

「第2次大分市自転車活用推進計画(変更案)」の市民意見公募に寄せられた意見等の要旨とそれに対する本市の考え方

市民意見公募期間:令和8年1月13日(火)~2月12日(木) 意見者数:5名 意見件数:5件

番号	意見の要旨	意見に対する本市の考え方
1	<p>令和8年4月1日より、自転車にも「交通反則通告制度」が適用されることを受け、自転車通勤について一旦見合わせることを検討しています。</p> <p>現時点では、交通違反をしている認識はありませんが、現行法においては「車道の交通量が著しく多い場合には自転車で歩道を通行できる」とされている一方、その判断基準が必ずしも明確ではありません。たとえば、朝の県道22号のように明らかに交通量が多い時間帯であっても、歩道通行が可能と判断してよいのかを個人が適切に判断することは困難だと感じています。</p> <p>このため、当該箇所における自転車通行可否を明示する道路標識の整備や、自転車が歩道を通行できる区間を示した地図等が整備されれば、利用者にとってより安全かつ分かりやすい環境になるのではないかと考えています。</p>	<p>自転車が歩道を通行できる路線については、公安委員会が指定し、当該路線には道路標識・道路標示を設置しております。</p> <p>また、本計画 第7章 自転車ネットワーク計画では、道路標識等で歩道を通行することができるようにされている自転車歩行者道(「自転車ネットワークを補完する路線」)や、自転車誘導サインなどによる自転車通行空間の整備が完了した路線(「既存ネットワーク」)が示された「ネットワーク計画図」(P72~75)を掲載しております。</p> <p>今後も、引続き情報収集に努め、街頭啓発や自転車教室などの取組を通じ、広く市民に対して自転車ルール・マナーの周知を図るとともに、国や県、警察等と連携し、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、自転車通行空間の整備に努めてまいります。</p>
2	<p>慢性的な渋滞の解消に向けて、最寄り駅から事業所までの自転車通勤を推奨する。</p>	<p>鉄道駅やバス停付近に自転車を停めて公共交通を利用するサイクルアンドライドの促進や、事業所等に自転車通勤のメリットを示し、自転車通勤の促進に向けた働き掛けを行うなど、渋滞緩和などの副次的効果も意識した自転車の日常利用の促進を目指してまいります。</p>
3	<p>自転車走行時、歩道か車道かどちらを走らないと悪いのか分かりにくい。 広い歩道は左右関係なく走って良いのかももう少し分かりやすく歩道に案内を書いて欲しい。</p>	<p>道路交通法では、自転車は車道通行が原則となっています。歩道を通行できる例外は、① 道路標識・道路標示で歩道を通行することができるようにされているとき、② 13歳未満の方が運転するとき、③ 70歳以上の方が運転するとき、④ 一定の身体障がい等を有する方が運転するとき、⑤ 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき、の場合で、歩道を通行する際は車道寄りを通ることとなっています。</p> <p>本計画 第7章 自転車ネットワーク計画では、道路標識等で歩道を通行することができるようにされている自転車歩行者道(「自転車ネットワークを補完する路線」)や、自転車誘導サイン等による自転車通行空間の整備が完了した路線(「既存ネットワーク」)などが示された「ネットワーク計画図」(P72~75)を掲載しております。</p> <p>また、自転車歩行者道の内、十分な歩道幅員を有する一部の路線につきましては、自転車および歩行者の通行位置を色分けや、区画線等で視覚的に示しています。</p> <p>今後も、国や県、警察等と連携し、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、自転車通行空間の整備に努めてまいります。</p>

「第2次大分市自転車活用推進計画(変更案)」の市民意見公募に寄せられた意見等の要旨とそれに対する本市の考え方

市民意見公募期間:令和8年1月13日(火)~2月12日(木) 意見者数:5名 意見件数:5件

番号	意見の要旨	意見に対する本市の考え方
4	<p>地区別の自転車利用率について、佐賀関が低いを見て意見をいたします。 佐賀関には風光明媚な海岸線がずっと臼杵まで続いています。そこで、ツーリズム(観光)の観点から、自転車利用を見直されてはいかがでしょうか。 例えば、JR幸崎駅にレンタサイクルステーションを整備する。JRと協業し、大分や福岡からサイクルトレインを運転してもらう。臼杵市までの素晴らしい眺めの海岸線にサイクルロードを整備する。フェリー乗り場にもレンタサイクルステーションを作り、四国方面からのサイクリストを誘致する。等々、せっかくのロケーションと自転車とのツーリズムを結び付ける方策があるのでは、と思っています。</p>	<p>本市では、本計画の目標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。」に基づき、観光課をはじめとする関係課と連携し、サイクルツーリズムの推進に取り組んでおります。 佐賀関においては、「さかのせきサイクリングロード」の整備などを実施してまいりました。昨年度は、佐賀関エリア等のサイクリングルートや観光スポットなどを紹介するサイクリング観光パンフレット「GoD to Go!」を作成し、市内外から多くのサイクリストが訪れる「OITAサイクルフェス」等で配布するなど、広報に努め、サイクリストの誘致に取り組んでいるところです。 今後も、さらなる自転車利用の促進や観光振興、地域振興につなげるため、サイクルツーリズムの推進に努めてまいります。</p>
5	<p>資料編のアンケート結果では、自転車利用頻度が「ほぼ毎日」7.8%、「週4~6日」11.1%とされており、両者を合算すると18.9%となる。この数値をもって、現状はすでに目標値に近いと解釈することも形式上は可能である。しかし、計画目標が示す「週5日以上」と、アンケート設問である「週4~6日」とは定義が一致しておらず、特に「週4日」の利用者を含むか否かで現状値は変動し得る。したがって、本計画における現状値として、どの範囲を対象としているのかが必ずしも明確とは言えない。 また、留意すべきなのは、少子化の進行である。本市においては、今後、通学者の減少が見込まれており、これまで自転車利用を下支えしてきた「通学需要」による自然な利用増は期待しにくい状況にある。このような人口動態の変化を踏まえると、今後の自転車利用拡大は、通学者ではなく、自動車を利用している層をいかに自転車へ転換させるかにかかっている。 しかしながら、本計画に示されている施策は、自転車ネットワーク整備、シェアサイクルの導入、情報発信など、「自転車を使いやすくする」ための施策が中心であり、自動車利用者が日常的に自転車へ転換するだけの明確な動機付けが十分に示されているとは言い難い。すなわち、「誰を対象に」「どの行動を」「どの施策によって」「どの程度転換させるのか」という因果関係が、数値目標と結び付けて整理されていない。 以上を踏まえると、「自転車を週5日以上利用する市民の割合20%」という目標は、都市の将来像を示す理念的な指標としては理解できるものの、少子化による通学者減少という構造的変化や、自動車利用からの転換を前提とした施策設計との接続が弱いままでは、実効性のある成果指標とはなりにくい。このままでは、数値目標が現実の行動変容と結び付かず、「絵に描いた餅」となる懸念がある。 今後は、「週5日以上利用」の定義と測定方法を明確にするとともに、自動車利用者を自転車利用へ転換させるための具体的なインセンティブ設計と中間指標を整理し、人口動態の変化を踏まえた現実的かつ検証可能な計画へと再構築することを求めたい。</p>	<p>評価指標「自転車を週5日以上利用する市民の割合」の目標値20%の根拠については、令和6年度に本市が実施した市民アンケートの結果を踏まえるとともに、国の自転車活用推進計画の「通勤目的の自転車分担率」の目標値である20%(令和12年度)を参考に学識関係者や関係機関、市民等で構成する「大分市自転車活用推進協議会」で協議し、設定しております。 本計画では、自転車通行空間の整備や駐輪環境づくり、シェアサイクルやサイクルアンドライドなどの交通施策と連動した仕組みづくり等による自転車利用環境の向上を図るとともに、健康増進や運転免許返納後の移動手段、環境にやさしく持続可能な社会の実現への寄与など、自転車を利用することのメリットや魅力を発信することにより、自転車通勤などの日常的な自転車利用の促進を図ることとしております。 計画の進捗については、協議会に各年度の取組状況を報告し、ご意見等をいただいております。各取組を進めるうえでの問題点や課題を改善し、目標の達成に向けて取り組んでおります。</p>