



盛岡市自転車活用推進計画



令和3年3月

盛岡市

目 次

1. はじめに	
(1) 計画策定の趣旨	1
2. 計画の基本事項	
(1) 計画の位置づけ	2
(2) 盛岡市自転車条例と自転車活用推進法の関係性	3
(3) 計画期間	4
(4) 計画区域	4
(5) 検討体制	4
(6) 上位計画及び関連計画	5
(7) 自転車の特性	12
(8) 自転車の通行ルール	17
3. 盛岡市の現状及び課題	
(1) 自転車利用状況	20
(2) 自転車利用環境	34
(3) 自転車関連の交通事故の状況	37
(4) 自転車の利用マナー	40
(5) これまでの自転車関連の取り組み	42
(6) 現状整理	57
(7) 課題抽出	58
4. 計画のビジョン, 基本方針・目標	
(1) 計画のビジョン	59
(2) 基本方針及び目標	60
5. 具体施策	
(1) 施策一覧	63
(2) 施策内容	64
6. 評価指標及び進捗管理	
(1) 評価指標の設定	84
(2) 進捗管理	84

7. 参考資料

- (1) 自転車走行空間検討会の概要 86
- (2) 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(盛岡市自転車条例) 88

1. はじめに

(1) 計画策定の趣旨

本市は、マイカー利用を抑制し、公共交通や自転車の利用促進により、交通渋滞や排出ガスの抑制を図るため、平成19年度に「盛岡市総合交通計画」を策定するとともに、平成20年度に「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」（以下、「盛岡市自転車条例」という。）を制定しました。

この条例では、自転車の安全利用と利用促進について、各機関が担う役割を明らかにし、本市は、自転車走行空間の整備や自転車駐車場の整備のほか、自転車の安全利用の啓発活動等を行うこととしています。

また、平成27年度には、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」及び平成21年度策定の「自転車走行空間整備計画」を踏まえ、自転車走行空間の整備を推進していくための指針として、安全で快適な自転車走行空間のネットワーク形成を図ることを目的に「盛岡市自転車ネットワーク計画」を策定しています。

しかし、依然として本市における自動車への依存度は高く、移動手段としての自転車利用にとどまらず、観光、健康づくり等、多様な視点から自転車の利用を推進し、定着させていく必要があります。

このような中、国においては、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ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によって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成29年に施行されており、市町村は国や県の計画を踏まえながら、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を策定するよう努めることとされています。

よって、本計画は、自転車の活用を推進するため、「自転車が誰でも安全で快適に利用できる交通手段として暮らしに定着すること」を目指すとともに、盛岡市における自転車政策の方向性及び国・県の自転車活用推進計画の基本的な考え方を踏まえた施策を定め、実施していくために策定するものです。

(2) 盛岡市自転車条例と自転車活用推進法の関係性

盛岡市自転車条例は、「安全と利用促進計画」の内容を盛り込んだ条例であり、これまで盛岡市では、この計画及び条例に基づき、自転車の利用促進に取り組んできました。

なお、平成29年度に自転車活用推進法が施行となった際には、同法律の内容が盛岡市自転車条例に概ね含まれており、両者は整合が取れていることから、条例を改正しないこととしています。

自転車活用推進法（平成29年度施行）	盛岡市自転車条例（平成20年度施行）
<p>（目的） 第一条 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。</p>	<p>（目的） 第1条 この条例は、市民、関係機関及び市が一体となって、自転車の安全利用及び利用促進に取り組むことにより、自転車の利便性を向上させ、並びに自転車等の放置を防止することにより、公共の場所としての機能を確保し、及び街の美観を維持し、もって環境への負荷の低減に資するとともに、市民の安全で快適な生活環境を創出することを目的とする。</p>
<p>（地方公共団体の責務） 第四条 地方公共団体は、基本理念のっとり、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。</p>	<p>（市長の責務） 第3条 市長は、関係機関、市民団体その他自転車の安全利用又は利用を促進する団体との協働の下に、次に掲げる自転車の安全利用及び利用促進に関する施策並びに自転車等の放置防止に関し必要な施策の実施に努めなければならない。 (1) 道路の新設、拡幅又は改良の事業を施行する際には、十分な自転車の走行路を確保すること。 (2) 公共の場所における自転車等駐車を確保すること。 (3) 国及び県に対して、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を推進する施策への協力を要請すること。 (4) 前3号に掲げるもののほか、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資する施策を実施すること。</p>
<p>（事業者の責務） 第五条 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が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。</p>	<p>（事業者の責務） 第7条 事業主は、従業員に対し、自転車の定期的な点検及び整備、自転車保険への加入、自転車の安全利用並びに不要になった自転車の適切な廃棄及び再利用に関する啓発に努めなければならない。 (自転車等の小売業者としての責務) 第8条 自転車等の小売業者とする者は、自転車の販売又は修理に当たっては、自転車の利用者又は所有者に対し、当該自転車の防犯登録の勧奨並びに自転車の定期的な点検及び整備、自転車保険への加入、自転車の安全利用並びに自転車の適切な廃棄及び再利用に関する啓発に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。 (鉄道事業者等の責務) 第5条 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第7条第1項に規定する鉄道事業者及び道路運送法（昭和26年法律第183号）第12条第2項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者は、市長が自転車等駐車を設置しようとするときは、その用地を提供する等市長が実施する施策に協力しなければならない。</p>
<p>（国民の責務） 第六条 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が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。</p>	<p>（自転車等の利用者等の責務） 第4条 自転車の利用者及び所有者は、自転車の定期的な点検及び整備並びにその利用する自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済（以下「自転車保険」という。）への加入に努め、市長が実施する施策に協力しなければならない。 2 自転車の利用者は、歩行者への安全に配慮して自転車を利用しなければならない。 3 自転車の利用者が児童、生徒、学生又は幼児である場合においては、その保護者は、当該児童、生徒、学生又は幼児が自転車を安全に利用するように指導を行わなければならない。 4 自転車の利用者及び所有者は、不要になった自転車の適切な廃棄又は再利用に努めなければならない。 5 自転車等の利用者及び所有者は、自転車等の放置防止に努めなければならない。 6 自転車等の利用者及び所有者は、確実に旋錠するなど自転車等の盗難防止に努めなければならない。 7 自転車等の利用者は、冬期間及び雨天時においては、特にその安全な利用に配慮するものとし、必要に応じ、公共交通機関を利用するよう努めなければならない。</p>
<p>（関係者の連携及び協力） 第七条 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。</p>	<p>（施設の設置者の責務） 第6条 官公署、図書館その他の公益的施設の設置者及び百貨店、事務所、スーパーマーケット、銀行、遊技場その他の自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、当該施設の利用者、職員及び従業員のため、必要な自転車等駐車を当該施設若しくは敷地内又はその周辺の最適な場所に設置し、及び駐車している自転車等を適切に管理するよう努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。 2 官公署、図書館その他の公益的施設の設置者は、職員に対し、自転車の定期的な点検及び整備、自転車保険への加入、自転車の安全利用並びに不要になった自転車の適切な廃棄及び再利用に関する啓発に努めなければならない。 (学校の設置者の責務) 第9条 学校の設置者は、自転車の安全利用及び自転車等の放置防止のため、次に掲げる事項の実施に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。 (1) 自転車等駐車場の当該施設又はその周辺への設置及び駐車している自転車等の適切な管理 (2) 自転車の定期的な点検及び整備に関する啓発 (3) 自転車保険への加入及び自転車の安全利用に関する啓発 (4) 不要になった自転車の適切な廃棄及び再利用</p>

自転車活用推進法と盛岡市自転車条例の対比表（抜粋）

(3) 計画期間

本計画の計画期間は、国、県の自転車活用推進計画及び盛岡市自転車ネットワーク計画との整合を図り、令和3～7年度の5年間とします。また、計画の最終年度には、評価指標や施策の進捗状況及び国・県計画の動向を踏まえたうえで、次期計画の検討を行います。

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
国自転車活用推進計画				現行計画			次期計画※				
岩手県自転車活用推進計画							計画期間（予定）				
盛岡市自転車活用推進計画							計画期間（予定）				
盛岡市自転車ネットワーク計画	策定	第1段階（早期）整備期間									

※次期社会資本整備計画の計画期間に合わせるものと推定

自転車活用推進計画の計画期間

(4) 計画区域

本計画の計画区域は盛岡市全域とします。

(5) 計画の検討体制

本計画の策定にあたっては、地方公共団体、道路管理者、警察、有識者、関係団体で構成される「自転車走行空間検討会」において、計画内容の検討・協議を行っています。

(6) 上位計画及び関連計画

① 上位計画

市総合計画及び市総合交通計画（平成19年度）

盛岡市では、増加する自動車交通や人口減少、少子高齢化、国を始めとした行財政構造改革などの社会経済情勢の変化や、公共交通機関や自転車の利用促進などによる運輸・交通分野での二酸化炭素排出量の低減といった責務を踏まえ、平成19年度策定の盛岡市総合交通計画において『マイカー利用を抑制しつつ公共交通機関・自転車の利用促進を図る』という大きな方針を打ち出しています。



本計画では、時間帯・季節別による4つ（平日朝夕・平日日中・休日日中・冬季）の盛岡の交通の将来像を示しており、各交通の具体的な取り組み内容を示しています。

自転車に関する主な方針は、下記のとおり。また、大通り、菜園地区においては、車を気にしないで安心・快適に歩行者と自転車が移動できる空間を確保するため、歩行者・自転車を優先するエリアを設定しています。

- 平日朝夕の通勤通学による渋滞を緩和するため、自動車は我慢、自転車や公共交通を優先
- 冬季の自転車利用については、公共交通への転換を進める。
- 既存の道路において、道路空間を再配分し、自転車の走行空間を確保する。



歩行者自転車優先エリア

② 関連計画

ア 盛岡市自転車の安全と利用促進に関する計画（平成19年度）

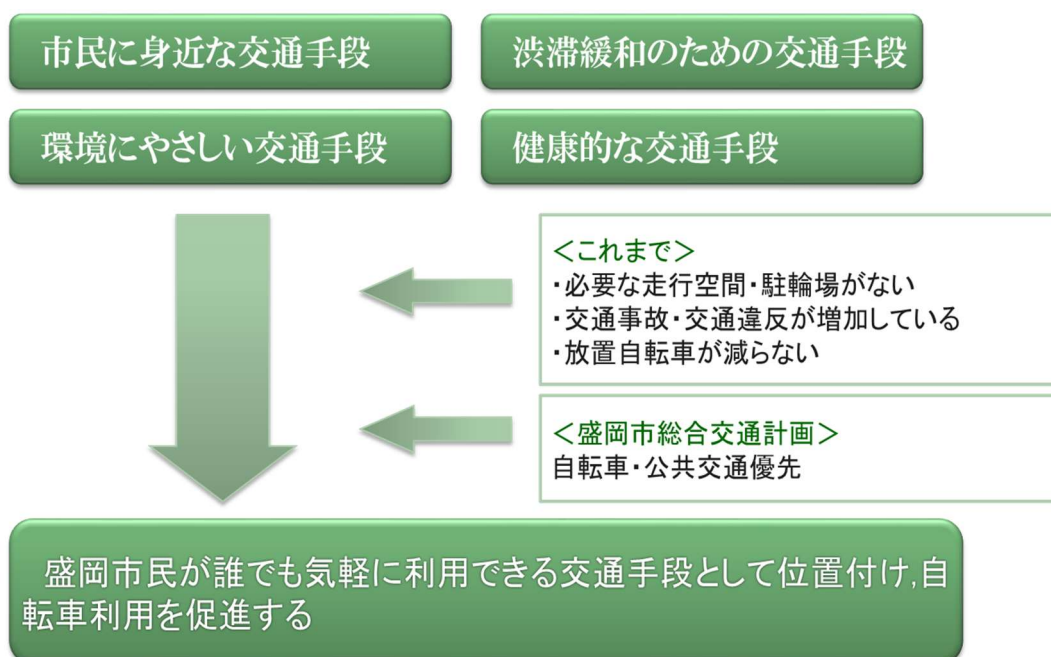
本計画では、交通手段としての自転車の位置付けを明確にしています。

自転車の位置付け

- 盛岡市民が誰でも気軽に利用できる交通手段

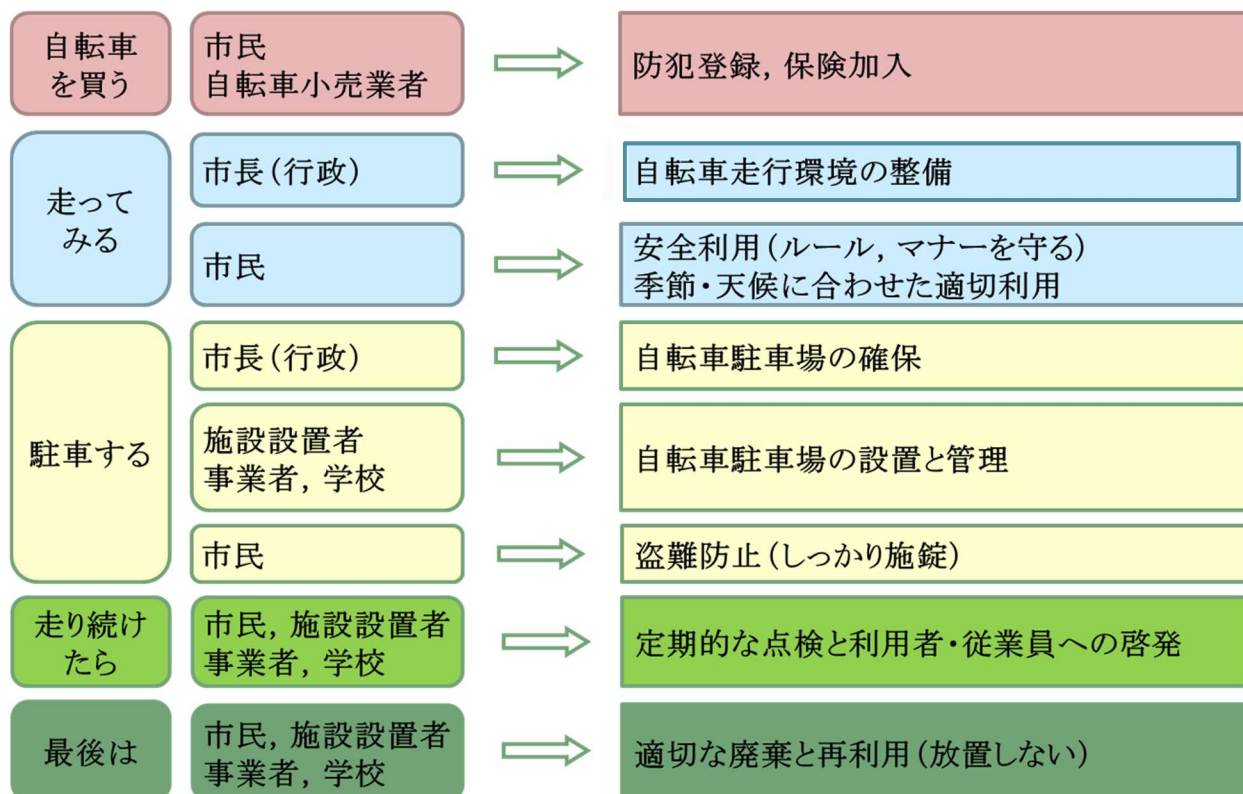
施策の基本的考え方

- 誰もが気軽に利用しやすい環境を整える。
- 自転車を利用する人に、車両を運転しているという自覚を持ってもらう。



イ 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年度）

本条例では、安全な自転車利用促進を図るために行政、事業者等及び自転車利用者の努力義務としての責務を位置付けています。（条文は巻末の参考資料を参照）



各機関の果たすべき役割

〈市長の責務〉
第3条 市長は、関係機関、市民団体その他自転車の安全利用又は利用を促進する団体との協働の下に、次に掲げる自転車の安全利用及び利用促進に関する施策並びに自転車等の放置防止に関し必要な施策の実施に努めなければならない。
 (1) 道路の新設、拡幅又は改良の事業を施行する際には、十分な自転車の走行路を確保すること。
 (2) 公共の場所における自転車等駐車場を確保すること。
 (3) 国及び県に対して、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を推進する施策への協力を要請すること。
 (4) 前3号に掲げるもののほか、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資する施策を実施すること。

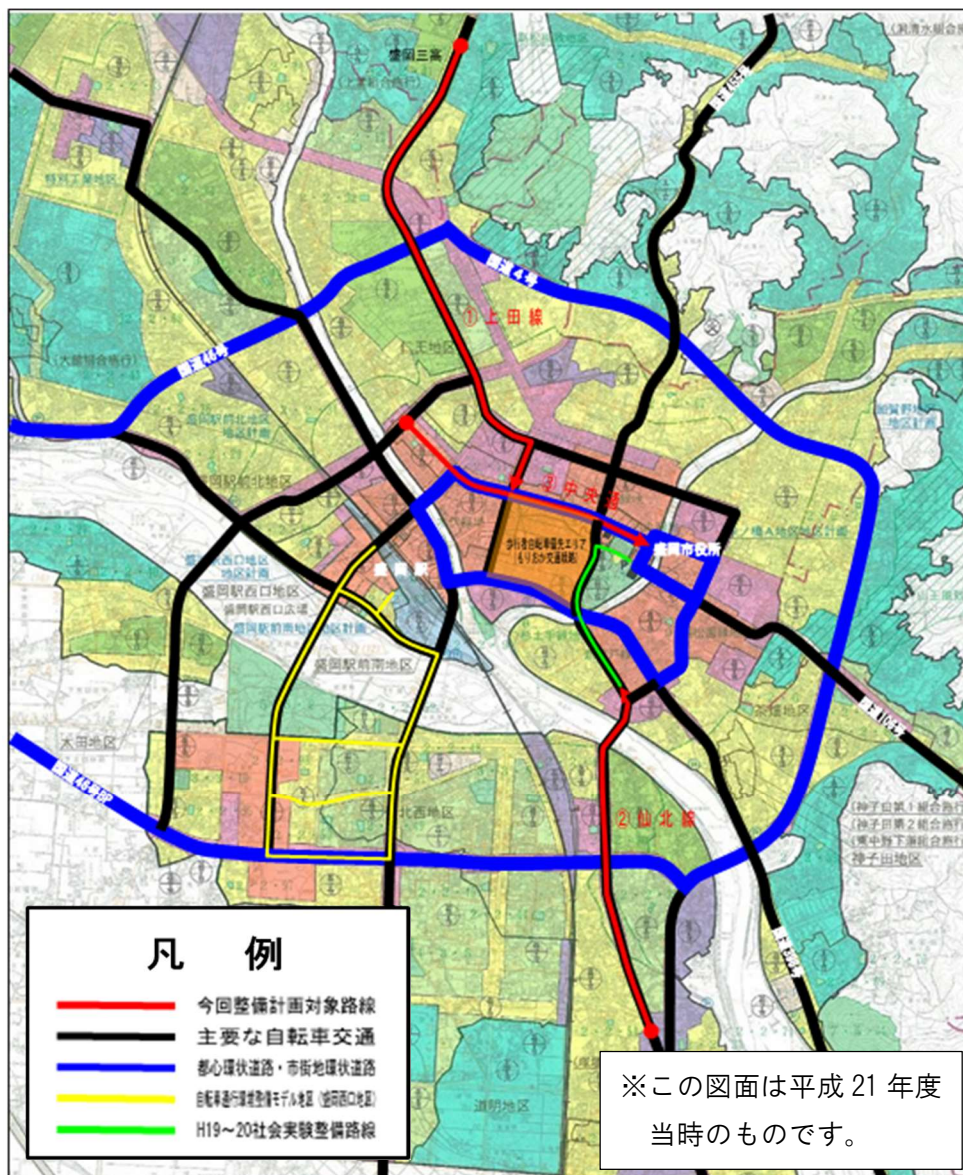
自転車条例抜粋

ウ 自転車走行空間整備計画（平成 21 年度）

自転車利用を促進するため、安全で快適な自転車走行空間のネットワーク形成を図り、市中心部における自転車走行空間の整備計画を立案することを目的として、自転車走行空間整備計画を策定しています。

この計画では、主要な方向の路線をモデル路線（下記①～③）とし、自転車走行空間の整備手法を検討しています。

- ①上田線 盛岡三高から市中心部まで（L=3.2km）
- ②仙北線 南仙北三丁目から市中心部まで（L=2.3km）
- ③中央通 梨木町から盛岡市役所（L=0.9km）



整備手法検討対象路線

エ 盛岡市自転車ネットワーク計画（平成 27 年度）

前頁の整備計画等を踏まえ、自転車走行空間の整備を推進して行くための指針として、安全で快適な自転車ネットワークの形成を図ることを目的として策定しています。

本計画では、効果的、効率的にネットワーク形成が図られるよう、以下のとおり選定基準を設け、ネットワーク路線を選定しました。

ネットワーク路線選定基準

- 通勤通学時間帯における自転車利用者が多い100台/時間以上が見込まれる路線
- 通勤通学時の自転車需要が多い路線
- 自転車関連の事故が多く、自転車走行空間整備により安全性を向上させる必要がある路線
- 上位計画又は関連計画において、自転車走行空間を確保することが位置付けられている路線
- 既に自転車の走行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路等）が整備されている路線
- 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

また、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況や道路状況を踏まえ、自転車道、自転車専用通行帯（自転車通行帯）、車道混在等の自転車走行空間の整備形態を定めました。

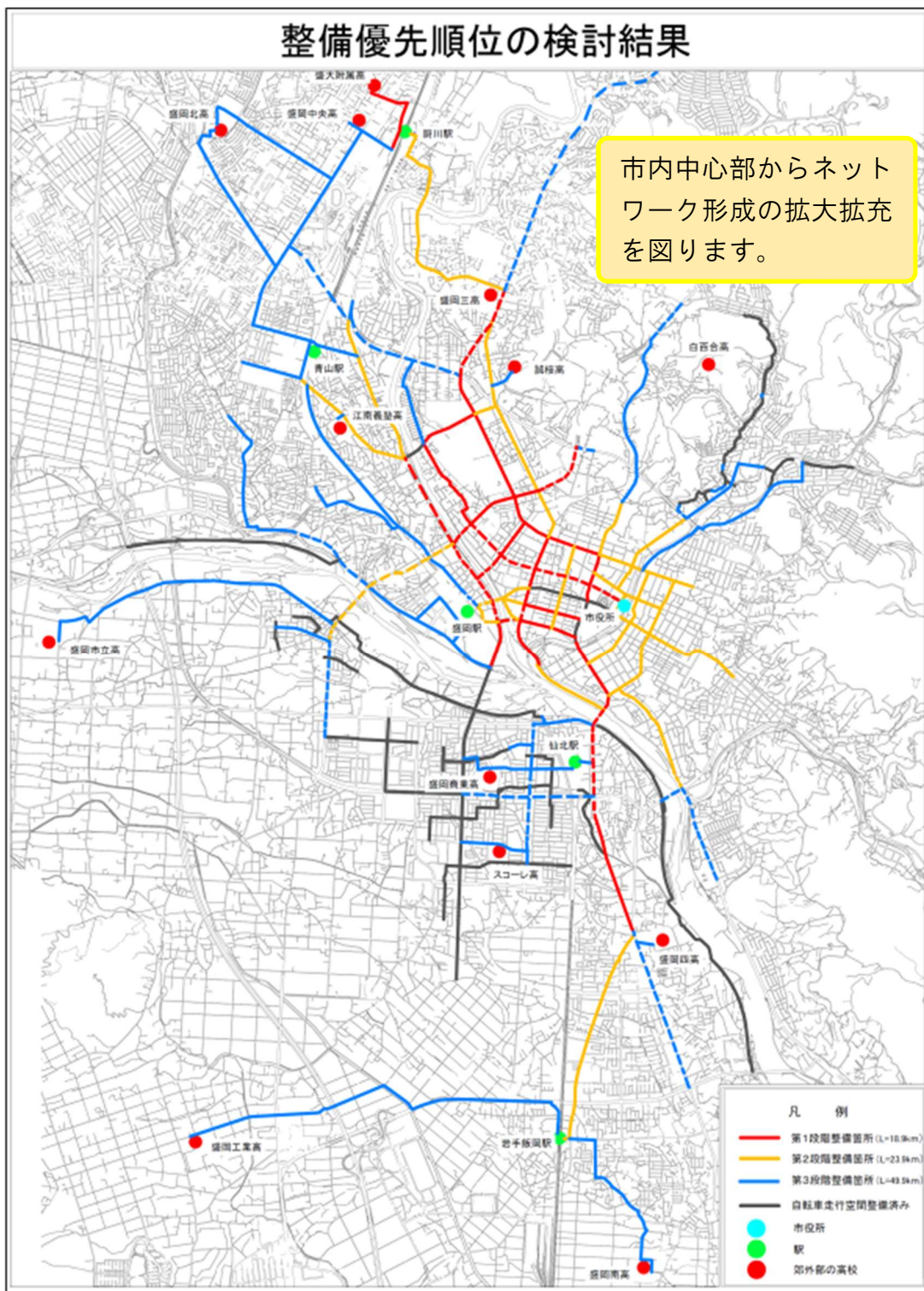
基本的な整備形態	【整備イメージ】	
自転車道		
自転車専用通行帯		
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）		

基本的な整備形態

資料 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

- 自転車通行帯及び車道混在の整備形態は、矢羽による路肩のカラー化を基本とします。
- 自転車走行空間は、既存の道路敷き内で確保します。そのため、道路敷き内で整備できるよう暫定的な整備手法も検討しています。

自転車走行空間の整備にあたっては、効果的、効率的なネットワーク形成が図られるよう3つの段階『早期（10年）、中期（20年）、長期（30年）』に分けて、段階的にネットワークの拡大拡充を図ることにしました。

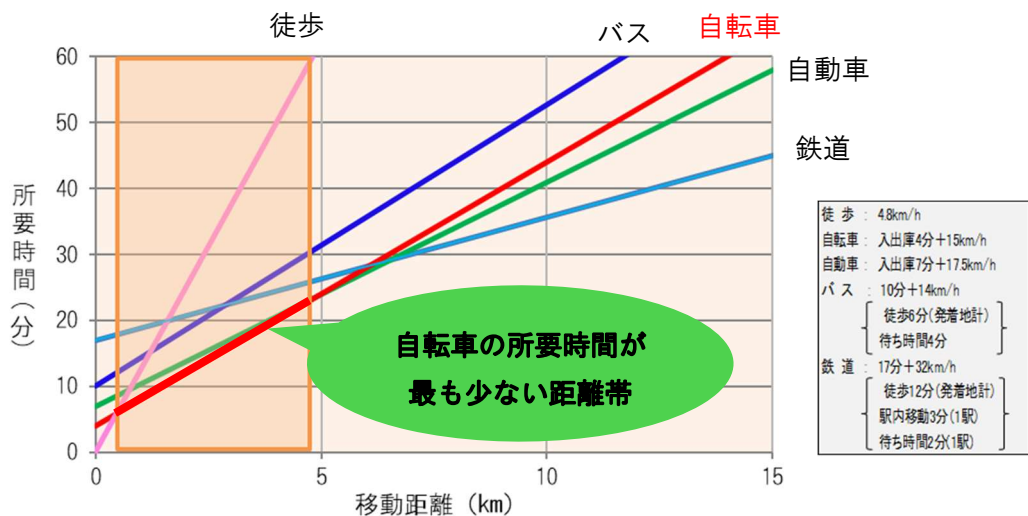


※点線表示は、4車線道路で引き続き整備形態を検討する必要がある路線を示す。

(7) 自転車の特性

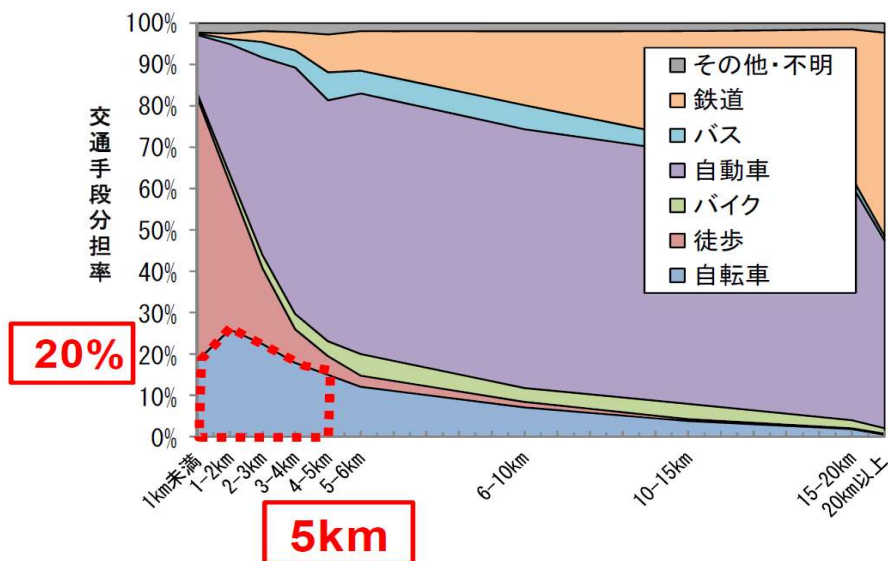
① 手軽な交通手段

自転車は交通渋滞や入出庫による時間のロスが少ない交通手段であり、5km 圏内においては鉄道・バス・自動車よりも早く目的地に到着することができるという観測結果があります。実際、全国都市交通特性調査の結果では、比較的短距離の移動において自転車の利用割合が高くなっています。また、自動車の代替交通手段として最も利用率が高いのが自転車という調査結果もあります。これらのことから、自転車は手軽な交通手段であり、自転車利用の促進によって、交通渋滞の緩和につながるといえます。



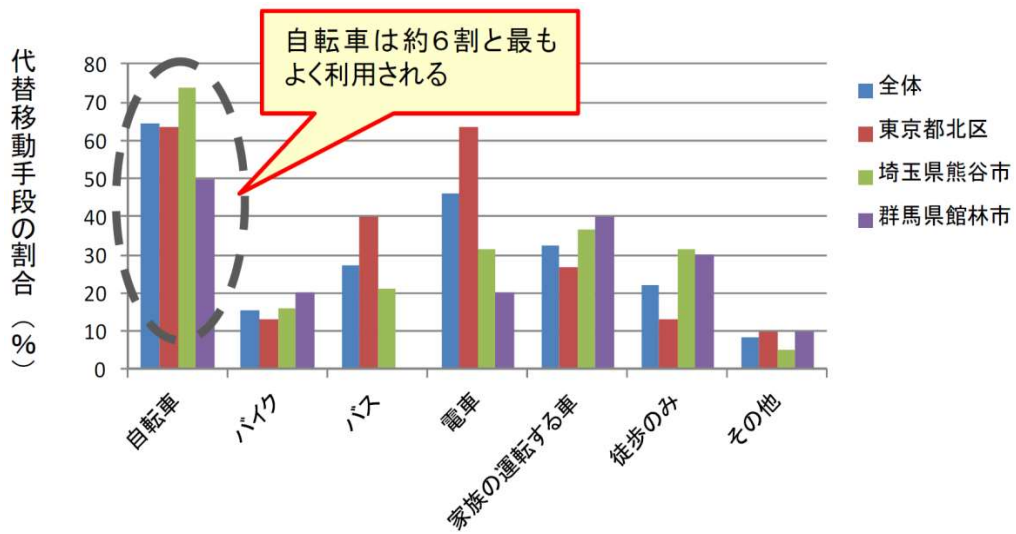
移動距離別の所要時間（交通手段別）

出典：「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会資料」を基に作成



移動距離帯別の交通手段別利用割合

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）



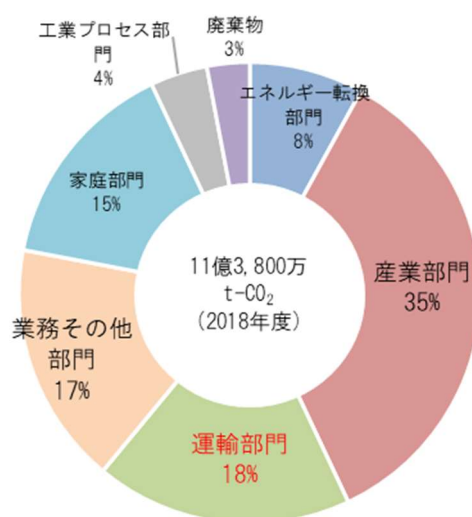
自動車の代替手段としての交通手段

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

② 環境に優しい交通手段

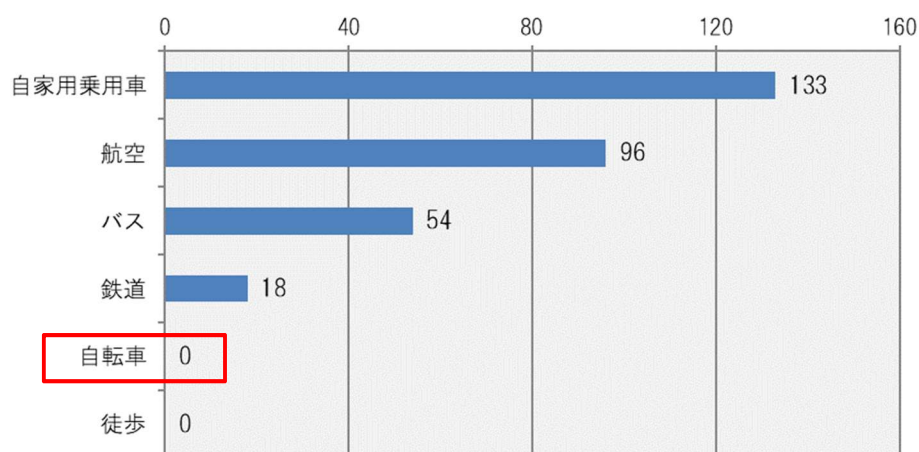
近年、温室効果ガス排出による地球温暖化が問題視されており、日本の二酸化炭素排出量の約2割を運輸部門が占めています。

自転車は二酸化炭素を排出せず、日々の自転車利用が地球温暖化対策につながるため、環境に優しい交通手段であるといえます。



二酸化炭素排出量の内訳

「2018年度の温室効果ガス排出量（確報値）について」（国立環境研究所）を基に作成



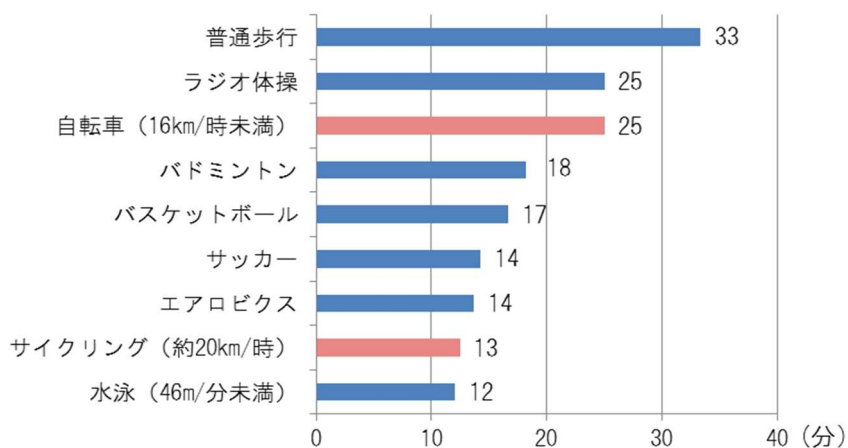
(g-CO₂/人 km)

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）

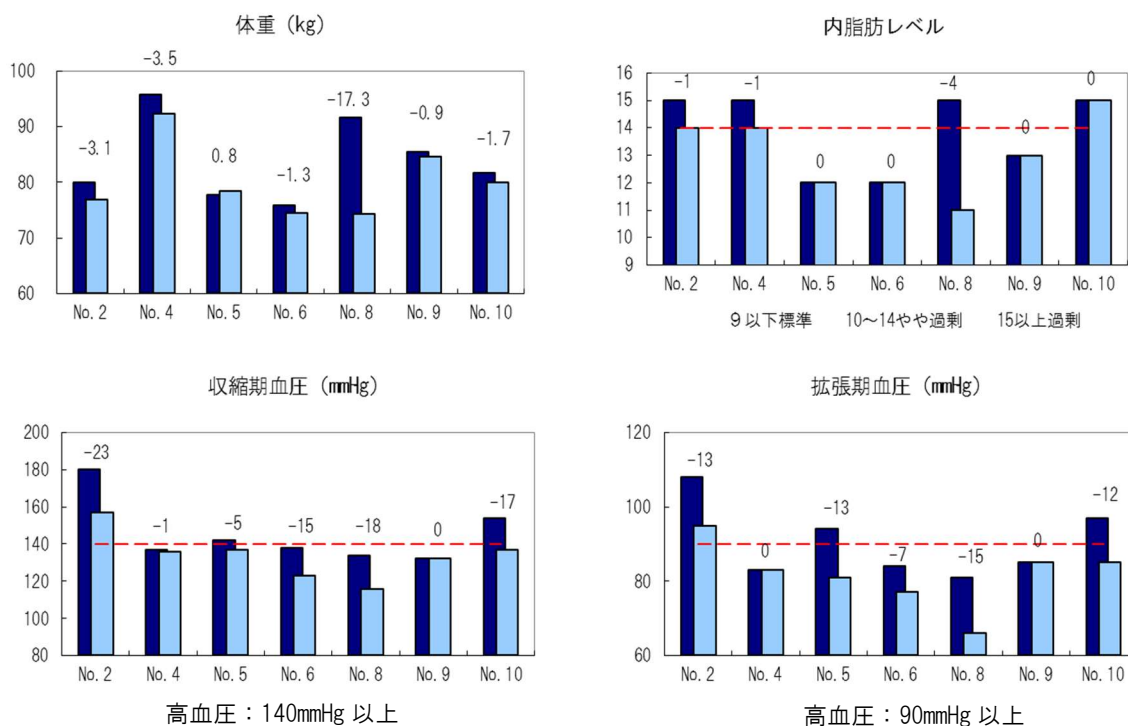
「運輸部門における二酸化炭素排出量(2018年度)」（国土交通省 HP）を基に作成

③ 健康的な交通手段

自転車は、日常的な利用が健康増進につながる交通手段であり、人それぞれの利用方法に応じて、無理のない範囲で健康づくりを行うことができます。平成20年に盛岡市職員を対象として自転車通勤や栄養指導を実施した健康増進に関する社会実験では、被検者7名いずれも、実験前と比較して数値の良化が確認されています。



体重60kgの人が100kcalのエネルギーを消費するのにかかる時間
「健康づくりのための身体活動基準2013」(厚生労働省)を基に作成



■ : 実験前 ■ : 実験後
社会実験前と実験後の比較 (盛岡市資料)

④ 観光推進に資する交通手段

自転車は手軽に利用することができるという特性を持っており、「まちに近い」交通手段です。小回りの利く自転車であれば、細い路地なども楽に通ることができるため、他の交通手段で移動している際には気付かないまちの様子に触れることができ、気になる場所があれば、気軽に自転車から降りて観光することもできます。

盛岡市は、豊かな自然や歴史的な建造物等数多くの観光資源を有しており、自転車利用を通じてこれらに触れることで、地域の活性化や観光促進につながると考えます。

サイクリングの3つの特徴

<p>特徴① 行動範囲が広い</p> <p>100km/日くらいは移動可能</p> 	<p>特徴② 肌で感じる</p> <p>風を感じながら 自然や空気を五感で感じる</p> 	<p>特徴③ 身体を動かす</p> <p>飲む 食べる</p>  <p>休む/泊まる</p> 
<p>地域の魅力を 面で感じられる</p>	<p>地域の魅力を 五感で感じられる</p>	<p>地域で 消費が生まれる</p>

自転車と観光は、相性が抜群なのです！



サイクリングの特徴 (出典：一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン)

○盛岡市の観光スポット



石割桜 出典：盛岡市資料



岩手銀行赤レンガ館 出典：盛岡市資料



中津川 出典：盛岡市資料

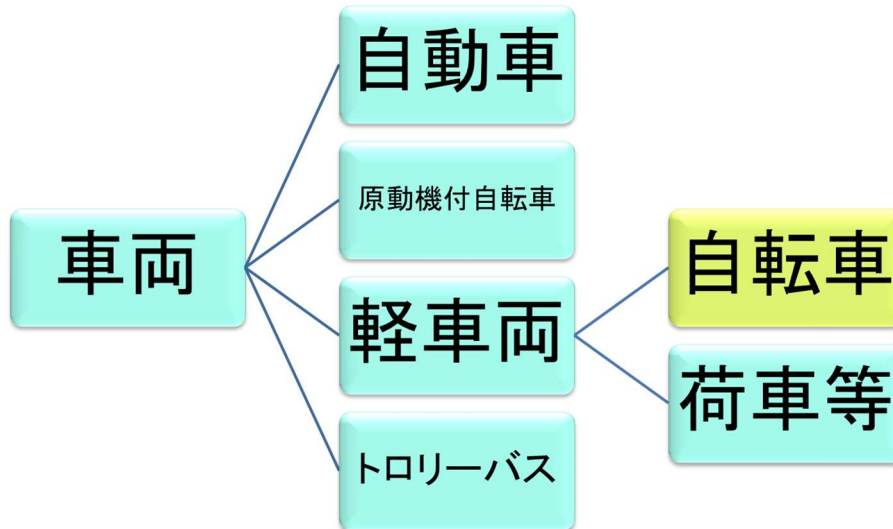


御所湖 出典：観光協会ホームページ

(8) 自転車の通行ルール

① 自転車は車道通行が原則

自転車は道路交通法上車両に分類されており、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路では、車道を通行しなければいけません。



道路交通法上の自転車の分類

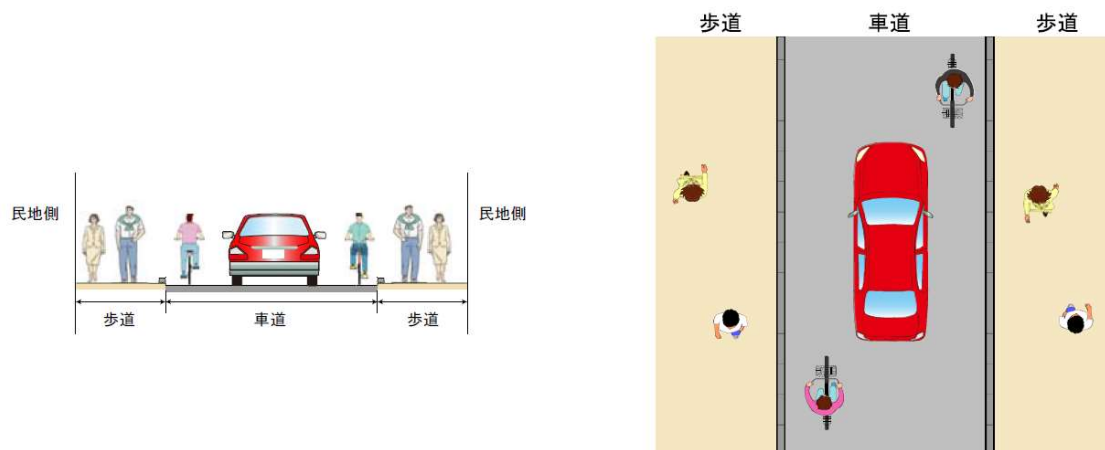
※例外的に歩道を通行できる場合

自転車は、車道通行が原則ですが、以下に示す場合に限り、例外的に歩道を通行することができます。

- 道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができることとされている場合。
- 自転車の運転者が、13歳未満もしくは70歳以上、または身体に障害を負っている場合。
- 車道又は交通の状況に照らして当該自転車の通行の安全を確保するため当該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場合。

② 歩道と車道の区分がある道路での通行方法（車道を通行する場合）

自転車は、歩道と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。



車道での自転車通行位置、方法

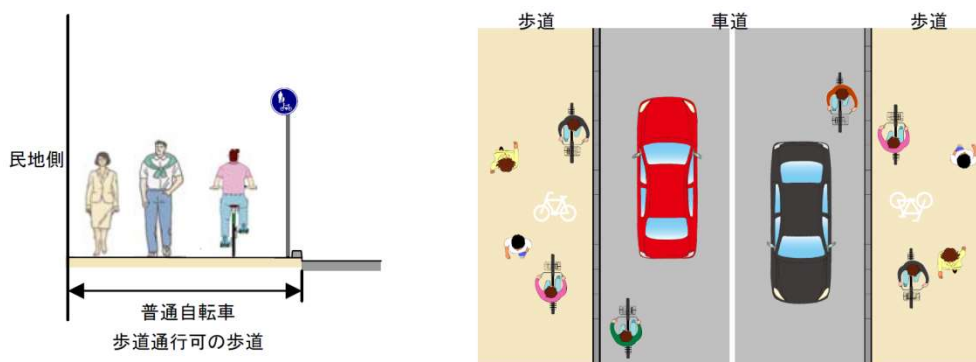
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

③ 歩道と車道の区分がある道路での通行方法（歩道を通行する場合）

○歩道を通行する際は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行により通行しなければなりません。更に歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければなりません。

○歩道でほかの自転車と行き違うときは、速度を落としながら安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、対向する自転車を右に見ながらよけるようにしましょう。*

※下線部は道路交通法に規定された通行ルールではなく、マナーです。

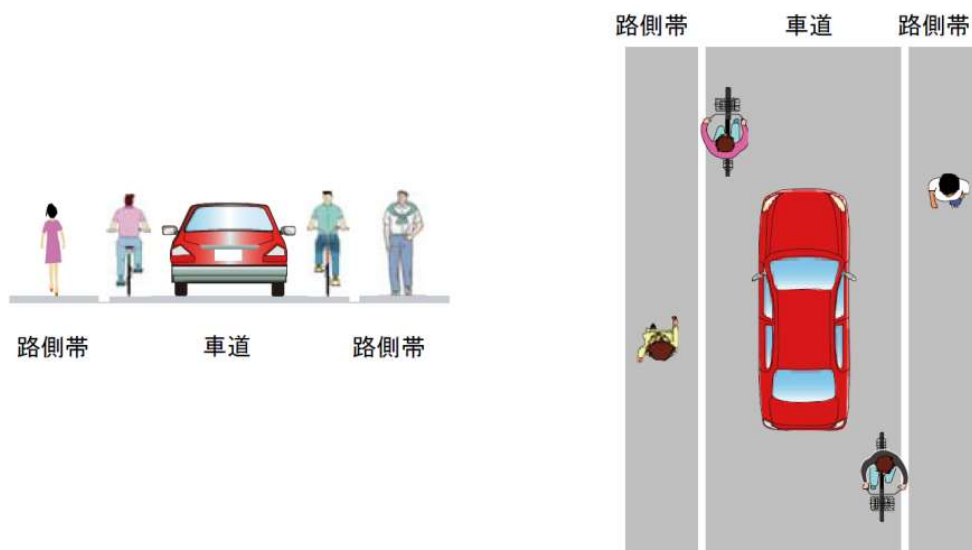


車道での自転車通行位置、方法

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

④ 路側帯と車道の区分がある道路での通行方法

- 自転車は、路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。
- 「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。
- 路側帯のある道路では、著しく歩行者の通行を妨げる場合を除いて、道路の左側部分に設けられた路側帯（歩行者用路側帯を除く。）を通行できます。なお、路側帯内を通行する場合、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行しなければいけません。



路側帯での自転車通行位置、方法

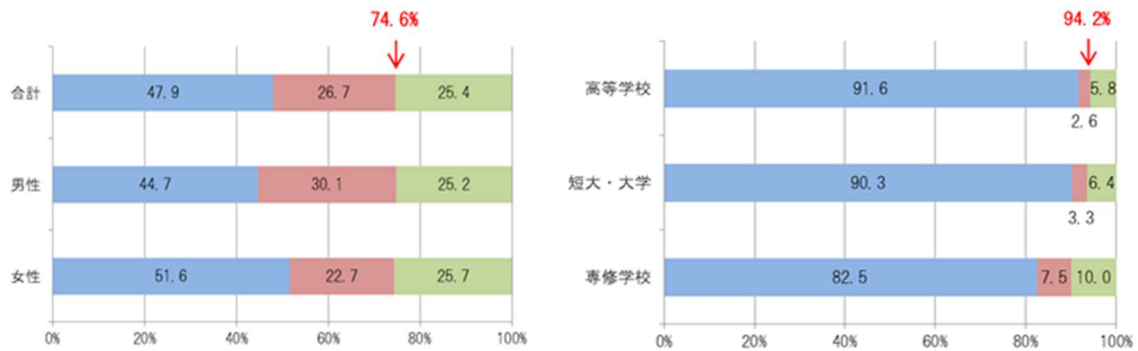
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

3. 盛岡市の現状及び課題

(1) 自転車利用状況

① 通勤・通学者の自転車保有状況

平成 18 年の調査結果では、通勤者のうち、自分専用の自転車があると答えた人の割合は約 47.9%，家族共有の自転車があると答えた人の割合をあわせると約 74.6% となっています。また、通学者を見ると特に高校生においては、自分専用の自転車があると答えた人の割合は約 91.6%，家族共有の自転車があると答えた人の割合をあわせると約 94.2% となっています。



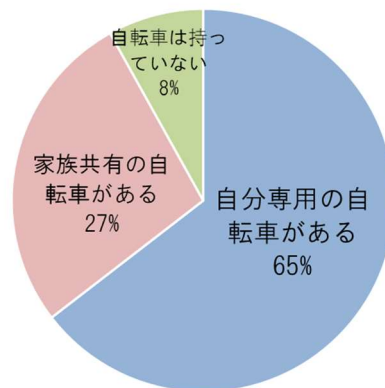
通勤者自転車所有状況

通学者自転車所有状況

■：個人所有 ■：家族共有 ■：所有なし

出典：平成 18 年盛岡市交通行動調査

また、平成 30 年度に実施した、盛岡市の中心部に通勤している方を対象としたアンケート調査では、自分専用の自転車があると回答した人が 65%，家族共有の自転車があると回答した人が 27%，自転車を持っていないと回答した人が 8% という結果が得られています。

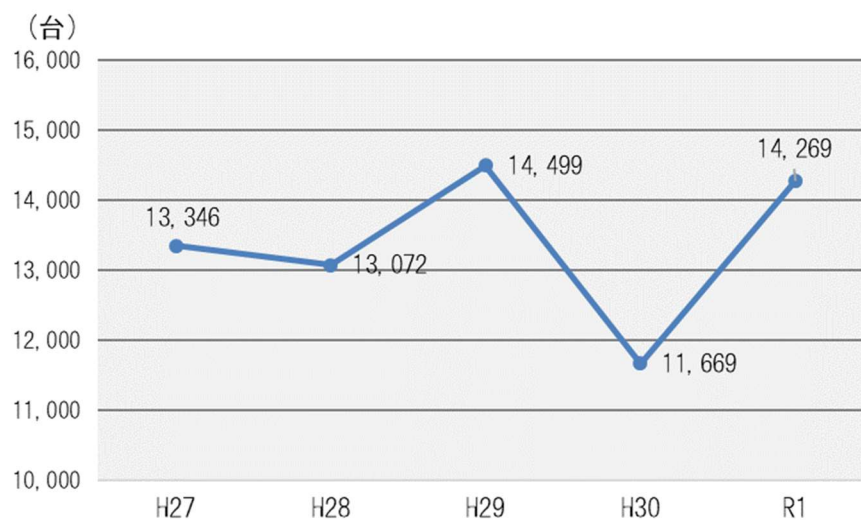


盛岡市の中心部に通勤している人の自転車保有状況（平成 30 年度）

出典：公共交通軸の充実・強化戦略に係るアンケート調査

② 盛岡市内の防犯登録台数

盛岡市における防犯登録台数は以下のとおりで、近年は1万3千台程度で推移しています。

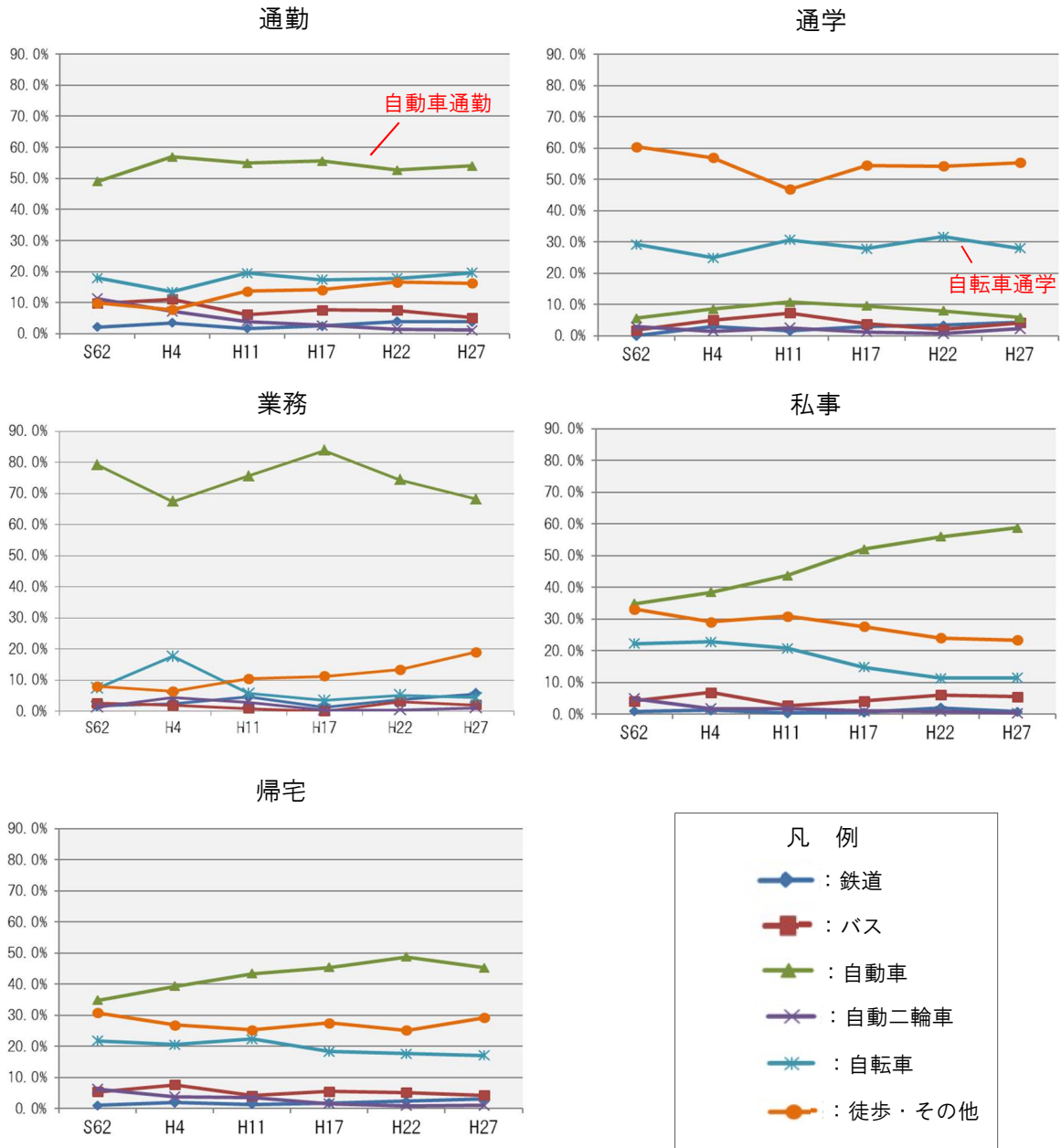


防犯登録台数の推移

出典：岩手県警察本部提供データを基に作成

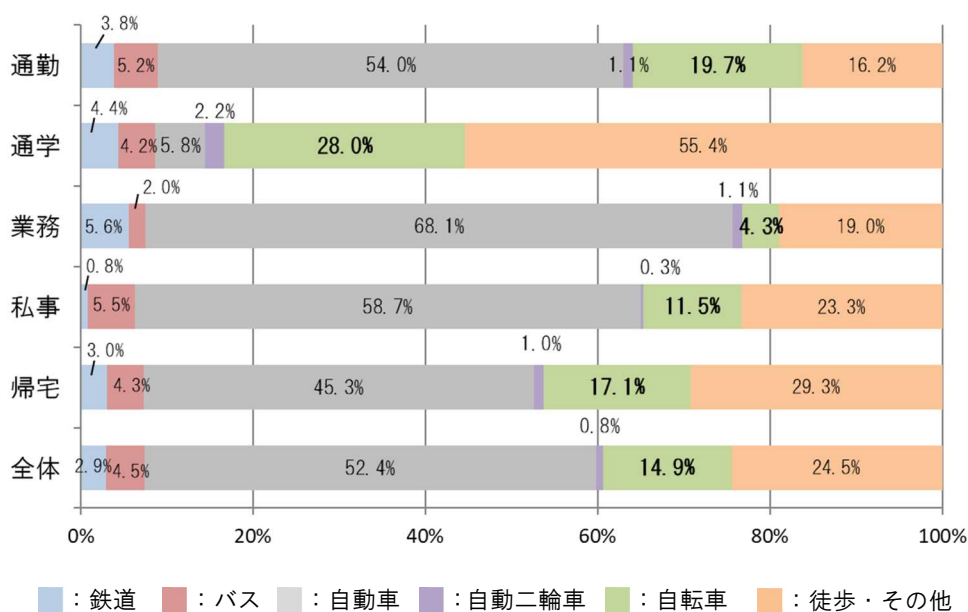
③ 目的別代表交通手段分担率

平成 27 年度に実施された全国都市交通特性調査の結果によると、盛岡市（平日）における目的別代表交通手段分担率の推移は、通学目的では徒歩に次いで約 30%で推移しています。ただし、全体としては自動車分担率が依然として高く、特に通勤・業務目的においては自動車の占める割合が非常に高くなっているほか、近年は私事目的での自動車分担率が高くなっています。



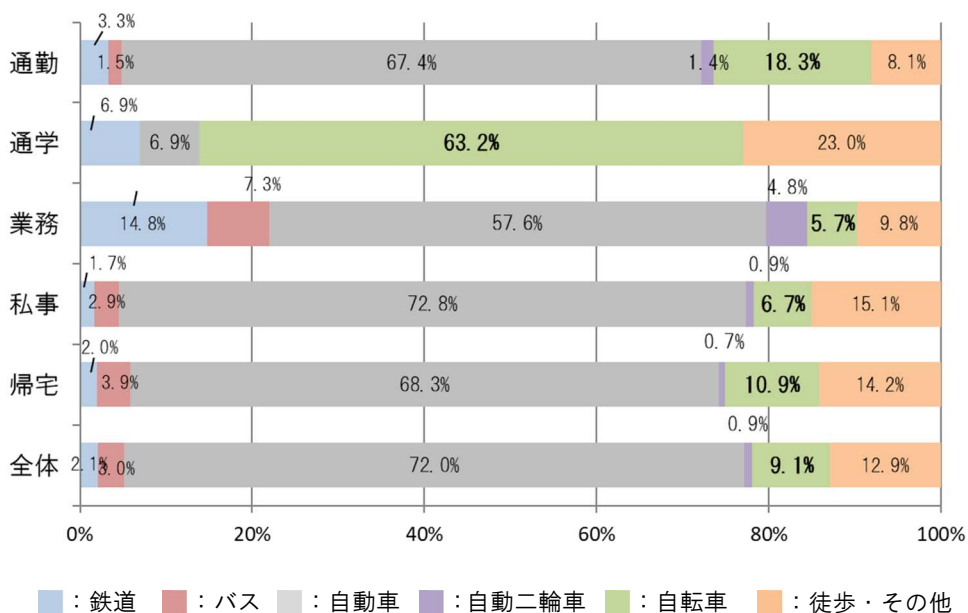
目的別代表交通手段分担率の推移(平日)

出典：「全国都市交通特性調査（国土交通省）」を基に作成



平成 27 年度目的別代表交通手段分担率（平日）

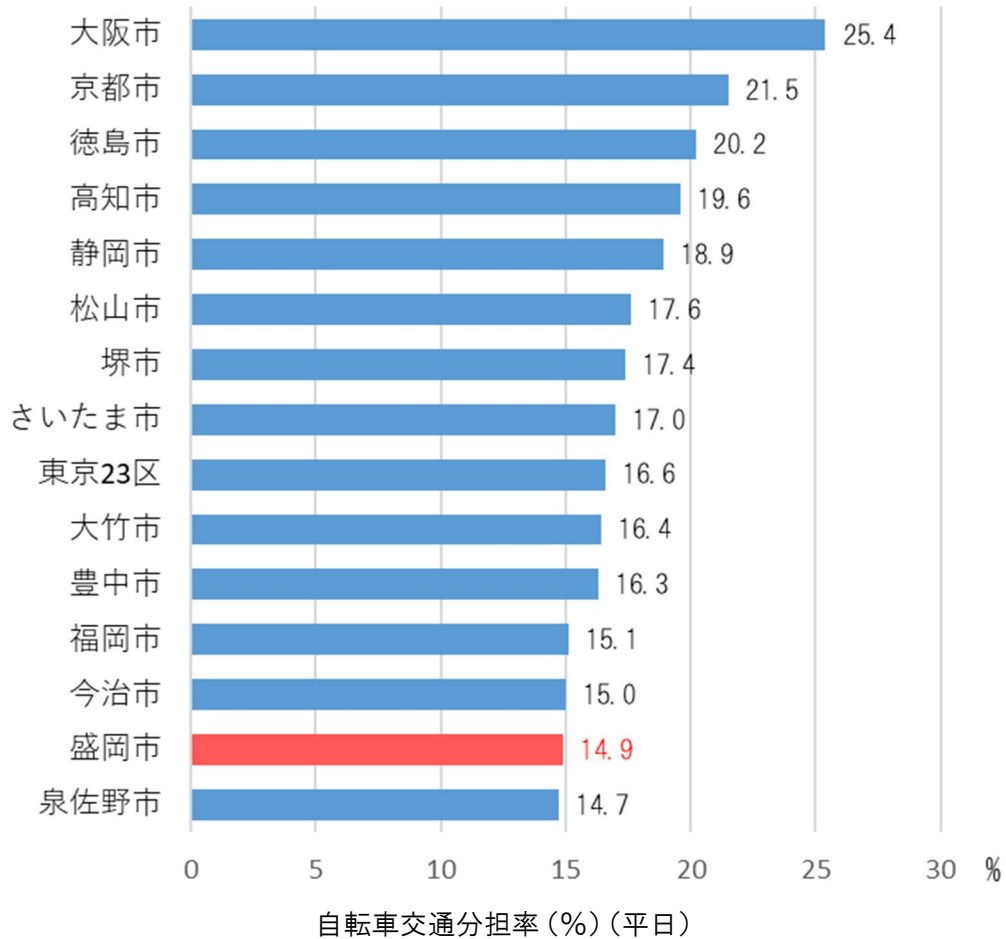
出典：「平成 27 年全国都市交通特性調査（国土交通省）」を基に作成



平成 27 年度目的別代表交通手段分担率（休日）

出典：「平成 27 年全国都市交通特性調査（国土交通省）」を基に作成

また、同調査における盛岡市の平日の自転車分担率は、調査対象の70都市のうち、第14位となっています。



出典：「平成27年全国都市交通特性調査（国土交通省）」を基に作成

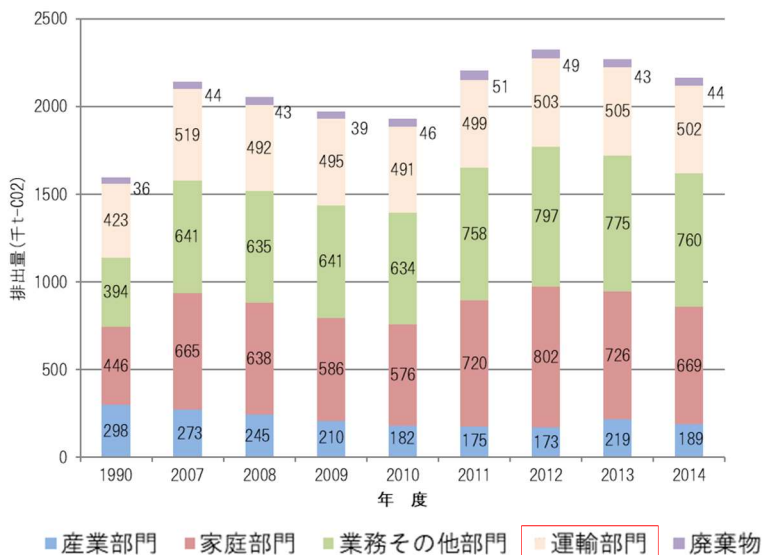
※なお、盛岡市・岩手県では、職員の自転車利用を促進していくため、業務中の移動利用できる公用自転車を各庁舎内に配備しています。



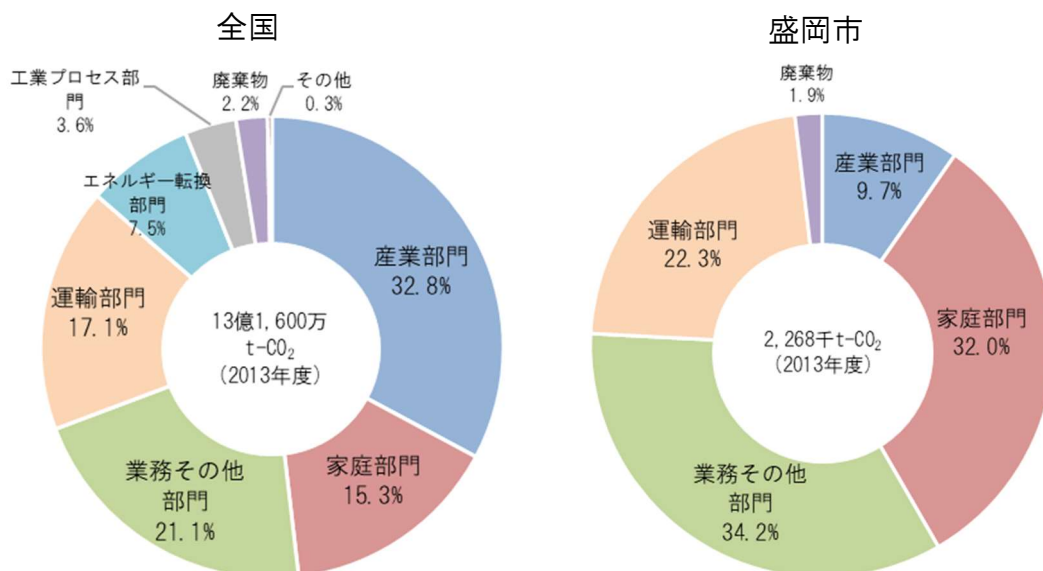
盛岡市庁舎配備の公用自転車

参考 I：盛岡市における二酸化炭素排出量

2014年の盛岡市内の温室効果ガス排出量は、1990年度比で約36%増加しており、運輸部門の排出量も増加しています。また、盛岡市における運輸部門の排出量の比率（2013年度）は全国平均に比べて大きく、自動車から自転車への転換を図ることで排出量の削減につながると考えられます。



盛岡市における部門別二酸化炭素排出量の推移
 出典：「盛岡市地温暖化対策実行計画（区域施策編）」を基に作成



全国と盛岡市における二酸化炭素排出量の部門別割合（2013年度）
 出典：「盛岡市地温暖化対策実行計画（区域施策編）」を基に作成

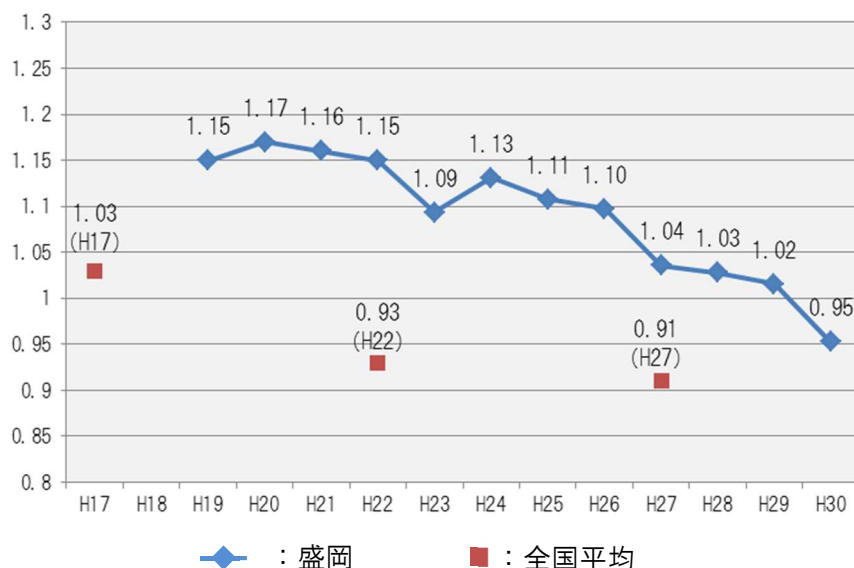
※各部門の定義

- ・ エネルギー転換部門
発電所や石油製品製造業等における自家消費分及び送配電ロス等に伴う排出。
- ・ 産業部門
製造業（工場）、農林水産業、鉱業、建設業におけるエネルギー消費に伴う排出。
- ・ 民生部門
民生家庭部門：家庭における電気、ガス、石油系燃料等、燃料の燃焼（消費）に伴って排出される温室効果ガス。
民生業務部門：給湯、厨房、暖房、冷房、動力、照明に必要な電気、ガス、石油燃料等、燃料の燃焼（消費）に伴って排出される温室効果ガス。
- ・ 運輸部門
自動車、船舶、航空機、鉄道におけるエネルギー消費に伴う排出。
自動車は、自家用のものも含む。
- ・ 工業プロセス部門
セメント製造工程における石灰石の焼成による排出等、工業材料の化学変化に伴う排出。
- ・ 廃棄物部門
廃棄物焼却場における化石燃料由来のプラスチック、廃油の焼却等に伴う排出。

出典：環境省ホームページ

参考Ⅱ：混雑度

盛岡市内の道路における混雑度の平均値は徐々に減少していますが、道路交通センサスの全国平均と比較すると高くなっており、自転車の活用の推進により自動車から自転車への転換が図られることで渋滞緩和につながると考えられます。



混雑度の推移

出典：「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）」、「断面交通量情報（日本道路交通情報センター）」を基に作成

※混雑度の定義

混雑度＝「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比の概念

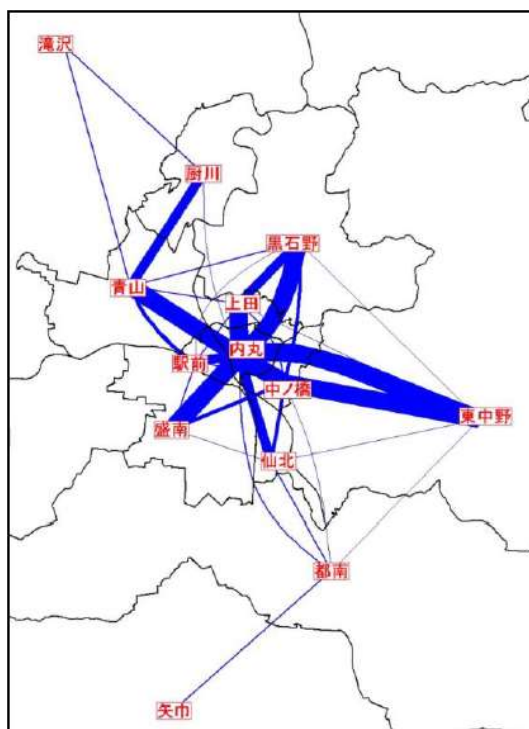
混雑度	交通状況の推定
1.0未満	渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	何時間も混雑するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典：「道路の交通容量」（日本道路協会）を基に作成

④ 自転車の流動方向





通勤時における自転車利用の流動をみると、各居住地と中心市街地との流動が多くなっています。

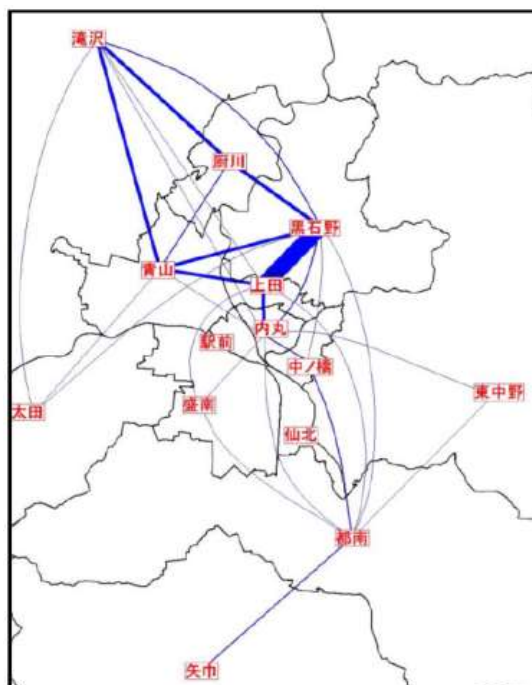
凡	例
	(トリップ/日)
	100~199
	200~299
	300~499
	500~999
	1,000以上



通勤目的自転車流動

通学時における自転車利用の流動をみると、黒石野・上田間においては流動が多く見られますが、その他の区間においては、多方面に分散しており、主だった流動は見られません。

凡	例
	(トリップ/日)
	100~199
	200~299
	300~499
	500~999
	1,000以上

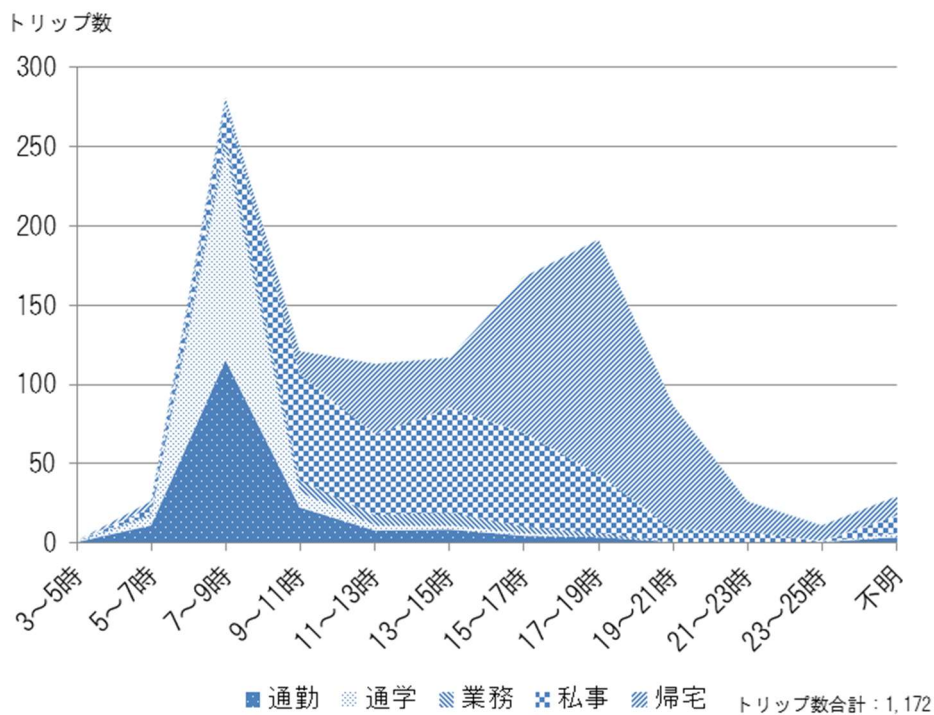


通学目的自転車流動

出典:平成18年盛岡市街路交通調査

⑤ 時間帯別目的別自転車利用状況

時間帯別目的別自転車利用状況を見ると、7時から9時までの時間帯が、一番数が多くなっており、その目的は通勤通学がほとんどを占めています。

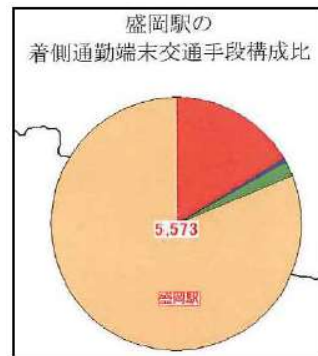
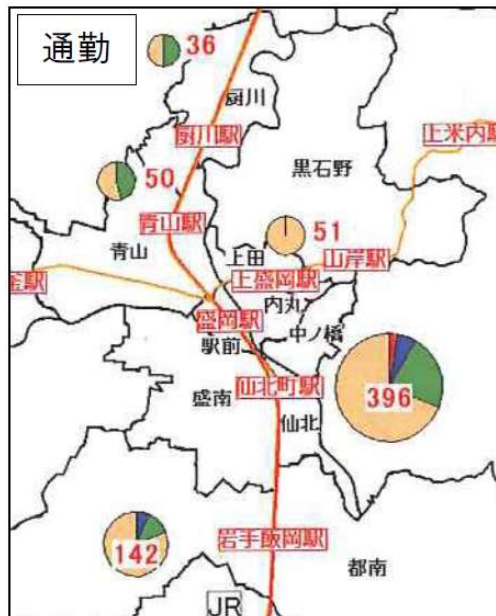


時間帯別目的別自転車利用数

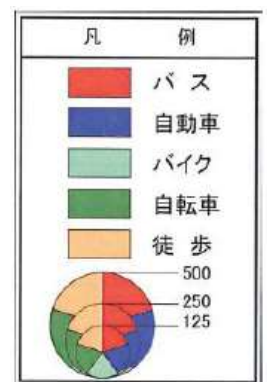
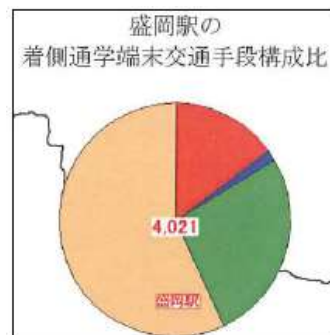
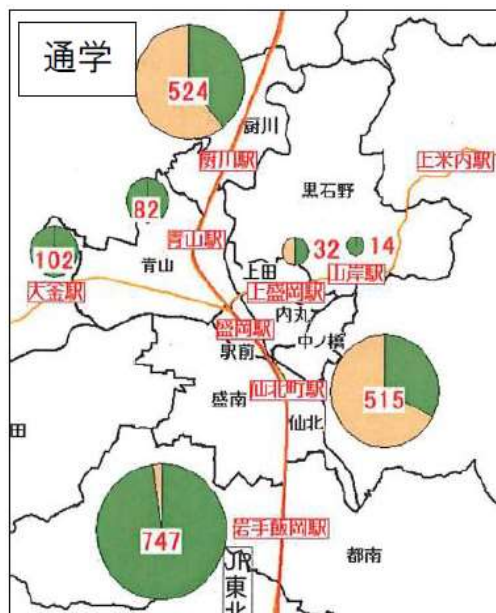
出典:平成 18 年盛岡市街路交通調査

⑥ 鉄道駅別通勤通学端末交通手段

通勤通学目的における鉄道駅降車後の交通手段をみると、通学においては自転車を
利用している人が多くなっていますが、通勤については通学ほど利用されていま
せん。



鉄道駅別通勤端末交通手段構成比



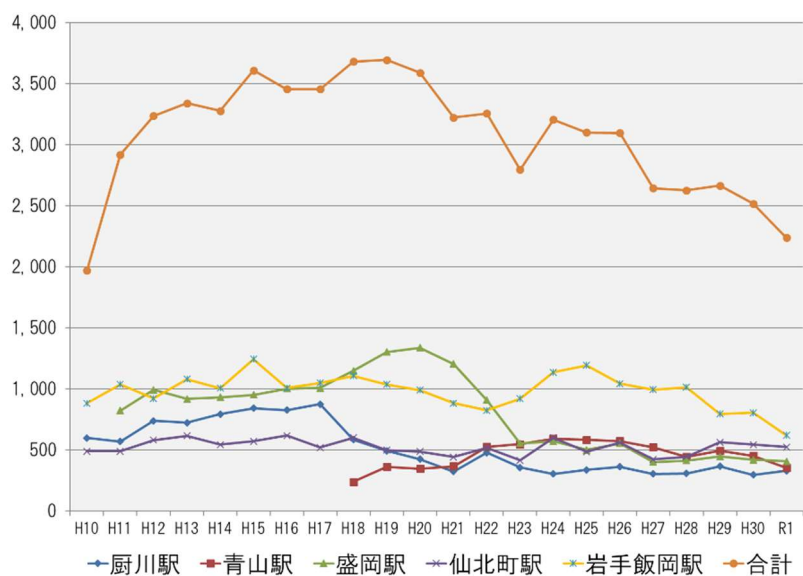
(トリップ/日)

鉄道駅別通学端末交通手段構成比

出典：平成 18 年盛岡市街路交通調査

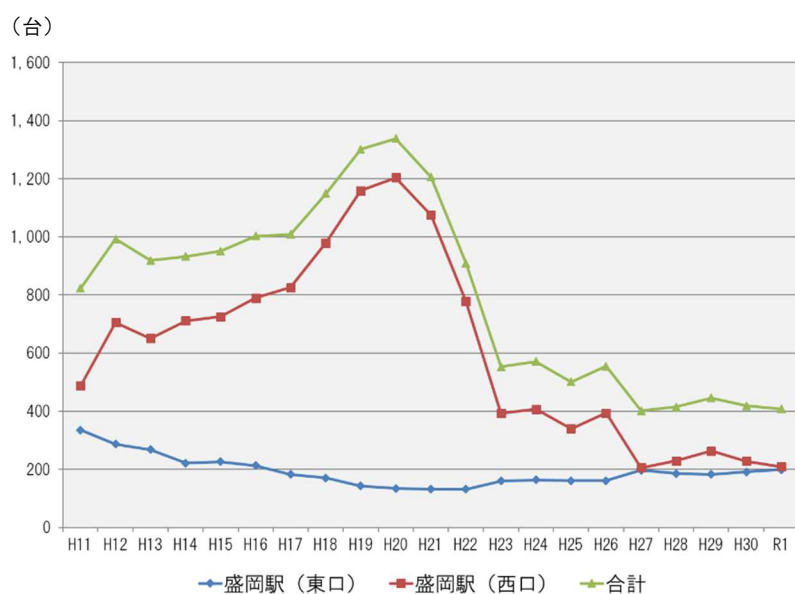
⑦ 駅駐輪場利用者数

盛岡市内の駅駐輪場利用者数の推移をみると、岩手飯岡駅の利用者が最も多く、次いで仙北町駅が多くなっています。また、利用者数の合計は平成19年をピークに減少傾向にあります。



各駅駐輪場利用者数 (年間)

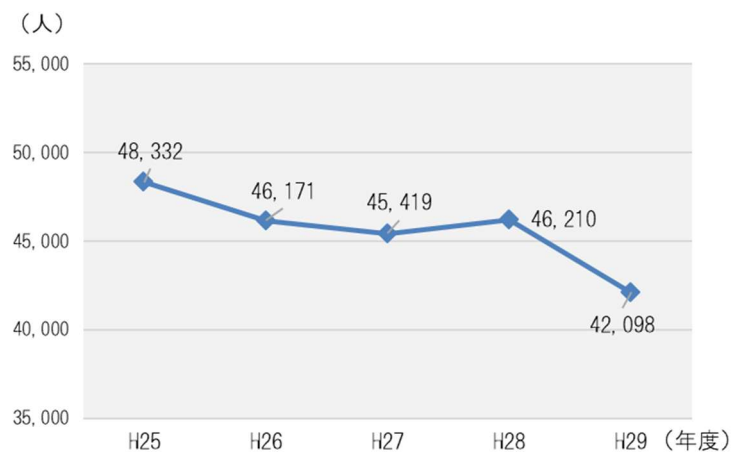
盛岡駅周辺駐輪場についてみると、東口駐輪場の利用者数に大きな変化はみられませんが、西口駐輪場では、有料化(平成22年)に伴う利用者数の減少がみられます。



盛岡駅周辺自転車駐輪場利用者数 (年間)

⑧ 中心市街地における歩行者・自転車通行量

中心市街地における歩行者自転車通行量は年々減少傾向にあり、平成29年度には前年調査を約4,000人下回る結果となりました。

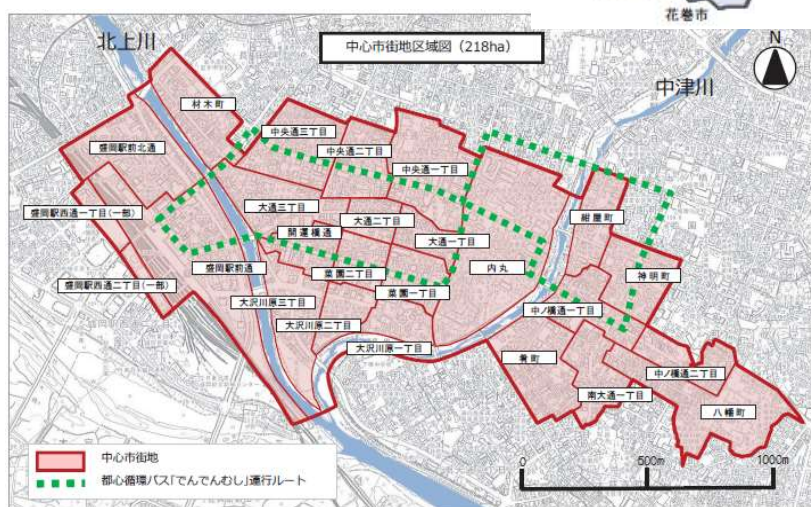


中心市街地の歩行者・自転車通行量 (13 地点)

出典：中心市街地活性化つながるまちづくりプラン

※中心市街地とは

行政機能、経済機能、観光機能など多くの面において地域を牽引する役目を担うとともに、「まちの顔」として都市の特色ある個性を内外に情報発信する役目を担う地域であり、市民が「都心」や「中心市街地」という言葉で容易にイメージできることを重視した区域。

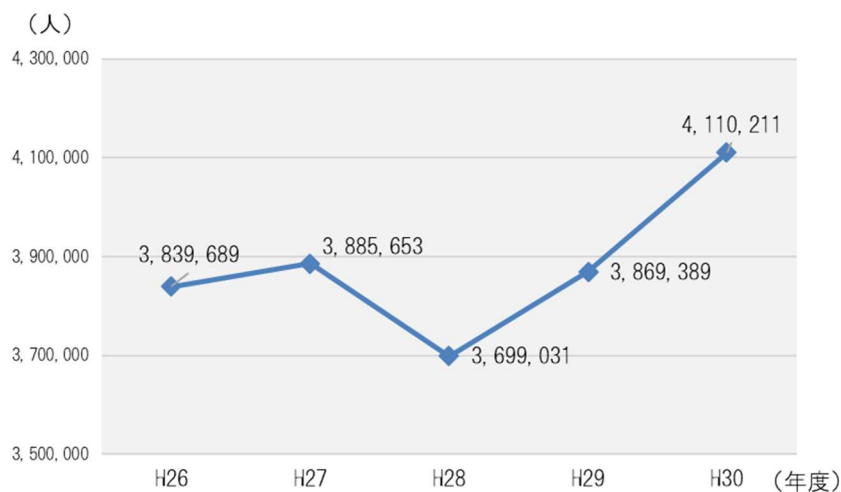


中心市街地の区域図

出典：中心市街地活性化つながるまちづくりプラン

参考Ⅲ：年間観光客入込数

近年の盛岡市における観光客入込数（延べ人数）は、おおよそ 400 万人程度で推移しています。観光客の方々が盛岡市を訪れた際にも気軽に自転車を利用できる移動環境を整備することで、市内の町の様子に触れる機会が増え、観光客数の増加につなげることができると考えます。



年間観光客入込数の推移

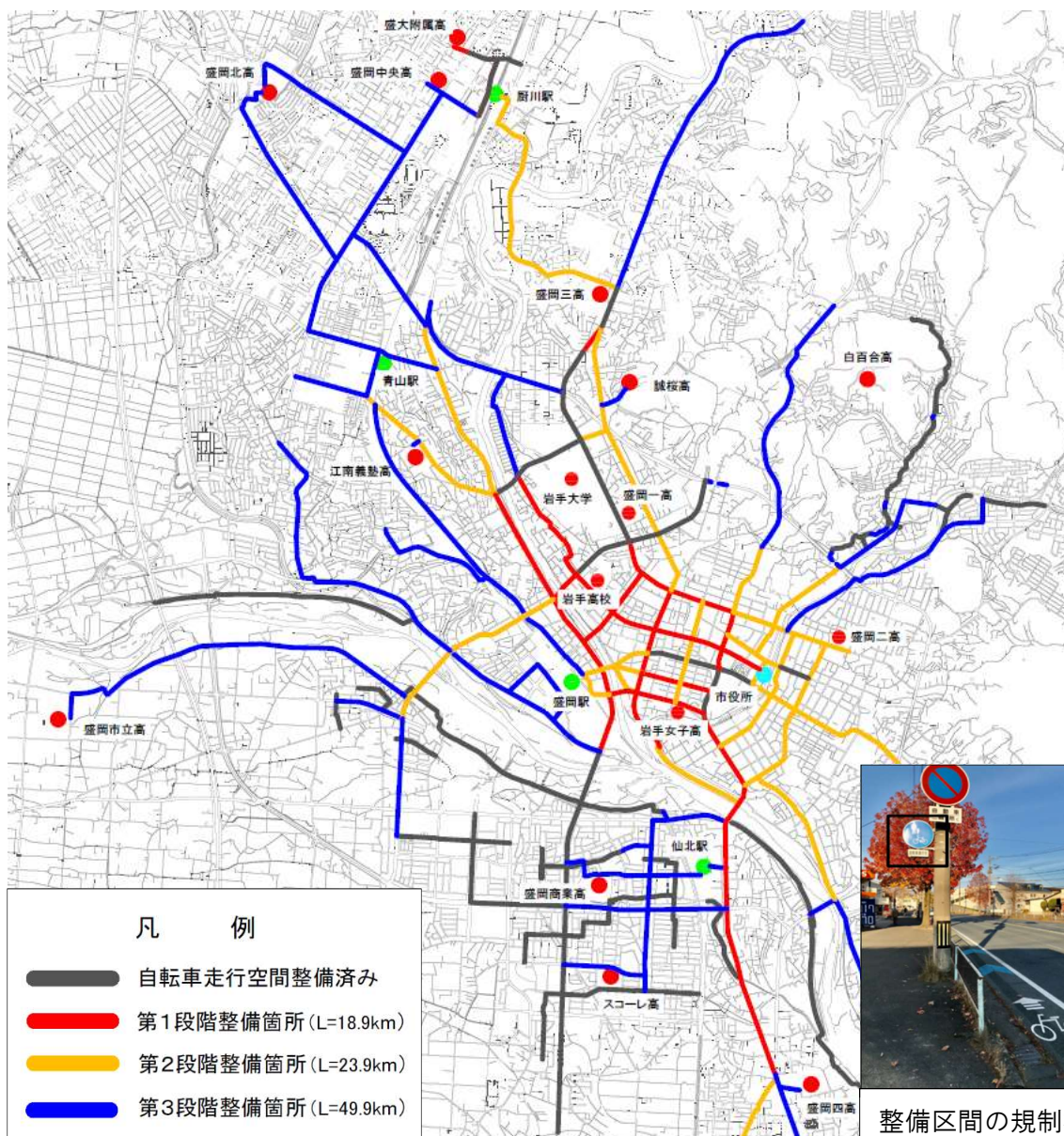
出典：「盛岡市統計書（平成 30 年度版）」を基に作成

(2) 自転車利用環境

① 自転車走行空間の整備状況

平成 27 年度策定の「盛岡市自転車ネットワーク計画」において、今後 10 年間で自転車走行空間を優先的に整備していく第一段階整備箇所 18.9 kmのうち、約 25%にあたる 4.8km（令和元年度末）が整備済みであり、今後も整備を進めていく必要があります。

また、整備箇所の歩道に「自転車通行可」の規制がかけられている区間があり、走行空間の整備に合わせて、規制の在り方について検討していく必要があります。

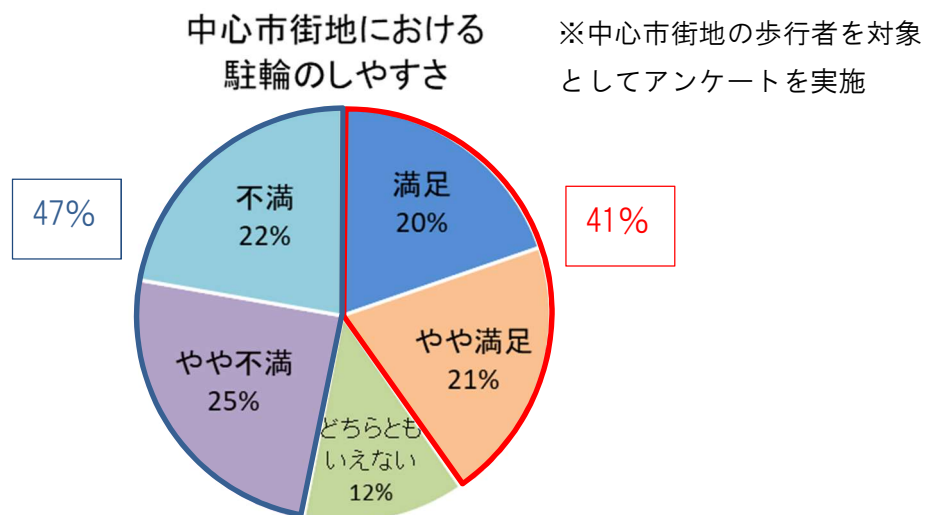


自転車走行空間整備状況（令和元年度末）

整備区間の規制標識
（盛岡市高松）

② 駐輪の満足度

中心市街地における駐輪の満足度は、「満足」または「やや満足」と答えた人が41%、「不満」または「やや不満」と答えた人の割合は47%となっています。



※「わからない」を除いて集計

中心市街地における駐輪の満足度（平成30年度）

出典：「歩いて楽しむ中心市街地形成戦略に係るアンケート調査」を基に作成

参考Ⅳ：盛岡駅周辺の駐輪場

(1) 盛岡市営盛岡駅前自転車駐輪場

○利用料金：100円（24時間につき1回）

駐車券の種類	一般	生徒
1ヵ月定期	2,000円	1,500円
2ヵ月定期	3,800円	2,800円
3ヵ月定期	5,700円	4,200円
回数券	1,000円	1,000円

○受付時間：(6:00~21:00)

12/30は17:00閉場、

12/31~1/3は休業

○収容台数：742台

※最初の2時間以内の利用は無料



駐輪場位置図



盛岡駅前自転車駐輪場

(国土地理院地図を編集して作成)

(2) 盛岡市営盛岡駅西口自転車等駐輪場

○利用料金

- ・ 自転車 100 円 (24 時間につき 1 回)
- ・ バイク 150 円 (24 時間につき 1 回)

○収容台数

- 自転車 (マリオス側) : 549 台
- 原付自転車 (アイーナ側) : 100 台
- 自動二輪車 (アイーナ側) : 36 台

○受付時間 : 24 時間営業

駐車券の種類	一般	生徒
1 ヶ月定期	2,000円	1,500円
2 ヶ月定期	3,800円	2,800円
3 ヶ月定期	5,700円	4,200円
回数券	1,000円	1,000円

駐車券の種類	一般・学生
1 ヶ月定期	3,000円
2 ヶ月定期	5,700円
3 ヶ月定期	8,600円
回数券	1,500円

自転車利用料金 (自転車)

自転車利用料金 (バイク)



駐輪場位置図

(国土地理院地図を編集して作成)

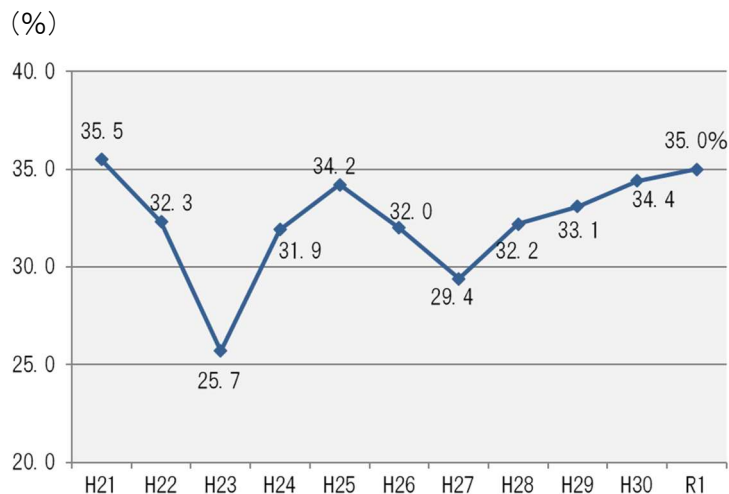


盛岡駅西口自転車等駐輪場

※回数券はいずれの駐輪場も 11 回分です。

③ 自転車の利用快適度

盛岡市まちづくりアンケートにおいて、自転車で快適に移動できると答えた人の割合は、平成 27 年度から増加傾向にあり、令和元年度で 35.0%となっています。

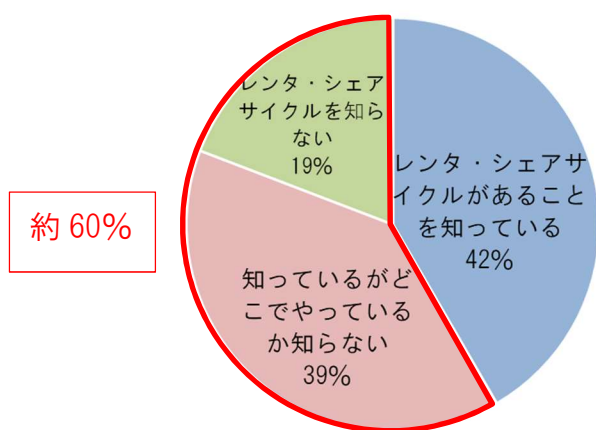


自転車で快適に移動できると思う人の割合

出典：「盛岡市まちづくり評価アンケート」を基に作成

④ レンタサイクル（シェアサイクル）の認知度

盛岡市の中心部に通勤している方を対象としたアンケート調査（平成 30 年度）では、レンタサイクル（シェアサイクル）の貸出場所を知らない、または事業内容を知らないと回答した人の合計は約 60%となっています。



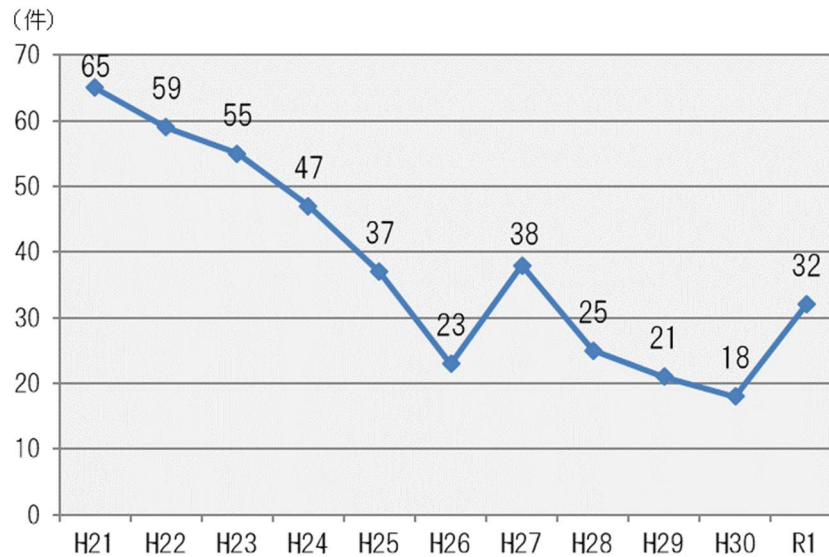
盛岡市の中心部に通勤している人の
レンタサイクル（シェアサイクル）認知度

出典：「公共交通軸の充実・強化戦略に係るアンケート調査」を基に作成

(3) 自転車関連の交通事故の状況

① 自転車に関連する交通事故件数

盛岡市内で平成 21 年～令和元年の午前 7～9 時に発生した自転車関連事故発生件数は減少傾向にあります。



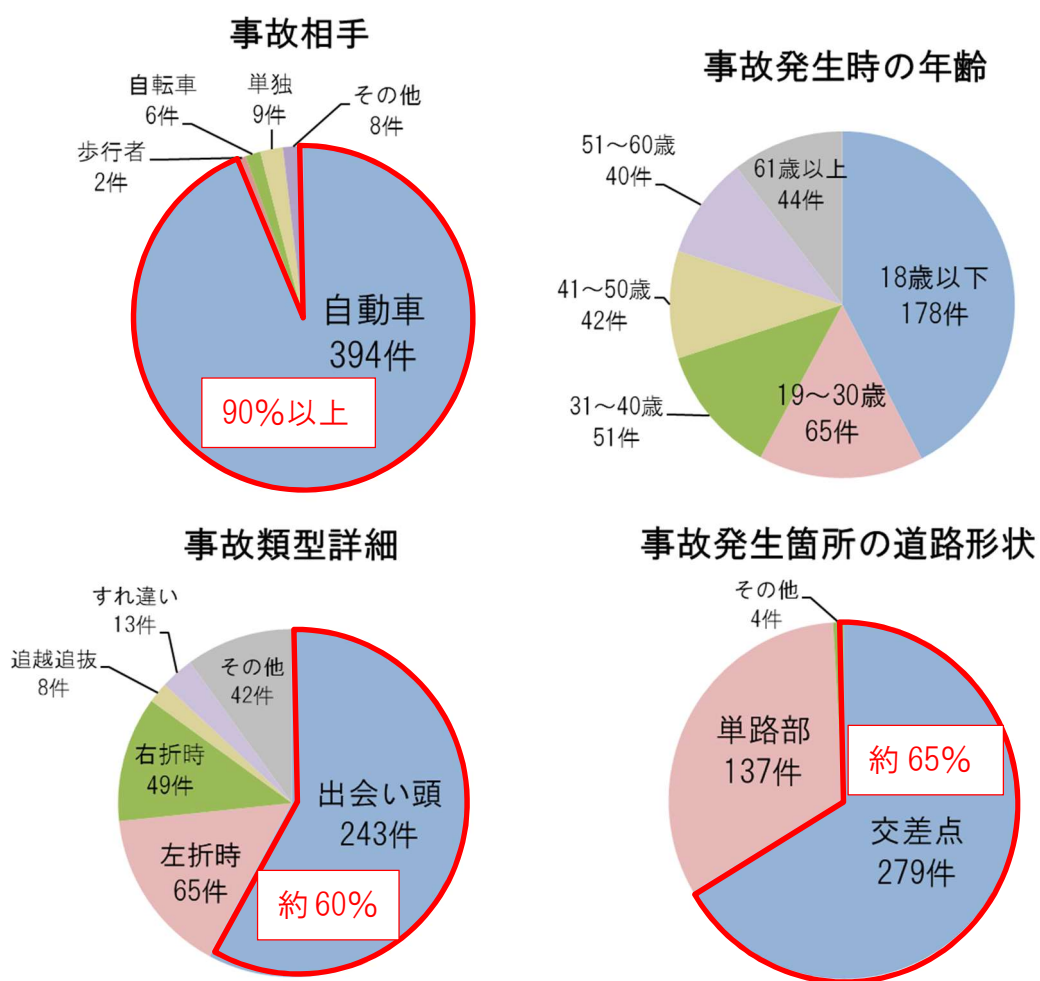
7～9 時の自転車関連事故発生件数の推移 (H21～R1)

出典：岩手県警察本部提供データを基に作成

② 盛岡市の自転車事故の内容

盛岡市内で平成 21 年～令和元年の午前 7～9 時に発生した自転車事故発生状況を集計すると下記のとおりとなります。(岩手県警察より聞き取り調査を実施)

事故相手の 90%以上を自動車が占めており、事故類型は出会い頭が全体の約 60%を占めています。また、事故が発生した道路形状については約 65%が交差点となっております。



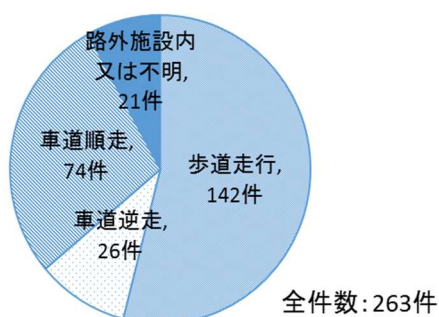
全件数：420 件

7～9 時の自転車関連事故発生件数の内容 (H21～R1)

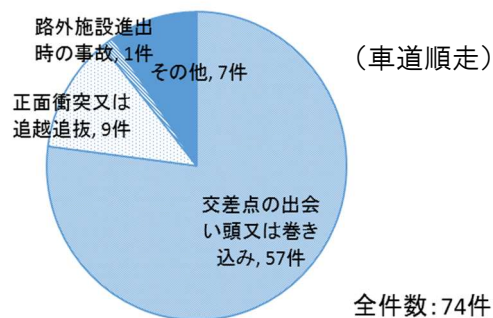
出典：岩手県警察本部交通部提供データを基に作成

事故直前の自転車走行状況（平成 21～25 年）をみると、車道左側通行の基本ルールを守って走行していた人が 30%弱，基本ルールを守っていない人が 60%強となっています。また，基本ルールを守っていない自転車の事故状況をみると，基本ルールを守っていた自転車と比べ，路外施設進入進出時の事故が多くなっています。

自転車走行状況

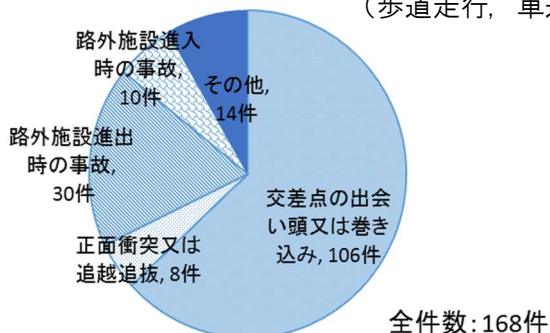


基本ルールを守っていた自転車の事故状況



基本ルールを守っていない自転車の事故状況

(歩道走行，車道逆走)



出典：岩手県警察本部交通部提供データを基に作成

※自転車事故の事例

高校生が、携帯電話を使用しながら走行中、前方を歩行中の看護師（57 歳）の女性と衝突。看護師には**重大な障害（手足がしびれて歩行が困難）**が残った。**賠償額 5,000 万円**

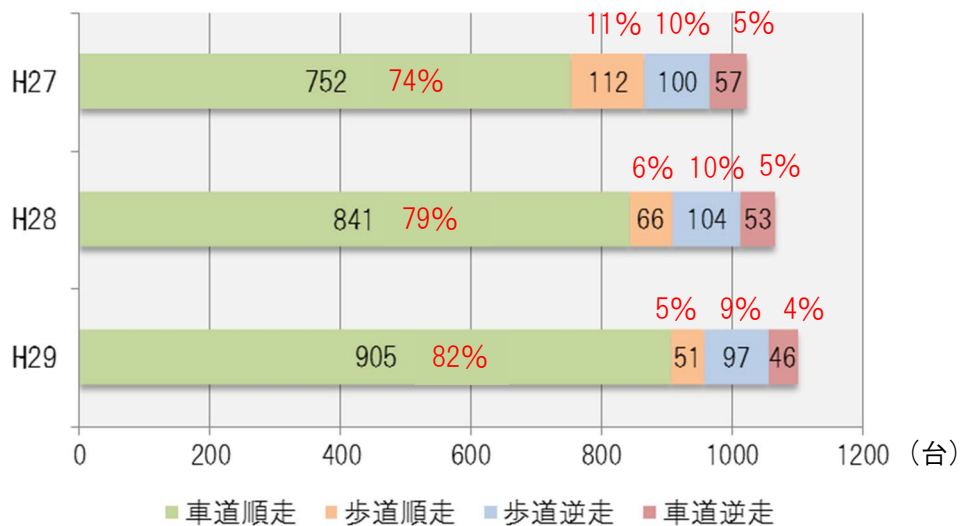


出典：自転車利用に関するアンケート（岩手河川国道事務所，盛岡市）

(4) 自転車の利用マナー

① 自転車の走行状況

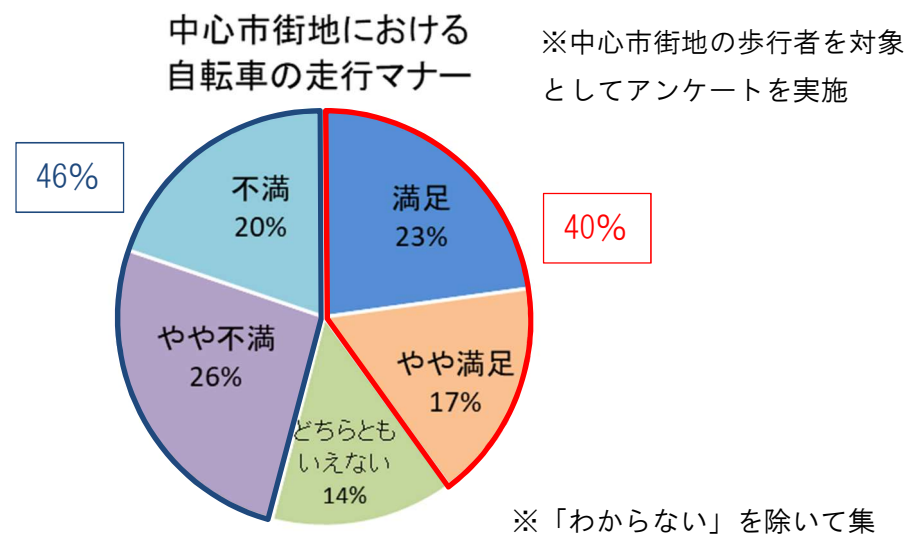
自転車走行空間の整備済路線において自転車の走行状況を調査した結果、年を重ねるごとに正しい走行方法である車道順走の割合が増加し、歩道走行や逆走の割合は減少しています。



自転車の走行状況（平成27年～29年）

② 中心市街地における自転車の走行マナーの満足度

中心市街地における自転車の走行マナーについてアンケート調査を実施したところ、「満足」または「やや満足」と答えた人が40%、「不満」または「やや不満」と答えた人が46%となっています。

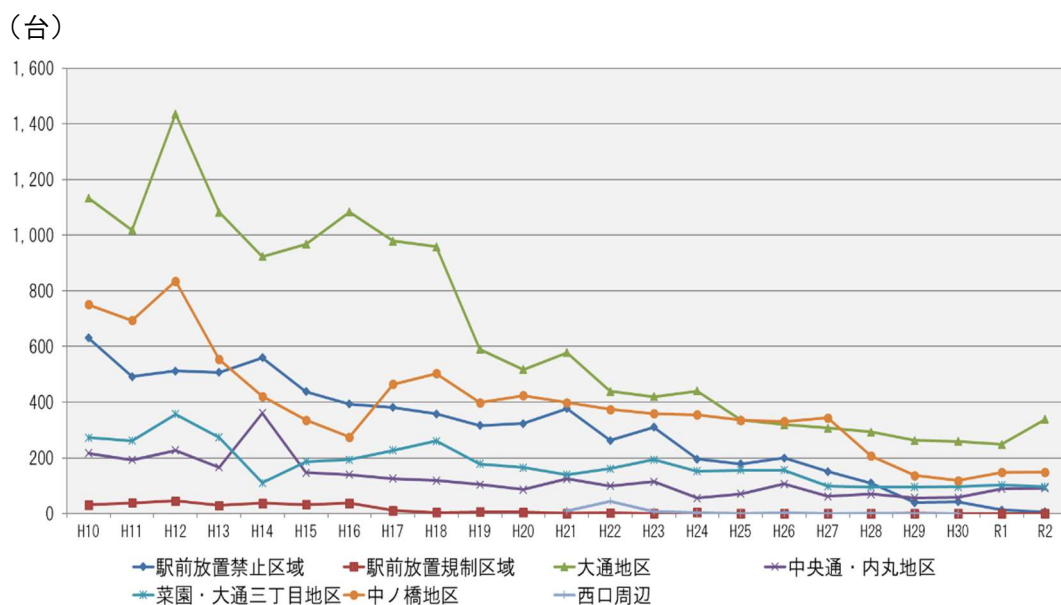


中心市街地における自転車の走行マナーの満足度（平成30年度）

出典：「歩いて楽しむ中心市街地形成戦略に係るアンケート調査」を基に作成

③ 放置自転車の状況

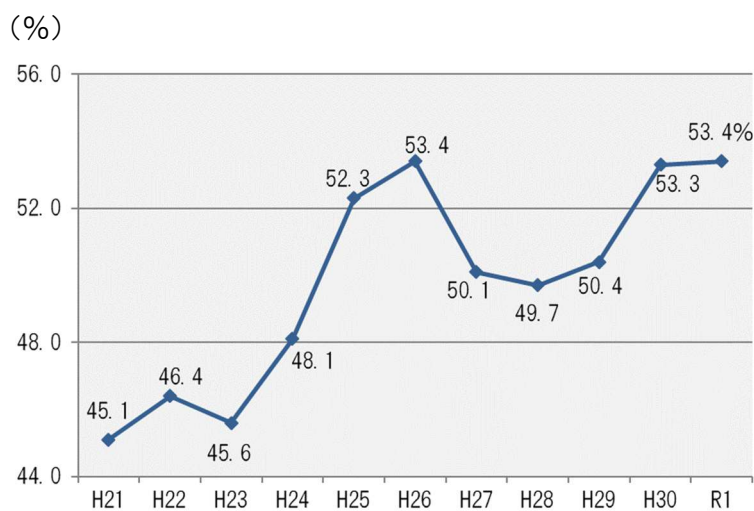
歩道上等に駐輪している放置自転車の状況は減少傾向であり、令和2年度はピーク時の2割程度まで減少しています。また、地域別にみると、大通地区が多い傾向にあります。



放置自転車の状況 (休日)

④ 徒歩で快適に移動できると思う人の割合

市民の生活実感や市政に対する満足度などを把握する街づくりアンケートのうち、徒歩で快適に移動できると思う人の割合は、過去10年間で8%程度上昇しています。



徒歩で快適に移動できると思う人の割合

出典：「盛岡市まちづくり評価アンケート」を基に作成

イ 自転車利用促進社会実験

盛岡市では、自転車走行空間の整備手法の検討や整備効果を把握するために、平成20年度に社会実験を実施しています。

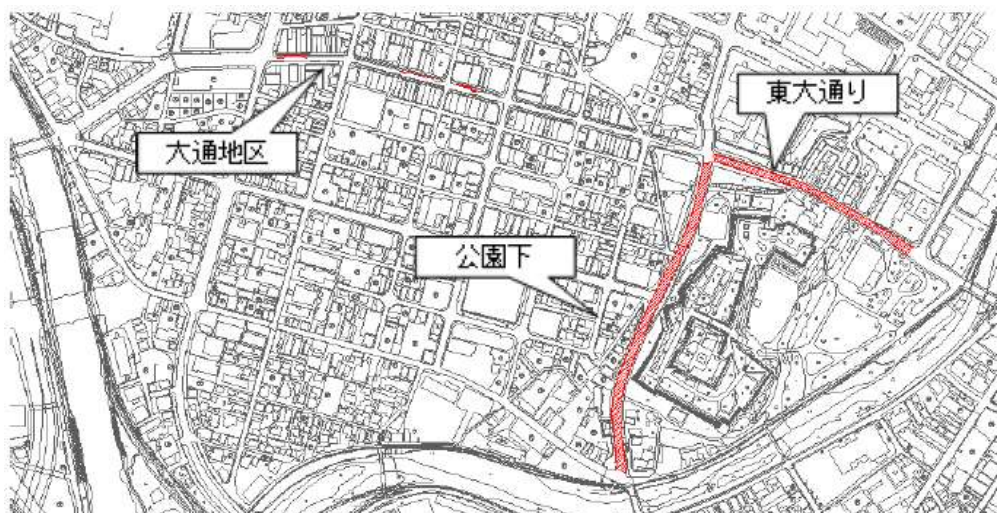
市の中心部において、既設道路の路肩部分をカラー化し、自転車が走行する場所の視認性を高めることにより、自転車及びその他の交通の安全性の向上効果を検討しました。

実験の視点

車道における自転車の走行環境の改善により、車道走行への誘導を目的とする。

- ・路肩のカラー化による視認性の向上
- ・矢印とマークによる自転車走行位置と走行方向の明確化

社会実験実施箇所



東大通り整備状況



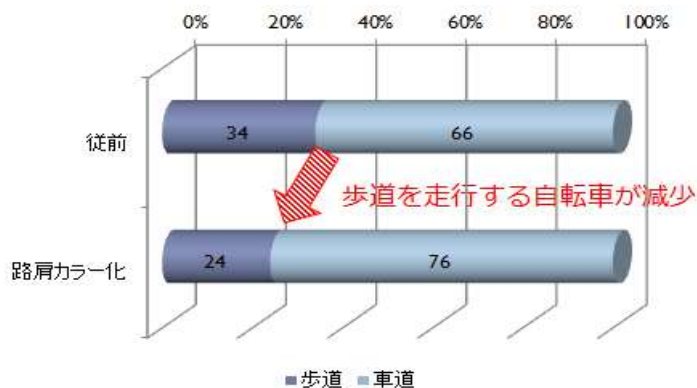
整備前



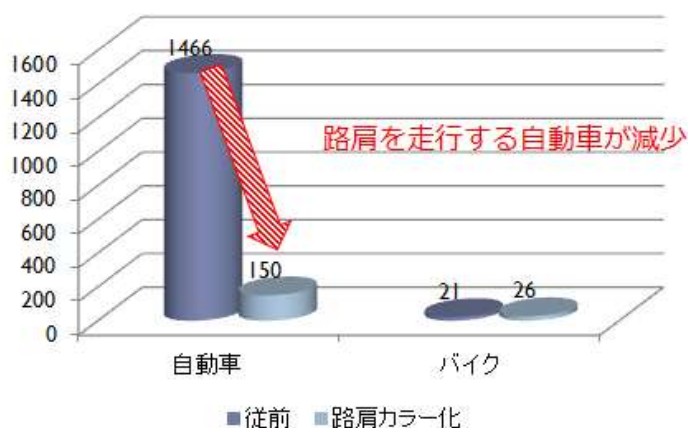
整備後

路肩のカラー化の効果把握するため、整備前後において自転車等の走行位置の調査を実施しています。

調査結果をみると、路肩のカラー化により、歩道を走行する自転車は、減少しています。また、路肩を走行する自動車も減少しています。



整備前後の自転車走行位置の変化



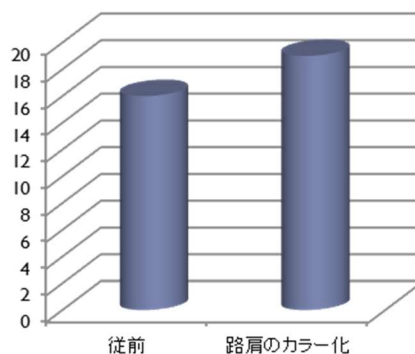
整備前後の自動車等の走行位置の変化

路肩のカラー化により、自転車の走行位置については一定の効果がみられましたが、自転車の走行方向については、右側通行（逆走）が増加し、今後の課題が浮き彫りになりました。

右側通行（逆走）



自転車の逆走状況



整備前後の右側通行（逆走）台数の変化

ウ 平成 26 年度大通り整備

平成 20 年度の社会実験では，路肩のカラー化により，自転車の車道通行に一定の効果がありましたが，自転車の通行方向の誘導が課題となりました。

そこで，大通りにおいて矢羽の形状による自転車走行空間の整備を行い，その効果を検証しています。

大通り整備状況

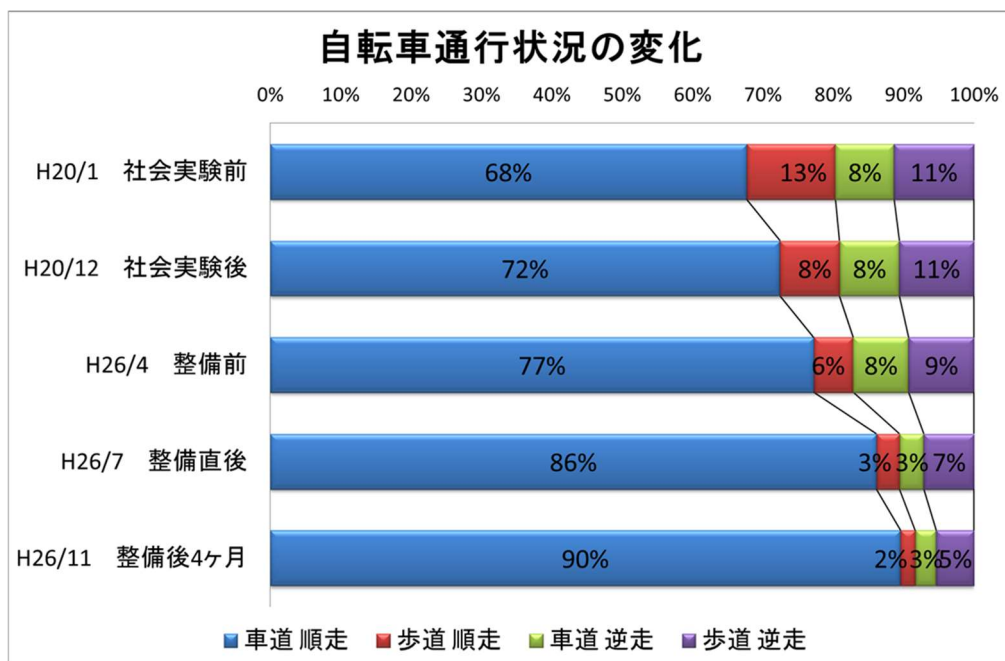


社会実験後

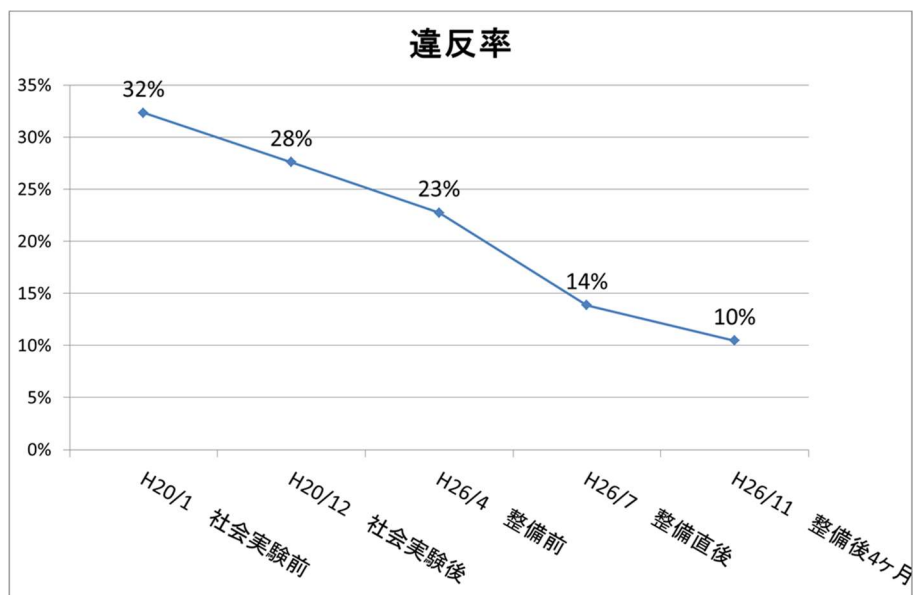


平成 26 年度整備後

社会実験前から平成 26 年度整備後の調査結果をみると，徐々に車道順走の割合が増えています。



また、逆走の違反率をみると、社会実験・整備ごとに減少しており、その都度効果が得られています。

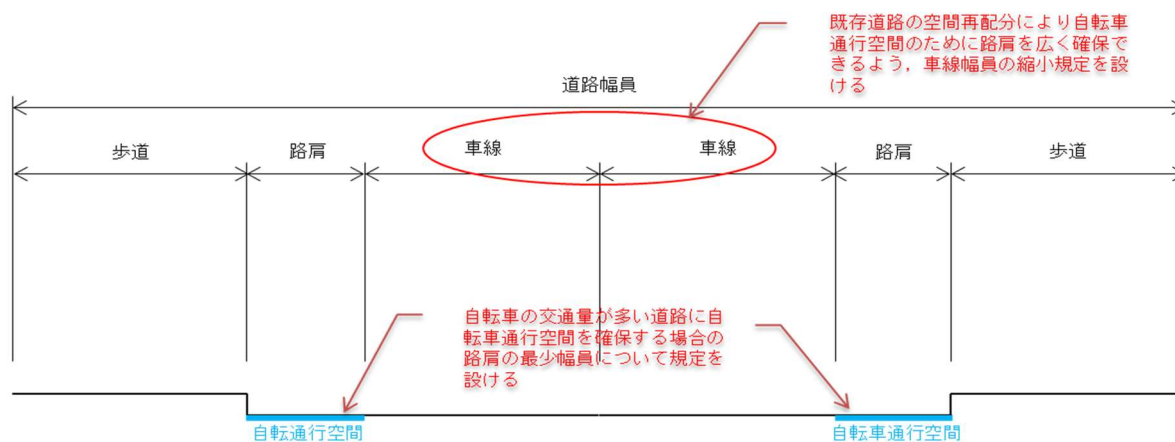


エ 盛岡市道路の構造の一般的技術的基準を定める条例の制定

盛岡市では、道路法第 30 条の改正に伴い、盛岡市道路の構造の一般的技術的基準を定める条例を平成 24 年に制定しています。この条例の中で、自転車走行空間整備計画において検討された自転車走行空間の整備基準を独自基準として設けています。





独自に規定する事項	規定の内容	規定箇所
自転車通行空間を路肩に確保するための規定	自転車の交通量が多い第 3 種若しくは第 4 種の道路に自転車通行空間を設ける場合、路肩の幅員を 1 m 以上確保するものとする。 なお、この規定は、自転車道を設ける道路には適用しないものとする。	路肩 (令第 8 条に追加)
空間再配分により自転車の通行空間を路肩に確保する場合の車線幅員の縮小規定	第 4 種第 1 級の普通道路について、地形の状況等からやむを得ず空間の再配分を行って路肩に自転車通行空間を確保する場合、実際の走行速度及び大型車混入率を勘案し、車線幅員の規定値から 0.25m を減じた値とすることができるものとする。	車線等 (令第 5 条第 4 項のただし書きに追加)

独自基準の内容



独自基準のイメージ

また、令和元年度には道路構造令（昭和45年政令第320号）の改正に伴い、盛岡市道路の構造の一般的技術的基準を定める条例を改正し、車道に自転車通行帯を設けるとともに、自転車道を設けるべき道路の要件を加えています。

	改正前	改正後	主な改正点
自転車通行帯	規定なし	<p>（設置要件） （第8条の2第1項及び第2項） 自動車及び自転車の交通量が多い道路（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っては、停車帯の右側）に自転車通行帯を設けるものとする。 自転車の交通量が多い道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い道路（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。</p> <p>（幅員） （第8条の2第3項） 3 自転車通行帯の幅員は、1.5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、1メートルまで縮小することができる。</p> 	車道に自転車走行空間を確保する規定を新たに設ける。
路肩	<p>（路肩に自転車走行空間を確保する場合の路肩の幅員規定） （第7条第4項） 自転車の交通量が多い道路（自転車道を設ける道路を除く。）の車道の左側に設ける路肩を利用して自転車の安全かつ円滑な通行を確保する場合には、当該路肩の幅員は、1メートル以上とするものとする。</p> 		車道に自転車通行帯を設置するため路肩に自転車走行空間を確保する場合には、当該規定を削除する。
自転車道	<p>（設置要件） （第10条第1項及び第2項） 自動車及び自転車の交通量が多い道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。 自転車の交通量が多い道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い道路には、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。</p> 	<p>（設置要件） （第10条第1項及び第2項） 自動車及び自転車の交通量が多い道路で設計速度が1時間につき60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。 自転車の交通量が多い道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、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。</p> 	設置要件として速度を追加する。

条例改正のイメージ

オ 放置自転車禁止区域の設置と放置自転車の撤去

盛岡市は、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および原動機付自転車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たものを自転車等放置禁止区域として指定し、放置自転車対策に取り組んでいます。

(放置禁止区域及び放置規制区域の指定)

第10条 市長は、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たものを自転車等放置禁止区域(以下「放置禁止区域」という。)として指定することができる。

2 市長は、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たものを自転車等放置規制区域(以下「放置規制区域」という。)として指定することができる。

3 市長は、前2項の規定に基づき放置禁止区域又は放置規制区域(以下「放置禁止区域等」という。)を指定したときは、これらを告示するものとする。当該指定を変更し、又は解除したときも、同様とする。

(自転車等の放置の禁止)

第11条 自転車等の利用者は、放置禁止区域等内に自転車等の放置をしてはならない。

(自転車等の放置に対する措置)

第12条 市長は、放置禁止区域等内に自転車等の放置がされているときは、当該自転車等の利用者又は所有者に対し、当該自転車等を自転車等駐車場その他適切な場所に移動するよう命ずることができる。

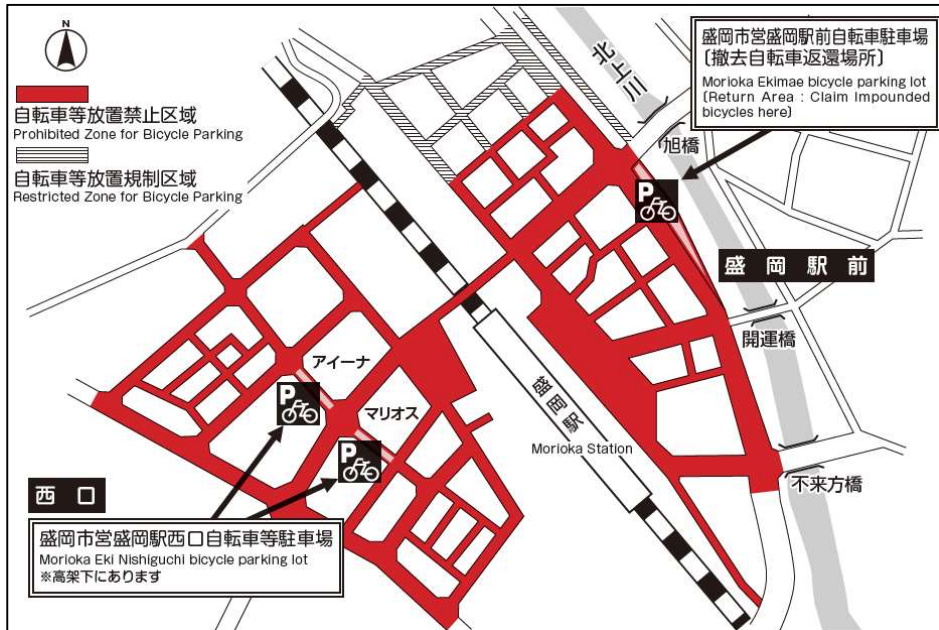
2 市長は、放置禁止区域内に自転車等の放置がされているときは、当該自転車等を撤去し、保管することができる。

3 市長は、放置規制区域内において、自転車等の利用者又は所有者が第1項の規定による命令に従わず、規則で定める期間を経過してもなお自転車等の放置をしているときは、当該自転車等を撤去し、保管することができる。

第13条 市長は、放置禁止区域等以外の公共の場所において、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ていると認めたときは、当該自転車等の利用者又は所有者に対し、当該自転車等を適切な場所に移動するよう指導することができる。

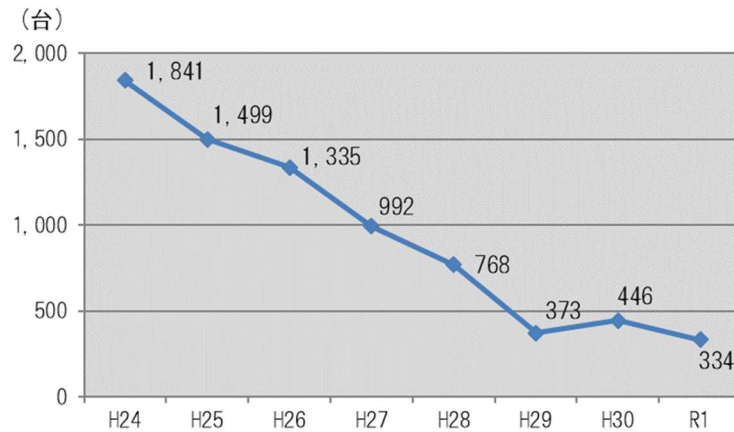
2 市長は、自転車等の利用者又は所有者が前項の規定による指導に従わず、規則で定める期間を経過してもなお自転車等の放置をしているときは、当該自転車等を撤去し、保管することができる。

盛岡市自転車条例（抜粋）



自転車等放置禁止・放置規制区域

前述の区域内における放置自転車の撤去台数は近年減少傾向にあります。



放置禁止・放置規制区域における撤去台数の推移（年間）

② 自転車の安全利用・利用促進に関する取り組み

ア 自転車利用マナー講話の実施

自転車を利用する機会が多い高校生・専門学校生を対象として、正しい自転車の交通ルールや利用マナーについて講話を行っています。なお、平成29年度は市内の高校、平成30年度からは高校・専門学校にアンケートを取り、要望があった学校について講話を行っています。

	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
実施学校数	1校	2校	7校	13校	9校	3校
対象生徒数	※	※	約2,900人	約5,500人	約3,200人	約600人

※は人数を把握していない

これまでの講演実績

(令和2年度は新型コロナウイルスの影響で実施回数が減少)

○講話の内容

- ・ 自転車事故の事例紹介
- ・ 自転車保険の紹介
- ・ 自転車の通行ルール・利用マナーについて
- ・ 盛岡市の自転車事故データの紹介



自転車利用マナー講話の様子

イ 自転車の安全利用に関するポスター等の作成

自転車利用が多い高校生・学生を対象に、自転車マナー向上とルールの周知を行うことを目的としたポスター及びチラシを作成しました。作成に当たっては、高校生が警察から自転車事故の状況を聞く機会を設けることやデザインの作成等に直接携わることで、自転車の安全利用の啓発効果も狙っています。なお、作成したポスター・チラシは公共施設や学校等に掲示・配布しています。

作成までの流れ

ポスターデザイン
専門学校生による取り組み

自転車利用の多い専門学校
の学生が直接作成に携
ることにより、自転車の
安全利用促進の啓発
効果もねらった。

デザインコンペ
高校生による選考

自転車利用の多い高
校生が自ら選考し、メ
ッセージを寄せること
により、自転車の安全
利用の啓発効果もね
らった。

掲 示

高等学校及び市内各
所に掲示することで、
高校生及び市民に対
し、自転車マナーと
ルールの広くアピ
ールする。



安全利用に関するポスター

出典：盛岡市資料

ウ 健康増進に関するPR活動

市職員希望者を対象に、通勤時等の自転車利用と栄養指導を実施し、健康面でのメリットを実感してもらうことで、継続的な自転車利用につなげることを目的としています。また、指導内容や経過、自動車利用と比較したCO2排出量の削減量を市民にホームページ等を通じ情報発信することにより、自転車利用促進と健康増進をPRしました。

実施期間：平成20年6月下旬から同年10月末日

実施内容：市職員全員を対象に被験者を応募し、実施期間中、自転車で通勤してもらう。期間中は、定期的に測定を行い、保健師及び栄養士が支援・指導を行った。

地球環境にもグッ！
自転車通勤で脱・脂肪・ヘビメタ！被験者募集！
 ～自転車通勤で脱・脂肪・ヘビメタ！健康増進 CO2削減！～

最近おなか回りが気になっている方、同僚や家族から「あなたメタボなんじゃない～？」もしかして「ヘビメタ？」などと疑われている方、運動をたくても忙しくて時間がとれない方。。。
 とってもいい方法があります。それは、自転車通勤です！
 交通政策課、保健所健康推進課及び環境企画課は、協働して、自転車利用促進と健康増進（特にメタボリック対策）及びCO₂排出量の削減に取り組みます。職員のおさんから参加を募り、次のプログラムを実行していただき、その経過と効果をPRしていきます。
 美しい心と体、そして未来の環境がすぐそこに。。。とどしどし応募ください！

実験プログラム 次の期間中、通勤手段を自転車にさせていただきます。その間、メタボ解消のための保健指導が受けられ、健康管理もフォローします。事前に説明会を開催します。
 実験期間：6月下旬～10月末
 保健指導：事前事後の面接、月1回程度の体脂肪や血圧・腹囲測定、「ヘビメタ」の方は、保健師・栄養士によるマンツーマンの親身な保健指導が受けられます。※詳しくは、別紙のスケジュール表をご確認ください。

説明会：6月13日（金）午後3時 市保健所1階プレイルーム

応募条件 応募の対象は、次の条件にあてはまる全職員です。募集は10名程度 とどしどし応募ください！
 ①肥満を解消したい方（たとえばBMI 25以上の方）やメタボが心配な方
 ②通勤距離が4km以上で、自転車で通勤する方
 ※通勤方法が変更になる場合、職員理に届出が必要になります。
 ※BMIの計算方法は… 体重(kg)÷身長(m)÷身長(m)

自転車通勤に挑戦！

被験者
 年齢 20～64歳
 性別 男女
 身長 150cm以上
 体重 50kg以上
 通勤距離 4km以上

取組状況
 参加者数 10名
 参加者数増加率 0%
 参加者数減少率 0%
 参加者数維持率 100%
 参加者数削減率 0%
 参加者数増加率 0%
 参加者数減少率 0%
 参加者数維持率 100%
 参加者数削減率 0%

効果検証
 体重減少率 10%
 体脂肪率減少率 5%
 腹囲減少率 2cm
 血圧低下率 10%
 血糖値低下率 5%
 CO₂削減率 10%

成功の秘訣
 自転車通勤の習慣を身につけ、健康増進に貢献しました。
 自転車通勤の習慣を身につけ、健康増進に貢献しました。
 自転車通勤の習慣を身につけ、健康増進に貢献しました。

CO₂排出量の削減
 自転車通勤の習慣を身につけ、健康増進に貢献しました。
 自転車通勤の習慣を身につけ、健康増進に貢献しました。
 自転車通勤の習慣を身につけ、健康増進に貢献しました。

あなたはメタボリックシンドローム？
 BMI 25以上ある
 腹囲 男性 90cm以上、女性 80cm以上
 血圧 収縮期 130mmHg以上、拡張期 85mmHg以上
 空腹血糖 100mg/dL以上
 総コレステロール 220mg/dL以上
 LDLコレステロール 130mg/dL以上
 HDLコレステロール 40mg/dL未満
 中性脂肪 150mg/dL以上

右の実験結果を参考に、自転車通勤で脱・脂肪・ヘビメタ！

自転車通勤は、日常生活に組み込める運動習慣。そして、地球環境を考える交通です。

PR活動のチラシ
 出典：盛岡市資料

エ もりおか自転車マップの作成（平成 21 年度）

自転車走行環境の現状を把握するとともに、自転車走行空間が整備されるまでの間、自転車利用者に現状の走行環境を自転車マップとして情報提供することにより、自転車走行の利便性・安全性の向上を図り、自転車利用促進を図りました。また、本マップは、自転車利用者の視点で作成するため、NPO（盛岡自転車会議）に委託して作成しました。NPO を活用することにより、この自転車マップが市民レベルで情報発信される効果も狙っています。



もりおか自転車マップ

自転車は車道の左側走行が原則です。
やむを得ず自転車の走行が可能な歩道を走る時も、左側の歩道を走行しましょう。（盛岡マナー）

0 200m 1km

- 主な自転車歩行者専用道
- 自転車走行幅100cmあり安全といえる
- 自転車走行幅約80～100cm未満
- 自転車走行幅はないが歩道を走行できる
- 自転車走行幅がなく危険である
- 自転車抜け道、まわり道ルート ※主に自動車の一方通行の道や交通量の少ない道ですので自転車走行の際に参考にして下さい。

- 自転車事故多発箇所
- 自転車事故発生箇所
- 急な坂道
- やや急な坂道
- 緩やかな坂道
- 国道
- 県道
- 信号
- 学校
- 自転車店
- 自転車駐車(輪)場
- 湧水・清水
- 公衆トイレ

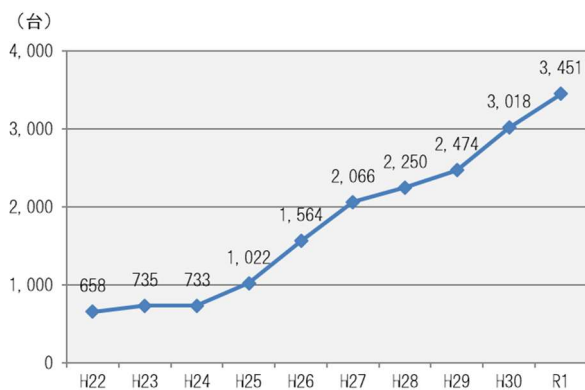
もりおか自転車マップ（盛岡自転車会議編集）

出典：盛岡市資料

オ レンタサイクル事業の支援

民間企業が実施するレンタサイクル事業の支援を行い、通勤時の自転車利用を促進し、渋滞緩和やCO₂削減を図ります。なお、市はレンタサイクル事業の実施にあたり、放置自転車の無償譲与等の支援を行っています。

当該レンタサイクルの年間利用台数は近年増加傾向にあります。令和元年度時点の一日平均利用台数は、設置台数の約半分である9.6人となっています。



レンタサイクル利用台数 (年間)



PRチラシ

参考V：民間事業者で実施しているレンタサイクル事業

(1) 盛岡市営盛岡駅前自転車駐輪場

○事業者：株式会社FPホームサービス（盛岡市営盛岡駅前自転車駐輪場指定管理者）

○営業時間・6:00～20:30

※12/30は17:00閉場、12/31～1/3は休業

○利用料金

- ・ 1日1日 200円
- ・ 回数券（6枚綴） 1,000円

○レンタサイクル設置台数□ 20台



駐輪場位置図

(国土地理院地図を編集して作成)



盛岡駅前自転車駐輪場入口

(2) IGR いわて銀河鉄道駅

○事業者：IGR いわて銀河鉄道株式会社

○利用料金

	シングル	ペア
1日(1回)	300円	500円
以降1日毎の追加料金	+200円/日	+200円/日
乗り捨て料金	1台300円 ※渋民～好摩間相互に限る	

※最長3日間(2泊3日)まで延長貸出可能。

○実施駅・貸出時間(令和2年4月1日～12月6日)

実施駅	台数	貸出時間
厨川駅	3台	8:00～17:00
滝沢駅	3台	8:00～17:00
渋民駅	5台	8:00～17:00
好摩駅	2台	8:00～17:00
一戸駅	2台	8:00～18:40
二戸駅	4台	8:00～18:40
金田一温泉駅	3台	8:00～17:00

※記載した情報は令和2年度実施の内容であるため、最新の情報は各駅に確認して下さい。



厨川駅レンタサイクル

(6) 現状整理

自転車関連の現状及びこれまでの取組みについて整理しました。

項目	現状
自転車 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤者の約 75%，通学者の約 90%以上の世帯で所有している。 ・ 自転車分担率を目的別にみると通学時が最も高く，28%を占めている。 ・ 7～9時の自転車利用数が多く，そのほとんどは通勤通学である。 ・ 通勤通学時間帯に自転車交通量の多いゾーンがある。 ・ 盛岡駅における鉄道降車後の移動手段の割合は，通学目的では自転車がよく利用されているが，通勤目的ではほとんど利用されていない。 ・ レンタサイクル利用台数は近年増加傾向であるが，一日平均 10 台に満たない。
自転車 利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ネットワーク計画における第一段階整備箇所は約 25%が整備済である。 ・ 自転車で快適に移動できると思う人の割合は，平成 27 年度以降は増加傾向にある。 ・ 市中心部における駐輪の満足度が低い。 ・ 自転車走行空間が整備された区間に「自転車通行可」の標識がある。
自転車事故 の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 過去 10 年間の 7～9時に発生した自転車関連事故件数は減少傾向にある。 ・ 事故相手の 90%が自動車であり，事故発生箇所は交差点が全体の 66%，単路部で 33%を占める。 ・ 出会い頭の事故が最も多く，次いで左折時，右折時が多い。
自転車利用 のマナー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年は走行空間整備区間における車道順走の割合は増加し，歩道走行，逆走は減少傾向にある。 ・ 徒歩で快適に移動できると思う人の割合は近年微増傾向にある。 ・ 放置自転車台数は年々減少し，令和 2 年はピーク時の 2 割程度まで減少しているが，未だに台数は多い。
自転車関連 の取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全教室，自転車利用マナー講話等の安全教育を実施している。 ・ もりおか自転車マップを過去に作成している。 ・ 自転車利用促進に関するチラシ等を過去に作成している。 ・ 過去に自転車走行空間整備に関する社会実験を実施している。
交通環境 観光 環境保全	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一人あたりの二酸化炭素排出量を部門別にみると，運輸部門が占める割合は全国と比較して高い。 ・ 平日の通勤時及び休日の自動車分担率が高い。 ・ 市内の混雑度は近年減少傾向にあるが，全国平均と比較すると高い。 ・ 中心市街地における歩行者・自転車通行量は近年減少傾向である。 ・ 年間観光客入込数は近年増加傾向である。

各項目の現状

(7) 課題抽出

次に、盛岡市の現状や自転車施策の方針、自転車活用推進計画の基本的な考え方を踏まえ、課題を以下のとおり抽出しました。

課題1：自転車走行空間等の利用環境整備の促進

○自転車利用者が安全で快適に走行・駐輪できるよう、自転車走行空間や駐輪場（スペース）の整備を推進していく必要がある。

課題2：関係機関と連携した効果的な交通安全啓発の実施

○自転車が車両として守るべきルールやマナーについて、関係機関と連携しながら幅広い年代に対して安全啓発活動を実施することで、自転車・自動車・歩行者それぞれの交通安全意識の醸成を図る必要がある。

課題3：自転車を利用する動機づけ

○自転車が身近な交通手段としてくらしの中に定着することを目指し、自転車の特性・長所を改めて周知しながら、自転車を利用するきっかけを生み出すことが求められる。

課題4：多様な自転車利用を推進するための環境づくり

○通勤・観光時の回遊・健康づくり、ツーリング等、多様な自転車利用を推進するため、関係機関と連携した環境づくりを実施する必要がある。

4. 計画のビジョン，基本方針・目標

(1) 計画のビジョン

自転車活用推進計画の基本的な考え方，盛岡市の課題，自転車の特性等を踏まえ，盛岡市における自転車活用推進計画のビジョンを以下のとおり設定します。

<自転車活用推進計画>

自転車の活用を推進するためには

- 安全，快適な利用環境の実現
- 自転車利用者の利便性を向上
- 自転車の利用が国民一人一人のQOL※の向上につながり，自転車が魅力的なものとなること が重要

<盛岡市総合交通計画>

“自家用車は我慢，歩行者・自転車・公共交通優先の町を目指して”のキャッチフレーズを基に

- 「自動車利用者の自転車を思いやる気持ち」と
- 「自転車を優先した施策の施行」

<盛岡市の課題>

自転車の活用を推進していくためには

- 利用環境整備の促進
- 効果的な交通安全啓発
- 自転車を利用する動機づけ
- 多様な自転車利用を推進するための環境づくり 等が求められる。

<自転車の特性>

自転車の活用を推進していくことによって…

- 渋滞緩和につながる
- 温室効果ガスの排出削減につながる
- 健康増進につながる
- まちの様子に触れる機会が増える

○盛岡市自転車活用推進計画のビジョン
自転車が誰でも安全で快適に利用できる交通手段として
くらしに定着することを目指す。

※Quality of life の略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り，人生に幸福を見出しているか，ということをも尺度として捉える概念。（自転車活用推進計画より引用）

(2) 基本方針及び目標

次に、本計画のビジョンに基づき、分野ごとの基本方針及び目標を以下のとおり設定します。

基本方針1. 自転車を利用しやすい環境整備

【目標】

自転車や歩行者が安全で安心して利用できる自転車走行空間の確保や駐輪場所の確保など、自転車を利用しやすい環境の整備を図る。

基本方針2. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

【目標】

自転車が車両として守るべきルールの周知やマナー向上を図り、自転車・歩行者・自動車が互いに尊重しあう安全で安心な交通環境を目指す。

基本方針3. 自転車がくらしの中に定着するための取組み

【目標】

自転車の活用推進に関する取組みの充実を図ることで、自転車が身近な交通手段としてくらしの中に定着することを旨とする。

つぎに、基本方針毎に、静岡市の課題に対する施策の方向性を整理しました。

項目	現状	課題	施策の方向性
自転車利用状況	通学時の自転車分担率と比較すると、通勤時の分担率は低い。	自転車通勤の啓発活動や、レンタサイクル事業を充実することで、通勤時の自転車利用を促進する必要がある。	<p>○自転車利用環境の整備</p> <p>■自転車走行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車ネットワーク計画に基づき、整備優先度の高い路線から自転車走行空間の整備を進めていく。 自転車や歩行者中心のまちづくりを推進するため、中心市街地の空間再配分や、関連計画と整合を図りながら整備を行っている必要がある。 <p>■地域のニーズに応じた駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> エリアごとのニーズに応じて駐輪場の整備を検討する必要がある。 <p>■放置自転車対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 放置禁止区域の周知、放置自転車の撤去等を継続して実施していく必要がある。 <p>■「自転車通行可」の規制解除の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車走行空間の整備区間に設けている「自転車通行可」の標識の必要性について、関係機関と協議しながら検討する。
	7時～9時の自転車利用者が多く、その目的のほとんどは通勤通学である。	自転車ネットワーク計画に基づき自転車走行空間を整備していく必要がある。	
	通勤通学時間帯に自転車交通量の多いゾーンがある。	現場状況を勘案したうえで、標識の必要性について検討する必要がある。	
	自転車で快適に移動できると思う人の割合は近年横ばいで推移している。	地域のニーズを把握したうえで駐輪場の設置を検討する必要がある。	
	自転車ネットワーク計画における第一段階整備箇所は約25%が整備済である。	関係機関に自転車の配備を呼びかけ、緊急時や業務中の自転車利用を呼びかける必要がある。	
	自転車走行空間が整備された区間に「自転車通行可」の標識がある。	自転車事故頻出箇所の点検を実施し、対策を講じる必要がある。	
	市中心部における駐輪の満足度が低い。	自転車の通行ルールについて、自転車利用者だけでなく、自動車運転者、歩行者にも理解してもらう必要がある。	
	市・県庁舎内に公用自転車を配備している。	利用マナー向上のための啓発活動を継続、拡充する必要がある。	
	自転車事故が頻出している箇所がある。	引き続き放置自転車対策を行っていく必要がある。	
	交通事故の状況	通勤通学時間帯の自転車関連事故件数は減少傾向にある。	
対自動車との事故が多く、交差点付近で発生している事例が多い。		自転車利用マナー向上のため、自転車利用者だけでなく、自動車運転者、歩行者にも理解してもらう必要がある。	
自転車走行空間整備区間における利用マナーは向上している。		利用マナー向上のため、自転車利用者だけでなく、自動車運転者、歩行者にも理解してもらう必要がある。	
放置自転車台数、撤去台数は近年減少している。		引き続き放置自転車対策を行っていく必要がある。	
徒歩で快適に移動できると思う人の割合は近年微増傾向にある。		自転車で快適に移動できると思う人の割合は近年微増傾向にある。	
自転車の利用マナー	路面状況が危険な冬季期間での自転車利用がみられる。	季節や天候に合わせた自転車利用について、周知する必要がある。	<p>■通勤・通学ルートを中心とした安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車事故頻出箇所や通勤・通学ルートの安全点検を実施し、対策を検討する必要がある。
	自転車利用マナー講話を学校等で実施している。	座学での講話の他に、街頭での安全指導も充実させる必要がある。	
	シェアサイクル・レンタサイクル事業の利用者数は少ない。	シェアサイクル・レンタサイクルの認知度を高め、利用を促進していく必要がある。	
	もりおか自自転車マップを過去に作成している。	サイクルポートや観光名所等の位置情報を追加することで、来訪者にとっても自転車が利用しやすいような情報提供の必要がある。	
	自転車利用促進に関する広報を過去に作成している。	近年周知がなされていないチラシ等があるほか、効果的な広報啓発が行われていない。	
自転車関連の取り組み	市内の小学校の通学路について関係機関が連携した安全点検を実施している。	自転車利用の多い通勤・通学ルートの安全点検も実施する必要がある。	<p>○自転車の活用推進</p> <p>■自転車通勤の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車通勤の促進を図ることで、健康増進や渋滞緩和、環境負荷の低減につなげる。 <p>■自転車活用推進に関する広報啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車を利用することによるメリットを周知するため、自転車の利用促進に関する広報啓発を行う必要がある。 <p>■貸し自転車事業の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> レンタサイクル、シェアサイクル事業の充実を図り、通勤や観光時等、様々な機会での自転車の活用を促進していく。 <p>■サイクルツーリズム等の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の観光名所を経由できるサイクルルートを設定し、周知する。 既存のサイクリングルートをPRし、活用を図る。 <p>■日常業務での自転車利用の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常業務中における移動の際に、積極的に自転車を利用するよう周知していく。
	一人あたりの二酸化炭素排出量は、運輸部門の占める割合が全国平均と比較して多い。	自家用車から自転車への転換を促進することで、二酸化炭素排出量削減及び渋滞緩和を図る必要がある。	
	平日の通勤時及び休日の自動車分担率が高い。	自家用車から自転車への転換を促進することで、二酸化炭素排出量削減及び渋滞緩和を図る必要がある。	
	市内の国・県道における混雑度は全国平均に比べ高い。	市内の国・県道における混雑度は全国平均に比べ高い。	
	年間観光客入込数は近年増加傾向である。	シェアサイクル・レンタサイクル事業の充実、既存のサイクリングロードの活用を図ること、観光資源に触れる機会を創出し、街の魅力を市内外に発信する必要がある。	
交通環境 観光 環境保全	平日の通勤時及び休日の自動車分担率が高い。	平日の通勤時及び休日の自動車分担率が高い。	<p>■日常業務での自転車利用の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常業務中における移動の際に、積極的に自転車を利用するよう周知していく。
	市内の国・県道における混雑度は全国平均に比べ高い。	市内の国・県道における混雑度は全国平均に比べ高い。	

施策の方向性

5. 具体施策

(1) 施策一覧

国・県計画及び盛岡市の課題、施策の方向性を踏まえ、本計画の具体施策を下の表のとおり設定します。

基本方針	番号	具体施策
【基本方針1】 自転車を利用しやすい環境整備	1	自転車ネットワーク計画に基づく自転車走行空間の整備
	2	地域のニーズに応じた駐輪場の整備
	3	盛岡市自転車条例に基づく放置自転車対策の実施
	4	自転車走行空間整備箇所における「普通自転車歩道通行可」の規制解除の検討
【基本方針2】 自転車事故のない 安全で安心な社会の実現	5	幅広い世代への交通安全教育の実施
	6	自転車のルール・マナーに関する指導啓発活動
	7	損害賠償責任保険等の加入促進
	8	季節・天候に合わせた適切な自転車利用の周知
	9	通勤・通学ルートを中心とした安全対策
【基本方針3】 自転車が暮らしの中に 定着するための取組み	10	自転車通勤の促進
	11	自転車活用推進に関する広報啓発
	12	貸し自転車事業の充実
	13	サイクルツーリズム等の推進
	14	日常業務での自転車活用の検討

具体施策一覧

(2) 施策内容

基本方針1. 自転車が利用しやすい環境整備

利用環境の整備は自転車の活用推進に向けた基本であり、快適な利用環境を創出することの他に、まちの機能や景観の向上にもつながります。

このことから、自転車や歩行者が安全で安心して利用できる環境を創出するため、自転車走行空間の確保や駐輪場の確保等の環境整備を図っていきます。

施策1 自転車ネットワーク計画に基づく自転車走行空間の整備

○盛岡市自転車ネットワーク計画に基づき、整備優先度の高い路線から自転車走行空間の整備を進めていきます。また、自転車ネットワーク計画の路線や整備手法の検討にあたっては、自転車活用推進計画の方向性を反映するものとします。

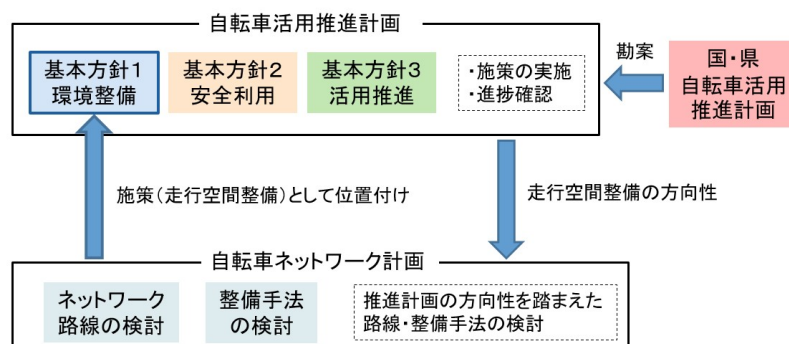
(実施主体：国、岩手県、盛岡市)



市内の自転車走行空間
(盛岡市大通)



盛岡市自転車ネットワーク計画路線
出典：盛岡市資料



※自転車ネットワーク計画に記載のない項目については、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国交省・警察庁)に準じて検討する。

盛岡市自転車ネットワーク計画との関連性

施策2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備

自転車利用者の利便性の向上及び公共の場所としての機能確保を図るため、地域のニーズに応じた駐輪場の整備を検討します。

○放置自転車が多いエリア等における駐輪場設置の検討

(実施主体：盛岡市)



盛岡市道路上に整備した無料駐輪場（盛岡市大通）

○パーキングチケット制駐車帯の廃止による駐輪スペースの確保の検討

(実施主体：盛岡市，警察，地元商店街)



パーキングチケット制駐車帯
(盛岡市大通)

施策3 盛岡市自転車条例に基づく放置自転車対策の実施

「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20年4月1日施行)に基づき、放置自転車対策を実施します。

○放置自転車の撤去

(実施主体：盛岡市)



自転車等放置禁止・放置規制区域

出典：盛岡市資料



放置自転車の撤去作業

○ポスター・路面標示等を活用した放置自転車防止に関する啓発

(実施主体：盛岡市)



放置自転車に関する啓発ポスター

出典：盛岡市資料



放置自転車防止の路面標示

(盛岡駅西口)

施策 4 自転車走行空間整備箇所における

「普通自転車歩道通行可」の規制解除の検討

○自転車走行空間整備箇所において歩行者と自転車の通行位置を明確に分離するため、現地の交通状況等を勘案したうえで、歩道の「普通自転車歩道通行可」の規制解除について検討します。

(実施主体：警察、道路管理者)



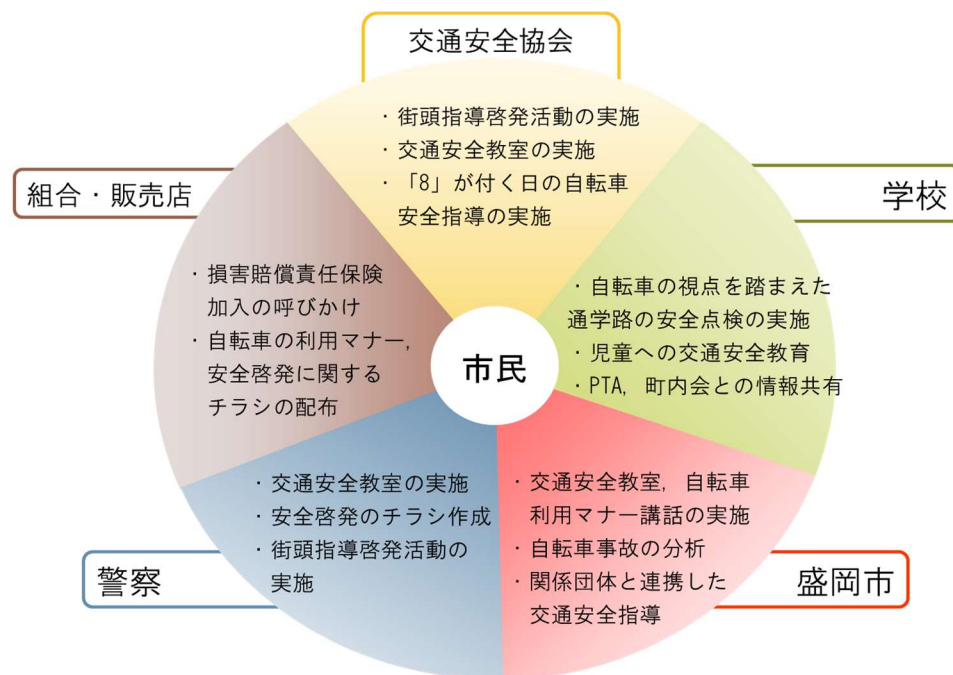
自転車走行空間と規制標識

(盛岡市高松)

基本方針2. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車が車両として守るべきルールの周知やマナー向上を図り、自転車・歩行者・自動車が互いに尊重しあう安全で安心な交通環境を目指します。

また、交通安全施策の実施に当たっては、各々の活動がより効果的なものとなるよう、行政・警察・民間団体・自転車販売店等で連携・情報共有を図るとともに、市民と協同で取り組んでいきます。



交通安全施策の実施イメージ

施策5 幅広い世代への交通安全教育の実施

交通安全意識の向上には、継続的な安全教育を実施することや、他の交通手段への思いやりをもつことが重要です。このため、関係機関で役割分担し、幅広い年代に切れ目なく交通安全教育を実施することで、自転車・自動車・歩行者それぞれの交通安全意識の醸成を図ります。

○幅広い世代を対象とした交通安全教育の実施

(実施主体：盛岡市、警察、盛岡交通安全協会)



交通安全教室の実施状況

出典：盛岡市資料



「落語で交通安全」

出典：盛岡交通安全協会広報誌

○シミュレーターを活用した運転講習

(実施主体：警察、盛岡交通安全協会)



幼児を対象とした自転車運転の
シミュレーション

出典：盛岡交通安全協会 HP



ドライバーへの運転指導

出典：盛岡東警察署 HP

参考Ⅳ：令和元年度の交通安全教室の実施状況（市・くらしの安全課実施分）

実施主体 対象	専門員対応		交通指導員のみ		専門員・指導員		交通公園		その他		合計		概要
	回数	人数	回数	人数	回数	人数	回数	人数	回数	人数	回数	人数	
幼稚園	31	3,907	0	0	3	116	3	127	0	0	37	4,150	
保育園	103	7,179	4	150	8	343	8	204	2	76	125	7,952	
小学校	0	0	6	526	50	11,665	12	847	2	605	70	13,643	
中学校	0	0	16	3,279	3	372	0	0	0	0	19	3,651	
高等学校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
支援学校	0	0	0	0	5	187	1	12	0	0	6	199	
児童センター 児童館 児童会	10	589	1	10	3	110	0	0	1	115	15	824	
高齢者	14	348	0	0	0	0	0	0	0	0	14	348	
その他 (行事等)	3	117	0	0	0	0	0	0	9	1,666	12	1,783	
合計	161	12,140	27	3,965	72	12,793	24	1,190	14	2,462	298	32,550	

※このほか、市交通政策課では市内の高校・専門学校生を対象とした自転車利用マナー講話、警察では小中学生・高校生を対象とした交通安全指導を実施しています。

	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
実施学校数	1校	2校	7校	13校	9校	3校
対象生徒数	※	※	約2,900人	約5,500人	約3,200人	約600人

※は人数を把握していない

高校・専門学区制を対象とした自転車利用マナー講演の実績
(令和2年度は新型コロナウイルスの影響で実施回数が減少)

○講話の内容

- ・ 自転車事故の事例紹介
- ・ 自転車保険の紹介
- ・ 自転車の通行ルール・利用マナーについて
- ・ 盛岡市の自転車事故データの紹介



自転車利用マナー講話の様子

施策6 自転車のルール・マナーに関する指導啓発活動

自転車が守るべき通行ルールや利用マナーを学校や一般企業等に対して周知・啓発していくことで、自転車・自動車・歩行者が互いに尊重し合う安全で安心な交通環境を目指します。

○自転車の通行ルールや利用マナーに関する啓発活動

(実施主体：盛岡市，警察，学校，自転車組合)



市内の高校・専門学校を対象とした
自転車利用マナー講話
出典：盛岡市資料



自転車通行ルールの啓発ポスター
(市内の学生と連携して作成)
出典：盛岡東警察署資料

○街頭での指導啓発活動

(実施主体：盛岡市，警察，盛岡交通安全協会)



街頭での指導啓発活動
(警察，盛岡交通安全協会，盛岡市)
出典：盛岡交通安全協会 HP

施策7 損害賠償責任保険等の加入促進

○近年、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令がでていることなどから、加害者の経済的な負担を軽減するため、交通安全教室や自転車販売時等、様々な機会を活用して損害賠償保険の加入促進を図ります。

(実施主体：盛岡市、警察、学校、自転車組合)

知っていますか？
赤色TSマークを貼った自転車なら、安心の保険が付いています。
傷害補償と賠償責任補償、被害者見舞金がセットになっているので、もしもの時に安心です。特に平成29年10月1日から、賠償責任補償の限度額が1億円となり、さらに安心が広がりました。(※年齢に関係なく、どなたでも入れます)

TSマーク取得・更新から付帯保険金請求までの流れ
事故が発生した場合は、速やかに最寄りの警察署へ届けるとともに、必ず三井住友海上火災保険株式会社受付センターへ連絡をしてください。

- 1 まずは、TSマークを貼る!
- 2 もしも、事故が発生したら…
- 3 1年ごとの更新を忘れずに!

自転車のチェックポイント
自転車安全整備店では、点検整備基準に基づいて、図のチェックポイントを重点的に点検し、速やかに整備します。

自転車向け保険のパンフレット

出典：公益財団法人 日本交通管理技術協会

(自転車等の利用者等の責務)

第4条 自転車の利用者及び所有者は、自転車の定期的な点検及び整備並びにその利用する自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済（以下「自転車保険」という。）への加入に努め、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(自転車の小売を業とする者の責務)

第8条 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売又は修理に当たっては、自転車の利用者又は所有者に対し、当該自転車の防犯登録の勧奨並びに自転車の定期的な点検及び整備、自転車保険への加入、自転車の安全利用並びに自転車の適切な廃棄及び再利用に関する啓発に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

第9条 学校の設置者は、自転車の安全利用及び自転車等の放置防止のため、次に掲げる事項の実施に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(3) 自転車保険への加入及び自転車の安全利用に関する啓発

盛岡市自転車条例（抜粋）

施策8 季節・天候に合わせた適切な自転車利用の周知

○冬季期間は路面が凍結し滑りやすくなることや、除雪作業によって自転車走行空間に雪が堆積することから、自転車の利用は大変危険です。そのため、冬季期間における自転車から公共交通への転換といったように、季節や天候に合わせた適切な自転車利用を呼びかけ、自転車事故の防止に努めます。

(実施主体：盛岡市、学校)

冬こそ、快適に通勤しよう

本格的な寒さが到来する季節。自転車やバイクからマイカー通勤に切り替える人も多く、通勤や通学の時間帯は渋滞に拍車がかかります。渋滞緩和と地球温暖化防止のため、できる範囲でバス・鉄道を利用しましょう。

【問】
交通政策課
☎626-7519

バス・鉄道 おすすめポイント①
市街地の朝は道路渋滞が著しく、市内では通常期の平均時速が25.6km/hのところ、冬期には13.5km/hという測定結果も。通勤時の自家用車の乗車人数は平均1.2人^{※1}。たくさんの人を運べるバス・鉄道の利用が渋滞緩和につながります。

バス・鉄道 おすすめポイント②
車の利用を1日10分控えると、テレビの視聴を1時間控えた時の45倍^{※3}も二酸化炭素の排出を削減できます。バス・鉄道は、環境にやさしい乗り物です。

マイカー通勤に切り替え
冬の道路事情 負の循環
路上を走る車が増える
バスの定時運行に影響

冬の自転車利用は控えましょう
積雪・凍結時の自転車利用は危険がいっぱい。また圧雪になっているからといって、自転車で車道を走行するのは、渋滞の原因になるだけでなく、転倒によるけがや事故につながります。

次のホームページを参照
※1 岩手河川国道事務所
※2 環境省 ※3 国土交通省

活用しよう！
バスロケ

盛岡市バスロケ

バスの時刻と接近状況をお知らせするのが、市内80か所のバス停に設置しているバスロケーションシステム。スマートフォンからは、乗りたいバスがいくつ前のバス停まで来ているかも確認することができます。ぜひご利用ください。

冬季期間の公共交通利用に関する広報啓発

出典：広報もりおか

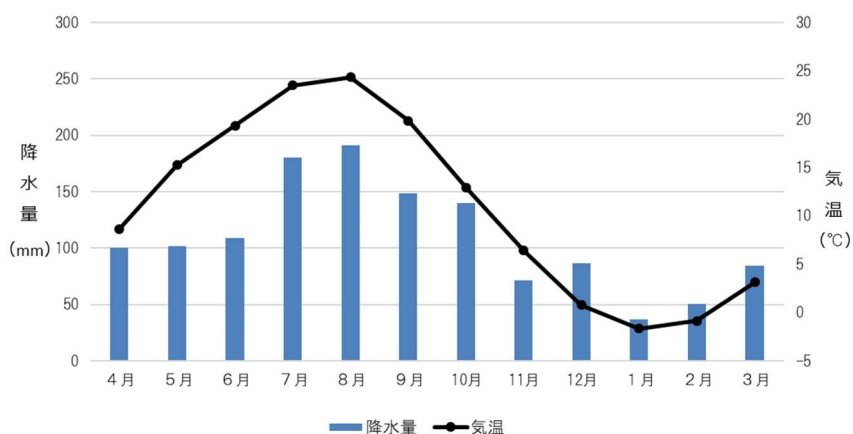


冬季期間の公共交通利用を呼びかける CM

出典：盛岡市資料

参考VI：盛岡市の冬季期間の気象及び事故状況について

盛岡市は冬の寒さが厳しく、12月～2月の月平均気温（平成22年度から令和元年度の10年間の平均）は0℃以下となっています。また、市全域が豪雪地帯に指定されており、11月中旬から3月下旬頃は積雪により路面状況が悪化します。このことから、冬季期間の路面状況に応じて、適切に自転車からの移動手段の転換を図る必要があります。



盛岡市の月平均気温・月平均降水量(平成22年度～令和元年度)

出典：岩手県自転車活用推進計画を基に作成

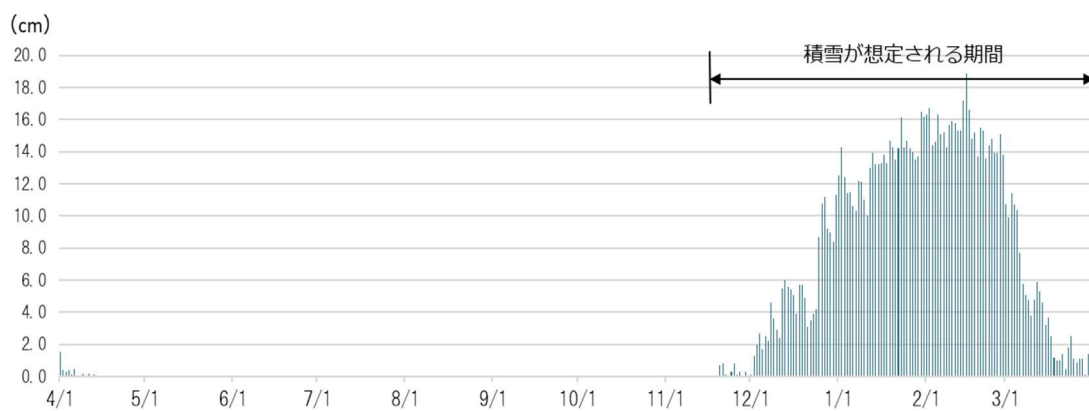


豪雪地帯指定状況

出典：国土数値情報豪雪地帯データ



積雪時の状況（盛岡市）



盛岡市の平均最深積雪深(平成 22 年度～令和元年度)

出典：岩手県自転車活用推進計画を基に作成

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	合計
事故件数(年間)	65	59	55	47	37	23	38	25	21	18	32	420
冬季事故件数(12月～3月)	6	14	7	2	3	2	6	3	0	4	2	49
冬季事故割合(%)	9.2	23.7	12.7	4.3	8.1	8.7	15.8	12.0	0.0	22.2	6.3	11.7

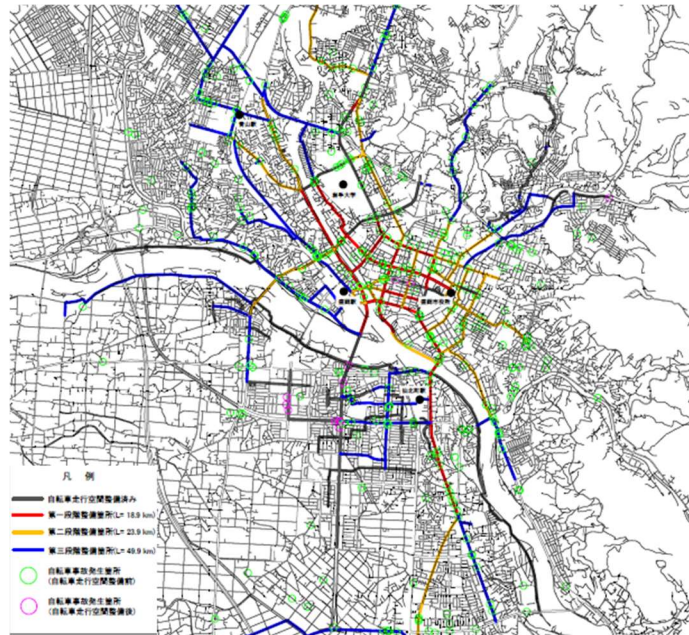
盛岡市の冬季の事故件数(H21～R1)

出典：岩手県警察本部交通部提供データを基に作成

施策9 通勤・通学ルートを中心とした安全対策

○事故分析結果や通勤・通学ルートの安全点検を踏まえ、関係機関と連携しながら対策を検討します。

(実施主体：盛岡市、警察、学校)



自転車事故マップ

出典：盛岡市資料

岩手県 盛岡市 山岸小学校校区 (令和元年度 通学路合同点検 要対策箇所)



通学路の安全点検の実施結果

出典：盛岡市資料

基本方針3. 自転車がくらしの中に定着するための取組み

自転車は、手軽に利用できる、環境への負荷がない、観光との相性が良い、健康に良い等、他の交通手段には無い特徴を有しており、自転車の活用を推進していくことで、渋滞緩和、環境負荷の低減、観光推進、健康増進等につながります。また、自転車利用の際は他人との接触が少ないため、今般の感染症対策としての利用も期待できます。

このことから、通勤、観光時の回遊、健康づくり、サイクリング等多様な自転車利用を推進するため、関係機関・民間事業者等と連携しながら、自転車を利用する動機づけや、多様な自転車利用を推進するための環境づくりを実施していきます。

施策10 自転車通勤の促進

○通勤時の交通手段を自転車に転換することで、通勤時の渋滞緩和につながるほか、人と接触する機会を減らし、感染症の拡大防止につながります。

そこで、自転車通勤の導入に対する事業者のニーズ・課題等を整理し、事業者への支援について検討するほか、自転車通勤のメリットについて周知します。

また、市職員に対しても、自転車通勤の促進を図っていきます。

(実施主体：盛岡市、民間事業者)

地域健康にもグッ！

自転車通勤で渋滞緩和！被験者募集！

～自転車通勤で渋滞緩和 健康増進 CO2削減！～

最近おなか回りが気になっている方、同僚や家族から「あなたメタボなんじゃないか？もしかして“ヘビメタ？”」などと疑われている方、運動をしたくてもだくても時間がとれない方…

とってもいい方法があります。それは、自転車通勤です！

交通政策課、保健所健康増進課及び環境企画室は、協働して、自転車利用促進と健康増進（特にメタボリック対策）及びCO₂排出量の削減に取り組みます。職員の方から参加を募り、次のプログラムを実行していただき、その経過と効果をPRしていきます。

楽しい心と体、そして未来の環境がすぐそこに…。どしどし応募ください！

難ガゲム

次の期間中、通勤手段を自転車にさせていただきます。その間、メタボ解消のための保健指導が受けられ、健康管理もフォローします。事前に説明会を開きます。

実施期間：6月下旬～10月末

保健指導：事前事後の面接、月1回程度の体脂肪や血圧・脈波測定。“ヘビメタ”の方は、保健師・栄養士によるマンツーマンの親身な保健指導が受けられます。※詳しくは、別紙のスケジュール表をご確認ください。

説明会：6月13日（金）午後3時 市保健所1階レイルーム

応募条件

応募の対象は、次の条件にあてはまる全職員です。募集は10名程度。どしどし応募ください！

① 肥満を解消したい方（たとえばBMI 25以上の方）やメタボが心配な方
② 通勤距離が4km以上で、自転車で通勤する方
※活動方法が変更になる場合、職員等に届出が必要になります。

※BMIの計算方法は… 体重(kg)÷身長(m)÷身長(m)

職員向けの自転車通勤キャンペーン（再掲）

出典：盛岡市資料

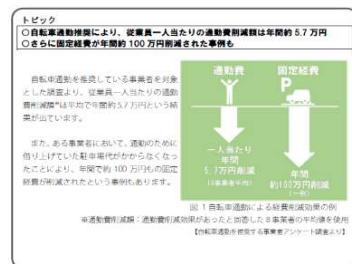
2 自転車通勤制度導入のメリット

2.1 事業者のメリット

(1) 経費の削減

○通勤手当や固定経費などの削減につながります

自転車はクルマや公共交通に比べて通勤にかかる費用が少ないため、通勤手当の削減につながります。また、クルマから自転車通勤への転換が促されることで、自転車や自転車用の維持にかかる固定経費などの削減につながります。



自転車通勤導入に関する手引き

出典：国土交通省 HP

施策 11 自転車活用推進に関する広報啓発

○自転車利用のメリットをはじめ、サイクルポートの位置、自転車走行空間の整備状況等の情報を発信することで、自転車を利用するきっかけを生み出し、自転車の活用の推進を図ります。

(実施主体：盛岡市、盛岡自転車会議)

1 自転車通勤をスズメる理由

1 スイスイ快通で、持続も安定している

クルマ通勤の場合、交通事故が発生して思わぬところで渋滞が発生したり、雨などの天候変化による遅延など、いつもより遅延がかかることがあります。自転車なら渋滞の影響がなく、進んでいる時間帯もすいすい通ります。移動時間もほとんど変わりません。

2 通勤時間がタイトになり、健康的！

通勤をしながらの運動は、生活習慣病やがんの発症リスクを減らすなど健康面で良い効果があります。自転車通勤に切り替えることで、日々の運動不足が解消し、ダイエットや生活習慣病の予防に効果的です。

3 車庫にもお財布にもやさしい乗り物

自転車は、二酸化炭素(CO2)や排気ガスを排出しない、環境にやさしい乗り物であるとともに、車庫の費用は約40万円以上も安く、お財布にもやさしい乗り物です。

4 新たな職場につながる

自転車に乗れば、景色や空の匂い、空気のさわやかな風が心地よく感じられます。また、自分の体力やスキルにチャレンジすることも、サイクリングの楽しみ方は無限大です！通勤だけでなく、週末の新たな楽しみにつながるかもしれません。

まずは“レンタサイクル”から手軽に始めてみよう♪

●普通自転車・電動アシスト付き自転車

●スポーツバイク

●自転車通勤をサポートする市の取組

●サイクル・アンド・バスライド用駐輪場

●健康ポイント事業 (平成30年4月1日より開始)

●自転車走行空間

自転車通勤啓発のパンフレット

出典：宇都宮市 HP

健康増進に関するチラシ

出典：盛岡市資料

施策 12 貸し自転車事業の充実

日常的な市民利用や観光時など、多目的な自転車利用を推進していくため、民間事業者と連携しながら事業周知等を実施することで、シェアサイクル・レンタサイクルの利用促進を図っていきます。

(実施主体：盛岡市，盛岡観光コンベンション協会，民間事業者)

○レンタサイクル利用促進策の実施



駅前地下駐輪場レンタサイクル
出典：株式会社 FP ホームサービス HP
(市営駅前駐輪場指定管理者)



観光協会レンタサイクル
写真：公益財団法人
盛岡観光コンベンション協会

○国の動向を踏まえたシェアサイクル事業者への支援の検討



民間事業者で実施しているシェアサイクル

参考Ⅶ：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



施策13 地域資源を活かしたサイクルツーリズム等の推進

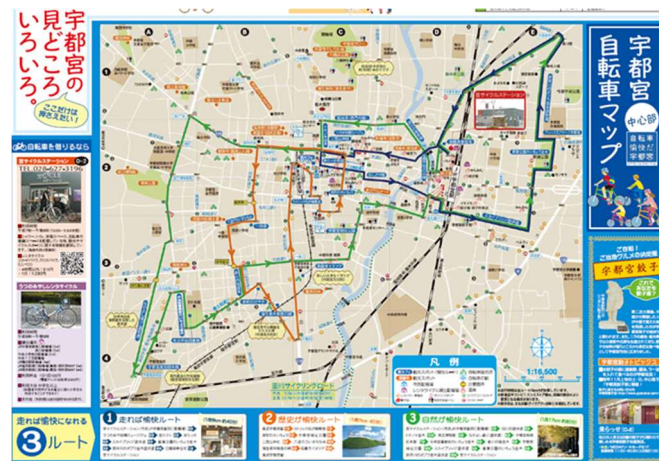
盛岡市内及び盛岡広域圏は、豊かな自然環境や歴史的な街並み等の地域資源を有しており、関係団体や周辺地域と連携したサイクルツーリズム※やポタリング※の推進を図ることで、自転車を通じた観光来訪の促進や地域の活性化を目指します。

※サイクルツーリズム・自転車を活用した観光のこと。

※ポタリング・目的地を特に定めず気分や体調に合わせて自転車で走ること。

○地域資源を活かしたサイクルルートの設定・周知

(実施主体：盛岡市、盛岡観光コンベンション協会、盛岡自転車会議)



2017年版「宇都宮自転車マップ」

出典：宇都宮市ホームページ

○既存のサイクリングルートの活用・PR

(実施主体：岩手県、盛岡市、盛岡観光コンベンション協会)



盛岡矢巾自転車道

参考Ⅷ：盛岡矢巾自転車道

○路線名：一般県道盛岡矢巾自転車道線 ○延長：29.9km

○市町村：盛岡市，雫石町，滝沢市，矢巾町

起点 繫スミングスクール跡



諸葛川に架かるみつや橋



太田橋 — 明治橋間



南大橋 — 盛岡赤十字病院間



徳田橋の自転車専用橋



都南大橋 — 徳田橋間

施策 14 日常業務での自転車活用の検討

自転車は他の交通手段にはない機動性を有しており、日常業務中の移動手段として積極的に自転車を活用することで、移動時間の短縮による業務の効率化が期待できるほか、災害時には迅速な対応が期待できます。このことから、関係機関と連携しながら、業務の中での自転車の活用を検討し、周知に努めます。

(実施主体：行政機関)



盛岡市庁舎配備の公用自転車(再掲)

6. 評価指標及び進捗管理

(1) 評価指標

施策の実施によって得られる成果を評価するため、以下のとおり評価指標を設定します。

まず、利用環境の整備、通行ルール・マナー向上に関する啓発活動の成果を確認するため、「自転車の通行ルール・マナー（車道順走※）を守っている人の割合」を評価指標とします。（※車道順走：左側通行のこと。）

次に、盛岡市自転車ネットワーク計画では、通勤通学時における利用者数を路線選定基準の一つとしていることから、「通勤通学時間帯（7～9時）における自転車関連人身事故件数」を指標とします。また、上位計画である盛岡総合交通計画との整合を図り、「自転車の移動快適度」を評価指標とするとともに、歩行者の良好な移動環境の創出に向け「放置自転車の台数」、自動車から自転車への利用転換を目指し、「通勤に自転車を利用する割合」を評価指標とします。

自転車の活用推進分野に関しては、通勤・観光時等の利用が期待できる「貸し自転車の利用台数」、防犯登録状況や市内に流通している自転車台数を示す「市内の防犯登録台数」、自転車を活用した観光推進、健康増進に資する「サイクルルートの設定数」を評価指標とします。

評価指標	現状値	目標値 (R7)	使用データ	基本方針1 (環境整備)	基本方針2 (安全利用)	基本方針3 (活用推進)
自転車の通行ルール・マナー（車道順走）を守っている人の割合	80% (R2)	90%	走行状況調査結果	○	○	
通勤通学時間帯（7～9時）における自転車関連人身事故件数	32件 (R1)	13件	県警データ	○	○	
自転車で快適に移動できると思う人の割合	35% (R1)	42.0%	まちづくり評価アンケート結果	○	○	
放置自転車の台数	1,271台 (R2)	1,100台	台数調査結果	○		
通勤に自転車を利用する割合	7.5% (R1)	14.0%	まちづくり評価アンケート結果	○		○
貸し自転車利用台数	3,738台 (R1)	5,600台	利用実績			○
市内の防犯登録台数	14,269台 (R1)	16,000台	県警データ			○
サイクルルートの設定数	0路線 (R2)	3路線	設定数			○

(2) 進捗管理

計画の推進にあたっては、目標とする成果が得られたか評価することが重要であることから、各施策や評価指標の進捗状況を毎年度確認し、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

基本方針	具体施策	番号	実施内容	スケジュール							実施主体
				R3	R4	R5	R6	R7			
基本方針 1	自転車ネットワーク計画に基づく自転車走行空間の整備	1	自転車走行空間の整備			継続実施				国 ・岩手県 ・盛岡市	
	地域のニーズに応じた駐輪場の整備	2	駐輪場の整備			検討・整備				盛岡市	
			パーキングチケット制駐車場の廃止による、駐車スペースの確保の検討		関係機関協議	整備手法の検討			盛岡市 ・警察 ・地元商店街		
	盛岡市自転車条例に基づく放置自転車対策の実施	3	放置自転車の撤去			継続実施				盛岡市	
			放置自転車防止に関する啓発			継続実施			盛岡市		
	幅広い世代への交通安全教育の実施	4	自転車走行空間整備箇所における「普通自転車歩道通行可」の規制解除の検討			規制解除箇所の協議				警察 ・道路管理者	
			幅広い世代への交通安全教育の実施			継続実施・拡充			盛岡市 ・警察 ・交通安全協会		
	自転車のルール・マナーに関する指導啓発活動	6	自転車のルール・マナーに関する指導啓発活動			継続実施・拡充				盛岡市 ・警察 ・学校 ・自転車組合	
			街頭での指導啓発活動			継続実施・拡充			盛岡市 ・警察 ・交通安全協会		
	損害賠償責任保険等の加入促進	7	自転車購入時・講話等の機会を活用した保険加入啓発			継続実施・拡充				盛岡市 ・警察 ・学校 ・自転車組合	
			季節・天候に合わせた適切な自転車利用の周知			継続実施・拡充			盛岡市 ・警察 ・学校		
	通勤・通学ルートを中心とした安全対策	9	自転車利用の視点を含めた通学ルートの安全点検			継続実施・拡充				盛岡市 ・学校 ・警察	
			点検結果を踏まえた安全対策			継続実施・拡充			盛岡市 ・学校 ・警察		
	自転車通勤の促進	10	自転車通勤の促進に向けた啓発・支援			事業者側のニーズ・課題の調査	支援方法の検討			盛岡市 ・民間事業者	
自転車利用のメリットや利用環境に関する広報啓発					チラシ等の作成・配布			盛岡市 ・自転車会議			
貸し自転車事業の充実	12	【レンタサイクル事業】事業周知等の利用促進策			利用促進施策の検討・実施				盛岡市 ・民間事業者 ・観光協会		
		【シェアサイクル事業】サイクルポート設置の支援、事業周知			事業者との調整	支援・周知方法の検討			盛岡市 ・民間事業者 ・観光協会		
サイクルツーリズム等の推進	13	観光資源を活かしたサイクルルートの設定・周知			関係機関協議・ルート設定	周知			盛岡市 ・観光協会 ・自転車会議		
		広域自転車道の活用・PR			関係機関調整	実施			岩手県 ・盛岡市 ・観光協会		
日常業務での自転車利用の検討	14	行政機関における公用自転車の配置, 日常業務での自転車利用の検討			検討				行政機関		

各団体の取組み状況の整理・効果的な取組みの検討

各施策の実施スケジュール

7. 参考資料

(1) 自転車走行空間検討会の概要

平成21年度に盛岡市が設置している総合交通施策懇話会の下部的な組織として位置付けられ、自転車の安全な走行のために必要な自転車走行空間について、具体的な整備手法を検討するために設置したものの。

検討会委員（令和3年3月現在）

氏名	所属	備考
宇佐美 誠史	岩手県立大学総合政策学部准教授	委員長
安部 一夫	岩手県自転車二輪車商業協同組合理事長	
寺山 雄大	国土交通省東北地方整備局岩手河川国道事務所調査第二課長	
山下 正徳	国土交通省東北地方整備局岩手河川国道事務所交通対策課長	
照井 巧	岩手県県土整備部道路環境課総括課長	
八重樫 学	岩手県県土整備部都市計画課総括課長	
高瀬 文明	盛岡広域振興局土木部道路河川室長	
佐藤 普	岩手県警察本部交通部交通規制課長	
小松 幹也	岩手県盛岡東警察署交通官兼交通第一課長	
西村 精一	岩手県盛岡西警察署交通課長	
斎藤 純	盛岡自転車会議代表	
佐々木 憲親	盛岡交通安全協会事務局長	
藤澤 徹	盛岡観光コンベンション協会観光振興グループ室長	
曽根田 雅彦	盛岡市交流推進部観光課長	
及川 隆	盛岡市商工労働部経済企画課長	
紀 修	盛岡市教育委員会学校教育課長	
高橋 智巳	盛岡市市民部くらしの安全課長	
吉田 大輔	盛岡市建設部道路管理課長	
大坪 康宏	盛岡市建設部道路建設課長	
清水 治	盛岡市建設部交通政策課長	

自転車走行空間検討会での計画検討の経緯

開催年月日	検討内容
令和2年2月18日 【令和元年度第1回】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車活用推進計画検討の趣旨 ・ 盛岡市における計画の位置づけ ・ 自転車関連の現状・課題 ・ 基本方針の検討
令和2年8月5日 【令和2年度第1回】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本方針の検討 ・ 具体施策の検討
令和2年12月4日 【令和2年度第2回】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 具体施策の検討 ・ 評価指標の検討
令和3年2月1日 【令和2年度第3回】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画案の内容の検討
令和3年2月16日 【令和2年度第4回】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画案の確認

(2) 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（盛岡市自転車条例）

○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

改正

平成22年3月26日条例第12号

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

(目的)

第1条 この条例は、市民、関係機関及び市が一体となって、自転車の安全利用及び利用促進に取り組むことにより、自転車の利便性を向上させ、並びに自転車等の放置を防止することにより、公共の場所としての機能を確保し、及び街の美観を維持し、もって環境への負荷の低減に資するとともに、市民の安全で快適な生活環境を創出することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 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に規定する自転車をいう。
- (2) 自転車等 自転車及び道路交通法第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車をいう。
- (3) 放置 自転車等駐車場以外の公共の場所において、自転車等の利用者が自転車等を離れて直ちに当該自転車等を移動することができない状態をいう。
- (4) 公共の場所 道路、公園、駅前広場その他の公共の用に供する場所をいう。
- (5) 自転車等駐車場 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（昭和55年法律第87号）第2条第3号に規定する自転車等駐車場をいう。
- (6) 学校 学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する学校及び同法第

124条に規定する専修学校をいう。

(市長の責務)

第3条 市長は、関係機関、市民団体その他自転車の安全利用又は利用を促進する団体との協働の下に、次に掲げる自転車の安全利用及び利用促進に関する施策並びに自転車等の放置防止に関し必要な施策の実施に努めなければならない。

- (1) 道路の新設、拡幅又は改良の事業を施行する際には、十分な自転車の走行路を確保すること。
- (2) 公共の場所における自転車等駐車を確保すること。
- (3) 国及び県に対して、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を推進する施策への協力を要請すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、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資する施策を実施すること。

(自転車等の利用者等の責務)

第4条 自転車の利用者及び所有者は、自転車の定期的な点検及び整備並びにその利用する自転車に関する交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済(以下「自転車保険」という。)への加入に努め、市長が実施する施策に協力しなければならない。

- 2 自転車の利用者は、歩行者への安全に配慮して自転車を利用しなければならない。
- 3 自転車の利用者が児童、生徒、学生又は幼児である場合においては、その保護者は、当該児童、生徒、学生又は幼児が自転車を安全に利用するように指導を行わなければならない。
- 4 自転車の利用者及び所有者は、不要になった自転車の適切な廃棄又は再利用に努めなければならない。
- 5 自転車等の利用者及び所有者は、自転車等の放置防止に努めなければならない。
- 6 自転車等の利用者及び所有者は、確実に施錠するなど自転車等の盗難防止に努めなければならない。

7 自転車等の利用者は、冬期間及び雨天時においては、特にその安全な利用に配慮するものとし、必要に応じ、公共交通機関を利用するよう努めなければならない。

(鉄道事業者等の責務)

第5条 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第7条第1項に規定する鉄道事業者及び道路運送法（昭和26年法律第183号）第12条第2項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者は、市長が自転車等駐車を設置しようとするときは、その用地を提供する等市長が実施する施策に協力しなければならない。

(施設の設置者の責務)

第6条 官公署、図書館その他の公益的施設の設置者及び百貨店、事務所、スーパーマーケット、銀行、遊技場その他の自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、当該施設の利用者、職員及び従業員のため、必要な自転車等駐車を当該施設若しくは敷地内又はその周辺の最適な場所に設置し、及び駐車している自転車等を適切に管理するように努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

2 官公署、図書館その他の公益的施設の設置者は、職員に対し、自転車の定期的な点検及び整備、自転車保険への加入、自転車の安全利用並びに不要になった自転車の適切な廃棄及び再利用に関する啓発に努めなければならない。

(事業主の責務)

第7条 事業主は、従業員に対し、自転車の定期的な点検及び整備、自転車保険への加入、自転車の安全利用並びに不要になった自転車の適切な廃棄及び再利用に関する啓発に努めなければならない。

(自転車の小売を業とする者の責務)

第8条 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売又は修理に当たっては、自転車の利用者又は所有者に対し、当該自転車の防犯登録の勧奨並びに自転車の定期的な点検及び整備、自転車保険への加入、自転車の安全利用並びに自転車の適切な廃棄及び再利用に関する啓発に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(学校の設置者の責務)

第9条 学校の設置者は、自転車の安全利用及び自転車等の放置防止のため、次に掲げる事項の実施に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

- (1) 自転車等駐車場の当該施設又はその周辺への設置及び駐車している自転車等の適切な管理
- (2) 自転車の定期的な点検及び整備に関する啓発
- (3) 自転車保険への加入及び自転車の安全利用に関する啓発
- (4) 不要になった自転車の適切な廃棄及び再利用

(放置禁止区域及び放置規制区域の指定)

第10条 市長は、自転車等駐車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たものを自転車等放置禁止区域(以下「放置禁止区域」という。)として指定することができる。

2 市長は、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たものを自転車等放置規制区域(以下「放置規制区域」という。)として指定することができる。

3 市長は、前2項の規定に基づき放置禁止区域又は放置規制区域(以下「放置禁止区域等」という。)を指定したときは、これらを告示するものとする。当該指定を変更し、又は解除したときも、同様とする。

(自転車等の放置の禁止)

第11条 自転車等の利用者は、放置禁止区域等内に自転車等の放置をしてはならない。

(自転車等の放置に対する措置)

第12条 市長は、放置禁止区域等内に自転車等の放置がされているときは、当該自転車等の利用者又は所有者に対し、当該自転車等を自転車等駐車場その他適切な場所に移動するよう命ずることができる。

2 市長は、放置禁止区域内に自転車等の放置がされているときは、当該自転車等を

撤去し、保管することができる。

- 3 市長は、放置規制区域内において、自転車等の利用者又は所有者が第1項の規定による命令に従わず、規則で定める期間を経過してもなお自転車等の放置をしているときは、当該自転車等を撤去し、保管することができる。

第13条 市長は、放置禁止区域等以外の公共の場所において、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ていると認めるときは、当該自転車等の利用者又は所有者に対し、当該自転車等を適切な場所に移動するよう指導することができる。

- 2 市長は、自転車等の利用者又は所有者が前項の規定による指導に従わず、規則で定める期間を経過してもなお自転車等の放置をしているときは、当該自転車等を撤去し、保管することができる。

(撤去した自転車等の保管)

第14条 市長は、第12条第2項及び第3項並びに前条第2項の規定に基づき自転車等を撤去したときは、その旨を告示するとともに、当該自転車等を撤去した日の翌日から起算して3月以上保管しなければならない。

(保管した自転車等の売却及び処分)

第15条 市長は、前条の規定により自転車等を保管してもなお当該自転車等を返還することができないときは、当該自転車等を売却し、その売却して得た代金(以下「売却代金」という。)を保管することができる。この場合において、市長は、当該自転車等につき、買受人がないとき又は形状その他の要素を勘案して売却することができないと認めるときは、当該自転車等の廃棄等の処分をすることができる。

(保管した自転車等の返還)

第16条 市長は、第14条の規定により告示した日から起算して6月以内に同条の規定により保管した自転車等の所有者が判明したときは、当該保管した自転車等(当該保管した自転車等を売却した場合にあっては、売却代金)を返還しなければならない。

(費用の徴収)

第17条 市長は、第12条第2項及び第3項並びに第13条第2項の規定に基づき自転車等を撤去し、保管したときは、当該自転車等の撤去及び保管に要した費用として、別表に定める手数料を当該自転車等の返還を受けようとする者から徴収する。ただし、市長が特別な理由があると認めるときは、この限りでない。

(委任)

第18条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

- 1 この条例は、平成20年4月1日から施行する。
- 2 盛岡市自転車等放置防止条例（平成6年条例第45号）は、廃止する。
- 3 この条例の施行前に、盛岡市自転車等放置防止条例の規定に基づきなされた手続、処分その他の行為は、この条例の相当規定に基づきなされたものとみなす。

附 則（平成22年条例第12号）

- 1 この条例は、平成22年9月1日から施行する。
- 2 改正後の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の規定は、この条例の施行の日以後に撤去される自転車等に係る手数料について適用し、同日前に撤去された自転車等に係る手数料については、なお従前の例による。

別表（第17条関係）

自転車等の区分	返還を受ける日	金額
自転車（1台につき）	撤去した日から起算して6日目まで	1,500円
	撤去した日から起算して7日目以降	2,500円
原動機付自転車（1台につき）	撤去した日から起算して6日目まで	2,500円
	撤去した日から起算して7日目以降	3,500円



盛岡市自転車活用推進計画

発行日 2021年3月
編集 盛岡市 建設部 交通政策課
〒020-8530 盛岡市内丸12番2号
TEL 019-651-4111 (代表)
TEL 019-613-8538 (直通) FAX 019-622-6211
E-mail koutuseisaku@city.morioka.iwate.jp
ホームページ <http://www.city.morioka.iwate.jp/>