

宮城県自転車活用推進計画



仙台亙理自転車道線



提供：河北新報社（ツール・ド・東北）



出典：国土交通省 HP

令和3年3月

目 次

1 はじめに	3
1.1 計画策定の背景と目的	3
1.2 計画区域	4
1.3 計画期間	5
2 計画の位置付け	6
2.1 計画の位置付け	6
2.2 宮城県における自転車活用推進の取り組み	7
3 自転車を取りまく現状と課題	12
3.1 まちづくりにおける現状と課題	13
3.2 健康増進における現状と課題	18
3.3 観光振興における現状と課題	24
3.4 安全・安心における現状と課題	28
4 実現に向けた計画目標と施策展開	38
4.1 計画目標と施策	38
5 目標達成に向けた施策と取組	42
5.1 目標1 自転車の役割拡大による良好な都市環境の形成	42
5.2 目標2 サイクルスポーツの振興による健康長寿社会の実現	47
5.3 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現	49
5.4 目標4 自転車利用の意識醸成による安全安心の実現	51
6 宮城県の自転車ネットワーク	53
6.1 自転車ネットワークの設定	53
6.2 宮城県の自転車ネットワーク	54
7 計画の推進体制	55
7.1 推進体制	55
8 指標	56
9 フォローアップスケジュール	58

1 はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

わが国においては、これまで、「自転車道の整備等に関する法律」（昭和45(1970)年法律第16号）や「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(1980)年法律第87号）に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進してきた。

このような中、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の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」（平成28(2016)年法律第113号）が平成29(2017)年5月1日に施行された。

その後、同法第9条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下、「国の推進計画」という。）が、平成30(2018)年6月8日に閣議決定され、また、同法第10条及び11条において、都道府県・市町村（特別区を含む）は、国の推進計画を勘案し、地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（都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めなければならないとされている。

このような背景を踏まえ、宮城県では、沿岸地域と内陸地域が一体となり、国内外からの多様な旅行者が、県内の観光資源や震災伝承施設などを安全に自転車で周遊できる環境を構築することを目的に、自転車利用の考え方や活用に関する施策の方向性を示した「宮城県自転車活用推進計画」（以下、「本計画」という。）を策定する。

1.3 計画期間

宮城県の県政運営の基本方針である「新・宮城の将来ビジョン」や宮城県土木部の「宮城県土木・建築行政推進計画(2021～2030)」の具体的な行動計画時期と整合を図ることとし、前期4年に該当する令和3(2021)年度から令和6(2024)年度までの4年間を本計画の計画期間とする。

なお、計画期間内でも、社会経済情勢の変化などにより、適時見直しを実施する。

2 計画の位置付け

2.1 計画の位置付け

本計画は、国の推進計画の趣旨を踏まえた宮城県の自転車活用推進計画として、自転車の活用を全県で推進するための、自転車分野における基本となる計画として位置付けるものである。

計画の策定にあたっては、「新・宮城の将来ビジョン」をはじめとした関連計画や自転車安全利用条例、道路構造令等の関連条例との整合、自転車に関する既存の取組との連携を図る。

本計画は、宮城県の既存計画と連携を図りつつ、サイクルツーリズム推進協会とともに「震災復興・伝承みやぎルート」の整備や地域部会を立ち上げ、サイクルルートの策定支援なども行っていく。

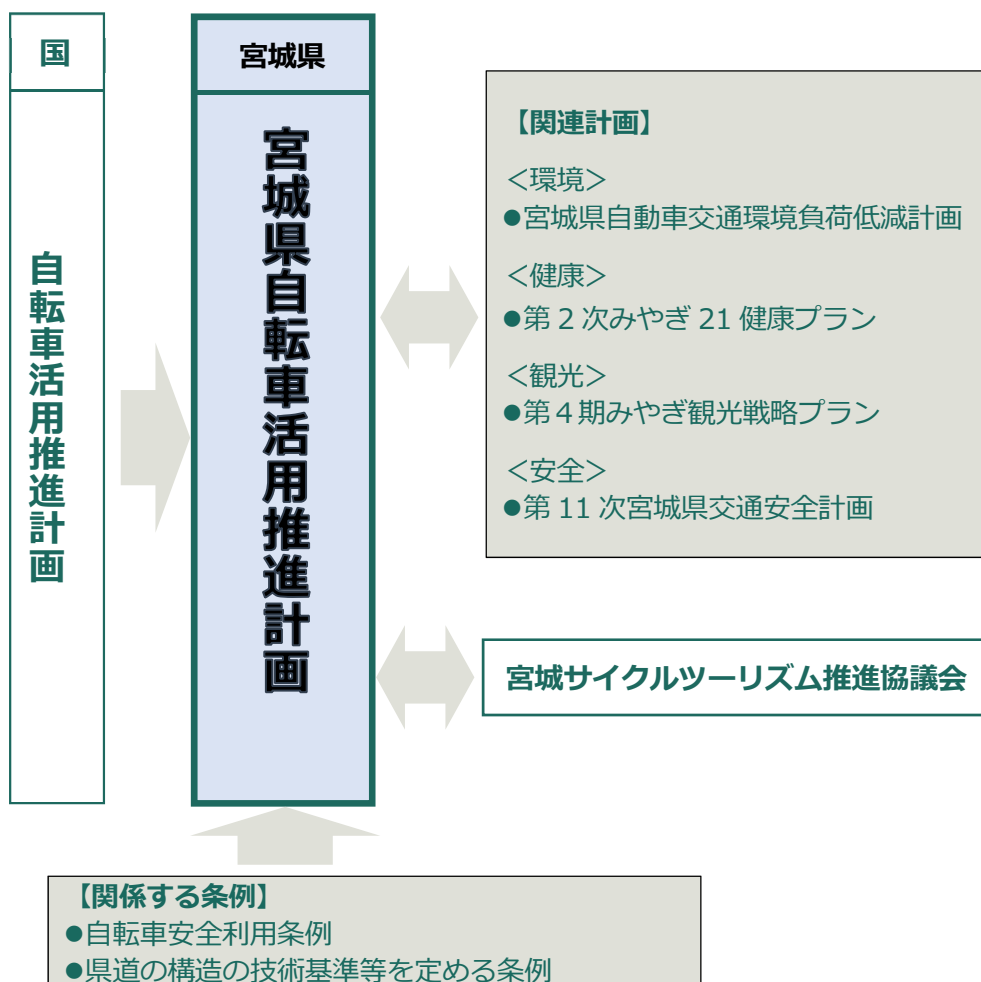


図 2-1 計画の位置付け

2.2 宮城県における自転車活用推進の取り組み

(1) サイクルツーリズムについて

○ 宮城サイクルツーリズム推進協議会

宮城県内では、自転車周遊環境の構築により地域活性化と、自転車を活用した観光（サイクルツーリズム）の推進を目的に官民で組織した「宮城サイクルツーリズム推進協議会」が設立されている。

宮城サイクルツーリズム推進協議会では、サイクルツーリズムのモデルルートとして沿岸部を巡る「震災復興・伝承みやぎルート」を設定し、走行環境及び受入環境の整備、情報発信の具体的取り組みの検討を進めつつ、県内市町村の参画のもと地域部会を設け、各地域内におけるモデルルートの策定支援や「震災復興・伝承みやぎルート」との連携を図ることとしている。

表 2-1 宮城サイクルツーリズム推進協議会の概要

設立目的	沿岸地域と内陸部が一体となり、国内外からの多様な旅行者が地域観光資源や震災遺構・震災伝承施設など、県内各地を安全に自転車で周遊できる環境を構築することにより、地域の活性化を目指す。
設立年月	平成 31(2019)年 1 月、平成 29(2017)年 11 月に準備委員会を設立
構成団体 (五十音順)	阿武隈急行株式会社、株式会社河北新報社、仙台空港鉄道株式会社、仙台国際空港株式会社、仙台市、仙台市交通局、国土交通省東北運輸局、国土交通省東北地方整備局、東日本旅客鉄道株式会社仙台支社、宮城県、宮城県警察本部、宮城県サイクリング協会、宮城県商工会議所連合会、宮城県商工会連合会、宮城県バス協会、ヤフー株式会社
会 長	国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所長
事 務 局	国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所、宮城県

○ 宮城サイクルツーリズム推進協議会との連携

本計画では、宮城サイクルツーリズム推進協議会と連携し、「震災復興・伝承みやぎルート」を基本に、県内のサイクルルートの設定や自転車利用の考え方や、活用に関する施策の方向性を策定していく。

○ 宮城サイクルツーリズム推進協議会との連携した具体的な取り組み

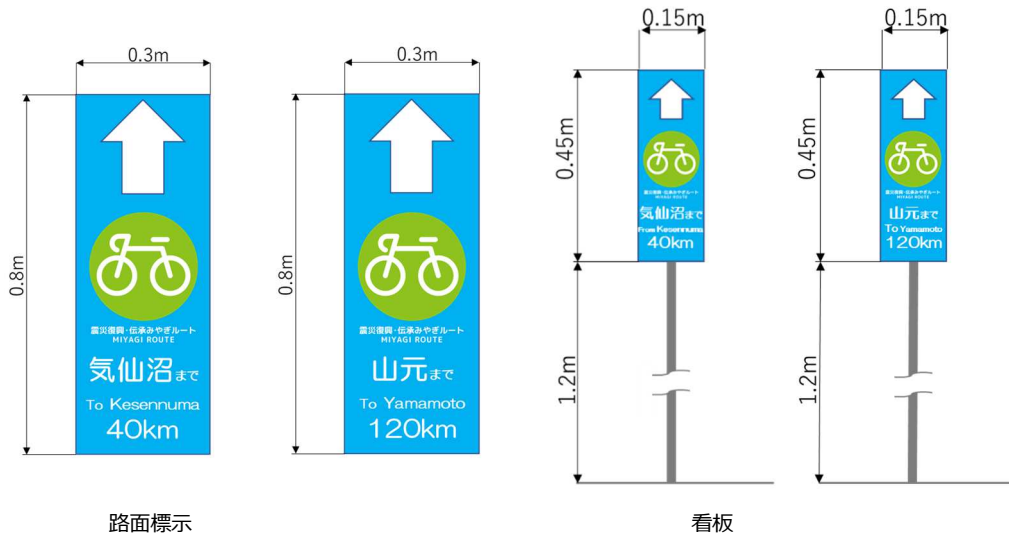
■ 路面整備

自転車の通行位置を明示する矢羽根
やピクトグラム等の設置



出典：第1回宮城サイクルツーリズム推進協議会資料

■ 案内看板の設置



出典：宮城サイクルツーリズム推進協議会「震災復興・伝承みやぎルート」整備マニュアル(案)

- 観光施設・道の駅・伝承施設等にサイクルラック・駐輪場・貸出工具等を設置



- 観光・飲食・災害伝承・産業・社会資本等を網羅した総合的なガイドアプリの提供



- サイクルトレインを活用したツアー企画等の提案と情報発信
(ホームページ,SNS,イベント連携等)



出典：第1回宮城サイクルツーリズム推進協議会資料

(2) 自転車安全利用条例の策定

宮城県では、自転車の安全な利用のための施策を総合的かつ計画的に推進し、歩行者、自転車等が共に安全に通行できる、安全・安心な地域社会を実現するため、自転車の安全利用の推進について基本理念を規定するとともに、宮城県、県民等その他の主体の責務及び役割を明確化し、自転車の安全利用に関する施策の基本的な事項を規定する、「自転車安全利用条例」を制定した(略)。(令和3(2021)年4月1日施行)

<自転車の安全利用の推進の基本理念>

自転車の利用推進は

- ・自転車が環境への負荷の低減
- ・県民等の健康の増進
- ・災害時の交通機能の維持
- ・観光の推進等に資する

と認識し、宮城県、県民等、関係団体、自転車利用者及び保護者等が連携し自転車事故を防止。

<宮城県の責務>

- ・年代に応じた交通安全教育、啓発 等
- ・乗車ヘルメットの着用促進 等
- ・安全利用促進の取組に対する情報提供、助言等
- ・学校における交通安全に関する教育及び啓発のための情報提供
- ・関係機関等との緊密な連携と協力の要請

(3) 道路構造令の一部改正に伴う宮城県条例の改正

本来、自転車専用の通行空間を確保する必要があるが、用地上の制約などから、自転車道に必要な幅員（2m以上）を確保できない状況が生じている。

他方、近年では、道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯（幅員1.5m以上）の設置が進んでおり、自転車関連の交通事故件数の減少や道路利用者の不安感の低減等の効果が確認されている。

このような状況を踏まえ、既存の道路のみならず、新たに整備する道路における自転車通行空間の確保を推進するため、道路構造令を改正し、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の部分 n として「自転車通行帯」を新たに規定することとした(平成31(2019)年4月25日に施行)。

宮城県においても、県道の構造の技術的基準については、道路法により、条例で定めることとされていることから、道路構造令の一部改正を踏まえ、「県道の構造の技術基準等を定める条例」の改正を行った（令和2(2020)年4月1日施行）。



出典：国土交通省資料（平成31(2019)年4月16日記者発表）

図 2-2 自転車に関する道路構造令の改正概要

3 自転車をとりまく現状と課題

自転車の活用を推進するにあたり、良好な都市環境の形成、健康長寿、観光立国、事故のない安全で安心な社会を目指すため、「まちづくり」「健康増進」「観光振興」及び「安心・安全」の4つの観点から、アンケート調査の結果等も踏まえ、現状と課題を整理する。

<アンケート調査概要>

- ・調査地域：宮城県内居住者
- ・サンプルサイズ：1,000票（自転車利用者500票，自転車非利用者500票）
- ・調査回答者：15歳以上の登録モニター
- ・実施期間：令和2(2020)年1月10日～1月15日

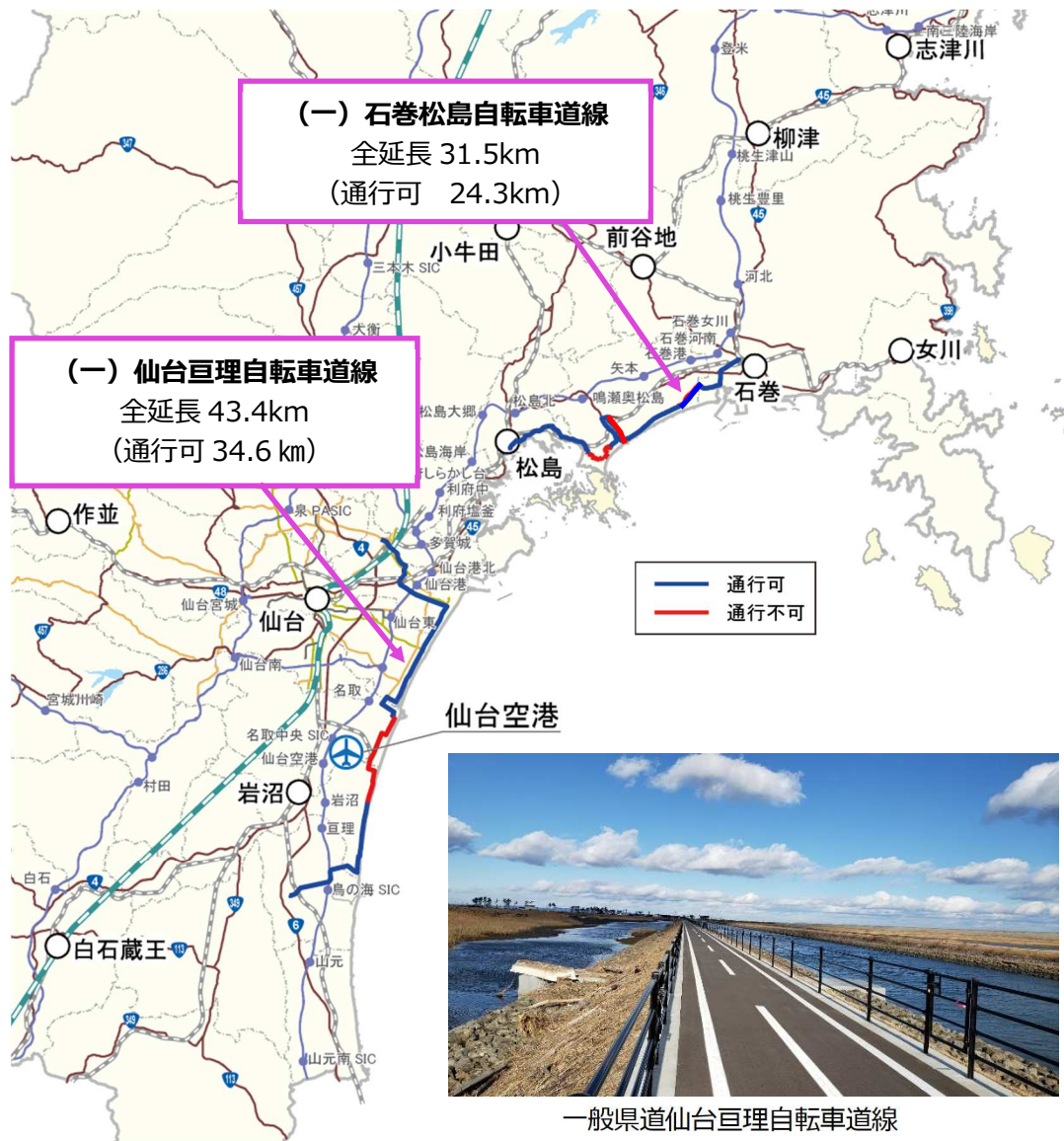
3.1 まちづくりにおける現状と課題

① 自転車走行空間の整備状況

<自転車歩行者専用道路>

自転車歩行者専用道路とは自転車及び歩行者の交通のために設けられる独立した道路であり、宮城県は東日本大震災で被災した約 74.9km の災害復旧工事を行っている。

一般県道石巻松島自転車道線、一般県道仙台巨理自転車道線は、総延長約 74.9km のうち、約 58.9 km の復旧が進んでいる。

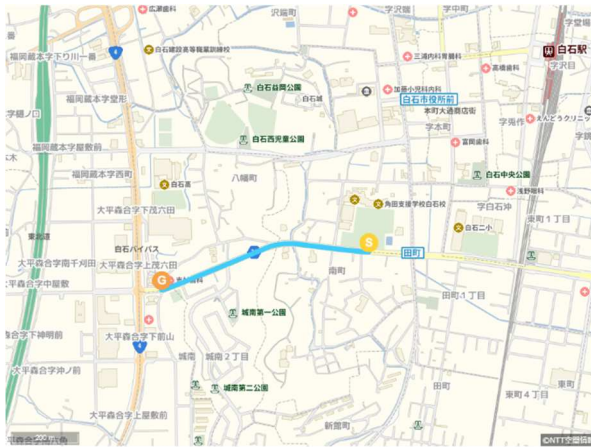


出典：東部土木事務所、仙台土木事務所資料（令和 2 年 10 月時点）

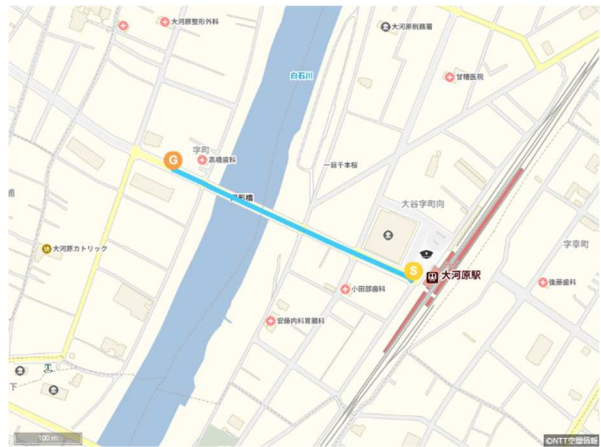
図 3-1 自転車歩行者専用道路の整備状況

＜自転車専用通行帯＞

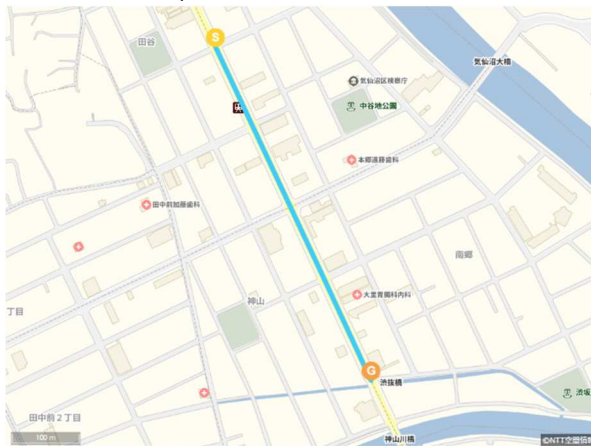
自転車専用通行帯は自転車の通行のために、車道の左端に設けられる車両通行帯で、宮城県管理道路では、8路線、総延長約4.5kmに自転車専用通行帯が整備されている。



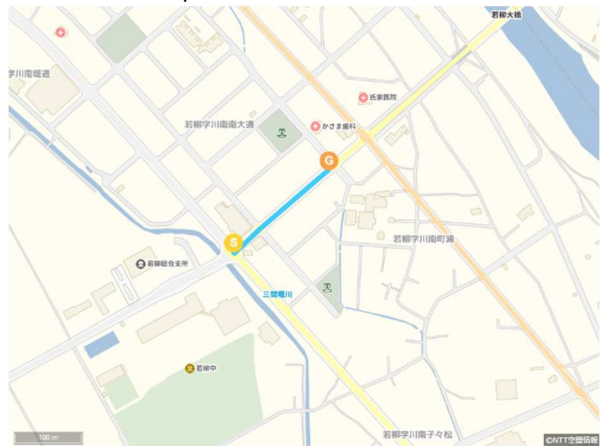
■県道白石丸森線
西進 650m, 東進 650m



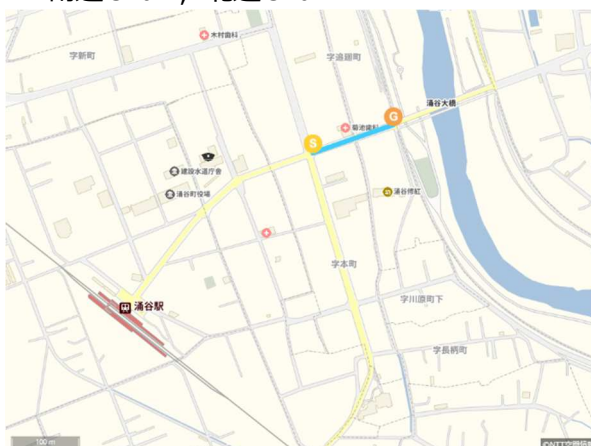
■県道大河原停車場線
西進 390m, 東進 370m



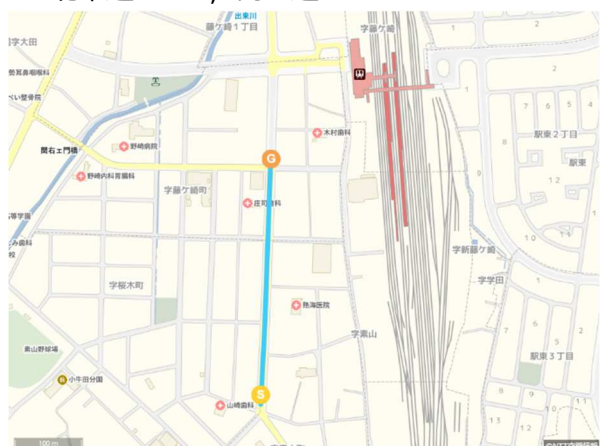
■県道気仙沼唐桑線
南進 540m, 北進 540m



■県道若柳築館線
北東進 180m, 南西進 180m



■県道涌谷田尻線
西進 120m, 東進 120m



■県道涌谷三本木線
南進 355m, 北進 355m

出典：宮城県警察資料（R1.12時点）

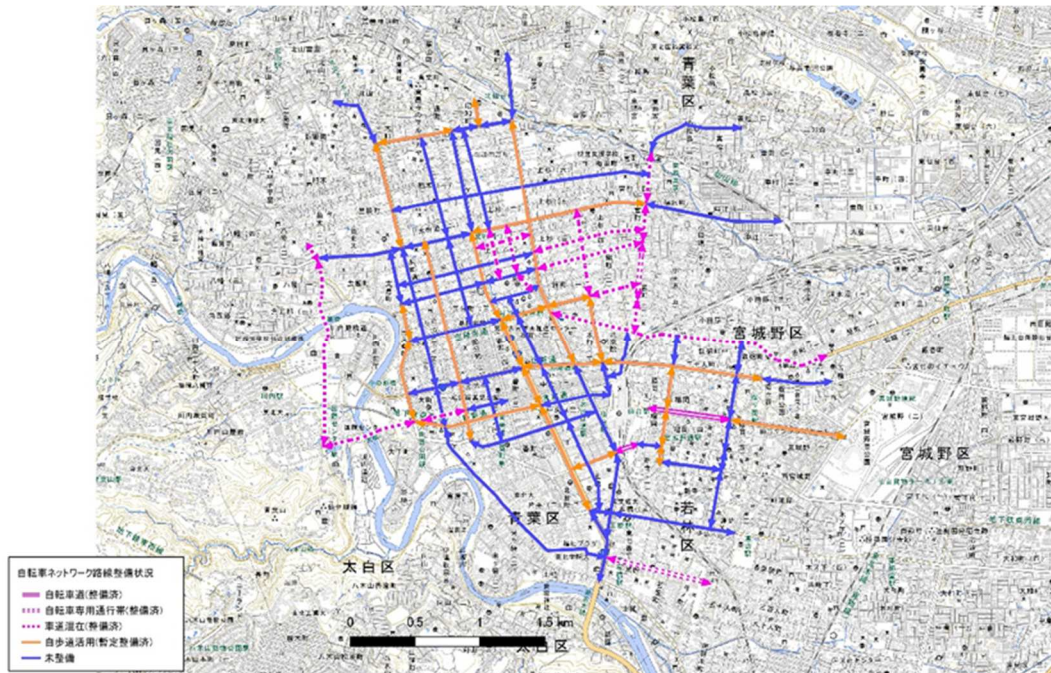
図 3-2 宮城県管理道路における自転車専用通行帯の整備状況

② 自転車ネットワーク計画の策定状況

安全で快適な自転車走行空間を効率的に整備することを目的に自転車ネットワーク計画を策定する。宮城県内の市町村では、仙台市と名取市が自転車ネットワーク計画を策定している。

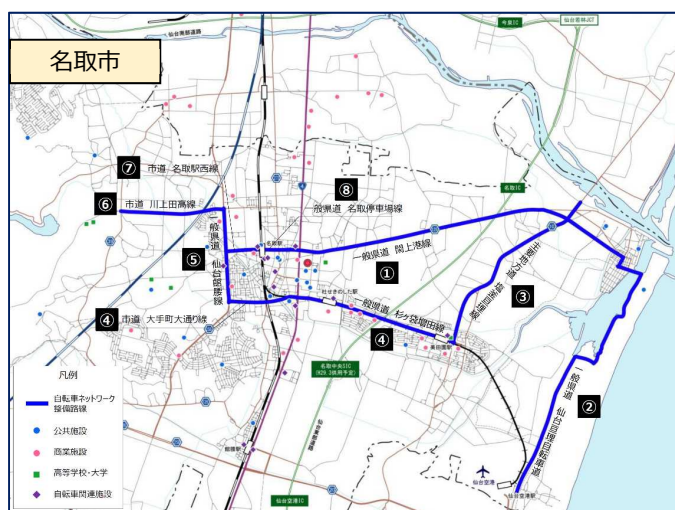
表 3-1 宮城県内の自転車ネットワーク計画策定状況

市町村名	計画・施策・事業	策定年	計画期間
仙台市	自転車の安全な利活用推進計画	令和 2 年	令和 7 年度まで
名取市	名取市自転車利用環境整備計画	平成 29 年	令和 8 年度まで



出典：仙台市「自転車の安全な利活用推進計画」

図 3-3 仙台市の自転車ネットワーク計画



出典：名取市「名取市自転車利用環境整備計画」

図 3-4 名取市の自転車ネットワーク計画

③ 自転車の活用推進のため重要と思う施策（自転車利用者・非利用者別）

（アンケート調査）

自転車活用推進に重要な施策として、自転車の利用有無に関わらず、「自転車通行空間の計画的な整備推進」が上位を占めた。

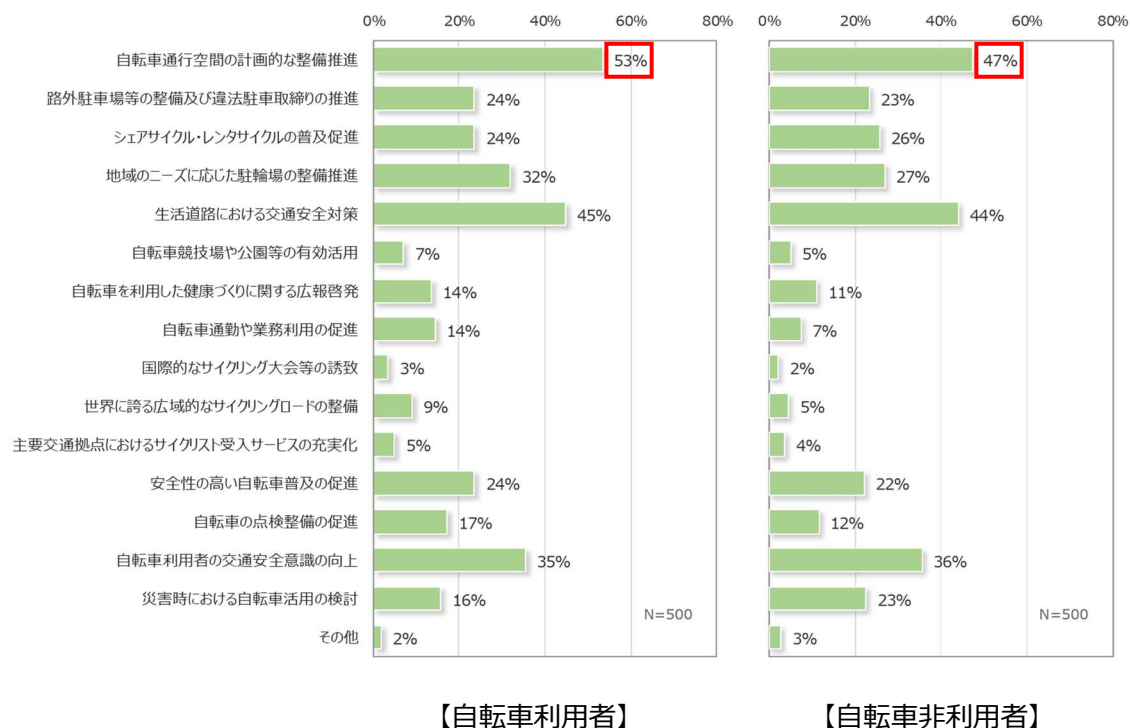


図 3-5 自転車の活用推進のため重要と思う施策

まちづくりの観点からみた現状**① 自転車走行空間の整備状況**

宮城県内の自転車歩行者専用道路，自転車専用通行帯など施設の整備は進んでいない。アンケート調査の結果から，自転車走行空間の整備については，重要視されている。

② 自転車ネットワーク計画の策定状況

宮城県内市町村で自転車ネットワーク計画が策定されているのは仙台市，名取市のみで，歩行者，自転車，自動車交通が適切に分離されていない。

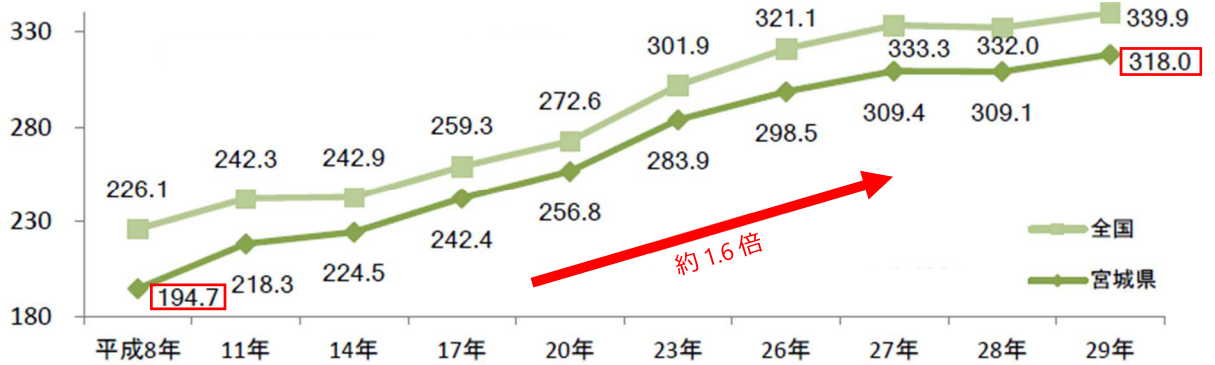
まちづくりの現状を踏まえた課題

自転車通行空間の分離が進んでいないことから，異種交通を適切に分離することで安全で快適な自転車走行空間の整備や走行空間の確保が必要である。

3.2 健康増進における現状と課題

① 国民医療費の推移

宮城県の一人当たりの国民医療費は、全国値より低い値となっているものの、増加傾向にあり、平成 8(1996)年と比較すると、平成 29(2017)年は、1.6 倍に増加している。



出典：厚生労働省「国民医療費の概況」, 「人口統計」, 「平成 17 年国勢調査」

図 3-6 一人当たりの国民医療費の推移

② 健康状況

<肥満傾向児>

年齢別の肥満傾向児の出現率では、5 歳の男子が 1 位、女子が 3 位、高校 2 年生男子が 2 位となるなど、ほとんどの年齢で全国平均を上回っている。

区分	年齢	男子					女子				
		宮城県	全国	差	H30年度 順位	H29年度 順位	宮城県	全国	差	H30年度 順位	H29年度 順位
		(%)									
幼稚園	5歳	8.26	2.58	5.68	1	2	6.21	2.71	3.50	3	8
小学校	1年生	7.34	4.51	2.83	6	2	6.32	4.47	1.85	11	2
	2	7.70	6.23	1.47	11	17	8.76	5.53	3.23	3	5
	3	8.58	7.76	0.82	15	5	9.38	6.41	2.97	7	9
	4	14.72	9.53	5.19	3	8	5.92	7.69	-1.77	39	9
	5	15.80	10.11	5.69	3	8	7.37	7.82	-0.45	35	10
	6	13.90	10.01	3.89	4	5	10.02	8.79	1.23	17	11
中学校	1年生	13.80	10.60	3.20	7	4	10.50	8.45	2.05	15	12
	2	10.63	8.73	1.90	12	18	8.45	7.37	1.08	15	25
	3	11.04	8.36	2.68	7	20	11.10	7.22	3.88	4	27
高等学校	1年生	14.93	11.01	3.92	8	1	9.11	8.35	0.76	16	15
	2年生	16.04	10.57	5.47	2	18	8.77	6.93	1.84	12	10
	3年生	13.41	10.48	2.93	7	21	10.98	7.94	3.04	6	17

※肥満傾向児とは、性別・年齢別・身長別標準体重から肥満度を求め、肥満度が 20%以上の者をいう

※肥満度 = (実測体重 - 身長別標準体重) / 身長別標準体重 × 100 (%)

出典：宮文部科学省「学校保健統計」

表 3-7 年齢別肥満傾向児の出現率の推移

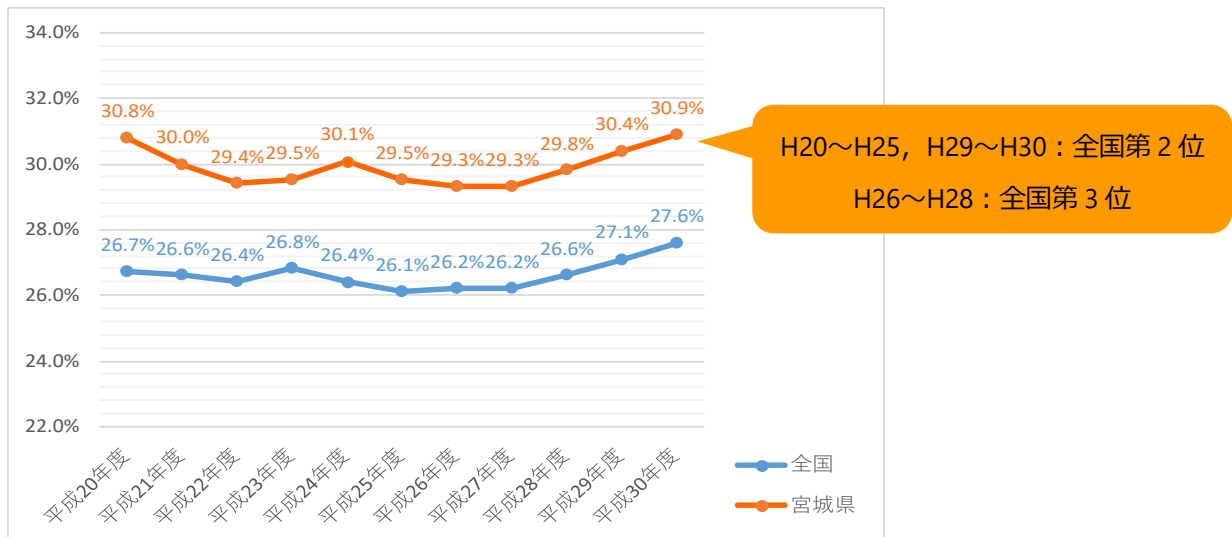
<メタボリックシンドローム>

メタボリックシンドローム（代謝症候群「メタボリック（代謝）+シンドローム（症候群）」の略）とは、内臓脂肪の蓄積に加え、高血糖・高血圧などのリスク要因が重複している状態で、腹囲に加え、脂質、血圧、血糖の3つの項目のうち2つ以上あてはまると「メタボリックシンドローム該当者」、1つあてはまると「予備群」に判定される。

宮城県のメタボリックシンドローム該当者及び予備群の割合は、特定健診が開始された平成20(2008)年から11年連続で全国ワースト3位以内と、高い割合で推移している。

※特定健診：生活習慣の予防のため、40歳から74歳までの方を対象として行われる健診

	メタボリックシンドローム該当者+予備群		
	全国	宮城県	順位
平成20年度	26.7%	30.8%	2
平成21年度	26.6%	30.0%	2
平成22年度	26.4%	29.4%	2
平成23年度	26.8%	29.5%	2
平成24年度	26.4%	30.1%	2
平成25年度	26.1%	29.5%	2
平成26年度	26.2%	29.3%	3
平成27年度	26.2%	29.3%	3
平成28年度	26.6%	29.8%	3
平成29年度	27.1%	30.4%	2
平成30年度	27.6%	30.9%	2

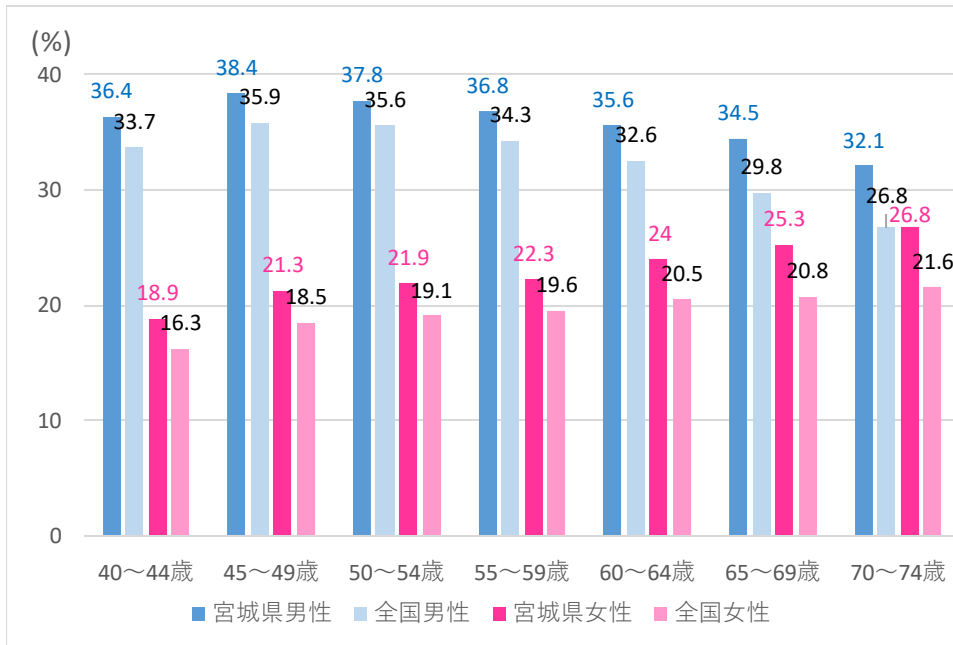


出典：厚生労働省「特定健診・特定保健指導に関するデータ」

図 3-8 メタボリックシンドローム該当者及び予備群の割合の推移

<肥満度>

宮城県では、40歳から74歳までの全ての年代で、BMI（Body Mass Indexの略：肥満度を表す指標）が肥満に分類されるBMI=25.0以上の所見率が男女ともに全国よりも高くなっている。



※所見率：健康診断を実施した医師から何らかの異常の所見が認められる割合
出典：NDB オープンデータ

図 3-8 特定検診の年齢階級別のBMI25.0以上の所見率

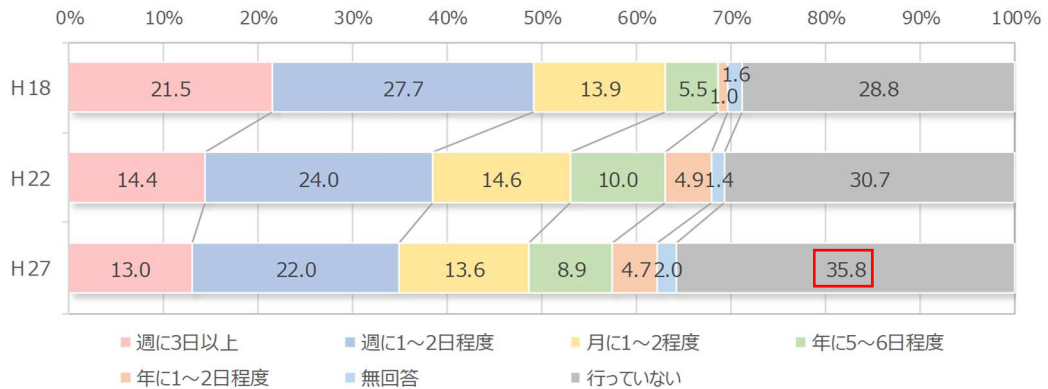
表 3-3 肥満度を表す指標：BMI 数値の分類

BMI (kg/m ²)	判定
18.5 未満	低体重
18.5 以上 25.0 未満	ふつう
25.0 以上	肥満

※BMI=体重 (kg) ÷身長 (m) ÷身長 (m)

② スポーツの実施状況

宮城県内では、スポーツを行っていない人の割合が増加傾向にあり、平成 27(2015)年には全体の 35.8%を占める。

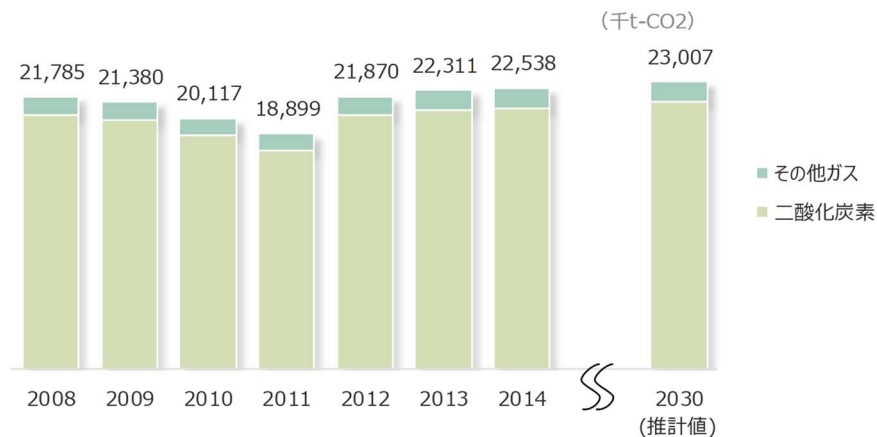


出典：宮城県「H27 スポーツに関する県民アンケート結果報告書」

図 3-9 成人のスポーツ実施率（宮城県）

③ 温室効果ガスの排出状況

温室効果ガスの排出量の推移をみると、東日本大震災の影響を受けた平成 23(2011)年度までは減少傾向にあったが、震災復興や原子力発電所の停止等に伴い増加しており、令和 12 年(2030)年には 2,300 万 7 千 t-CO₂ まで増加すると推計されている。



出典：宮城県「宮城県地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」

図 3-10 宮城県内の温室効果ガス排出量の推移（CO₂ 換算）

④ 自転車を利用した健康づくりへの関心度（アンケート調査）

約 80%の人が運動不足を感じている。

現在自転車を利用した健康づくりに取り組んでいる人は 12%で、自転車を利用した健康づくりに大いに興味がある人と少し興味がある人の合計は 51%である。

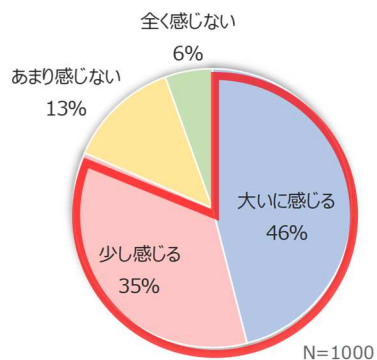


図 3-11 運動不足の認識度

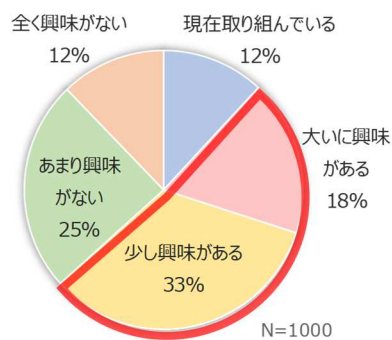


図 3-12 自転車を利用した健康づくりへの関心度

健康増進の観点からみた現状

① 医療費の負担増加

一人当たりの国民医療費は増加傾向にあり、平成 29(2017)年の国民医療費は、平成 8(1996)年の約 1.6 倍に増加している。

② 運動不足による健康課題

肥満傾向児の出現率が、幼稚園から高校までのほとんどの学年で全国平均以上、メタボリックシンドローム該当者及び予備群の割合が 11 年連続で全国ワースト 3 位以内となるなど、全ての年齢層で健康状態が懸念される。

③ スポーツの実施状況

宮城県ではスポーツを行っていない人の割合が増加傾向（平成 27(2015)年には全体の 35.8%を占める）であるが、アンケートによると自転車を利用した健康づくりへの関心度は半数を占める。

④ 温室効果ガスの排出状況

東日本大震災の影響を受けた平成 23(2011)年度までは減少方向にあったが、震災復興や原子力発電所の停止に伴い増加。

健康増進の現状を踏まえた課題

県内の健康をめぐる状況としては、特に肥満度やメタボリックシンドローム該当者及び予備群の割合が高いといった課題があり、これらの予防・改善により、健康増進を図っていく必要がある。

アンケート結果によると、スポーツを行っていない人が増加傾向にあるものの、自転車を利用した健康づくりへの関心が高いため、自転車利用への転換を促すことで自動車依存を減らし、健康増進を図ることが必要である（結果として温室効果ガスの低減することにも寄与）。

3.3 観光振興における現状と課題

① 自転車関連イベントの実施状況

宮城県内では「ツール・ド・東北」をはじめとして、ロードレースやヒルクライム等のレース系イベント、ご当地グルメも楽しめるサイクリング系イベントなど、様々なサイクルイベントが開催されている。コースの誘導やエイドステーションのスタッフとして、多くのボランティアが協力しており、「ツール・ド・東北」には500人以上のボランティアが参加している。



ツール・ド・東北

- 主催：株式会社河北新報社，ヤフー株式会社
- 開催場所：宮城県沿岸部
- 開催回数：7回
- 前回参加者数：約3700人



蔵王ヒルクライム・エコ

- 主催：宮城県蔵王町，蔵王町教育委員会
- 開催場所：宮城県蔵王町
- 開催回数：8回
- 前回参加者数：614人



グル麺ライド

- 主催：ツール・ド・みちのくおとぎ街道実行委員会
- 開催場所：山形県高畠町・南陽市，宮城県七ヶ宿町・白石市
- 開催回数：3回
- 前回参加者数：約550人



ツール・ド・347

- 主催：宮城県加美町，山形県尾花沢市
- 開催場所：宮城県加美町，山形県尾花沢市
- 開催回数：3回
- 前回参加者数：約210人



サイクルフェスタ丸森

- 主催：丸森町役場
- 開催場所：宮城県丸森町
- 開催回数：7回
- 前回参加者数：約640人



ツール・ド・いちはさま

- 主催：ツール・ド・いちはさま実行委員会
- 開催場所：宮城県栗原市
- 開催回数：2回
- 前回参加者数：267人

図 3-13 宮城県内の主なサイクルイベント開催状況

② サイクルツーリズムの推進に向けた取り組み

＜宮城サイクルツーリズム推進協議会＞

宮城サイクルツーリズム推進協議会では、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートとして、「震災復興・伝承みやぎルート」を設定し、走行環境及び受入環境の整備、情報発信・広報に取り組むこととしている。



出典：第2回宮城サイクルツーリズム推進協議会資料

図 3-14 震災復興・伝承みやぎルート

<宮城県>

宮城県では、松島湾エリアの3市3町と連携し、国内外からの誘客増加を目指す「松島湾ダーランド推進計画」を策定し、松島湾エリアの広域観光に取組んできた。

平成29(2017)年には、全国事例を参考に、松島湾エリアにおけるサイクルツーリズムの可能性について検討するシンポジウムを開催した。

令和2(2020)年10月にオープンした松島水族館跡地を活用した新施設「宮城県松島離宮」では、レンタサイクルの貸出しをおこなっており、松島湾エリアサイクルツーリズムガイドブックを見ながら、日本三景松島の景観を楽しむことができる。



松島湾エリアの魅力発信
自転車観光による地域活性化にむけて
松島湾サイクルツーリズムシンポジウム

近年自転車による観光・サイクルツーリズムについては、しまなみ海道・青森県などで注目を浴び、インバウンドも含めて様々な成功事例が出ています。宮城県内でもサイクルイベントなどの取組で、県内外および国外からのサイクリストを集めています。今回、宮治市の事例をもとに、地方創生の取組として環境整備を進めている同地区の取組や課題、そして目指している将来像について事例発表いただきます。その後、パネルディスカッションにて松島湾エリアのサイクルツーリズムの可能性について検討します。

と き ● 2017. **3.17** (金) 14:00~17:00
 早開場13:30

場 所 ● **ホテル松島 大観覧** 会場:コングレガションホール「千代」
本館 〒981-0213 宮城県宮城県松島町松島水産10-76(駐車場有)
 電話 〒11 仙台駅からJR松島線約40分、松島海岸駅下車、(専用シャトルバス)で約5分

参加費 ● 無料(要申込)

定 員 ● 100名 ※定員に達し次第締め切らせていただきます

第1部 事例発表「サイクルツーリズムによる観光振興
 14:00~
 ~「サイクルリストの聖地」宮内しまなみ海道~」
宮治市長兼観光振興サイクルロード推進室 中田 尚彦 氏

第2部 パネルディスカッション
 15:15~
 テーマ「マツシマ湾サイクルツーリズムによる新たな観光振興と、日本三景松島を中心とした観光地帯の連携による観光モデルの形成について」
パネリスト
 ● 宮治市長兼観光振興サイクルロード推進室 中田 尚彦 氏
 ● 八重洲出版「サイクルスポーツ」編集長 栗山 尚久 氏
 ● リー・ロジャース Lee Rodgers 氏
 ● しまなみ(サイクルロードチーム)
 ● DIMENSION(自転車アパレルショップ)
 コーディネーター ● 地域社会デザインラボ 遠藤 智栄 氏

主催:宮城県

出典：多賀城市観光協会ホームページ

図 3-15 シンポジウムチラシ

③ サイクルイベントへの参加意向（アンケート調査）

宮城県内で行われたサイクルイベントに参加したことがない人は93%である。

今後サイクルイベントに「ぜひ参加したい」人は7%、「機会があれば参加したい」人は39%である。

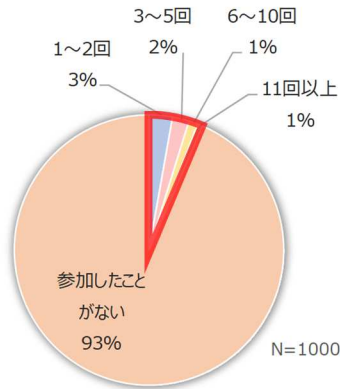


図 3-16 宮城県内のサイクルイベント参加回数

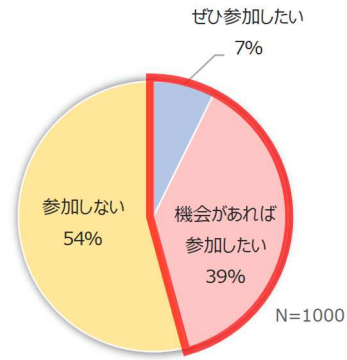


図 3-17 今後の参加意向

観光振興の観点からみた現状

① 自転車関連イベントの実施状況

宮城県内各地で自転車を活用したイベントが地域と一体となって開催されている。

② サイクルツーリズムの推進に向けた取組

サイクルツーリズム推進協議会では、先進的なサイクル環境の整備を目指すモデルルートとして「震災復興・伝承みやぎルート」を設定し、走行環境及び受入環境の整備、情報発信・広報に取り組むこととしている。

③ サイクルイベントの参加意向

サイクルイベントに参加したことがある人は少数であるが、アンケート結果では参加したい意向の人も一定程度存在している。

観光振興の現状を踏まえた課題

サイクルイベントに参加したことがある人が少数であるものの、参加意欲がある人も存在することから、サイクルイベントを拡充や情報を発信し、参加者を増やすことが必要である。また、「震災復興・伝承みやぎルート」の整備をはじめ、サイクルルートの整備が必要である。

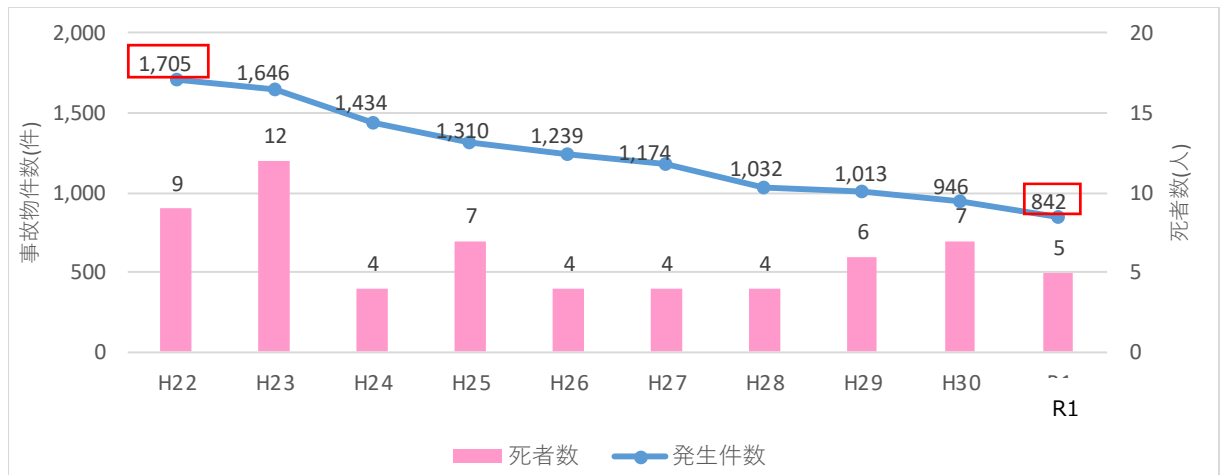
3.4 安全・安心における現状と課題

① 自転車関連事故発生状況

<自転車関連事故件数>

自転車事故の発生件数は減少傾向が続いており、平成 22(2010)年と比較すると、令和元(2019)年には半数程度にまで減少している。

一方、死者数は、平成 28(2016)年以後増加傾向にあったが、令和元(2019)年は減少している。

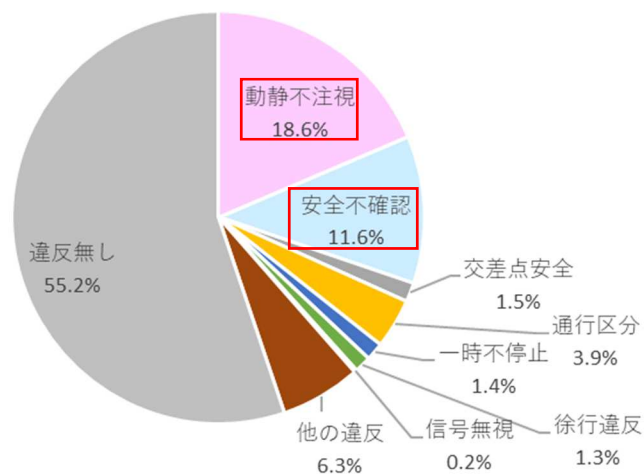


出典：宮城県警察ホームページ「令和元年中自転車の交通事故発生状況」

図 3-18 自転車事故件数の推移

<違反類型>

自転車乗車中の事故のうち、半数程度に違反が認められており、動静不注視が 18.6%と最も多く、次いで安全不確認が 11.6%となっている。

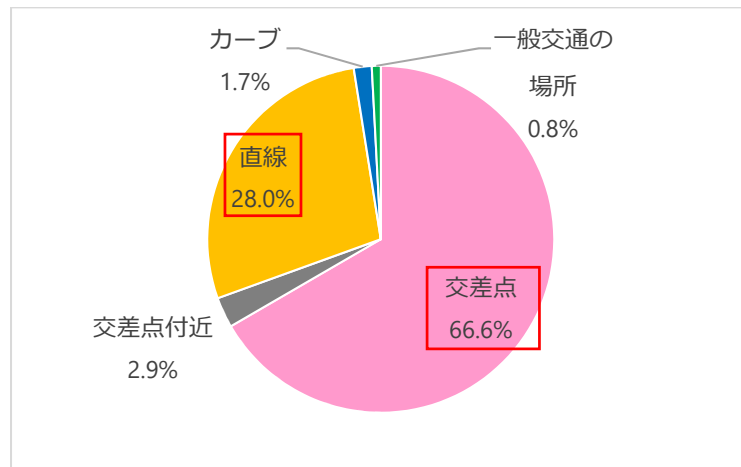


出典：宮城県警察ホームページ「令和元年中自転車の交通事故発生状況」

図 3-19 自転車事故の違反類型割合 (R1)

<自転車事故の衝突地点道路形状>

自転車事故における衝突地点の道路形状は、交差点が66.6%と半数以上を占めている。また、直線での自転車事故も28.0%と多くなっている。

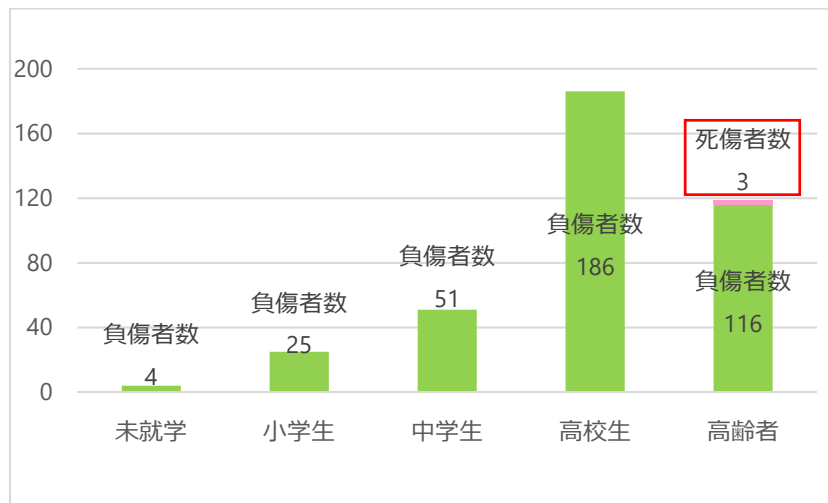


出典：宮城県警察ホームページ「令和元年中自転車の交通事故発生状況」

図 3-20 自転車事故の衝突地点道路形状 (R1)

<自転車事故の学識>

死傷者数を学識別にみると、高校生と高齢者が多数を占めており、死傷者については、いずれも高齢者である。



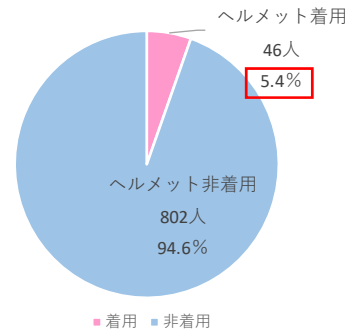
出典：宮城県警察ホームページ「令和元年中自転車の交通事故発生状況」

図 3-21 自転車事故における学識別死傷者数 (R1)

＜自転車事故のヘルメット着用状況＞

令和元(2019)年の自転車乗用中の死傷者 848 人のうち、ヘルメットを着用していたのは 46 人 (5.4%) であり、ヘルメットの着用率は低い。

	死亡	重傷	軽傷	死傷者計
着用	0	5	41	46
非着用	5	114	683	802
うち効果あり	5	29	87	121



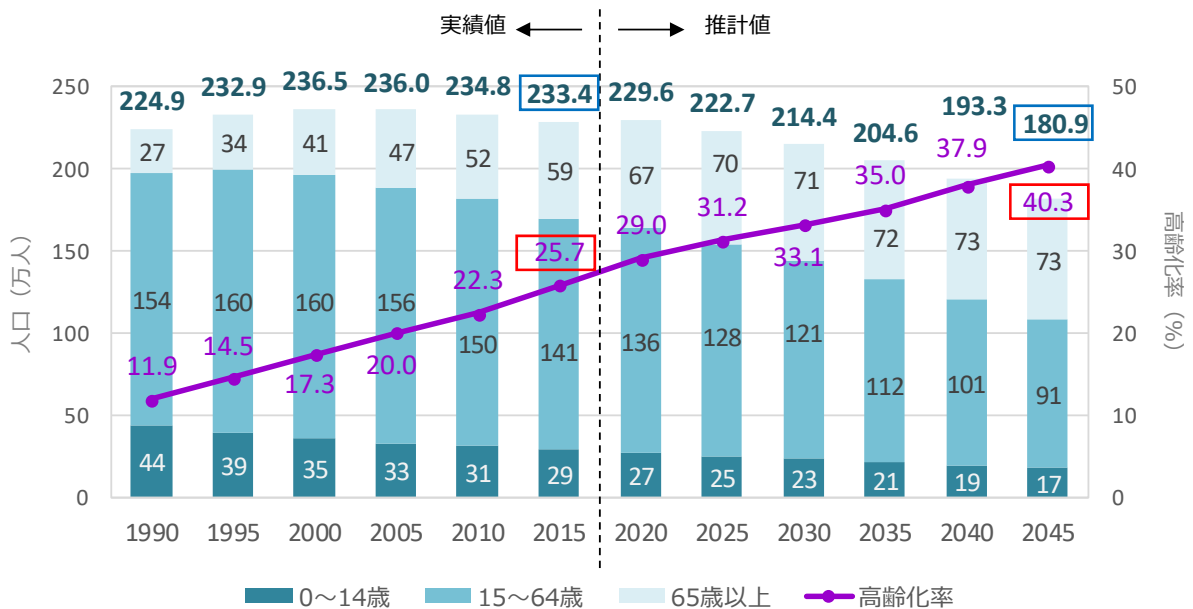
出典：宮城県警察ホームページ「令和元年中自転車の交通事故発生状況」

図 3-22 自転車乗用中の死傷者のヘルメット着用状況 (R1)

② 人口構造

総人口は平成 22(2010)年をピークに減少傾向にあり、平成 27(2015)年の総人口は 233.4 万人となっている。令和 27(2045)年には現状の約 8 割にまで減少するなど、今後も人口の減少は続くと推計されている。

特に 14 歳以下の年少人口の減少、65 歳以上の老年人口の増加が予測されており、高齢化率は、平成 27(2015)年の 25.7%から、令和 27(2045)年には 40.3%に上昇すると推計されている。

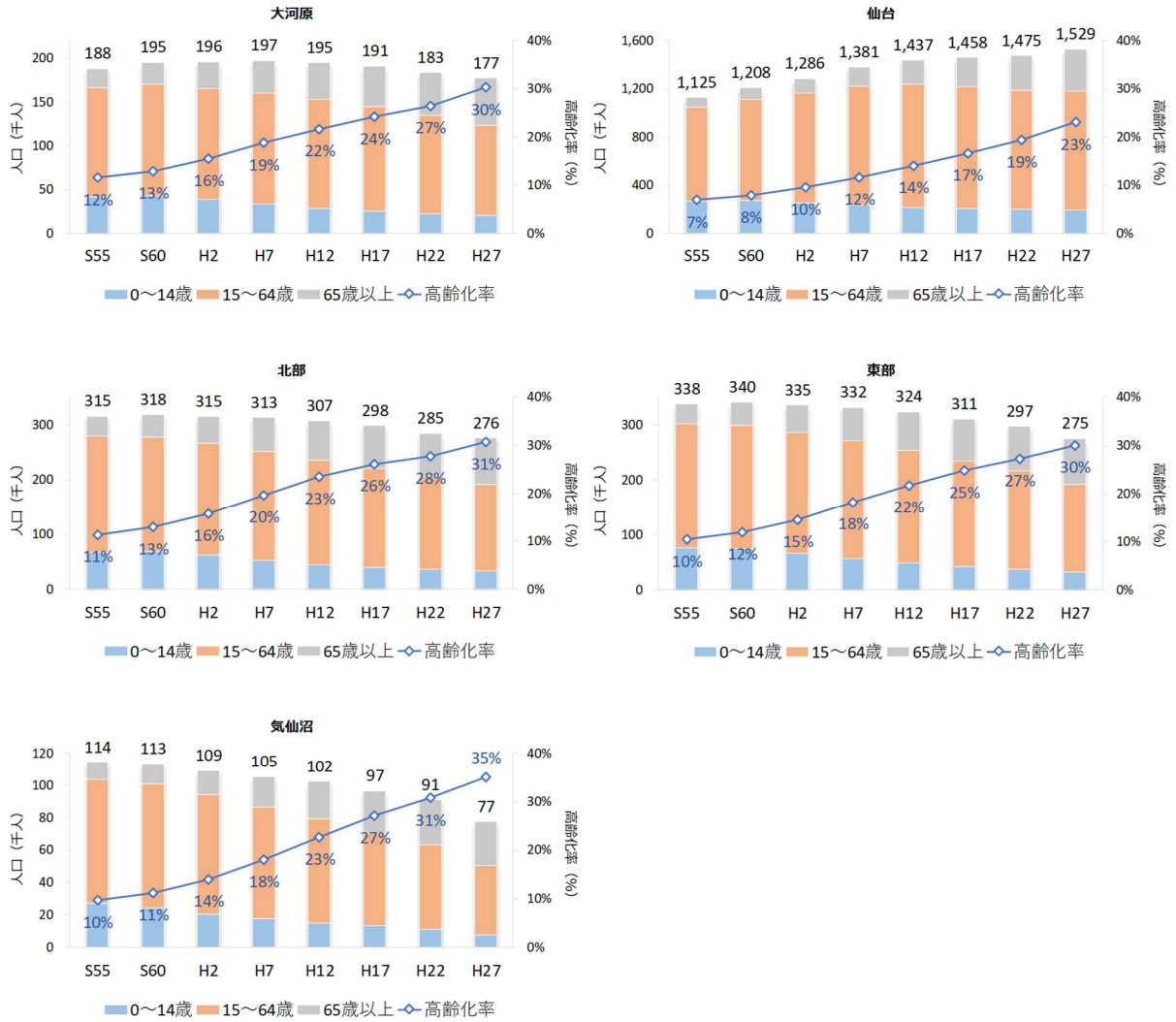


出典：国勢調査，国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」

図 3-23 宮城県の年齢階層別人口の推移

<地域別人口の推移>

仙台エリアの人口は、年々増加を続けており、他の地域と比較して高齢化率が低い。大河原エリア、北部エリア、東部エリア、気仙沼エリアでは、人口減少が進んでいる。特に、気仙沼エリアは、東日本大震災前後で人口が大きく減少しており、最も高齢化が進んでいる。



出典：国勢調査

図 3-24 地域別年代別人口推移

③ 交通安全教育の実施状況

<教育の指針>

国家公安委員会は、地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行うことができるようにするとともに、都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため、交通安全教育指針を作成し、公表している。

この指針には、交通安全教育を行う者の基本的な心構えのほか、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が示されている。

第1章 交通安全教育を行う者の基本的な心構え

4 参加・体験・実践型の教育手法の活用

受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を体験に基づいて習得しその必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育手法を積極的に活用することが必要である。

- ・道路外のコースの運転による運転技能及び知識の習得の程度の認識
- ・ビデオ等の視聴覚教材又は運転シミュレーターを用いた交通事故発生状況の疑似体験

出典：警察庁「交通安全教育指針」

図 3-25 交通安全教育指針における交通安全教育を行う者の基本的な心構え

＜宮城県内の実施状況＞

宮城県内の中学校や高等学校では、スタントマンが自転車事故現場を再現し、事故の恐ろしさを実感することのできるスケアード・ストレート方式による自転車安全教室が実施されている。

仙台市は、伊達武将隊が自転車で仙台城下を散歩しながら自転車のルールやマナーを学んでいく動画を作成し公開している。



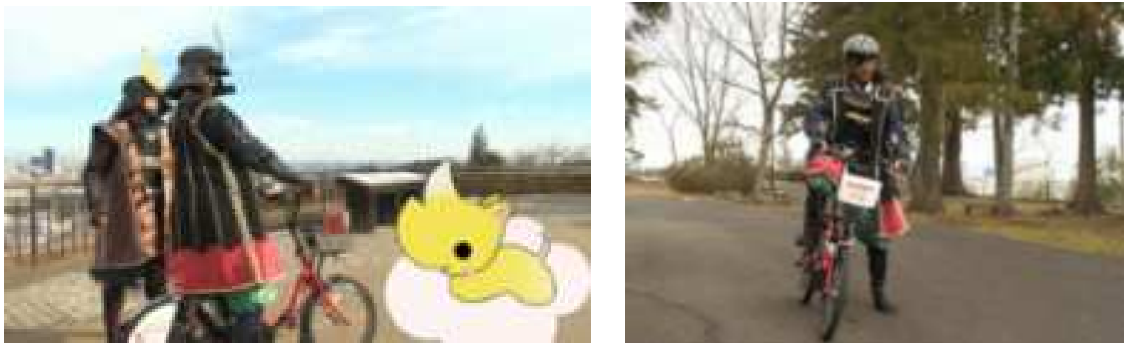
出典：仙台市ホームページ「スケアード・ストレート方式による自転車安全利用教室」

図 3-26 スケアード・ストレート方式による自転車安全利用教室



出典：仙台市ホームページ「スケアード・ストレート方式による自転車安全利用教室」

図 3-27 自転車用ヘルメット展示コーナー



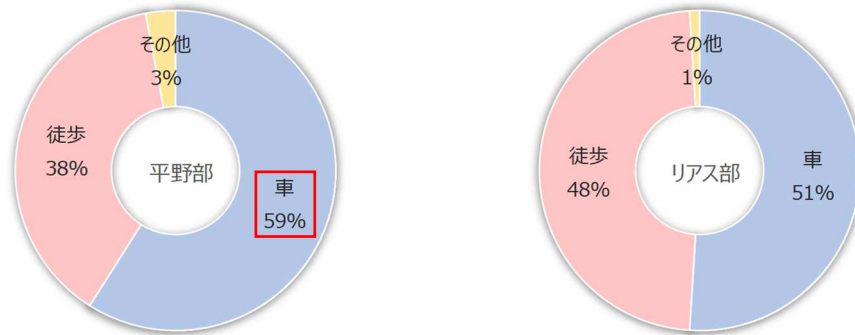
出典：仙台市ホームページ「自転車の交通安全の推進」

図 3-28 伊達武将隊による自転車交通安全啓発動画

④ 災害時の移動状況

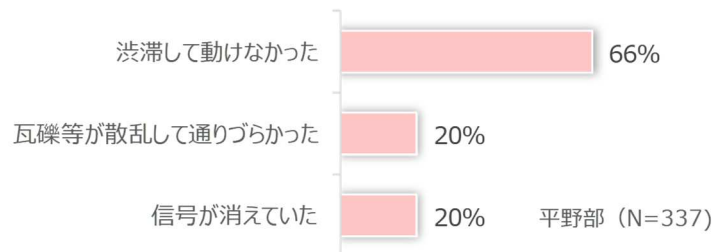
東日本大震災の津波避難では、大半が徒歩か車で避難している。

特に、平野部では 59%が車を利用しており、渋滞が引き起こされ、徒歩での避難が困難な人や緊急車両の通行等に支障が生じた。



出典：宮城県「宮城県津波対策ガイドライン」

図 3-29 津波避難時の交通手段 (宮城県)



出典：宮城県「宮城県津波対策ガイドライン」

図 3-28 避難路の問題点 (平野部の上位3項目)

⑤ 自転車利用者の安全利用意識の実態 (アンケート調査)

<通行位置>

自転車の通行位置は、46%が「車道を多く走行」している一方、39%は「歩道を多く走行」している。

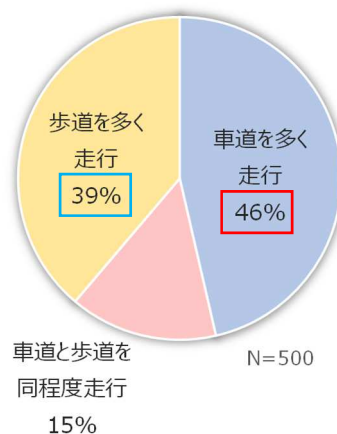


図 3-30 自転車の通行位置

<自転車での走行時に意識していること>

走行時に意識していることとして、「車道の左端を通行する」は72%と高い一方、他の項目についての関心度が低い。

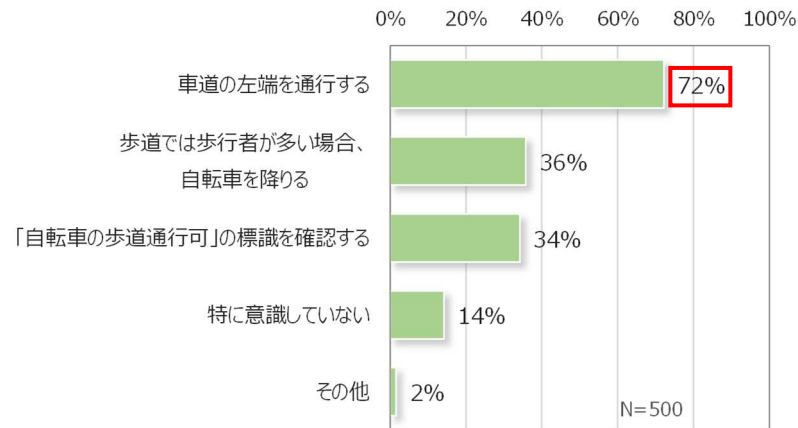


図 3-31 自転車での走行時に意識していること

<ヘルメットの着用状況，保険の加入状況>

ヘルメットの着用率は、13%と低い。

自転車保険の加入率は、50%と半数にとどまっている。

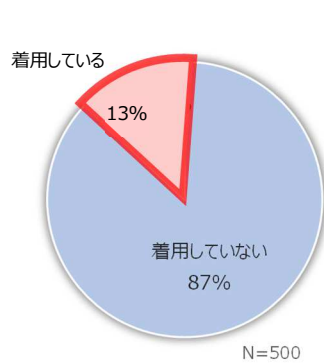


図 3-32 ヘルメットの着用状況

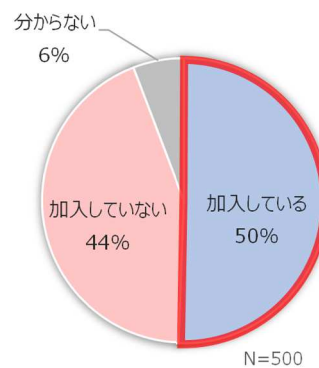


図 3-33 保険の加入状況

<安全教育の受講状況>

安全教育は、87%が「受講したことはない」または「覚えていない」と回答している。
 受講経験者のうち、交通安全意識が「大いに高まった」・「少し高まった」人の合計は82%であり、「あまり高まらなかった」・「全く高まらなかった」人の合計は18%である。

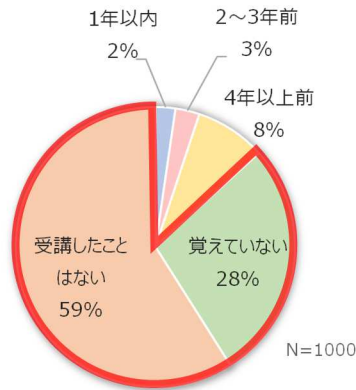


図 3-34 直近の自転車安全講習の受講時期

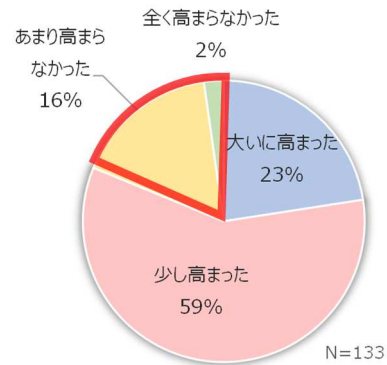


図 3-35 受講による交通安全意識の変化

<災害時に利用を想定している交通手段>

自転車利用者では48%が「自転車」、31%が「徒歩」、17%が「自動車」を災害時の交通手段と想定している。自転車を利用していない人では、53%が「徒歩」、27%が「自動車」、15%が「自転車」を災害時の交通手段と想定している。

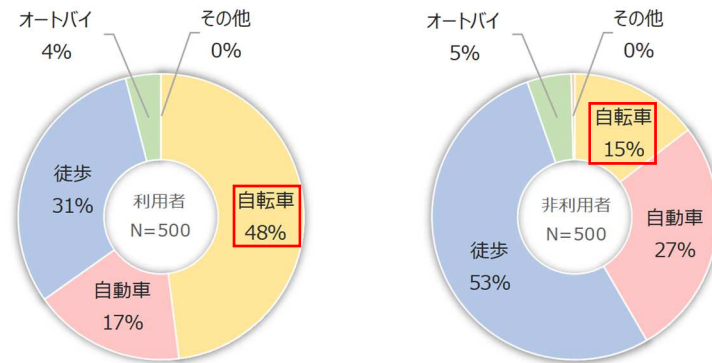


図 3-36 災害時に利用を想定している交通手段

安全・安心の観点からみた現状

① 自転車事故の発生

自転車事故の発生件数は減少傾向であるが、800件を超える事故が発生している。

② 人口構造

人口推計によると、人口減少が続く一方、高齢化率は今後も上昇すると推計されている。

③ 交通安全教室の実施状況

交通安全教室を実施しているものの、アンケート調査結果によると、自転車の交通安全教育は約9割が受講したことはない、または受講したことを覚えておらず、受講経験者でも、交通安全意識の向上効果をあまり感じていない人もいる。

④ 自転車安全利用意識の醸成

アンケート調査結果によると、自転車で走行するとき歩道を通行することが多いが、歩道通行時のルールが徹底されていない。また、ヘルメット着用率も低い。

⑤ 災害時の移動手段

被災時の避難は、大半が徒歩または車で避難している。

安全・安心の現状を踏まえた課題

自転車事故発生を一層減らすため、年代別の自転車交通ルールの周知を徹底し、自転車安全利用意識の醸成を図るなど、すべての道路利用者が安全で安心できる社会づくりが必要である。

また、東日本大震災では車で避難した人も多いが、車での避難が困難な場合が想定されることから、自転車での避難の検討を進めていく必要がある。

4 実現に向けた計画目標と施策展開

4.1 計画目標と施策

宮城県の現状を踏まえ課題を抽出し取組みを推進するため以下の目標を定め、施策を展開していく。

(1)まちづくり

現状
<ul style="list-style-type: none"> ○ 宮城県内の自転車走行空間や自転車専用通行帯など施設の整備は進んでいない。 ○ アンケート調査結果から、自転車走行空間の整備が重要視されている。 ○ 自転車ネットワーク計画の策定市町村は仙台市と名取市である。



課題
<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車通行空間の分離が進んでいないことから、異種交通を適切に分離することで安全で快適な自転車走通行空間の整備や走行空間の確保が必要である。



目標 1
自転車の役割拡大による良好な都市環境の形成



施策の方向性	具体的な取組
(1)自転車通行空間の計画的な整備促進	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車通行空間の整備 ②市町村における自転車ネットワーク計画の策定支援 ③走行空間やルートを示す案内サイン等のデザインや設置方法の統一を図る計画の作成
(2)自転車走行空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車専用通行帯等の規制実施 ②パーキング・メーター等の撤去 ③駐車禁止等の規制実施

(2)健康増進**現状**

- 一人当たりの国民医療費は増加傾向にある。
- 肥満度が全国平均以上、メタボリックシンドローム該当者及び予備群の割合が11年連続ワースト3位以内であるなど、全ての年齢層で健康状態が懸念される。
- 宮城県内ではスポーツを行っていない人が増加傾向にあるが、アンケート結果によると自転車を利用した健康づくりに関心が高い。
- 温室効果ガスの排出は東日本大震災以降増加している。

**課題**

- 県内の健康をめぐる状況としては特に肥満度等が高いといった健康状態が懸念され、これらの予防・改善により、健康増進を図っていく必要がある。
- アンケート結果によるとスポーツを行っていない人が増加傾向にあるものの、自転車を利用した健康づくりへの関心が高いため、自転車利用への転換を促し自動車依存を減らすことで温室効果ガスの低減することが必要である。

**目標 2****サイクルスポーツの振興による健康長寿社会の実現**

施策の方向性	具体的な取組
(1)幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興	①エコと健康につながる自転車利用に関する広報啓発活動の推進 ②「宮城県自転車競技場」の有効活用
(2)宮城県の資源を活用した自転車を楽しむきっかけづくり	①サイクルマップの普及促進 ②健康増進や観光事業と連携したサイクリイベント等の普及・促進

(3) 観光振興

現状
<ul style="list-style-type: none"> ○ 「震災復興・伝承みやぎルート」の走行環境及び受入環境の整備，情報発信・広報を取り組むこととしている。 ○ アンケート結果によるとサイクルイベントに参加したことがある人は少数だが，参加したい意向の人も一定程度存在する。



課題
<ul style="list-style-type: none"> ○ サイクルイベントに参加したことがある人が少数であるものの参加意欲がある人も存在することから，サイクルイベントを拡充や情報を発信し，参加者を増やすことが必要。また，「震災復興・伝承みやぎルート」の整備をはじめ，サイクルルートの整備が必要である。



目標 3
サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現



施策の方向性	具体的な取組
(1)宮城県の魅力と震災及び復興を発信するコンテンツの創出	<ul style="list-style-type: none"> ① 「震災復興・伝承みやぎルート」をはじめとする広域的なサイクルルートの整備 ② サイクルイベントの開催関係団体との連携 ③ サイクルツーリズム関連イベントとの連携 ④ サイクルツーリズムに関する国内外への積極的な情報発信

(4)安全安心**現状**

- 自転車事故発生件数は減少傾向であるが、800件を超えている。
- 高齢化率は、今後も上昇すると推計する。
- 自転車事故現場を再現した自転車安全教室が行われているが、アンケート結果によると受講したことを覚えていない人が多数いるなど、安全意識の向上効果は出ていない。
- 歩行者への配慮意識が低く、ヘルメット着用率も低い。
- 災害時の避難は、大半が徒歩または車で避難している。

**課題**

- 自転車事故発生を一層減らすため、年代別の自転車交通ルールの周知を徹底し、自転車安全利用意識の醸成を図るなど、すべての道路利用者が安全で安心できる社会づくりが必要。また、災害避難時に車で避難した人も多いが、車での避難が困難な場合が想定されることから自転車での避難の検討を進めていく必要がある。

**目標 4****自転車利用の意識醸成による安全安心の実現**

施策の方向性	具体的な取組
(1)自転車の安全利用の推進	①自転車損害賠償保険等への加入促進 ②乗車用ヘルメット着用の推進 ③自転車指導啓発重点地区・路線における指導啓発活動の積極的な推進 ④地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進
(2)年代に応じた交通安全教室の実施	①児童・生徒向けの交通安全教室の実施 ②高齢者向けの交通安全教室の実施
(3)災害時における自転車活用の推進	①災害時における正しい自転車利用方針の検討

5 目標達成に向けた施策と取組

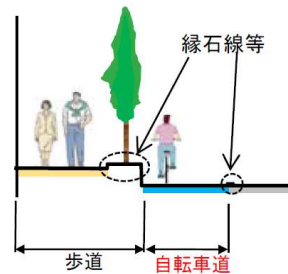
5.1 目標 1 自転車の役割拡大による良好な都市環境の形成

(1) 自転車通行空間の計画的な整備促進

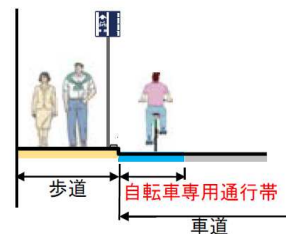
① 自転車通行空間の整備

歩行者、自転車、自動車等の異種交通を適切に分離するため、自転車通行空間の整備を行う。対象路線や区間については、「6 宮城県の自転車ネットワークの考え方」に基づき選定する。整備箇所については、効率的かつ効果的な整備促進のため、関係者と連携し、地域の状況に応じて選定する。

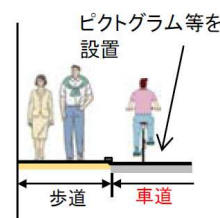
また、東日本大震災で被災した宮城県管理の自転車歩行者専用道についても、復旧に向け取り組んでいく。



自転車道（山元町）



自転車専用通行帯（山元町）



車道混在（松島町）

出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

図 5-1 自転車通行空間の整備イメージ

表 5-1 道路構造令による自転車走行空間整備形態選定の考え方

改正後		自転車		
		多※4 (500台/日以上)	少	
			歩行者	
		多 (500人/日以上)※4	少	
自動車	多※4 (4,000台/日以上)	自転車通行帯※1 自転車道	自転車通行帯※3 自転車道※1 自転車歩行者道	自転車歩行者道
	少	自転車通行帯※2 自転車道※1	/	

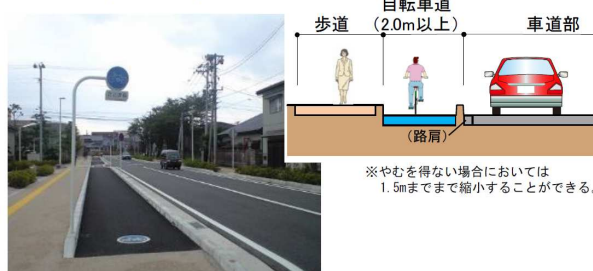
- ※1 新設道路においては、設計速度 60km/h 以上の場合、既設道路においては速度 50km/h 超の場合。
- ※2 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合（自動車と自転車の分離）。
- ※3 安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合（自転車と歩行者の分離）。
- ※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

出典：国土交通省「自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について」

【自転車通行帯】(新たに規定)



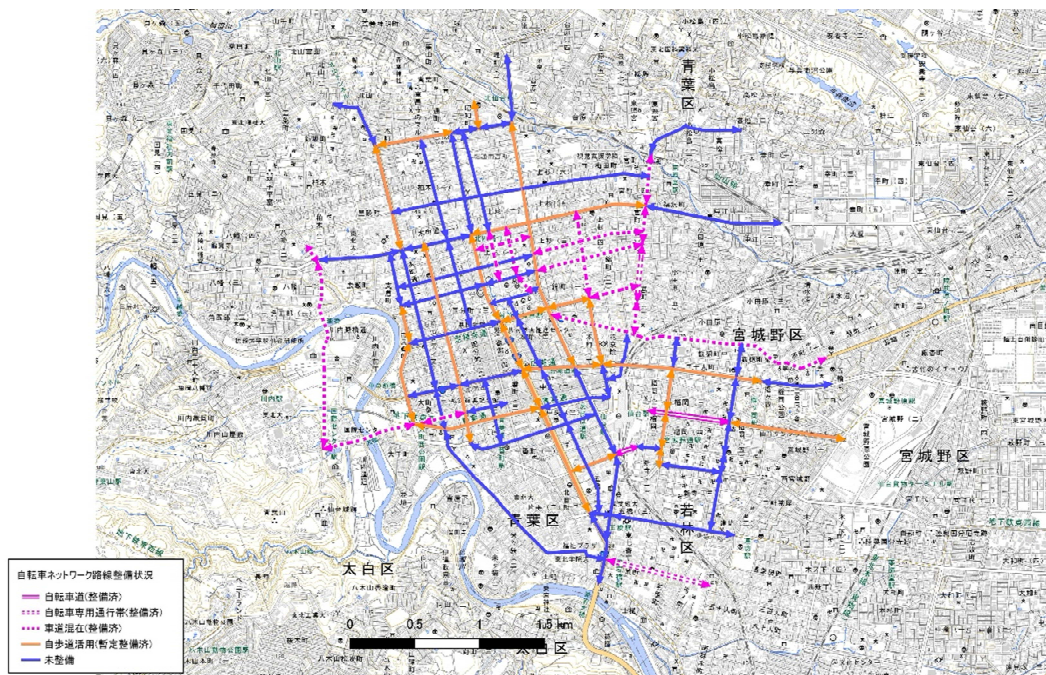
【自転車道】



出典：国土交通省資料（平成 31 年 4 月 16 日記者発表）

② 市町村における自転車ネットワーク計画の策定支援

本計画及び地方公共団体が自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考え方を示す「地方版自転車活用推進計画策定の手引き（国土交通省自転車活用推進本部 平成 30(2018)年 8 月）」を宮城県内の市町村へ周知し、市町村版の自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画を市町村で策定する際の支援を行う。

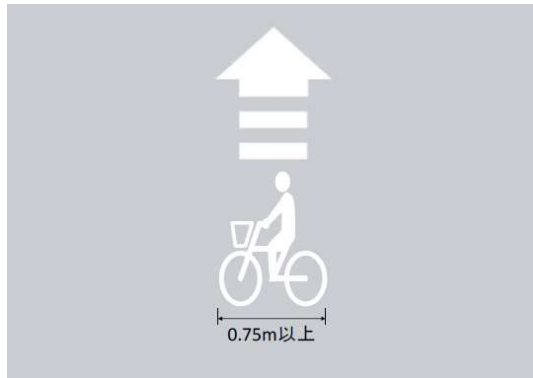


出典：仙台市「自転車の安全な利用活用推進計画」より

図 5-2 自転車ネットワーク計画の策定例

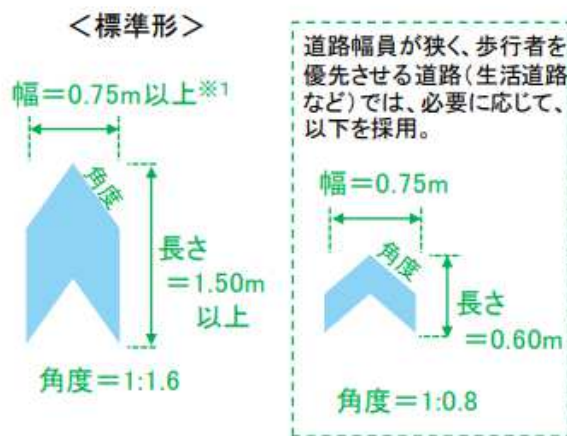
③ 走行空間やルートを示す案内サイン等のデザインや設置方法を統一を図る計画の作成

自転車を含めたすべての交通の安全と円滑を図るために、案内サイン等の適切な配置や運用に努める。案内サインについては、デザインや設置方法を宮城県内で統一し、宮城県内外、国外を含めた来訪者にもわかりやすく伝わる配置となるよう、宮城サイクルツーリズム推進協議会などを通じて「震災復興・伝承みやぎルート」の整備マニュアル作成に取り組む。



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

図 5-3 自転車のピクトグラムの例



出典：国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

図 5-4 矢羽根型路面表示の標準仕様（案）

(2) 自転車走行空間の確保

① 自転車専用通行帯等の規制実施

自転車交通量が多いなど、自転車と他の車両を分断し、車道上に自転車が専用で通行する自転車走行空間を確保する必要があり、かつ、自転車交通量の交通実態や道路幅員等の道路状況から、自転車専用通行帯の設置が他の交通への妨害とならないと認められる道路については、自転車専用通行帯の交通規制の実施を検討する。

② パーキング・メーター等の撤去

利用率が低下したパーキング・メーター及びパーキング・チケットについては、積極的に撤去又は必要性の認められる箇所への移設を実施し、自転車走行空間等の創出に努める。

③ 駐車禁止等の規制実施

自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、駐停車禁止の規制の実施を検討し、取り締まりを推進する。



図 5-6 自転車専用通行帯の設置区間における路上駐車禁止規制（涌谷町）

5.2 目標2 サイクルスポーツの振興による健康長寿社会の実現

(1) 幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興

① エコと健康につながる自転車利用に関する広報啓発活動の推進

誰もが身体を動かす機会として取り組みやすい自転車のメリットを活かし、運動習慣者の割合の増加につなげるため、自転車の利用促進に関する情報及びサイクルイベント等の広報啓発を行う。

② 宮城県自転車競技場の有効活用

サイクルスポーツを身近に慣れ親しめるよう、「宮城県自転車競技場」を活用した体験イベント等を継続して実施できるよう、関係者と協力していく。



出典：大和町ホームページ「広報・広報誌 ボイス 西から東から－平成27(2015)年7月号」

図 5-7 宮城県自転車競技場を利用したイベントの事例（第10回大和町サイクルフェスティバル）

(2) 宮城県の資源を活用した自転車を楽しむきっかけづくり

① サイクルマップの普及促進

宮城県内のサイクリングコースや観光施設、休憩施設の位置等を示したマップの拡充を図る。マップは、自転車を楽しむきっかけとして取組みやすいものとなるよう、自転車の利用レベルに応じてコースを選択できるなどの工夫を図る。



出典：川崎町観光ポータルサイト

図 5-8 宮城県内の自転車マップの事例（川崎町サイクリングガイド）

② 健康増進や観光事業と連携したサイクルイベント等の普及・促進

宮城県内各地のグルメや温泉といったレジャー・観光資源を活用し、サイクルツーリズムを推進する企業・団体等との連携により、ウェルネスツーリズム、ヘルスツーリズムに繋がるような、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入、広報活動を支援する。



図 5-9 サイクルイベントと地域振興イベントの連携事例（丸森サイクルフェスタ×マルベロ×赤いもん祭り）

5.3 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現

(1) 宮城県の魅力と震災及び復興を発信するコンテンツの創出

① 「震災復興・伝承みやぎルート」をはじめとする広域的なサイクルルートの整備

先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートとして設定されている「震災復興・伝承みやぎルート」をはじめとする広域的なサイクルルートを設定し、宮城サイクルツーリズム推進協議会等を通じて、走行環境整備、受入環境整備、滞在コンテンツの磨き上げによる魅力づくり、ICT等を活用した情報発信等を官民連携により実施する。

② サイクルイベントの開催関係団体との連携

自転車をきっかけとして宮城県内外から誘客を促進するため、関係団体等と連携し、宮城県内で開催されているサイクルイベント・サイクルツーリズムの開催支援、広報啓発を行う。特に、東日本大震災の復興支援を目的として開始された「ツール・ド・東北」の更なる誘客に向けて、関係団体との連携を図る。



図 5-10 ツール・ド・東北 2018 石巻会場

出典：加美町観光まちづくり協会ホームページ、栗原市観光ポータルサイト

図 5-11 宮城県で実施されているサイクルイベントの広報例

③ サイクルツーリズム関連イベントとの連携

宮城県内外からの誘客を促進するため、宮城県内で開催されるサイクルイベントや、地域資源を活用したポタリングツアー等サイクルツーリズム関連イベントとの連携を図る。



出典：南三陸町観光協会ホームページ「ツアー・プログラム」

図 5-12 地域資源を活用したポタリングツアーの例（南三陸里山×里海サイクリング「みなチャリ！」）

④ サイクルツーリズムに関する国内外への積極的な情報発信

宮城県内のサイクルルートについて、距離・所要時間の目安・高低差といったルートの基本情報に加え、サイクリングのサポート施設や宿泊施設、グルメ、自転車関連イベントなど、サイクリストが求める情報を一元的に提供するポータルサイトを開設する。特に、「震災復興・伝承みやぎルート」については、震災の伝承と復興の発信を合わせた情報発信を行う。

③ 自転車指導啓発重点地区・路線における指導啓発活動の積極的な推進

自転車指導啓発重点地区・路線（11地区48路線（R1.6時点））を中心に、地域交通安全活動推進委員や市町村の交通指導員等、関係機関・団体と協働して、特に通勤・通学時におけるイヤホン装着やスマホ操作などの「ながら運転」等防止の街頭での指導啓発活動を積極的に推進する。

④ 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

地域交通安全活動推進委員，ボランティア，地方公共団体，関係機関・団体，地域住民等において，自転車利用者のルール遵守とマナー向上を図るため，指導啓発活動を推進するとともに，警察による交通違反に対する指導取締を進める。

(2) 年代に応じた交通安全教室の実施

① 児童・生徒向けの交通安全教室の実施

小学校，中学校，高等学校等の児童・生徒を対象に，学識別に応じた交通安全教室等を開催し，交通安全意識の向上を図る。交通安全教室の内容は，小学生や中学生に対しては，自転車を利用する際の基本的な交通安全教育を実施し，高校生に対しては自らが「考え」，「行動する」意識を醸成させるよう主体的な自転車の交通安全に取り組む教育手法を取り入れる。

② 高齢者向けの交通安全教室の実施

加齢による身体能力，判断能力の低下を自覚させること及び自転車乗車中に起こりうる危険や走行ルールの確認のため，自転車シミュレーター等を活用した高齢者向けの安全教室を実施する。

また，あらゆる講習等の機会を活用し，自動車ドライバーとして自転車の安全を確保するための留意事項についても啓発を行う。



出典：宮城県警察

図 5-15 交通安全教室の実施例（自転車シミュレーター）

(3) 災害時における自転車活用の推進

① 災害時における正しい自転車利用方針の検討

宮城県において災害時避難方法は基本，徒歩としているが，自転車での避難について活用方針について検討する。

6 宮城県の自転車ネットワーク

6.1 自転車ネットワークの設定

ここでは、宮城県として整備すべき「宮城県の自転車ネットワーク」の考え方を示す。

(1) 基本的な考え方

宮城サイクルツーリズム推進協議会において決定した、沿岸地域における漁業、海産物の魅力を活かしつつ、東日本大震災の震災遺構や伝承施設等沿岸部を巡る「震災復興・伝承みやぎルート」を「宮城の自転車ネットワーク」の基幹ルートとする。

(2) 沿岸部と内陸部の融合

宮城サイクルツーリズム推進協議会において、県内の圏域毎に地域部会を立ち上げ、各地域のサイクルルートの策定支援や、施設配置などの整備計画を策定する。

その際、宮城県内のサイクルイベントのなかで広域的なコースとして利用されているルートや、サイクルマップなどにより観光客やサイクリストに紹介されているルートのうち、走行の安全性、利便性の向上のため、ルート上にサイクルステーションなどの施設を取り込み、サイクルルートの機能強化を行う。

さらに、空港や鉄道駅などの交通拠点と、宮城県内のサイクルイベントやサイクリングの拠点となっている施設、地域の拠点及び主要観光地等を結ぶルートを選定する。

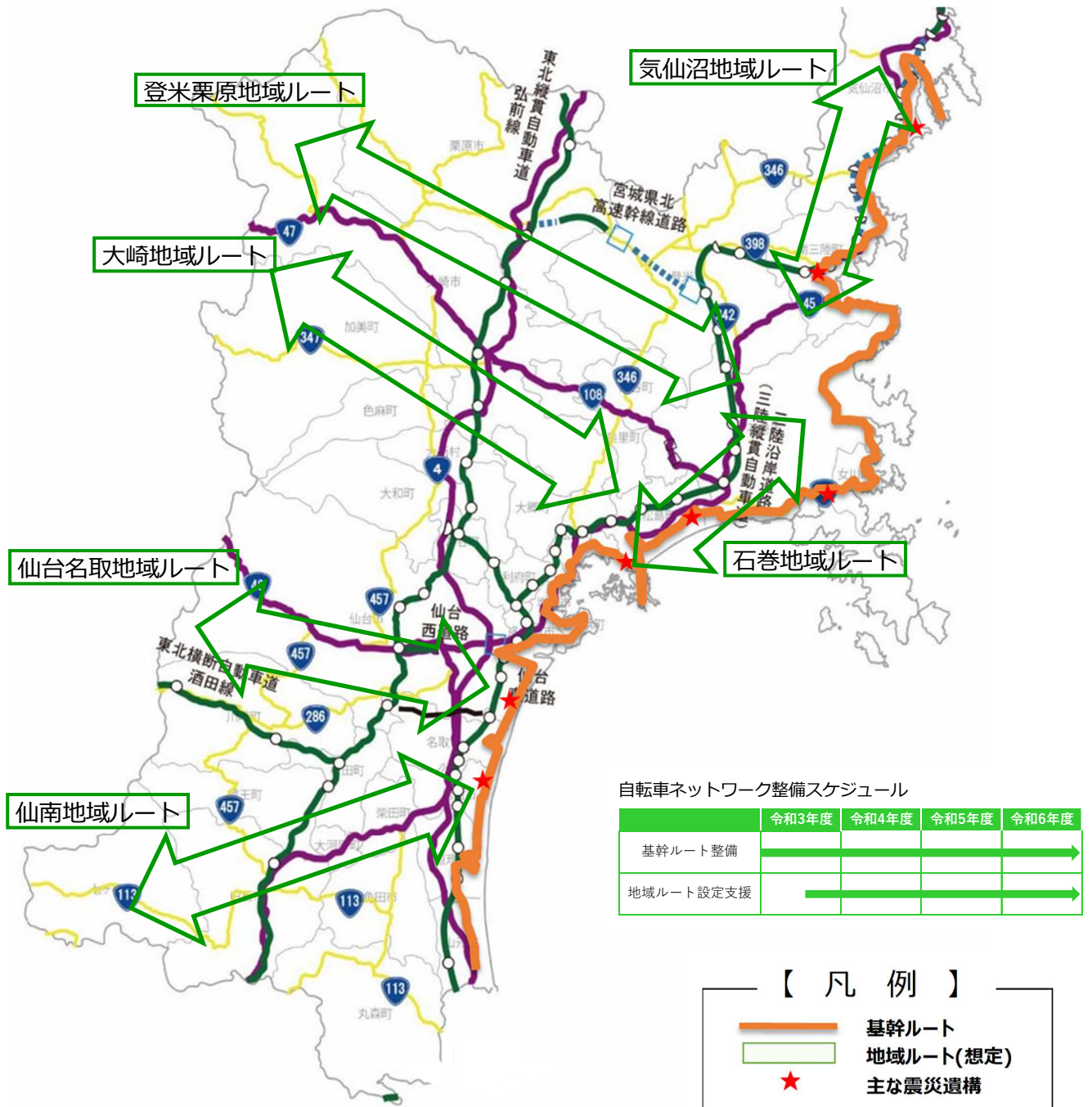
その上で、本計画で設定した4つの計画目標を取り入れつつ、沿岸部と内陸部が融合する「宮城県の自転車ネットワーク」を設定する。

6.2 宮城県の自転車ネットワーク

サイクルルート選定の考え方を踏まえ、宮城県の自転車ネットワークを以下のとおり設定する。

なお、個別路線や整備形態については、今後、宮城サイクルツーリズム推進協議会の地域部会等で市町村及び関係者と協議を経て決定する。

「震災復興・伝承みやぎルート」の基幹ルートを整備するとともに、地域ルートの設定支援を行い、基幹ルートと連携させていく。



自転車ネットワーク整備スケジュール

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
基幹ルート整備	[Progress bar from R3 to R6]			
地域ルート設定支援	[Progress bar from R3 to R6]			

図 6-1 宮城県の自転車ネットワーク

7 計画の推進体制

7.1 推進体制

本計画の実施にあたっては、宮城サイクルツーリズム推進協議会及び地域部会と連携し、必要に応じ、関係者（庁内各課、道路管理者、交通管理者、市町村等）の参画を求めながら、円滑かつ確実な計画の推進、目標達成度の確認、評価、計画へのフィードバックを行う。

また、各市町村同士が連携し、地域部会を立ち上げ地域ルート等の検討を行い、宮城サイクルツーリズム推進協議会との連携を行っていく。

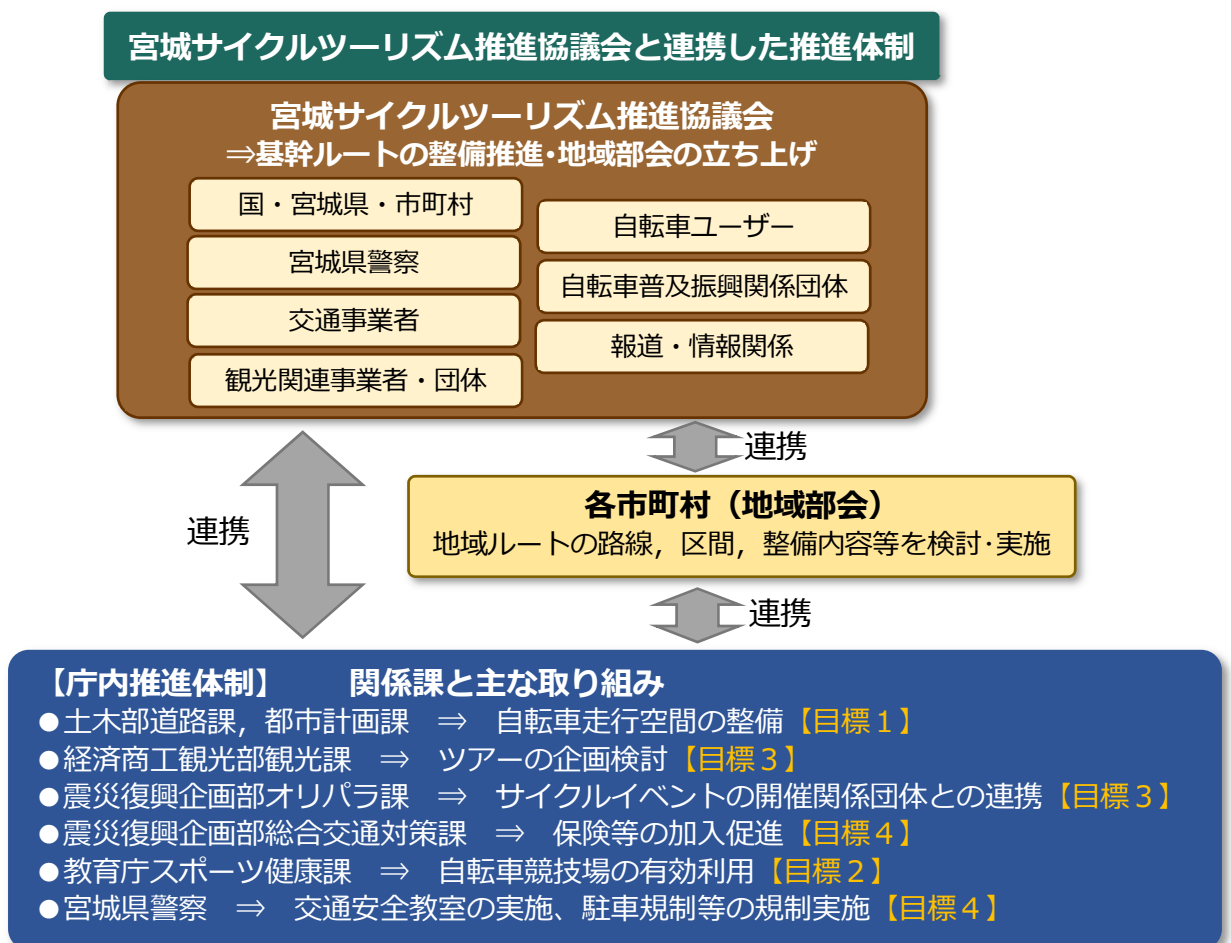


図 7-1 計画の推進体制



図 7-2 PDCA サイクルによる計画の連続した取り組みと評価・フィードバックのイメージ

8 指標

自転車の利用拡大や健康増進，サイクルツーリズムの推進，自転車安全ルールの周知等の目標の達成度を図る指標として，目標別に以下の指標を設定する。

目標1：月に1回以上自転車を利用する人の割合

	2020年		2024年		2030年
宮城県	28%	→	40%	→	50%

※2020年現状値28%は宮城県内居住者に対するWEBモニターアンケート調査による

<指標の選定理由>

- ・良好なサイクル環境を整え，買物の他に通勤・通学の日常移動だけではなく，非日常移動での自転車の活用を推進し，環境負荷の低減，健康増進といった課題解決につなげる。

目標2：肥満者の割合の減少

	2020年		2024年
男性	30%	→	25%
女性	21%	→	18%

<指標の選定理由>

- ・宮城県は肥満率が10年連続ワースト3位以内とのメタボリックシンドロームの人口が多いことから，「第2次みやぎ21健康プラン」の目標である20代から60代の肥満率割合の減少を目指す。

目標3：宮城県内の主なサイクルイベントへの参加者数

	基準値		2024年		2030年
延べ参加者数	6,000人	→	8,400人	→	12,000人

※調査方法：宮城県内の主なサイクルイベントへの1年間の延べ参加人数を合計

基準値：2019年のツール・ド・東北，蔵王ヒルクライム・エコ，グル麺ライド，ツール・ド・347，サイクルフェスタ丸森，ツール・ド・いちほさまの参加人数の合計値(2020年はコロナウィルス感染拡大によりイベントが開催されなかったことから2019年を採用)

<指標の選定>

- ・サイクルツーリズムの推進による観光立県の実現のため，先進地域事例などを参考として，サイクルイベントへの参加者数の増加を目指す。

目標4：自転車保険への加入率

	2020年		2024年		2030年
宮城県全域	50%	→	75%	→	100%

※調査方法：宮城県内居住者に対するWEBモニターアンケート調査（自転車利用者）

<指標の選定>

- ・宮城県では、自転車の安全利用の推進を目的に自転車安全利用条例を制定しており、自転車利用者への自転車損害賠償保険等への加入義務化が義務付けられているため。

9 フォローアップスケジュール

本計画は令和3(2021)年度から令和6(2024)年度の計画期間としており、次期計画については令和7(2025)年度からの計画とする。

なお、計画期間内でも、社会情勢の変化等を踏まえ、適宜見直しを図ることとする。



宮城県自転車活用推進計画

発行日 2021年 3月

編集 宮城県 土木部 道路課

〒980-8570 宮城県仙台市青葉区本町3丁目8番1号

TEL 022-211-2111 (代表) TEL 022-211-3162 (直通) FAX 022-211-3198

E-mail roadkt@pref.miyagi.lg.jp

ホームページ <https://www.pref.miyagi.jp/>
