部 特別賞作品



## 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 自転車ネットワーク計画の概要

本市の自転車通行空間に関する取組として、平成18年に「自転車レーン社会実験」を行い、自転車通行空間整備の有効性について検証した結果、その高い効果を確認しました。

また、「自転車通行環境整備モデル地区」(市道都町東春日線)において自転車レーンを平成22年4月に供用しました。

特に、本市では、自転車事故の約9割が対自動車で、その内訳として約6割が出会い頭の事故(平成23年12月～平成27年12月末の集計)となっていました。出会い頭の事故に対して自転車レーン等の自転車通行空間整備は高い効果があることが国内外の調査より明らかとなっています。

自転車通行空間整備の高い効果が確認されたこと、国と警察庁が示すガイドラインや平成18年に本市が策定した「大分市自転車利用基本計画」等を踏まえながら、有識者、市民代表、道路管理者、警察や関係団体で構成される「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」において検討を重ね、平成25年7月に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」を策定しました。

既存の自転車ネットワークとして、大分川や大野川沿いのサイクリングロード、モデル地区として整備した自転車レーン、県道大分港線や別大国道及び戸次地区付近の国道10号における歩道内分離等がある中で、ヒアリングを含めた情報収集や分析等により課題を整理し、段階的に取組を進めてきました。

このような経緯を踏まえ、本市では、計画全体の整合性を確保しつつ、施策のより効果的な推進を図るため、令和8年4月に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」は、「第2次大分市自転車活用推進計画」にその内容を追加し、統合しました。

### ■統合のイメージ

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28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
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						第2次大分市自転車活用推進計画				
												見直し					見直し
	大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画(H25～)												統合				
			見直し				見直し										

引き締める 自分の心と あごのひも

令和6年度標語コンクール ヘルメットの部 特別賞作品

## 2 ネットワーク整備の検証

### (1) 位置付け

#### ■位置付けと整備期間

位置付け	整備期間
試行・検証期間:新規取組の試行的実施、検証期間	平成 25～27 年度
優先・重点期間:特に優先すべき整備路線や取組について決定し、本格的に実施する期間	平成 28～令和 2 年度
拡大・展開期間:市全体へネットワークや取組を順次広げる期間	令和 3 年度以降

### (2) 令和3年度以降の実績

令和3年度以降は、拡大・展開期間として市全体へネットワークや取組を順次広げ、整備を進めてきました。

この5年間で自転車通行空間25kmを新規に整備することを目標として掲げ、中心部及び郊外の高校周辺等において整備路線を抽出し、ネットワークを拡大中です。令和6年度終了時点で24.239kmの整備を完了しており、令和7年度の整備予定と合わせると、5年間の目標を達成する見込みです。

#### ■自転車ネットワーク整備の目標と実績

(単位:km)

年度	H25-H27	H28-R2	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	5	20	25				
実績値	計 5.680	計 24.190	4.870	9.489	6.225	3.655	3.850 (見込み)
			計 28.089(見込み)				

自転車も スマホ見ちゃダメ！ 気をつけて

令和7年度標語コンクール 小学生の部 最優秀賞作品

### (3) 検証結果

整備目標の25km(期間:5年間)は達成される見込みで、整備形態は自転車誘導サインが主体となっています。中心部では、さらなる整備が進んでおり、郊外部においても高校、駅周辺を中心に整備が進んでいます。一方で、計画路線のうち、関連工事の進捗の遅れ等のため、整備が実施されていない路線については、関係者と協議を行い整備を推進します。

また、整備を進める中で、経年劣化への対応や、整備方法の再検討が必要な路線等の課題も見えてきました。

令和3年度から令和7年度の計画路線と整備路線は次ページ以降に示します。

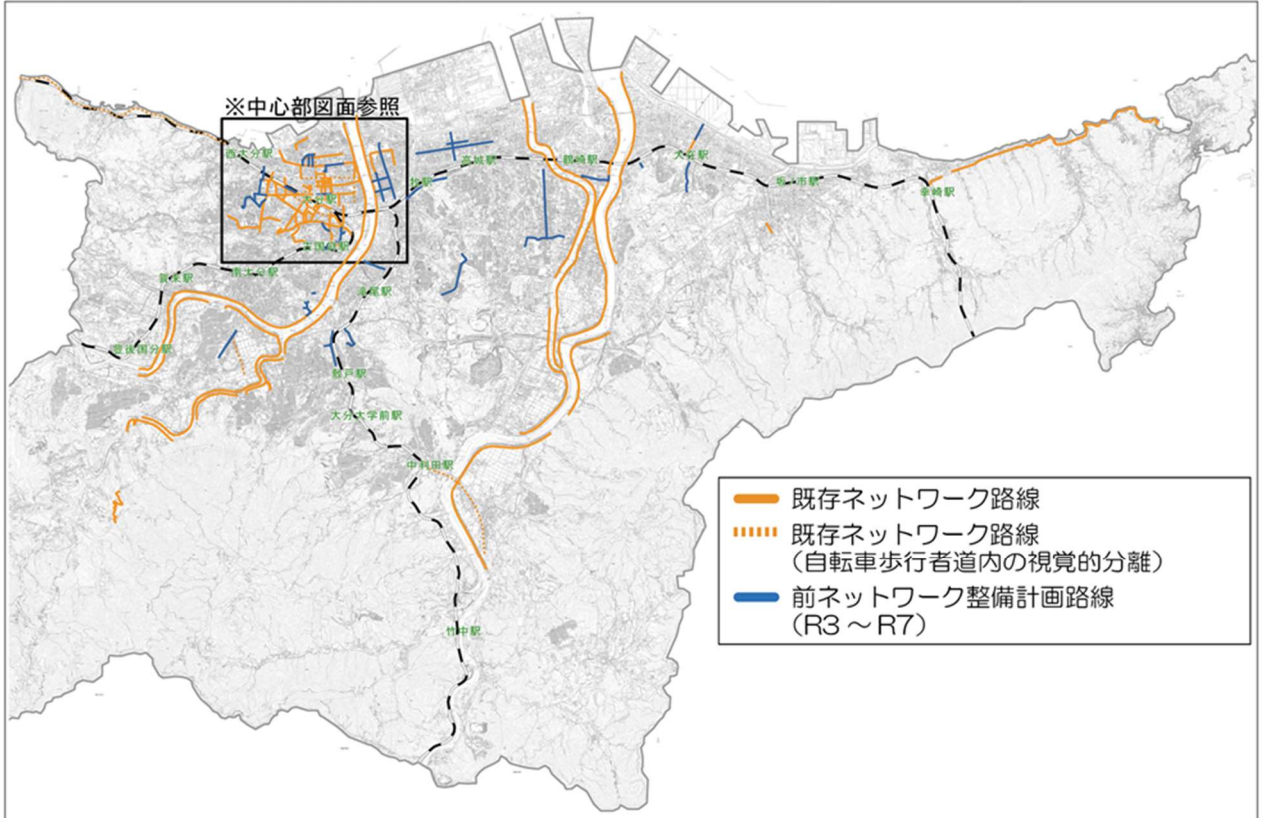
#### ■令和3年度から令和7年度の検証結果

分類	検証結果
整備延長	○目標 25km を達成する見込みです。
中心部	○全体的に整備が進捗している。 ○一部は視覚的分離された自転車歩行者道による整備である。
郊外部	○高校や駅周辺で整備が進捗している。
その他	○初期に整備した路線のサインは経年劣化がみられる。 ○順調に整備を進めてきたが、いまだ未整備のネットワーク計画路線が多く残っている。未整備の路線には、自転車歩行者道となっている路線も多く含まれるため、その取扱いの検討が必要である。

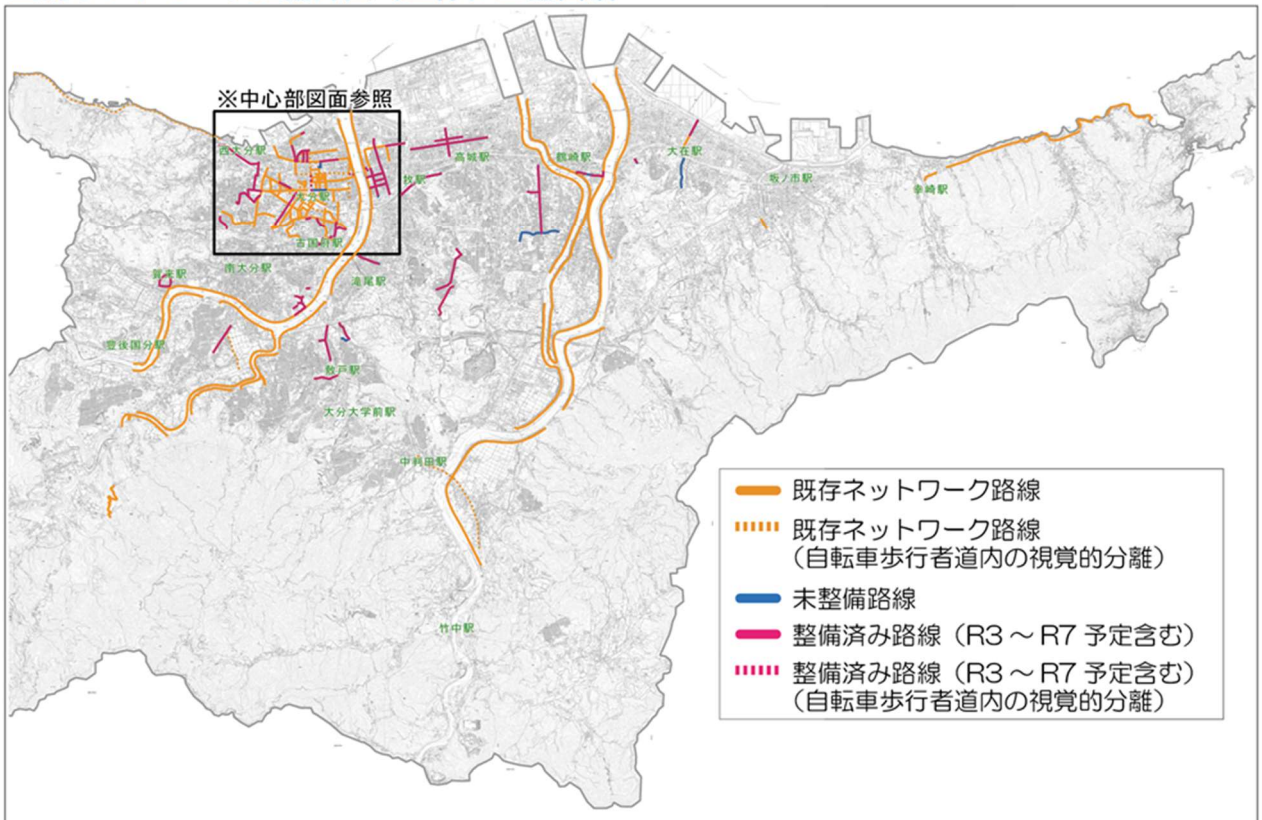
ヘルメット ライトを確認 さあいくぞ

令和7年度標語コンクール 中学生の部 最優秀賞作品

■前ネットワーク整備計画（全体）

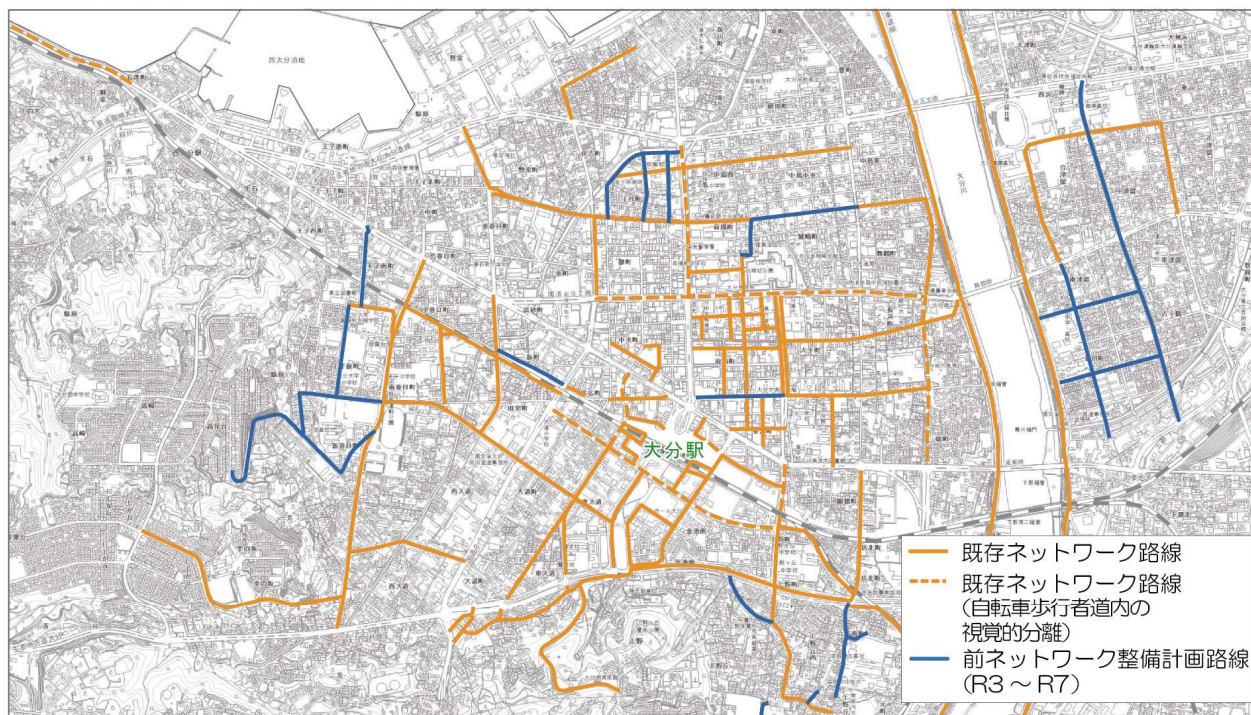


■前ネットワーク整備計画（全体）整備実績

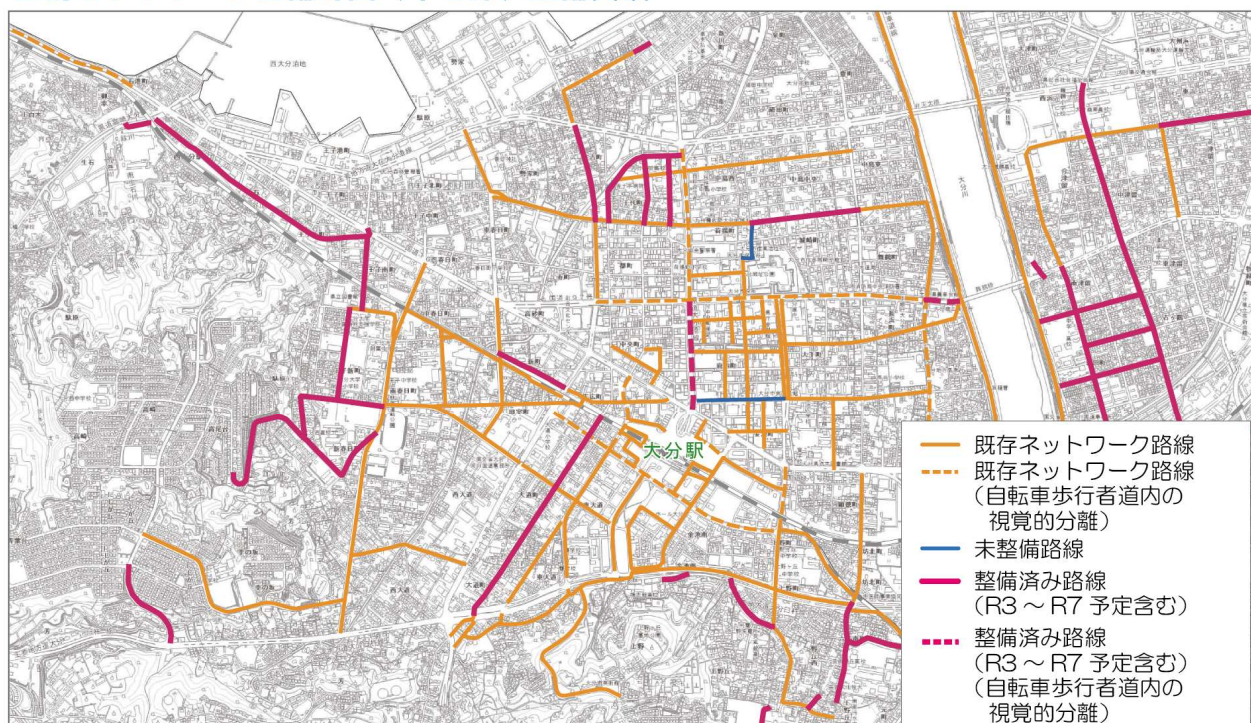




## ■前ネットワーク整備計画（中心部）



## ■前ネットワーク整備計画（中心部）整備実績



### 3 課題等の整理

近年の自転車を取り巻く環境や現状、本市におけるこれまでの取組を踏まえて、自転車ネットワーク整備に当たっての課題を整理します。

#### (1) 自転車関連データ（全国）：第2章「現状把握」より抜粋

項目	現状	課題 等
自転車関連事故件数	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る。	自転車の事故を減少させるため、引き続き自転車通行空間整備等が必要である。
自転車関連死亡事故・重傷事故の種類	自転車対自動車の死亡・重傷事故について主に交差点において死亡・重傷事故が発生している。	

#### (2) 大分市の自転車利用実態：第2章「現状把握」より抜粋

項目	現状	課題 等
利用交通手段	自転車利用者のうち 96%は本市内での移動となっている。	中心部における未整備路線に加え、市内の移動に日常的に利用される道路のさらなる自転車通行空間が必要である。
自転車利用率	自転車の利用率は減少傾向にある。ただし、通学者の利用率は 52%と高い割合を示している。	主な自転車利用者である通学者の要望を反映した自転車通行空間整備が必要である。
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る。	これまでの取組の結果、本市の事故は減少傾向にある。近年の事故発生件数は年間 200 件程度となっており、引き続き自転車通行空間の整備が必要である。

#### (3) これまでの取組

項目	現状	課題 等
中心部	全体的に整備が進捗している。	利用状況を考慮しつつ継続的な整備が必要である。
郊外	高校や駅周辺で整備が進捗している。	未整備箇所も多く、また高校からの要望が寄せられているため、さらなる整備の推進が求められている。
その他	いまだ未整備の計画路線が残っている。	・自転車歩行者道の取扱いの検討が必要である。 ・自転車誘導サインの設置基準の見直し等による整備コストの縮減が必要である。
	初期に整備した路線は経年劣化がみられる。	・今後、経年劣化による補修路線の増加が見込まれる。 ・自転車誘導サインの設置基準の見直し等による維持管理コストの縮減が必要である。



## 4 ネットワーク整備計画

「安全で快適な自転車通行空間づくり」を通じて、自転車利用環境を高め、利用の促進を図ることで「だれもが安全・快適に自転車を利用できるまちの実現」を目指します。

### (1) ネットワーク整備計画の方向性

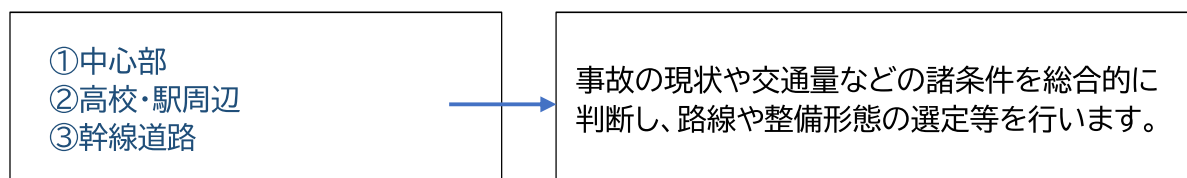
前節までの課題の整理や検討を受け、具体的な施策の方向性としては、ネットワーク計画のさらなる推進による「安全で快適な自転車通行空間づくり」が必要であるため、令和3年度以降の位置付けや整備の方向性を継続し、①中心部、②高校・駅周辺、③幹線道路等の日常生活で利用する路線の充実や、④整備済み路線の維持管理等について、各道路管理者や警察等と連携を図りながら取り組みます。

#### ■位置付けと整備期間(再掲)

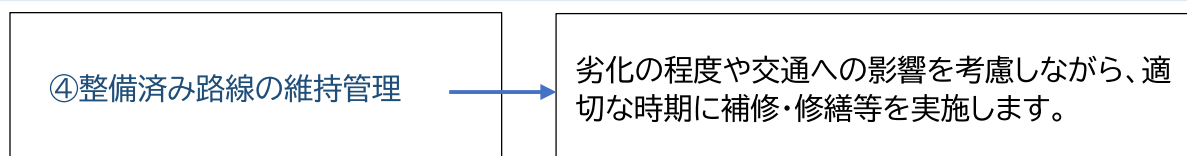
位置付け	整備期間
試行・検証期間:新規取組の試行的実施、検証期間	平成 25～27 年度
優先・重点期間:特に優先すべき整備路線や取組について決定し、本格的に実施する期間	平成 28～令和 2 年度
拡大・展開期間:市全体へネットワークや取組を順次広げる期間	令和 3 年度以降

#### ■整備計画の方向性

##### ○日常生活で利用する路線の充実



##### ○適切な維持管理の実施



二重ロック いつでも愛車 守ります

令和 7 年度標語コンクール 高校生の部 最優秀賞作品

## （２）ネットワーク整備計画の基本的な考え方

本計画の目標に示す「思いやり」は、安全・安心な道路空間の創出にとって重要なキーワードです。自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車運転者など、すべての道路利用者がお互いに尊重し合える環境づくりが求められており、通行位置の明確化や安全性の確保を通じて、誰もが快適に通行できる道路空間の整備を進めます。

### ■ネットワーク整備計画の基本的な考え方

#### 【ネットワークの早期実現】

##### ○新規整備を行う道路については、自転車通行空間整備の検討を行う。

既存道路への自転車ネットワーク整備は課題が多く、時間が必要ですが、新規整備を行う道路では自転車通行空間の確保を積極的に推進することで、自転車ネットワークの早期実現を目指します。

##### ○自転車歩行者道が整備された路線の活用

自転車歩行者道が整備された路線を「自転車ネットワークを補完する路線」と位置付け、その他の未整備の路線の整備を優先することで、自転車ネットワークの効率的な整備を行います。

#### 【整備形態の選定】

##### ○自転車は車道の左側を通行するという原則に沿った自転車通行空間の整備を行う。

車両である自転車は車道の左側を走るという原則に沿った、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本として自転車通行空間の整備を推進します。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は、視覚的分離による通行空間整備を検討します。

### (3) ネットワーク整備計画の計画目標

これまで、段階的に自転車通行空間の整備を進めてきており、「試行・検証期間」と位置付けた平成25年度から平成27年度では、自転車のルール遵守や事故の減少、自転車通行環境の向上等について一定の効果を確認しました。

「優先・重点期間」と位置付けた平成28年度から令和2年度では、中心部及び郊外の高校周辺等の優先的なネットワーク整備を推進したことで、特に中心部において整備が大きく進みました。

「拡大・展開期間」と位置付けた令和3年度以降では、中心部や高校・駅周辺に加え、幹線道路整備と連動した整備等、市全体へネットワークを広げる取組を進めてきました。今後も、各道路管理者や警察などの各主体が相互に協力しながら、さらなるネットワークの拡大を目指します。

なお、自転車ネットワーク整備延長の数値目標については、本計画の評価指標に基づき、25km/5年を計画目標とします。

#### ■評価指標(再掲)

設定項目	数値目標		計画目標との主な関連性			
	現状	目標	目標1	目標2	目標3	目標4
①自転車ネットワーク整備延長	28.3 km (R2～5年度)	25 km / 5年	都市環境	健康	観光	思いやり <安全・安心>
②自転車を週5日以上利用する市民の割合	18.9 %	20 %	都市環境	健康	観光	思いやり <安全・安心>
※「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」による把握（令和11年度実施予定） ※計画期間5年間での目標とする						
③自転車ルール・マナー啓発活動の回数	33.5 回 (R2～5年度平均)	35 回 / 年				思いやり <安全・安心>
④自転車事故の件数	206 件 (R2～5年平均)	年間210件以下	都市環境			思いやり <安全・安心>

#### ■計画目標

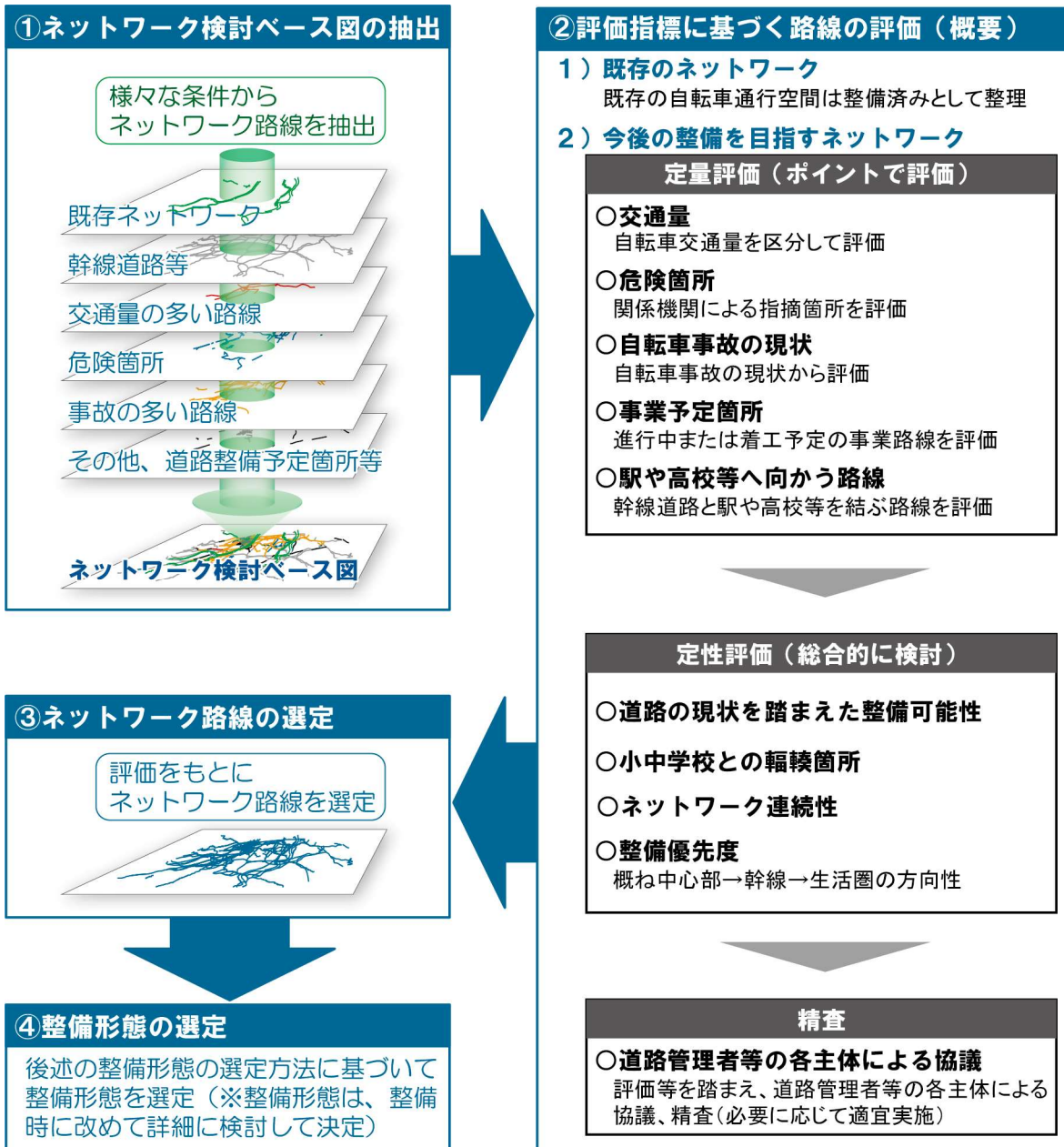
自転車ネットワーク整備延長：25 km/5年

※令和7～11年度の5年間における整備実績目標

#### (4) ネットワーク整備計画の策定手順

ネットワーク整備計画策定に当たっては、路線ごとのさまざまな条件をもとにネットワーク検討ベース図を抽出した上で、各路線を評価指標に基づき個別に評価することで各路線の重要度を把握し、これをもとに整備計画路線の選定を行いました。整備形態は、ガイドラインや各路線の実情を踏まえながら選定します。

##### ■ネットワーク整備計画の検討

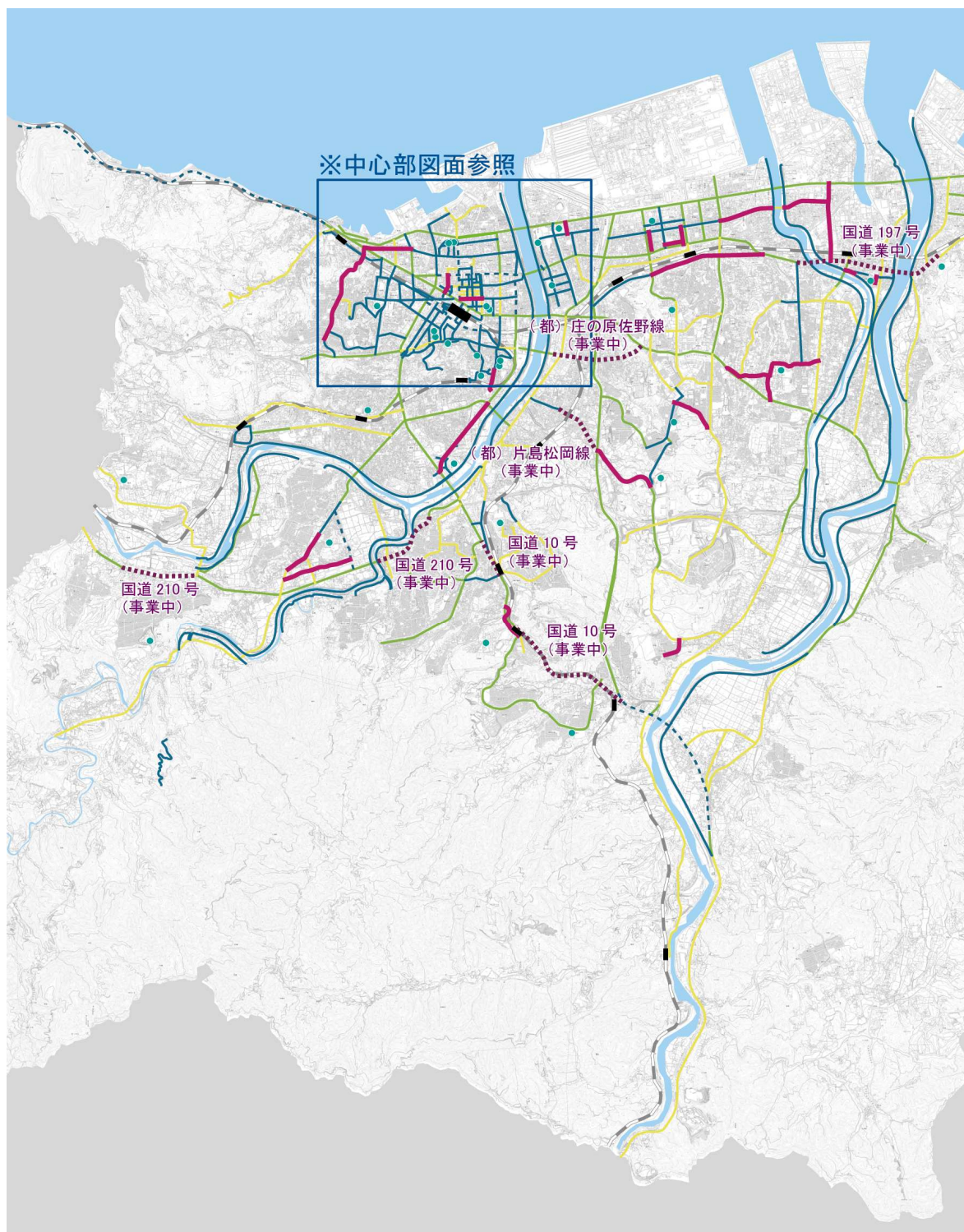




### (5) ネットワーク計画

抽出・決定された整備計画路線について、現状や諸条件を総合的に判断しつつ、基本方針、整備の方向性、国・県道・市道それぞれの道路管理者等の各主体による協議を踏まえ、今後に向けてネットワーク計画図を更新しました。

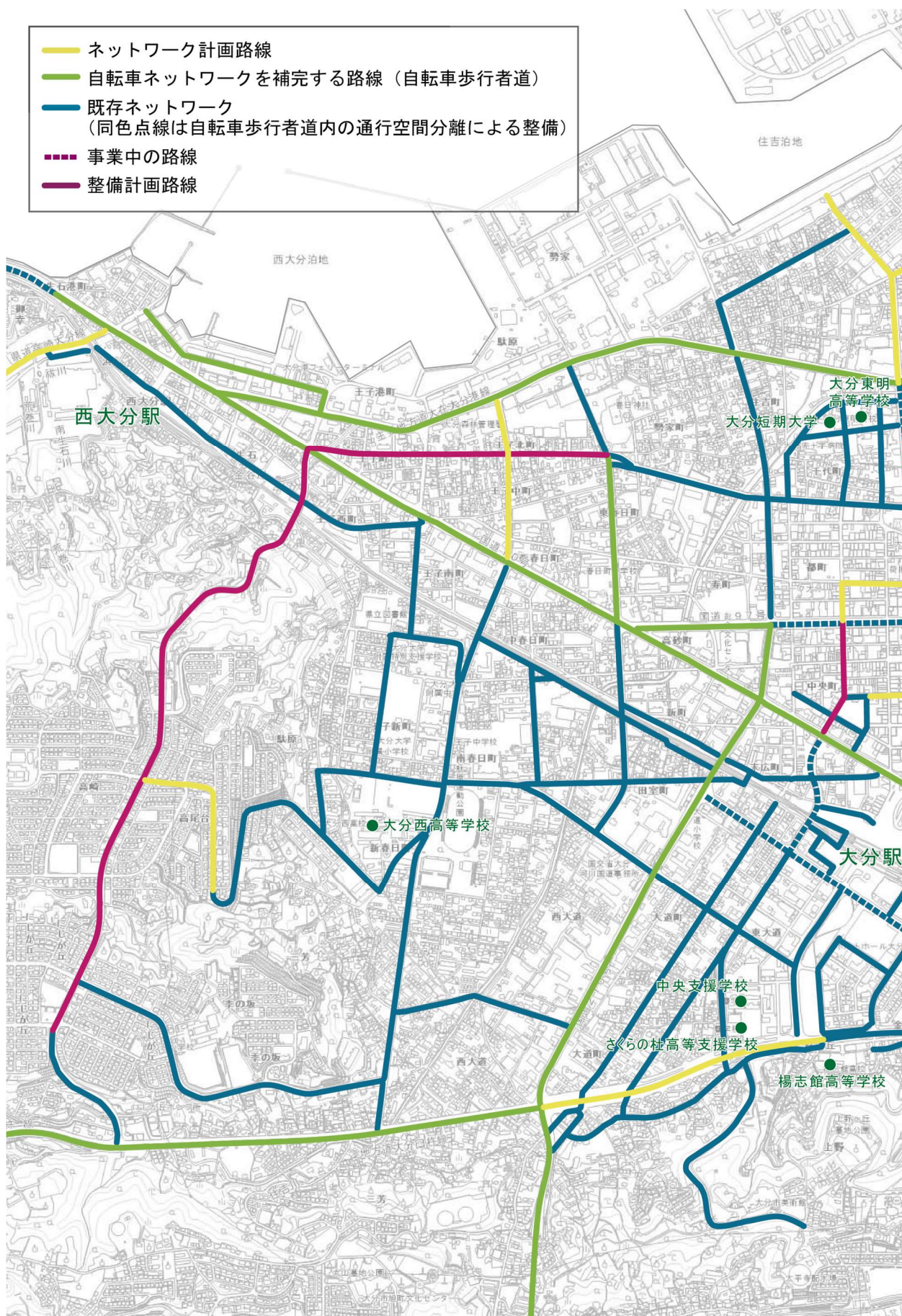
#### ■ネットワーク計画図(全体)



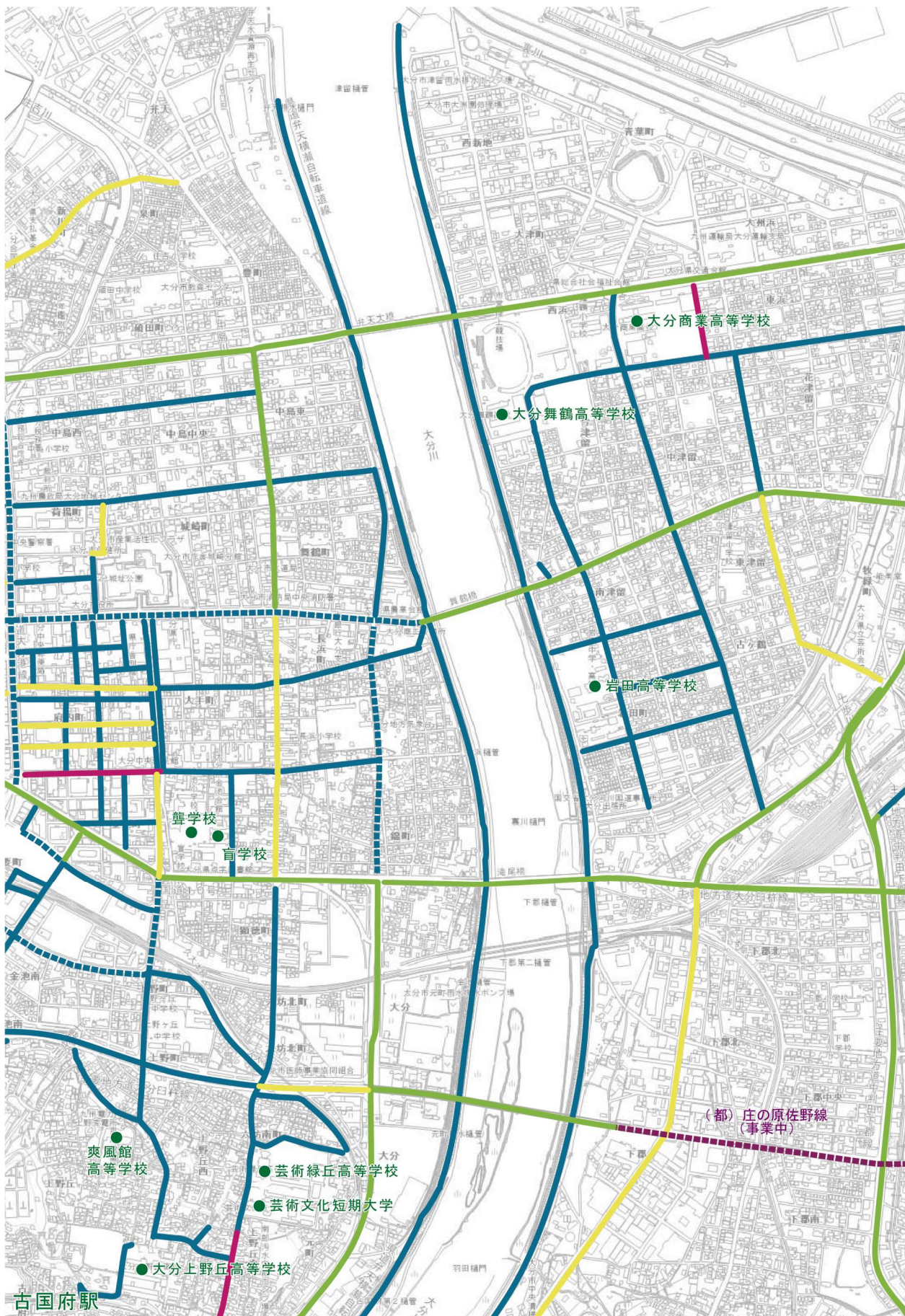




■ネットワーク計画図(中心部)










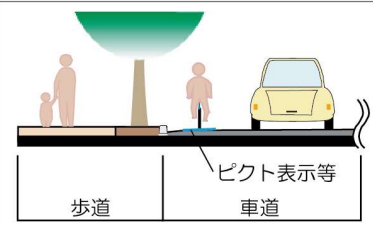
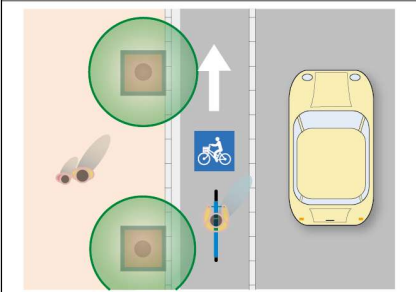
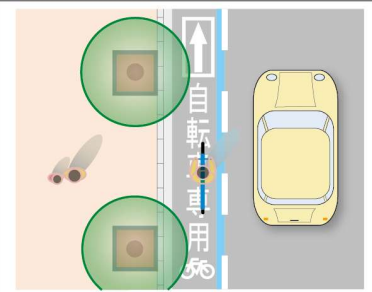
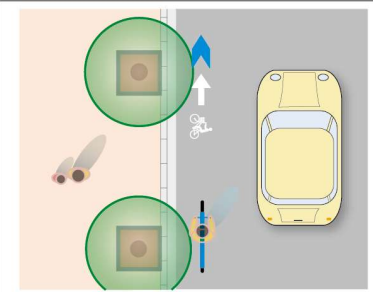


## (6) 整備形態の選定

### ①基本的な整備形態の概要

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車は車両であるという原則を踏まえ、整備形態は以下の3つを基本とします。ただし、その整備が当面困難な場合は道路管理者の判断により、自転車歩行者道内における通行空間の視覚的分離を整備形態として選択できるものとします。

### ■基本的な整備形態(再掲)

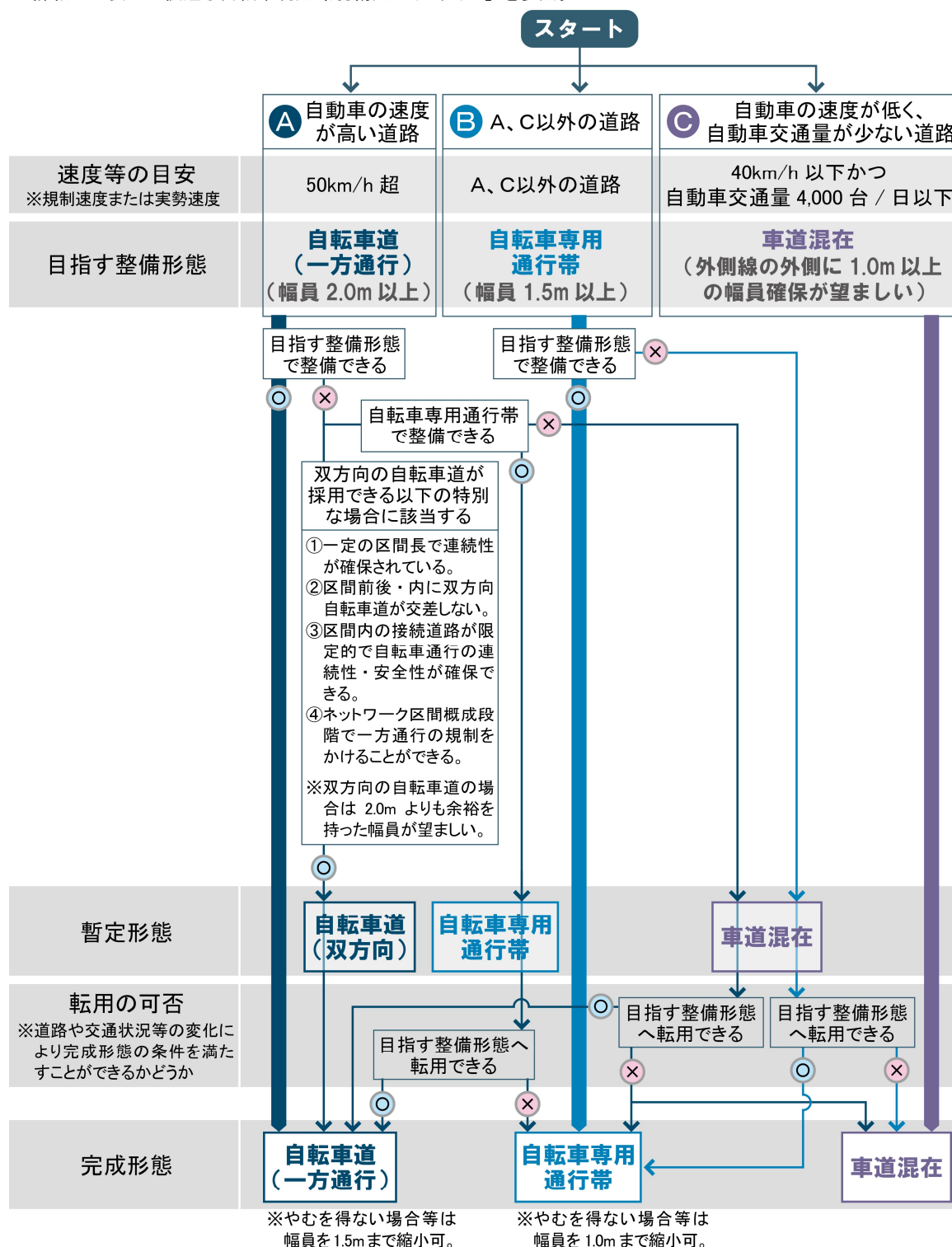
自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	車道混在 (自転車誘導サイン)
写真	写真	写真
		
資料：第1回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会配布資料（国土交通省）	資料：旧鹿沼街道（宇都宮市）	資料：市道 賀来2号線（大分市）
断面図	断面図	断面図
		
平面図	平面図	平面図
		
特徴	特徴	特徴
<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員は2.0m以上（やむを得ない場合は1.5m以上）。</li> <li>・縁石や柵などの構造物によって物理的に分離。</li> <li>・一方通行が基本だが、条件によっては暫定的に双方向通行を適用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員は1.5m以上（やむを得ない場合は1.0m以上）。</li> <li>・自転車専用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。</li> <li>・一方通行。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・左側通行。</li> </ul>

## ②整備形態の選定

自転車通行空間の整備形態は、以下のフロー図による考え方を基本とし、整備路線の状況等を総合的に判断して選定します。

## ■整備形態選定の考え方

※詳細は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参照。



## (7) 維持管理等

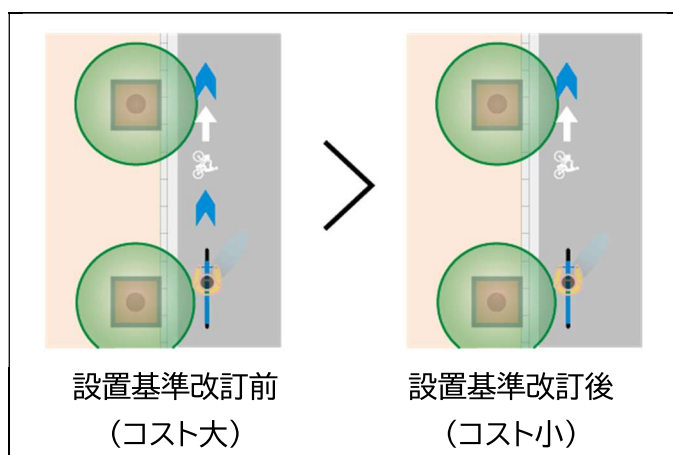
維持管理のコストは、整備方法や製品のグレード、耐久年数、整備箇所の交通量、整備箇所の現状等、さまざまな要素が影響するため、道路管理者による整備方法の検討時にはこれらの要素を総合的に判断しながら決定します。

例として、車道混在における自転車誘導サイン表示については、実情に応じて表示の間隔等を考慮しながら整備方法を検討します。また、自転車専用通行帯の自転車通行空間をすべて着色すると、整備コストや補修コストが高額になりますが、自動車側へ帯状に部分的に着色することで整備コストと補修コストが抑えられます。

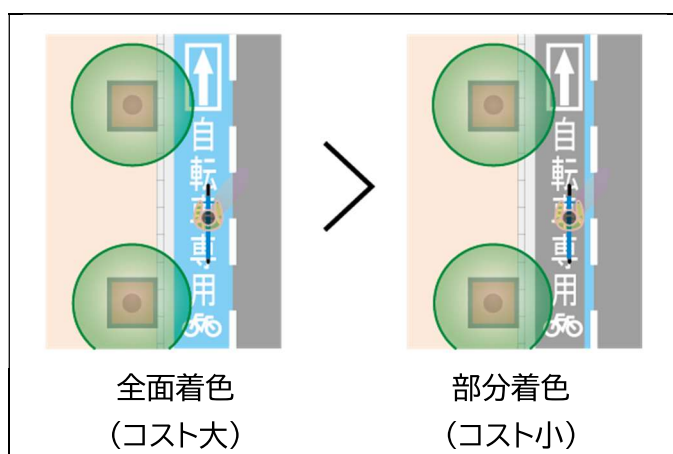
劣化が認められる箇所については、劣化の程度や交通への影響を考慮しながら、適切な時期に補修・修繕等を行います。

### ■整備方法の検討例

#### 【車道混在】



#### 【自転車専用通行帯】



## 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 推進体制

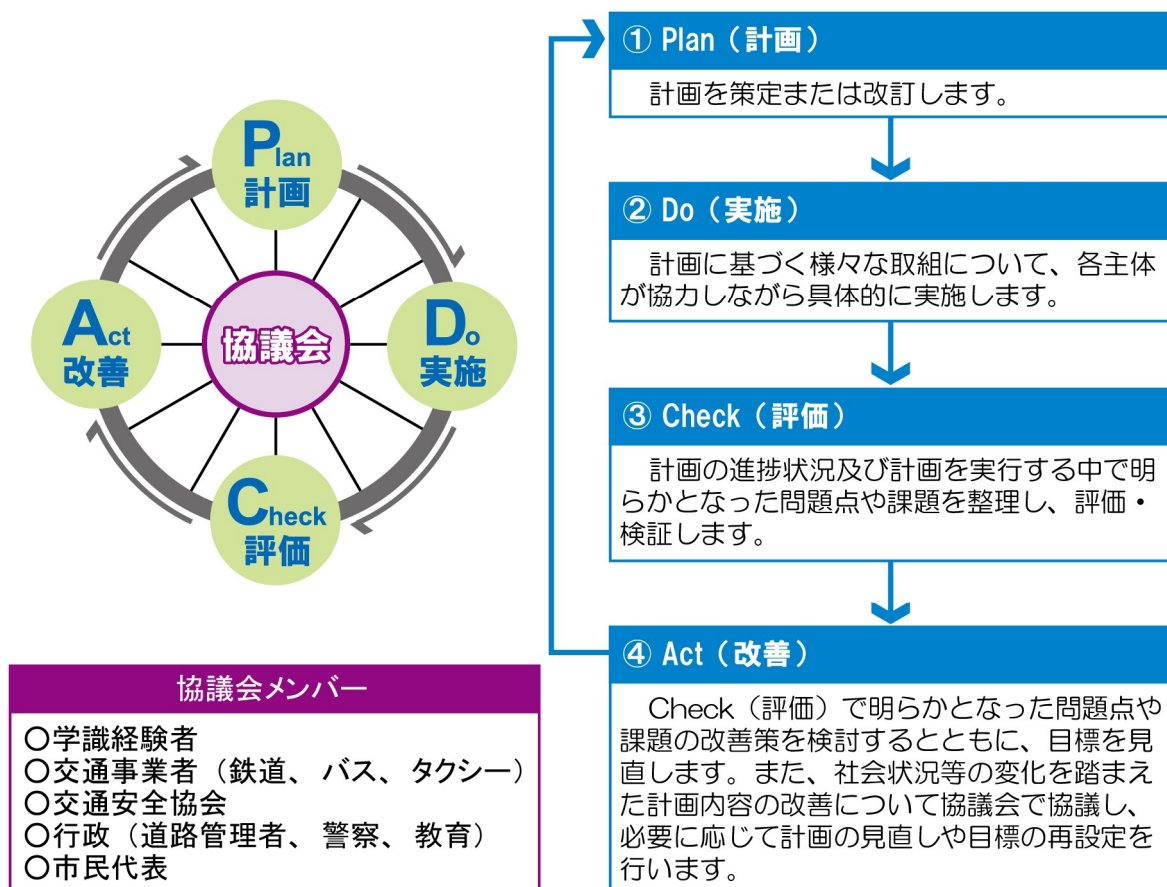
各事業を効率的かつ効果的に展開するため、自転車に関する各団体との積極的な連携を図ります。また、計画策定以降も広く市民の意見を聴くため、学識経験者や関係団体の代表者等により構成される「大分市自転車活用推進協議会」(以下、「協議会」)に、各事業の進捗や評価指標の達成状況を報告し、評価を受けることとします。

庁内における本計画の推進に関する事項については、関係課で組織した庁内検討委員会において検討することとします。

## 2 進行管理

計画の進行管理として、下図に示すPDCAサイクルを実施します。

### ■進行管理イメージ



命より 尊いスマホ ありますか？

令和7年度標語コンクール ながら運転の部 特別賞作品

## 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 策定体制

### ■大分市自転車活用推進協議会 委員名簿(令和7年3月時点)

所属・役職	氏 名
大分県立芸術文化短期大学 国際総合学科 教授	疇 谷 憲 洋
大分工業高等専門学校 都市・環境工学科 教授	田 中 孝 典
九州旅客鉄道株式会社大分支社 副支社長	藤 井 秀 一 郎
一般社団法人 大分県バス協会 専務理事	望 月 郁 男
大分市タクシー協会 会長	早 瀬 勇 治
公益財団法人 大分県交通安全協会 専務理事	筒 井 啓 祐
国土交通省 大分河川国道事務所 副所長	甲 斐 猛
大分県 土木建築部 道路建設課 参事監兼課長	瀬 戸 祐 介
大分中央警察署 署長	足 達 竜 二
大分東警察署 署長	原 田 克 宣
大分南警察署 署長	佐 藤 隆 俊
大分県 教育庁 学校安全・安心支援課 課長	佐 藤 潔
分市 教育委員会 教育部 教育監	野 田 秀 一
大分市 土木建築部 部長	姫 野 正 浩
大分市 都市計画部 部長	後 藤 哲 秀
大分市自治会連合会 理事	糸 永 隆 章
医療法人輝心会 大分循環器病院 副院長	内 田 和 宏
市民代表	河 合 知 美
市民代表	児 玉 憲 明
市民代表	廣 瀬 菜 美 子

## 2 策定経緯

### ■策定経緯

年度	月日	策定経緯
令和6年度	6月5日～ 6月21日	大分市の自転車利用環境に関するアンケートの実施
	10月3日	第1回 大分市自転車活用推進協議会
	11月20日	第2回 大分市自転車活用推進協議会
	1月15日～ 2月14日	パブリックコメントの実施
	3月5日	第3回 大分市自転車活用推進協議会

### ■変更経緯

年度	月日	変更経緯
令和7年度	6月5日	第1回 大分市自転車活用推進協議会
	8月6日	第2回 大分市自転車活用推進協議会
	11月5日	第3回 大分市自転車活用推進協議会
	1月13日～ 2月12日	パブリックコメントの実施
	2月〇日	第4回 大分市自転車活用推進協議会

### 3 アンケート調査結果

#### (1) 調査の概要

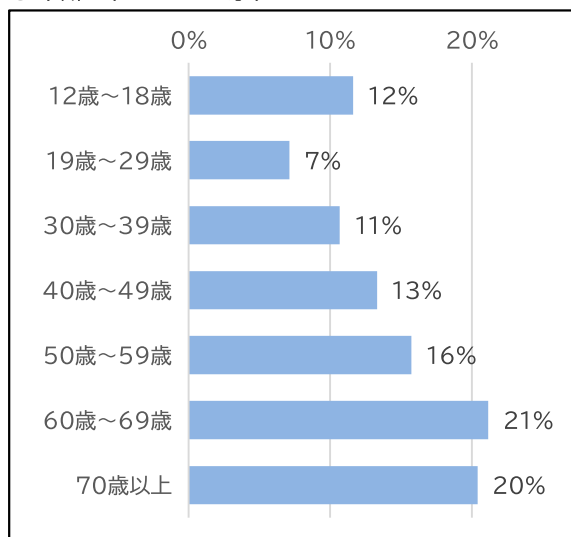
本市の自転車利用環境や市民の利用状況を把握するため、アンケートを実施しました。

##### ■調査の概要

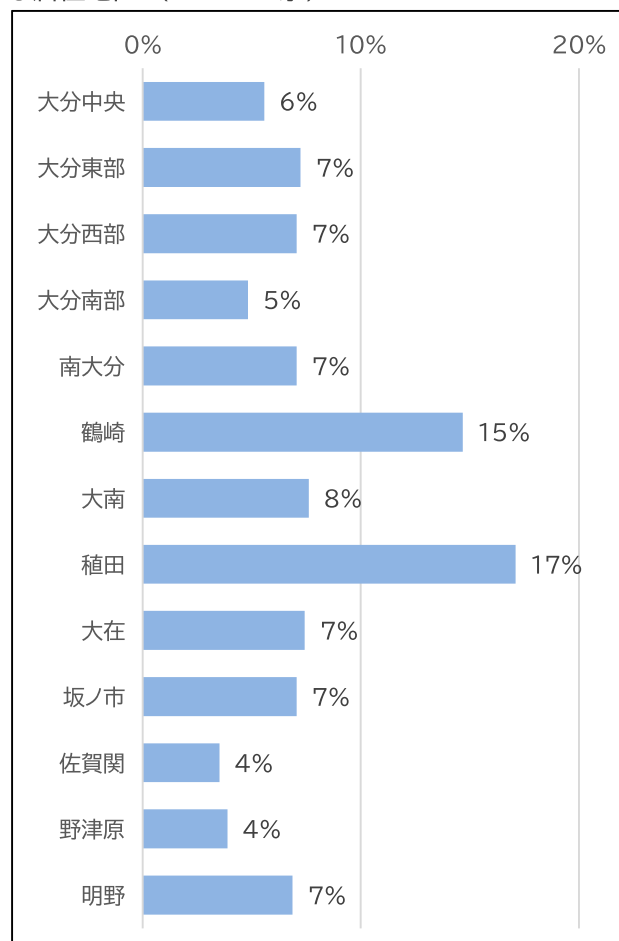
名 称：大分市の自転車利用環境に関するアンケート  
 方 法：郵送または WEB 回答  
 期 間：令和6年6月5日～令和6年6月21日  
 対象者：大分市内に住む12歳以上の市民  
 発送数：1,500 部  
 回収数：541 票(うち WEB 回答179票)  
 回収率：36.1%

#### (2) 属性

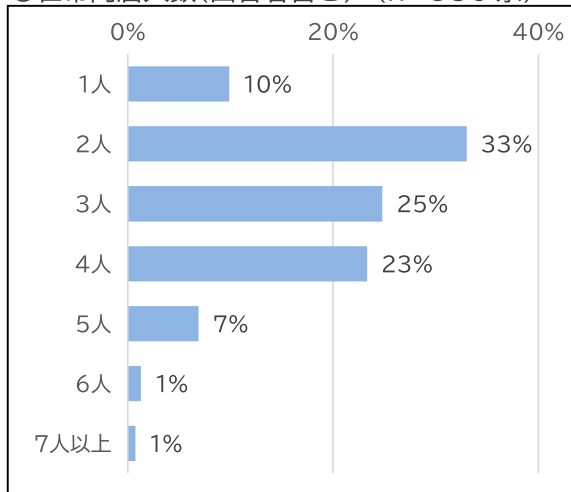
○年齢 (n=534 票)



○居住地区 (n=538 票)

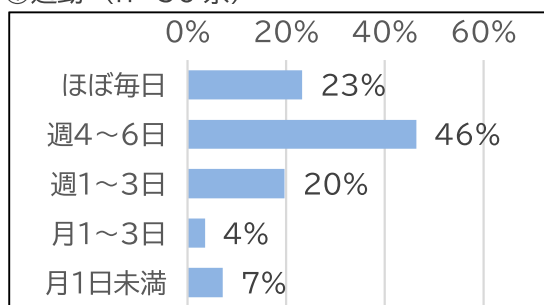


○世帯同居人数(回答者含む) (n=536 票)



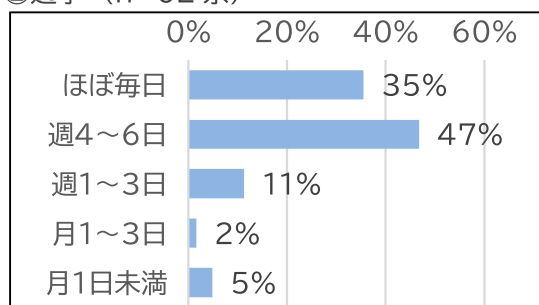
### (3) 自転車利用頻度

①通勤 (n=56 票)



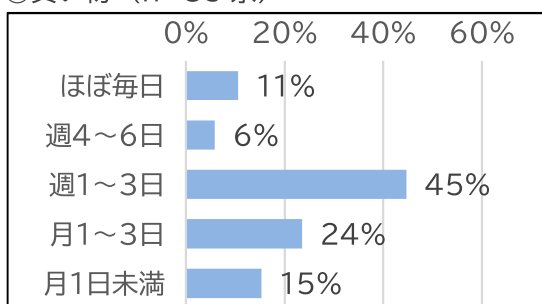
平均移動距離:4.6km

②通学 (n=62 票)



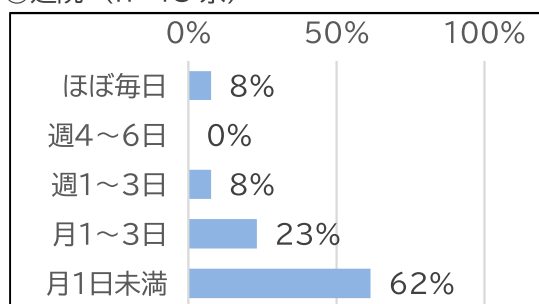
平均移動距離:4.2km

③買い物 (n=85 票)



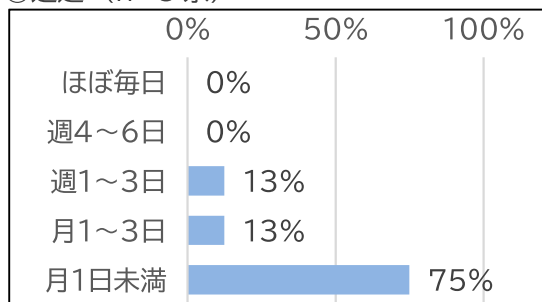
平均移動距離:1.9km

④通院 (n=13 票)



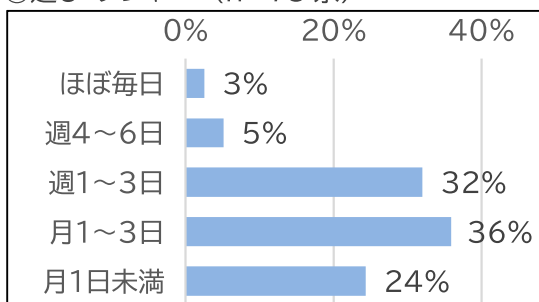
平均移動距離:3.8km

⑤送迎 (n=8 票)



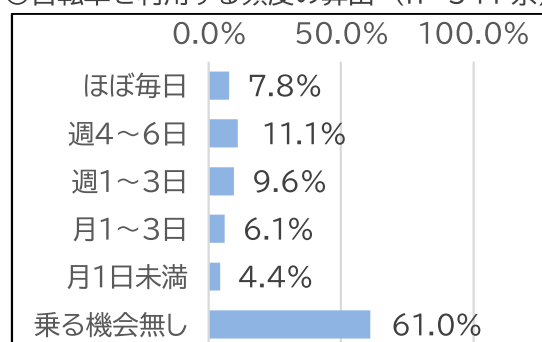
平均移動距離:13.5km

⑥遊び・レジャー (n=78 票)



平均移動距離:6.7km

○自転車を利用する頻度の算出 (n=541 票)

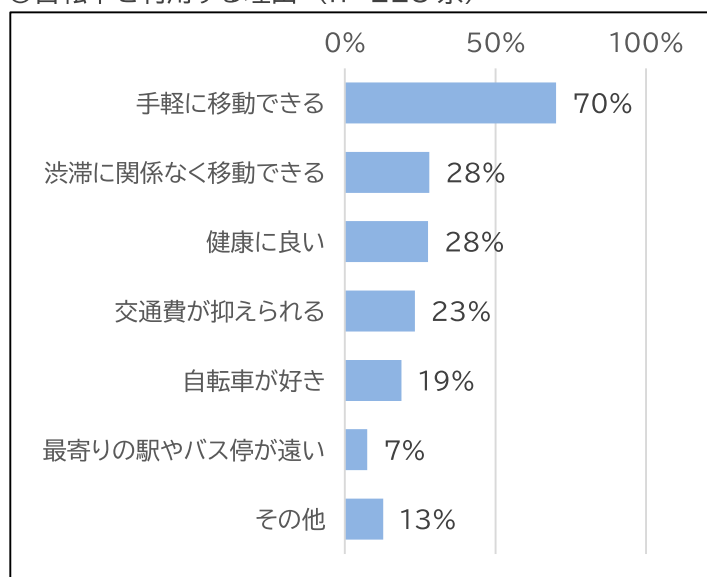


※①～⑥の設問の1つ以上に回答したうち、最も利用頻度が高いものから算出



## （４）自転車を利用する理由

○自転車を利用する理由（n=228 票）

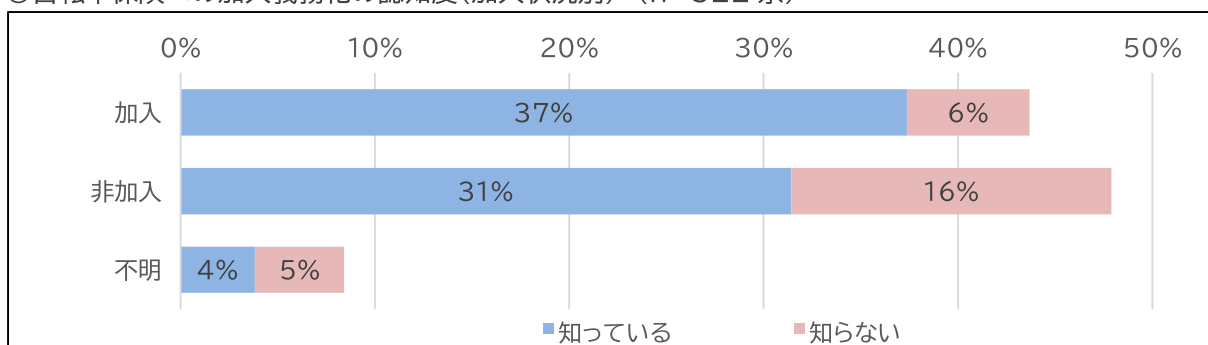


○「その他」の内訳(2 票以上を抜粋)

・公共交通機関が不便	4票
・こどもの自転車の練習 または遊び	3票
・歩くより楽	2票
・車の免許が無いから	2票

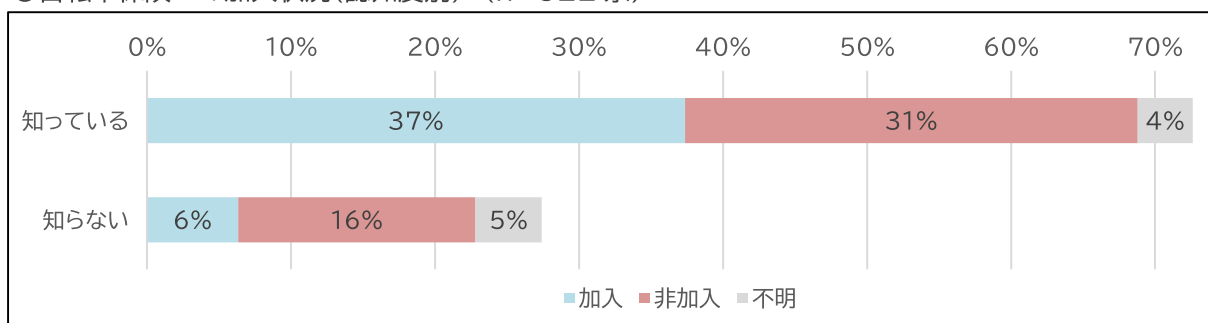
## （５）自転車保険

○自転車保険への加入義務化の認知度(加入状況別)（n=522 票）



※グラフは、全体の票数(522 票)に対する割合で表示している。

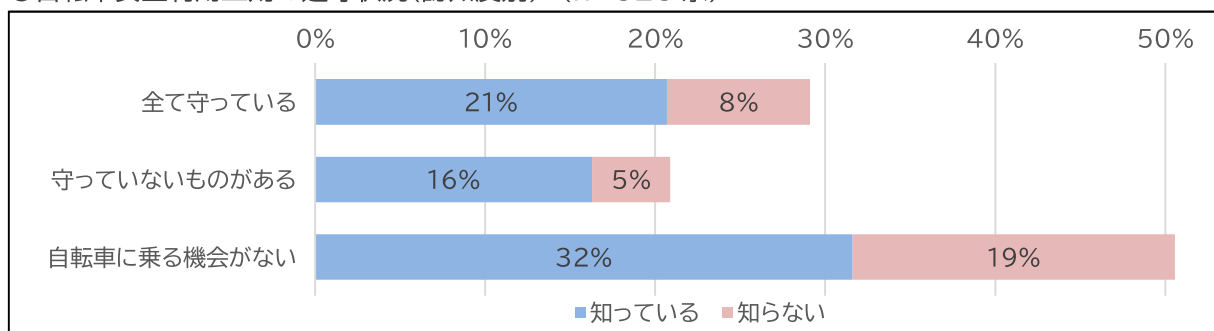
○自転車保険への加入状況(認知度別)（n=522 票）



※グラフは、全体の票数(522 票)に対する割合で表示している。

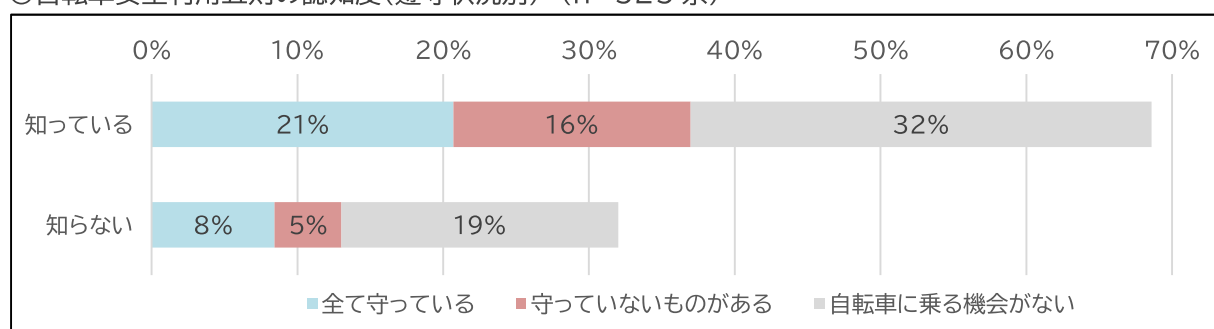
## （６）自転車安全利用五則

○自転車安全利用五則の遵守状況（認知度別）（n=525 票）



※グラフは、全体の票数(525 票)に対する割合で表示している。

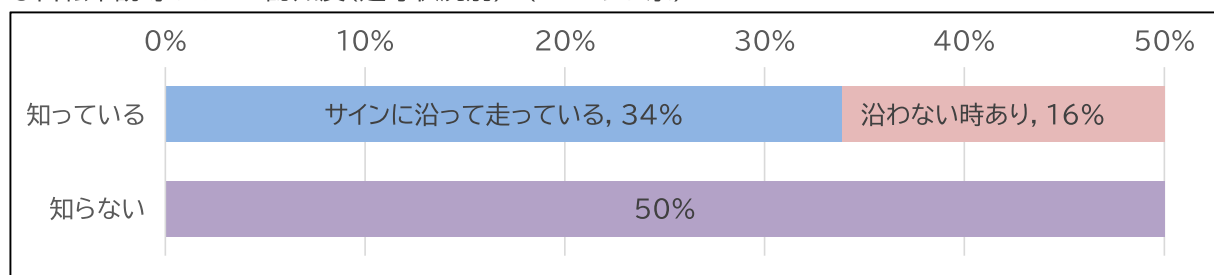
○自転車安全利用五則の認知度（遵守状況別）（n=525 票）



※グラフは、全体の票数(525 票)に対する割合で表示している。

## （７）自転車誘導サイン

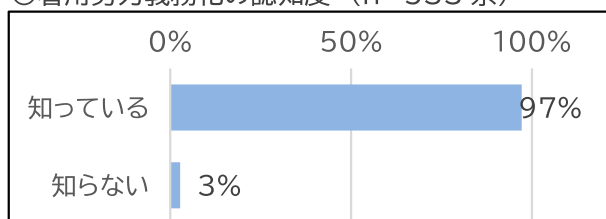
○自転車誘導サインの認知度（遵守状況別）（n=496 票）



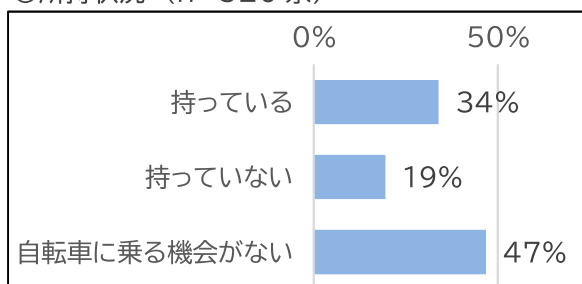
※グラフは、全体の票数(496 票)に対する割合で表示している。

## （８）自転車ヘルメット

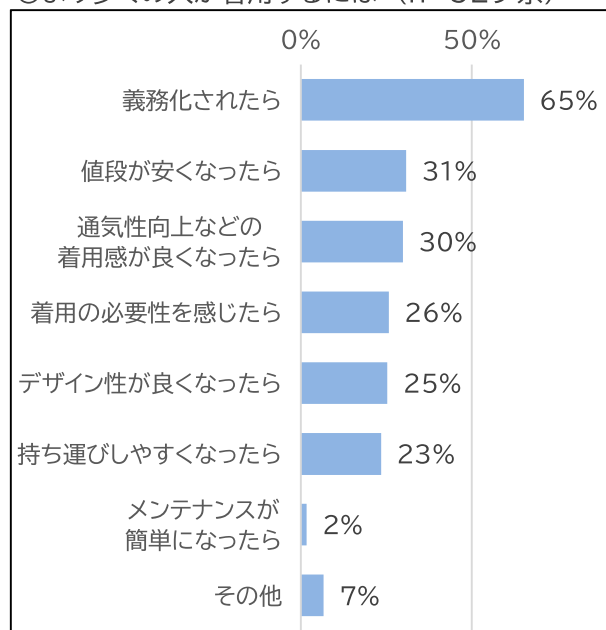
○着用努力義務化の認知度（n=533 票）



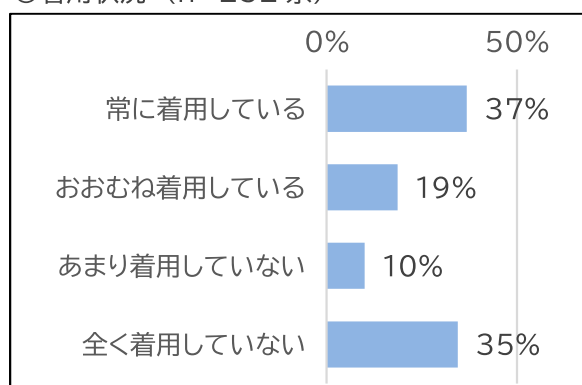
○所持状況（n=520 票）



○より多くの人が着用するには（n=529 票）

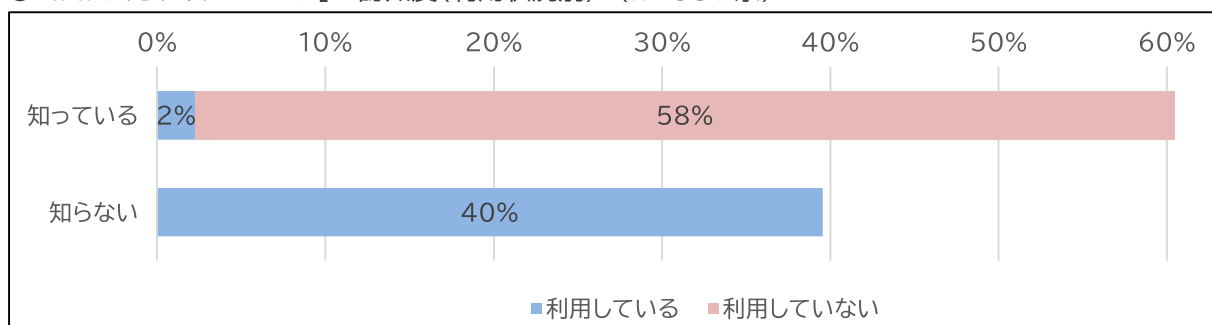


○着用状況（n=252 票）

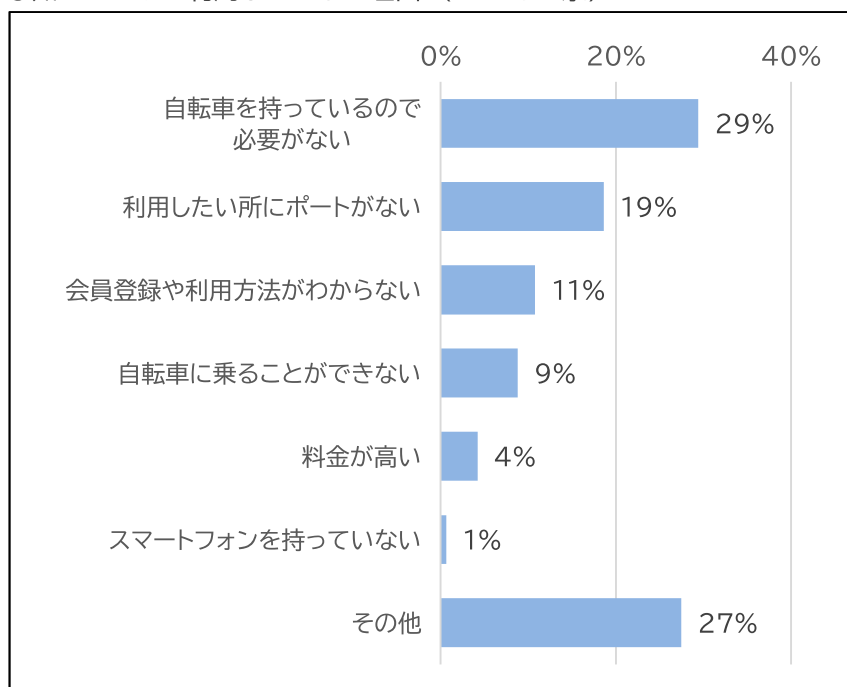


## （９）おおいたサイクルシェア

○「おおいたサイクルシェア」の認知度（利用状況別）（n=531 票）



○知っているが利用していない理由（n=306 票）



## （１０）大分市の自転車関連取組の重要度と満足度

※割合、重要度、満足度は、「わからない」を除いて算出した。

### ○総合評価

設問	重要度	満足度
1 自転車が走行しやすい環境の整備	4.6	2.4
2 バスが利用しやすくなるバス停付近の駐輪場の整備	3.7	2.5
3 シェアサイクルの普及促進	3.2	2.9
4 OITAサイクルフェス等の自転車イベントの実施	2.9	3.0
5 自転車の利用による様々なメリットの情報発信	3.6	2.9
6 自転車で観光しやすい環境の充実	3.8	2.7
7 自転車のルール・マナーの啓発	4.6	2.5
8 自転車ヘルメットの着用促進に向けた取組の実施	4.4	2.8

※重要度と満足度は、選択肢(①重要、②やや重要、③普通、④あまり重要ではない、⑤重要ではない)について、それぞれ重要な方から5点～1点を割り振った点数の平均値である。(「⑥分からない」は除外)

#### (1) 自転車が走行しやすい環境の整備

(「わからない」を除くn=498票)

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	-

(「わからない」を除くn=410票)

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	-

#### (2) バスが利用しやすくなるバス停付近の駐輪場の整備

(「わからない」を除くn=473票)

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	-

(「わからない」を除くn=327票)

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	-

#### (3) シェアサイクルの普及促進

(「わからない」を除くn=431票)

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	-

(「わからない」を除くn=290票)

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	-

#### (4) OITAサイクルフェス等の自転車イベントの実施

(「わからない」を除くn=433票)

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	-

(「わからない」を除くn=290票)

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	-



## (5) 自転車の利用による様々なメリットの情報発信

(「わからない」を除くn=481票)

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	-

(「わからない」を除くn=357票)

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	-

## (6) 自転車で観光しやすい環境の充実

(「わからない」を除くn=479票)

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	-

(「わからない」を除くn=348票)

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	-

## (7) 自転車のルール・マナーの啓発

(「わからない」を除くn=504票)

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	-

(「わからない」を除くn=423票)

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	-

## (8) 自転車ヘルメットの着用促進に向けた取組の実施

(「わからない」を除くn=504票)

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	-

(「わからない」を除くn=397票)

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	-

## (11) 自由回答

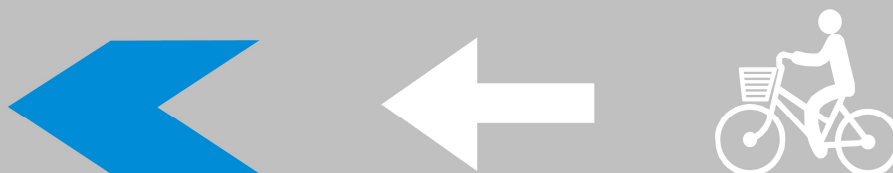
ご意見等の内容	意見数
○自転車マナーの改善に関する意見 自転車マナーの改善が必要(すべての世代、学生、高齢者、小学生等)、 自転車のルール違反への罰則強化が必要 等	63
○自転車通行空間の充実や改善に関する意見 自転車通行空間の充実や改善が必要、自転車通行空間への車の駐車対策が必要、 自転車通行空間の凸凹を改善してほしい、自転車の車道走行は怖い 等	43
○ヘルメット着用促進に関する意見 着用促進をさらに啓発する、着用義務化が必要、購入補助が欲しい、 デザインの良いヘルメットや髪型に配慮したヘルメットがあると良い 等	12
○駐輪場の充実・改善に関する意見 駐輪場を増やしてほしい、駐輪場の質を向上させてほしい 等	10
○シェアサイクルに関する意見 シェアサイクルを拡大してほしい、シェアサイクルでのヘルメット貸与 等	8
○ドライバーのマナー改善に関する意見 ドライバーへの自転車ルール啓発も必要 等	5
○歩道の改善に関する意見 自転車に乗る高齢者や小学生等の交通弱者のために歩道の凹凸をもっと減らしてほしい 等	3
○自転車施策(全般、その他)に関する意見 大分市の自転車施策を評価・期待している、「おおいた歩得」のような自転車アプリの導入 等	15
○自転車施策へのネガティブな意見 郊外では自転車施策に興味がない 等	3
○その他の意見 バスレーンやBRTが必要、バスを充実させる、バイク駐輪場を増やしてほしい、 次世代モビリティ(電動キックボード等)の活用 等	16

## 4 自転車誘導サインの仕様

### ＜車道混在（自転車誘導サイン）のデザイン＞

自転車誘導サインは交差点間の始点・終点部に設置し、その設置間隔が30mを超える場合には、中間部に矢羽根のみを30m以内の間隔で設置する。

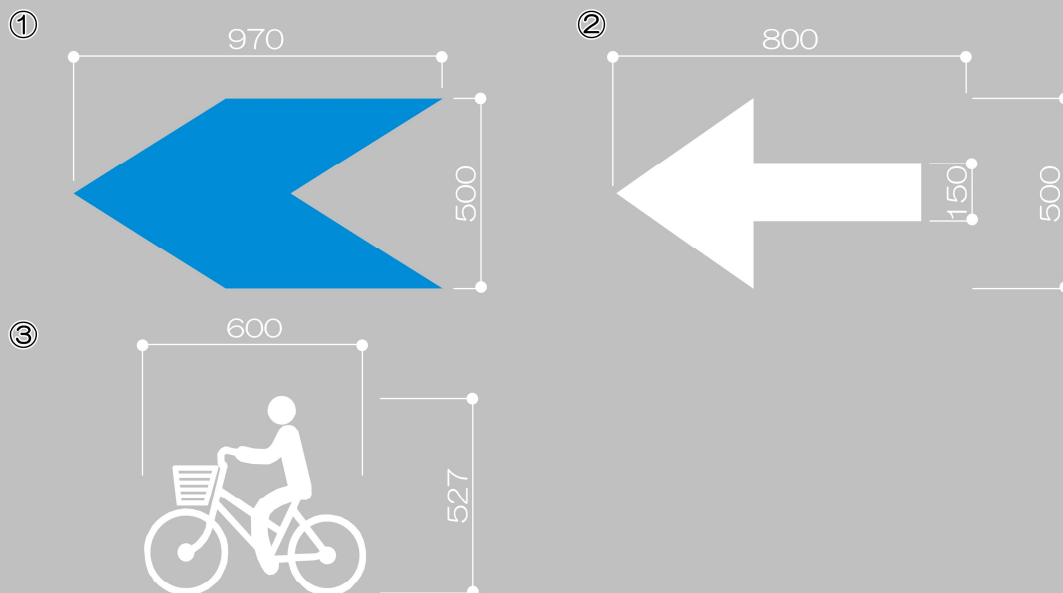
#### ◎交差点間の始点・終点部



#### ◎中間部：矢羽根のみ



### ＜寸法・材料＞（単位：mm）



#### ◆着色に使用する材料

- ①： 熔融式区画線または熔融シート ライトブルー（※日塗工色 E65-60P～E69～5 OT 同等色）
- ②： 熔融式区画線または熔融シート 白色
- ③： 熔融シート 下地なし 白色

※仕様は、上記を標準とするが、道路状況等に応じて変更することができるものとする。

## 5 基本的な整備形態の詳細

### ■自転車道

自転車道は、自転車が通行するための空間として、縁石や柵等の構造物によって物理的に分離された道路の部分です。自転車道がある道路を自転車で通行する場合は、基本的に自転車は自転車道を通らなければならないとされています。双方向通行の整備形態も可能ですが、交差点での混乱を避ける等の理由から、ガイドラインでは「自転車道は一方通行を基本とする」とされており、双方向通行を選択する場合は条件が示されています。幅員は2m以上(やむを得ない場合は1.5mまで縮小可)とされています。

#### 【道路交通法】

第2条3の3 自転車道 自転車の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によつて区画された車道の部分をいう。

第63条の3 車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの（以下この節において「普通自転車」という。）は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

#### 【道路構造令】

第2条2 自転車道 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。

第10条 自動車及び自転車の交通が多い第三種（第四級及び第五級を除く。次項において同じ。）又は第四種（第三級を除く。同項において同じ。）の道路で設計速度が一時間につき六十キロメートル以上であるものには、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車の交通が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通が多い第三種若しくは第四種の道路で設計速度が一時間につき六十キロメートル以上であるもの（前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 自転車道の幅員は、二メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。

4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、第十二条の建築限界を勘案して定めるものとする。

5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

## ■自転車専用通行帯(自転車レーン)

自転車専用通行帯は、道路交通法に準じた呼称として「普通自転車専用通行帯」、通称「自転車レーン」とも呼ばれてきました。道路構造令では「自転車通行帯」の呼称で定義されています。

自転車専用通行帯は、自転車の専用通行帯を道路標示等により示したもので、自転車専用通行帯が表示されている道路を自転車で通行する場合は、基本的に自転車は自転車専用通行帯を通らなければならないとされています。自動車と同一方向への一方通行であり、幅員は1.5 m以上(やむを得ない場合は1.0mまで縮小可)とされています。

### 【道路交通法】

- 第20条 車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によつて指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となつているときは、当該道路）に三以上の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。
- 2 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。

### 【道路構造令】

- 第2条15 自転車通行帯 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。
- 第9条の2 自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、車道の左端寄り（停車帯を設ける道路にあつては、停車帯の右側。次項において同じ。）に自転車通行帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 2 自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路（自転車道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 3 自転車通行帯の幅員は、一・五メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一メートルまで縮小することができる。
- 4 自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。



### ■車道混在(自転車誘導サイン)

車道混在は法定外表示で、自転車の走行すべき空間(車道の左側)を路肩のカラー化やピクト表示等により示したものです。「自転車ナビマーク」、「自転車ナビライン」、「シェアドレーン」等のさまざまな呼称があり、本市では「自転車誘導サイン」と呼んでいます。

車道混在では自動車と自転車が道路空間を共有するため、自動車が自転車の通行空間として示された部分へ進入することは可能ですが、自動車は自転車に配慮しながら通行する必要があります。基本的には自動車と同一方向への一方通行(車道の左側)ですが、補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路では、自動車の一方通行とは逆方向の車道上にも、「自転車誘導サイン」を設置します。