

岩手県自転車活用推進計画の概要 (1/3)

第1章 総論

○計画策定の趣旨

- ・自転車の活用による環境負荷の低減、国民の健康の増進を図ることなどの重要な課題に対応するため、平成29年(2017年)5月1日に自転車活用推進法(以下「法」という。)が施行
- ・国では、法第9条の規定に基づき、平成30年(2018年)6月8日に国の自転車活用推進計画(以下「国自転車計画」という。)を閣議決定
- ・法第10条では、都道府県は国自転車計画を勘案して区域の実情に応じた都道府県版の自転車活用推進計画を定めるよう努めることを規定
- ・こうした国の動きを踏まえ、本県における自転車を活用した環境負荷の低減、健康増進、観光振興等の促進を目的として、岩手県自転車活用推進計画を策定

○計画の位置付け

- ・「いわて県民計画(2019~2028)」を始めとする本県の各種関連計画を踏まえ、法第10条の規定に基づき国自転車計画を勘案して策定する都道府県版の自転車活用推進計画であり、本県の自転車に関する施策の指針
- ・法第11条の規定に基づき、市町村が自転車活用推進計画を策定する際に、国自転車計画とともに参考となるもの

○計画の期間




- ・国自転車計画の次期計画期間に合わせて、令和3年度(2021)から令和7年度(2025)の5年間

○計画の対象地域

- ・岩手県全域

第2章 現状と課題

○岩手県の自転車を取り巻く現状と課題

利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車通行空間の整備が進んでおらず自転車通行空間整備延長は東北地方全体の6.3%(R1) ○自転車が通行できる歩道等で自転車と歩行者の通行空間が分離されている歩道等の割合は1%未満(R1) ○3路線ある県管理自転車道線は舗装のひび割れ等が発生し道路の老朽化が進行 ○自転車ネットワーク計画を策定している市町村は1市のみ(R1) ○市町村版の自転車活用推進計画を策定した市町村はない(R1) ○市街地部では荷さばき車両や放置自転車等による自転車通行の阻害が発生 ○シェアサイクルを導入している市町村は東北地方で最も少ない1市(R1) ○サイクリングルートや駐輪場等の自転車関係の情報発信が不足 	 <p>▲自転車通行空間の整備状況(盛岡市)</p>
健康	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車を利用する運動を実施した県民の割合は減少傾向(H29:11.7%⇒R1:8.2%) ○自転車通勤の割合が低い(H22年:県5.6%(全国9.4%)) ○新型コロナウイルス感染症を想定した「新しい生活様式」では「3密」を回避する取組として自転車通勤を推奨 ○自転車競技施設やサイクルイベント等の情報発信が不足 ○自転車保有世帯における自転車の使用頻度が低い(H30:(1か月当たり)県8.1日(全国10.6%)) ○65歳未満の働き盛りの世代で年齢調整死亡率が高い(H28年:(男性)県180.5(全国151.5)、(女性)県90.2(全国78.7)) 	
観光振興	<ul style="list-style-type: none"> ○サイクルツーリズムの基盤となるサイクリングルートや案内看板等が不足 ○サイクリングルートやサイクルイベント等の情報発信が不足 ○鉄道事業者と連携したサイクルトレイン導入の検討が必要 ○サイクリストの受入環境が整っている道の駅等が不足 	 <p>▲サイクルトレインの実証実験(JR北上線)</p>
安全安心	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の交通事故は5月~11月に多く発生しているが1~2割程度は冬期間に発生 ○自転車の交通事故は自転車交通量が多い内陸部の盛岡市、奥州市、北上市、花巻市、一関市の5市合計で全体の約9割(R1年) ○自転車の交通違反は緩やかに減少しており、無灯火(27.5%)、携帯電話等使用(16.1%)、ヘッドホン使用(16.1%)の3項目の合計で全体の約6割(R1年) ○通学等での自転車利用が多い高校生の自転車事故は小学生・中学生のそれぞれ約5倍(R1年) ○災害時には自動車や公共交通機関が利用できなくなるおそれ 	 <p>▲積雪時の道路状況(盛岡市)</p>

※ 本資料に記載している元号(西暦)の表記は「年」が記載されていない箇所は「年度」を示す。

岩手県自転車活用推進計画の概要 (2/3)

第3章 取組分野、施策等

○取組分野、目標及び施策等

- 本県の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえ、「利用環境」、「健康づくり」、「観光振興」、「安全安心」の4つの取組分野を設定
- 4つの取組分野ごとに本県の実情に応じた目標を掲げるとともに、それぞれの目標を実現するための8つの施策を実施

○具体的推進方策

- 施策ごとに実施する具体的推進方策を定め、主要な指標を設定

I 利用環境 【目標】自転車の利用拡大のための環境創出

施策1 自転車通行空間等の整備や維持管理の推進

- ①自転車通行空間等の整備
- ②自転車通行空間や自転車道等の適切な維持管理
- ③道路標識や道路標示等の改善

【指標】

県管理道路における自転車通行空間の整備延長
0.0km(R1(2019))⇒16.0km(R7(2025))



▲自転車通行空間の整備状況
(盛岡市)

施策2 まちづくりと連携した自転車利用環境整備の推進

- ①市町村自転車計画等の策定支援
- ②市町村による路外駐車場の整備等に対する支援
- ③地域のニーズに対応した駐輪場の整備促進
- ④市町村のシェアサイクル導入に対する取組への支援
- ⑤自転車利用を促進するための効果的な情報発信

【指標】

市町村自転車計画策定数
0市町村(R1(2019))⇒6市町村(R7(2025))



▲シェアサイクルの導入状況
(盛岡市)

II 健康づくり 【目標】自転車利用の促進による健康増進

施策3 サイクルスポーツ振興の推進

- ①自転車関連の大会等の開催の促進
- ②タンデム自転車の公道走行に関する検討
- ③自転車利用を促進するための効果的な情報発信(再掲)

【指標】

自転車関連の大会等への参加者数
2,776人(R1(2019))⇒4,000人(R7(2025))



▲自転車関連大会の実施状況
(きたかみ夏油高原ヒルクライム)

施策4 自転車を活用した健康づくりの推進

- ①自転車を活用した運動習慣の定着による体力の維持・向上
- ②自転車通勤の促進
- ③自転車利用を促進するための効果的な情報発信(再掲)

【指標】

自転車を利用する運動を実施した県民の割合
8.2%(R1(2019))⇒12.0%(R7(2025))



▲自転車通勤導入の手引きによる広報啓発

岩手県自転車活用推進計画の概要 (3/3)

Ⅲ 観光振興 【目標】 サイクルツーリズム等の推進による観光振興

施策5 地域資源を生かしたサイクルツーリズムの推進

- ①官民連携による広域的なサイクリングルートの整備
- ②サイクルツーリズムを楽しむ観光客の誘客促進
- ③自転車通行空間等の整備(再掲)
- ④自転車利用を促進するための効果的な情報発信(再掲)

【指標】

路面表示や案内看板が整備された複数市町村に跨る
広域的なサイクリングルート数
0ルート(R1(2019))⇒4ルート(R7(2025))



▲サイクリングルートの
路面表示整備事例(北上市)

施策6 地域特性を生かしたサイクリング環境の提供

- ①道の駅等のサイクリング環境の向上
- ②サイクリストと連携した快適なサイクリングルートの確保
- ③サイクリトレインの実施への支援
- ④自転車利用を促進するための効果的な情報発信(再掲)

【指標】

サイクリスト受入環境が整っている道の駅数
2駅(R1(2019))⇒11駅(R7(2025))



▲道の駅くずまき高原の
サイクルラック設置状況

Ⅳ 安全安心 【目標】 自転車を安全に安心して利用できる社会の実現

施策7 自転車の安全利用の促進

- ①安全な自転車利用の促進に向けた交通安全指導
- ②交通安全意識高揚に向けた広報啓発
- ③違法駐車に対する規制等の検討
- ④災害時における自転車活用の検討
- ⑤自転車通行空間等の整備(再掲)

【指標】

自転車に関係する交通事故件数
248件(R1(2019年))⇒198件以下(R7(2025年))

施策8 学校における交通安全活動の推進

- ①児童生徒の安全な自転車利用促進に向けた交通安全教室の開催
- ②高校生の自転車通学ルートの安全点検
- ③自転車通行空間等の整備(再掲)

【指標】

道路管理者が自転車通学ルートの安全点検を実施した高校の割合
0.0%(R1(2019))⇒100%(R7(2025))



▲自転車の安全利用推進期間の
実施による自転車利用者の
安全意識の高揚



▲交通安全子供自転車岩手県大会の開催状況

第4章 計画の推進方策

○計画の推進体制

- ・地域の実情を踏まえ、市町村等の関係機関との適切な役割分担の下、相互に連携した取組を展開

○計画のフォローアップ

- ・毎年度、指標の進捗状況と施策の実施状況等の確認を行い、その結果を岩手県ホームページで公表
- ・社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて計画を見直し

岩手県自転車活用推進計画



令和3年3月

岩手県

表紙の写真

左上：青色の矢羽根型路面表示により、自転車の通行範囲と通行方向が明示された自転車通行空間の設置例
盛岡市道内丸大通三丁目線(盛岡市)
(提供：盛岡市)

右下：ツール・ド・三陸サイクリングチャレンジ 2019in りくぜんたかた・おおふなどのレース状況
主要地方道大船渡広田陸前高田線(陸前高田市)
(出典：ツール・ド・三陸～サイクリングチャレンジ～in りくぜんたかた・おおふなとホームページ)

目 次

第 1 章 総論

1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	2
3 計画の期間	2
4 計画の対象地域	2

第 2 章 現状と課題

1 岩手県の自転車を取り巻く現状と課題	3
---------------------------	---

第 3 章 取組分野、施策等

1 取組分野、目標及び施策	40
2 具体的な推進方策	41

第 4 章 計画の推進方策

1 計画の推進体制	51
2 計画のフォローアップ	52

参考資料

1 自転車活用推進法(平成 28 年法律第 113 号)	53
2 岩手県自転車活用推進計画検討委員会要綱	57
3 岩手県自転車活用推進計画の策定経過	59
4 脚注一覧	60

第1章 総論

1 計画策定の趣旨

自転車は、通学、通勤、買物等の身近な交通手段として、子どもから高齢者までの幅広い年齢層に利用されています。さらに、近年は、環境や健康への意識の高まりなどを背景に、コンパクトなまちづくりを支える環境に優しい移動手段として、また、サイクルツーリズムを通じた地域活性化等の面でも自転車の活用が進んでいます。

このような中、自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進を図ることなどの重要な課題に対応するため、平成 29 年(2017 年) 5 月 1 日に自転車活用推進法(以下「法」という。)が施行されました。

また、国では、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の活用を推進していくことなどの法の基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、法第 9 条の規定に基づき、平成 30 年(2018 年) 6 月 8 日に国の自転車活用推進計画^{※1}(以下「国自転車計画」という。)を閣議決定し、長期的な展望を視野に入れつつ、計画が推進されています。

法第 10 条の規定では、都道府県は、国自転車計画を勘案して、区域の実情に応じた都道府県版の自転車活用推進計画を定めるよう努めることとされており、こうした国の動きを踏まえ、本県における自転車を活用した環境負荷の低減、健康増進、観光振興等の促進を目的として、岩手県自転車活用推進計画を策定するものです。

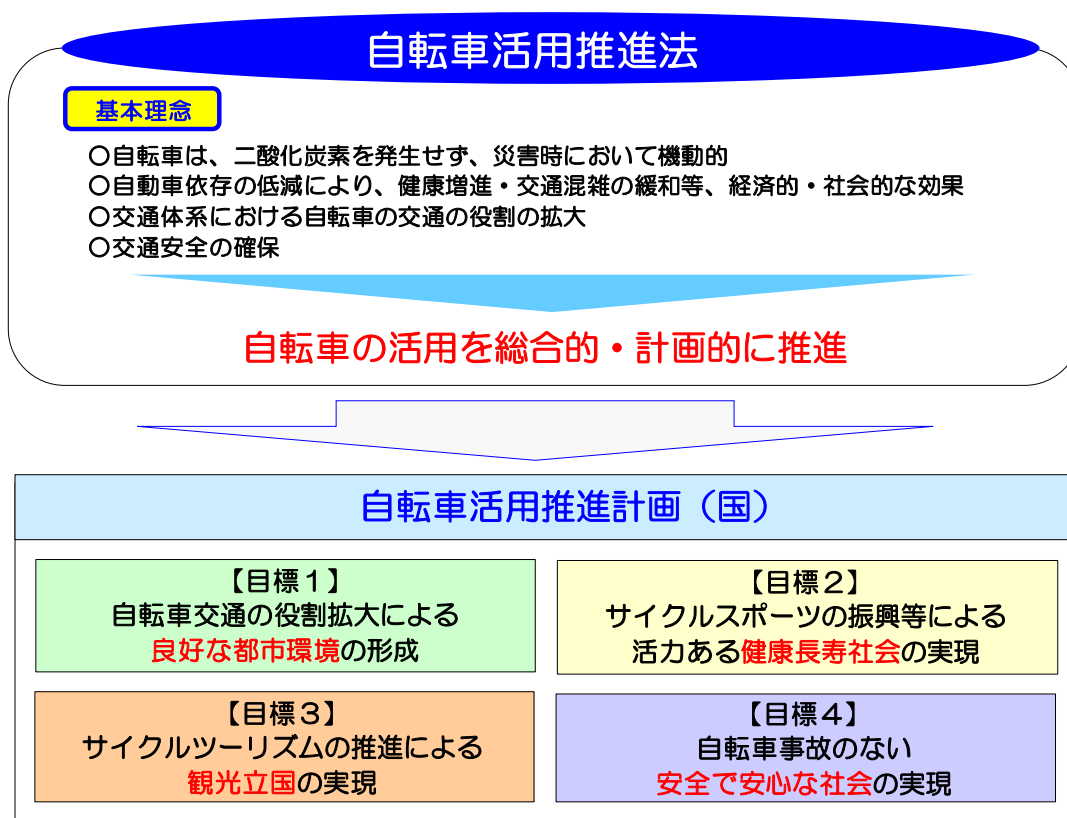


図 1-1 自転車活用推進法と国自転車計画

※1 国の自転車活用推進計画：現行計画は、長期的な展望を視野に入れつつ令和 2 年度までを計画期間とされており、国で次期計画の策定に向けた検討が進められている。

2 計画の位置付け

本計画は、いわて県民計画(2019~2028)^{※2}を始めとする本県の各種関連計画を踏まえ、法第10条の規定に基づき、国自転車計画を勘案して策定する都道府県版の自転車活用推進計画であり、本県の自転車に関する施策の指針となるものです。

また、本計画は、法第11条の規定に基づき、市町村が当該市町村の自転車活用推進計画(以下「市町村自転車計画」という。)を策定する際に、国自転車計画とともに参考となるものです。

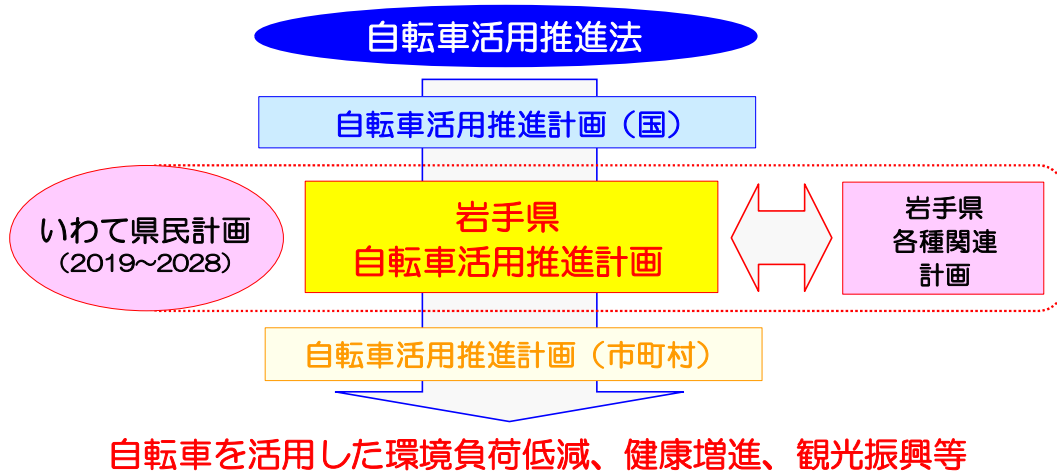


図1-2 計画の位置付け

3 計画の期間

自転車の活用を推進するに当たっては、長期的な視点に立った着実な取組が必要であり、国自転車計画の次期計画は、令和7年度(2025年度)までを計画期間として検討が行われています。

これを踏まえ、本計画は、国自転車計画の次期計画期間に合わせて、令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)の5年間を計画期間とします。

計画期間(年度)	H30 (2018)	H31/R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
国自転車計画	現行計画		次期計画					
岩手県自転車活用推進計画				計画期間				

図1-3 計画期間

4 計画の対象地域

本計画は、岩手県全域を対象とします。

※2 いわて県民計画(2019~2028)：県の政策推進の方向性や具体的な取組を示す本県の総合計画であり、行政、県民、企業、NPOなどのあらゆる主体が、岩手県の将来像などを共有し、それぞれの主体が自ら取組を進めていくためのビジョンとなるもの。

第2章 現状と課題

1 岩手県の自転車を取り巻く現状と課題

法第10条の規定では、都道府県は、国自転車計画を勘案して、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めることとされています。

本計画では、本県の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえて、本県の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めます。

(1) 気象の状況

本県の内陸部は、奥羽山脈の山沿いでは冬に雪が多い日本海側の気候、北上高地では気温の低い高原性の気候や気温の年変化・日変化が大きい盆地性の気候、北上川沿いの平野部では全般的に冬は寒さが厳しく夏は暑い内陸性の気候となっています。

沿岸部では、気温の年変化・日変化が小さい海洋性の気候ですが、宮古市以北では寒流の影響により全般的に気温が低いという特性があります。

また、本県は、全域が豪雪地帯^{※3}に指定(うち八幡平市の一部(旧松尾村)及び西和賀町は特別豪雪地帯^{※4}に指定)されており、内陸部では11月中旬から3月下旬、沿岸部では12月中旬から3月下旬頃まで積雪が確認されます。

本県で発生する自転車事故のうち、2割程度が12月から翌年3月までの冬期間に発生しており、冬期間の自転車利用は、積雪や凍結等による自転車の転倒等が懸念され、交通安全上危険であることから、気象や道路状況に応じた配慮が必要です。

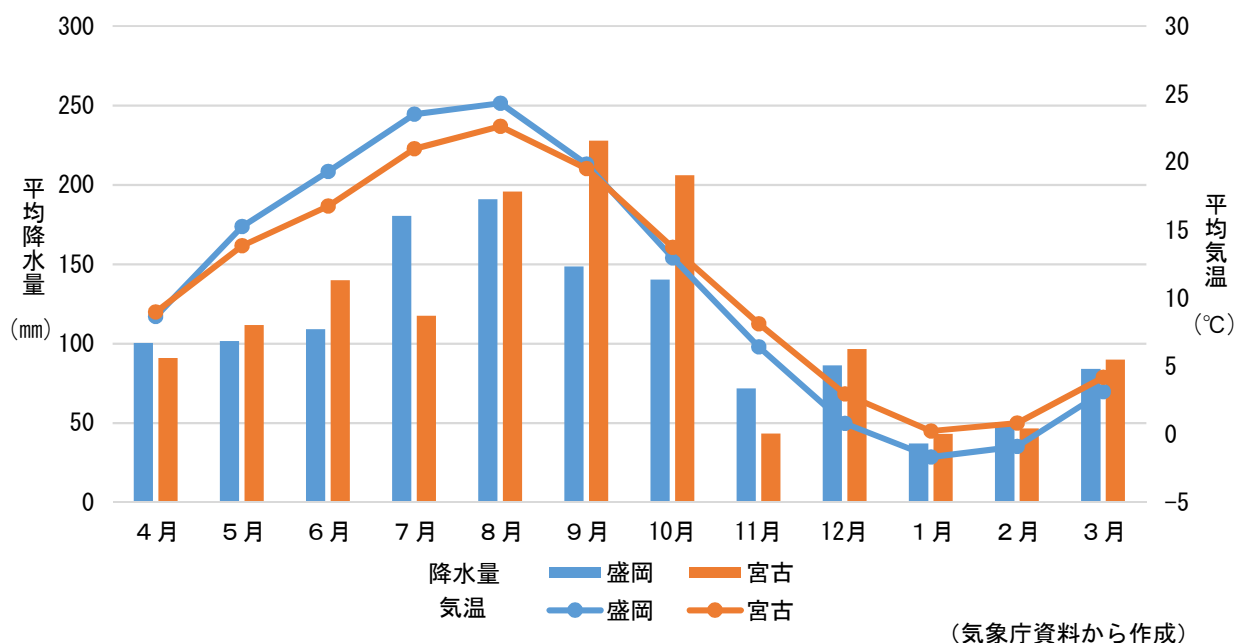


図2-1 岩手県の月平均気温・月平均降水量(H22年度~H31/R1年度)

※3 豪雪地帯：豪雪地帯対策特別措置法第2条の規定に基づき、積雪が特にはなはだしいため産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域として、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣が指定したもの。

※4 特別豪雪地帯：豪雪地帯のうち、積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域。

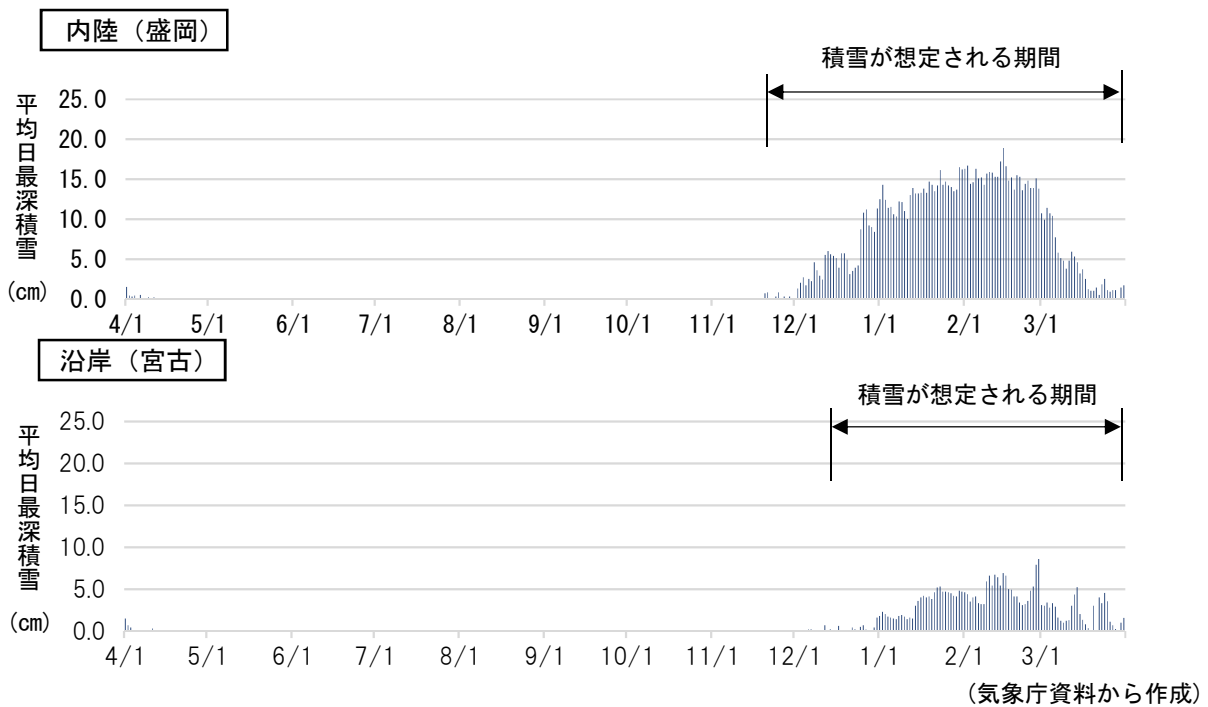


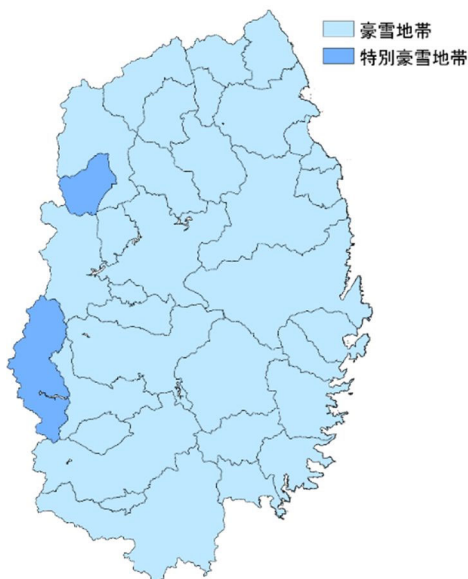
図 2-2 岩手県の平均日最深積雪 (H22 年度～H31/R1 年度)

表 2-1 岩手県における自転車の交通事故発生状況 (H27 年～H31/R1 年)

(件)

年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	冬期間での発生割合 (%) (12月～3月)
H27	6	12	13	17	43	30	30	25	27	25	33	30	291	21.0
H28	11	7	13	27	21	26	31	32	29	25	30	14	266	16.9
H29	10	6	7	20	34	11	34	24	30	38	24	14	252	14.7
H30	3	2	5	14	19	18	13	21	26	21	29	18	189	14.8
H31/R1	5	4	20	20	27	23	30	29	21	25	28	16	248	18.1
平均	7.0	6.2	11.6	19.6	28.8	21.6	27.6	26.2	26.6	26.8	28.8	18.4	249.2	—
割合 (%)	2.8	2.5	4.7	7.9	11.6	8.7	11.1	10.5	10.7	10.8	11.6	7.4	—	17.3

(交通事故発生状況 (岩手県警察) から作成)



(国土数値情報豪雪地帯データ (H28) から作成)

図 2-3 豪雪地帯指定状況



写真 2-1 積雪時の状況 (盛岡市)

(2) 二酸化炭素排出量の状況

二酸化炭素を含む温室効果ガスの排出削減に向けた国際的な枠組み「パリ協定」が平成 27 年(2015 年)に採択され、脱炭素社会を目指す取組が世界中で行われており、我が国においても、国が令和 2 年(2020 年)10 月に「2050 年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言しました。

本県では、パリ協定の目標達成に地域から貢献するため、国に先立ち令和元年(2019 年)11 月に「温室効果ガス排出量の 2050 年実質ゼロ」を宣言するとともに、第 2 次岩手県地球温暖化対策実行計画^{※5}に、国を上回る削減目標として、2030 年度の温室効果ガス削減割合 41%を掲げ、具体的な取組を進めていくこととしています。

本県の二酸化炭素の排出量は、平成 25 年度(2013 年度)以降、高止まり傾向となっており、平成 29 年度(2017 年度)の自動車の二酸化炭素排出量は全排出量の 18.0%を占め、全国の 15.5%を上回っています。また、平成 29 年度(2017 年度)の本県の自動車利用による一世帯当たりの二酸化炭素排出量は、1,636kg-CO2/年であり、全国平均 1,046 kg-CO2/年に対し約 56 %多くなっています。

自転車は、二酸化炭素等の温室効果ガスを排出しない環境負荷の低い交通手段であり、また、約 500m から 5 km 弱程度の距離では他の交通手段と比べて目的地に到着するまでの所要時間が短いなど、効果的な移動手段の 1 つであることから、こうした自転車の特性を踏まえ、交通における自動車への依存を低減し、自転車の活用を推進することが必要です。

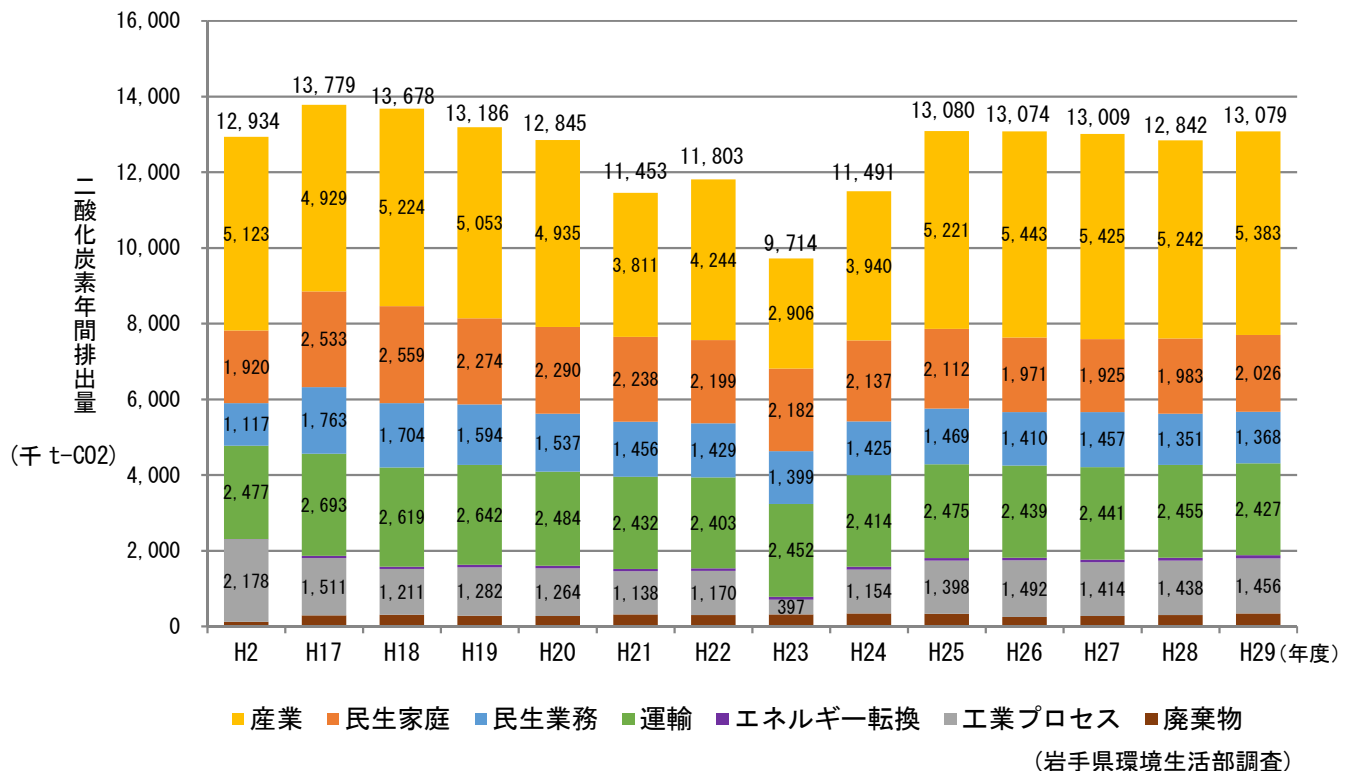


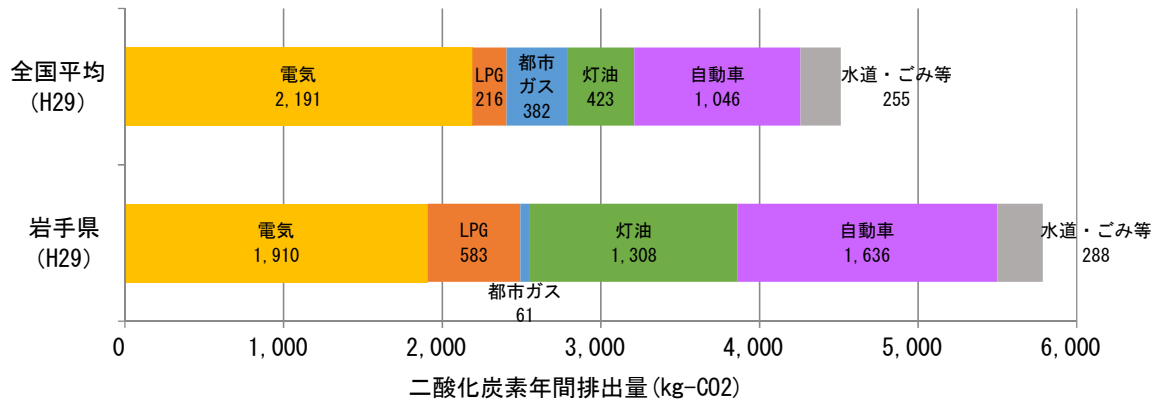
図 2-4 岩手県の二酸化炭素年間排出量の推移

※ 5 第 2 次岩手県地球温暖化対策実行計画：地球温暖化対策の推進に関する法律(平成 10 年法律第 117 号)に基づく温室効果ガスの排出抑制等のための施策等を定める地方公共団体実行計画。計画期間は令和 3 年度(2021 年度)から令和 12 年度(2030 年度)までの 10 年間。

表 2-2 運輸部門の二酸化炭素排出量※⁶ (H29 年度)

	岩手県		全国	
	排出量 (千 t-CO ₂)	割合 (%)	排出量 (千 t-CO ₂)	割合 (%)
二酸化炭素排出量	13,079	100.0	1,190,000	100.0
うち運輸部門	2,427	18.6	213,000	17.9
自動車	2,361	18.0	184,000	15.5
鉄道・船舶・航空	67	0.5	29,000	2.4

(岩手県環境生活部調査)



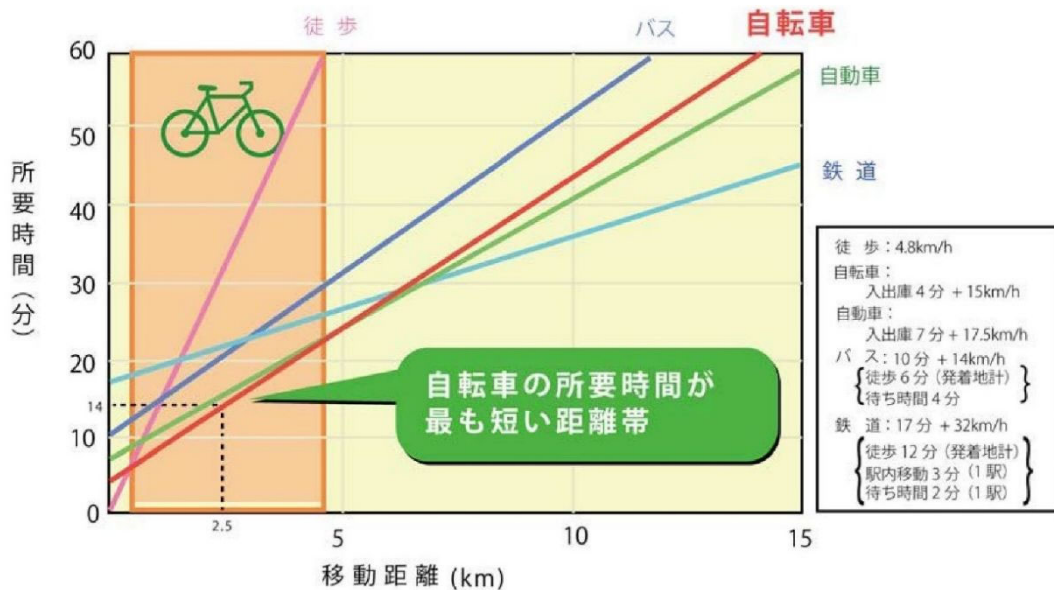
(岩手県環境生活部調査)

図 2-5 一世帯当たりの二酸化炭素年間排出量の状況

【参考】交通手段別の移動距離と所要時間の関係

自転車は、一定の距離以内では最も所要時間が短く、定時制に優れていることから、近・中距離での移動時間の短縮や定時性の確保に効果的です。

国土交通省の資料では、約 500m から 5km 弱の都市内移動において、自転車はほかの交通手段よりも所要時間が短いことが示されています。



(出典：自転車通勤導入の手引き(令和元年5月 自転車活用推進官民連携協議会))

※ 6 運輸部門の二酸化炭素排出量：端数処理を行っているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

【参考】2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

令和2年(2020)年12月25日に国が策定した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」は、2050年カーボンニュートラルへの挑戦を経済と環境の好循環につなげるための産業政策であり、14の重要分野ごとに、あらゆる政策を盛り込んだ実行計画です。

この戦略の中で、自転車関係施策については、重要分野のひとつである「物流・人流・土木インフラ産業」において、「スマート交通の導入、自転車移動の導入促進」の取組として、「地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、国においても新たな自転車活用推進計画を策定し、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進する」ことが明記されています。

⑧物流・人流・土木インフラ産業

◆ カーボンニュートラルポートの形成、スマート交通の導入、自転車移動の導入促進、グリーン物流の推進、交通ネットワーク・拠点・輸送の効率化・低炭素化の推進、インフラ・都市空間等でのゼロミッション化、建設施工におけるカーボンニュートラルの実現に総合的に取り組むことで、物流・人流・土木インフラ産業での2050年のカーボンニュートラル実現を目指す。

	現状と課題	今後の取組
①カーボンニュートラルポートの形成	<p>我が国のCO2排出量の約6割が港湾・臨海部から</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国のCO2排出量の約6割を占める火力発電・製油等は主に港湾・臨海部に立地。 我が国の輸出入の99.6%を取り扱う港湾は、コンテナ貨物トレーラーや横持トラックの輸送拠点。 港湾は、水素・アンモニア等次世代エネルギーの輸入拠点。 <p>水素等次世代エネルギー輸送手段や受入体制が確立されていない。</p> <p>各事業者が個々に技術開発等に取り組んでおり、スケールメリットの創出が困難。</p> <p>水素等次世代エネルギー調達のため、海外での積出港の確保が必要。</p>	<p>港湾におけるカーボンニュートラルポートの形成</p> <p>次世代エネルギーの輸送キャリアに応じたモデル港を対象として、社会実装を推進。カーボンニュートラルポート（CNP）形成のためのマニュアルを策定し、CNPの形成を全国に展開。</p> <p>次世代エネルギー資源獲得に資する海外における港湾投資の検討</p> <p>海外からの次世代エネルギー資源の安価な大量輸入のため、積出港の環境整備等、企業による取組を支援。</p>
②スマート交通の導入、自転車移動の導入促進	<ul style="list-style-type: none"> 複数の交通機関の乗換の複雑さなど、利便性の面で更に改善を進めるべき課題が存在 自家用自動車へ過度に依存することのない移動手段の確保 電動化・自動化によるCO2排出の少ない輸送システムが導入された社会の実現：日常生活における車の使い方ははじめとした国民の行動変容を促すとともに、自家用自動車の過度な依存を見直し、地方部における公共交通機関の確保・維持や、利用促進を図ることが重要。 自転車活用：自転車通行空間の整備延長は約2,930km（R元年度末） 	<p>日常生活における車の使い方ははじめとした国民の行動変容を促す。</p> <p>⇒地域公共交通活性化再生法を活用した地域公共交通の充実やMaaSの利便性向上の取組を官民一体で推進し、自家用自動車へ過度に依存することのない移動手段を確保。</p> <ul style="list-style-type: none"> まちづくりと連携し、LRT・BRT、電動化・自動化された公共交通等、新たな技術を活用したCO2排出の少ない輸送システムの導入促進。 自転車活用：自転車通行空間の整備や自転車活用の促進
③グリーン物流の推進、交通ネットワーク・拠点・輸送の効率化・低炭素化の推進	<ul style="list-style-type: none"> モーダルシフトの推進：低炭素型の物流体系構築のため、CO2排出削減効果の高いモーダルシフトの推進が必要。 物流施設の低炭素化：庫内作業の省人化に伴う照明等エネルギー消費量の削減や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器の導入によるエネルギー消費量の削減及び脱フロンが不可欠。 ドローン物流の実用化：過疎地域では、輸配送の効率化や物流の持続可能性の確保が課題。 燃料電池鉄道車両の開発・導入：現行の関連基準・規制が燃料電池（FC）鉄道車両の走行を想定していない。 エコアポート：コスト面に課題があり、各空港において導入を見送られているシステムが存在。 航空交通システムの高度化：従来の航法よりも飛行距離を短縮し、より多くの航空機を効率よく飛行させることが可能となるRNAV経路の導入促進が必要。 道路における主要渋滞箇所は約9,000箇所（R元年11月時点）、国内貨物輸送の約8割がトラック輸送。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車輸送からCO2排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進。 物流施設における省人化機器及び再生可能エネルギー設備の導入や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換に係る取組を推進。 持続可能な事業形態の整理、機体導入への支援。 FC鉄道車両の社会実装に向け、関連基準・規制等、必要な環境整備を検討。 エコアポートガイドラインの改正を含めた検討、GPUの導入促進、空港施設のLED化等省エネルギーシステムの導入推進、空港車両のFC化・電動化によるグリーンエネルギー車両の導入を促進。 革新的運航改善に向けた国際協調、研究開発に取り組む。 道路ネットワークの整備や道路を賢く使う取組等の道路交通流対策を推進。 ダブル連結トラックによる物流の効率化を推進。

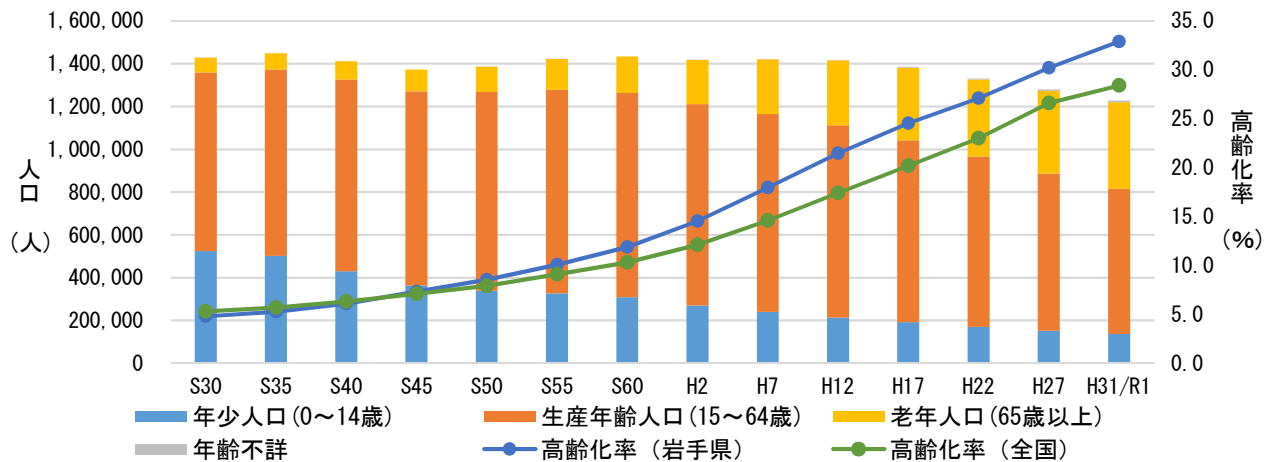
(出典：成長戦略会議(第6回)資料(令和2年12月25日))

(3) 人口等の状況

① 人口及び高齢化率

本県の人口は、昭和30年代中盤の約145万人をピークに減少傾向で推移し、昭和40年代後半から50年代後半にかけて一旦増加傾向となり、昭和60年(1985年)に143万人となった後は減少傾向で推移し、令和元年(2019年)は約123万人(全国32位)となっています。

また、高齢化率^{※7}は、年々増加しており、令和元年(2019年)時点では、全国平均28.4%に対して本県は33.1%(全国8位)となっています。



(岩手県毎月人口推計、令和2年版高齢社会白書(内閣府)から作成)

図2-6 岩手県の人口・高齢化率の推移

表2-3 都道府県別人口(H31/R1年)

順位	都道府県	総人口(万人)
1	東京都	1,392
2	神奈川県	920
3	大阪府	881
4	愛知県	755
5	埼玉県	735
～		
32	岩手県	123
～		
46	島根県	67
47	鳥取県	56
東北		867
全国		12,617

表2-4 都道府県別高齢化率(H31/R1年)

順位	都道府県	高齢化率(%)
1	秋田県	37.2
2	高知県	35.2
3	山口県	34.3
4	島根県	34.3
5	徳島県	33.6
6	山形県	33.4
7	青森県	33.3
8	岩手県	33.1
～		
47	沖縄県	22.2
東北平均		32.0
全国平均		28.4

(表2-3～表2-4：人口推計(総務省統計局)から作成)

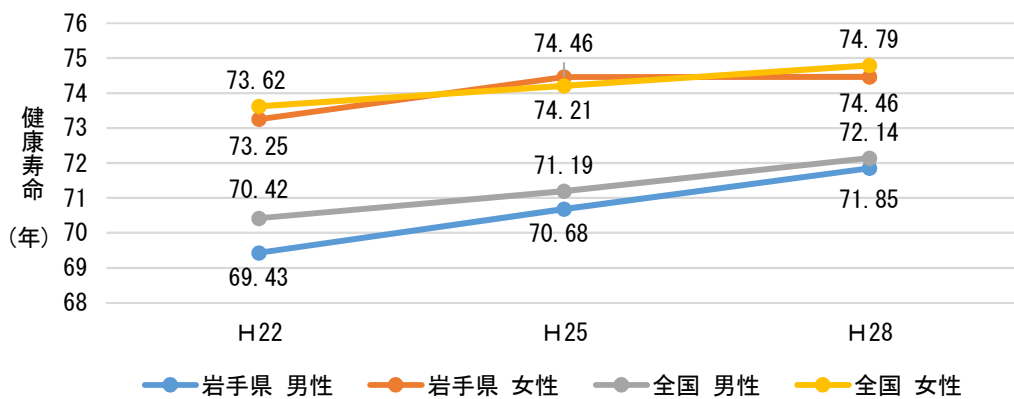
※7 高齢化率：65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合。

② 健康寿命及び主な生活習慣病による年齢調整死亡率

本県の平成 28 年(2016 年)の健康寿命^{※8}は、男性 71.85 年(全国 28 位)、女性 74.46 年(全国 34 位)となっており、全国平均の男性 72.14 年、女性 74.79 年を下回っています。

また、本県の主な生活習慣病による平成 27 年の年齢調整死亡率^{※9}は、脳卒中等の脳血管疾患で男性 51.8(全国 45 位)、女性 29.3(全国 47 位)、心臓病等の心疾患で男性 80.5(全国 46 位)、女性 37.9(全国 38 位)と全国下位に位置しているほか、65 歳未満における平成 28 年の年齢調整死亡率(全死因)は、男性 180.5(全国平均 151.5)、女性 90.2(全国平均 78.7)と全国平均を上回っており、生活習慣病の予防等により、働き盛りの世代における年齢調整死亡率を低下させる必要があります。

生活習慣病を発症するリスクを低減させるためには、食生活改善や禁煙等のほか、サイクリングや自転車通勤等の日常生活の中で無理なく実践できる運動習慣の定着を図ることが必要です。



(健康寿命の全国推移の算定・評価に関する研究—全国と都道府県の推移—(厚生労働科学研究)から作成)

図 2-7 健康寿命の推移

表 2-5 都道府県別男性の健康寿命(H28 年)

順位	都道府県	健康寿命(男性) (年)
1	山梨県	73.21
2	埼玉県	73.10
3	愛知県	73.06
~		
28	岩手県	71.85
~		
46	秋田県	71.21
—	熊本県	—
全国平均		72.14

表 2-6 都道府県別女性の健康寿命(H28 年)

順位	都道府県	健康寿命(女性) (年)
1	愛知県	76.32
2	三重県	76.30
3	山梨県	76.22
~		
34	岩手県	74.46
~		
46	広島県	73.62
—	熊本県	—
全国平均		74.79

(表 2-5 ~ 表 2-6 : 健康寿命の全国推移の算定・評価に関する研究—全国と都道府県の推移—(厚生労働科学研究)から作成)

※8 健康寿命：日常生活に制限のない期間の平均。平成 28 年熊本地震の影響により、熊本県の平成 28 年(2016 年)調査は未実施。

※9 年齢調整死亡率：人口構成の異なる集団間での死亡率を比較するため、死亡率を一定の基準人口(昭和 60 年モデル人口)に当てはめて算出した値。

表 2-7 脳血管疾患における男性の
年齢調整死亡率(人口 10 万対) (H27 年)

順位	都道府県	年齢調整死亡率 (男性)
1	滋賀県	26.4
~		
43	新潟県	47.7
44	栃木県	49.1
45	岩手県	51.8
46	秋田県	52.2
47	青森県	52.8
全国平均		37.8

表 2-8 脳血管疾患における女性の
年齢調整死亡率(人口 10 万対) (H27 年)

順位	都道府県	年齢調整死亡率 (女性)
1	大阪府	16.6
~		
43	山形県	27.4
44	鹿児島県	27.5
45	青森県	28.2
46	栃木県	28.5
47	岩手県	29.3
全国平均		21.0

表 2-9 心疾患における男性の
年齢調整死亡率(人口 10 万対) (H27 年)

順位	都道府県	年齢調整死亡率 (男性)
1	福岡県	42.3
~		
43	栃木県	78.0
44	福島県	79.2
45	愛媛県	80.3
46	岩手県	80.5
47	千葉県	81.0
全国平均		65.4

表 2-10 心疾患における女性の
年齢調整死亡率(人口 10 万対) (H27 年)

順位	都道府県	年齢調整死亡率 (女性)
1	福岡県	23.9
~		
38	岩手県	37.9
~		
45	千葉県	41.3
46	和歌山県	42.1
47	愛媛県	42.8
全国平均		34.2

(表 2-7 ~ 表 2-10 : 平成 27 年都道府県別年齢調整死亡率の概況(厚生労働省)から作成)

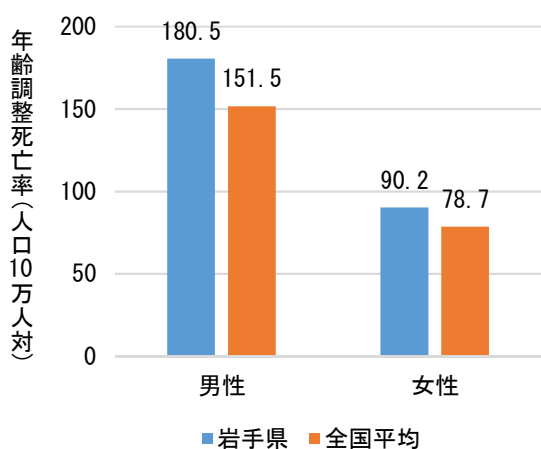


図 2-8 全死因における 65 歳未満の
年齢調整死亡率 (H28 年)

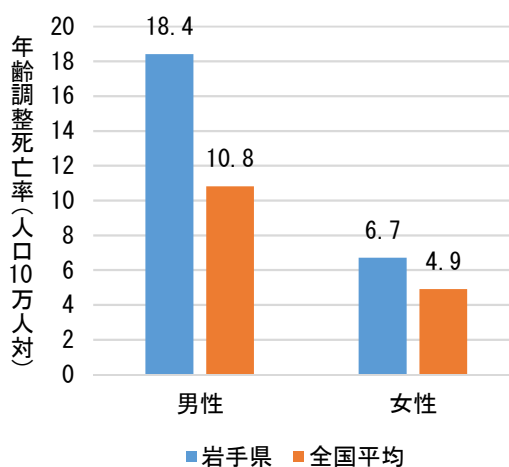


図 2-9 脳血管疾患における 65 歳未満の
年齢調整死亡率 (H28 年)

③ 自転車を活用した身体活動

本県では、県民がサイクリングなどの自転車を利用して行った運動の実施割合は、令和元年度(2019年度)は8.2%となり、平成29年度(2017年度)の11.7%から減少傾向にあります。

また、自転車は渋滞に関係ないため、一定の距離内では他の交通手段に比べて所要時間が短く、定時性に優れているなど、近・中距離での通勤時間の短縮や定時性の確保に効果的な交通手段ですが、本県では、通勤における交通手段は、自家用車利用が全体の約8割を占め全国の約5割を大きく上回っており、自転車利用は全体の約6%で全国平均の約9%を下回っています。

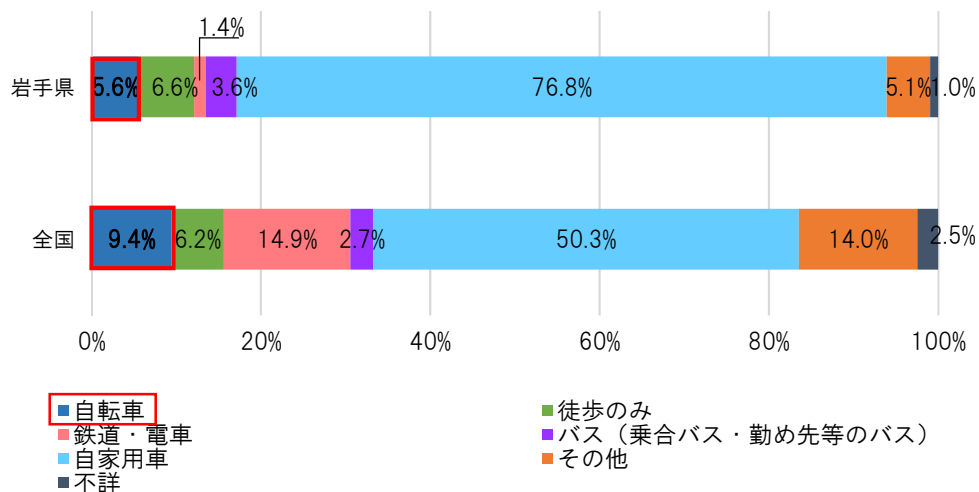
サイクリングや自転車通勤等の自転車を利用する運動は、脂肪燃焼や体力向上に効果的な運動強度を維持しやすく、生活習慣病の予防が期待されることから、日常生活の中で無理なく実践できる自転車利用を促進することにより、県民の生活習慣病の予防や体力の維持・向上を図ることが必要です。

また、昨今は、新型コロナウイルス感染症を想定した「新しい生活様式^{※10}」において密集、密接、密閉のいわゆる「3密」を回避する取組の1つとして、通勤等で自転車の活用が推奨されています。

表2-11 自転車を利用する運動を実施した県民の割合^{※11}

H28	H29	H30	H31/R1
10.0%	11.7%	10.1%	8.2%

(県民のスポーツ実施状況に関する調査から作成)



(注) 統計法に基づき、独立行政法人統計センターから「平成22年国勢調査」の抽出詳細集計データのオーダーメイド集計により提供を受けた統計成果物を基にしており、公表されている国勢調査とはその合計値において一致しないことがある。

(自転車活用推進本部資料から作成)

図2-10 通勤における交通手段別割合

- ※10 新しい生活様式：新型コロナウイルス感染症の感染拡大を長期間にわたって防ぐため、飛沫感染や接触感染、近距離での会話への対策を示したもの。
- ※11 自転車を利用する運動を実施した県民の割合：「県民のスポーツ実施状況に関する調査」で自転車通勤又はサイクリングを行った割合。

【参考】身体活動で消費するエネルギー

身体活動は、安静にしている状態より多くのエネルギーを消費する全ての動作のことであり、日常生活における労働、家事、通勤、通学等の生活活動と、スポーツなどの体力の維持・向上を目的として計画的、意図的に実施し、継続性のある活動である運動に分類されます。

厚生労働省の「健康づくりのための身体活動基準 2013」では、将来、生活習慣病等を発症するリスクを低減させるため、個人にとって望ましい身体活動の基準が定められています。

18～64歳の基準では、身体活動量の基準(日常生活で体を動かす量の考え方)として「強度が3メッツ^{※12}以上の身体活動を23メッツ・時/週行う。具体的には、歩行又はそれと同等以上の強度の身体活動を毎日60分行う。」とされています。

「3メッツ以上の身体活動(歩行又はそれと同等以上の動き)」の例として、自転車に乗った場合の運動強度は3.5～6.8メッツとされており、自転車は効果的な身体活動を行うことができます。

身体活動で消費するエネルギー



	普通歩行	速歩	水泳	自転車 (軽い負荷)	ゴルフ	軽い ジョギング	ランニング	テニス (シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量 (メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170

エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。

(出典：健康づくりのための身体活動基準 2013(厚生労働省))

※12 メッツ：運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

【参考】自転車通勤による健康増進

生活活動のひとつである自転車通勤は、内臓脂肪を燃やし、体力・筋力の維持・増進に役立つほか、がんや 心臓疾患による死亡・発症のリスク軽減等の身体面の健康増進が期待されます。

また、気分・メンタルの向上により、精神面での健康増進にもつながります。

トピック

○自転車通勤の運動強度は安静時の 6.8 倍 3 か月で体重と体脂肪率がダウン

自転車による通勤は、安静時の 6.8 倍の運動強度*であるとされています。

3 か月間の自転車通勤により、体重が 7%減 (約 6kg 減)、体脂肪率が 4%減という調査結果もあります。



※運動強度を示す単位であるメッツ (METs) より

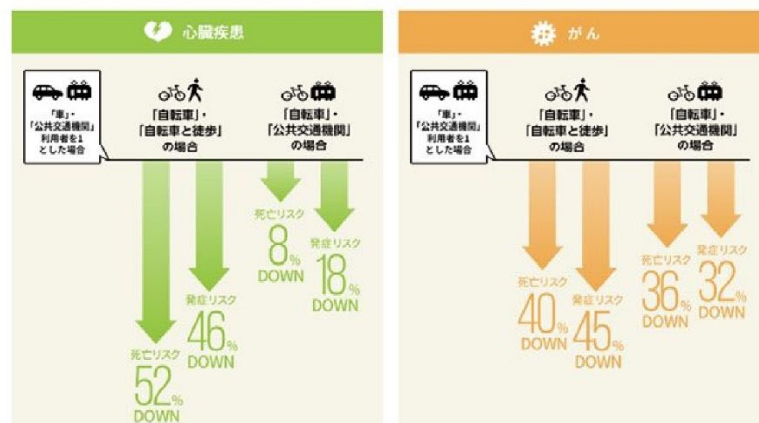
図 6 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化

【出典：株式会社シマノ】

○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン

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よび徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが 40%、心臓疾患による死亡リスクが 52%も低いことが明らかにされています。

通勤時に「クルマや公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の
心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク



【出典：BMJ2017;357j1456】

図 7 通勤時の手段別に見た心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

【出典 (図)：株式会社シマノ作成】

(出典：自転車通勤導入の手引き(令和元年5月 自転車活用推進官民連携協議会))

(4) 自転車通行空間等の状況

① 自転車通行空間

自転車を安全で快適に利用できる自転車通行空間は、その整備形態に応じて、独立した道路として設けられる「自転車専用道路」、防護柵等で車道・歩道から物理的に分離されている「自転車道」、道路標示等により自転車の通行空間が明示されている「自転車専用通行帯」、矢羽根型路面表示※¹³等により車道に自転車の通行範囲と通行方向が明示されている「車道混在」の4つに分類されます。

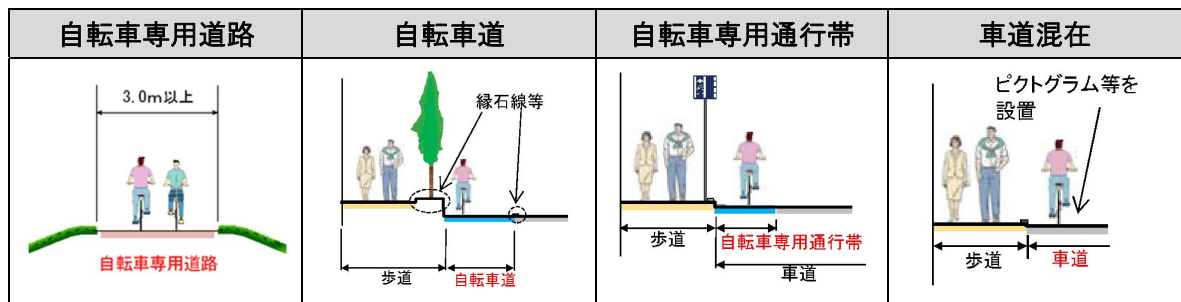
本県では、令和2年(2020年)3月末現在で、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備延長が約8kmにとどまっており、全道路延長に占める自転車通行空間の割合も東北地方の21.6%に対して6.3%と低くなっていることから、安全に自転車を利用できる自転車通行空間の整備が必要です。

表2-12 岩手県内の自転車通行空間の状況

分類	岩手県 (km)	東北地方 (km)	東北地方に占める岩手県の 道路延長の割合(%)
全道路延長	約 33,220	約 153,760	21.6
自転車専用道路	0.0	24.4	-
自転車道	0.0	3.9	-
自転車専用通行帯	0.8	28.9	2.8
車道混在	7.1	68.5	10.4
合計	7.9	125.8	6.3

※ 東北地方の合計は四捨五入の関係で一致しない。

(岩手県県土整備部調査)



(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月)(国土交通省道路局、警察庁交通局)から作成)

図2-11 自転車通行空間の整備形態



写真2-2 自転車専用通行帯 (提供:盛岡市)



写真2-3 車道混在

※13 矢羽根型路面表示:自転車の通行範囲と通行方向を青色の矢羽根等で明示して、自転車と自動車に自転車が通行する範囲であることを意識させるための路面表示。

② 自転車と歩行者の通行範囲が区分された歩道等

本県では、都市部や人家連たん部、通学路等の歩行者交通量が多い道路を中心に歩道及び自転車歩行者道(以下「歩道等」という。)の整備が進められてきました。

自転車は、道路交通法で軽車両に分類され、車道通行が原則ですが、道路標識等で通行することができるとされている場合や自転車の運転者が高齢者、児童、幼児等の場合、通行の安全を確保するためにやむを得ない場合等には、例外として歩道等を自転車で通行することができます。

本県では、国道、県道及び市町村道を含めて、自転車が通行できる歩道等^{※14}が約2,460kmありますが、自転車と歩行者の通行範囲が明示された歩道等は令和2年(2020年)3月末時点で約14kmと全体の約0.6%にとどまっており、自転車と歩行者の安全な通行を確保するため、自転車が通行できる歩道等における自転車と歩行者の通行範囲の区分が必要です。

表 2-13 岩手県内の自転車と歩行者の通行範囲を区分した歩道等の状況

歩道等延長 ^{※15}	普通自転車 ^{※16} が通行できる歩道等延長	うち自転車と歩行者が分離されている歩道等	
		延長	割合
約 4,500km	約 2,460km	約 14km	約 0.6%

(岩手県県土整備部調査)



写真 2-4 普通自転車通行指定部分^{※17}がある歩道等



写真 2-5 普通自転車通行可の歩道等



写真 2-6 普通自転車通行可の歩道等における歩行者と自転車の通行状況



写真 2-7 普通自転車歩道通行可の標識

※14 自転車が通行できる歩道等:歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識等が設置され自転車が歩道を通行できる区間。

※15 歩道等延長:歩道等設置区間について、歩道等部分の延長を左右合計した延べ延長。

※16 普通自転車: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2輪又は3輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの。

※17 普通自転車通行指定部分:歩道において自転車が通行すべき範囲を道路標示で示した部分。

③ 自転車道線

本県では、自転車道の整備等に関する法律(昭和 45 年法律第 16 号)に基づき、自転車の利用増大と心身の健全な発達に資することを目的として、一般県道北上花巻温泉自転車道線、一般県道盛岡矢巾自転車道線及び一般県道遠野東和自転車道線の3路線を整備してきました。

これらの自転車道線は、通勤や通学、サイクリングなどで利用されていますが、各路線で経年劣化による舗装のひび割れが生じるなど、道路の老朽化が進行しており、舗装補修等の適切な維持管理が必要です。

また、自転車道線の沿線には、展勝地(北上市)や御所湖(盛岡市、雫石町)、伝承園(遠野市)などが位置しており、これらの地域の魅力である観光スポットを楽しむことができるサイクリングルートとして、自転車道線の一層の利用促進が必要です。

表 2-14 県管理自転車道線の状況

路線名	延長(km)	市町村
一般県道北上花巻温泉自転車道線	26.2	花巻市、北上市
一般県道盛岡矢巾自転車道線	29.9	盛岡市、雫石町、滝沢市、矢巾町
一般県道遠野東和自転車道線	26.4	花巻市、遠野市
合計	82.4	

※ 合計は四捨五入の関係で一致しない。

(岩手の道路現況(平成 31 年 4 月 1 日現在)から作成)



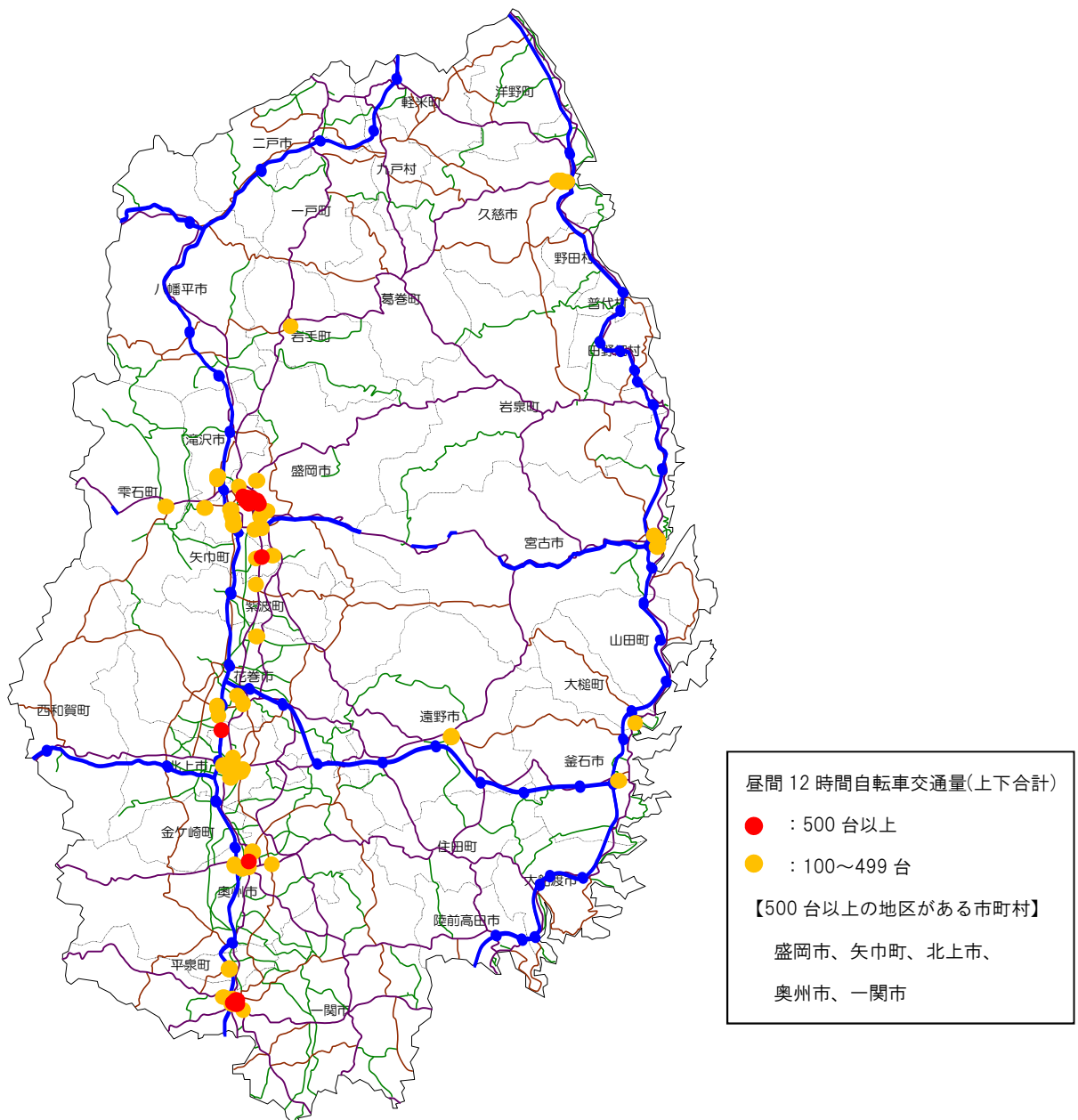
図 2-12 県管理自転車道線の位置

(5) 市町村自転車計画等の策定状況

① 市町村自転車計画

法第 11 条の規定では、市町村は国及び都道府県自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた市町村自転車計画を定めるよう努めることとされています。

本県では、内陸部の市町村に昼間 12 時間当たり自転車交通量が 500 台以上の自転車交通量が多い県管理道路が集中しているほか、沿岸部では一部の市町村の市街地において自転車交通量が 100 台/12h 以上の比較的自転車交通量が多い県管理道路がありますが、令和 2 年(2020 年)3 月末時点で市町村自転車計画を策定している市町村はなく、各市町村の実情に応じた自転車の活用を促進するため、市町村自転車計画の策定に向けた支援が必要です。



(平成 27 年度 岩手県道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査から作成)

図 2-13 県管理道路の自転車交通量が多い箇所^{※18}

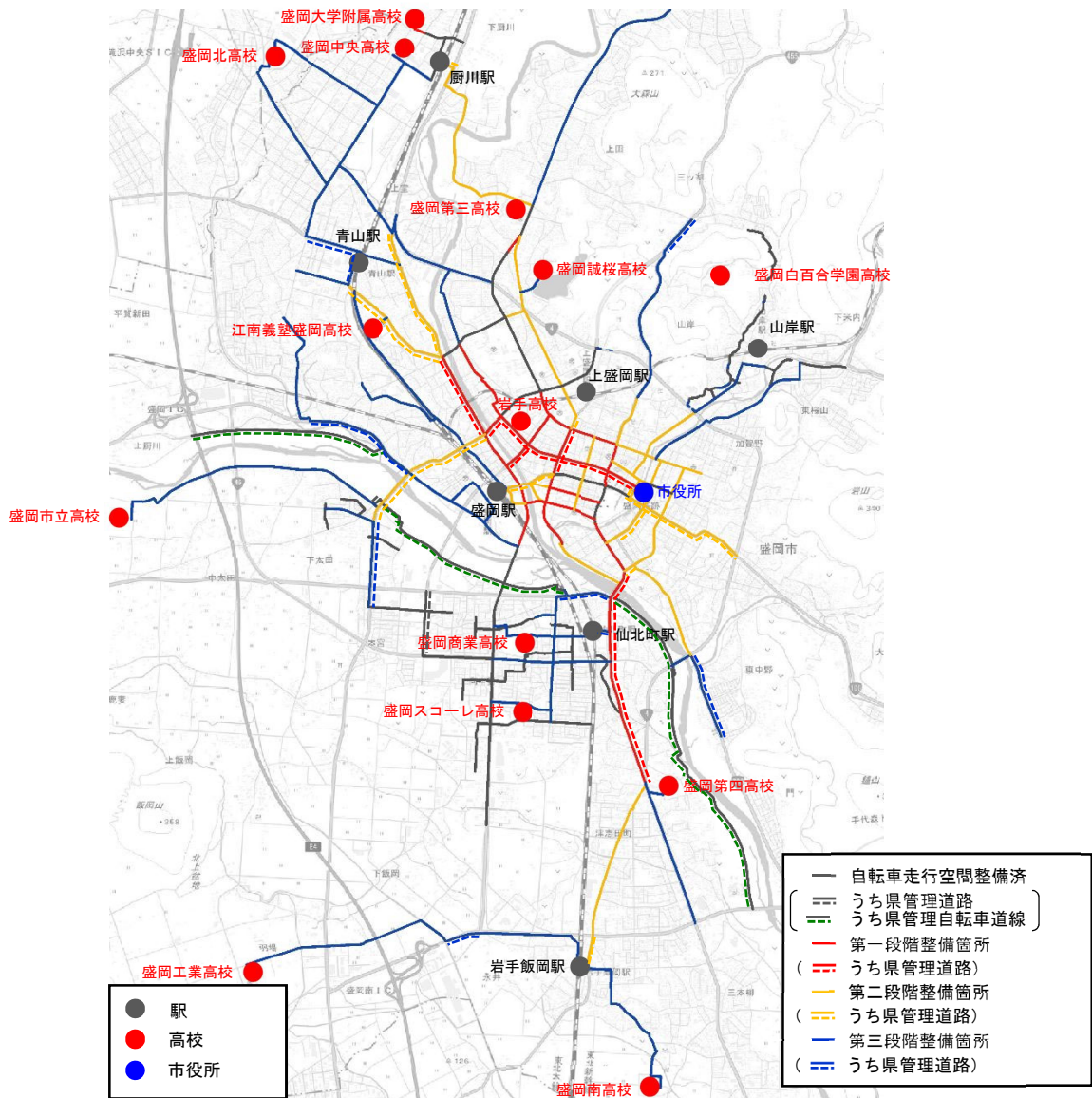
※18 県管理道路の自転車交通量が多い箇所：昼間 12 時間自転車交通量 100 台以上の交通量観測地点。

② 自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するためには、市町村が地域の実情に応じた自転車ネットワーク計画^{※19}を策定することが望まれます。

盛岡市では、「盛岡市自転車の安全利用及び利用促進並びに自転車等の放置防止に関する条例(平成 19 年 12 月 25 日条例第 73 号)(以下「盛岡市自転車条例」という。)」に基づき安全で快適な自転車通行空間の整備を推進するため、平成 28 年(2016 年)3月に盛岡市自転車ネットワーク計画が策定され、自転車通行空間の整備が計画的に進められています。

本県では、自転車ネットワーク計画が定められている市町村は令和 2 年(2020 年)3月末時点で盛岡市のみであり、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため市町村の実情に応じた自転車ネットワーク計画を策定した市町村を増やしていくことが必要です。



(盛岡市自転車ネットワーク計画(盛岡市)から作成)

図 2-14 盛岡市自転車ネットワーク計画

※19 自転車ネットワーク計画：安全で快適な自転車通行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定した整備計画。

(6) 市街地における自転車通行の阻害状況

本県では、市街地において、沿道の店舗や事務所等の荷さばきによる自転車通行空間等への車両の駐停車や路上に放置されている自転車により、自転車の通行が阻害されていることがあります。

盛岡市では、盛岡市自転車条例により、盛岡駅周辺を自転車等放置禁止区域^{※20}及び自転車等放置規制区域^{※21}に指定しており、路上への駐輪は禁止されています。

自転車交通量が多い盛岡市大通地区では、路上への放置自転車が平成28年度頃までは減少傾向でしたが、近年は横ばいで推移しており、車両や歩行者の通行の支障となっています。

こうした荷さばき車両の駐車や放置自転車による自転車通行の阻害を防止するため、地域全体の駐車場整備計画や自転車等駐輪場整備計画の策定が必要です。

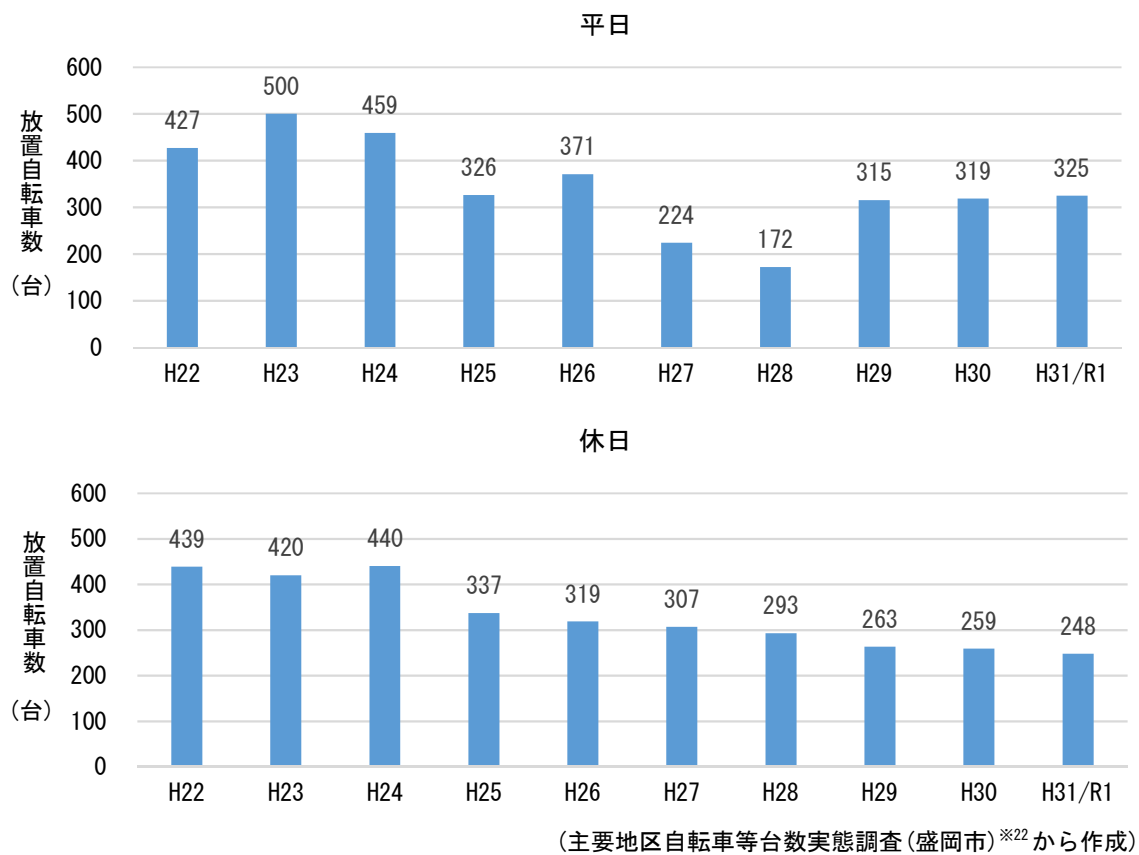


図2-15 盛岡市大通地区の放置自転車の状況

※20 自転車等放置禁止区域：自転車等駐輪場が整備されている地域内の公共の場所で自転車等の放置により良好な生活環境が著しく阻害されると認められ市長が指定した区域。

※21 自転車等放置規制区域：放置禁止区域の周辺の地域内の公共の場所で当該放置禁止区域の指定により自転車等の放置が増大し、良好な生活環境が阻害されると認められ市長が指定した区域。

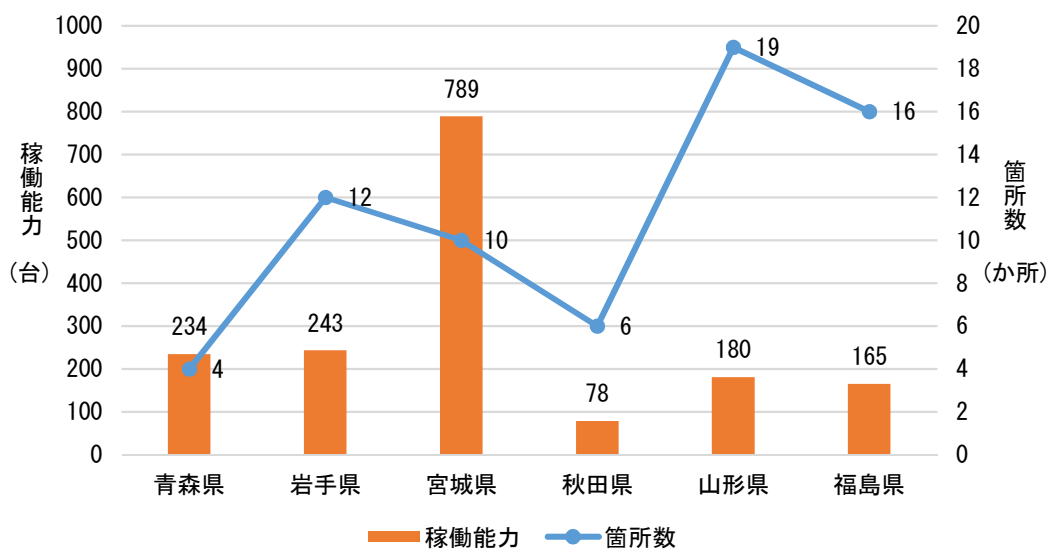
※22 主要地区自転車等台数実態調査：放置自転車等放置防止対策の基礎資料とするための盛岡市で実施している調査。平日・休日の1日で時間帯を定め、放置自転車台数を調査している。

(7) シェアサイクル等の導入状況

自転車は、バス等の公共交通とともに、都市部や観光地における二次交通としての役割を有しており、自転車の公共的な交通としてはシェアサイクル^{※23}やレンタサイクル^{※24}があります。

本県では、県内各地でレンタサイクルが導入されており、駅周辺におけるレンタサイクルの導入箇所数は令和元年(2019年)8月末時点で12か所あり、東北地方では山形県及び福島県に次いで第3位となっていますが、シェアサイクルを利用可能な市町村は令和2年(2020年)12月末時点で盛岡市のみであり、東北地方で最も少なくなっています。

日常生活や観光地における利便性向上のため、シェアサイクルやレンタサイクルの普及拡大に向けた検討が必要です。



(駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(令和2年3月)(国土交通省)から作成)

図2-16 駅周辺におけるレンタサイクルの東北6県の設置状況

表2-15 東北地方におけるシェアサイクルの導入状況

都道府県	導入市町村数
青森県	4
岩手県	1
宮城県	5
秋田県	2
山形県	2
福島県	3

(令和2年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料(国土交通省)から作成)

※23 シェアサイクル: 相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、貸出場所と返却場所は異なるポートでもよい面的な都市交通に供されるシステム。片道利用や、周遊先ポートでの乗り捨てが可能。

※24 レンタサイクル: 鉄道駅等に近接して設置された一つのサイクルポートを中心に、往復利用の端末交通に供されるシステム。

【参考】盛岡市内で利用できるシェアサイクル

盛岡市内では「HELLO CYCLING」のシェアサイクル(電動アシスト自転車)を利用することができます。

「HELLO CYCLING」のシェアサイクル(電動アシスト自転車)は 24 時間利用可能であり「HELLO CYCLING」のロゴが掲示された指定のサイクルポートであればどこでも返却することが可能です。

サイクルポートは、令和2年12月末時点で盛岡市内に4か所設置されており、ウェブサイトから近くのサイクルポートを探して予約ができます。また、クレジットカード等のICカードを登録すると、次回から予約なしで利用することも可能です。

○利用料金

100円 / 15分 ・ 1,500円 / 12時間



(8) 県内の自転車競技施設等の状況

本県には、複数の自転車競技施設が整備されており、このうち、紫波町の紫波自転車競技場では、岩手県高等学校総合体育大会や岩手県民体育大会自転車競技会等が開催されているほか定期的な無料開放に合わせて初心者自転車教室を無料で開催するなど、県民が自転車に親しむ取組が行われています。

また、令和2年(2020年)5月には、大船渡市で廃校となった旧甫嶺小学校等を活用して整備された東北初の本格的なBMX^{※25}レースコースを有する三陸BMXスタジアムがオープンし、同年10月には、体育館内にジャンプなどを行うための各種セクションを設けた室内パークも整備され、自転車を活用した地域活性化が期待されています。

これらのサイクルスポーツの普及拡大を図るため、サイクルスポーツの魅力や自転車競技施設の利用促進に向けた広報啓発等が必要です。

○ 紫波自転車競技場

所在地	紫波郡紫波町北日詰地内
整備年	昭和45年(1970年) (平成25年(2017年)改修)
施設概要	1周333.333mのバンク(トラック)が整備されている岩手県で唯一の自転車競技場(公営) 【参考】無料開放事業実績 平成31年・令和元年 全10回
管理者	一般財団法人紫波町体育協会



(出典：一般財団法人紫波町体育協会ホームページ)

写真2-8 紫波自転車競技場

○ 三陸BMXスタジアム

所在地	大船渡市三陸町越喜来地内
整備年	令和2年(2020年)
施設概要	廃校となっていた小学校の校庭と隣接する土地を活用して整備された本格的なBMXレースコース 体育館を活用した室内パークも整備されており、BMXやスケートボードでの利用が可能(民営)
管理者	合同会社T X F



(提供：合同会社T X F)

写真2-9 三陸BMXスタジアム

※25 BMX : Bicycle Motocross(バイシクルモトクロス)の略で自転車競技の1種。

(9) 自転車の保有状況及び使用状況

本県の平成 30 年度(2018 年度)の自転車世帯保有率は 67.5%で全国 23 位となっており、一世帯当たり自転車平均保有台数は 1.34 台と全国で 11 位となっています。

また、各世帯が保有している自転車の 1 か月当たりの平均使用頻度は 8.1 日で全国 38 位となっています。

本県では、自転車を保有している世帯が全国平均より多い反面、使用頻度は低い状況となっていることから、日常生活における自転車の利用促進が必要です。

表 2-16 都道府県別自転車世帯保有率

順位	都道府県	世帯保有率 (%)
1	滋賀県	78.4
2	埼玉県	78.1
3	山形県	77.9
4	香川県	75.1
5	岡山県	74.9
～		
23	岩手県	67.5
～		
43	福岡県	57.6
44	大分県	56.2
45	鹿児島県	49.6
46	沖縄県	44.5
47	長崎県	32.1
東北平均		66.4
全国平均		66.3

表 2-17 都道府県別 1 世帯当たり自転車平均保有台数

順位	都道府県	1 世帯当たりの自転車平均保有台数 (台)	1 世帯当たり人員 ^{※26} (人)
1	滋賀県	1.62	2.48
2	山形県	1.53	2.68
3	埼玉県	1.51	2.26
3	大阪府	1.51	2.08
5	岡山県	1.44	2.28
～			
11	岩手県	1.34	2.41
～			
43	島根県	0.99	2.38
44	大分県	0.97	2.18
45	鹿児島県	0.74	2.05
46	沖縄県	0.72	2.29
47	長崎県	0.56	2.18
東北平均		1.20	2.40
全国平均		1.22	2.20

(表 2-16～表 2-17 : 平成 30 年度自転車保有実態に関する調査報告書

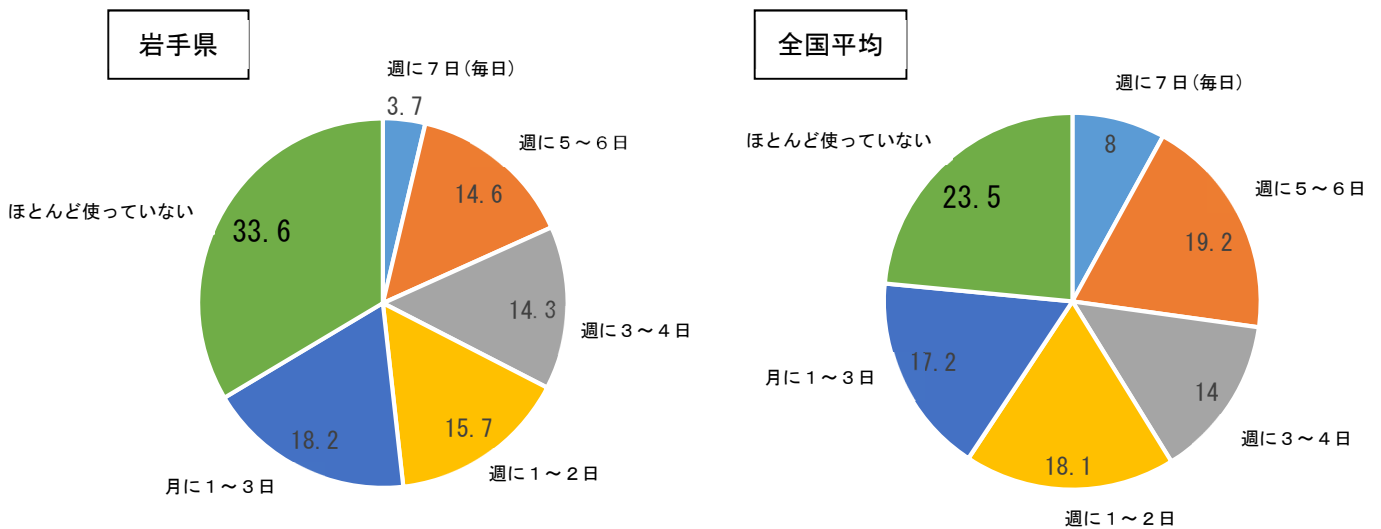
(一般社団法人 自転車産業振興協会)から作成)

※26 1 世帯当たり人員：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(平成 30 年 1 月 1 日現在)(総務省)の人口及び世帯数から算出。

表 2-18 都道府県別 1 か月当たりの自転車平均使用頻度

順位	都道府県	1 か月の 平均使用頻度
1	大阪府	13.5 日
2	東京都	12.5 日
3	京都府	12.2 日
4	埼玉県	12.0 日
5	熊本県	11.2 日
5	滋賀県	11.2 日
~		
38	岩手県	8.1 日
~		
43	鳥取県	7.7 日
44	新潟県	7.6 日
45	福島県	7.5 日
46	長崎県	7.4 日
47	長野県	6.7 日
東北平均		8.6 日
全国平均		10.6 日

(平成 30 年度自転車保有実態に関する調査報告書
(一般社団法人 自転車産業振興協会)から作成)



(平成 30 年度自転車保有実態に関する調査報告書(一般社団法人 自転車産業振興協会)から作成)

図 2-17 自転車の使用頻度

(10) 観光の状況

本県の令和元年(2019年)の宿泊者数は、東日本大震災津波前の平成22年と比較すると47.2%の増加しており、外国人宿泊者数も令和元年(2019年)に過去最高を記録するなど順調に増加してきましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度(2020年度)は大幅な減少が見込まれています。

令和元年度(2019年度)における本県観光に関する調査では、期待したことに対する満足度が高い項目が「岩手の人と交流する・触れ合う」、「地域の文化に触れる」、「体験プログラム・イベント等へ参加する」などとなっており、これらの体験型コンテンツの一層の充実を図るとともに、観光客の多様なニーズに応じた広域周遊や滞在型、高付加価値型等の旅行商品を開発し売り込んでいくことなどにより誘客拡大を図る必要があります。

また、今後、人口減少・少子高齢化等による国内観光客数の減少が懸念される中、経済効果の高いインバウンド^{※27}誘客を一層推進する必要があります。訪日外国人旅行者の消費動向とニーズ調査では、訪日外国人が地方で行った活動(観光・娯楽)は、徒歩や自転車による地域探索の割合が高く、外国人観光客のニーズが従来の「モノ消費^{※28}」から体験型観光の「コト消費^{※29}」に変化しており、サイクルツーリズムはインバウンド誘客を促進できる可能性があります。

本県では、八幡平市や葛巻町等でサイクルツーリズムに取り組んでいますが、サイクルツーリズムを推進するためには快適にサイクリングを楽しめるサイクルルートなどの環境整備が必要です。

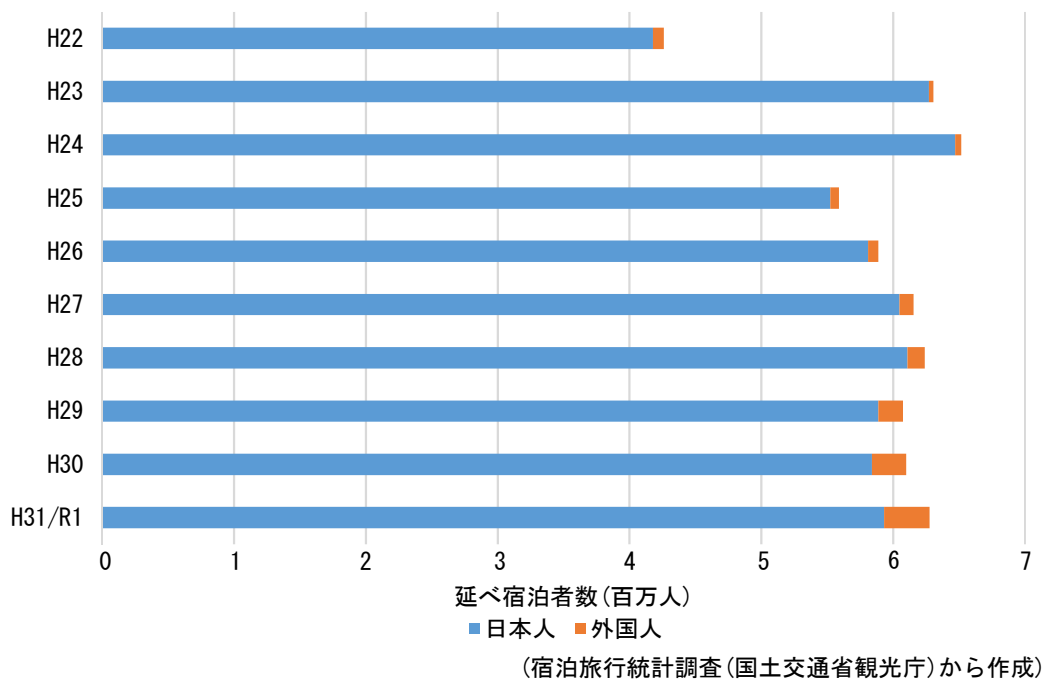


図2-18 岩手県の延べ宿泊者数

※27 インバウンド：外国人が訪れてくる旅行。

※28 モノ消費：個別の製品やサービスの持つ機能的価値を消費すること。

※29 コト消費：製品を購入して使用したり、単品の機能的なサービスを享受するのみではなく、個別の事象が連なった総体である「一連の体験」を対象とした消費活動のこと。

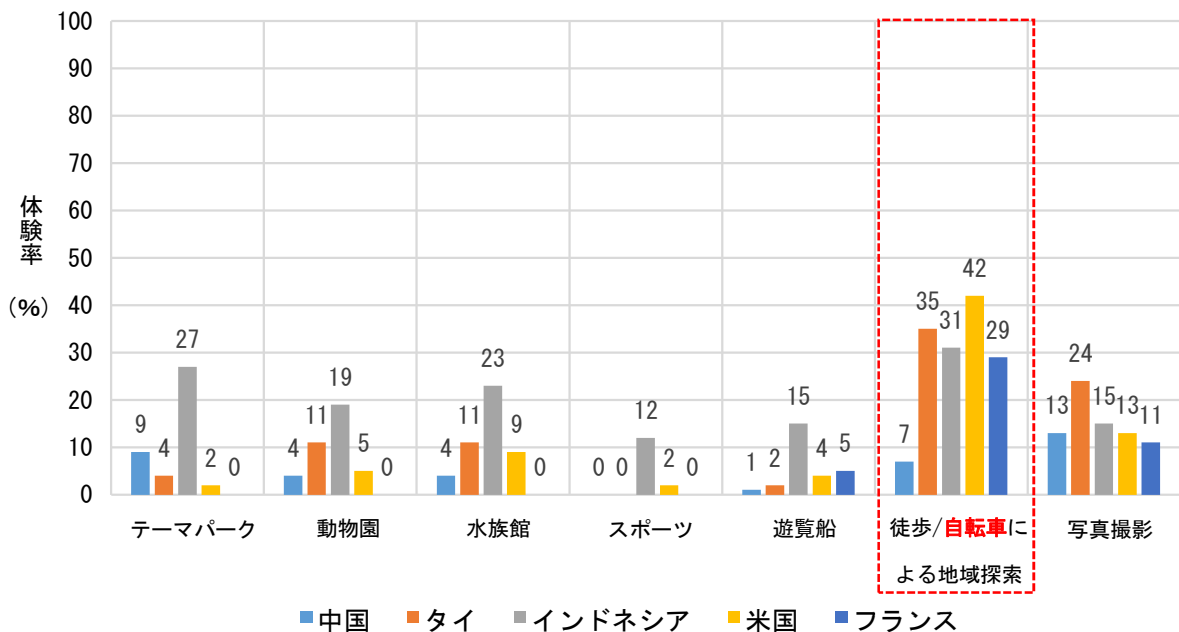
表 2-19 岩手県の観光に最も期待する項目

順位	項目	割合 (%)
1	自然景観をみること	19.4
2	観光文化施設を訪れる	14.1
3	美味しいものを食べる	12.7
4	体験プログラム・イベント等へ参加する	11.5
5	買物をする	9.9

表 2-20 岩手県の観光に期待したことに対する満足度

順位	項目	割合 (%)
1	岩手県の人と交流する・触れ合う	91.2
2	地域の文化に触れる	85.0
3	体験プログラム・イベント等へ参加する	81.7
4	その他	80.8
5	美味しいものを食べる	80.1

(表 2-19～表 2-20: 令和元年度岩手県観光統計概要から作成)



(訪日外国人旅行者の消費動向とニーズ調査報告(日本政府観光局)から作成)

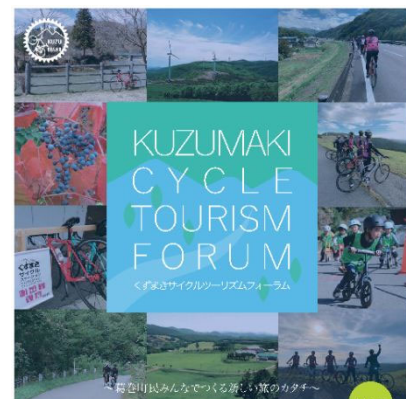
図 2-19 訪日外国人が地方で行った活動(観光・娯楽)

【参考】岩手県内におけるサイクルツーリズムの推進に向けた取組

〇くずまきサイクルツーリズムフォーラム

葛巻町では、令和2年10月11日に「くずまきサイクルツーリズムフォーラム」を開催するなど、サイクルツーリズムの推進に向けた取組が行われています。

フォーラムでは「くずまき型サイクルツーリズム」を構築する取組の紹介やサイクルツーリズムの実践者によるパネルディスカッションが行われるなど、サイクルツーリズムの機運を高める取組が行われています。



2020.10.11 特別イベント 8:00-13:30
 フェアーズ 11:00-13:00 先着60名様

(提供：くずまき型 DMO 観光 PR 検討部会)

(11) 自転車関連の大会等の開催状況

本県では、「ツール・ド・三陸」や「八幡平ヒルクライム」、「みちのく岩手雫石銀河ライド」等の地域の特色を生かした様々な自転車関連の大会等が各地で開催されています。

しかし、自転車関連の大会等の参加者数は減少傾向となっており、自転車を通じた交流人口や自転車競技人口の拡大等を図るため、県内各地で開催されている自転車関連の大会等の開催を促進する必要があります。

表 2-21 県内で開催された主な自転車関連の大会等(2019年～2020年)

大会名	日程	参加人数	場所
第20回紫波サイクルチャレンジ大会	2019年4月29日(月・祝)	40人	紫波町
岩手日報杯 第71回岩手県自転車ロードレース大会	2019年5月5日(日)	169人	紫波町
おおつち新山高原ヒルクライム2019	2019年5月19日(日)	172人	大槌町
第71回岩手県高等学校総合体育大会(自転車競技)	2019年5月25日(土)・26日(日)	51人	紫波町
第71回岩手県民体育大会(自転車競技会)	2019年6月29日(土)	48人	紫波町
IBC岩手放送・紫波町長杯 第54回岩手県自転車ロードレース選手権大会	2019年6月30日(日)	57人	紫波町
きたかみ夏油高原ヒルクライム2019	2019年7月6日(土)・7日(日)	687人	北上市
第8回ツール・ド・三陸～サイクリングチャレンジ 2019～ in りくぜんたかた・おおふなと	2019年8月24日(土)・25日(日)	471人	陸前高田市 大船渡市
八幡平ヒルクライム2019	2019年8月25日(日)	302人	八幡平市
令和元年度 岩手県自転車競技選手権大会(トラック競技)	2019年9月1日(日)	54人	紫波町
GREAT EARTH みちのく岩手雫石銀河ライド	2019年9月8日(日)	296人	雫石町
第41回岩手県高等学校新人自転車競技大会	2019年10月19日(土)・20日(日)	48人	紫波町
令和2年度岩手県高校自転車競技記録会	2020年6月27日(土)・28日(日)	46人	紫波町
八幡平ヒルクライム2020	2020年8月30日(日)	293人	八幡平市
令和2年度 岩手県自転車競技選手権大会(トラック競技)	2020年9月6日(日)	36人	紫波町
第21回紫波サイクルチャレンジ大会	2020年10月4日(日)	41人	紫波町
東北エクストリームフェス	2020年10月10日(土)・11日(日)	12人	大船渡市
第42回岩手県高等学校新人自転車競技大会	2020年10月17日(土)・18日(日)	38人	紫波町

(岩手県県土整備部調査)

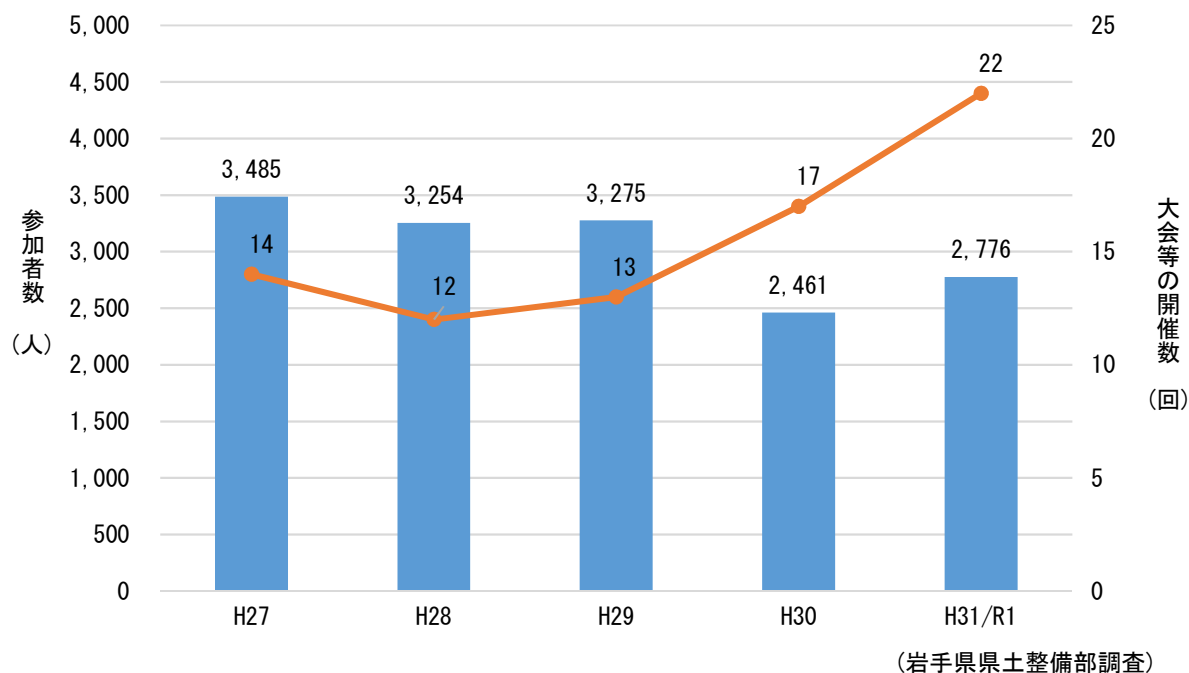


図 2-20 自転車関連の大会等の推移 ※30



(提供：八幡平ヒルクライム実行委員会)

写真 2-10 八幡平ヒルクライム



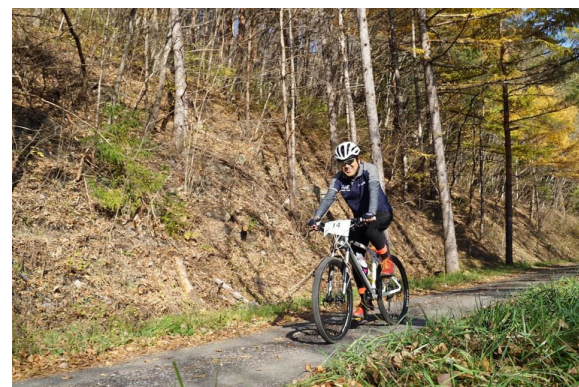
(提供：きたかみ夏油高原ヒルクライム実行委員会事務局)

写真 2-11 きたかみ夏油高原ヒルクライム



(提供：合同会社 T X F)

写真 2-12 第 1 回東北エクストリームフェス



(提供：岩泉町地域おこし協力隊)

写真 2-13 岩泉グラベルチャレンジ

※30 自転車関連の大会等の推移：平成 28 年度は「希望郷いわて国体」の参加者数を除く。

(12) サイクリングルートの状況

本県では、市町村や観光団体等が独自にサイクリングルートを設定していますが、県内各地のサイクリングルートを集約したホームページやパンフレットがないほか、現地の案内看板等が不足しているなど、サイクリングルートを利用しにくい状況となっています。

自転車を活用した観光誘客や地域振興等を図るため、ナショナルサイクルルートなどの先進事例を参考とした安全で快適に迷わず走行できる環境を備えた魅力あるサイクリングルートを整備するとともに、ルートマップやサイクルステーション(休憩施設)などの効果的な情報発信が必要です。

表 2-22 岩手県内の主なサイクリングマップ

サイクリングマップ名	主な掲載ホームページ
サイクリング&ウォーキングルート デジタルマップ〔岩手県県南広域圏版〕	岩手県県南広域振興局経営企画部ホームページ
きたかみサイクルステーションMAP	北上市ホームページ
遠野郷サイクリングMAP ちゃりなび	一般社団法人遠野市観光協会ホームページ
カシオペアエリアヒルクライムマップ	二戸市ホームページ 二戸市観光協会ホームページ
しずくいしサイクリングマップ	一般社団法人しずくいし観光協会ホームページ
岩手/葛巻町サイクリングマップ	葛巻町ホームページ
にしわがサイクリングマップ	西和賀町観光協会ホームページ

(岩手県県土整備部調査)



(出典：北上市ホームページ)

図 2-21 サイクリングマップの事例
(きたかみサイクルステーションMAP)



胆沢ダム

(出典：一般社団法人奥州市観光物産協会ホームページ)



毛越寺 浄土庭園大泉が池

(出典：一般社団法人平泉観光協会ホームページ)



(国土地理院地図を使用)



巖美溪

(出典：公益財団法人岩手県観光協会ホームページ)

栗駒焼石ほっとライドロングコース

【ルート概要】

総距離：85.0 km

ルート：骨寺村荘園交流館(一関市) → 祭時大橋(一関市) → 祭時温泉(一関市) → おろせ広場(奥州市) → 胆沢ダム(奥州市) → 毛越寺(平泉町) → 達谷窟(平泉町) → 巖美溪(一関市) → 骨寺村荘園交流館(一関市)

図 2-22 広域的なサイクリングルートの事例(岩手県県南広域振興局)

【参考】 ナショナルサイクルルート制度

ナショナルサイクルルート制度は、優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハードの両面から一定の水準を満たすルート为国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくものです。

令和元年11月7日には、第1次ナショナルサイクルルートとして、「つくば霞ヶ浦りんりんロード(茨城県)」、「ピワイチ(滋賀県)」、「しまなみ海道サイクリングロード(広島県～愛媛県)」の3ルートが指定されました。

○ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
ルート設定	サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
走行環境	誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
受入環境	多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること いつでも休憩できる環境を備えていること ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
情報発信	誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
取組体制	官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

走行環境の整備及びサイクルツーリズム推進に向けたソフト施策の取組が一定程度進んでいる、下記の3ルートを指定。

つくば霞ヶ浦りんりんロード

■概要
JR岩瀬駅～JR土浦駅間及び霞ヶ浦湖岸一周(茨城県)
延長:約180km

■取組内容

【走行環境の整備】

(矢羽根とルート案内)

【サイクルツーリズム推進のための取組】

英語、繁体字に対応したマップ、観光情報も充実

りんりんスクエア土浦(ゲートウェイ) りんりんポート土浦(ゲートウェイ)
愛媛県が主体となって、土浦市と連携し整備した全国唯一のサイクリング専用りんりん
駅の駅前直結サイクリング拠点(2018.3.29開業) ポート土浦(2018.3.30開業)

しまなみ海道サイクリングロード

■概要
JR尾道駅(広島県)～サンライズ系山(愛媛県)
延長:約70km

■取組内容

【走行環境の整備】

両道の路肩に専用ルートを提供するフルラインと路肩標示を設置

【サイクルツーリズム推進のための取組】

サイクルオアシス 尾道駅 おのたけパー(ゲートウェイ) 舟泊駅(ゲートウェイ)
OHYO MACHI 187(サイクリスト専用ホテル) しまなみリサイクルイン(JR内)

ピワイチ

■概要
琵琶湖岸一周(滋賀県)
延長:約190km

■取組内容

【走行環境の整備】

案内板設置(案内) 案内板設置(案内)

【サイクルツーリズム推進のための取組】

湖上交通浮舟(彦山市 彦船タクシー) 水原駅キオスク(ゲートウェイ)
サイクルサポーステーション(トイ・ポン)貸出、休憩所等 マップ(日・英・中・韓)3言語版を作成

(出典：自転車活用推進本部ホームページ)

(13) サイクルトレインの状況

自転車を折りたたんだり解体せずに、そのまま鉄道車両内に持ち込むことができるサービスであるサイクルトレインは、サイクルツーリズムの途中での鉄道利用や目的駅からの行動範囲が広がるなど、サイクリストにとって貴重な移動手段となっています。

本県では、三陸鉄道株式会社において、平成30年(2018年)4月から11月の間、期間限定でサイクルトレインを実施し、観光客を中心に92名の利用があったほか、IGRいわて銀河鉄道株式会社においても、令和元年(2019年)5月にサイクルトレインの試行を行いました。

また、東日本旅客鉄道株式会社では、令和元年(2019年)11月5日にJR北上線の北上駅からほっとゆだ駅間でサイクルトレインの実証実験を行っており、利用者へのアンケート調査では、駅の階段へのスロープ整備や電車内の専用スペース設置など、様々な意見が出されています。

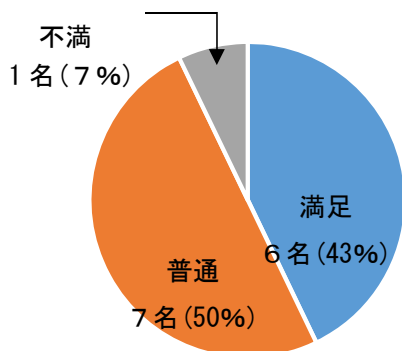
自転車利用の利便性を高めるため、鉄道事業者と連携したサイクルトレイン導入の検討が必要です。

表2-23 H30年(4月~11月)の三陸鉄道株式会社におけるサイクルトレイン利用台数 (台)

駅	久慈	陸中野田	普代	田野畑	島越	岩泉小本	宮古	釜石	三陸	綾里	盛	合計
台数	13	5	2	4	3	11	20	12	2	2	18	92

(三陸鉄道株式会社提供資料から作成)

表2-24 JR北上線の「サイクルトレイン」実証実験の満足度及び主な意見



駅での入場、出場方法について

段差や階段にスロープを整備する等、駅構内で自転車の安全かつスムーズな移動を可能にする工夫が必要。

電車内について

ボックス席主体の車両に自転車を置くと通路を大きく占有するため、自転車を置くための専用スペースの設置が必要。

列車の時刻について

乗降に時間がかかるため、ゆとりのあるダイヤにする必要。

(JR北上線利用促進協議会提供資料から作成)



積込時

(提供：東日本旅客鉄道株式会社)



車両内

(提供：東日本旅客鉄道株式会社)

写真2-14 JR北上線の「サイクルトレイン」実証実験状況

(14) 道の駅の状況

本県では、県内各地に道の駅が34駅ありますが、サイクリストが道の駅に立ち寄った際に自転車を駐輪するためのサイクルラック(スポーツバイク用の駐輪ラック)や故障、整備点検時に必要な自転車工具等を備えた道の駅が少ないため、サイクリストの利便性向上に向けて、道の駅のサイクリスト受入環境の向上を図る必要があります。



(岩手県県土整備部調査(令和2年11月現在))

図2-23 サイクルラックや自転車工具等を備えた道の駅

(15) 自転車の交通事故及び指導・警告件数の状況

本県の交通事故発生件数及び自転車事故発生件数は年々減少傾向となっておりますが、令和元年(2019年)の自転車事故発生件数は増加しており、その内訳は車との出会い頭の事故が半数以上(56.0%)を占めています。また、自転車による死亡事故は7件発生(うち6件が65歳以上の高齢者)しており、全てのケースでヘルメットが着用されておらず頭部への受傷を伴っています。

また、自動車の検挙・指導・警告件数は減少傾向となっておりますが、自転車の検挙・指導・警告件数はほぼ横ばいで推移しており、その内訳は、無灯火(27.5%)、携帯電話等使用(16.1%)、ヘッドホン使用(16.1%)の3項目の合計が全体の約6割を占めています。このようなことから交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為(危険行為)を反復して行った自転車の運転者に対する自転車運転者講習を実施しています。

自転車の安全利用を図るためには、利用者自身が自転車は車両であることを意識し、交差点等での安全確認を始めとした交通ルールの遵守や交通マナーの向上に努めるとともに、ヘルメット着用等の交通安全意識の高揚を図ることが必要です。

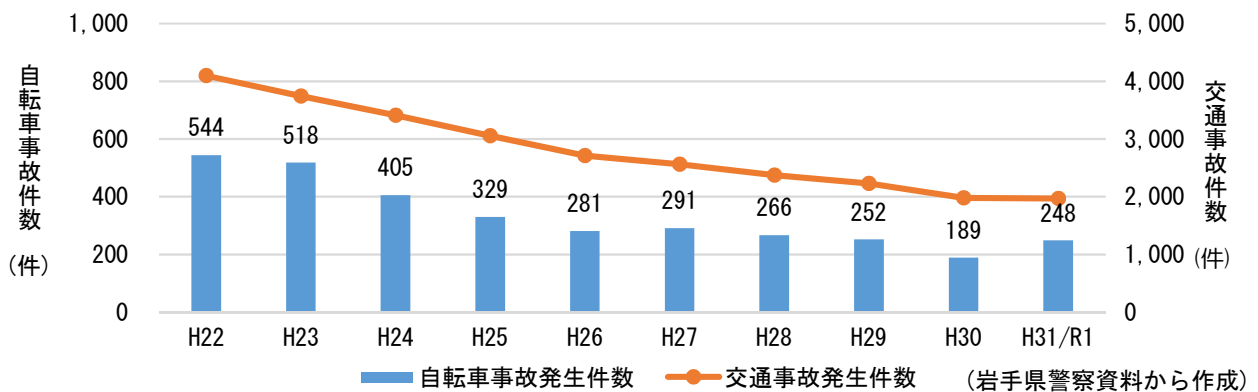


図 2-24 岩手県内の交通事故件数と自転車事故件数の推移

表 2-25 市町村別自転車事故件数 (H31/R1年)

順位	市町村	件数	割合 (%)
1	盛岡市	123	49.6
2	奥州市	33	13.3
3	北上市	29	11.7
4	花巻市	16	6.5
5	一関市	12	4.8
6	滝沢市	7	2.8
7	矢巾町	5	2.0
8	釜石市	4	1.6
8	八幡平市	4	1.6
8	紫波町	4	1.6
その他 23 市町村		11	4.4
合計		248	100.0

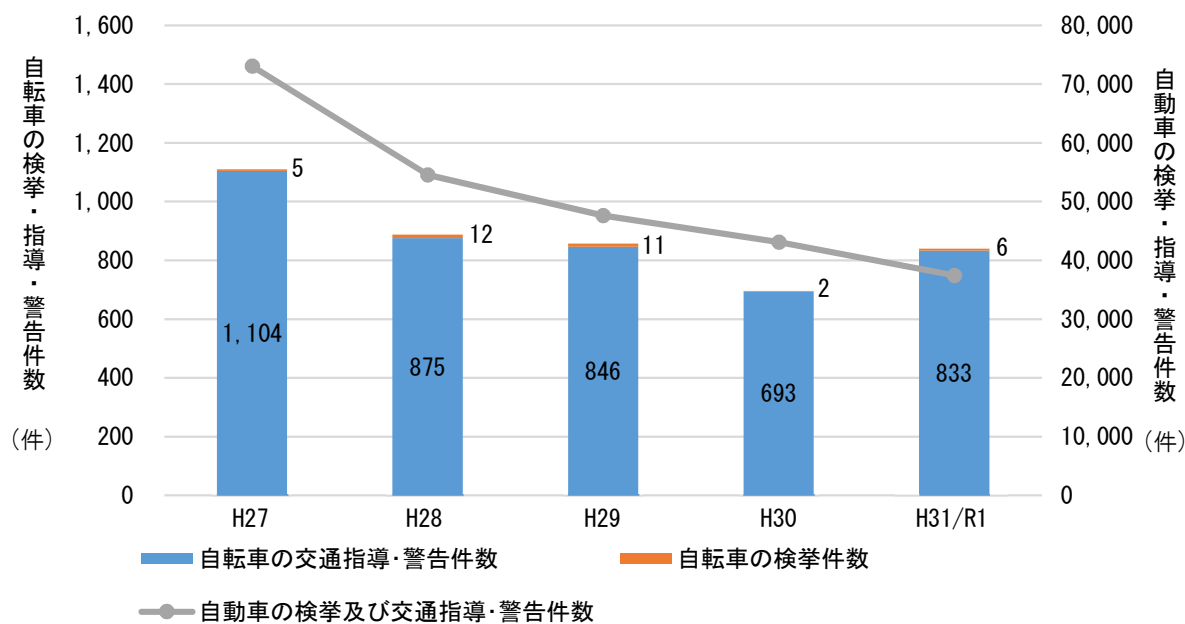
(交通事故発生状況(岩手県警察)から作成)

表 2-26 自転車事故の事故類型別集計 (H31/R1年)

事故類型		件数	割合 (%)
人対自転車		5 (5)	2.0
自転車対車両	正面衝突	0	0.0
	追突	10	4.0
	出会い頭	139 (1)	56.0
	追越・追抜等	4	1.6
	右・左折時	72	29.0
	その他	14 (1)	5.6
小計		239 (2)	96.4
自転車単独	工作物衝突	1 (1)	0.4
	路外逸脱	2 (2)	0.8
	転倒	1 (1)	0.4
	その他	0	0.0
小計		4 (4)	1.6
合計		248 (11)	100.0

()内数字は自転車加害事故の件数

(令和元年交通事故のあらまし(岩手県警察)から作成)



(岩手県警察資料から作成)

図 2-25 自転車と自動車の検挙・指導・警告件数の推移

表 2-27 自転車の指導・警告の内訳 (H31/R1 年)

交通取締り項目	件数	割合 (%)
二人乗り	31	3.7
無灯火	229	27.5
信号無視	58	7.0
一時不停止	34	4.1
歩行者に危険を及ぼす違反	7	0.8
酒酔い	46	5.5
携帯電話等使用	134	16.1
ヘッドホン使用	134	16.1
その他	160	19.2
合計	833	100.0

(岩手県警察資料から作成)

【参考】自転車運転者講習

平成 27 年 6 月 1 日の改正道路交通法の施行に伴い、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為(危険行為)を反復して行った自転車の運転者に対し、自転車運転者講習を実施しています。

【対象】

自転車乗車中に信号無視等の危険行為(15 類型)を行い、交通違反として取り締まりを受けた、または、交通事故を起こして送致された者。

ただし、3年以内に違反・事故を合わせて2回以上繰り返した場合。

【受講命令について】

自転車運転者講習受講命令書交付後、3か月以内に自転車運転者講習を受講する旨を命ずるもの。

受講時間：3時間 手数料：6,000 円

【受講命令に従わなかった場合】

5万円以下の罰金

【危険行為(15 類型)】

- ①信号無視、②通行禁止違反、③歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)、④通行区分違反、⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害、⑥遮断踏切立入り、⑦交差点安全進行義務違反等、⑧交差点優先車妨害等、⑨環状交差点安全進行義務違反等、⑩指定場所一時不停止等、⑪歩道通行時の通行方法違反、⑫制動装置(ブレーキ)不良自転車運転、⑬酒酔い運転、⑭安全運転義務違反、⑮妨害運転(交通の危険のおそれ、著しい交通の危険)



(出典：警察庁ホームページ)



(出典：警察庁ホームページ)

【参考】自転車事故による高額賠償事例

自転車で事故を起こしたり、事故に遭ったりしないために、交通ルールを守り、安全運転を心がけることが何よりも重要です。

しかし、自転車による事故で被害者や加害者になることもあり、全国的には、自転車事故によって他人の生命や身体を害した場合に、加害者が数千万円もの高額な損害賠償を命じられる判決事例が出ています。

被害内容	被害者	加害者・過失	裁判所	判決日	賠償額(万円)
歩行者後遺障害	女性62歳	小学生(11歳) 無灯火	神戸	平成25年7月4日	9,521
自転車運転者後遺障害	男性24歳	男子高校生 通行違反	東京	平成20年6月5日	9,266
歩行者死亡	女性38歳	男性 交差点通行	東京	平成15年9月30日	6,779
歩行者死亡	女性55歳	男性 信号無視	東京	平成19年4月11日	5,438
歩行者死亡	女性75歳	男性 信号無視	東京	平成26年1月28日	4,746

(出典：自転車活用推進官民連携協議会ホームページ)

【参考】自転車賠償責任保険等

「自転車賠償責任保険等」とは、自転車利用中に交通事故により、相手の生命、身体への被害に係る損害を補償することができる保険又は共済のことです。

自転車利用者向けの賠償責任保険のほか、TSマーク付帯保険(有効期限1年)、自動車保険や火災保険の特約による日常生活での個人賠償責任保険など様々あります。

【TSマーク付帯保険】

TSマークは、自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が、点検確認した安全な自転車に貼るシール。点検日から1年以内のTSマークが貼られた自転車の事故によって他人に死亡又は重度後遺障害を負わせたことによる法律上の賠償責任に限定して補償される保険。

【個人賠償責任保険】

個人または同居の家族が、日常生活で誤って他人にけがを負わせたり、他人の物を壊したことで生じた法律上の賠償責任を補償する保険。

点検・整備するだけで加入できる自転車向け保険

平成29年10月1日リニューアル

「赤色TSマーク」で安全・安心!

平成29年10月1日より赤色TSマーク付帯保険の補償がさらに充実

賠償責任補償(限度額) 5000万円 → 1億円

※TSマークは、自転車安全整備店での検・整備を受けると貼付されます。後遺障害その他に補償内容は異なります。

※賠償された自転車に適用される保険です。また、他人に対しては補償されません。

※TSマークは、自転車安全整備店での検・整備を受けると貼付されます。後遺障害その他に補償内容は異なります。

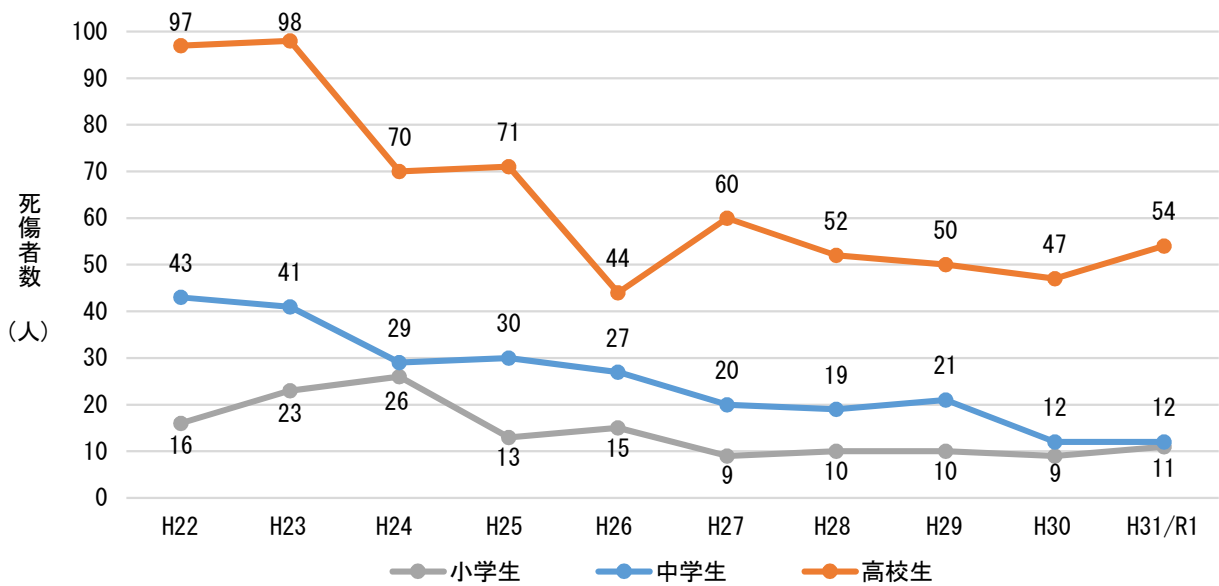
(出典：公益財団法人日本交通管理技術協会ホームページ)

(16) 児童生徒の自転車事故死傷者数の状況

本県においては、児童生徒が自転車乗車中の事故で平成 22 年(2010 年)、平成 23 年(2011 年)及び平成 25 年(2013 年)にそれぞれ 1 人死亡していますが、平成 26 年(2014 年)以降は死亡事故の発生はありません。また、負傷者数は減少傾向となっていますが、緩やかな減少にとどまっています。

教育段階別では、通学等で自転車利用の頻度が多くなる高校生や中学生で自転車の交通事故による負傷者数が多くなっています。

児童生徒の安全な自転車利用を促進するため、教育段階に応じた効果的な交通安全指導を実施するとともに、各学校の実態や地域の実情に応じた交通安全教室等の取組が必要です。



(岩手県警察提供資料から作成)

図 2-26 岩手県内の児童生徒の自転車乗車中事故死傷者数の推移

【参考】交通安全子供自転車大会

一般財団法人全日本交通安全協会では、小学校児童の自転車事故防止活動の一環として、昭和 41 年から「交通安全子供自転車全国大会」を開催しています。

本県でも、一般社団法人岩手県交通安全協会において、「交通安全子供自転車岩手県大会」を開催しており、優勝チームが全国大会へ出場しています。

小さい頃に自転車に関する交通安全の知識を身に付け、習慣化することは、交通事故を防止する上で有効です。

【競技内容】

- ・ 交通規則や自転車の安全な乗り方などを問う学科テスト
- ・ 交通法規に従った乗り方をチェックする安全走行テスト
- ・ 乗り方の熟練度をチェックする技能走行テスト



(出典：一般社団法人岩手県交通安全協会ホームページ)

(17) 災害時における自転車の活用

災害時には、道路状況の悪化等により、自動車や公共交通機関が利用できなくなるおそれがあります。安全が確保される場合、自転車による移動も選択肢の一つとして考えることができます。

法第8条では、自転車の活用の推進に関する施策の一つとして「災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備」が示され、国自転車計画においても施策に位置付けられるなど、本県の実情に応じて、自転車が有する機動性を災害対応や避難生活等の様々な局面で必要に応じて生かしていくことが重要です。

第3章 取組分野、施策等

1 取組分野、目標及び施策

本計画では、本県の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえて、「利用環境」、「健康づくり」、「観光振興」、「安全安心」の4つの取組分野を設定します。

また、4つの取組分野ごとに本県の実情に応じた目標を掲げるとともに、それぞれの目標を実現するための施策を実施します。

【本県の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえた4つの取組分野】

- 自転車通行空間の整備が進んでおらず自転車通行空間整備延長は約8kmで東北地方全体の6.3%(R1)
- 自転車が通行できる歩道等で自転車と歩行者の通行空間が分離されている歩道等は延べ延長約14kmで全体の1%未満(R1)
- 3路線ある県管理自転車道線は舗装のひび割れ等が発生し道路の老朽化が進行
- 自転車ネットワーク計画を策定している市町村は1市のみ(R1)
- 市町村自転車計画を策定した市町村はない(R1)
- 市街地部では荷さばき車両や放置自転車等による自転車通行の障害が発生
- シェアサイクルを導入している市町村は東北地方で最も少ない1市(R1)
- サイクリングルートや駐輪場等の自転車関係の情報発信が不足

利用環境

- 65歳未満の働き盛りの世代で生活習慣病等による年齢調整死亡率が高い(H28年: (男性) 県180.5(全国151.5)、(女性) 県90.2(全国78.7))
- 自転車を利用する運動を実施した県民の割合は減少傾向(H29:11.7%⇒R1:8.2%)
- 自転車通勤の割合が低い(H22年: 県5.6%(全国9.4%))
- 新型コロナウイルス感染症を想定した「新しい生活様式」では「3密」を回避する取組として自転車通勤を推奨
- 自転車競技施設やサイクルイベント等の情報発信が不足
- 自転車の使用頻度が低い(H30: (1か月当たり) 県8.1日(全国10.6日))

健康づくり

- サイクルツーリズムの基盤となるサイクリングルートや案内看板等が不足
- サイクリングルートやサイクルイベント等の情報発信が不足
- 鉄道事業者と連携したサイクルトレイン導入の検討が必要
- サイクリストの受入環境が整っている道の駅等が不足

観光振興

- 自転車の交通事故は5月～11月に多く発生しているが毎年2割程度冬期間に発生
- 自転車の交通事故は自転車交通量が多い内陸部の盛岡市、奥州市、北上市、花巻市、一関市の5市合計で全体の8割以上(R1年)
- 自転車の交通違反は緩やかに減少しており、無灯火(27.5%)、携帯電話等使用(16.1%)、ヘッドホン使用(16.1%)の3項目の合計で全体の約6割(R1年)
- 通学等で自転車利用が多くなる高校生の自転車事故は小学生・中学生のそれぞれ約5倍(R1年)
- 災害時には自動車や公共交通機関が利用できなくなるおそれ

安全安心

【4つの取組分野と目標を実現するための施策】

取組分野	目標及び施策
I 利用環境	<p>【目標】 自転車の利用拡大のための環境創出 自転車の走行に配慮した自転車通行空間の整備や自転車利用者のための道路標示の充実等により、自転車を快適に利用するための環境を創出します。</p>
	<p>○施策1 自転車通行空間等の整備や維持管理の推進 ○施策2 まちづくりと連携した自転車利用環境の整備の推進</p>
II 健康づくり	<p>【目標】 自転車利用の促進による健康増進 サイクルスポーツに親しみやすい環境づくりや日常生活における自転車利用の促進等により、自転車を活用した健康増進を図ります。</p>
	<p>○施策3 サイクルスポーツ振興の推進 ○施策4 自転車を活用した健康づくりの推進</p>
III 観光振興	<p>【目標】 サイクルツーリズム等の推進による観光振興 サイクルツーリズムを楽しむ観光客の誘客促進や本県の魅力を生かしたサイクリングルートの形成等により、自転車を活用した観光振興を図ります。</p>
	<p>○施策5 地域資源を生かしたサイクルツーリズムの推進 ○施策6 地域特性を生かしたサイクリング環境の提供</p>
IV 安全安心	<p>【目標】 自転車を安全に安心して利用できる社会の実現 自転車利用者の交通安全意識の高揚や学校と連携した交通安全活動等により、自転車を安全に安心して利用できる社会を形成します。</p>
	<p>○施策7 自転車の安全利用の促進 ○施策8 学校における交通安全活動の推進</p>

2 具体的な推進方策

本計画では、取組分野ごとの施策を着実に推進するため、施策ごとに計画期間中に実施する具体的な推進方策を定め、主要な指標を設定して定期的にフォローアップを行います。

これらの自転車の活用推進に向けた取組を総合的かつ計画的に推進することにより、本県における自転車を活用した環境負荷の低減や健康増進、観光振興等を促進します。

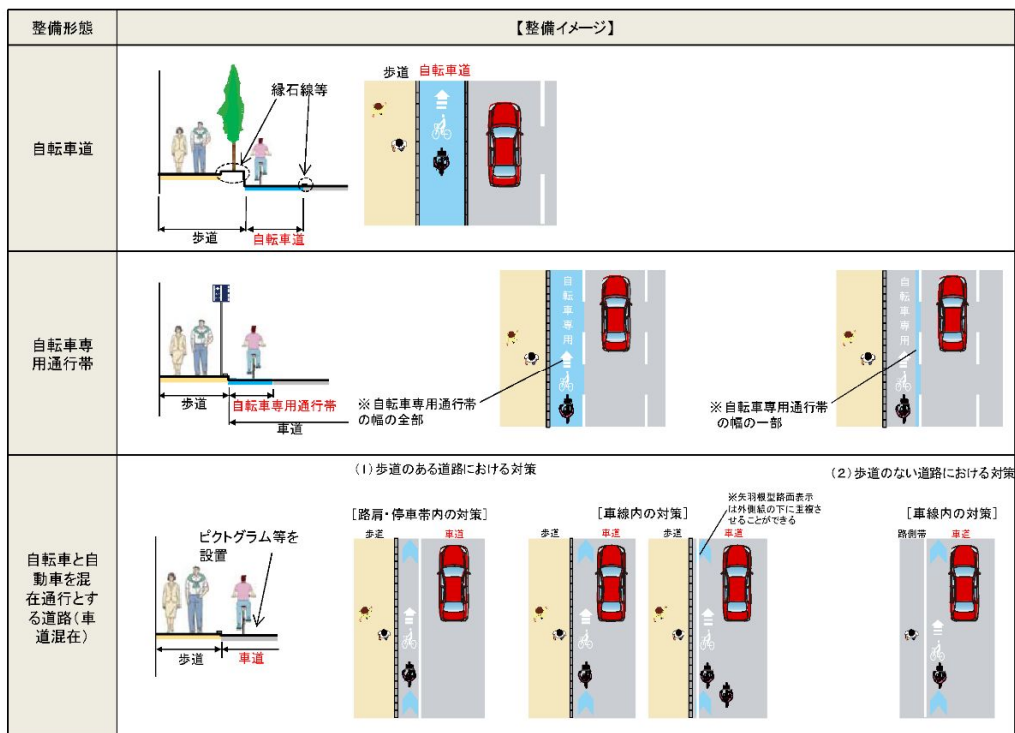
I 利用環境

【目標】自転車の利用拡大のための環境創出

施策1 自転車通行空間等の整備や維持管理の推進

① 自転車通行空間等の整備

- 市町村の自転車ネットワーク計画において自転車通行空間の整備が必要な区間として位置付けられた道路や広域的なサイクリングルート、自転車通学ルート等について、カラー舗装等の整備や矢羽根等の路面表示などにより、自転車通行空間の整備を推進します。
- 自転車が通行できる歩道等について、自転車と歩行者双方の安全で快適な通行を確保するため、自転車通行範囲をカラー舗装や区画線等で明示することにより、自転車と歩行者の通行の分離を図ります。



(出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月)(国土交通省道路局、警察庁交通局))

図3-1 自転車通行空間の整備形態

② 自転車通行空間や自転車道線等の適切な維持管理

- 自転車通行空間や自転車道線等を継続的に安全で快適に利用するため、舗装補修や除草等の適切な維持管理を推進します。

③ 道路標識や道路標示等の改善

- 道路管理者と交通管理者が連携し、適切に道路標識や道路標示等を設置するとともに自転車の利用状況等を踏まえた必要な改善等を実施します。

【指標】

県管理道路における自転車通行空間の整備延長

現状値: 0.0 km(令和元年度(2019年度)) ⇒ 目標値: 16.0 km(令和7年度(2025年度))

施策2 まちづくりと連携した自転車利用環境の整備の推進

① 市町村自転車計画等の策定支援

- ・ 法第 11 条の規定に基づく市町村自転車計画や市町村の実情に応じた自転車通行空間の整備を進めるための自転車ネットワーク計画について、市町村を対象とした計画策定時における留意事項等の説明会の開催や個別相談の実施等により策定を支援し、市町村と連携して自転車の活用を促進します。

② 市町村による路外駐車場の整備等に対する支援

- ・ 市町村が策定する地域における荷さばきルールについて、他都市での取組事例等の情報を周知することにより策定を支援します。
- ・ 市町村が実施する停車帯等の設置に関する弾力的な運用による荷さばき場や路外駐車場の整備等の取組について、地域の状況に応じた計画となるよう個別相談や技術的助言を行うことにより整備等を支援します。

③ 地域のニーズに対応した駐輪場の整備促進

- ・ 市町村が策定する駐輪場整備計画について、地域の状況に応じた計画となるよう個別相談や技術的助言を行うことにより策定を支援します。

④ 市町村のシェアサイクル導入に対する取組への支援

- ・ 市町村を対象とした説明会や個別相談の実施等により、他都市でのシェアサイクル導入の取組事例や国の補助制度等の情報を提供することにより、市町村が実施するシェアサイクル導入の取組を支援します。
- ・ 市町村に対して他都市での IC タグをはじめとした IoT 技術を活用したシェアサイクルの取組事例等の情報を提供することにより、効率的な運営を行うシェアサイクルの導入を支援します。

⑤ 自転車利用を促進するための効果的な情報発信

- ・ 自転車利用者の利便性の向上を図るとともに、環境への負荷の低減や健康増進、観光振興等の自転車利用の多様な効果を広く周知するため、本県の自転車関係の情報を集約したホームページの作成や SNS を活用した効果的な情報発信に取り組みます。

【指標】

市町村自転車活用推進計画策定数

現状値：0市町村(令和元年度(2019年度)) ⇒ 目標値：6市町村(令和7年度(2025年度))

Ⅱ 健康づくり

【目標】自転車利用の促進による健康増進

施策3 サイクルスポーツ振興の推進

① 自転車関連の大会等の開催の促進

- ・ 年代や障がいの有無に関わらず、サイクルスポーツを楽しめる機会を創出し、サイクルスポーツの裾野を広げるため、県内に整備されている自転車競技施設を紹介する効果的な情報発信に取り組むとともに、市町村や民間団体、地域スポーツコミッション^{※31}等が実施する本県の豊かな自然を活用したサイクリングイベントなどの開催を促進するなど、サイクルスポーツの振興を図ります。
- ・ 自転車関連の大会等の円滑な開催に向け、実施主体に対して、道路管理者や交通管理者による適切な助言、情報提供等の支援を行います。

② タンデム自転車^{※32}の公道走行に関する検討

- ・ タンデム自転車について、自転車事故の発生状況や自転車利用者の安全な通行のための自転車通行空間の整備状況等の地域の道路交通環境、タンデム自転車の利用需要等を踏まえ、公道走行に関する検討を行います。

③ 自転車利用を促進するための効果的な情報発信(再掲)

- ・ 自転車利用者の利便性の向上を図るとともに、環境への負荷の低減や健康増進、観光振興等の自転車利用の多様な効果を広く周知するため、本県の自転車関係の情報を集約したホームページの作成やSNSを活用した効果的な情報発信に取り組みます。

【指標】

自転車関連の大会等への参加者数^{※33}

現状値:2,776人(令和元年度(2019年度)) ⇒ 目標値:4,000人(令和7年度(2025年度))

※31 地域スポーツコミッション:スポーツ大会やスポーツ関連イベント等の誘致、スポーツツーリズムの推進等を官民の関係機関・団体が一体となって取り組み、交流人口の拡大等による地域活性化を図る組織。

※32 タンデム自転車:2つ以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車。

※33 自転車関連の大会等への参加者数:新型コロナウイルス感染症の状況等を踏まえ、目標値を見直す場合がある。

施策4 自転車を活用した健康づくりの推進

① 自転車を活用した運動習慣の定着による体力の維持・向上

- 生活習慣病の発症を予防し、県民の健康寿命の延伸を図るため、市町村や医療保険者等と連携し、健康教室や保健指導等の場を通じたサイクリング等の自転車を活用した日常生活の中で無理なく実践できる運動の普及啓発により、運動習慣の定着及び生活活動量の増加を促進します。

② 自転車通勤の促進

- 自転車利用による健康増進や、自動車から環境負荷が少ない自転車への移動手段の転換を図るため、エネルギー使用量が一定規模以上の事業者が策定する「地球温暖化対策計画書」に通勤での自家用車利用等の抑制を図るための取組項目を付加することによる事業者の自主的な取組の促進や、省エネキャンペーンなどの広報啓発等により、県民の自転車通勤を促進します。

③ 自転車利用を促進するための効果的な情報発信(再掲)

- 自転車利用者の利便性の向上を図るとともに、環境への負荷の低減や健康増進、観光振興等の自転車利用の多様な効果を広く周知するため、本県の自転車関係の情報を集約したホームページの作成やSNSを活用した効果的な情報発信に取り組みます。

【指標】

自転車を利用する運動を実施した県民の割合

現状値:8.2%(令和元年度(2019年度)) ⇒ 目標値:12.0%(令和7年度(2025年度))

Ⅲ 観光振興

【目標】サイクルツーリズム等の推進による観光振興

施策5 地域資源を生かしたサイクルツーリズムの推進

① 官民連携による広域的なサイクリングルート of 整備

- ・ サイクルツーリズム等の自転車を活用した観光コンテンツの充実を図るため、関係団体や市町村と連携し、本県の地域特性を生かした広域的なサイクリングルートを設定します。
- ・ 広域的なサイクリングルートの利用者が迷わず安全に安心して走行できるように、ルート名や経路、距離等の路面表示と案内看板等をルートごとに統一した仕様により整備します。
- ・ 自転車が故障した場合等の緊急時の自転車修理場所や連絡先等の情報を含めた広域的なサイクリングルートのサイクリングマップを作成します。

② サイクルツーリズムを楽しむ観光客の誘客促進

- ・ 自転車を活用した観光を促進するため、関連産業と連携し、観光客の多様なニーズに対応した旅行商品の造成や観光コンテンツの磨き上げなどに取り組みます。
- ・ 訪日外国人観光客の利便性向上を図るため、観光地の案内看板等の多言語対応など受入環境の整備を促進します。

③ 自転車通行空間等の整備(再掲)

- ・ 市町村の自転車ネットワーク計画において自転車通行空間の整備が必要な区間として位置付けられた道路や広域的なサイクリングルート、自転車通学ルート等について、カラー舗装等の整備や矢羽根等の路面表示などにより、自転車通行空間の整備を推進します。
- ・ 自転車が通行できる歩道等について、自転車と歩行者双方の安全で快適な通行を確保するため、自転車通行範囲をカラー舗装や区画線等で明示することにより、自転車と歩行者の通行の分離を図ります。

④ 自転車利用を促進するための効果的な情報発信(再掲)

- ・ 自転車利用者の利便性の向上を図るとともに、環境への負荷の低減や健康増進、観光振興等の自転車利用の多様な効果を広く周知するため、本県の自転車関係の情報を集約したホームページの作成やSNSを活用した効果的な情報発信に取り組みます。

【指標】

路面表示や案内看板が整備された複数市町村に跨る広域的なサイクリングルート数

現状値：0ルート(令和元年度(2019年度)) ⇒ 目標値：4ルート(令和7年度(2025年度))

施策6 地域特性を生かしたサイクリング環境の提供

① 道の駅等のサイクリング環境の向上

- サイクリストのニーズを踏まえた魅力的なサイクリング環境を創出するため、道の駅へのサイクルラックの設置や自転車工具の配備等を促進し、サイクリストへ提供するサービスの充実を図ります。



(令和3年度道路関係予算概算(令和3年1月)(国土交通省道路局、国土交通省都市局)から作成)

図3-2 道の駅のサイクリング拠点化のイメージ

② サイクリストと連携した快適なサイクリングルート確保

- サイクリングルートにおいて、通常の道路の維持管理に加え、安全で快適なサイクリングのための補修必要箇所等の情報収集をサイクリストと連携して行い、効果的で効率的な改善を図ります。

③ サイクルトレインの実施への支援

- 国内外の旅行者による体験型観光等の多様なニーズに対応した県内の二次交通ネットワークの充実を図るため、鉄道事業者等に対し、サイクルトレインの実施に向けた検討やサイクルトレインの利用促進のための広報等の支援を行います。

④ 自転車利用を促進するための効果的な情報発信(再掲)

- 自転車利用者の利便性の向上を図るとともに、環境への負荷の低減や健康増進、観光振興等の自転車利用の多様な効果を広く周知するため、本県の自転車関係の情報を集約したホームページの作成やSNSを活用した効果的な情報発信に取り組みます。

【指標】

サイクリスト受入環境が整備されている道の駅数^{※34}

現状値: 2 駅(令和元年度(2019年度)) ⇒ 目標値: 11 駅(令和7年度(2025年度))

※34 サイクリスト受入環境が整備されている道の駅数: サイクルラック(スポーツ自転車用の駐輪ラック)、自転車修理工具及び空気入れポンプを完備した道の駅

IV 安全安心

【目標】自転車を安全に安心して利用できる社会の実現

施策7 自転車の安全利用の促進

① 安全な自転車利用の促進に向けた交通安全指導

- ・ 安全な自転車利用を促進するため、自転車指導啓発重点地区・路線^{※35}における重点的な安全指導活動等を行い、違反行為に対する指導警告や、悪質で危険な違反に対する検挙措置を徹底するほか、自転車運転者講習制度の適切な運用と周知を図ります。
- ・ 市町村交通指導員に対し、講習会の開催や市町村独自の特色ある安全教室の紹介等を行い指導技術の向上を図ります。
- ・ 関係機関や関係団体と連携し、交通公園^{※36}の利用やスケアードストレイト教育技法^{※37}を活用した安全講習など、幼児期から高齢者までの年齢に応じた自転車の安全利用に関する講習の普及啓発を実施します。
- ・ 自転車利用者に対し、実車やシミュレーターを活用した参加体験型の安全教室等により、交通ルールの遵守と自転車利用時におけるマナーの改善を図ります。

② 交通安全意識高揚に向けた広報啓発

- ・ 自転車安全利用推進期間^{※38}において、「自転車安全利用五則」や交通ルールの周知等を重点的に行います。
- ・ 自転車事故の実態やヘルメットの被害軽減効果等の理解を深める広報啓発により、ヘルメット着用の促進を図ります。
- ・ 乗車前の点検や専門技術者による定期的な点検整備を促進する広報啓発を実施します。
- ・ 自転車事故に備え、TSマーク等の損害賠償責任保険等について、加入済みの保険内容の確認や加入促進のための広報啓発等を実施します。
- ・ 雨天時や路面凍結時、体調不良時等の安全に自転車を利用できない状況では、利用を控えることなどを含めた自転車の安全利用に関する広報啓発を実施します。
- ・ ホームページなどの様々な広報媒体を活用した効果的な広報により、自転車利用者の交通安全意識の高揚を図ります。
- ・ 自動車運転者を対象とした交通安全講習等において、自転車事故の特徴を踏まえた安全運転の広報啓発を実施し、自動車運転者の交通安全意識の高揚を図ります。

③ 違法駐車に対する規制等の検討

- ・ 自転車通行空間への駐停車禁止等の規制の実施を検討します。
- ・ 違法駐車取締りに係るガイドラインの見直しや駐車監視員の活用による違法車両の重点監視等により、自転車通行空間への違法駐車に対する重点的な取締りを推進します。

※35 自転車指導啓発重点地区・路線：自転車と歩行者が集中するなど、重大事故の発生が懸念される地区・路線及び自転車に関係する事故の多発地区・路線。

※36 交通公園：県営運動公園内にある子供が楽しみながら交通安全ルールなどを身に付けることを目的とする施設。

※37 スケアードストレイト教育技法：スタントマンによる模擬の交通事故の見学を通して事故の恐ろしさを体感させ、事故の危険性と交通ルール遵守の重要性を強く認識させる教育技法。

※38 自転車安全利用推進期間：自転車利用者の安全意識の高揚を図り、自転車の安全利用の推進を図る期間。

④ 災害時における自転車活用の検討

- ・ 災害の状況に応じ、道路の安全な通行が確保される場合において、避難時や避難生活における移動手段の選択肢の1つとして自転車の活用を検討します。

⑤ 自転車通行空間等の整備(再掲)

- ・ 市町村の自転車ネットワーク計画において、自転車通行空間の整備が必要な区間として位置付けられた道路や広域的なサイクリングルート、自転車通学ルート等について、カラー舗装等の整備や矢羽根等の路面表示などにより、自転車通行空間の整備を推進します。
- ・ 自転車が通行できる歩道等について、自転車と歩行者双方の安全で快適な通行を確保するため、自転車通行範囲をカラー舗装や区画線等で明示することにより、自転車と歩行者の通行の分離を図ります。

表3-1 自転車安全利用五則

【概要】自転車の利用者が守るべき5つの基本的なルール
1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2 車道は左側を通行
3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4 安全ルールを守る
・ 飲酒運転、二人乗り、並進の禁止
・ 夜間はライトを点灯
・ 交差点での信号遵守と一時停止、安全確認
5 子どもはヘルメットを着用



(出典：一般社団法人岩手県交通安全協会ホームページ)

写真3-1 自転車シミュレーター

表3-2 令和2年度自転車安全利用推進期間

実施期間
令和2年(2020年)5月8日(金)～5月17日(日)
推進重点
① 自転車の交通ルールの遵守及び歩行者等に配慮した安全利用の推進
② 飲酒運転、二人乗り、並進、傘さし、携帯電話使用、ヘッドホン使用等の危険な行為の禁止
スローガン
「子ども親も 自転車乗る時 ヘルメット」



(出典：岩手県交通安全対策協議会ホームページ)

【指標】

自転車が関係する交通事故件数^{※39}

現状値：248件(令和元年(2019年)) ⇒ 目標値：198件以下(令和7年(2025年))

※39 自転車が関係する交通事故件数：目標値(198件以下)は、第10次岩手県交通安全計画における令和2年(2020年)の目標値と同値としており、令和3年度に策定する第11次岩手県交通安全計画(令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度))を踏まえて見直しを行う場合がある。

施策8 学校における交通安全活動の推進

① 児童生徒の安全な自転車利用促進に向けた交通安全教室の開催

- ・ 児童生徒の教育段階に応じて、関係機関や関係団体と連携した子供自転車安全大会への参加促進や様々な交通環境を疑似体験する自転車シミュレーターの利用等による効果的な交通安全指導を実施し、安全意識の高揚を図ります。
- ・ 交通指導員と連携し、各学校の実態や地域の実情等に応じた交通安全教室を実施します。

② 高校生の自転車通学ルート of 安全点検

- ・ 道路管理者が県内各地の高校と連携し、生徒の主要な自転車通学ルートを把握するとともに、道路管理者による当該ルートの安全点検を実施し、道路幅員狭小区間や段差等の通行危険箇所の解消を図ります。

③ 自転車通行空間等の整備(再掲)

- ・ 市町村の自転車ネットワーク計画において自転車通行空間の整備が必要な区間として位置付けられた道路や広域的なサイクリングルート、自転車通学ルート等について、カラー舗装等の整備や矢羽根等の路面表示などにより、自転車通行空間の整備を推進します。
- ・ 自転車が通行できる歩道等について、自転車と歩行者双方の安全で快適な通行を確保するため、自転車通行範囲をカラー舗装や区画線等で明示することにより、自転車と歩行者の通行の分離を図ります。



図3-4 高校生への自転車ルール啓発4コマ漫画※40

(出典：岩手県警察ホームページ)

【指標】

道路管理者が自転車通学ルートの安全点検を実施した高校の割合

現状値:0.0%(令和元年度(2019年度)) ⇒ 目標値:100.0%(令和7年度(2025年度))

※40 高校生への自転車ルール啓発4コマ漫画：岩手県盛岡東警察署と盛岡情報ビジネス&デザイン専門学校が協働で作成したもの。

第4章 計画の推進方策

1 計画の推進体制

本計画の推進に当たっては、取組分野ごとの施策を着実に推進するため、それぞれの施策において、県の担当部局が連携して具体的な推進方策を実施するとともに、地域の実情を踏まえ、市町村や公共交通事業者等の関係機関との適切な役割分担の下、相互に連携した取組を展開します。

【取組分野及び施策における県の担当部局】

取組分野	施策	県の担当部局
I 利用環境	1 自転車通行空間等の整備・維持管理の推進	県土整備部 警察本部
	2 まちづくりと連携した自転車利用環境の整備の推進	県土整備部
II 健康づくり	3 サイクルスポーツ振興の推進	文化スポーツ部 県土整備部 教育委員会事務局 警察本部
	4 自転車を活用した健康づくりの推進	総務部 文化スポーツ部 環境生活部 保健福祉部 県土整備部
III 観光振興	5 地域資源を生かしたサイクルツーリズムの推進	商工労働観光部 県土整備部
	6 地域特性を生かしたサイクリング環境の提供	ふるさと振興部 県土整備部
IV 安全安心	7 自転車の安全利用の促進	総務部 環境生活部 教育委員会事務局 警察本部
	8 学校における交通安全活動の推進	ふるさと振興部 県土整備部 教育委員会事務局 警察本部

2 計画のフォローアップ

本計画の進捗状況等については、毎年度、指標の進捗状況と施策の実施状況等の確認を行い、その結果を岩手県ホームページで公表します。

また、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて、適宜計画の見直しを行います。

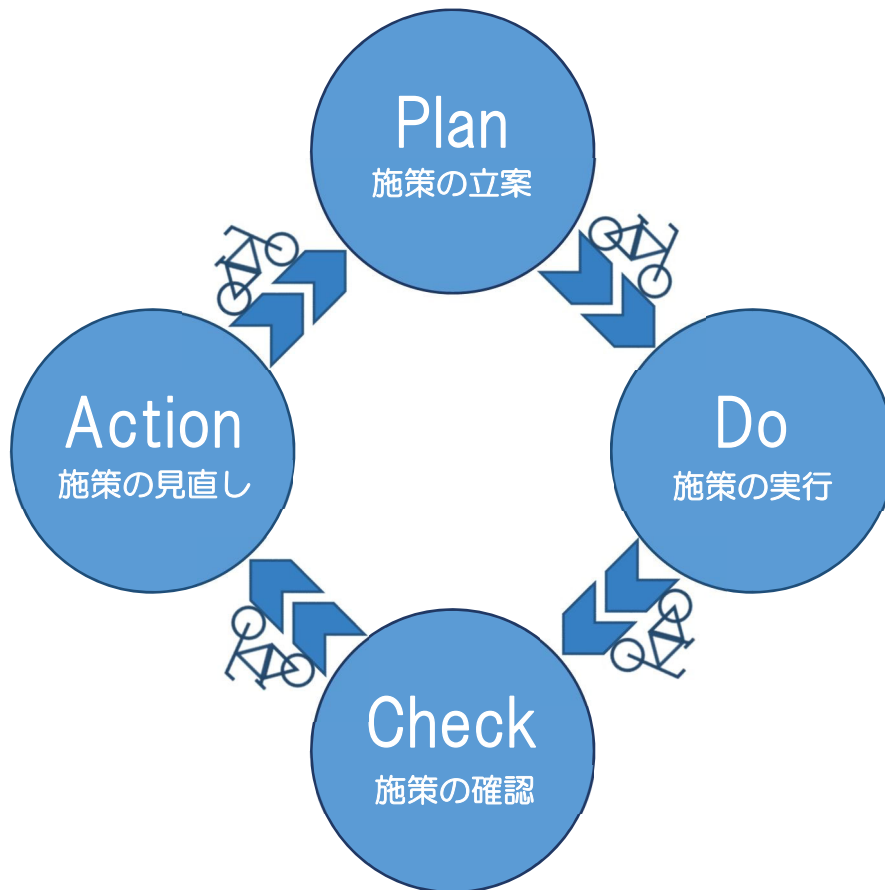


図4-1 計画の推進に向けたPDCAサイクル

1 自転車活用推進法(平成 28 年法律第 113 号)

第 1 章 総則

(目的)

第 1 条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

(基本理念)

第 2 条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

(国の責務)

第 3 条 国は、前条に定める基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第 4 条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第 5 条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体を実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(国民の責務)

第 6 条 国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体を実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第7条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第2章 自転車の活用の推進に関する基本方針

第8条 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和27年法律第180号）第48条の14第2項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場（駐車場法（昭和32年法律第106号）第2条第2号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和35年法律第105号）第49条第1項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第3章 自転車活用推進計画等

(自転車活用推進計画)

第9条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。

3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

(都道府県自転車活用推進計画)

第10条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第1項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

(市町村自転車活用推進計画)

第11条 市町村(特別区を含む。次項において同じ。)は、自転車活用推進計画(都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画)を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画(次項において「市町村自転車活用推進計画」という。)を定めるよう努めなければならない。

2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第4章 自転車活用推進本部

(設置及び所掌事務)

第12条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部(次項及び次条において「本部」という。)を置く。

2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。

- 一 自転車活用推進計画の案の作成及び実施の推進に関すること。
- 二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

(組織等)

第13条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。

2 本部の長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。

3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。

- 一 総務大臣
- 二 文部科学大臣
- 三 厚生労働大臣
- 四 経済産業大臣
- 五 環境大臣
- 六 内閣官房長官
- 七 国家公安委員会委員長
- 八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国务大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者

4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

第5章 雑則

(自転車の日及び自転車月間)

第14条 国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車の日及び自転車月間を設ける。

2 自転車の日は5月5日とし、自転車月間は同月1日から同月31日までとする。

3 国は、自転車の日においてその趣旨にふさわしい事業を実施するよう努めるものとし、国及び地方公共団体は、自転車月間においてその趣旨にふさわしい行事が実施されるよう奨励しなければならない。

(表彰)

第15条 国土交通大臣は、自転車の活用の推進に関し特に顕著な功績があると認められる者に対し、表彰を行うことができる。

附 則 抄

(施行期日)

第1条 この法律は、公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(法制上の措置)

第2条 政府は、自転車の活用の推進を担う行政組織の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(検討)

第3条 政府は、自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2 政府は、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2 岩手県自転車活用推進計画検討委員会要綱

(目的)

第1 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）の施行を受け、岩手県内における自転車の活用を推進することを目的とした岩手県自転車活用推進計画を検討するため、岩手県自転車活用推進計画検討委員会（以下、「委員会」という。）を設置する。

(所掌)

第2 委員会は、次の各号に掲げる事項について検討する。

- (1) 自転車の活用推進に関する現状分析と課題整理に関すること。
- (2) 自転車の活用推進に向けた施策の検討に関すること。
- (3) その他自転車の活用に関する施策の推進に関すること。

(組織)

第3 委員会は、別表の委員で構成するものとし、知事が委嘱する。

2 委員の任期は令和3年3月31日とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員の再任を妨げない。

(委員長及び副委員長)

第4 委員会に、委員長及び副委員長1人を置く。

- 2 委員長は、委員の互選によって定める。
- 3 副委員長は、委員のうちから委員長が指名する。
- 4 委員長は、会務を総理し、会議の議長となる。
- 5 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5 委員会は、知事が召集する。

- 2 委員会の議事は、出席した委員の過半数で決する。
- 3 委員長は、必要があると認められるときは、委員以外の者から意見を聴くことができる。

(オブザーバー)

第6 委員会にはオブザーバーを置くことができる。

- 2 オブザーバーは、知事が委嘱し、その任期は委員の任期の例による。
- 3 知事は必要に応じてオブザーバーに委員会への出席を要請することができる。

(事務局)

第7 委員会の事務局は、岩手県県土整備部道路環境課に置く。

(雑則)

第8 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員会において定める。

附 則

この要綱は、令和2年1月28日から施行する。

この要綱は、令和2年5月25日から施行する。

この要綱は、令和2年8月6日から施行する。

岩手県自転車活用推進計画検討委員会 委員名簿

	所属	氏名	役職	取組分野
1	岩手県立大学総合政策学部	宇佐美 誠史	准教授	利用環境
2	NPO 法人 環境パートナーシップいわて	野澤 日出夫	特別常任顧問・理事	利用環境
3	NPO 法人 日本健康運動指導士会岩手県支部	佐々木 亮平	理事 (岩手医科大学 教養 教育センター 助教)	健康づくり
4	岩手県自転車競技連盟	渡辺 陽児	事務局長	健康づくり
5	公益財団法人岩手県観光協会	菊池 孝	専務理事 兼事務局長	観光振興
6	東日本旅客鉄道株式会社	柴田 博之	地域連携推進室長	観光振興
7	三陸鉄道株式会社	橋上 和司	旅客営業部長 兼総括駅長	観光振興
8	岩手県「道の駅」連絡会駅長会	堀内 朋子	道の駅遠野風の丘 駅長	観光振興
9	IGR いわて銀河鉄道株式会社	吉野 夏葵	運輸部主任	観光振興
10	岩手県自転車二輪車商業協同組合	安部 一夫	理事長	安全安心
11	一般社団法人岩手県交通安全協会	白鳥 洵	事務局長	安全安心
12	一般社団法人岩手県 PTA 連合会	高橋 英明	副会長 (花巻市立宮野目 小学校 PTA 会長)	安全安心

(取組分野ごと五十音順、敬称略)

3 岩手県自転車活用推進計画の策定経過

年月日	内容
令和2年8月28日	第1回岩手県自転車活用推進計画検討委員会 (岩手県自転車活用推進計画(骨子案)の検討)
令和2年12月2日	第2回岩手県自転車活用推進計画検討委員会 (岩手県自転車活用推進計画(素案)の検討)
令和2年12月7日～ 令和3年1月6日	パブリック・コメント (岩手県自転車活用推進計画(素案)に対する意見募集)
令和3年1月28日	第3回岩手県自転車活用推進計画検討委員会 (岩手県自転車活用推進計画(最終案)の検討)
令和3年3月	策定

4 脚注一覧

- ※1 国の自転車活用推進計画：現行計画は、長期的な展望を視野に入れつつ令和2年度までを計画期間とされており、国で次期計画の策定に向けた検討が進められている。
- ※2 いわて県民計画(2019～2028)：県の政策推進の方向性や具体的な取組を示す本県の総合計画であり、行政、県民、企業、NPOなどのあらゆる主体が、岩手県の将来像などを共有し、それぞれの主体が自ら取組を進めていくためのビジョンとなるもの。
- ※3 豪雪地帯：豪雪地帯対策特別措置法第2条の規定に基づき、積雪が特にはなはだしいため産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域として、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣が指定したもの。
- ※4 特別豪雪地帯：豪雪地帯のうち、積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域。
- ※5 第2次岩手県地球温暖化対策実行計画：地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)に基づく温室効果ガスの排出抑制等のための施策等を定める地方公共団体実行計画。計画期間は令和3年度(2021年度)から令和12年度(2030年度)までの10年間。
- ※6 運輸部門の二酸化炭素排出量：端数処理処理を行っているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。
- ※7 高齢化率：65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合。
- ※8 健康寿命：日常生活に制限のない期間の平均。平成28年熊本地震の影響により、熊本県の平成28年(2016年)調査は未実施。
- ※9 年齢調整死亡率：人口構成の異なる集団間での死亡率を比較するため、死亡率を一定の基準人口(昭和60年モデル人口)に当てはめて算出した値。
- ※10 新しい生活様式：新型コロナウイルス感染症の感染拡大を長期間にわたって防ぐため、飛沫感染や接触感染、近距離での会話への対策を示したもの。
- ※11 自転車を利用する運動を実施した県民の割合：「県民のスポーツ実施状況に関する調査」で自転車通勤又はサイクリングを行った割合。
- ※12 メッツ：運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

- ※13 矢羽根型路面表示：自転車の通行範囲と通行方向を青色の矢羽根等で明示して、自転車と自動車に自転車が通行する範囲であることを意識させるための路面表示。
- ※14 自転車が通行できる歩道等：歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識等が設置され自転車が歩道を通行できる区間。
- ※15 歩道等延長：歩道等設置区間について、歩道等部分の延長を左右合計した延べ延長。
- ※16 普通自転車：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2輪又は3輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの。
- ※17 普通自転車通行指定部分：歩道において自転車が通行すべき範囲を道路標示で示した部分。
- ※18 県管理道路の自転車交通量が多い箇所：昼間12時間自転車交通量100台以上の交通量観測地点。
- ※19 自転車ネットワーク計画：安全で快適な自転車通行空間の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定した整備計画。
- ※20 自転車等放置禁止区域：自転車等駐車が整備されている地域内の公共の場所で自転車等の放置により良好な生活環境が著しく阻害されると認められ市長が指定した区域。
- ※21 自転車等放置規制区域：放置禁止区域の周辺の地域内の公共の場所で当該放置禁止区域の指定により自転車等の放置が増大し、良好な生活環境が阻害されると認められ市長が指定した区域。
- ※22 主要地区自転車等台数実態調査：放置自転車等放置防止対策の基礎資料とするための盛岡市で実施している調査。平日・休日の1日で時間帯を定め、放置自転車台数を調査している。
- ※23 シェアサイクル：相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、貸出場所と返却場所は異なるポートでもよい面的な都市交通に供されるシステム。片道利用や、周遊先ポートでの乗り捨てが可能。
- ※24 レンタサイクル：鉄道駅等に近接して設置された一つのサイクルポートを中心に、往復利用の端末交通に供されるシステム。
- ※25 BMX：Bicycle Motocross(バイシクルモトクロス)の略で自転車競技の1種。
- ※26 1世帯当たり人員：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(平成30年1月1日現在)(総務省)の人口及び世帯数から算出。
- ※27 インバウンド：外国人が訪れてくる旅行。
- ※28 モノ消費：個別の製品やサービスの持つ機能的価値を消費すること。

- ※29 コト消費：製品を購入して使用したり、単品の機能的なサービスを楽しむのみではなく、個別の事象が連なった総体である「一連の体験」を対象とした消費活動のこと。
- ※30 自転車関連の大会等の推移：平成 28 年度は「希望郷いわて国体」の参加者数を除く。
- ※31 地域スポーツコミッション：スポーツ大会やスポーツ関連イベント等の誘致、スポーツツーリズムの推進等を官民の関係機関・団体が一体となって取り組み、交流人口の拡大等による地域活性化を図る組織。
- ※32 タンデム自転車：2つ以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車。
- ※33 自転車関連の大会等への参加者数：新型コロナウイルス感染症の状況等を踏まえ、目標値を見直す場合がある。
- ※34 サイクリスト受入環境が整備されている道の駅数：サイクルラック(スポーツ自転車用の駐輪ラック)、自転車修理工具及び空気入れポンプを完備した道の駅。
- ※35 自転車指導啓発重点地区・路線：自転車と歩行者が集中するなど、重大事故の発生が懸念される地区・路線及び自転車に関係する事故の多発地区・路線。
- ※36 交通公園：県営運動公園内にある子供が楽しみながら交通安全ルールなどを身に付けることを目的とする施設。
- ※37 スケアードストレイト教育技法：スタントマンによる模擬の交通事故の見学を通して事故の恐ろしさを体感させ、事故の危険性と交通ルール遵守の重要性を強く認識させる教育技法。
- ※38 自転車安全利用推進期間：自転車利用者の安全意識の高揚を図り、自転車の安全利用の推進を図る期間。
- ※39 自転車に関係する交通事故件数：目標値(198 件以下)は、第 10 次岩手県交通安全計画における令和 2 年(2020 年)の目標値と同値としており、令和 3 年度に策定する第 11 次岩手県交通安全計画(令和 3 年度(2021 年度)～令和 7 年度(2025 年度))を踏まえて見直しを行う場合がある。
- ※40 高校生への自転車ルール啓発 4 コマ漫画：岩手県盛岡東警察署と盛岡情報ビジネス&デザイン専門学校が協働で作成したもの。

岩手県自転車活用推進計画

【発行】令和3年3月

【編集】岩手県(県土整備部道路環境課)

〒020-8570 岩手県盛岡市内丸10番1号

TEL:019-629-5878 FAX:019-629-9124

E-mail:AG0004@pref.iwate.jp