

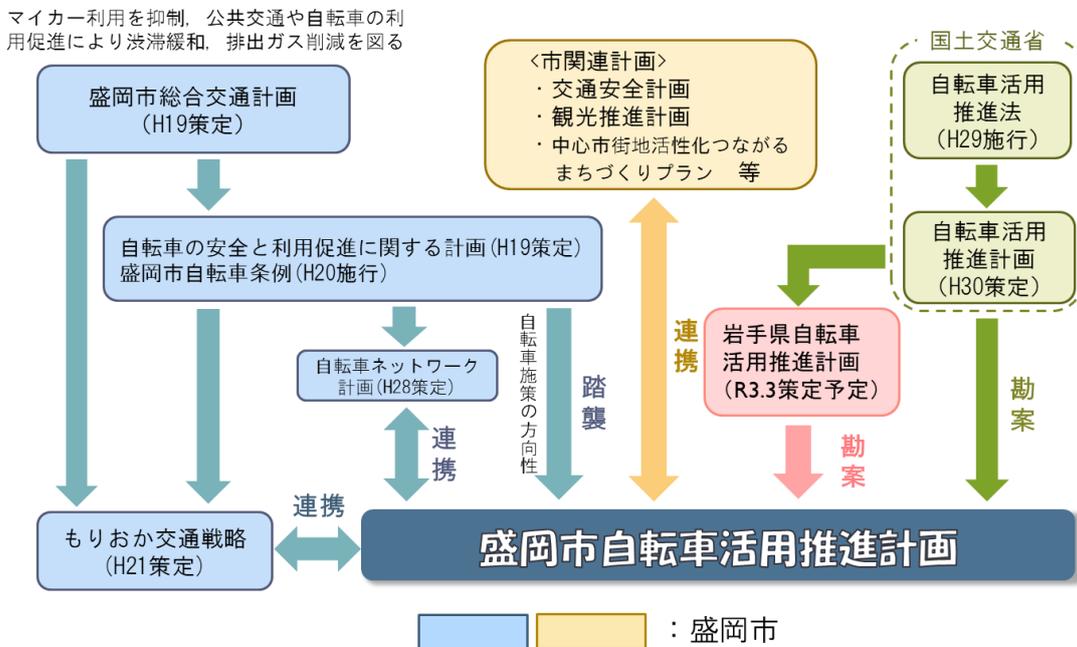
2. 計画の基本事項

(1) 計画の位置づけ

盛岡市ではこれまで、上位計画である「盛岡市総合交通計画」に基づき、平成19年度に「自転車の安全と利用促進に関する計画」（以下、「安全と利用促進計画」という。）を策定するとともに、平成20年度に盛岡市自転車条例を施行しています。

また、平成21年度には、盛岡市総合交通計画の方針を踏まえて具体的な交通施策を立案した「もりおか交通戦略」、平成27年度には自転車走行空間の整備を推進していくための指針を示した「盛岡市自転車ネットワーク計画」を策定しています。

本計画は、国・県の自転車活用推進計画を勘案し、「安全と利用促進計画（盛岡市自転車条例）」の方向性を踏襲するとともに、市関連計画と連携した計画として位置付けられます。



盛岡市自転車活用推進計画の位置づけ

(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实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。</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。 （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場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場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）

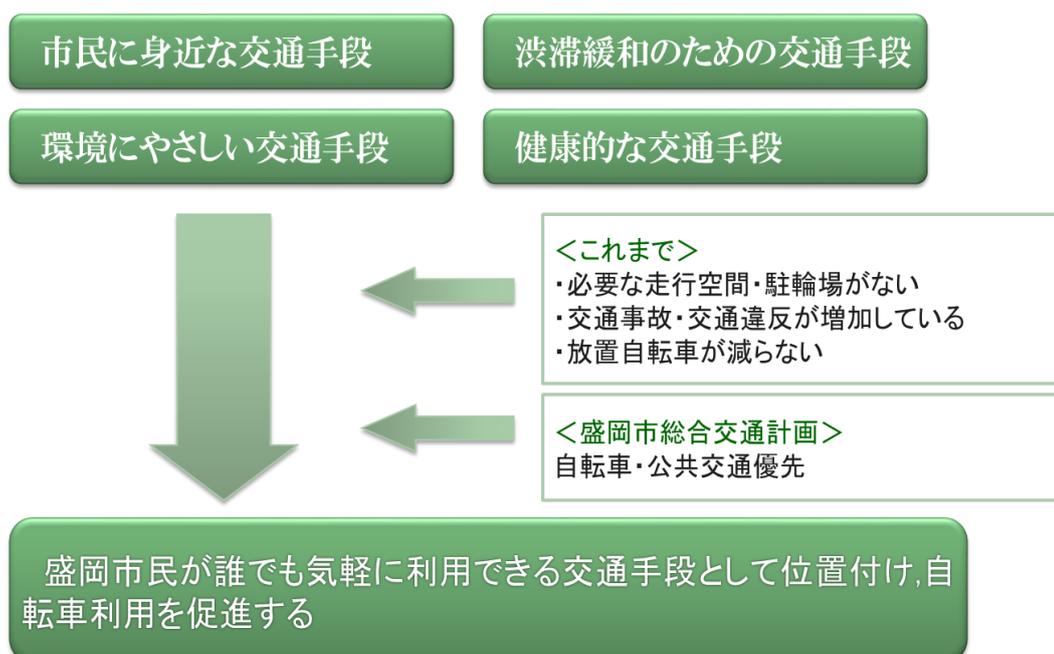
本計画では、交通手段としての自転車の位置付けを明確にしています。

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

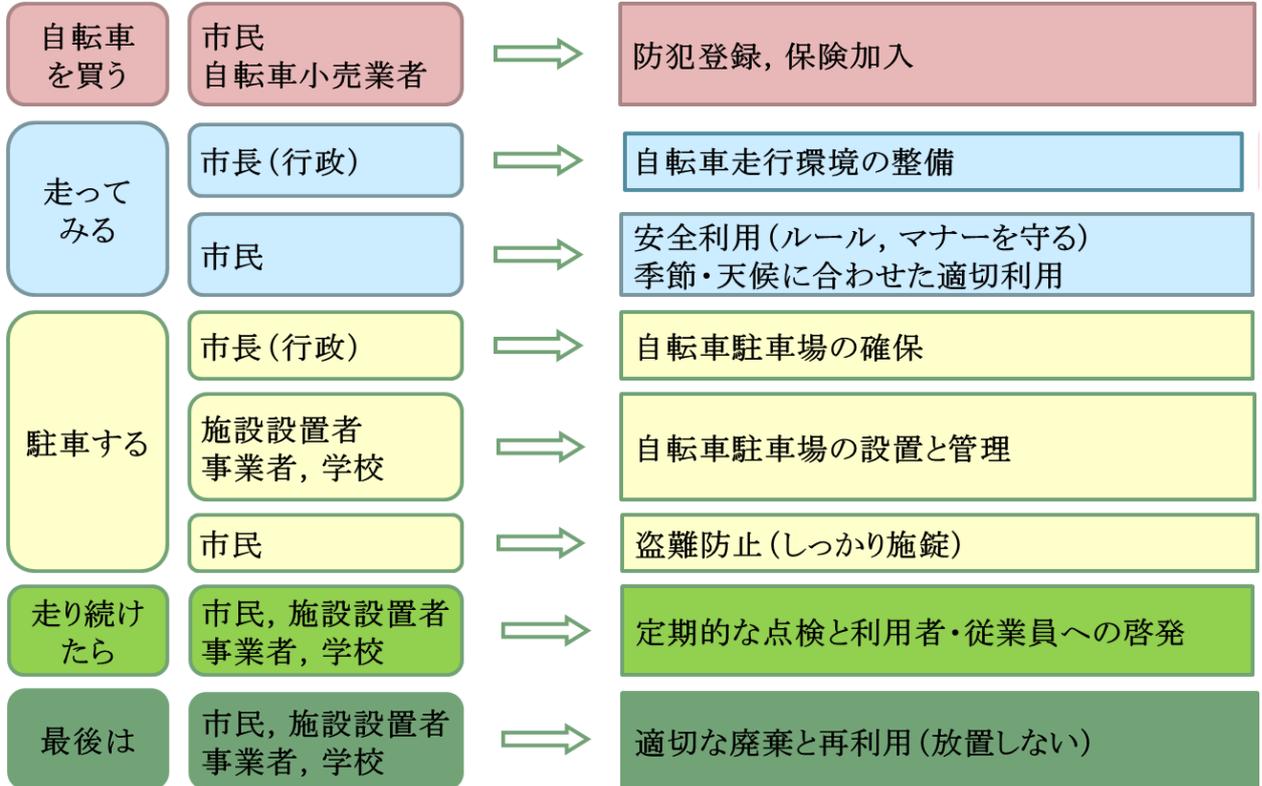
施策の基本的考え方

- 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。

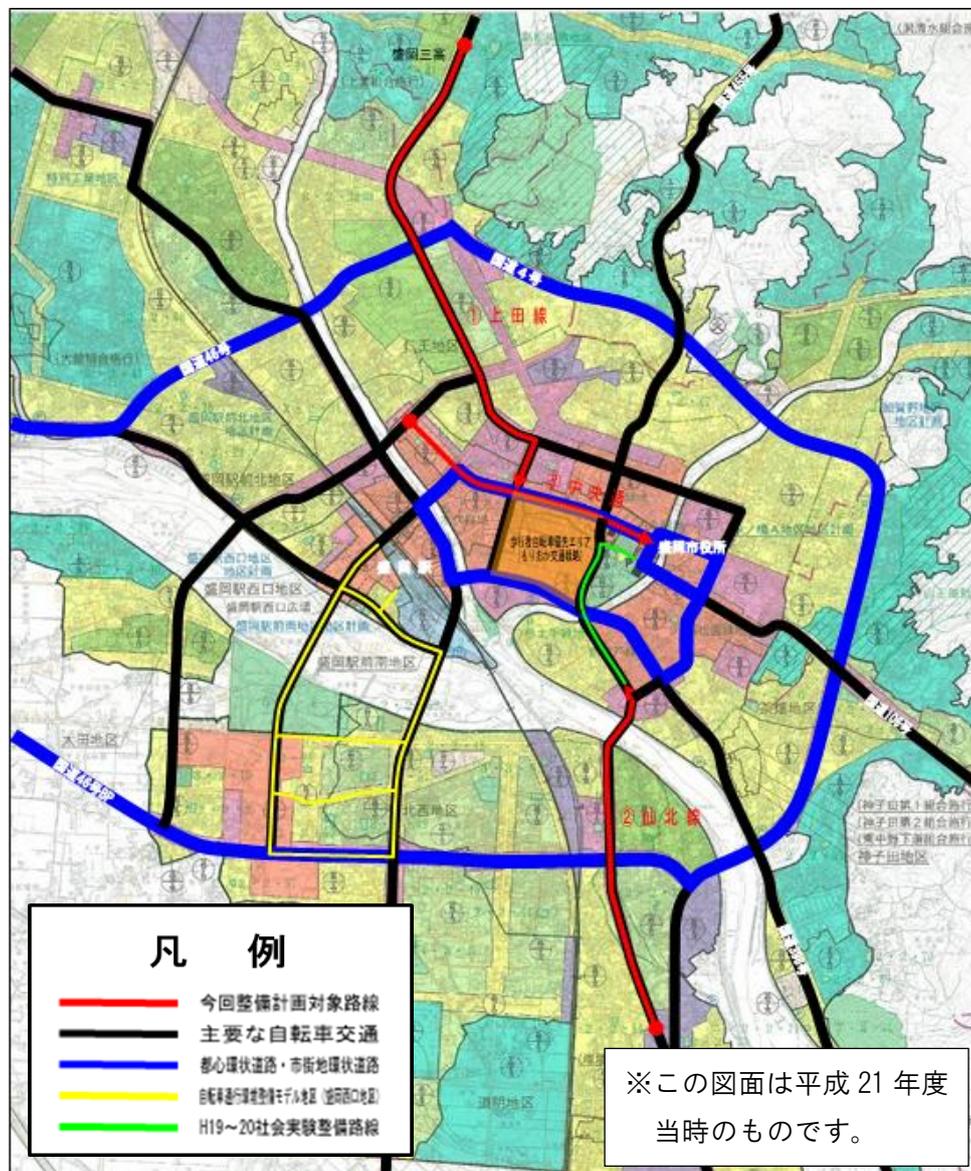
自転車条例抜粋

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。

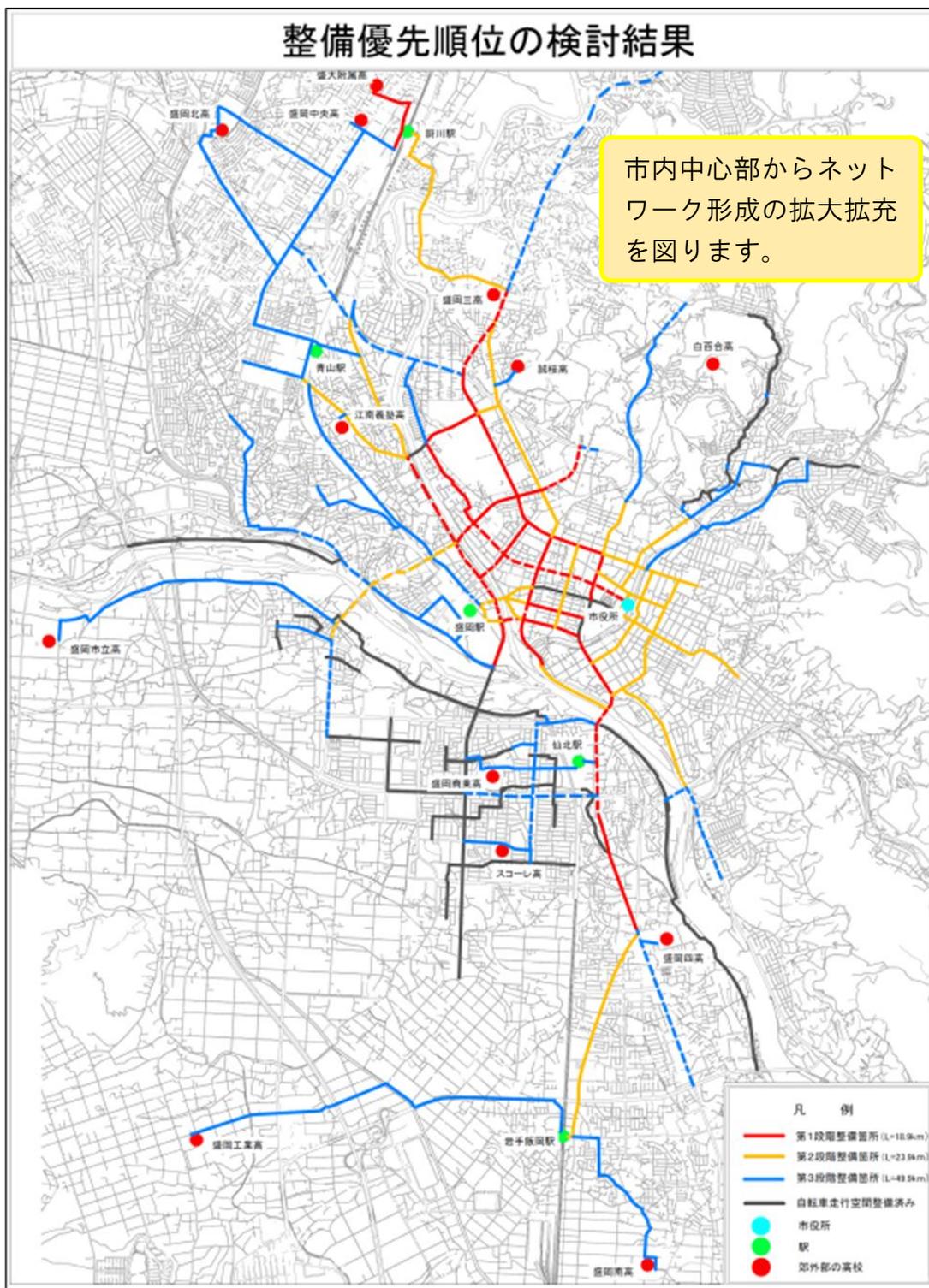
基本的な整備形態	【整備イメージ】	
自転車道		
自転車専用通行帯		
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）		

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。

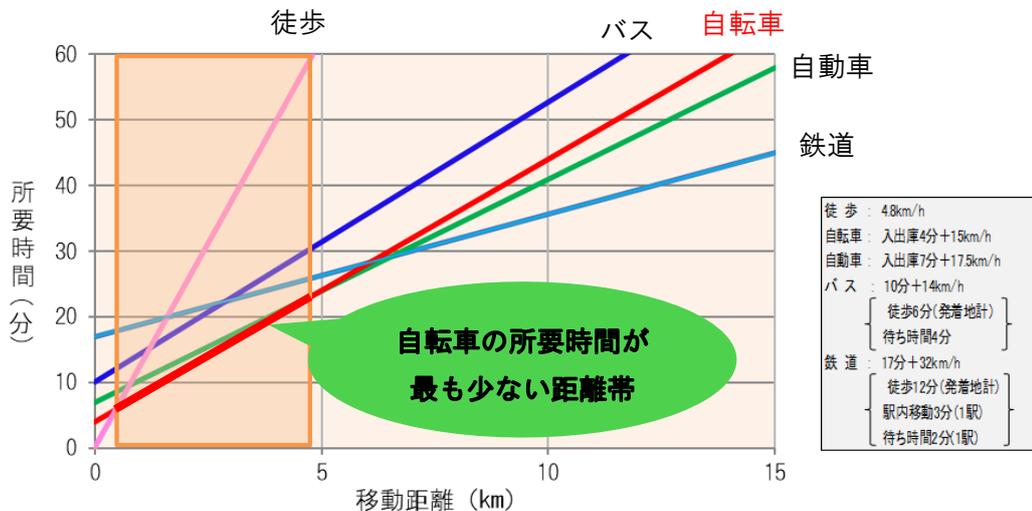


※点線表示は、4車線道路で引き続き整備形態を検討する必要がある路線を示す。

(7) 自転車の特性

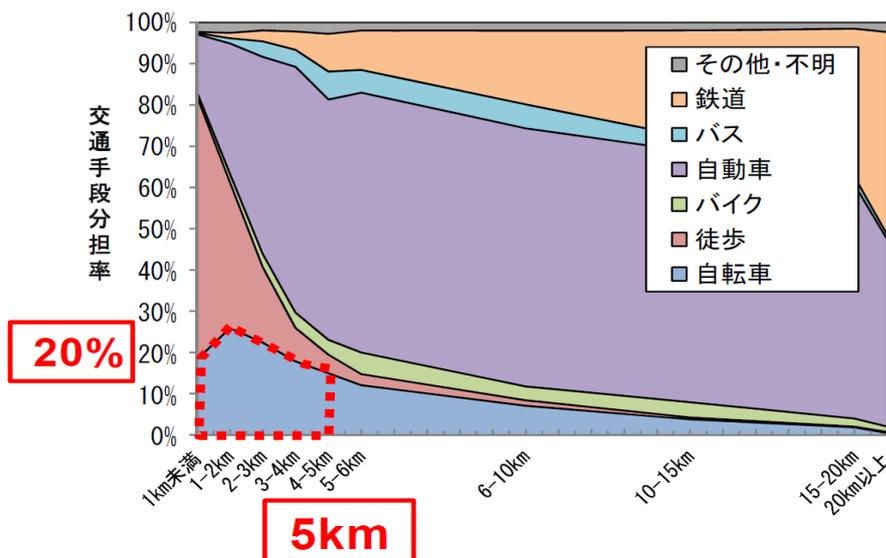
① 手軽な交通手段

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。



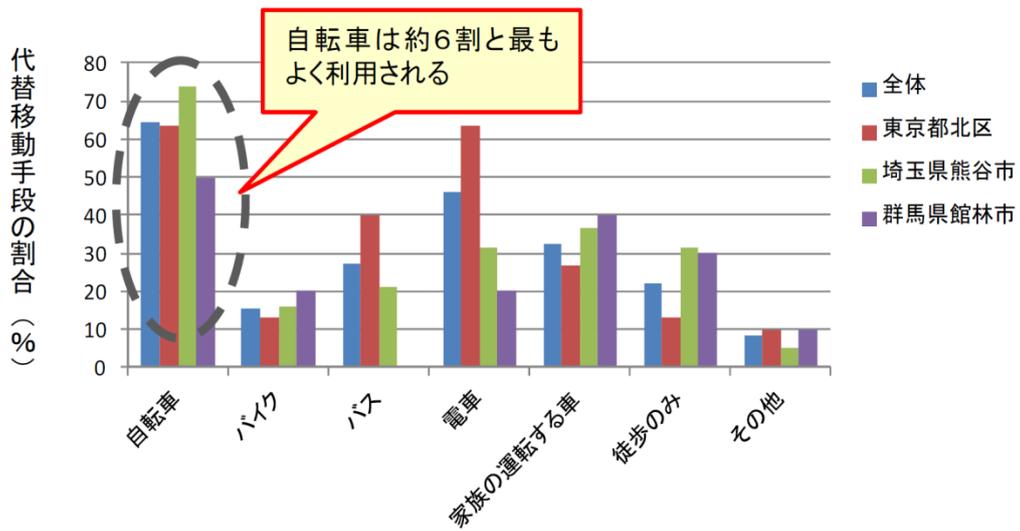
移動距離別の所要時間（交通手段別）

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）



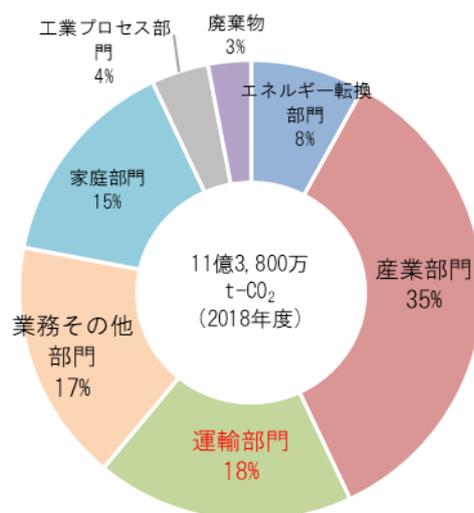
自動車の代替手段としての交通手段

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

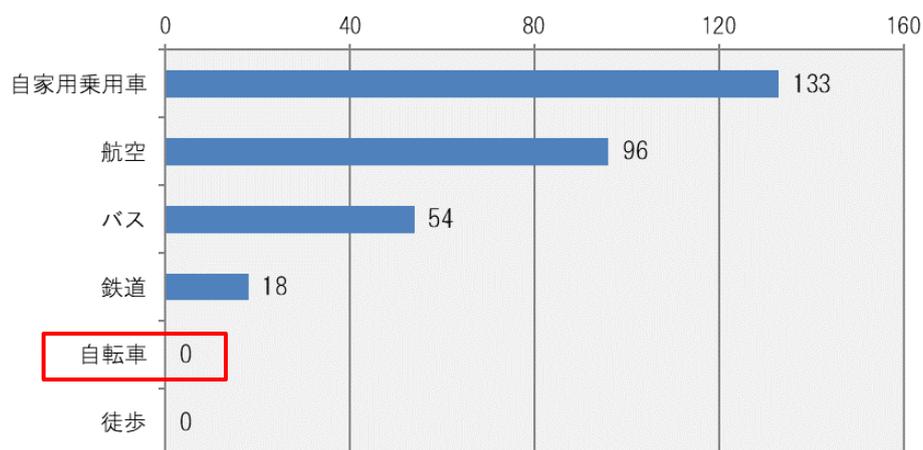
近年、温室効果ガス排出による地球温暖化が問題視されており、日本の二酸化炭素排出量の約2割を運輸部門が占めています。

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



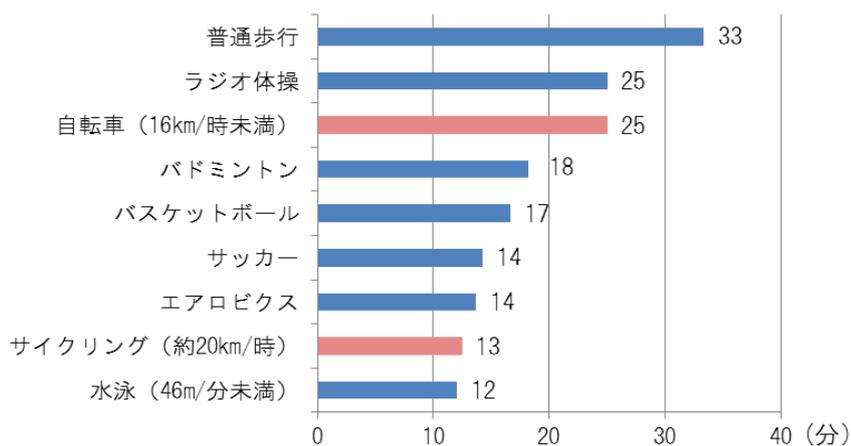
(g-CO₂/人 km)

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）

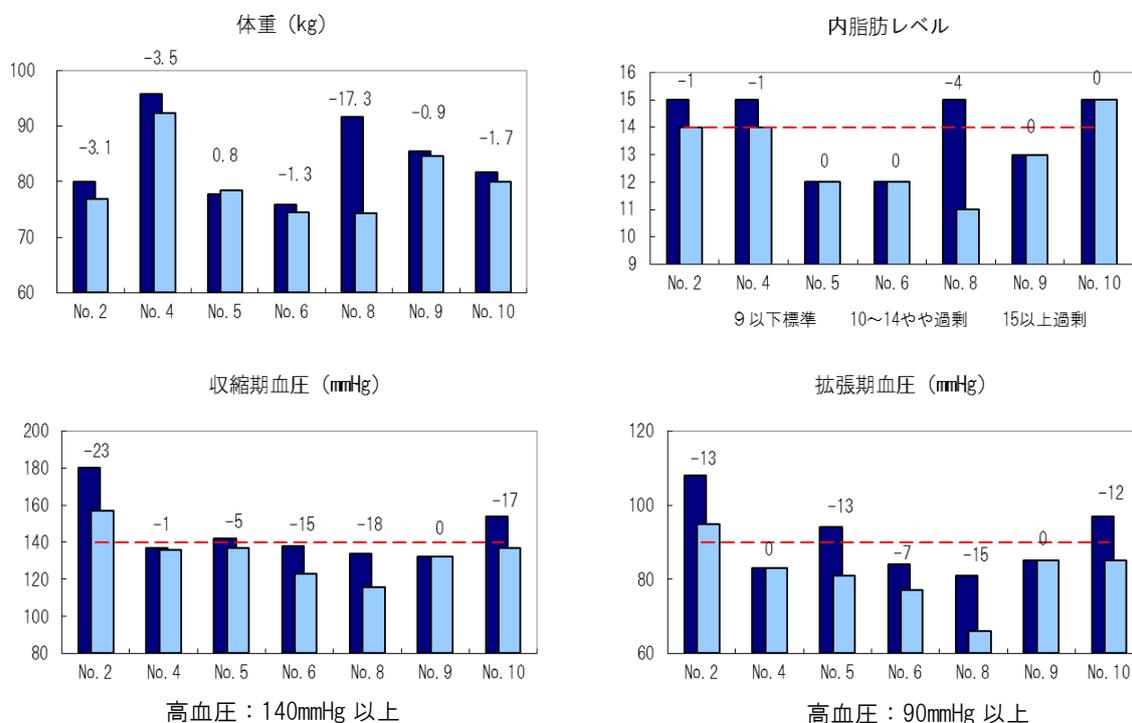
「運輸部門における二酸化炭素排出量(2018年度)」（国土交通省 HP）を基に作成

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

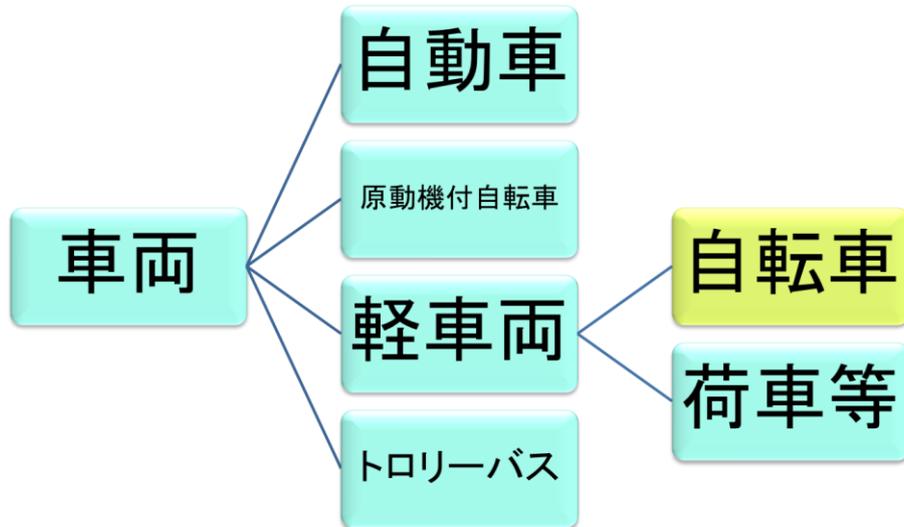


御所湖 出典：観光協会ホームページ

(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

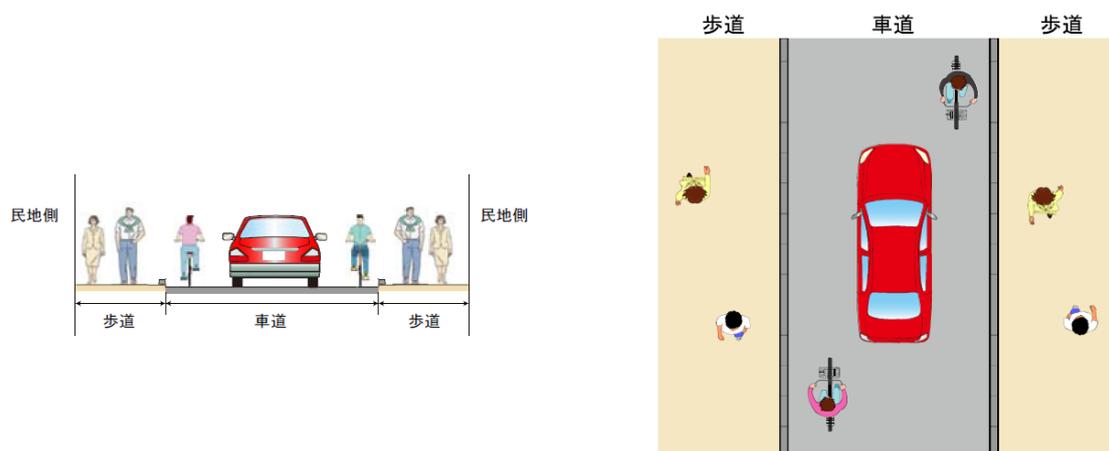
※例外的に歩道を通行できる場合

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

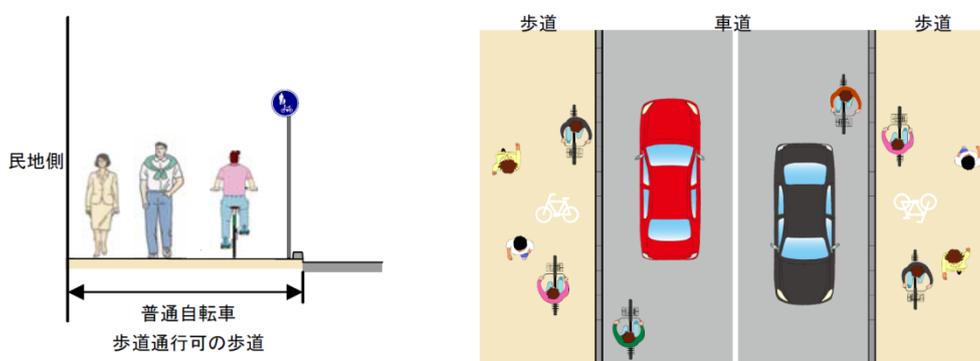
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

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。

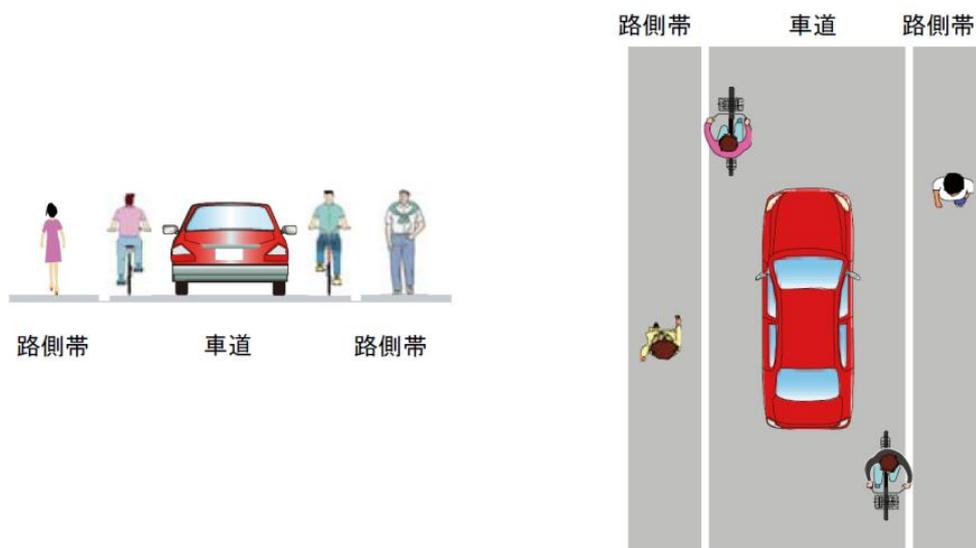


車道での自転車通行位置、方法

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）