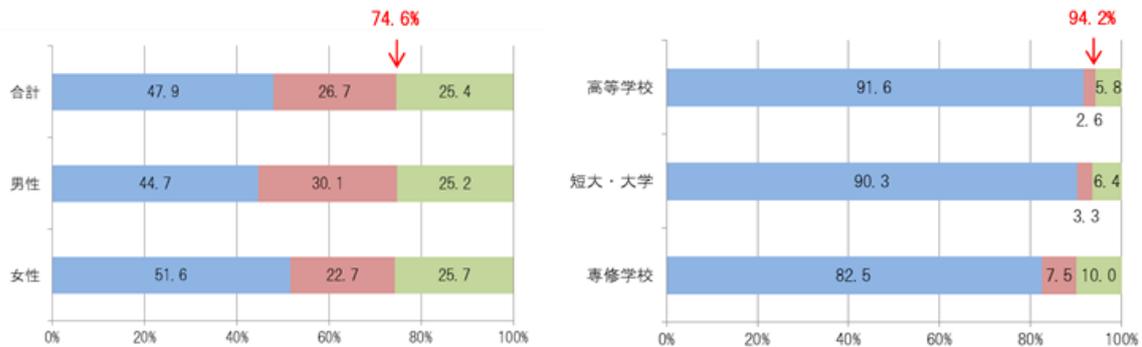


3. 盛岡市の現状及び課題

(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。



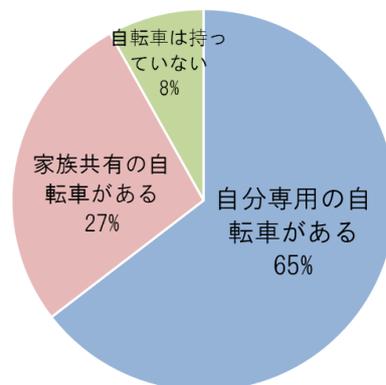
通勤者自転車所有状況

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。

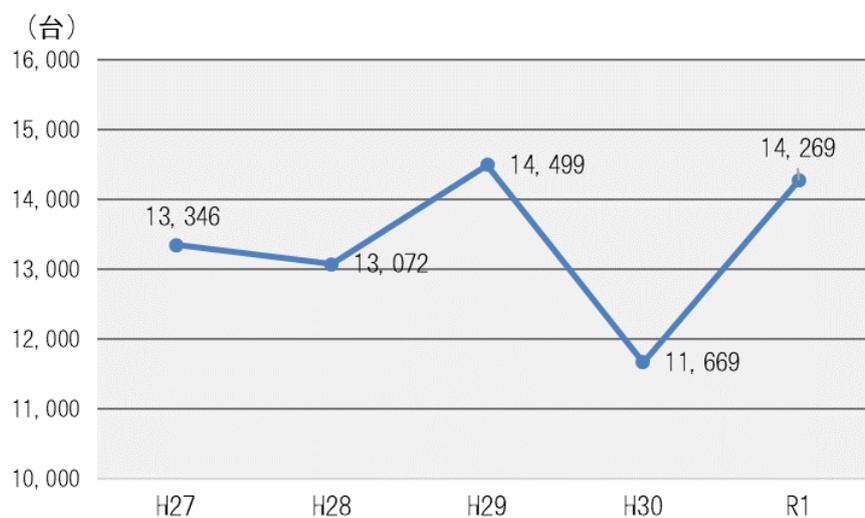


盛岡市の中心部に通勤している人の自転車保有状況（平成 30 年度）

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。

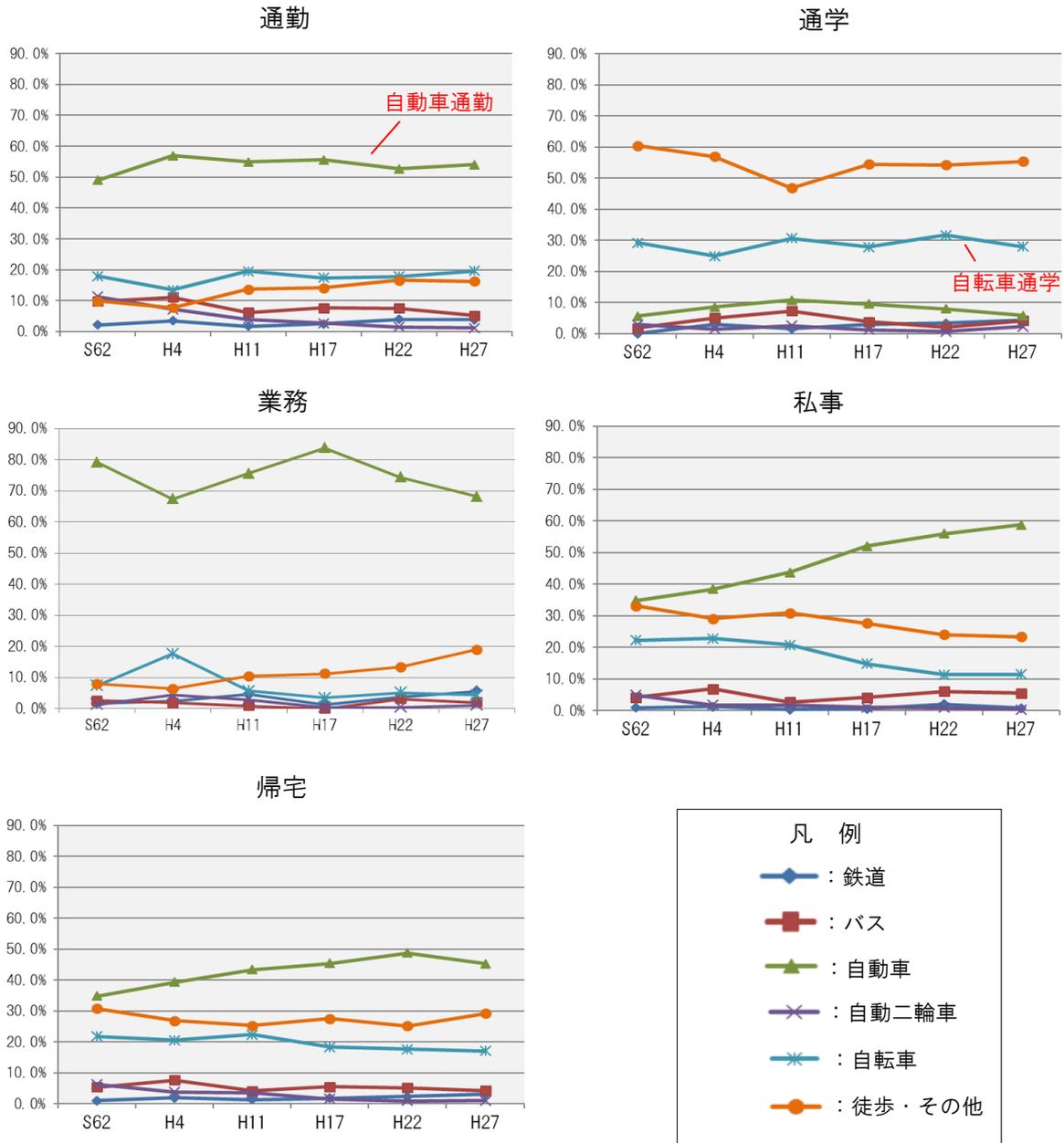


防犯登録台数の推移

出典：岩手県警察本部提供データを基に作成

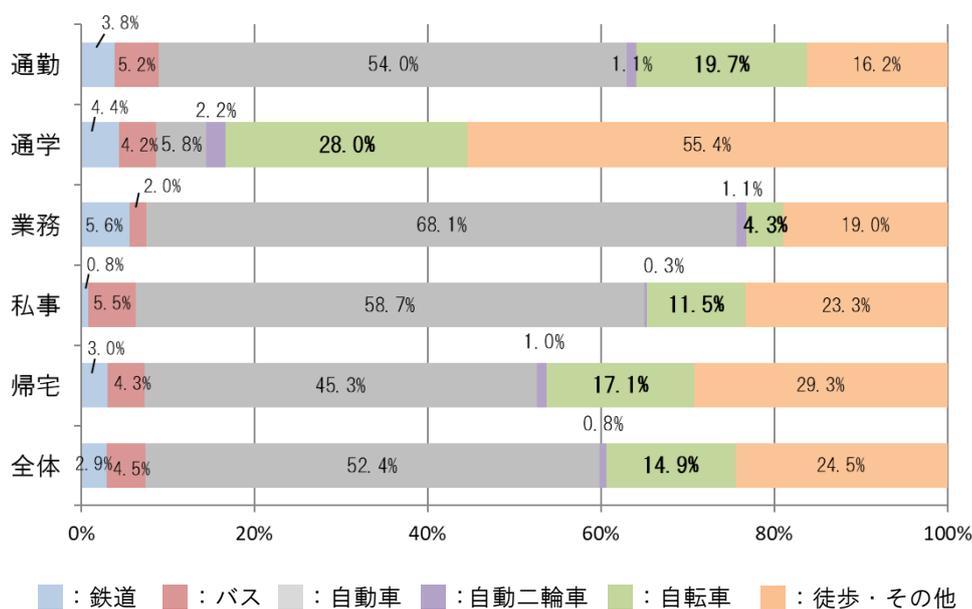
③ 目的別代表交通手段分担率

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。



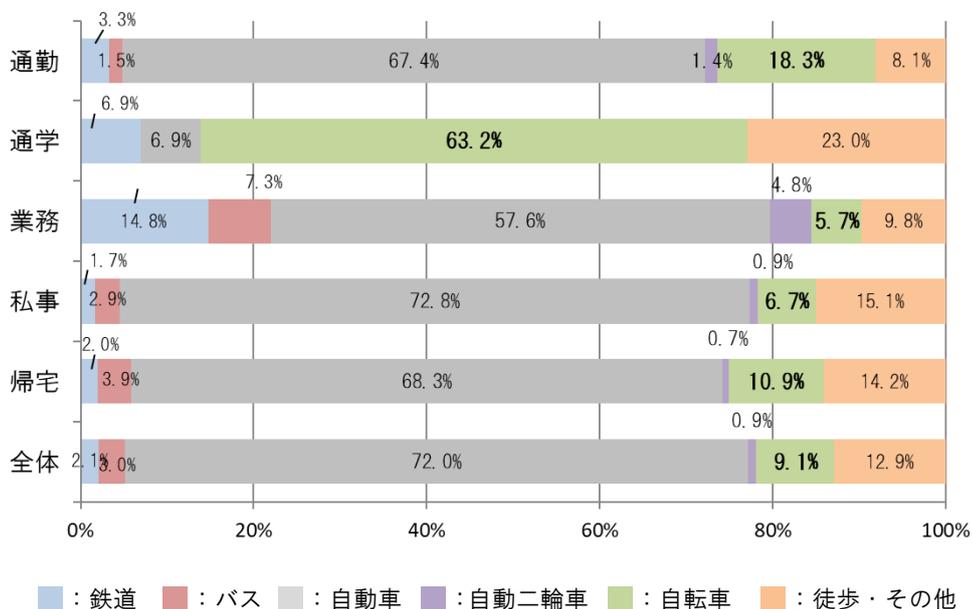
目的別代表交通手段分担率の推移(平日)

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）

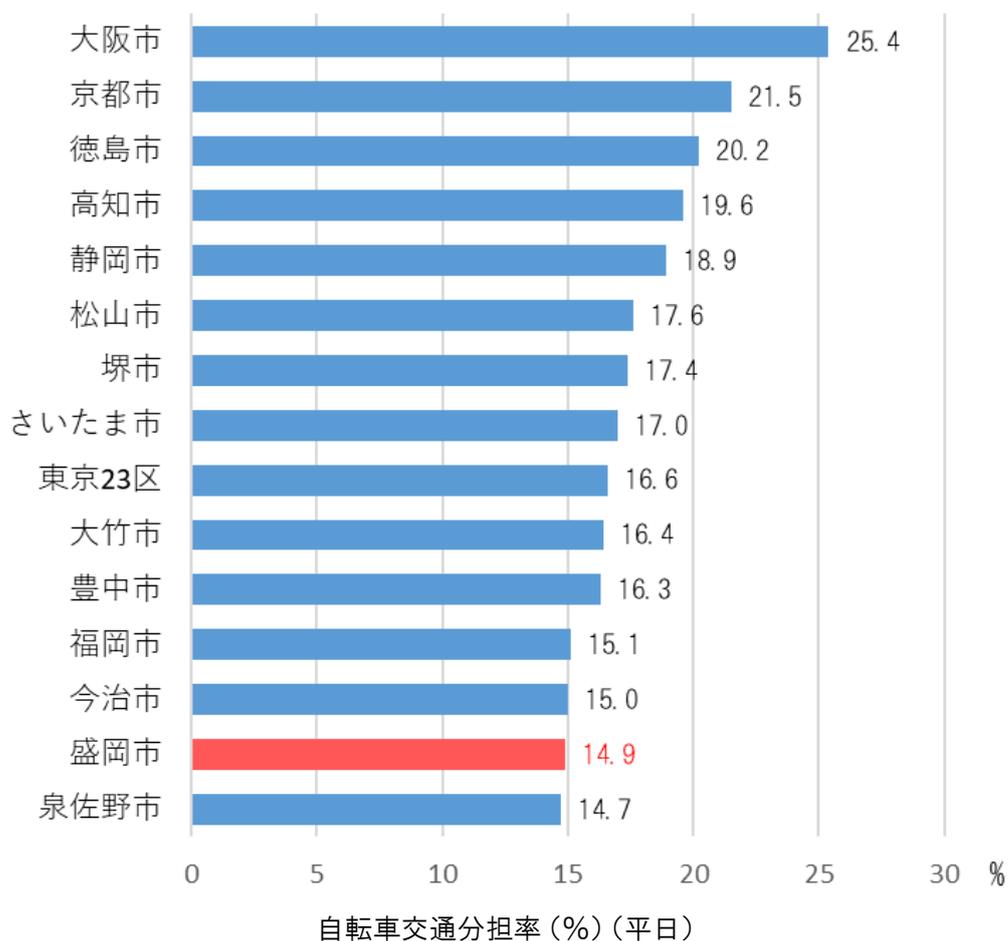
出典：「平成 27 年全国都市交通特性調査（国土交通省）」を基に作成



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

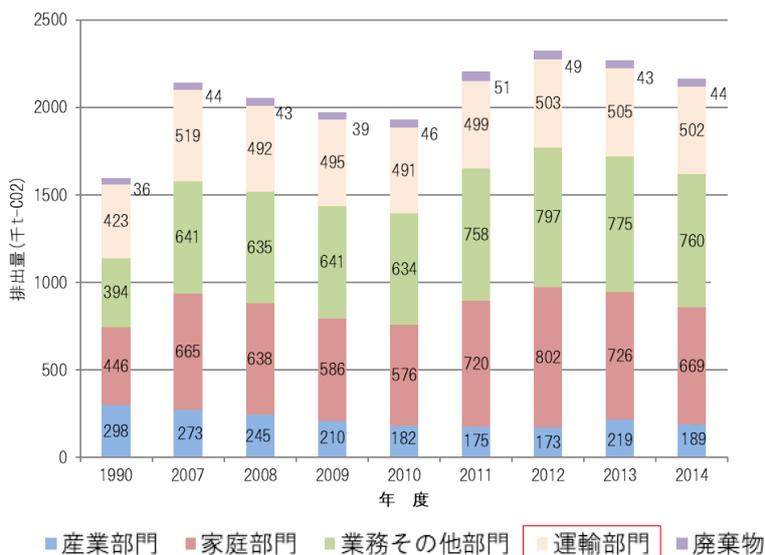
※なお、盛岡市・岩手県では、職員の自転車利用を促進していくため、業務中の移動利用できる公用自転車を各庁舎内に配備しています。



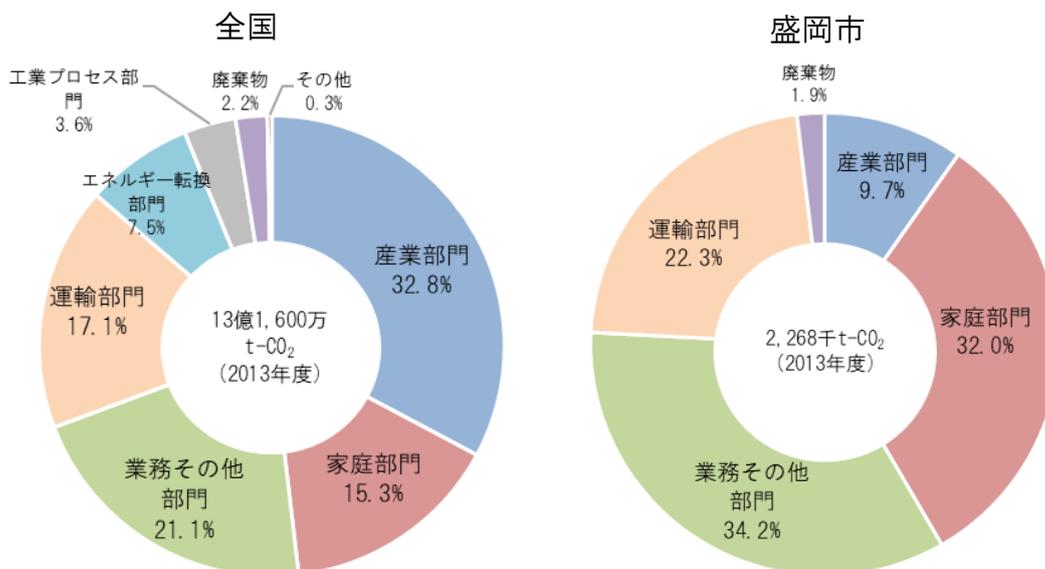
盛岡市庁舎配備の公用自転車

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

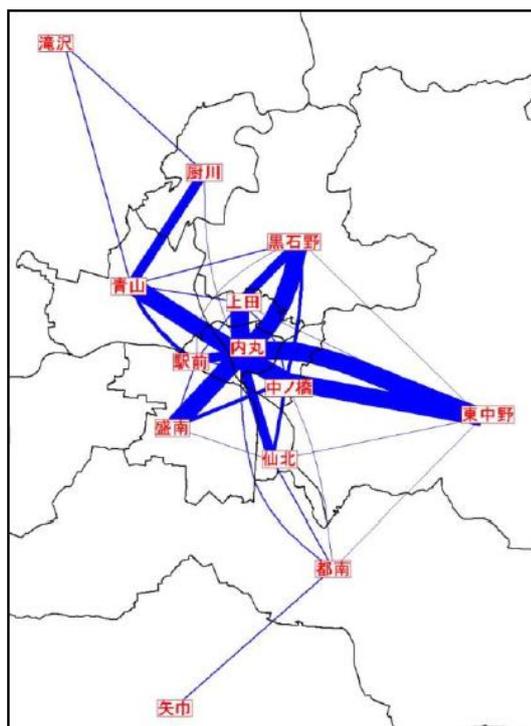
混雑度	交通状況の推定
1.0未満	渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	何時間も混雑するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

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。

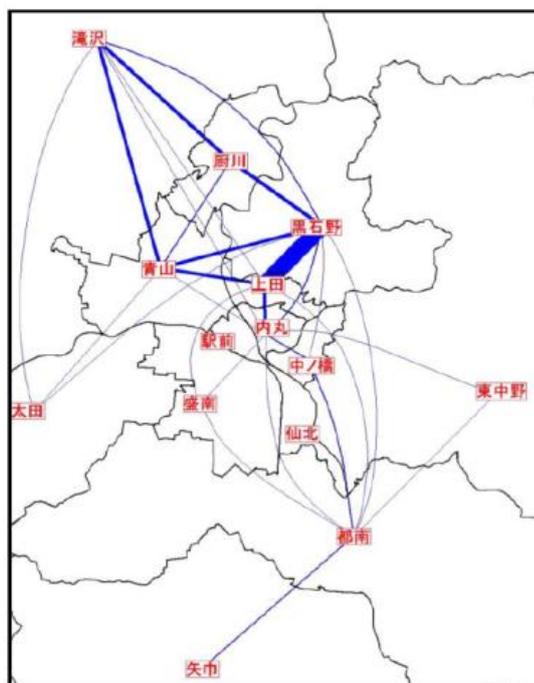
凡	例
	(トリップ/日)
	100~199
	200~299
	300~499
	500~999
	1,000以上



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

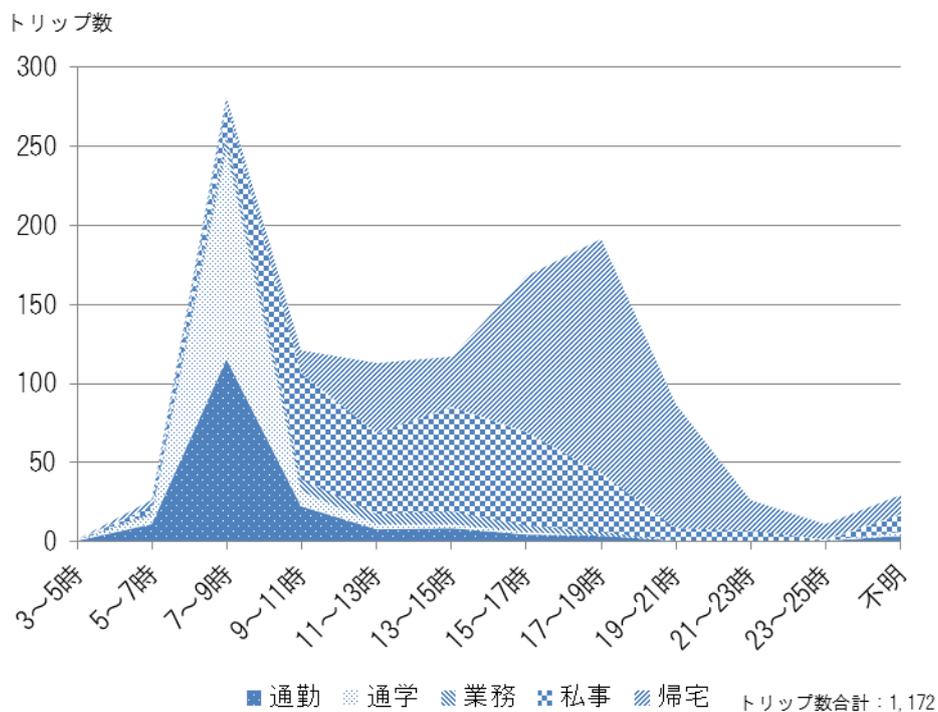


通学目的自転車流動

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。

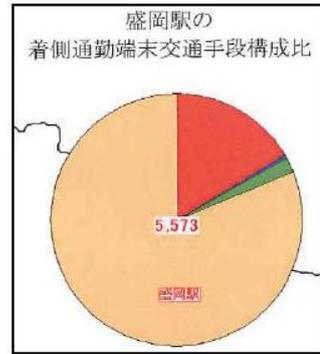
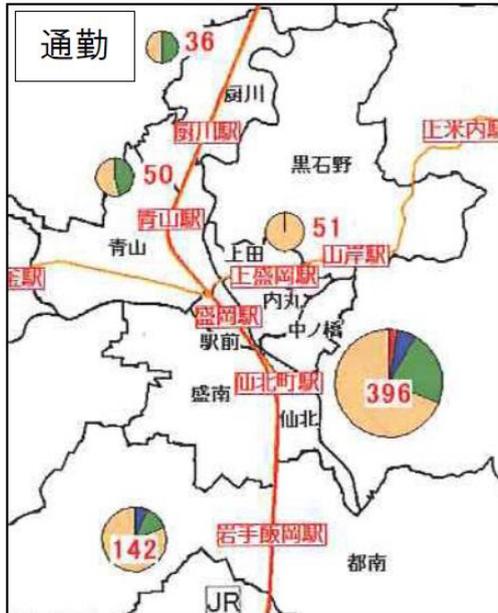


時間帯別目的別自転車利用数

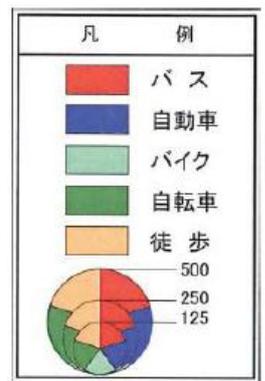
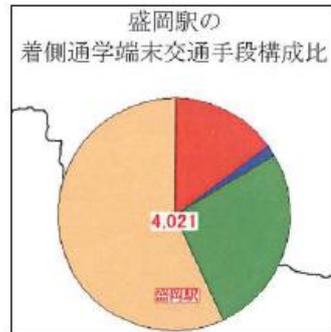
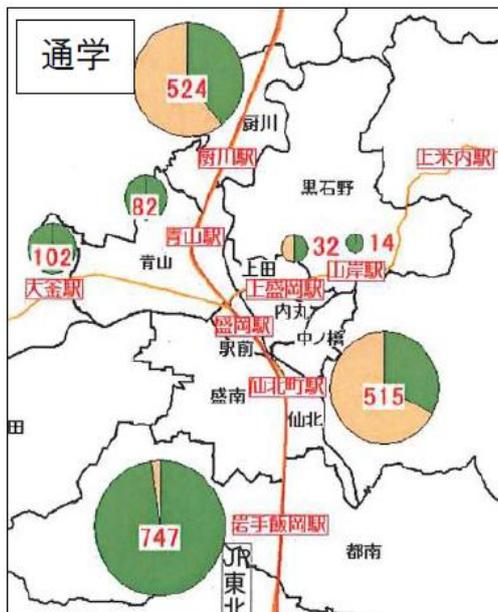
出典：平成18年盛岡市街路交通調査

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



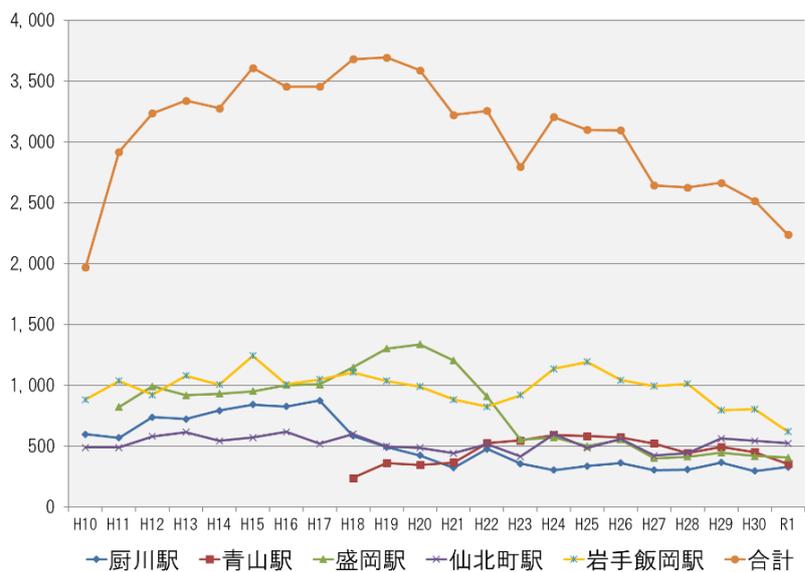
(トリップ/日)

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

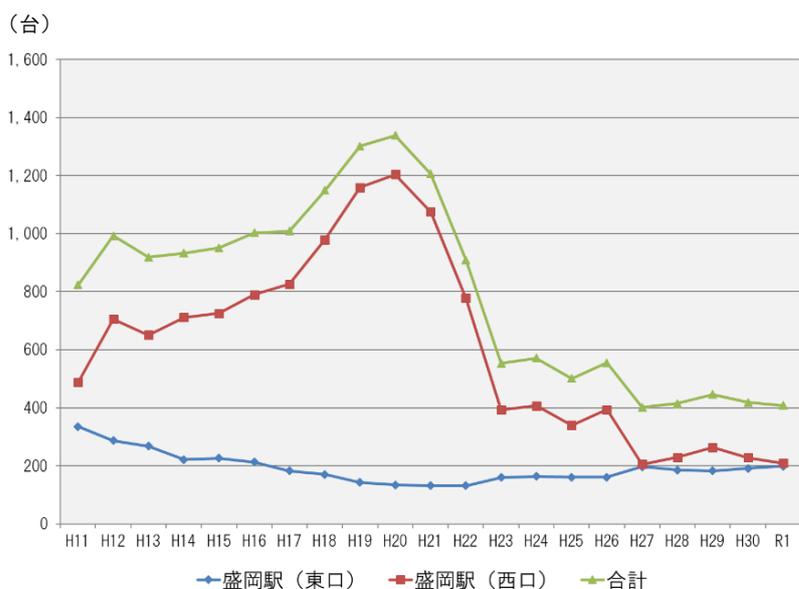
⑦ 駅駐輪場利用者数

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)

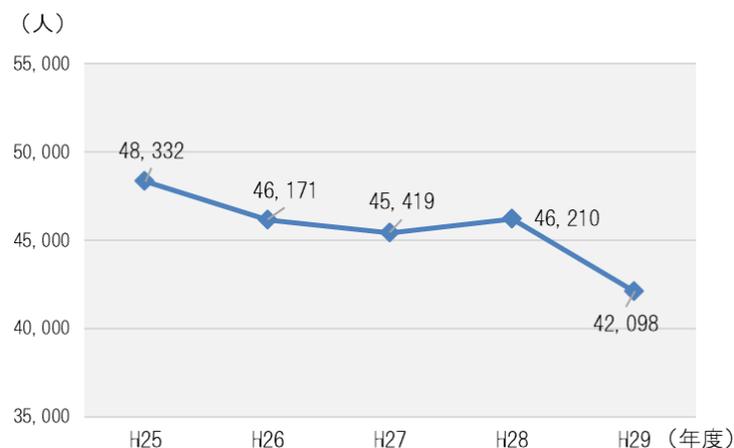
盛岡駅周辺駐輪場についてみると、東口駐輪場の利用者数に大きな変化はみられませんが、西口駐輪場では、有料化(平成22年)に伴う利用者数の減少がみられます。



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。

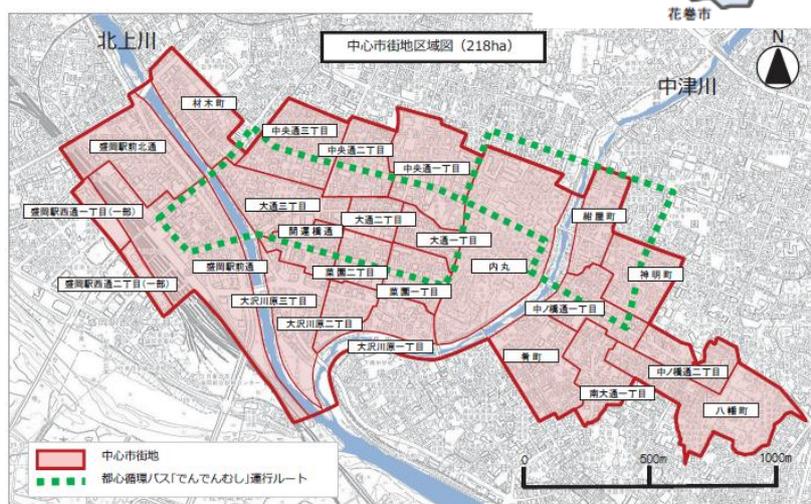


中心市街地の歩行者・自転車通行量（13地点）

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。

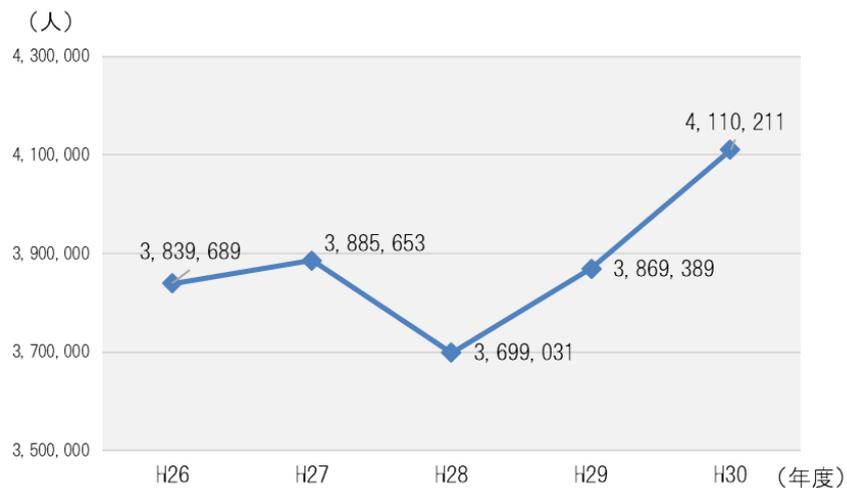


中心市街地の区域図

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

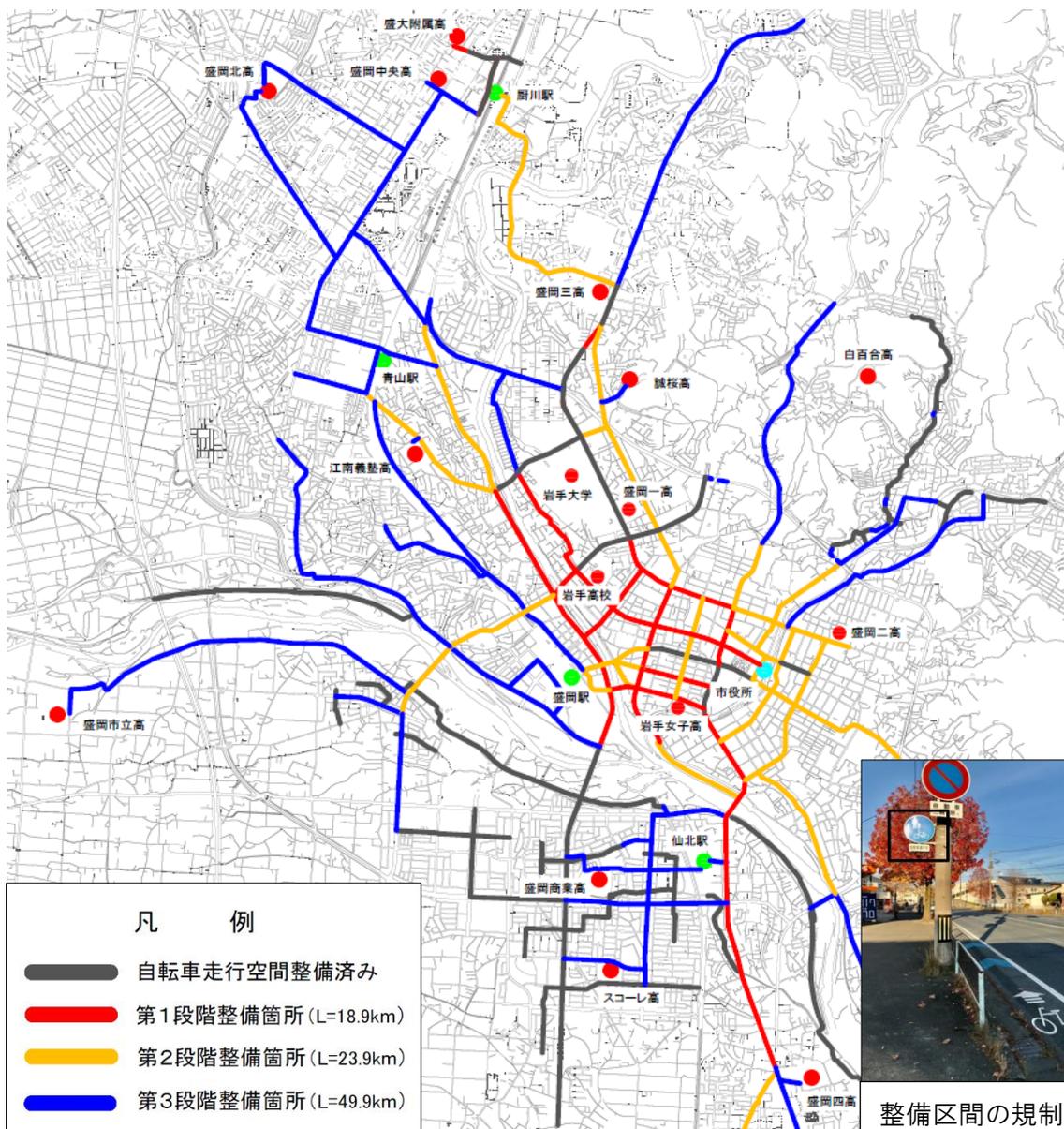
出典：「盛岡市統計書（平成 30 年度版）」を基に作成

(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18.9km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。

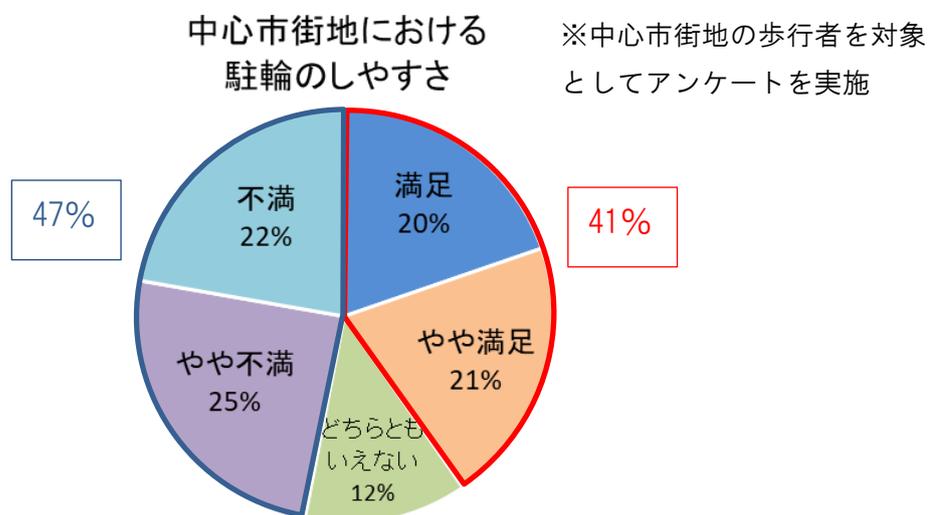


自転車走行空間整備状況（令和元年度末）

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車場

○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

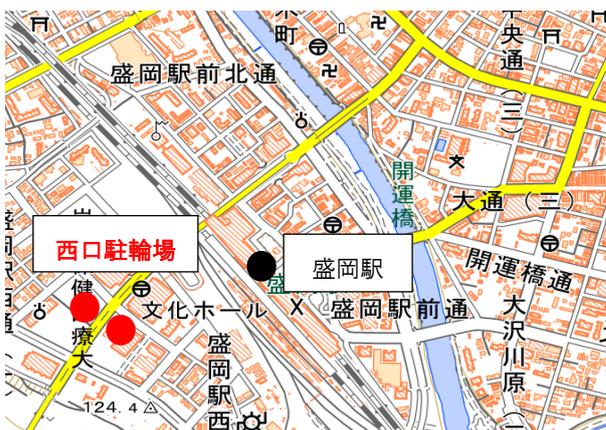
○受付時間 : 24 時間営業

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)

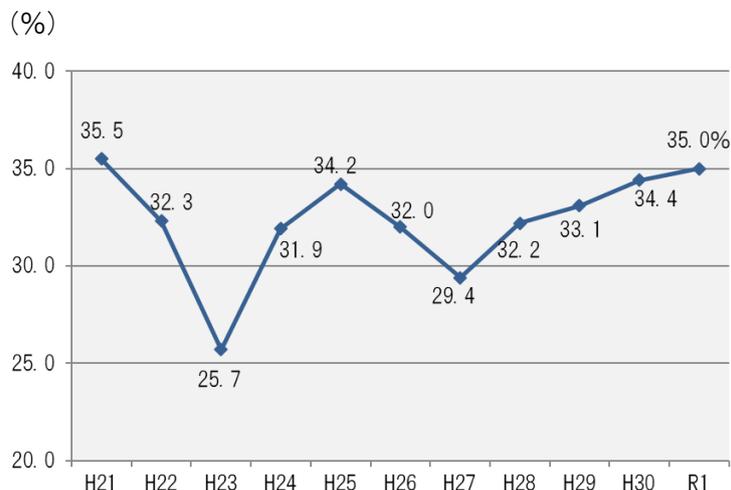


盛岡駅西口自転車等駐輪場

※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。

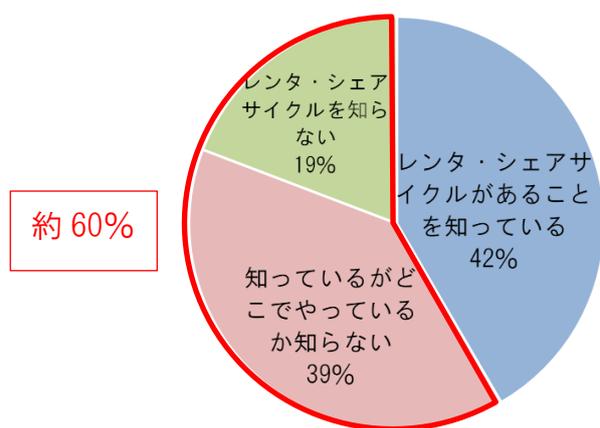


自転車で快適に移動できると思う人の割合

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。



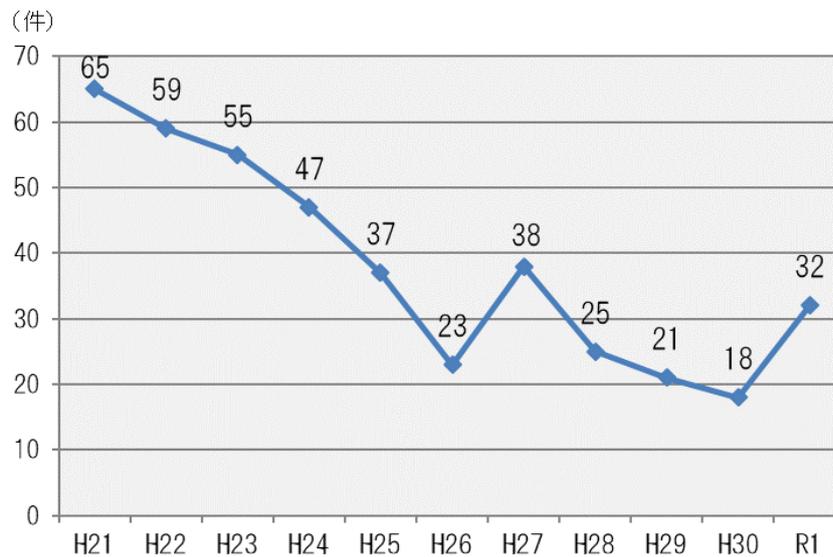
盛岡市の中心部に通勤している人の
レンタサイクル（シェアサイクル）認知度

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。



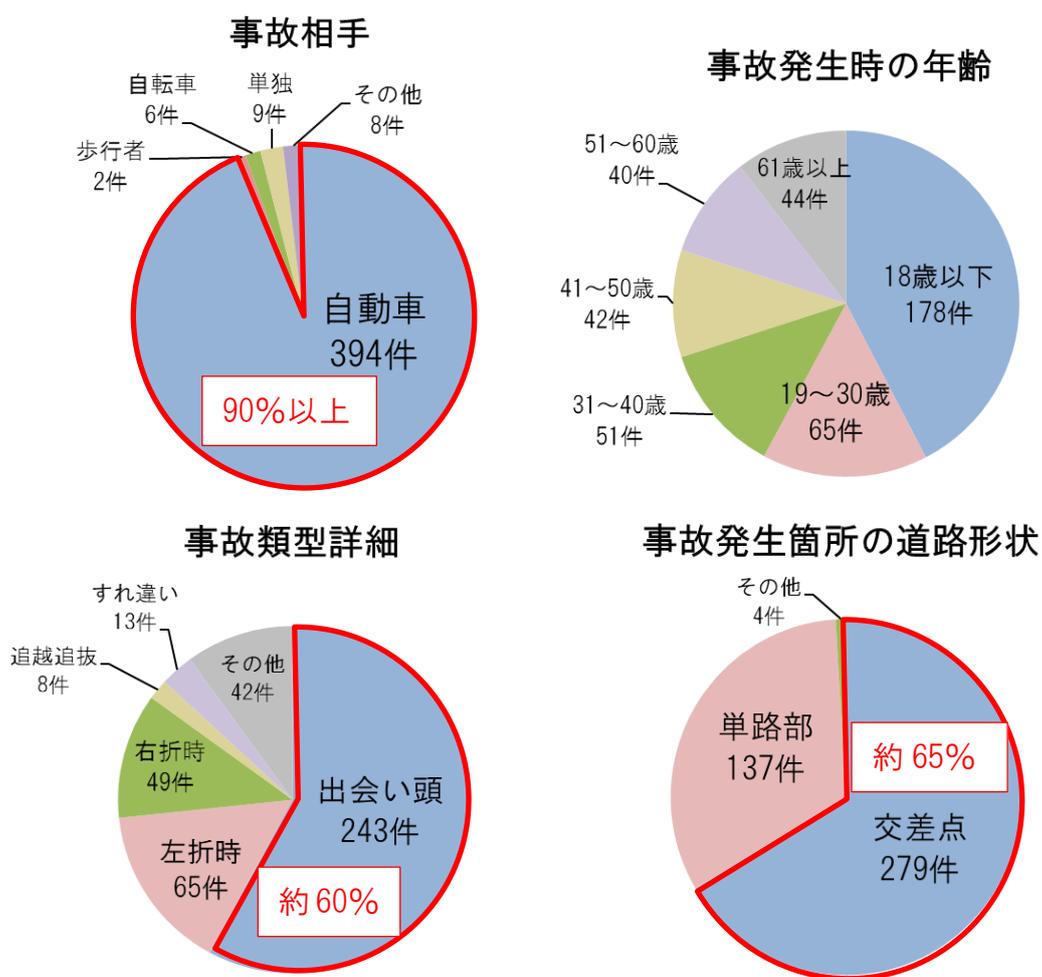
7～9 時の自転車関連事故発生件数の推移 (H21～R1)

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。



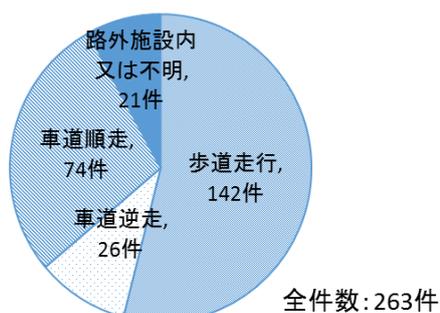
全件数：420 件

7～9 時の自転車関連事故発生件数の内容 (H21～R1)

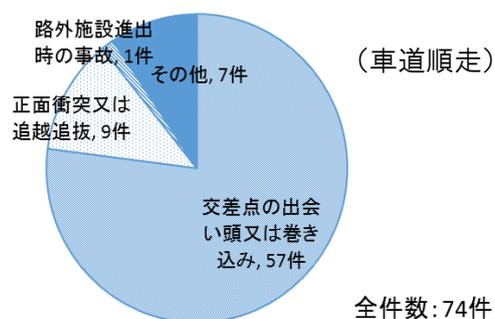
出典：岩手県警察本部交通部提供データを基に作成

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

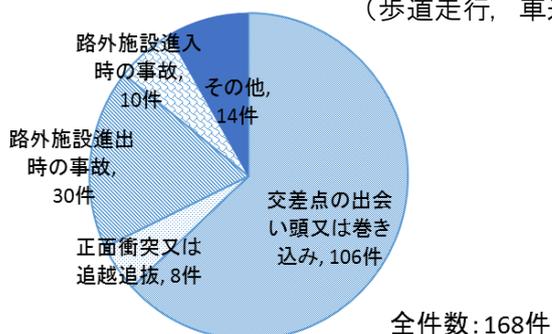


基本ルールを守っていた自転車の事故状況



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**

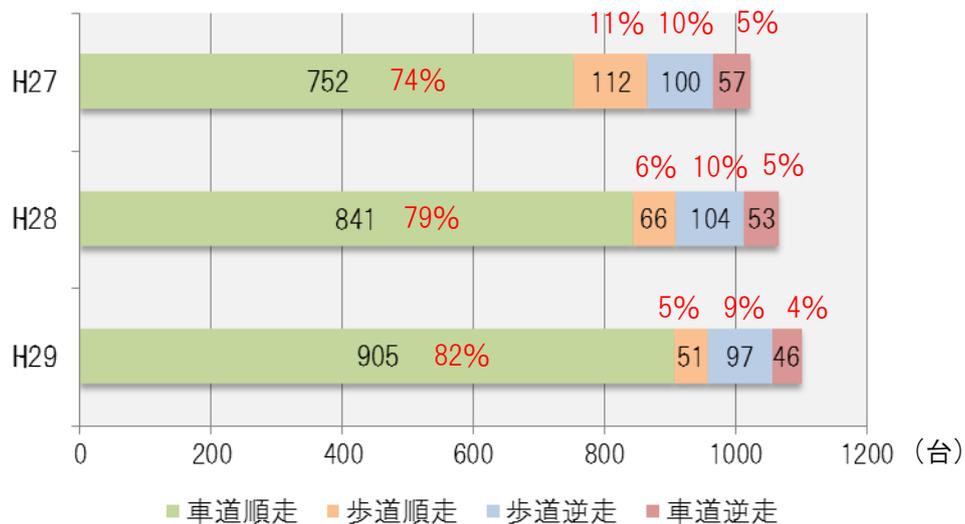


出典：自転車利用に関するアンケート（岩手河川国道事務所，盛岡市）

(4) 自転車の利用マナー

① 自転車の走行状況

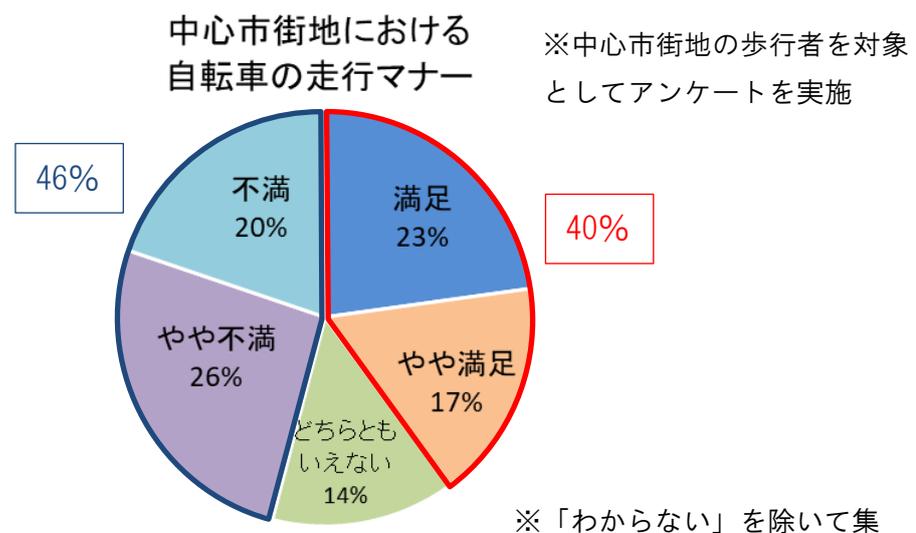
自転車走行空間の整備済路線において自転車の走行状況を調査した結果、年を重ねるごとに正しい走行方法である車道順走の割合が増加し、歩道走行や逆走の割合は減少しています。



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。

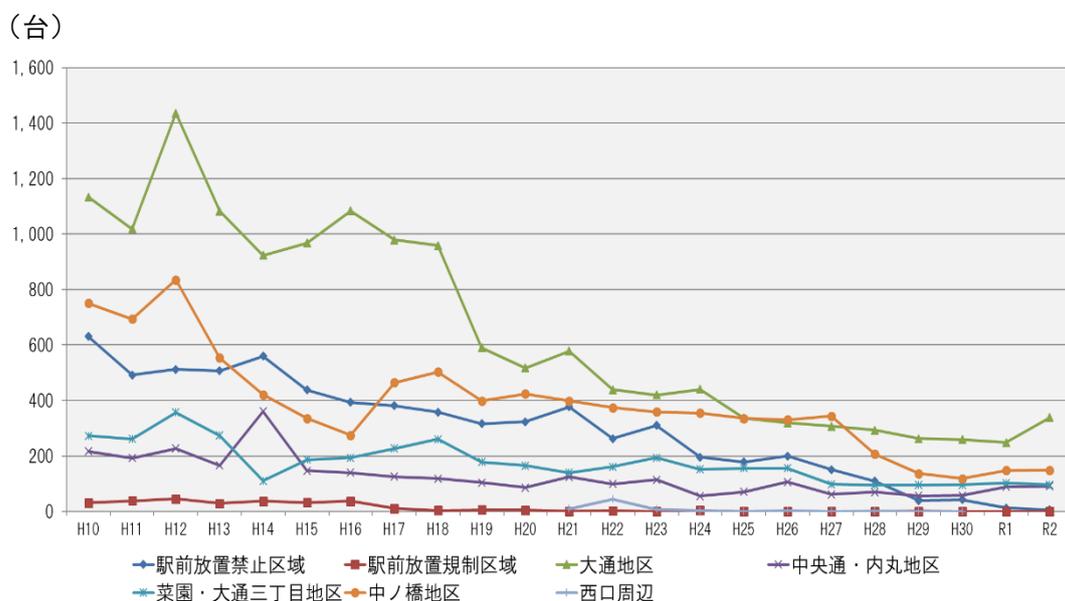


中心市街地における自転車の走行マナーの満足度（平成30年度）

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

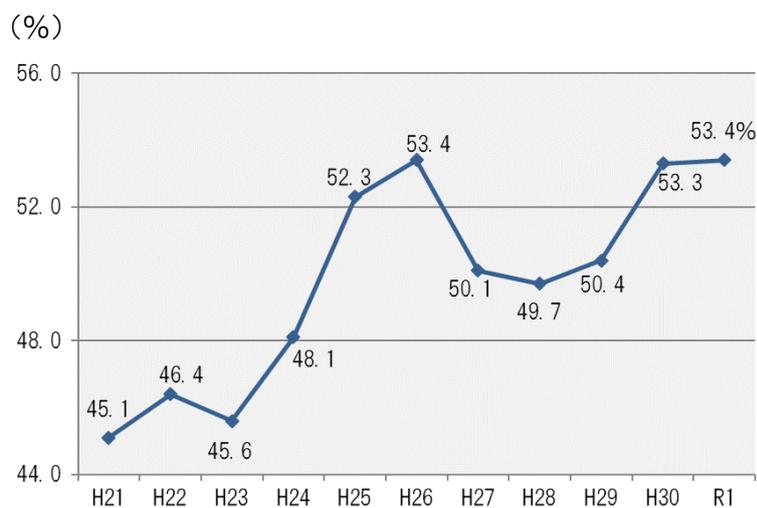
歩道上等に駐輪している放置自転車の状況は減少傾向であり、令和2年度はピーク時の2割程度まで減少しています。また、地域別にみると、大通地区が多い傾向にあります。



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

(5) これまでの自転車関連の取り組み

① 自転車の利用環境整備に関する取り組み

ア 自転車通行環境整備モデル地区（盛岡駅西口地区）

平成19年度に国土交通省と警察庁が合同で募集した、今後の自転車通行環境整備のモデルとなる地区に、盛岡駅西口地区が選ばれ、道路状況に応じた自転車走行空間の整備や交通指導強化を行いました。

実施主体：岩手河川国道事務所、岩手県、岩手県警察署及び盛岡市

自転車交通を取り巻く課題

- ◆自転車と歩行者の交通事故が急増
歩道における歩行者と自転車の錯綜などにより、自転車と歩行者が接触する事故は、最近10年間で約4.8倍に増加。
- ◆自転車は環境負荷の少ない交通手段
自転車は排気ガスや騒音を出さず、地球温暖化対策としても大いに期待できる交通手段。京都市定書目標達成計画では、自転車走行空間の整備により約30万トンの排出ガス削減を目指しているところ。

自転車走行空間の現状

- ◆自転車と歩行者が「分離」された自転車走行空間はわずか3%
自転車走行空間（約79,000km）のほとんどが歩行者と自転車の混在する自転車歩行者道。歩行者と自転車が「分離」された走行空間である自転車道等の整備延長は、約2,500kmと、そのうちのわずか約3%。

自転車通行環境整備の進め方

- ◆「分離」された自転車走行空間の整備を「モデル地区」から戦略的に展開
全国98箇所のモデル地区において、自転車道・自転車専用通行帯（自転車レーン）等「分離」された走行空間を、概ね2年間で、戦略的に整備。【第1段階】
- ◆欧米並みの自転車先進都市形成に向けて
 - ・日本の自転車先進都市名古屋でさえ、自転車道ネットワークはバリの1割。
 - ・パリは10年かけ現在の自転車道ネットワークを整備（現在、パリの自転車道は371km）。
 - ・今後は、都市レベルの自転車道ネットワークの構築を目標として取り組む。【第2段階】

盛岡駅西口地区における整備概要

- 実施主体 岩手河川国道事務所、岩手県、岩手県警察、盛岡市
- 実施内容



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。

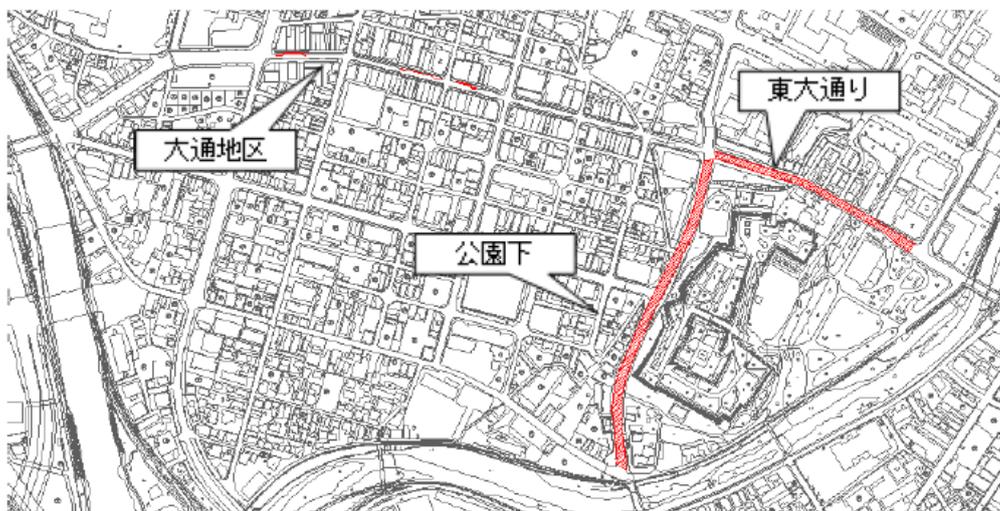
市の中心部において、既設道路の路肩部分をカラー化し、自転車が走行する場所の視認性を高めることにより、自転車及びその他の交通の安全性の向上効果を検討しました。

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



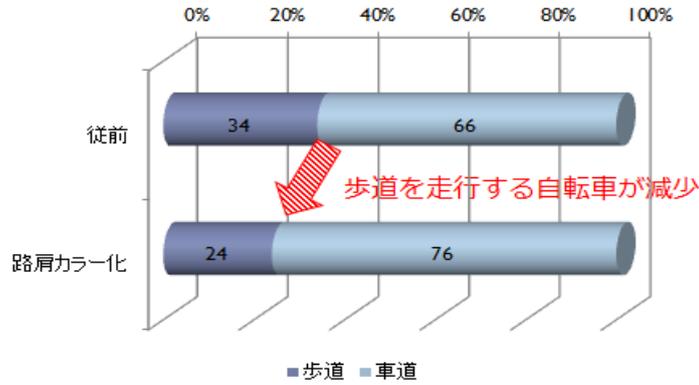
整備前



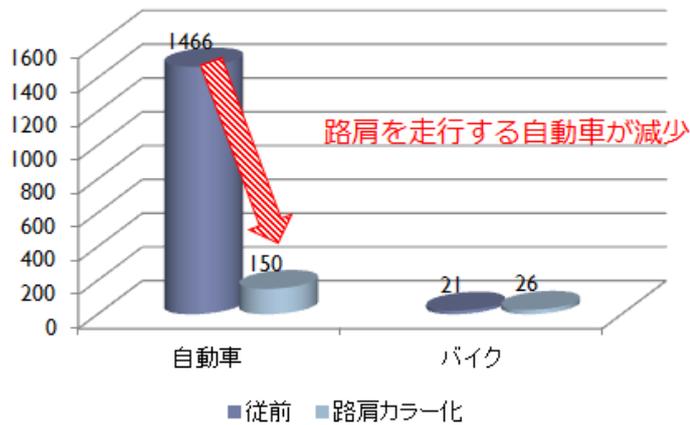
整備後

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



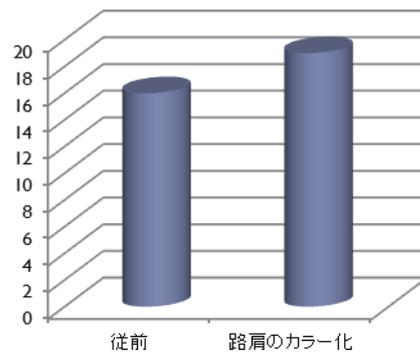
整備前後の自動車等の走行位置の変化

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

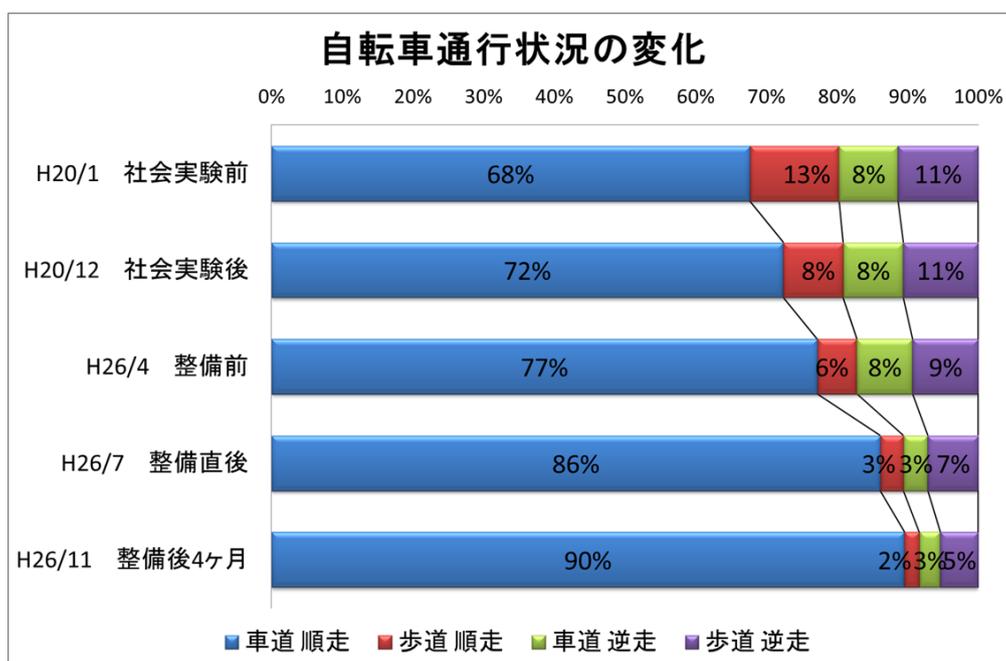


社会実験後

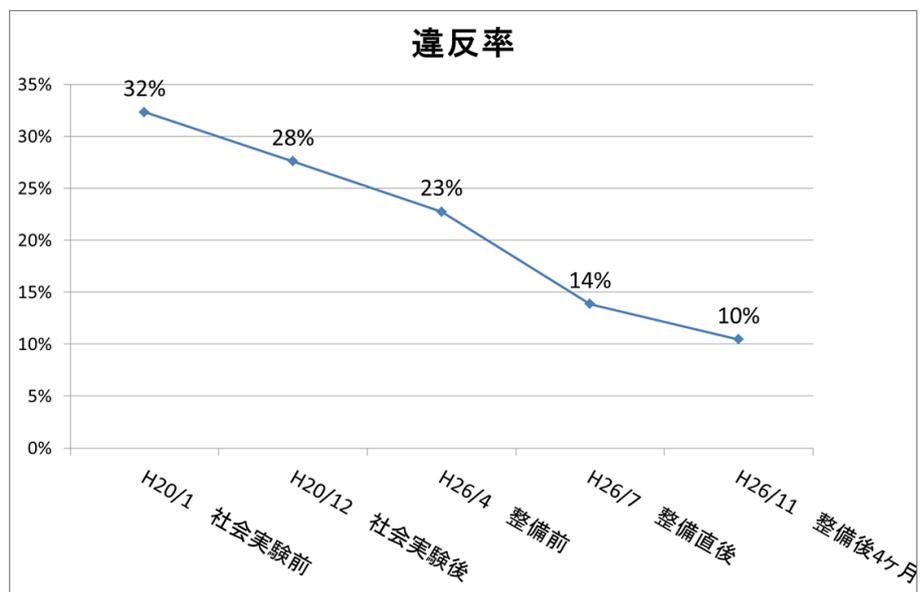


平成 26 年度整備後

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。

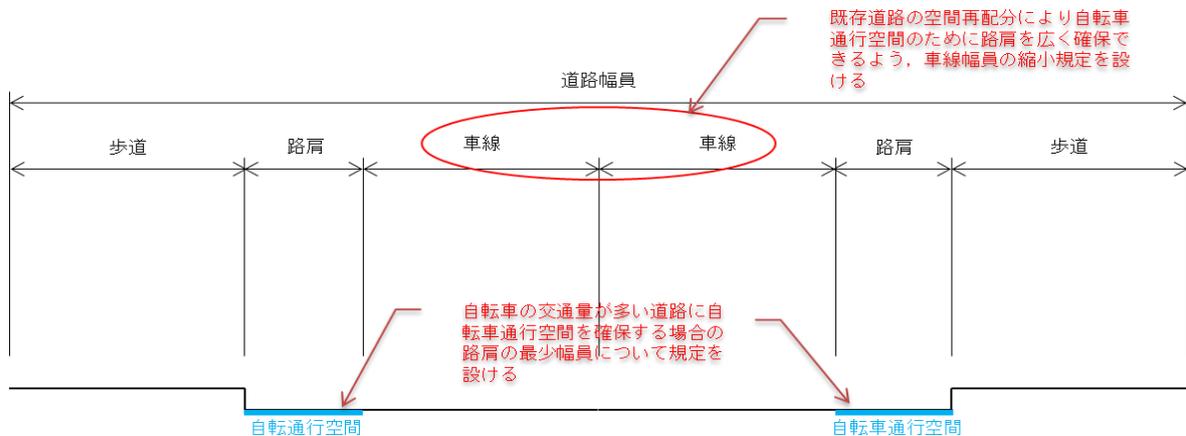


エ 盛岡市道路の構造の一般的技術的基準を定める条例の制定

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)
空間再分配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分配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>	 <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。</p>
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> 		<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。</p>
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> 	<p>設置要件として速度を追加する。</p>

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られ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。

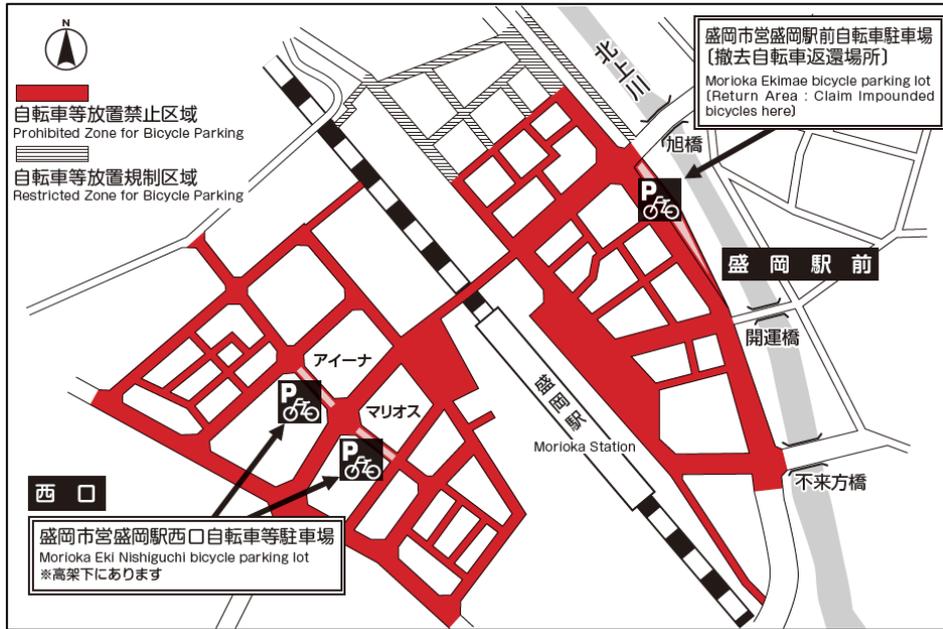
2 市長は、放置禁止区域内に自転車等の放置がされているときは、当該自転車等を撤去し、保管することができる。

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られたときは、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。

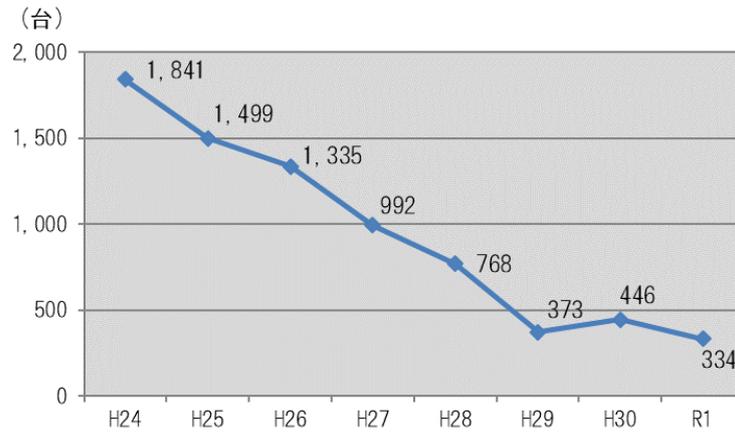
2 市長は、自転車等の利用者又は所有者が前項の規定による指導に従わず、規則で定める期間を経過してもなお自転車等の放置をしているときは、当該自転車等を撤去し、保管することができる。

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を広くアピールする。



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！被験者募集！

～自転車通勤で脱・脂肪！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な～い？…もしかして“ヘビメタ？”などと疑われている方、運動を少しでも怖くし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…。どしどしご応募ください！

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 どしどしご応募ください！

- 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！

「あなたはメタボリックシンドローム？」

メタボリックシンドロームとは、内臓脂肪の蓄積が原因で、高血圧、高血糖、脂質異常症、低HDLコレステロール血症、左心房肥大などの病気を引き起こす状態です。

メタボリックシンドロームの診断基準は、以下の5項目のうち3項目以上を満たしていることです。

- ① 腹囲 男性 85cm以上、女性 80cm以上
- ② 血圧 収縮圧 130mmHg以上、拡張圧 85mmHg以上
- ③ 空腹血糖 100mg/dL以上
- ④ 脂質 総コレステロール 200mg/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
- ⑤ 内臓脂肪 肝臓に脂肪が蓄積している状態

メタボリックシンドロームを予防するには、運動と食事の改善が効果的です。自転車通勤は、毎日約30分程度の運動を続けることで、メタボリックシンドロームのリスクを大幅に減らすことができます。

右の実験結果を参考に、自転車通勤で脱・脂肪！

被験者

年齢 40代
 性別 男性
 身長 175cm
 体重 85kg
 腹囲 95cm

実験状況

実験開始前測定 平均 12.2kg
 実験開始後測定 平均 10.8kg
 減量率 11.5%
 実験開始前測定 平均 11.1%
 実験開始後測定 平均 9.8%
 減量率 12.6%
 (実験) 1人1日あたり約 2.5kg

効果検証

自転車通勤を始めてから1ヶ月、体脂肪率が約10%減少しました。これは、毎日約30分程度の運動を続けることで、体脂肪を燃焼させた結果です。

減量の傾向

実験開始前測定 平均 12.2kg
 実験開始後測定 平均 10.8kg
 減量率 11.5%

CO2排出量の削減

今回の実験で、毎日約30分程度の自転車通勤を続けることで、CO2排出量を約10%削減しました。これは、毎日約30分程度の運動を続けることで、CO2排出量を削減させた結果です。

自転車通勤は、日常生活に組み入れる運動習慣。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 ※主に自動車的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参考に下さい。

- 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

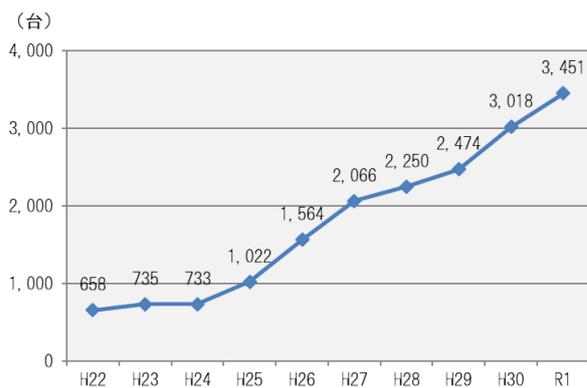
もりおか自転車マップ（盛岡自転車会議編集）

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。