



# 名 取 市

## 自転車活用推進計画

令和6(2024)年度～令和12(2030)年度



令和6年3月  
名取市

## <目次>

<b>1. 計画策定の趣旨</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の背景 .....	1
1-2 計画策定の目的 .....	1
1-3 計画の対象 .....	1
1-4 計画の期間 .....	2
1-5 計画の位置づけ .....	2
<b>2. 上位・関連計画の整理</b> .....	<b>3</b>
2-1 国及び県の計画 .....	3
2-2 名取市の上位関連計画 .....	5
2-3 自転車関連施策の動向 .....	9
<b>3. 前計画の概要と実績</b> .....	<b>10</b>
3-1 計画に基づく施策と事業の進捗 .....	10
3-2 自転車ネットワーク路線の整備進捗状況 .....	11
<b>4. 自転車活用に関する現況及び課題</b> .....	<b>12</b>
4-1 自転車活用に関する現況 .....	12
4-2 自転車活用に関する意向調査 .....	27
4-3 現況のまとめ及び課題の整理 .....	44
<b>5. 将来像、基本方針</b> .....	<b>47</b>
5-1 将来像 .....	47
5-2 基本目標及び指標 .....	48
<b>6. 施策の展開</b> .....	<b>51</b>
6-1 観光分野 .....	51
6-2 健康・環境分野 .....	62
6-3 安全・安心分野 .....	71
6-4 ハード整備分野 .....	78
<b>7. 今後の推進に向けて</b> .....	<b>88</b>
<b>■資料編</b> .....	<b>89</b>

## はじめに ～計画の策定にあたって～

本市は温暖な気候・風土に恵まれ、東部から中央部に平坦地が広がっていることから日常的に自転車利用がしやすく、さらに西部の丘陵地はアップダウンを利用した自転車による運動・レクリエーションに適した環境となっています。また、沿岸部には東北唯一のサイクリング施設である「名取市サイクルスポーツセンター」を有しており、自転車利用のポテンシャルが高いまちとなっております。



平成 23 年 3 月の東日本大震災では沿岸部に甚大な被害を受け、サイクルスポーツセンターも壊滅的な状態となりました。そこから復興への長い道のりを歩みながら、平成 29 年 3 月に「名取市自転車利用環境整備計画」を策定し、スポーツ施設など新たな機能を備えたサイクルスポーツセンターも再建され、令和 2 年10月にオープンいたしました。

昨今、環境負荷の低減や健康増進に向けた取組、さらにはインバウンドやスポーツ振興などに大きく寄与するツールとして、自転車がますます注目されております。本市では、サイクルスポーツセンターや名取トレイルセンターを活かした人力で旅する観光をはじめ、市民の皆様が健康で充実した生活を送るために様々な場面で自転車を活用し、サイクリストが溢れる魅力のあるまちづくりを目指しております。これらを具現化する各種施策を展開するため、今般、改めて「自転車活用推進計画」を策定しました。観光等の来訪者から日常的に親しむ市民の方々まで、自転車で人々がつながる「サイクリストにやさしいまち」を、市民が愛着と誇りをもって暮らしていけるまちとして、未来へ繋いでまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました市民の皆様をはじめ、活発にご議論いただきました名取市自転車活用推進協議会委員の皆様、ご協力をいただきました関係者の皆様に心より感謝申し上げます。

令和 6 年 3 月

名取市長 山田 司郎

## 1. 計画策定の趣旨

### 1-1 計画策定の背景

本市は、市域の東部から中央部にかけて、起伏の少ない平坦な地形が広がる中、市役所や体育館、文化会館などの行政施設や高校・高専などの教育施設、商業施設や事業所等が市の中心部付近に集積するなど、自転車利用に恵まれた環境とポテンシャルを有するまちとなっています。その一方、東日本大震災で被災した名取市サイクルスポーツセンターの再整備や県道仙台亘理自転車道線の復旧等、震災からの復興事業で新たなまちづくりが進む中、自転車の利用環境も大きく変わろうとしている状況にあります。これらのことから、本市における自転車利用者の安全性・快適性の確保やまちづくりの推進に寄与することを目的に、「名取市自転車利用環境整備計画」を平成 29(2017)年 3 月に策定し、各種の施策を進めてきました。

そのような中、国では、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境負荷低減、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が重要な課題であることに鑑み、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「自転車活用推進法」(平成 28 年法律第 113 号)が平成 29(2017)年 5 月に施行され、同法第 9 条の規定に基づく「自転車活用推進計画」が平成 30(2018)年 6 月に、第 2 次となる「自転車活用推進計画」が令和 3(2021)年 5 月にそれぞれ策定されるとともに、宮城県においては、同法第 10 条の規定に基づく「宮城県自転車活用推進計画」が令和 3(2021)年 3 月に策定されています。

現行の「名取市自転車利用環境整備計画」の計画期間は平成 38 年度(令和 8 年度)までの 10 年間となっているところですが、策定から 7 年が経過し、その間、新たな法律等の整備や社会動向の変化に加え、令和 2 年 3 月に本市が策定した「名取市第六次長期総合計画」との整合を図る必要が生じていることから、新たに、法第 11 条の規定に基づく市町村自転車活用推進計画として、「名取市自転車活用推進計画」(以下「本計画」という。)を策定することとしたものです。

### 1-2 計画策定の目的

本計画では、自転車活用推進法の目的や基本理念、国の自転車活用推進計画に掲げる 4 つの目標の達成を目指し、本市における自転車利用の現状や課題を踏まえ、自転車の活用を推進していきます。

自転車の利用促進を図るためには、引き続き自転車ネットワークの整備が必要であることから、本計画を整備計画と位置づけ、自転車の利用環境を整えるとともに、自転車の多目的利用を推進するために必要な施策や環境整備等、多様な取組を行うことによって、自転車の活用を促すことを目指します。

### 1-3 計画の対象

本計画の対象区域は、名取市全域とします。



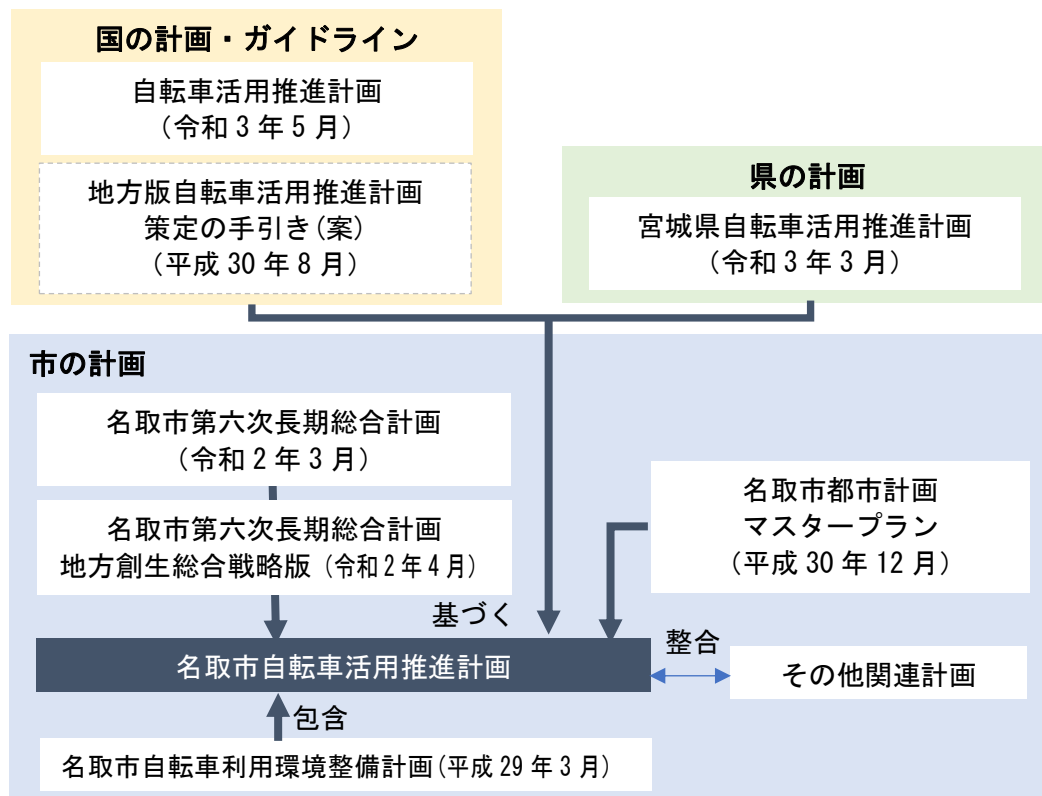
### 1-4 計画の期間

本計画は、名取市第六次長期総合計画との整合を図るため、令和 6(2024)年度から令和 12(2030)年度までの 7 年間に計画期間とします。

	計画	令和 年 度							
		5	6	7	8	9	10	11	12
国	自転車活用推進計画 [令和 3～令和 7]	→							
県	宮城県自転車活用推進計画 [令和 3～令和 6]	→							
名取市	名取市第六次長期総合計画 [令和 2～令和 12]	→							
	名取市第六次長期総合計画地方創生総合戦略版 [令和 2～令和 6]	→							
	名取市都市計画マスタープラン [平成 30～令和 20]	→							
	名取市自転車活用推進計画 [令和 6～令和 12]								→

### 1-5 計画の位置づけ

本計画は、国の「自転車活用推進計画」、「宮城県自転車活用推進計画」、並びに本市のまちづくりの指針である「名取市第六次長期総合計画」を上位計画とし、関連計画との整合を図りながら策定します。

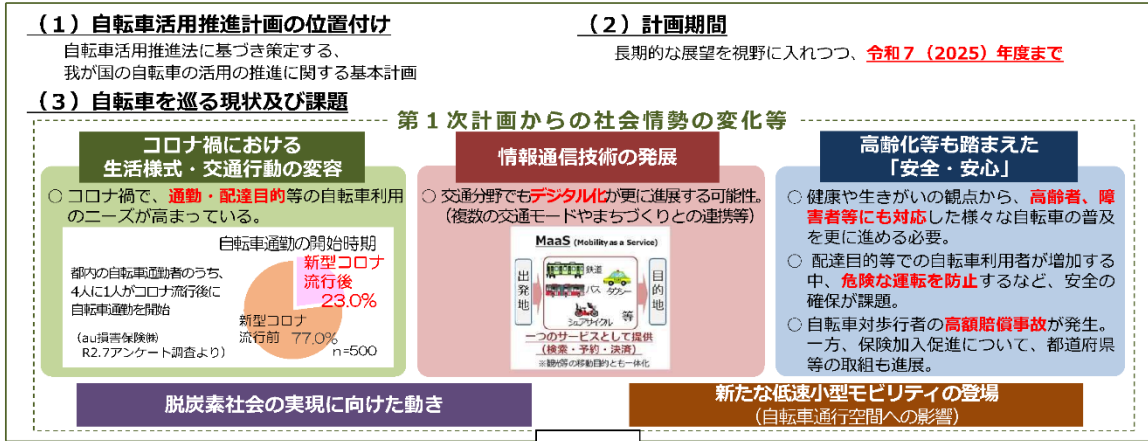


## 2. 上位・関連計画の整理

### 2-1 国及び県の計画

#### (1) 自転車活用推進計画(令和3年5月 国土交通省)

1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート(総回答数4,997)、パブリックコメント(総意見数69)を通じて幅広く意見を求めた上で策定



#### 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
  2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
  3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
  4. シェアサイクルの普及促進
  5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
  6. 情報通信技術の活用の推進
  7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
  9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
  10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
  11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現


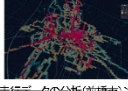
- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
  13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出


目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現


- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
  15. **多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
  16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
  17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
  18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
  19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲)
  20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲)
  21. 災害時における自転車の活用の推進
  22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**


#### 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。  
・ **計画の質の向上**(ネットワーク路線の計画への位置付け等)  
・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**(整備事例の効果分析)等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。  
(利用者の多様性、将来に渡る使われ方に留意しガイドラインも見直し)  
  
＜自転車の走行街に配慮した排水構造の例＞
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。  
・ **データを活用した計画策定**への支援  
・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用  
・ **シェアサイクルへのMaaSやAIの活用**等  
  
＜自転車走行データの分析(街構市)＞

- 企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。  
・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し  
・ 環境整備のための支援策の具体化等  
  
＜企業の駐輪スペースの設置(出典:国土交通省)＞

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。  
・ **商業施設(コンビニ等)等と連携した受入サービスの充実**  
・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進  
・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。  
(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)  
  
＜森林でのMTB走行(出典:林野庁)＞

- 高齢者、障害者も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。  
○**身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。  
  
＜三輪アシスト自転車研究(出典:東北大学大学院)＞

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。  
・ 対象：**配達員や自動車運転者**を含む道路利用者全体、(小学校以上の学校教育に加え)**未就学児**やその**保護者**  
・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**(高齢者講習)

- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

#### 4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力    ○計画のフォローアップと見直し    ○調査・研究、広報活動等    等

(2)宮城県自転車活用推進計画(令和3年3月)

●計画期間

令和3(2021)年度～令和6(2024)年度

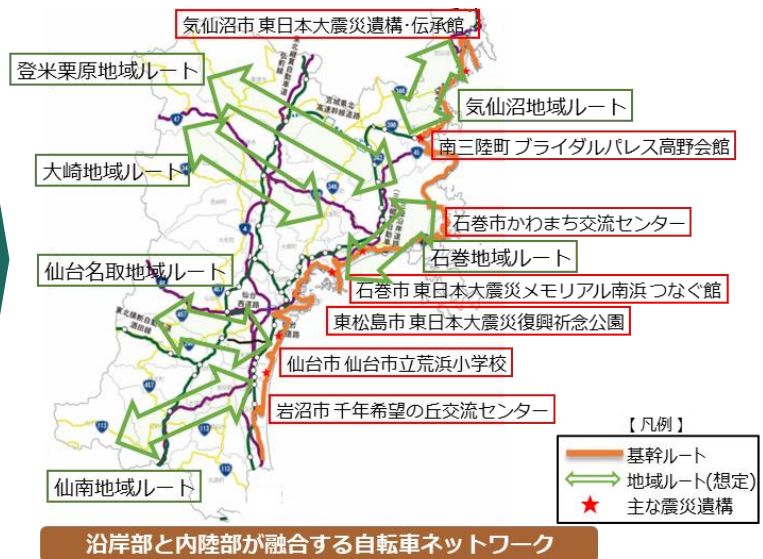
●自転車活用の目標と主な取組

観点	自転車活用の目標	主な取組	指標	
			令和2 (2020)年度	令和6 (2024)年度
まちづくり	目標1 自転車の役割拡大による良好な地域環境の形成	①自転車走行空間の整備 ②市町村における自転車ネットワークの整備 	月に1回以上自転車を利用する人の割合 28%	40%
健康増進	目標2 サイクリススポーツの振興による健康長寿社会の実現	③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 ④サイクルマップの普及促進 	20代から60代の肥満率 男性30% 女性21%	男性25% 女性18%
観光振興	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	⑤「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 ⑥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 	県内の主なサイクリイベントへの参加者数 6,000人	8,400人
安全・安心	目標4 自転車利用の意識醸成による安全安心の実現	⑦自転車損害賠償保険等への加入促進 ⑧乗車用ヘルメット着用の推進 	自転車保険への加入率 50%	75%

■宮城県自転車ネットワーク

○宮城サイクルツーリズム推進協議会で決定した「震災復興・伝承みやぎルート」を基幹ルートとする。  
○宮城県内のサイクリイベントのなかで広域的なコースや観光客やサイクリストに紹介されているルートの、走行の安全性、利便性向上を考慮し、交通拠点、サイクリング拠点施設、観光地を結ぶルートを設定し、沿岸部と内陸部が融合する自転車ネットワークを構築する。

設定の考え方



## 2-2 名取市の上位関連計画

## (1) 名取市第六次長期総合計画(令和2年3月策定)

## ●計画期間

令和 2(2020)年度～令和 12(2030)年度

## ●将来像

愛されるふるさと なとり ～共に創る 未来へつなぐ～

## ●基本計画(関連する分野のみ抜粋)

施策名	施策の内容
1-4-1 交通安全・防犯意識 の高揚	・交通安全意識の高揚を図るため、警察や関係団体と連携し、交通安全運動を市民総ぐるみで展開するとともに、幼児・児童・高齢者等、各年代に応じた交通安全教育や啓発活動を推進します。
3-5-2 観光資源の活用・造成	・ <u>サイクルスポーツセンターや名取トレイルセンターを拠点に自転車</u> やトレッキング、カヌー等による、人力で楽しむ観光を推進します。
4-5-1 スポーツに親しむ機 会の充実	・ <u>すべての市民がスポーツ</u> に親しめるきっかけとなるよう、市民総合スポーツ祭や各種スポーツ教室の開催、自主事業(大会含む)の充実を図ります。
5-2-1 環境負荷の低減に向 けた取り組みの推進	・パークアンドライド、 <u>サイクルアンドライド</u> など、環境負荷の少ない自動車運転や移動形態の普及啓発に努めます。
5-5-4 利便性の高い公共交 通の構築	・パークアンドライド、 <u>サイクルアンドライド</u> などを促進するため、環境整備と仕掛けづくりに取り組みます。

## (2) 名取市第六次長期総合計画 地方創生総合戦略版(令和2年4月策定)

## ●計画期間

令和 2(2020)年度～令和 6(2024)年度

## ●人口ビジョン

長期総合計画最終年度となる令和 12(2030)年の目標人口:85,000 人

長期総合計画最終年度となる令和 12(2030)年の就業人口の目標:37,790 人

## ●名取市地方創生総合戦略版

基本目標	数値目標	施策ごとの重要業績評価指標
【基本目標2】名取市とのつながりを築き、新しいひとの流れをつくる	・観光客入込数 1,320,000 人	・ <u>着地型ツアーの開催:5件/年</u> ・ <u>サイクルスポーツセンターの利用者数:30,000 人</u>



(3) 名取市都市計画マスタープラン(令和6年3月改訂)

- 計画期間
  - 平成 30(2018)年～令和 20(2038)年
- 都市の将来像
  - 利便性と可能性を備えた これからも成長する都市 名取
- 都市づくりの基本目標
  - 豊かな都市づくり、飛躍する都市づくり、持続的な都市づくり
- 将来都市構造



凡 例					
市街地	田園ゾーン	森林保全ゾーン	森林ゾーン	海岸防災林	
公共公益拠点	商業拠点	にぎわい拠点	臨空拠点		
工業流通拠点	産業拠点	レクリエーション拠点	生活中心拠点		
中心市街地回遊エリア	沿岸観光促進エリア	工業・業務誘導エリア	産業・交流誘導エリア	土地利用検討エリア	
広域交通軸	主要交通軸	多重防御施設	市街地形成推進地区		

● 関連する主な分野別方針

交通	<p>基本的方向: 市民の日常生活に寄り添う多様な交通環境の充実、日常生活を支える道路整備の推進、飛躍する力を生み出す高い広域交通利便性の創出、将来への負荷を低減する交通マネジメント</p> <p>施策の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>自転車利用環境の整備</u>(震災からの復興に向け新たに形成されるまち・暮らしに対応した安全・快適な自転車空間を確保、ルール・マナーの周知による自転車利用者の意識向上、自転車利用の促進)</li> <li>・安全な歩行空間の整備(誰もが安心して歩けるよう歩道の拡幅とバリアフリー化を推進)</li> <li>・安全・安心な道路整備の推進(市民生活に密着した生活道路の整備及びバリアフリー化の計画的な推進、交通事故の多い箇所や通学路などの危険箇所を点検・調査及び改善)</li> <li>・環境に優しい移動手段の普及促進(自転車の利用促進を啓発するとともに、安全に自転車を利用できる環境整備を推進)</li> </ul>
水と緑	<p>基本的方向: 身近な公園・緑地づくり、市民がうるおう水と緑の空間の創設、都市の魅力を高めるレクリエーション環境の充実、地球に優しい水と緑の保全・管理</p> <p>施策の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿岸部のレクリエーション機能の充実(名取市サイクルスポーツセンターやかわまちてらす閑上等を活用した沿岸部のレクリエーション機能の強化)</li> </ul>
景観	<p>基本的方向: 心地良い市街地・田園景観の形成、名取の特性を活かした景観の形成、国内外から交流人口を呼び込む戦略的な環境整備、みどりの景観の維持・形成</p> <p>施策の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外観光客を受け入れる市街地環境の整備(観光案内板の設置や道路へのサインなど个性的で美しく統一された分かりやすいサインの整備促進、地域資源の魅力を実</li> </ul>

<p>感ずる機会を拡充するため公共サインの整備推進、海外観光客に向けた多言語案内表示板の設置や広域観光案内所の整備促進、優れた景観を維持・保全するため、景観計画策定の検討)</p> <p>・名取の歴史を学ぶ資源の環境整備(観光資源の環境整備を推進し新たな魅力ある観光資源の創出、名取熊野三社など点在する観光資源をネットワーク化し市内を散策・回遊できる新たな観光ルートを形成)</p>
---

#### (4) 名取市地域公共交通計画(令和5年3月策定)

##### ●計画期間

令和5(2023)年度～令和9(2027)年度

##### ●基本理念(将来像)

快適な暮らしと未来を支える 交通ネットワーク都市 など

##### ●基本方針(取組の方針)

取り組みの方針	施策/事業
方針 1: 多様な交通モードの連携・協力による利用しやすい交通ネットワークの構築	<p>施策2 交通結節機能の強化/事業 2-2 交通結節機能を持つバス停の整備</p> <p>・<u>モビリティポート</u>に関する調査・研究</p> <p>施策4 観光と地域公共交通の連携/事業 4-1 トレイルやサイクリング等の広域周遊との連携</p> <p>・<u>トレイル・サイクリングと連携したツアーの企画</u></p> <p>施策4 観光と地域公共交通の連携/事業 4-2 観光誘客施設へのアクセス改善・サービス連携</p> <p>・<u>新たなモビリティの導入</u></p>

#### (5) 第11次名取市交通安全計画(令和3年3月策定)

##### ●計画期間

令和3(2021)年度～令和7(2025)年度

##### ●講じようとする施策

施策	事業
1 道路交通環境の整備	<p>(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> <p>・ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により<u>歩行者や自転車の通行を優先するゾーン対策の推進</u></p> <p>・<u>自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進</u></p> <p>(6)自転車利用環境の総合的整備</p> <p>・<u>歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど安全で快適な自転車利用環境を図る。</u></p>
2 交通安全思想の普及徹底	<p>(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</p> <p>・<u>サイクルスポーツセンター</u>を活用した自転車の交通安全教育の推進</p> <p>(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>・自転車が道路を通行する場合は、<u>車両としての交通ルールを遵守し、歩行者に最大限配慮しなければならないことを理解させる。</u></p> <p>・万が一の交通事故に備え<u>損害賠償保険等への加入を促進する。</u></p>

## (6) 第二次名取市環境基本計画(令和2年3月策定)

## ●計画期間

令和2(2020)年度～令和 12(2030)年度

## ●将来像

愛されるふるさと なとり～ 共生 そして未来へ ～

## ●施策の展開

基本目標	施策の方向
基本目標1 多様な自然と共生する環境を創出します	<p>【3 多様な自然に親しむ機会を創出します】</p> <p>①閑上海岸、広浦の海辺の自然に親しめる交流空間を創出します</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルスポーツセンター周辺環境整備の推進</li> </ul> <p>②名取川、増田川など川辺の自然に親しめる交流空間を創出します</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・かわまちづくりによる名取川沿いの水辺環境整備の推進</li> <li>・増田川沿いのトレイルコースの整備検討</li> </ul> <p>③高館山、五社山、樽水ダムなど里山の自然に親しめる交流空間を創出します</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・五社山自然散策路の適切な維持管理、五社山までの直登ルート、樽水ダムから五社山への新たなルート整備の検討</li> <li>・川内沢ダム建設と連携したダムを望める公園の整備</li> <li>・名取熊野三社などを巡る既存の散策ルートや周辺環境の維持管理</li> </ul> <p>④市民等が市内の自然に親しめる機会を増やします</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルスポーツセンターや名取トレイルセンターを拠点に徒歩や自転車で自然に親しむ観光の推進</li> </ul>



## 2-3 自転車関連施策の動向

年次	月	国・県の動向		名取市の動向 計画策定
		施策	概要	
平成27年	6月	道路交通法改正	・危険なルール違反を繰り返す自転車の運転者に「自転車運転者講習」を義務づけ ・交通の危険を生じさせる違反として「信号無視」「一時不停止」「遮断踏切立ち入り」「酒酔い運転」等の14項目の違反を規定	
平成28年	3月	「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会）	・自転車ネットワーク計画策定を促進するための方策、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策について検討 ・現行ガイドライン「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」及び「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」において見直すべき事項等について提言	
	7月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省及び警察庁）	・道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、ガイドラインを改訂	
平成29年	3月			名取市自転車利用環境整備計画
	5月	自転車活用推進法 ・都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める	<基本方針> 以下の施策を重点的に検討・実施する ①自転車専用道路等の整備/②路外駐車場の整備等/③シェアサイクル施設の整備/④自転車競技施設の整備/⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制の整備/⑥自転車の安全利用に寄与する人材の育成等/⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化/⑧交通安全に係る教育及び啓発/⑨国民の健康の保持増進/⑩青少年の体力の向上/⑪公共交通機関との連携の促進/⑫災害時の有効活用体制の整備/⑬自転車を活用した国際交流の促進/⑭観光旅客の来訪の促進、地域活性化の支援	
平成30年	6月	自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画（第1次）の閣議決定	・4つの目標：「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」	
	12月			名取市都市計画マスタープラン
平成31年	4月	道路構造令の一部を改正する政令が閣議決定	・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車道の部分として「自転車通行帯」を新たに規定 ・「自転車通行帯」の幅員は、道路交通法に基づく普通自転車専用通行帯と同様の1.5メートル以上とし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては1メートルまで縮小できる ・自転車道の設置要件として、「設計速度が一時間につき六十キロメートル以上であるもの」を追加	
令和元年	5月	「自転車通勤導入に関する手引き」の策定（国土交通省）	・事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、これから自転車通勤制度を導入するための検討をする際や、すでにある自転車通勤制度の見直しを行う際の参考となる手引き	
令和2年	3月			名取市第六次長期総合計画 第二次名取市環境基本計画
	4月	「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの創設（国土交通省）	・自転車通勤を導入する企業・団体を自転車活用推進本部長（国土交通大臣）が認定し、自転車通勤の取組を広く発信（宣言企業認定、優良企業認定）	名取市第六次長期総合計画 地方創生総合戦略版
令和3年	3月	宮城自転車活用推進計画策定	・国の自転車活用推進計画（第1次）の4つの目標に準じて、取組を設定	
	4月	自転車安全利用条例制定（宮城県）	・県や自転車利用者等の責務について明確化するとともに、自転車損害賠償保険等への加入義務化	第11次名取市交通安全計画
	5月	自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画（第2次）の閣議決定	・4つの目標は第1次計画を踏襲しつつ、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」を追加	
令和5年	3月			名取市地域公共交通計画
	4月	道路交通法改正	・すべての自転車利用者において「ヘルメット着用」が努力義務化 ・「特定小型原動機付自転車」という車両区分が新設され、いわゆる電動キックボードについては、運転免許証が無くても16歳以上であれば乗ることが可能（ヘルメットの着用は努力義務）	
		「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年11月）」の見直しに向けた検討（国土交通省及び警察庁）  第2回安全で快適な自転車等利用環境向上に関する委員会開催	・国土交通省、警察庁連携による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の見直しに向けた検討に着手しており、第2回委員会において「改訂版ガイドラインの骨子等」が資料として提示されている（以下に改定ポイント） ①基本理念の理解の促進：自転車活用の推進を念頭に、車道走行を基本とした自転車ネットワーク形成を図る基本理念の徹底 ②検討手法の多様化・深化：プローブデータを活用した利用動向の把握等 ICT 技術の活用による検討手法の深化を促す事例を充実/自動車の実勢速度を踏まえた整備形態の選定等検討手法の多様化（柔軟化）を促す事例を充実 ③通行空間に関する整備の創意工夫：簡易な構造分離や省スペース型の整備等自転車通行のための空間を確保し、整備を進めるための工夫の事例や柔軟な対応を促すための法令・基準類の解説を充実 ④機会をとらえた整備の促進：整備の機会を逃さないよう他事業（無電柱化事業等）との連携・調整のポイントを充実 ⑤交通ルールの周知と遵守の強化：空間の形態別の通行ルールの詳説等交通ルールの周知強化のための参考情報を充実	
	7月		・タンDEM自転車について、都道府県で唯一公道の走行を制限していた東京都が解禁したことから全国で走行が可能となる	
11月	第10回自転車利用環境向上会議の開催	・宮城県、仙台市、名取市及び東北地方整備局の主催により、「第10回自転車利用環境向上会議 in 仙台・名取」を開催		



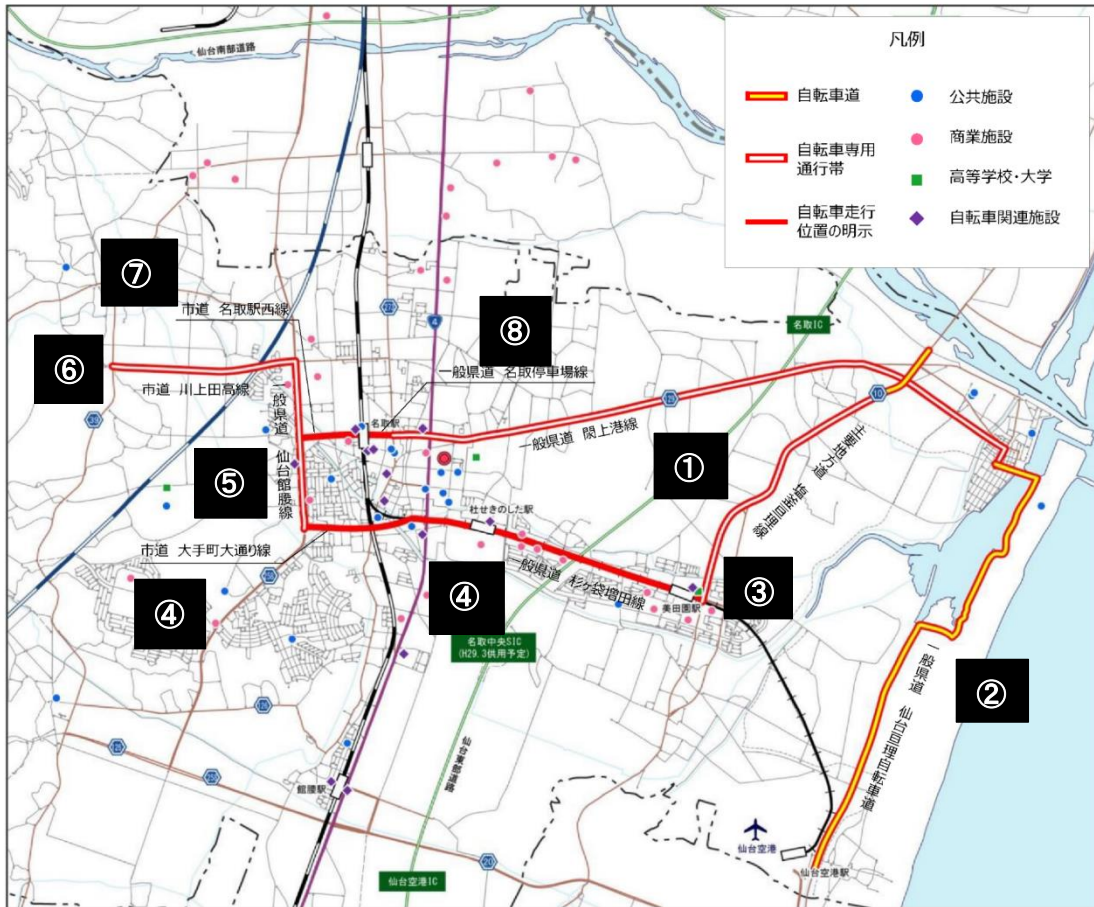
## 3. 前計画の概要と実績

## 3-1 計画に基づく施策と事業の進捗

事業区分	施策	施策の概要	実施事業	実績等
<b>1 安全な自転車利用のための意識づくりに関する施策</b>				
ソフト	看板設置等による安全対策	市内における自転車事故発生箇所、自転車ルール違反（違法駐輪含む）多発箇所における看板（自転車は左側通行遵守、違法駐輪禁止等）の設置による注意喚起の実施	要望等に応じ随時看板・ポール等を設置	①ゆりが丘三丁目地内注意喚起看板2基設置 ②駐輪禁止看板（名取駅西口7箇所、名取駅東口3、美田園駅1、館腰駅西口1、館腰駅東口2）
		中心市街地に見られる幅員が狭く、自転車専用の通行空間整備が困難な路線（特に旧4号等）について、注意喚起の看板を設置する等の安全対策の実施		①名取駅西口（手倉田地内）ポール設置による降車通行喚起 ②市道：田高沢目線 矢羽根路面標示 ③市道：相互台線 自転車歩行者分離路面標示
	各種交通イベント開催等による自転車利用ルール・マナーの普及・啓発	市内の小・中学校による交通安全教室や街頭指導による啓発活動	①警察官または交通指導隊による小学校交通安全教室 ②自転車通学者に対する街頭指導	令和4年度実績（例年実施） ①小・中・義務教育学校全校で実施 ②「春・秋の交通安全運動」年2回及び毎月15日（自転車安全利用の日）に実施
		市内の自治会、老人クラブ等を通じた高齢者への啓発や民間自転車等駐車場、自転車店等との連携・協力によるルール・マナーの普及啓発活動	①町内会の要請を受け交通指導隊による交通安全教室開催 ②サイクルスポーツセンター自主事業による普及啓発	①新型コロナウイルスの影響から、令和2年度以降未実施（令和元年度2団体80人対象に実施有） ②4年度「乗れない子の自転車教室」年9回開催、48人参加（5歳から小学6年生対象）
サイクルマップの作成	市外来訪者はもちろん市民の自転車周遊の支援および安全な自転車利用を周知するため自転車周遊マップを作成・配布	市内の公共・観光施設、文化財等を周遊するマップを作成	「閑上りりんサイクリングコース」等4コースのマップを作成・配布	
<b>2 復興による新たな生活圏に対応した自転車通行空間づくりに関する施策</b>				
ハード	安全・快適な自転車通行空間の整備	復興推進に対応した自転車ネットワーク路線を設定し、安全で快適な自転車通行空間整備を実施	8路線設定（但し通行空間の整備は一部実施）	路線は設定したが、自転車通行空間の確保について一部未整備（11ページ参照）
<b>3 自転車の利用促進に向けた環境づくりに関する施策</b>				
ソフト	サイクリングコースの設定	市外からの来訪者はもちろん市民がサイクリングを楽しむことができるコースの設定を行い、公表	①公共・観光施設、文化財等を周遊するマップを作成 ②周遊スポットを巡る各種ポイントラリーの実施 ③サイクルスポーツセンターを宿泊先とした「サイクリング周遊ツアー」、「周遊モニターツアー」を開催	①4ルート設定（令和4年度） ②3回実施 延べ3,077人参加 ③周遊ツアー8回実施73人参加、モニターツアー3回実施6人参加
	既存自転車店等を活用したサイクルステーション等の整備	既存の自転車店等をサイクルステーションと位置付けて、簡単なメンテナンスや休憩場所として利用できるように整備	公共施設における設置、飲食店等におけるサイクルラック設置	36箇所設置（公共施設19、民間施設17） ※仙台空港にサイクリングポート（H29.11設置（仙台空港株））
ハード	レンタサイクルの拡充	名取駅コミュニティプラザで指定管理者が実施中のレンタサイクル事業の拡充と、新たな拠点（仙台空港、サイクルスポーツセンター等）の設置を進め、市内外の利用者に対応	①名取駅コミュニティプラザ（5台） ②サイクルスポーツセンターによる走路外貸出（令和2年10月開始）	実績（台） ①令和1：489、令和2：66、令和3：104、令和4：369 ②令和2：137、令和3：452、令和4：871
	自転車ネットワーク整備の拡大	本計画完了後は、整備された自転車ネットワークを骨格とした、新たな自転車ネットワークの拡大展開を検討	未実施（計画では令和9年度から実施の位置付け）	
	自転車等駐車場の確保	自転車利用環境の向上に伴う、新たな自転車需要に対応した自転車等駐車場の確保を検討	未実施（計画では令和9年度から実施の位置付け）	

### 3-2自転車ネットワーク路線の整備進捗状況

「安全・快適な自転車通行空間の整備」に位置付けている8つの自転車ネットワーク路線について、整備進捗状況は以下のとおりです。



※図面:平成 29 年 3 月作成

	路線名※ ( ) 内は整備手法	延長 (m)		整備状況等
		計画	完了	
①	一般県道 関上港線(専用通行帯)	6,590	1,605	未整備区間は道路拡幅が必要
②	一般県道 仙台亙理自転車道線(自転車道)	4,885	—	ルートを変更して整備中
③	主要地方道 塩釜亙理線(上段:自転車道) (下段:専用通行帯)	600	600	未整備区間は道路拡幅を必要
		2,830	0	
④	一般県道 杉ヶ袋増田線(走行位置明示) 市道 大手町大通り線(走行位置明示)	3,573	3,573	整備済
		399	399	
⑤	一般県道 仙台館腰線(専用通行帯)	1,580	0	道路拡幅が必要
⑥	市道 川上田高線(専用通行帯)	2,550	0	道路拡幅が必要
⑦	市道 名取駅西線(走行位置明示)	653	495	一部整備済
⑧	一般県道 名取停車場線(走行位置明示)	224	224	整備済

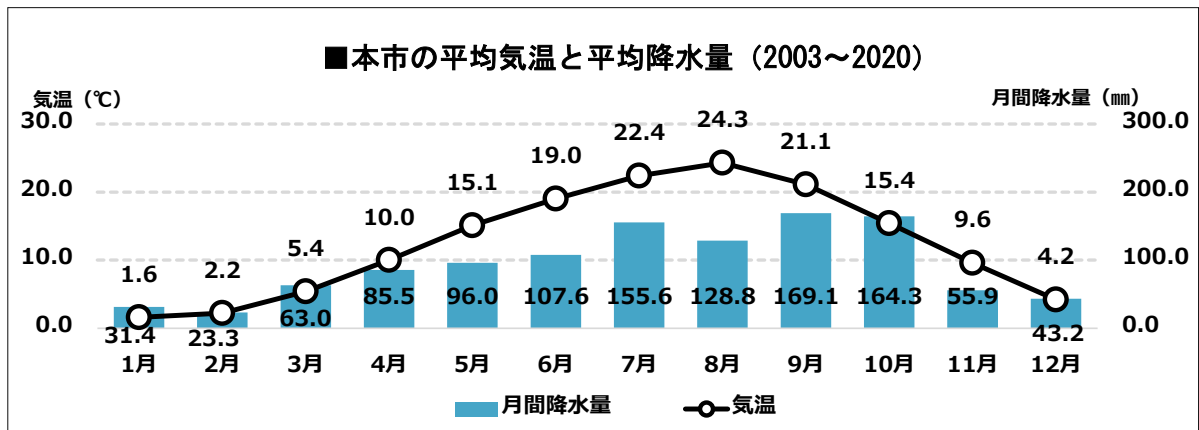
## 4. 自転車活用に関する現況及び課題

### 4-1 自転車活用に関する現況

#### (1) 気候・地形的特性

##### ① 気候

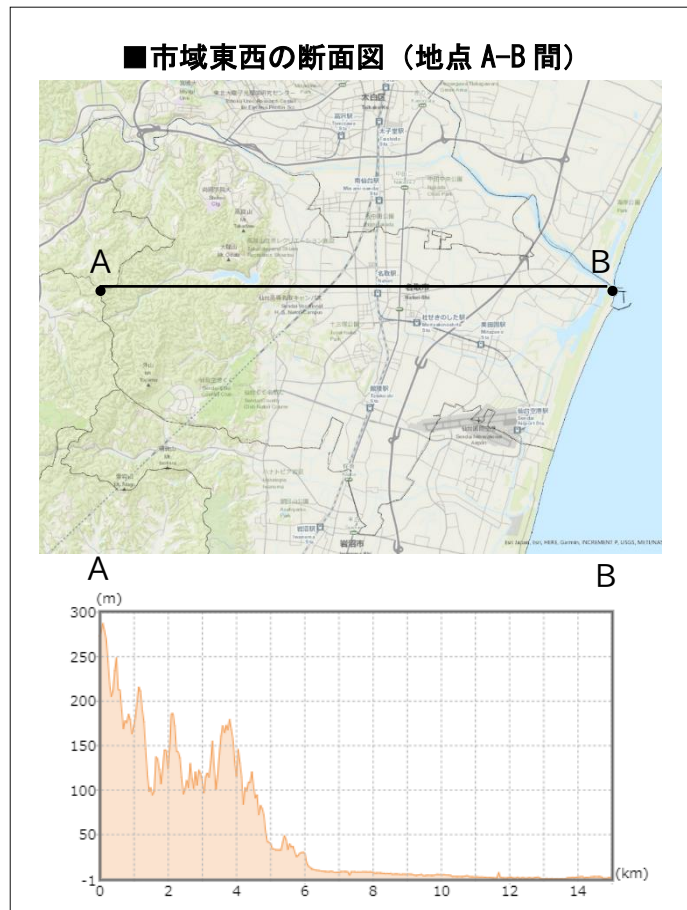
- 本市は、比較的高緯度に位置しており太平洋に面した海洋性気候のため、寒暖差は少なく、積雪についても、冬は奥羽山脈を越して吹く風が乾いているため、比較的少ない傾向にあります。



出典：気象庁 HP

##### ② 地勢

- 市域の東部から中央部には平坦地が広がっており、日常的に自転車を利用しやすい環境です。一方で、西側の丘陵地は最大で300mの高低差があり、アップダウンを利用した自転車走行による運動、レクリエーションに適した環境になっています。

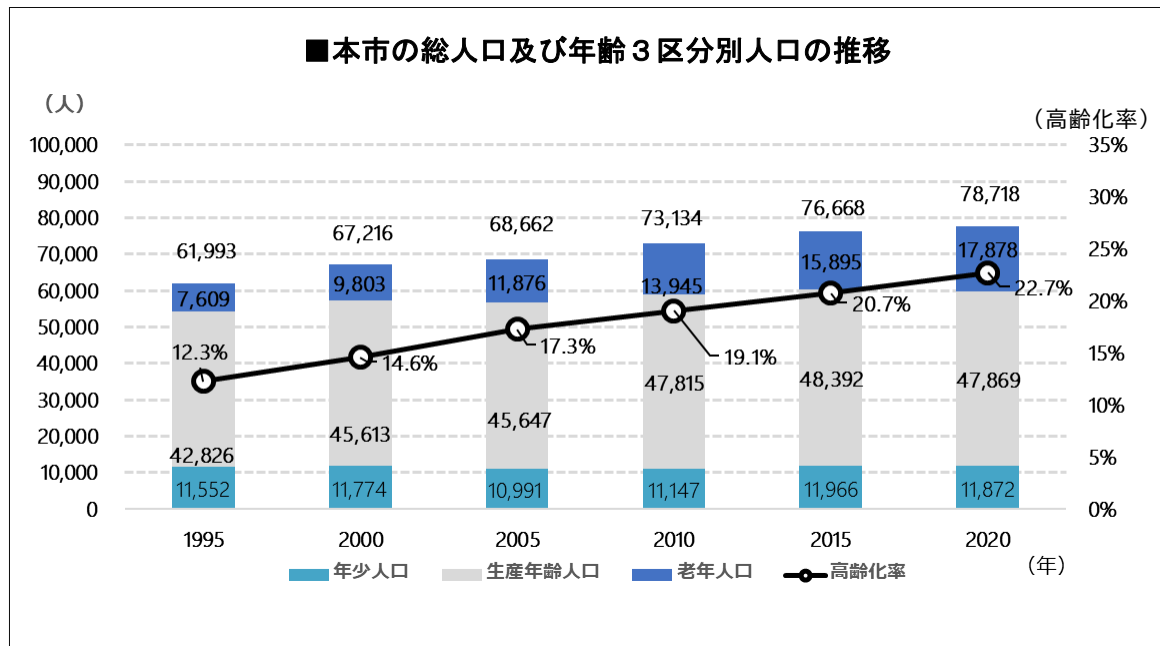


出典：国土交通省 国土地理院 HP（データ加工）

## (2)人口特性

### ①人口推移

- 近況の動向は微増傾向にあり、令和5(2023)年9月末時点の住民人口は79,690人となりました。令和4(2022)年9月末時点の79,588人から1年間で102人の増となっており、人口80,000人を目前に着実に増加しています。しかし、第六次長期総合計画で見込んでいる令和6年の見込人口に対しては鈍化しています。
- 生産年齢人口と年少人口については、2015年以降は減少傾向となっています。



※年齢不詳については表示していないため、各区分の合計と総人口が一致しない。

出典：国勢調査



## ②就業人口

- 本市の産業の特長を就業人口から見ると、令和2年の総数は東日本大震災前の平成22年を上回っており、増加傾向にあります。第1次産業、第2次産業の就業人口は減少しています。
- 第2次産業では「製造業」、第3次産業では「卸売業、小売業」が、それぞれ就業人口が最も多くなっていますが、いずれも減少傾向にあります。

## ■本市の就業人口の推移

単位（人）

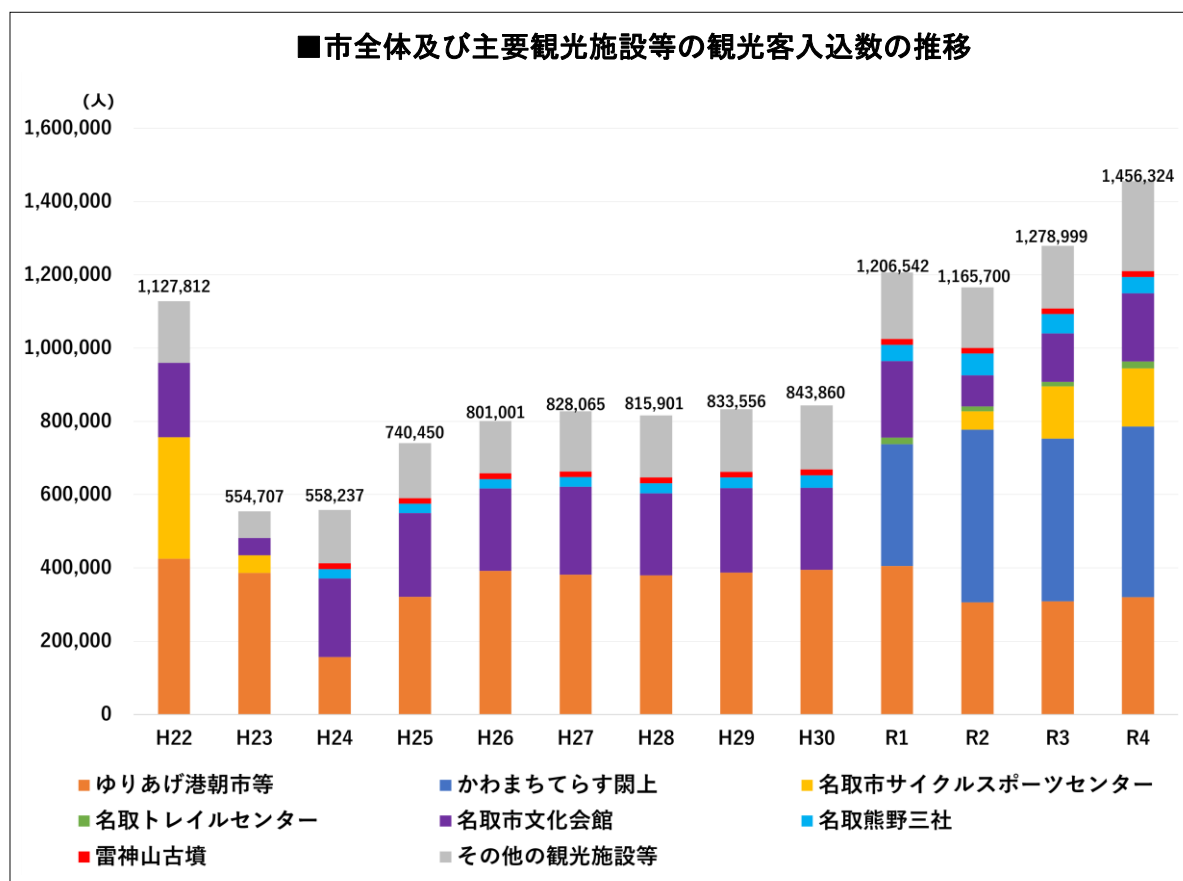
		平成22年	平成27年	令和2年	H27-R2 増減数	増減率
	総数（産業大分類）	32,354	35,534	36,275	741	2.1%
第1次	A 農業、林業	1,398	1,209	1,095	△ 114	△ 9.4%
	うち農業	1,392	1,203	1,083	△ 120	△ 10.0%
	B 漁業	41	13	16	3	23.1%
第2次	C 鉱業、採石業、砂利採取業	12	14	5	△ 9	△ 64.3%
	D 建設業	2,960	3,729	3,659	△ 70	△ 1.9%
	E 製造業	4,212	4,161	4,056	△ 105	△ 2.5%
第3次	F 電気・ガス・熱供給・水道業	203	267	245	△ 22	△ 8.2%
	G 情報通信業	802	888	879	△ 9	△ 1.0%
	H 運輸業、郵便業	2,655	2,657	2,815	158	5.9%
	I 卸売業、小売業	6,494	6,574	6,457	△ 117	△ 1.8%
	J 金融業、保険業	804	780	717	△ 63	△ 8.1%
	K 不動産業、物品賃貸業	645	852	812	△ 40	△ 4.7%
	L 学術研究、専門・技術サービス業	854	1,021	1,083	62	6.1%
	M 宿泊業、飲食サービス業	1,605	1,720	1,796	76	4.4%
	N 生活関連サービス業、娯楽業	1,120	1,083	1,114	31	2.9%
	O 教育、学習支援業	1,793	2,008	2,060	52	2.6%
	P 医療、福祉	3,113	3,875	4,415	540	13.9%
	Q 複合サービス事業	267	336	287	△ 49	△ 14.6%
	R サービス業（他に分類されないもの）	2,178	2,284	2,504	220	9.6%
	S 公務（他に分類されるものを除く）	1,126	1,362	1,364	2	0.1%
-	T 分類不能の産業	72	701	896	195	27.8%
	（再掲）第1次産業	1,439	1,222	1,111	△ 111	△ 9.1%
	（再掲）第2次産業	7,184	7,904	7,720	△ 184	△ 2.3%
	（再掲）第3次産業	23,659	25,707	26,548	841	3.3%

出典：国勢調査

### (3) 観光

#### ① 観光客入込数

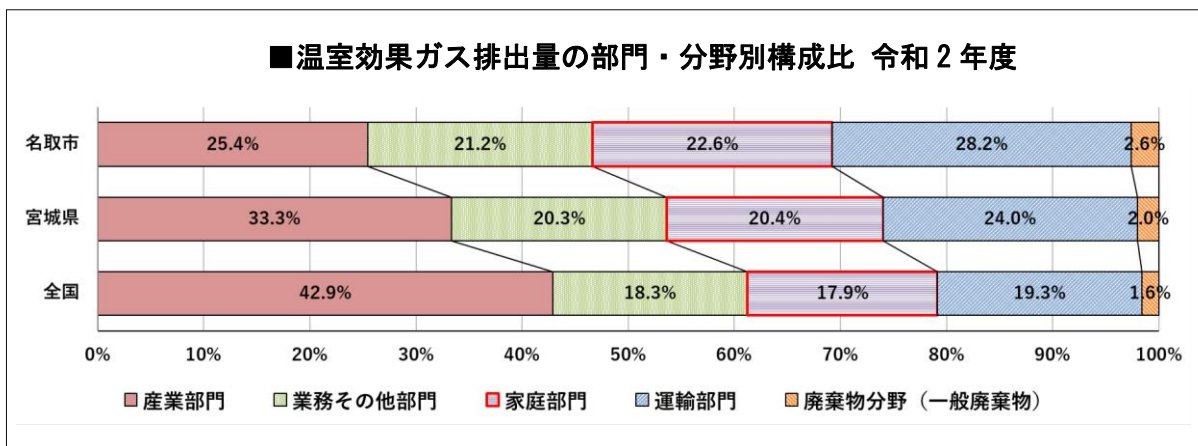
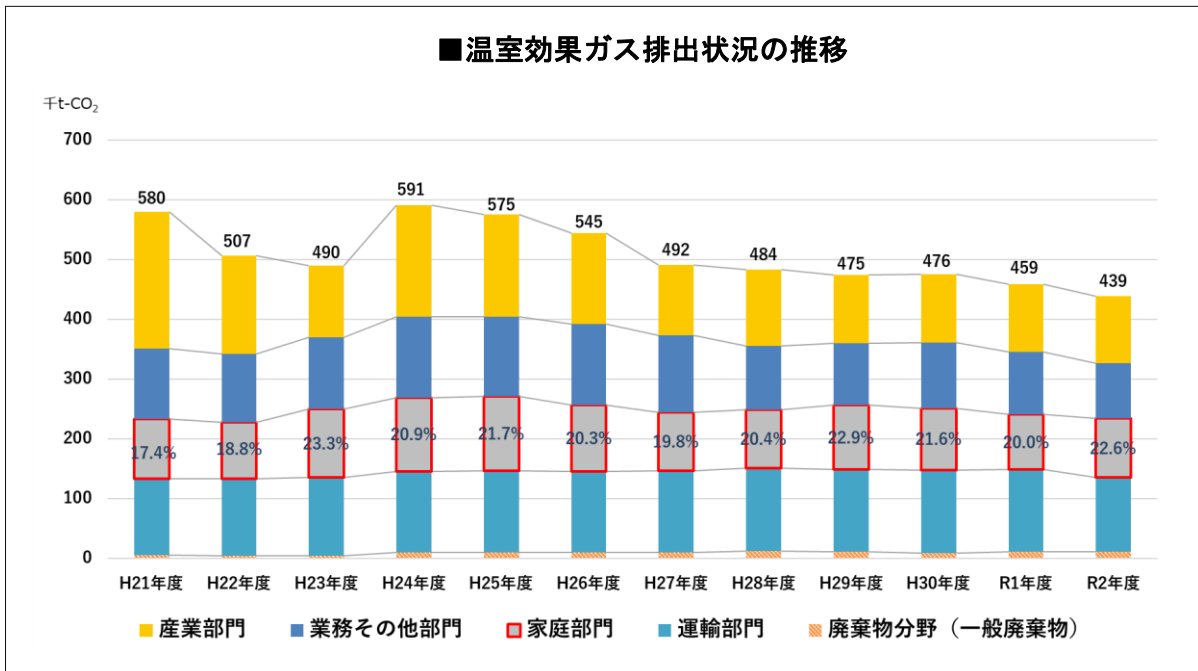
- 東日本大震災があった平成23年以降、観光客数は落ち込んでいましたが、令和元年に震災前の水準に回復しています。令和2年には新型コロナウイルス感染症による落ち込みがあるものの、その後上昇しており、今後アフターコロナによる上昇が期待されます。
- 「ゆりあげ港朝市」、「かわまちてらす関上」、「名取市サイクルスポーツセンター」等、被災後再建等により開設した沿岸部の施設が上位を占めています。また、1,000キロメートルに及ぶロングトレイルの情報発信施設「名取トレイルセンター」も設置され、市域を越えた回遊性も期待されます。
- 市の中央部には、文化事業の拠点となる「名取市文化会館」や東北最大を誇る「雷神山古墳」、西部の高館地区には、東北の太平洋側における熊野信仰の拠点とされる名取熊野三社が存し、文化・歴史の主要な観光資源となっています。
- 観光客入込数を地域別にみると、ゆりあげ港朝市等の沿岸部の施設に集中しています。



出典：名取市資料

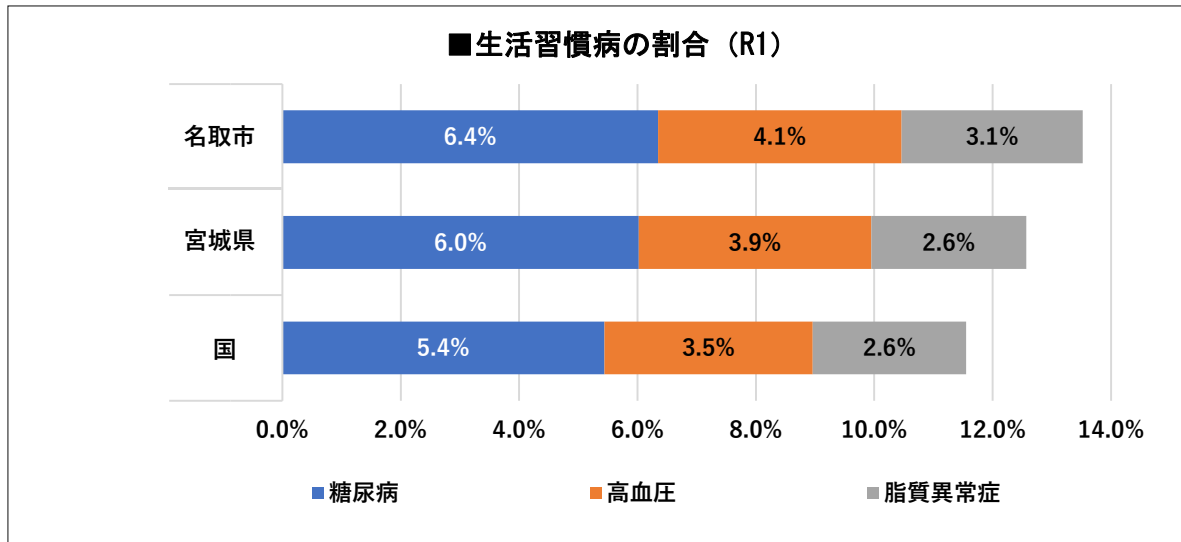
## (4)環境

- 本市の温室効果ガス排出量の推移は、東日本大震災の影響を受けた平成23年度までは減少傾向にありましたが、その後震災復興等に伴い増加し、平成24年度をピークに再び緩やかな減少傾向にあります。
- 国及び県と比較すると、自動車利用を含む家庭部門について比較的高い割合にあります。



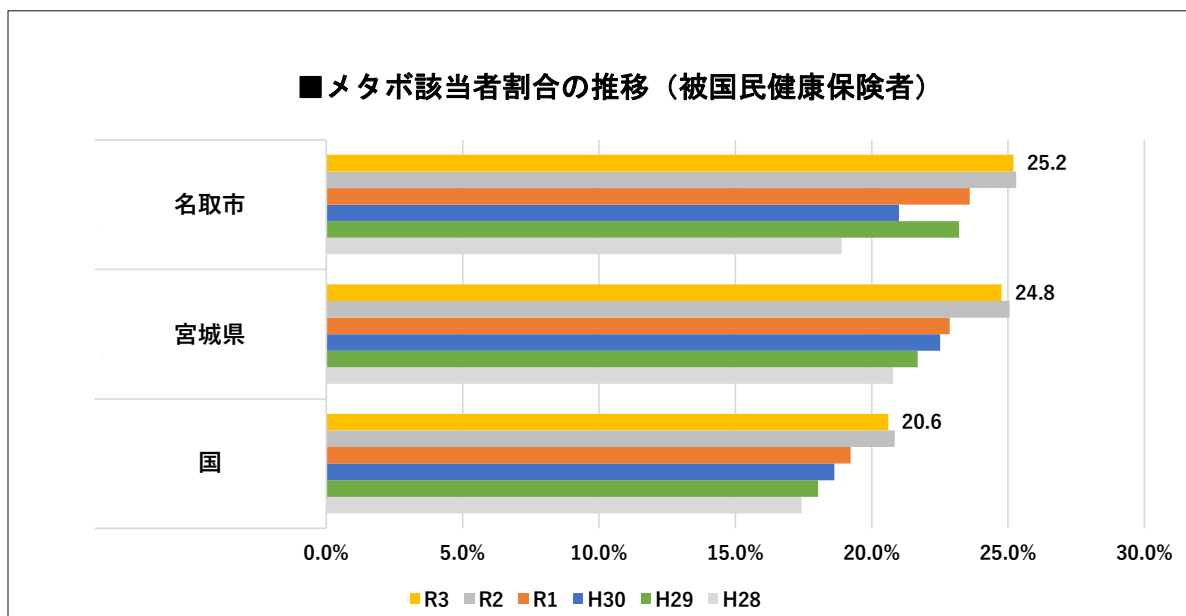
## (5)健康

- 生活習慣病の割合を見ると、生活習慣病に関連する糖尿病や高血圧等は国、県より高い割合となっています。



出典：名取市国民健康保険第2期保健事業実施計画（データヘルス計画中間評価まとめ）

- 「メタボリックシンドローム(内臓脂肪症候群)」について、本市の該当者の割合は増加傾向にあり、国、県の割合を上回っています。



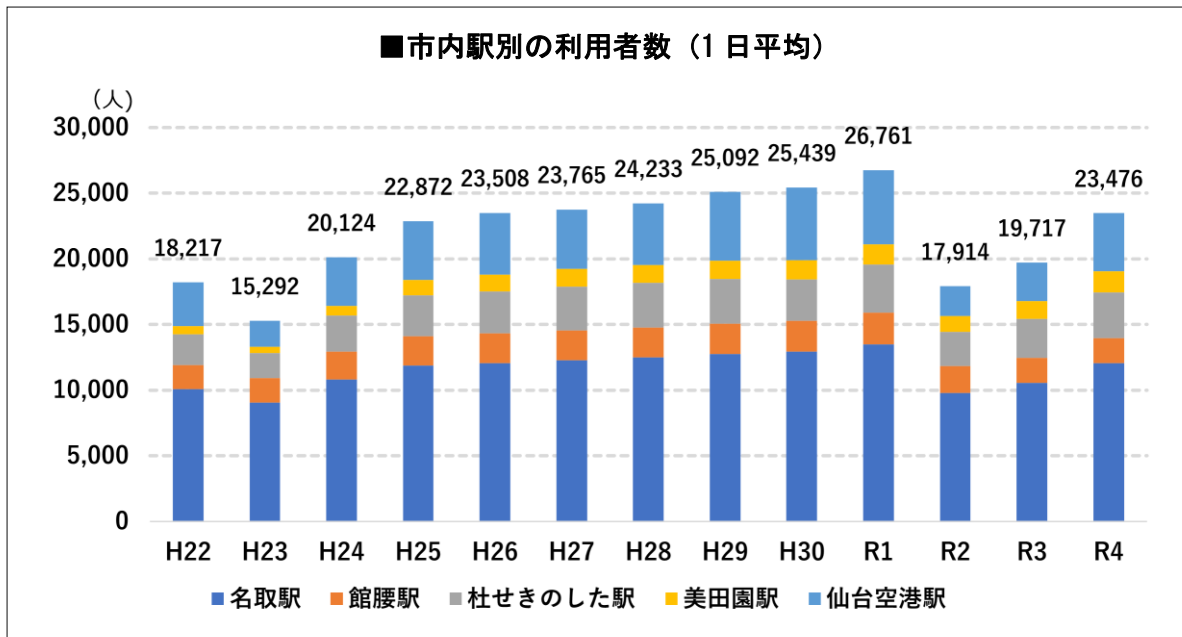
出典：特定健康診査・特定保健指導の実施状況に関するデータ（厚生労働省）



## (6) 公共交通

## ① 鉄道

- 市内にある5つの鉄道駅の1日平均利用者数は、令和元年度まではゆるやかに増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により減少に転じ、その後、令和3年から再び増加し感染症拡大前の水準に戻りつつあります。



出典：JR 東日本 HP、仙台空港鉄道株式会社 HP

## ② 駐輪場

- 市内5つの鉄道駅にある市営駐輪場の収容可能台数は、名取駅が1,000台以上と最大であり、その他の駅は、約50～200台程度となっています。
- 令和4年度の一日当たりの駐輪台数は、平成30年度に比べ館腰駅が2割を超える減少となっています。

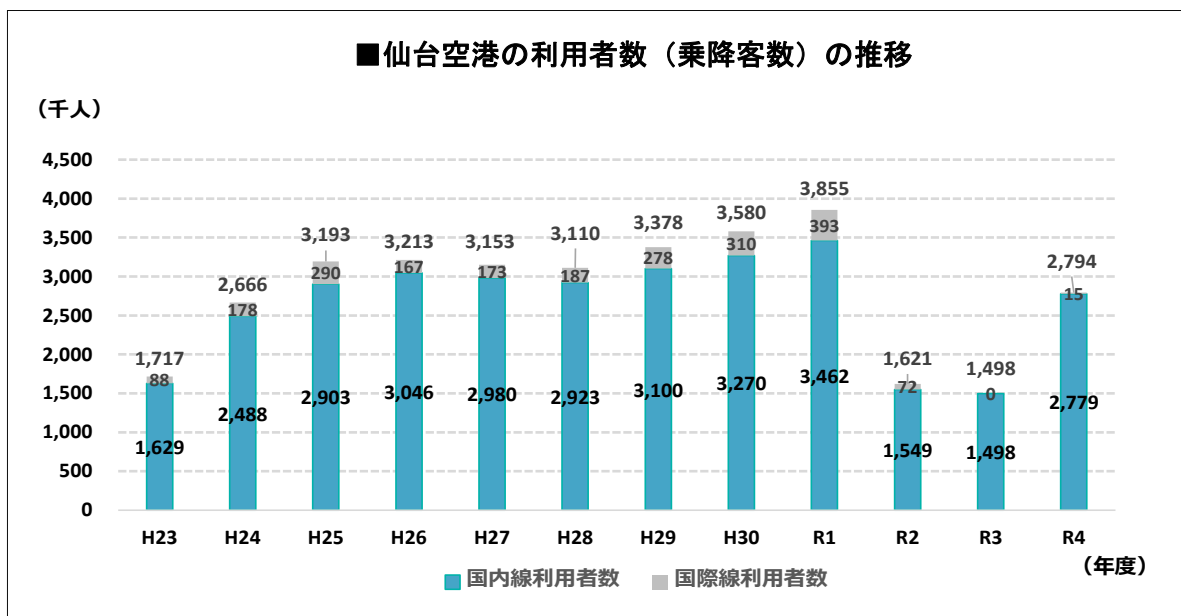
■ 自転車駐輪場の利用状況

	一日当たりの駐輪台数(台)		一日当たりの利用者数(人)	
	館腰駅	名取駅	館腰駅	名取駅
平成30年度	231	1,341	2,350	12,927
平成31年度	214	1,350	2,403	13,497
令和2年度	184	1,066	2,026	9,804
令和3年度	199	1,186	2,906	10,546
令和4年度	175	1,225	1,905	12,062
H30-R4増減	△24.2%	△8.7%	△18.9%	△6.7%

出典：名取市資料（加工）

## ③航空

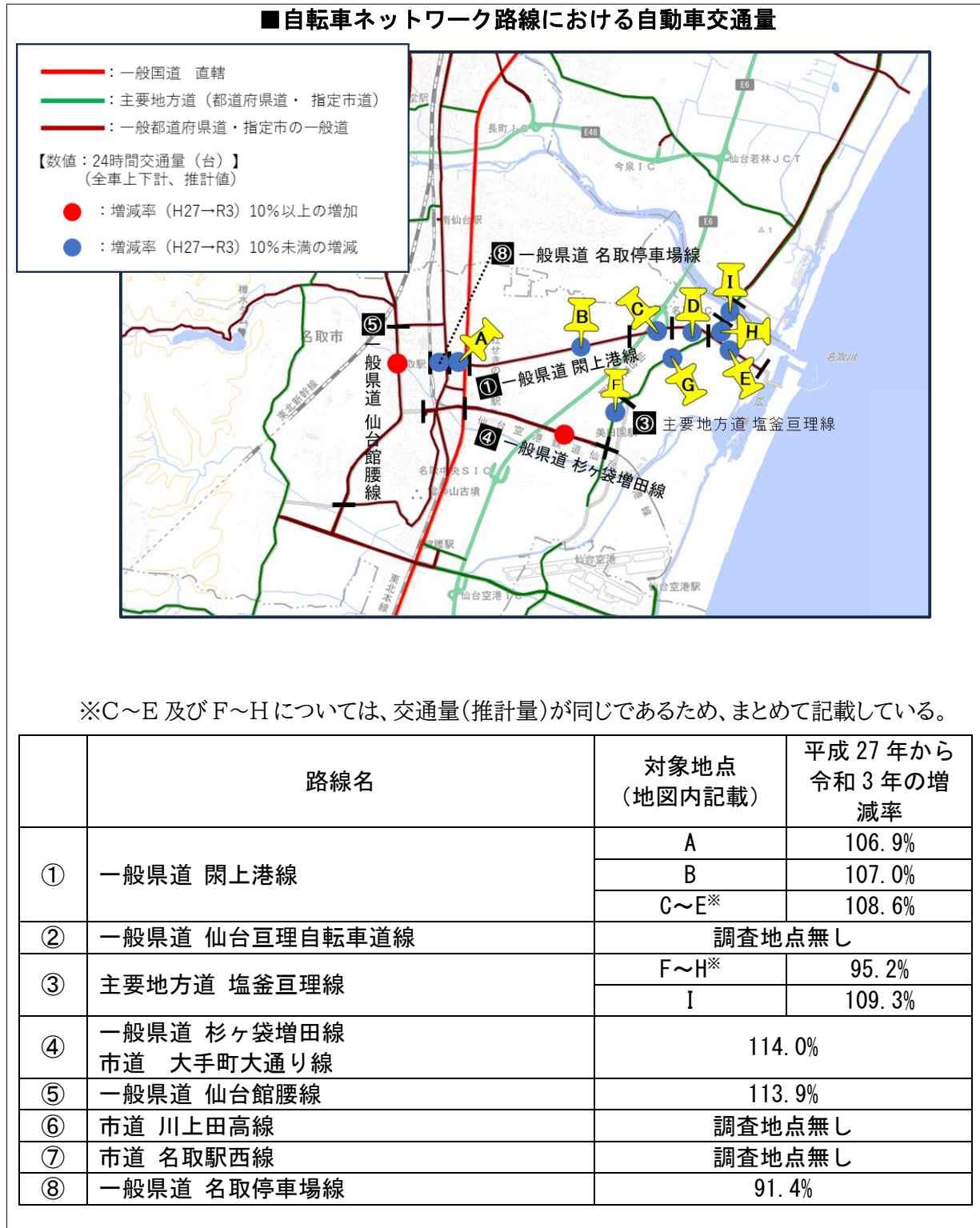
- 仙台空港の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年度までは国内線、国際線ともに増加しており、令和3年度に運休となった国際線は、令和4年度から順次再開し、感染症拡大以前の利用状況に戻つつあります。



出典：仙台国際空港株式会社

## (7)交通センサス

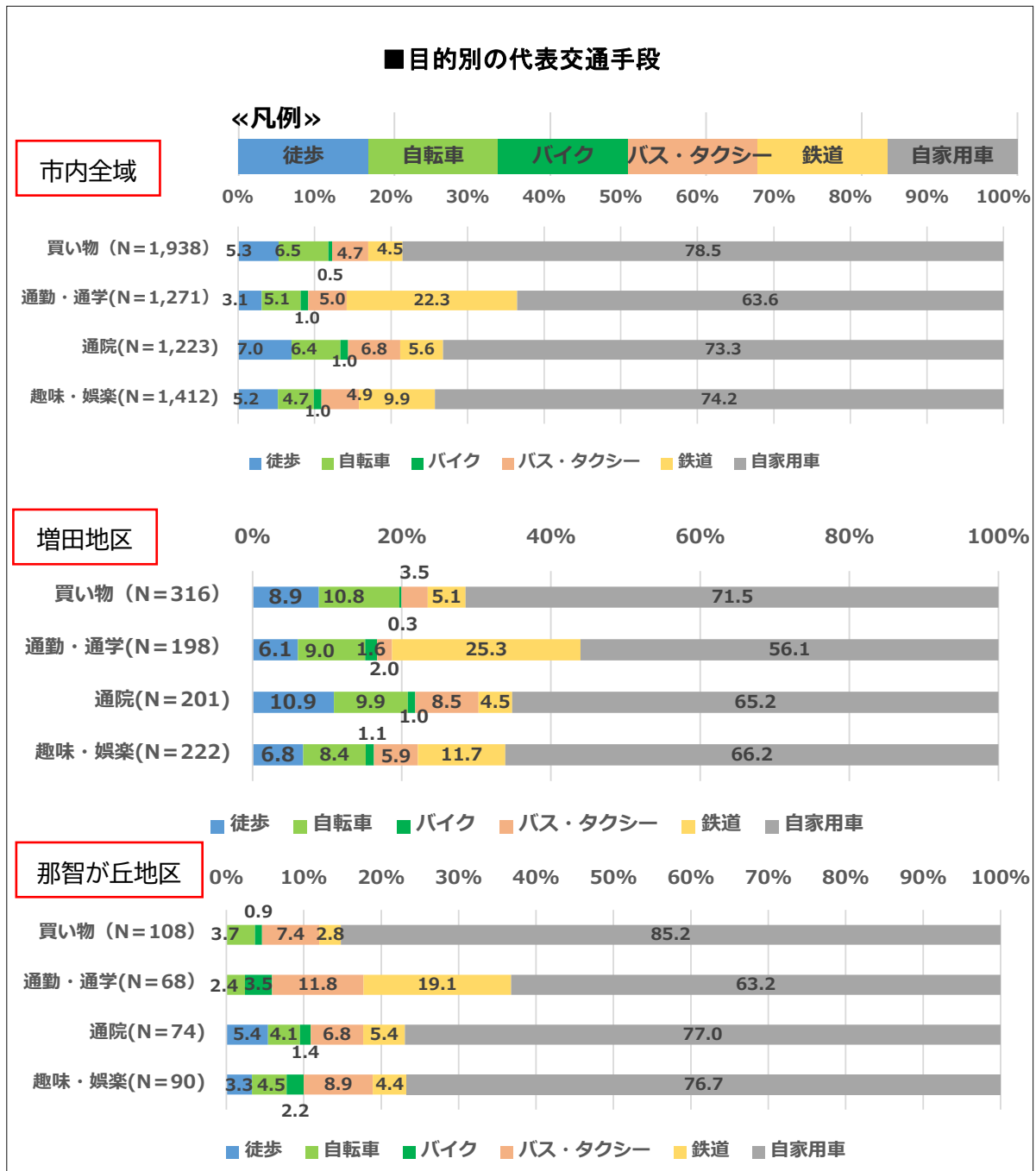
- 前計画の自転車ネットワークと重複する幹線道路の自動車交通量の変化は以下のとおりです。④一般県道杉ヶ袋増田線及び⑤一般県道仙台館腰線が10%を超える増加となっています。



出典：交通センサス（平成27年、令和3年）

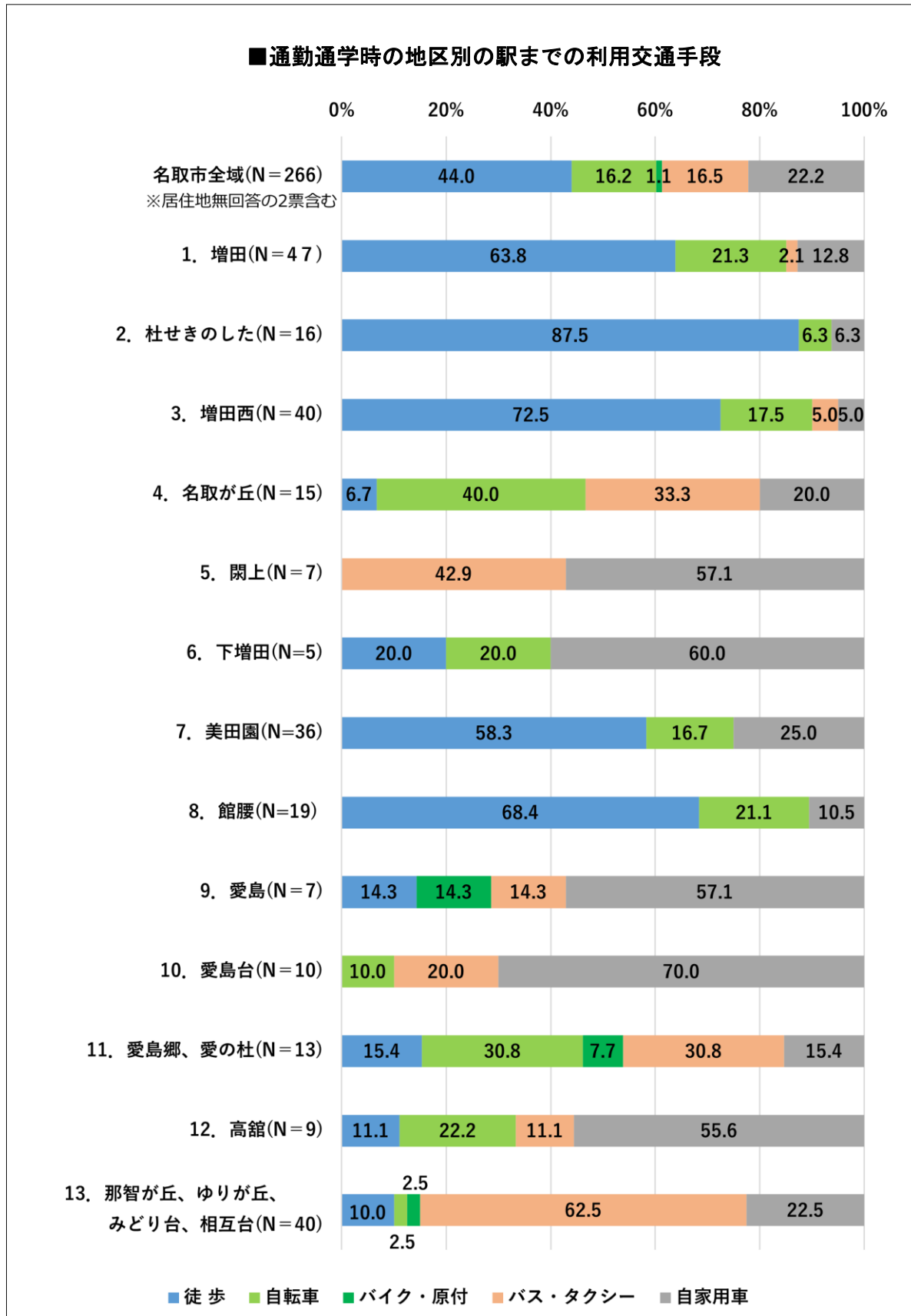
## (8) 目的別の交通手段

- 市内の目的別移動手段としては、自家用車が多く、徒歩や自転車で移動する人は少ない傾向にあります。また、いずれの目的においても自転車利用は、約5～7%となっています。
- 地区ごとの傾向としては、鉄道沿線で平坦な増田地区では、鉄道、徒歩、自転車の割合が比較的高く、丘陵地である那智が丘地区は、地区内に買い物施設が少ないこと等から、自家用車の割合が高くなっていると考えられます。



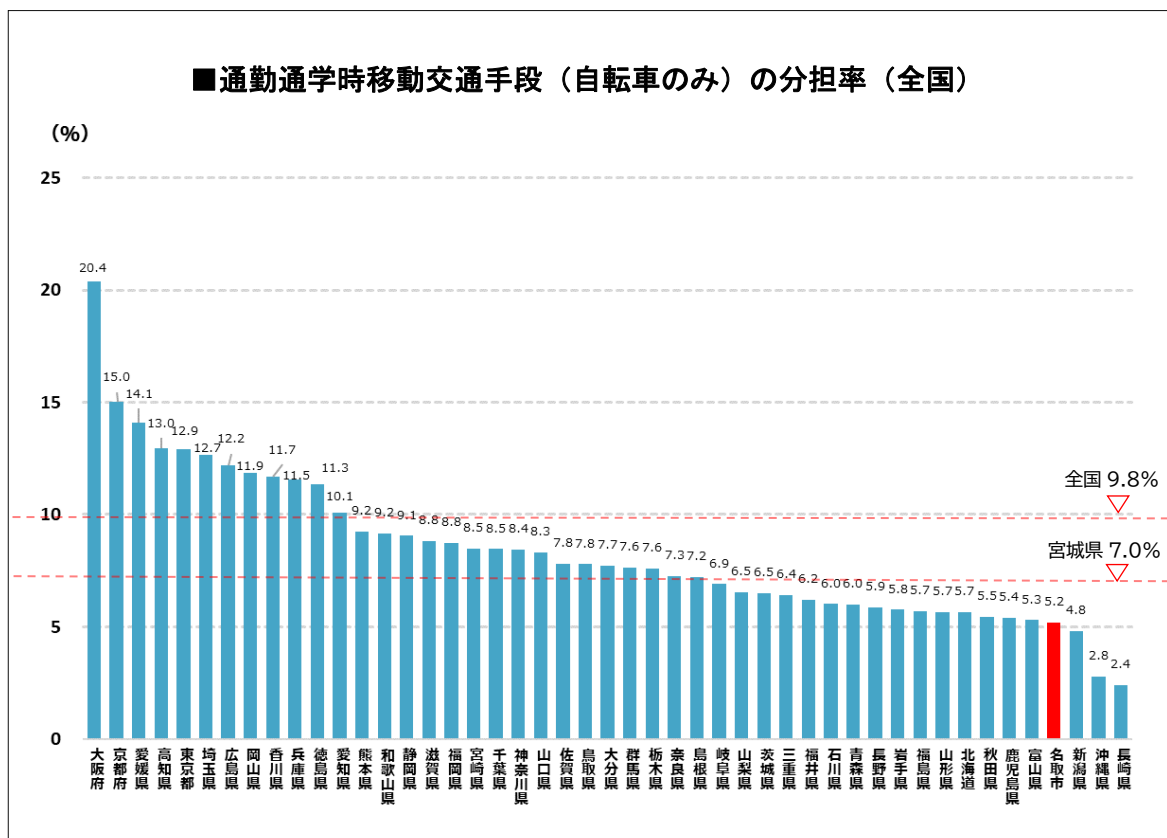
出典：名取市公共交通に関する市民アンケート調査（令和2年度）





出典：名取市公共交通に関する市民アンケート調査（令和2年度）

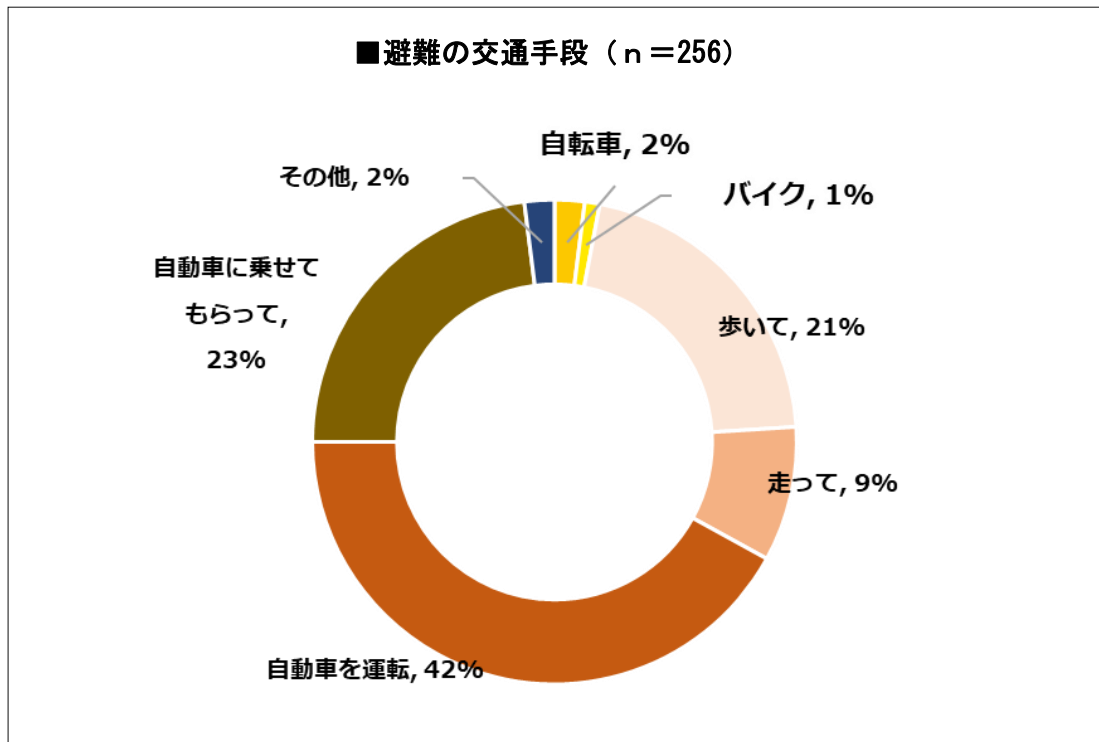
- 全国の通勤通学手段のうち、「自転車のみ」の割合(分担率)について、宮城県は全国平均の9.8%より低く、7.0%となっています。全国の都道府県別の傾向を見ると、寒冷地や積雪地は分担率が低い傾向となっています。
- 本市の分担率は5.2%で、宮城県の分担率7.0%を下回っています。



出典：国勢調査（令和2年度）

### (9) 自然災害時の避難行動

- 東日本大震災における避難手段は、自動車(同乗含む)が65%と最も多く、自転車利用は2%とごくわずかとなっています。自動車利用の理由としては、「普段の交通手段だから」、「早く安全なところに逃げられる」等が多くなっています。調査結果から渋滞が発生し、津波等で犠牲者が増えたと推測されています。

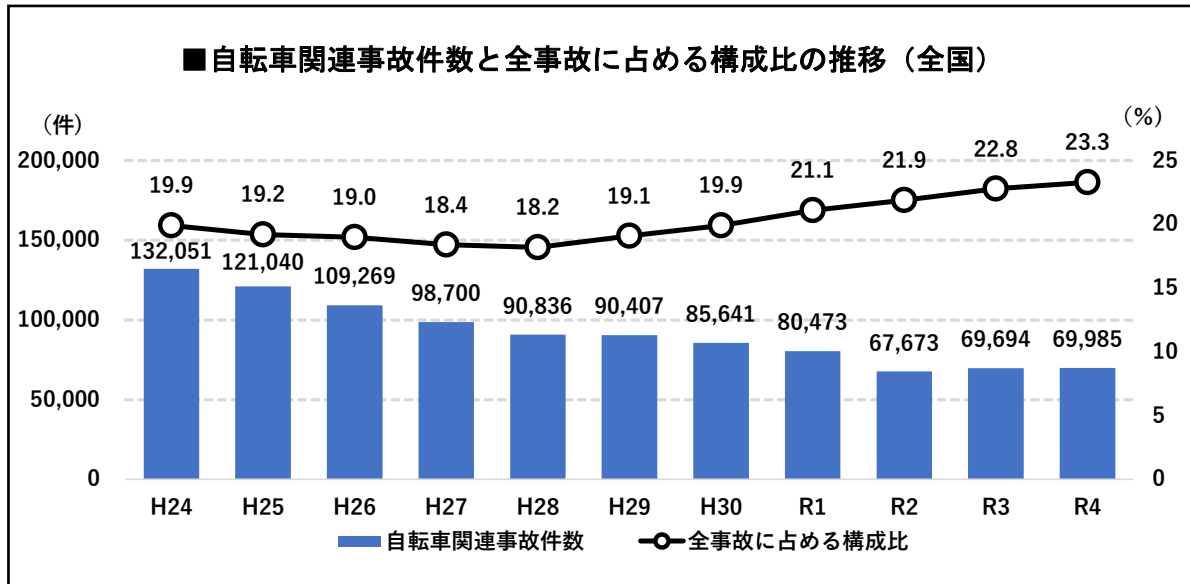


出典：「2011年東北地方太平洋沖地震に対する津波避難行動と交通手段の問題—名取市におけるアンケート調査—（山口大学大学院 村上ひとみら）」地域安全学会（2011）

## (10) 自転車事故の状況

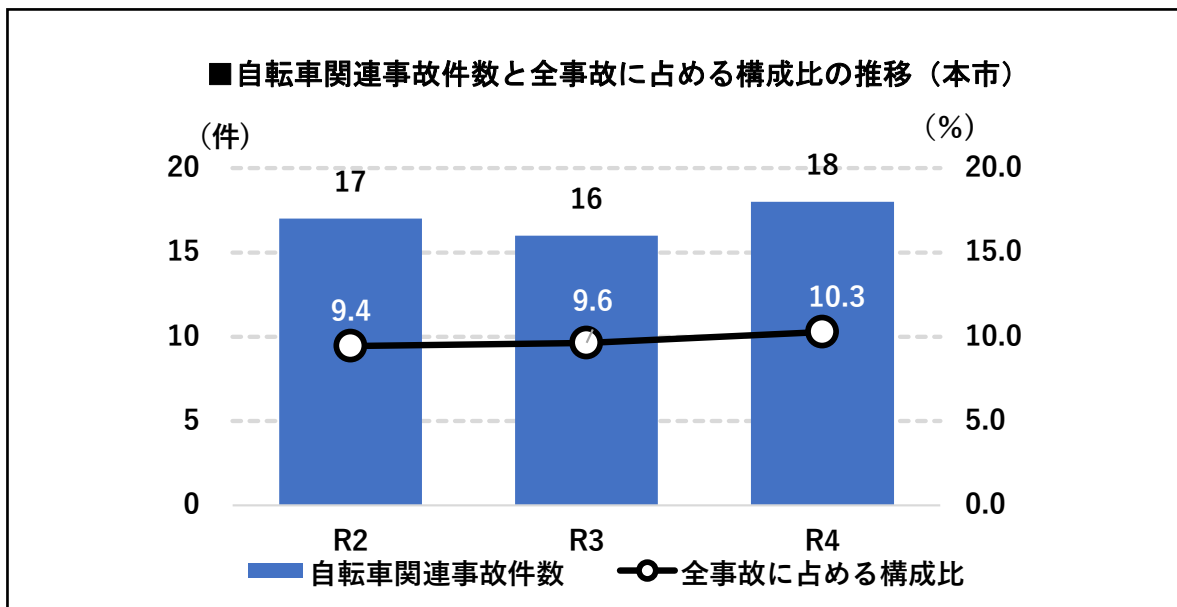
## ① 自転車事故数

- 全国の自転車関連事故件数は、過去約 10 年間で見ると減少傾向ですが、近年はほぼ横ばいの傾向にあります。一方、全事故に占める自転車関連事故の割合は、平成 28 年以降増加傾向を示しています。



出典：警察庁

- 本市の近年の自転車関連事故件数は、ほぼ横ばいで推移しており、全事故のうち、自転車事故の占める割合については、微増傾向となっています。

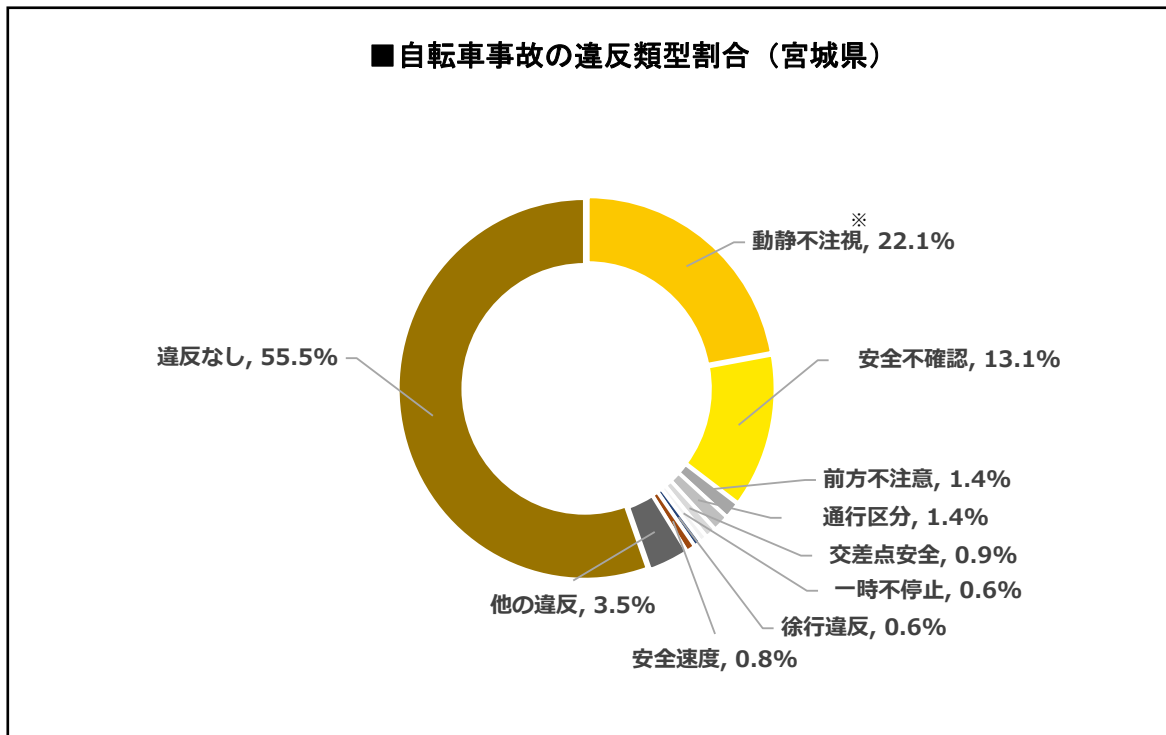


出典：宮城県警察本部



## ②自転車事故の違反類型

- 宮城県内の自転車乗車中の事故のうち、半数程度に違反が見られており、動静不注視が22.1%と最も多く、次いで安全不確認が13.1%となっています。



※動静不注視：周りの車や人の存在、動きに気が付いていながら、危険はないだろうと判断し、その周りの車や人の動静について注視を怠ったことをいう。

（具体例）前方の走行車が左折する際、「停止せず曲がるだろう」と判断し、前方の車の動静について、注意を怠り、ブレーキをかけずに車間距離を詰めていたところ、前方の車が歩行者の存在によって急停車したことで、前方の車に追突してしまい起きた事故

出典：令和4年度中自転車の交通事故発生状況（宮城県警察本部）

（参考）自転車の悪質な交通違反に対して反則通告制度を導入し、免許保持者と同様の交通反則告知書(青切符)を取り入れる検討が始められており、今後のルール遵守に関する方策が全国的に求められています。

## 4-2 自転車活用に関する意向調査

## (1) 市民アンケート調査

## ○調査方法

市内自転車販売(取扱)店舗や公共施設等へチラシを配布し実施。二次元コードを読み取り、WEB上フォームからの回答。

調査期間:令和5年7月19日~8月17日

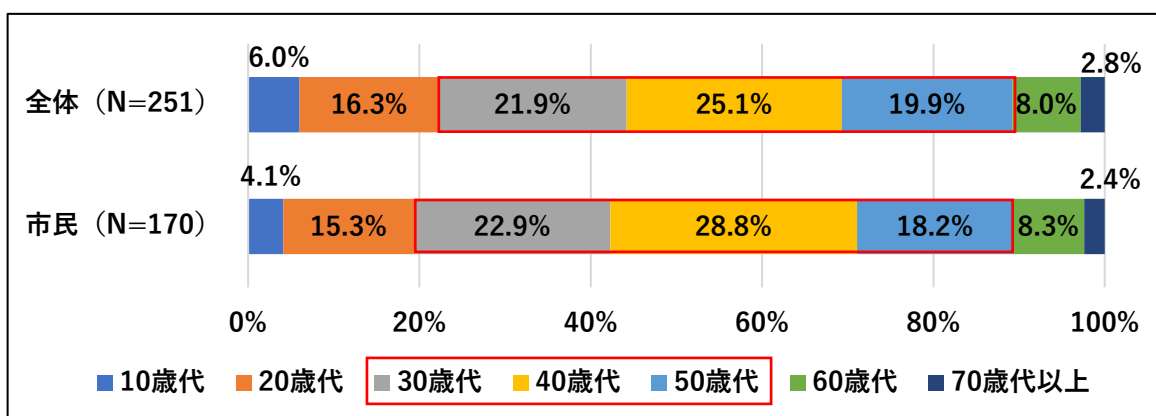
## ○回答者数

全体で251件回答があり、そのうち170件が市内の方からの回答。

市外の多くは、仙台市にお住まいの方。

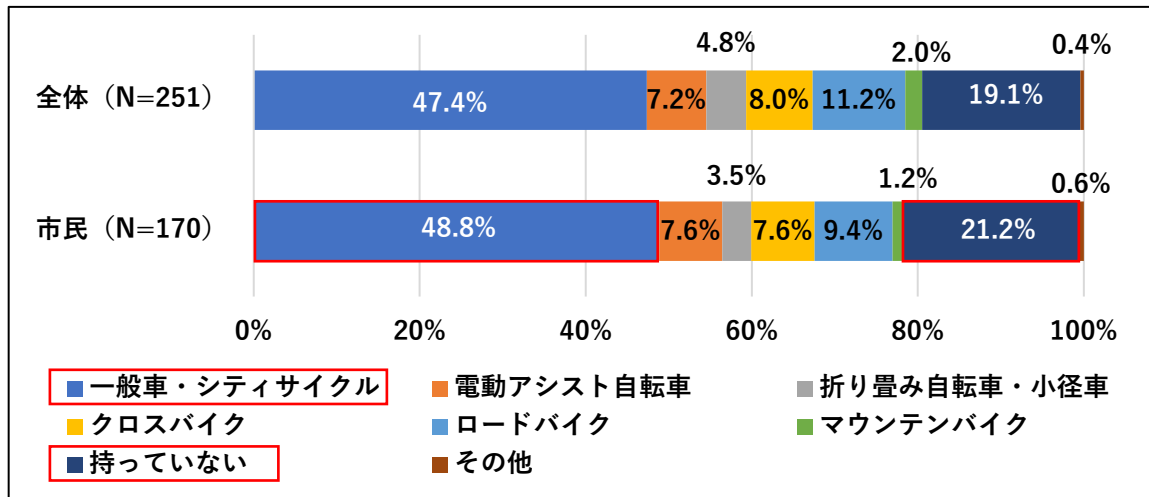
[年齢(1つ選択)]

- 40歳代の回答割合が多く、次いで30歳代、50歳代の回答が多い。



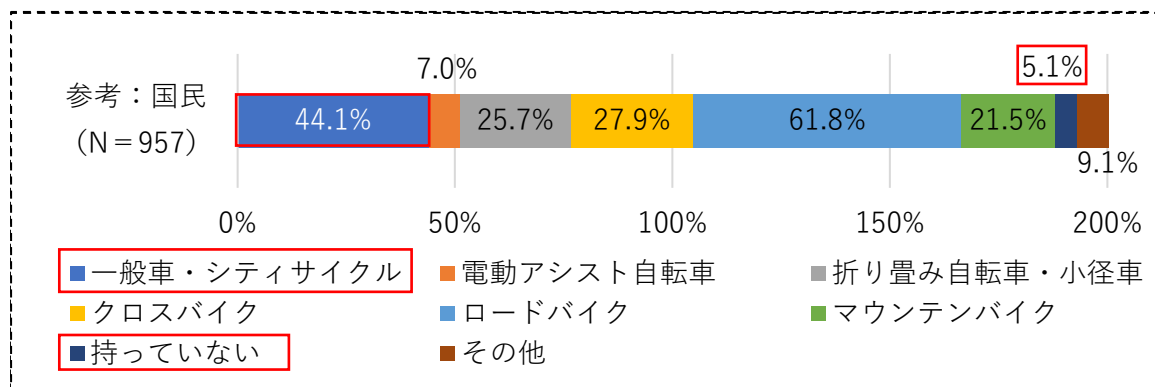
## [自転車の所有状況（1つ選択）]

- 回答した市民の約8割が自転車を所有しており、そのうち半数は「一般車・シティサイクル」となっています。
- 令和2年度の国土交通省の調査(以下「全国調査」という)と比較すると、「一般車・シティサイクル」の所有割合が高い傾向にあります。
- 「持っていない」という市民の方も、国土交通省の調査結果の割合と比べて高い傾向にあります。



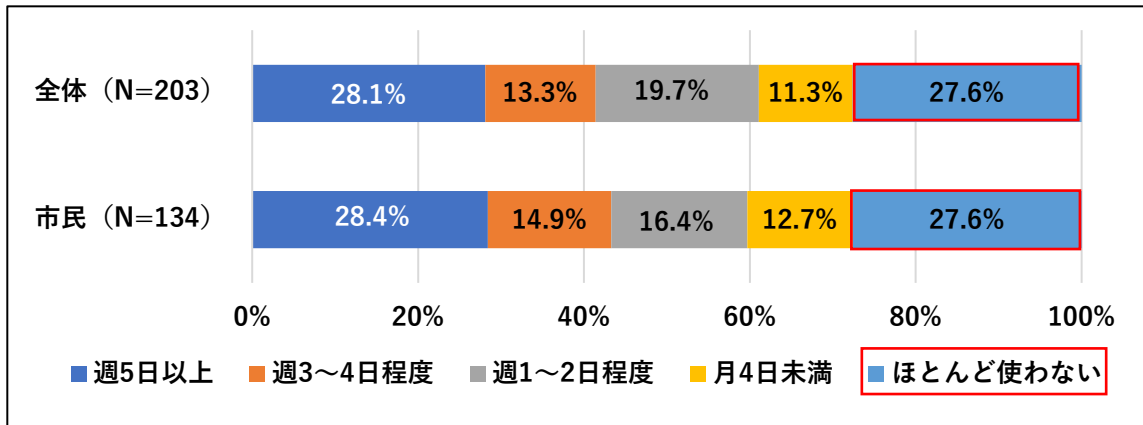
(参考):自転車活用推進計画骨子に対するアンケート調査結果(複数選択)

(令和2年度 第4回自転車の活用推進に向けた有識者会議:国土交通省)



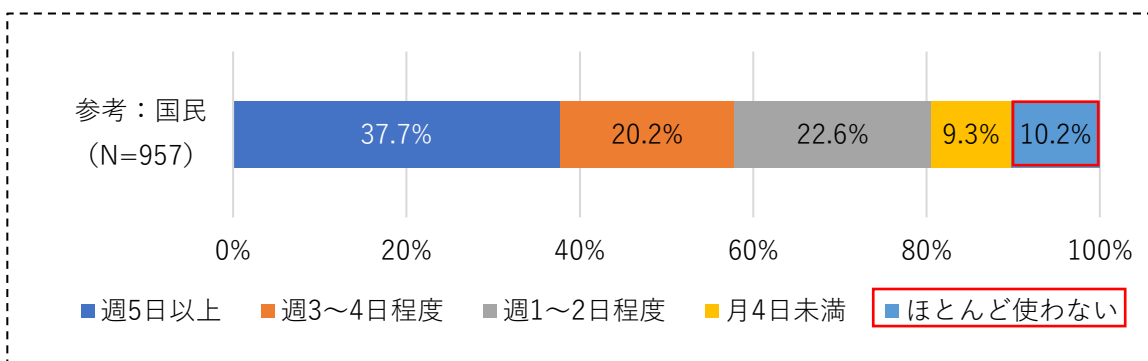
## [利用頻度（1つ選択）]

- 自転車を所有している方のうち、3割近い方が「ほとんど使わない」と回答しています。
- 全国調査と比較して、自転車の利用頻度は低い傾向にあります。



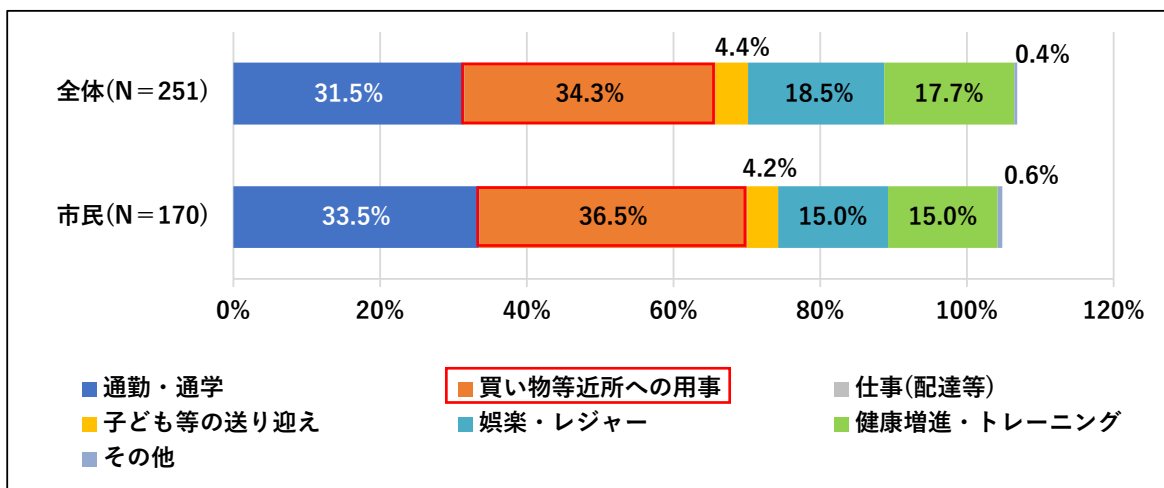
(参考): 自転車活用推進計画骨子に対するアンケート調査結果

(令和2年度 第4回自転車の活用推進に向けた有識者会議: 国土交通省)



## [利用目的（複数選択）]

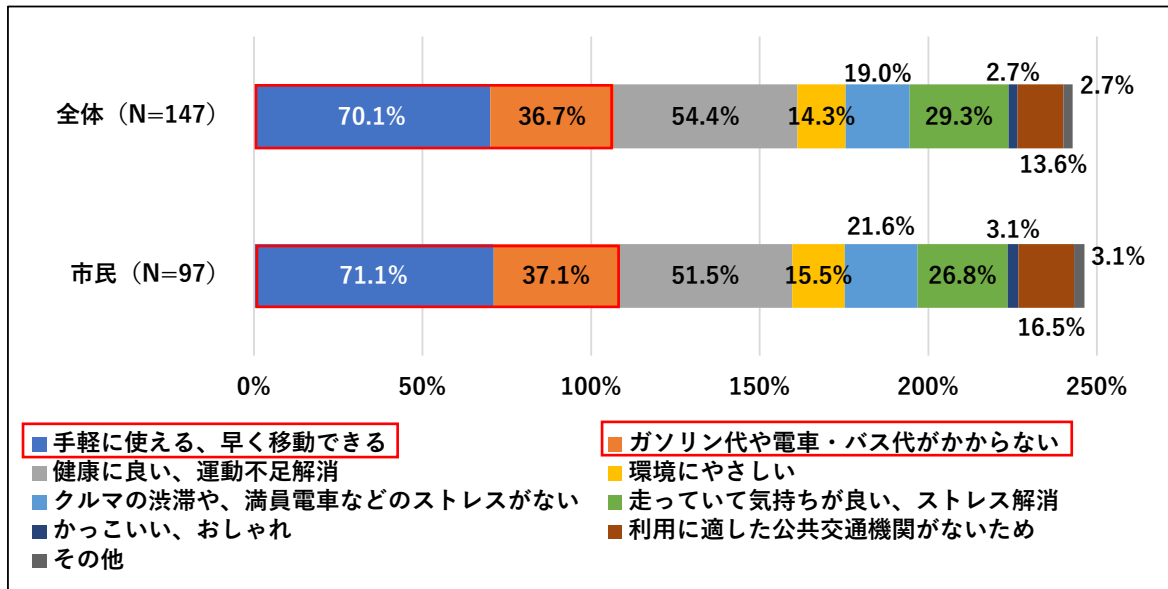
- 自転車利用の目的としては、「買い物等近所への用事」が最も高く、次いで「通勤・通学」となっており、それらで全体の半数以上を占めています。





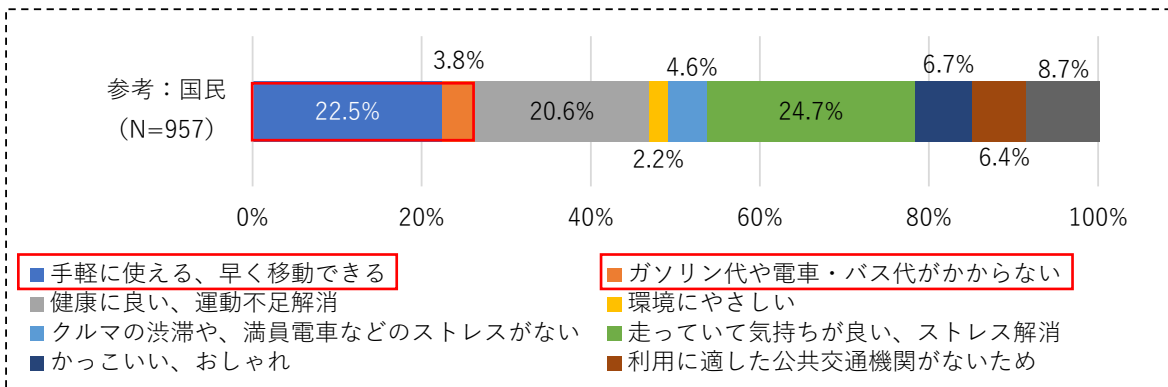
## [自転車を利用する理由（3つまで選択）]

- ・ 「手軽に使える、早く移動できる」が最も高い割合となっています。
- ・ 全国調査と比較すると、「ガソリン代や電車・バス代がかからない」との回答が多く見られ、自転車の実用的な利用傾向が強いと捉えられます。



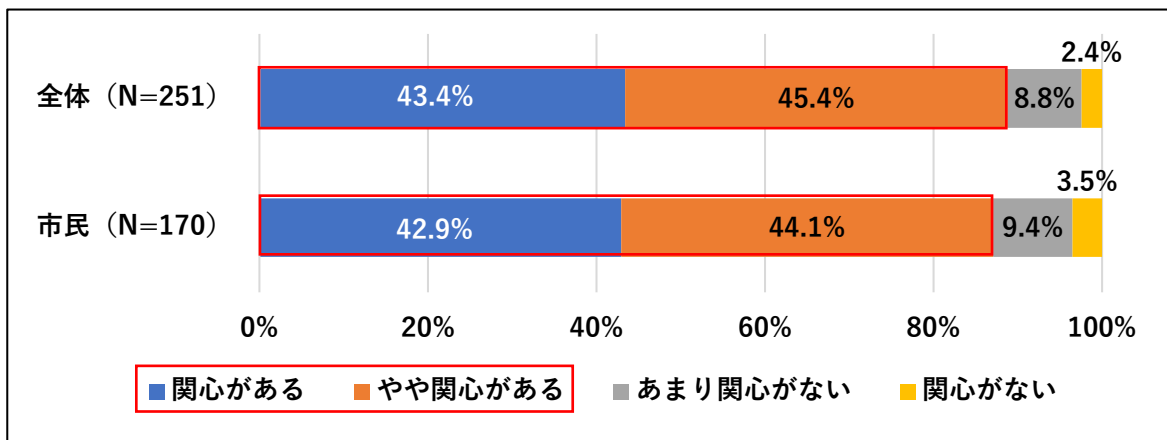
(参考):自転車活用推進計画骨子に対するアンケート調査結果

(令和2年度 第4回自転車の活用推進に向けた有識者会議:国土交通省)



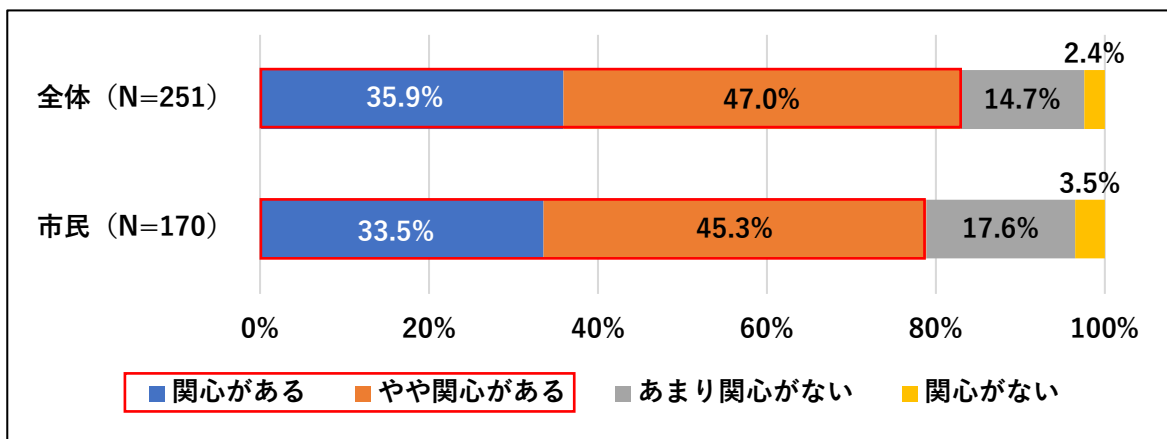
## [安全で快適な交通環境の整備への関心]

- 「関心がある」「やや関心がある」を合わせると、9割近くを占めています。



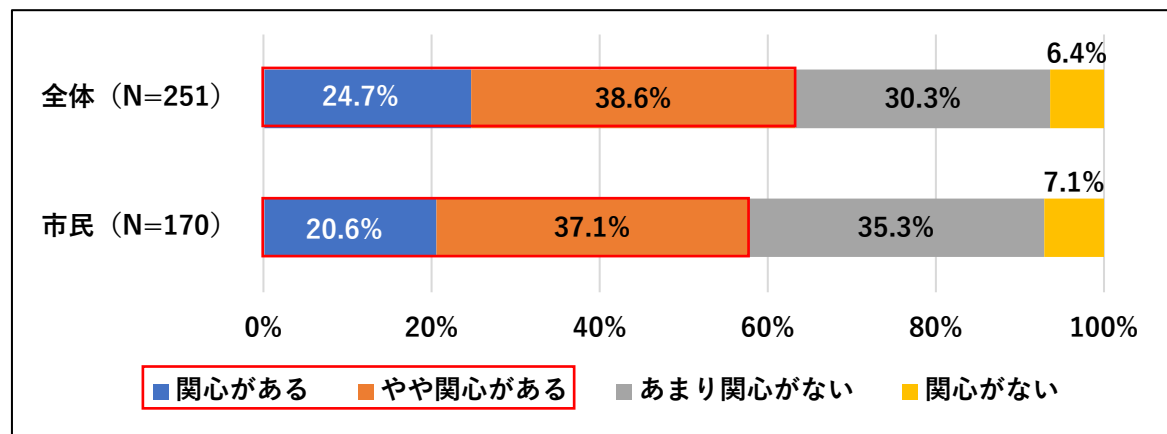
## [ゼロカーボンシティの実現に向けた利用促進への関心]

- 「関心がある」「やや関心がある」を合わせると、約8割を占めています。



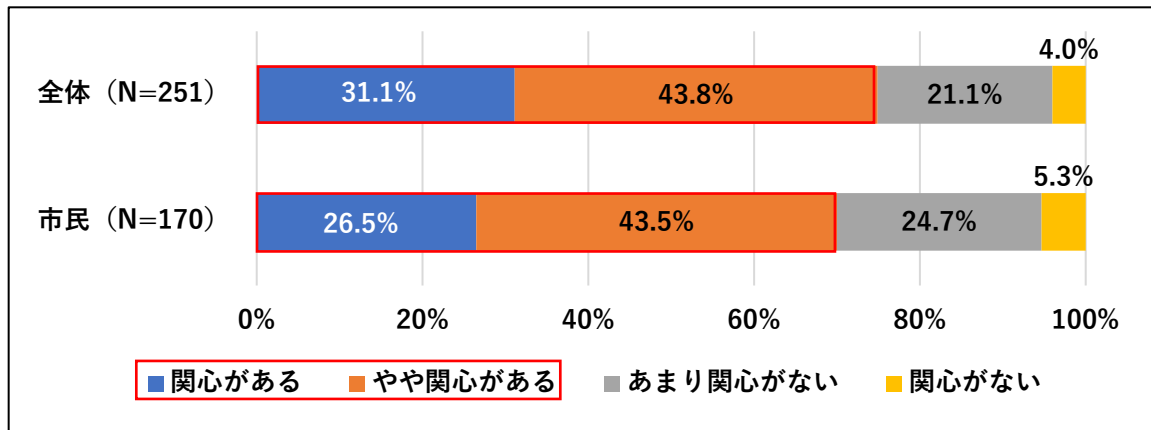
## [スポーツの振興への関心]

- 「関心がある」「やや関心がある」を合わせると、約6割となりますが、他の項目と比べて低い傾向にあります。



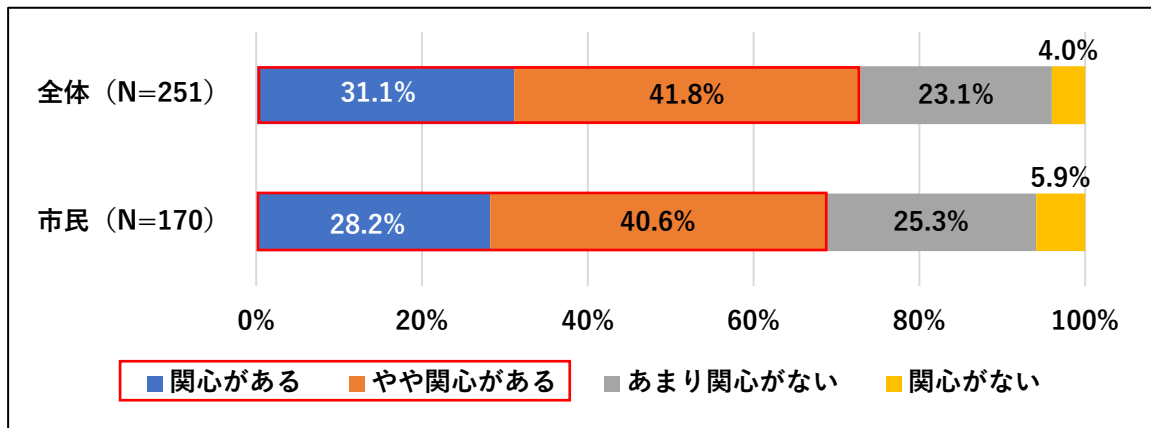
## [健康の増進への関心]

- 「関心がある」「やや関心がある」を合わせると、約7割を占めています。



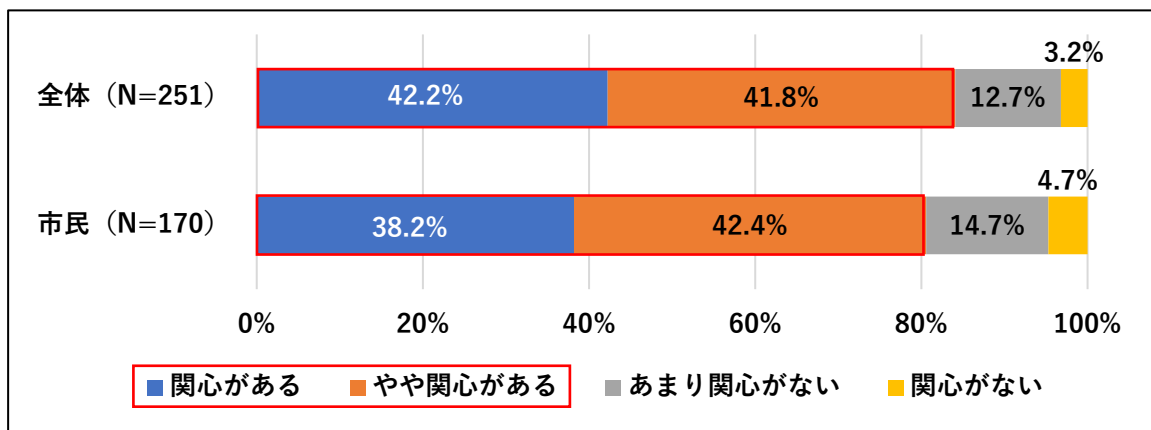
## [サイクリストの誘客による賑わいのあるまちづくりへの関心]

- 「関心がある」「やや関心がある」を合わせると、約7割を占めています。



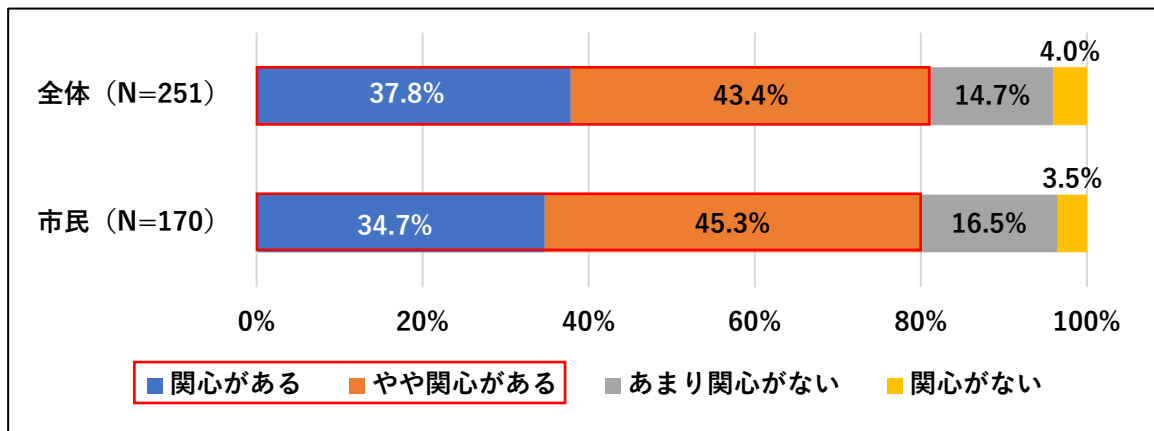
## [観光施設の周遊による観光の活性化への関心]

- 「関心がある」「やや関心がある」を合わせると、8割以上を占めています。



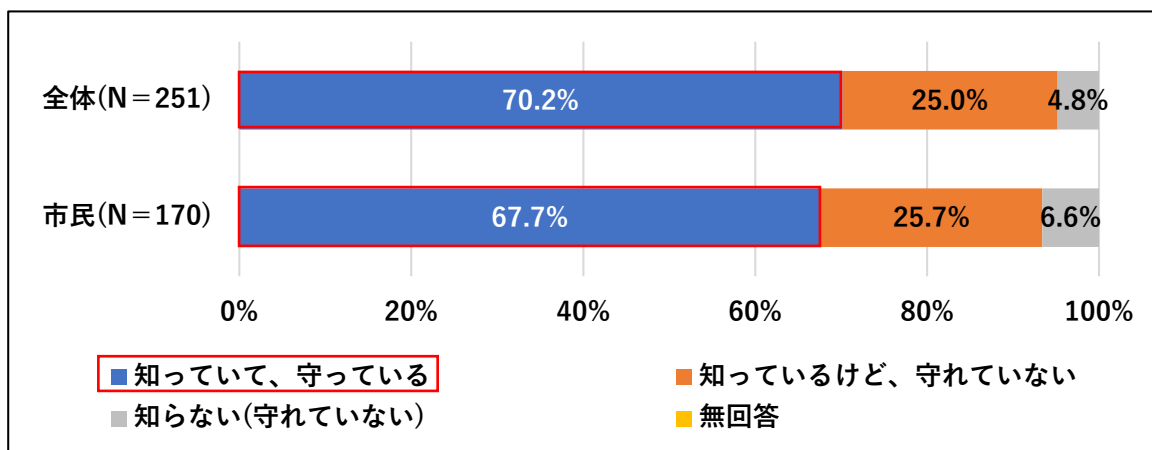
[安全やマナー向上に資する取組への関心]

- 「関心がある」「やや関心がある」を合わせると、8割以上を占めています。



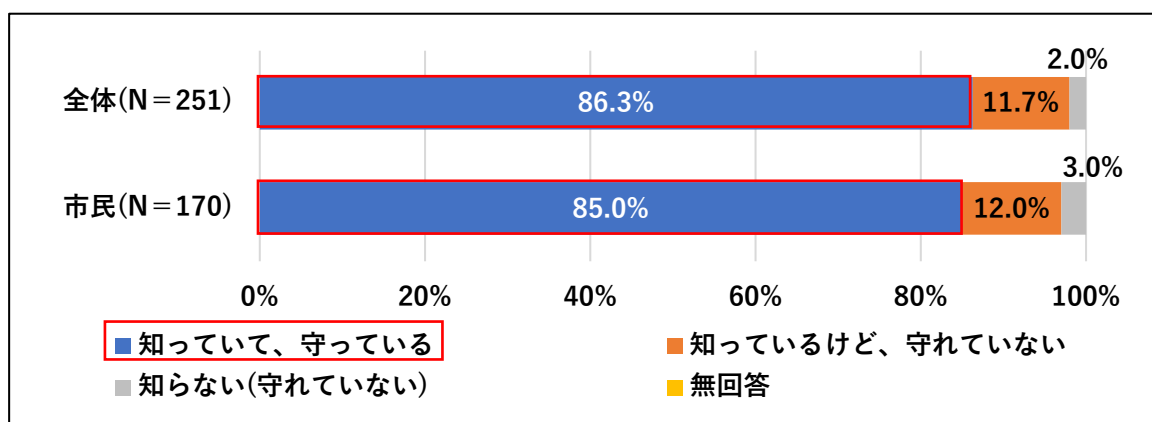
[自転車関連ルールの認知度(①車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先)]

- 「知っている、守っている」が約7割を占めています。



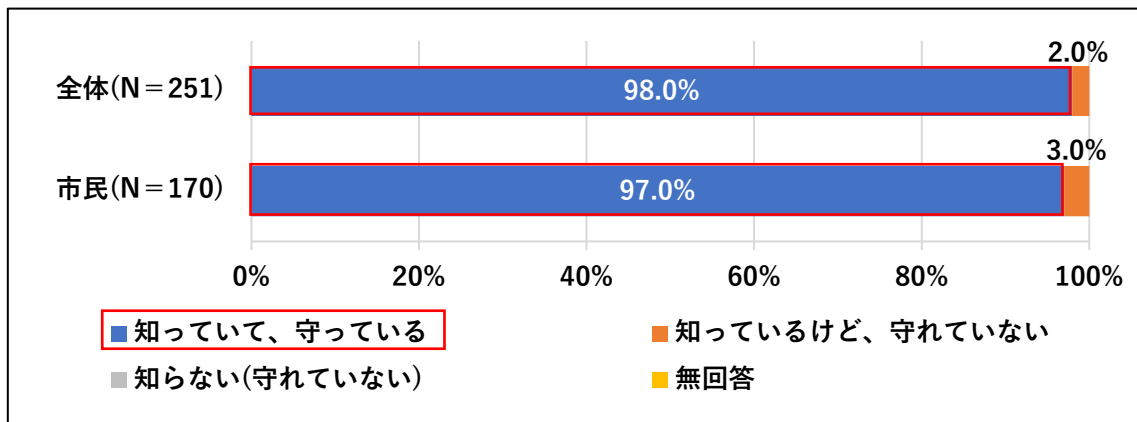
[自転車関連ルールの認知度(② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認)]

- 「知っている、守っている」が8割以上を占めています。



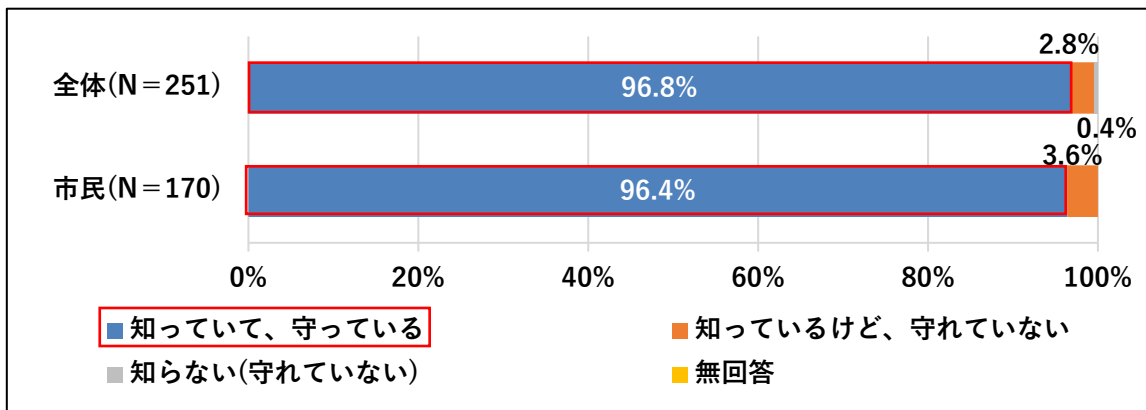
## [自転車関連ルールの認知度(③ 夜間はライトを点灯)]

- 「知っている、守っている」が9割以上を占めています。



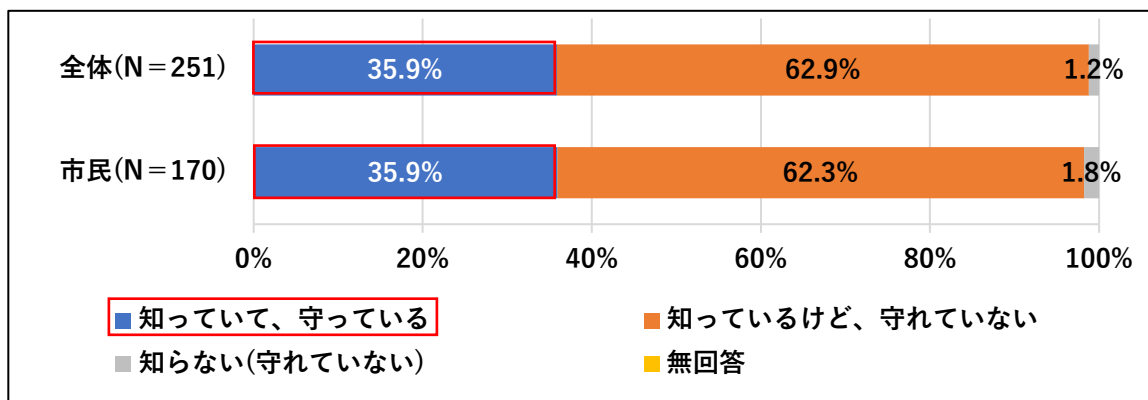
## [自転車関連ルールの認知度(④ 飲酒運転は禁止)]

- 「知っている、守っている」が9割以上を占めています。



## [自転車関連ルールの認知度(⑤ ヘルメット着用は努力義務)]

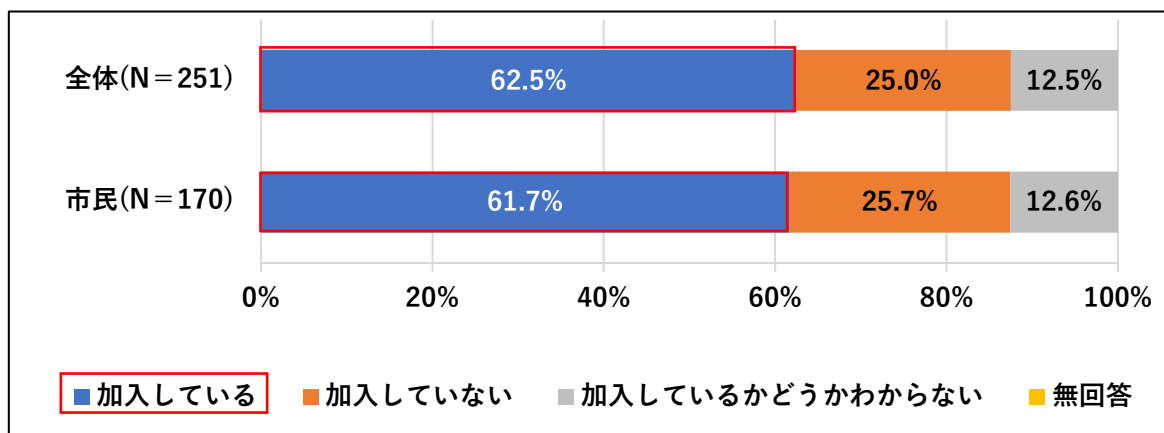
- 「知っている、守っている」が4割未満に止まっており、「知っているけど、守れていない」が6割以上を占めています。





## 〔自転車損害賠償保険等への加入状況〕

- 「加入している」が6割を占めています。



## ○調査結果のまとめ

- 本市における自転車の所有状況は全国と比較して低く、所有者の利用頻度も低い状態にあります。
- 本市における所有の種類としては、シティサイクルが48.8%と約半数を占め最も多く、全国と比較してクロスバイクやロードバイクの所有割合は低い傾向にあります。利用目的の半数以上は通勤・通学や買い物となっています。
- 利用理由としては「手軽に使える、早く移動できる」が最も多く、自転車が利便性の高いツールである傾向が見られます。その一方で、全国と比較して「走っていて気持ちがいい」という快適性を求める割合は低い傾向にあります。
- 「健康に良い、運動不足解消」は全国と同じ割合で、自転車利用における健康増進の意識は、全国と同等にあります。全国的に全国においては、スポーツレクリエーションの利用が進んでいることに比べ、本市は実用性・経済性の傾向が強くなっています。
- 自転車を利用した望まれる施策について、「関心がある」「やや関心がある」を抽出した結果、一般的に関心が高い中、スポーツ振興が低い傾向にあります。
  - 「安全で快適な交通環境の整備」……………9割
  - 「ゼロカーボンシティの実現に向けた利用促進」・8割
  - 「スポーツ振興」……………6割**
  - 「健康増進」……………7割
  - 「サイクリストの誘客による賑わい」……………7割
  - 「観光施設周遊による観光活性化」……………8割
  - 「安全やマナー向上」……………8割
- 自転車安全利用5則の「車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先」は約3割、「ヘルメット着用は努力義務」は6割以上が守れていません。
- 保険加入率は約6割に止まっています。

## (2) サイクルスポーツセンター利用者アンケート調査

### ○調査方法

- サイクルスポーツセンター内に二次元コード付きのチラシを配置。なお平日・休日各 1 日でサイクルスポーツセンター入口付近にて、チラシ及び紙の調査票を配布し、ヒアリング調査を実施。
- 調査期間:令和 5 年 7 月 18 日～8 月 17 日  
(うち、7 月 18 日と 8 月 6 日に施設入口付近にて、調査票を配布)

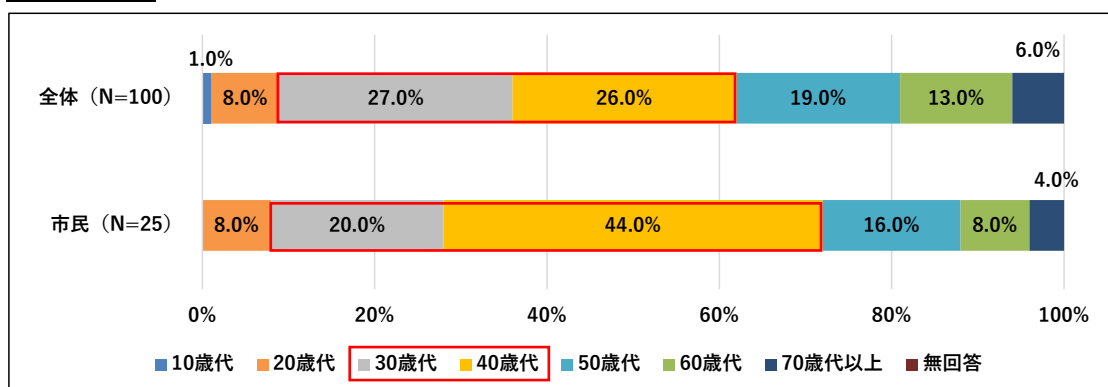
### ○回答者数

- 100 件(市内 25 件、市外 75 件)

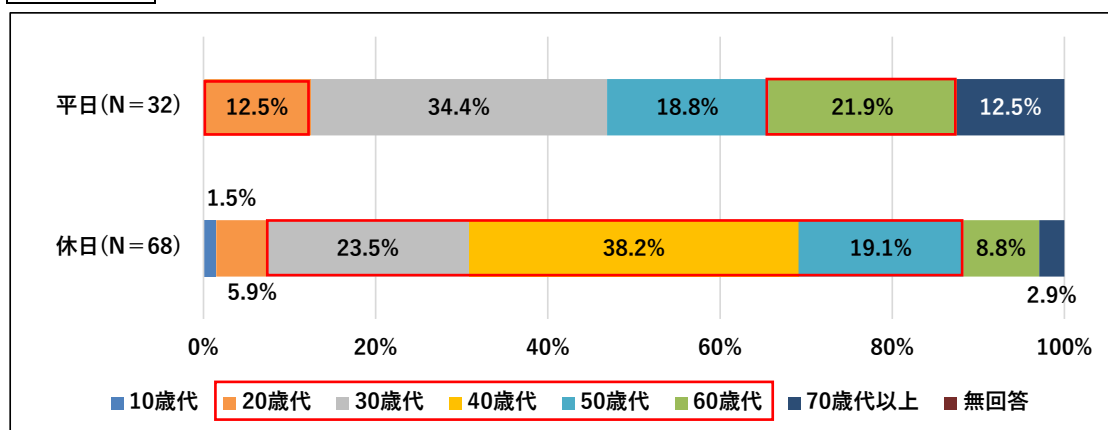
### [年齢]

- 30 歳代、40 歳代が半数を占めています。  
平日は、20 歳代、60 歳以上の割合が高く、休日は 30～50 歳代の割合が多い傾向にあります。

#### 全体・市民

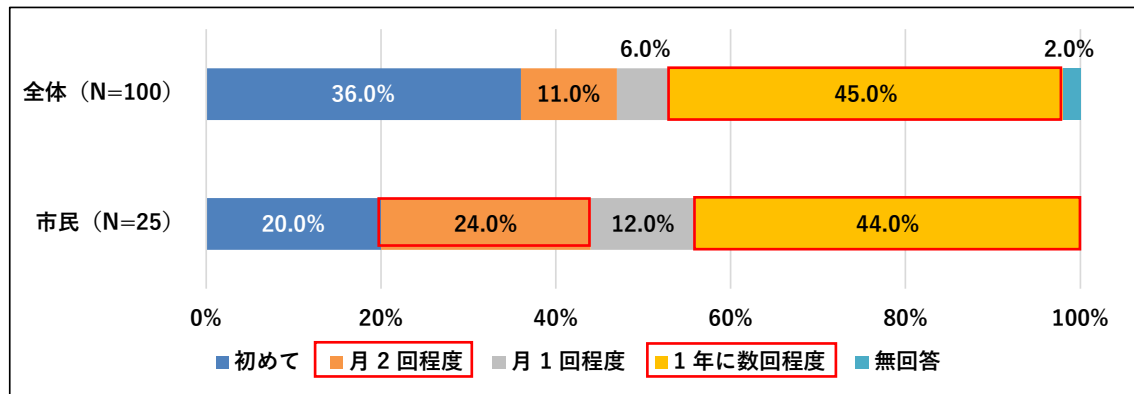


#### 平日・休日



## [利用頻度（1つ選択）]

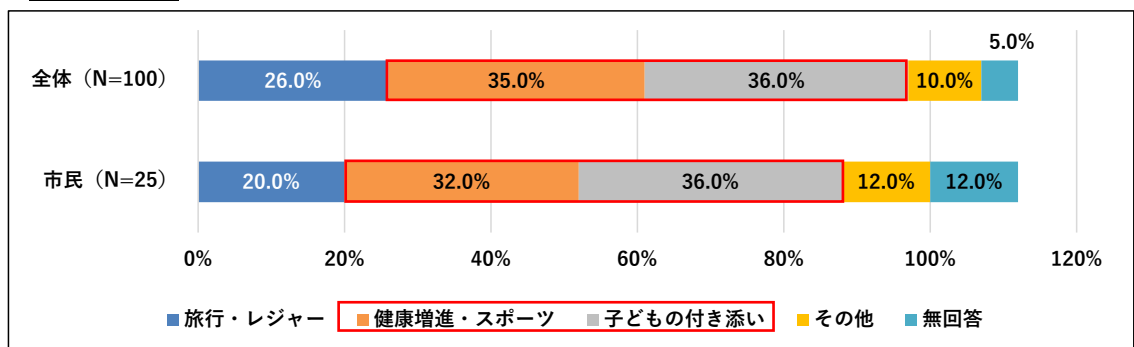
- 全体では「1年に数回程度」(45.0%)が最も多く、次いで「初めて」(36.0%)となっています。
- 市民も「1年に数回程度」(44.0%)が最も多いが、次いで「月2回程度」(24.0%)となっています。



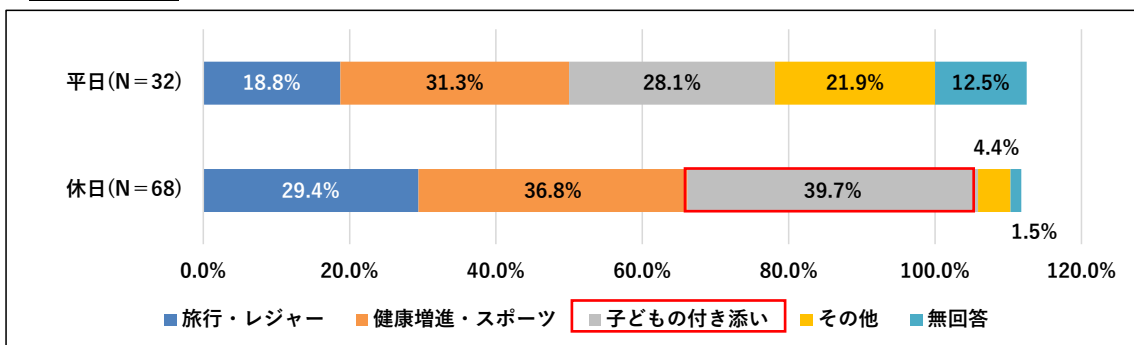
## [主な利用目的（複数選択）]

- 全体、市民ともに「子どもの付き添い」(36.0%)が最も多く、次いで「健康増進・スポーツ」となっています。
- 休日は、「子どもの付き添い」(39.7%)が最も多い割合を占めています。

## 全体・市民



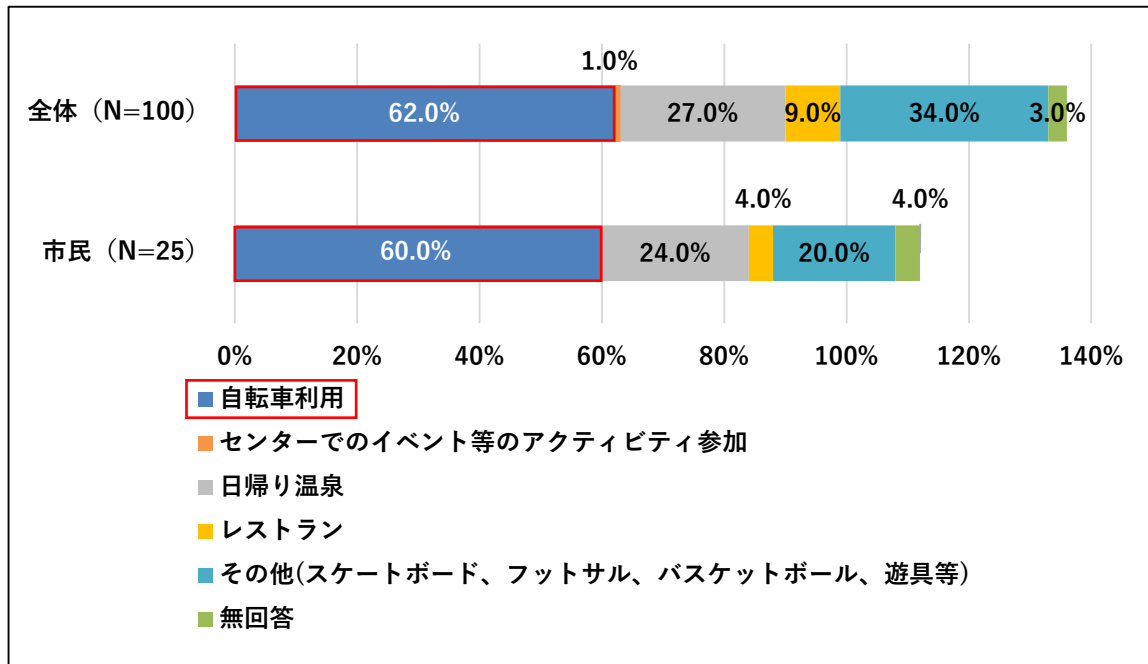
## 平日・休日



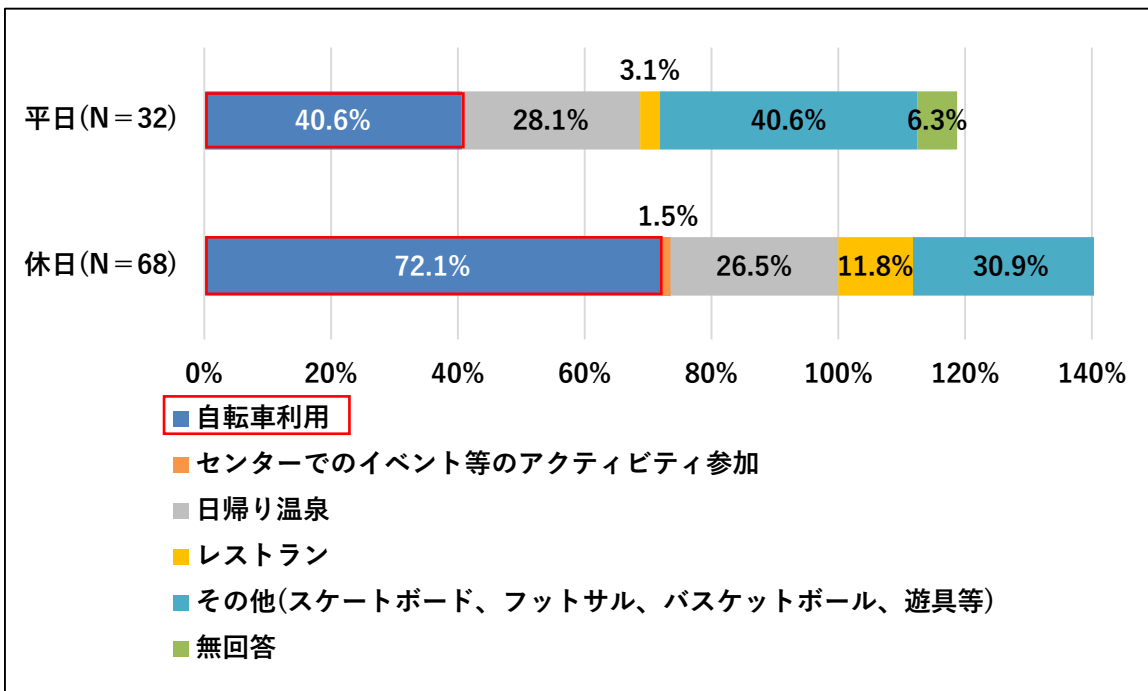
## [主な利用内容（複数選択）]

- 全体、市民ともにレンタサイクルでの周遊や場内のサイクリングロード利用等の自転車利用が最も多くなっています。
- 休日は、自転車利用(72.4%)が最も多く、平日は、自転車利用とその他利用が同じ割合(40.6%)となっています。

## 全体・市民

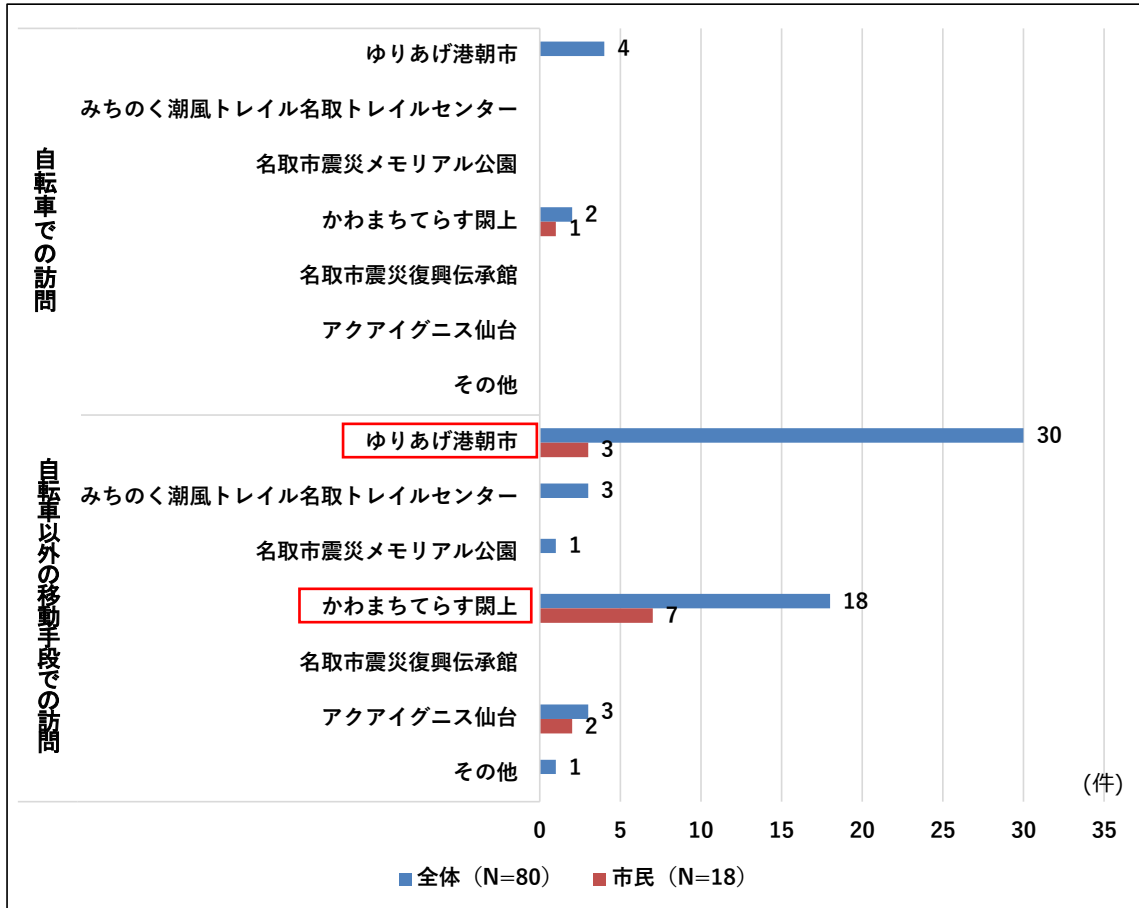


## 平日・休日



[サイクルスポーツセンターに併せて訪れた施設（自由回答）]

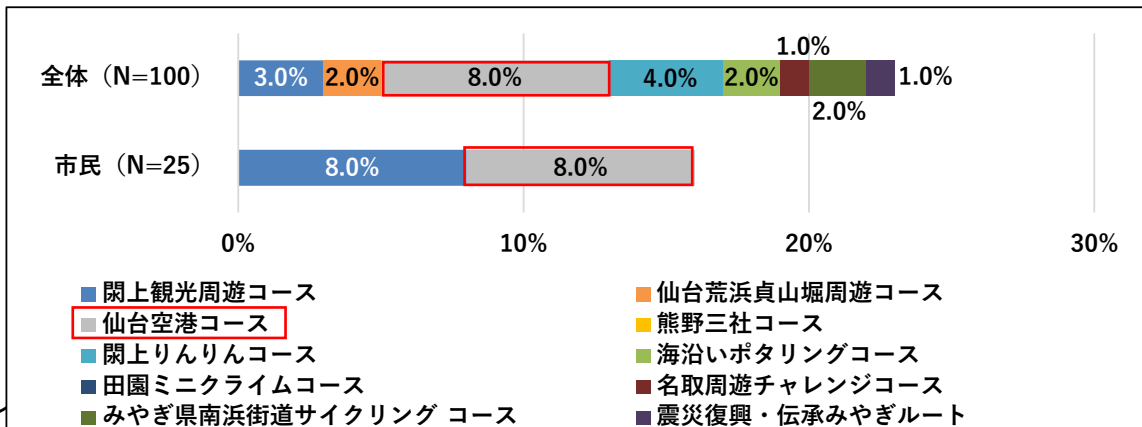
- サイクルスポーツセンターに併せて訪れた施設や場所については、自転車での回遊より自動車による場合が多い傾向にあります。
- 自転車以外の移動手段での訪問先としては、全体では、「ゆりあげ港朝市」、「かわまちてらす閑上」で8割以上を占めています。



※無回答を除く

[走行した(ことがある)サイクリングコース]

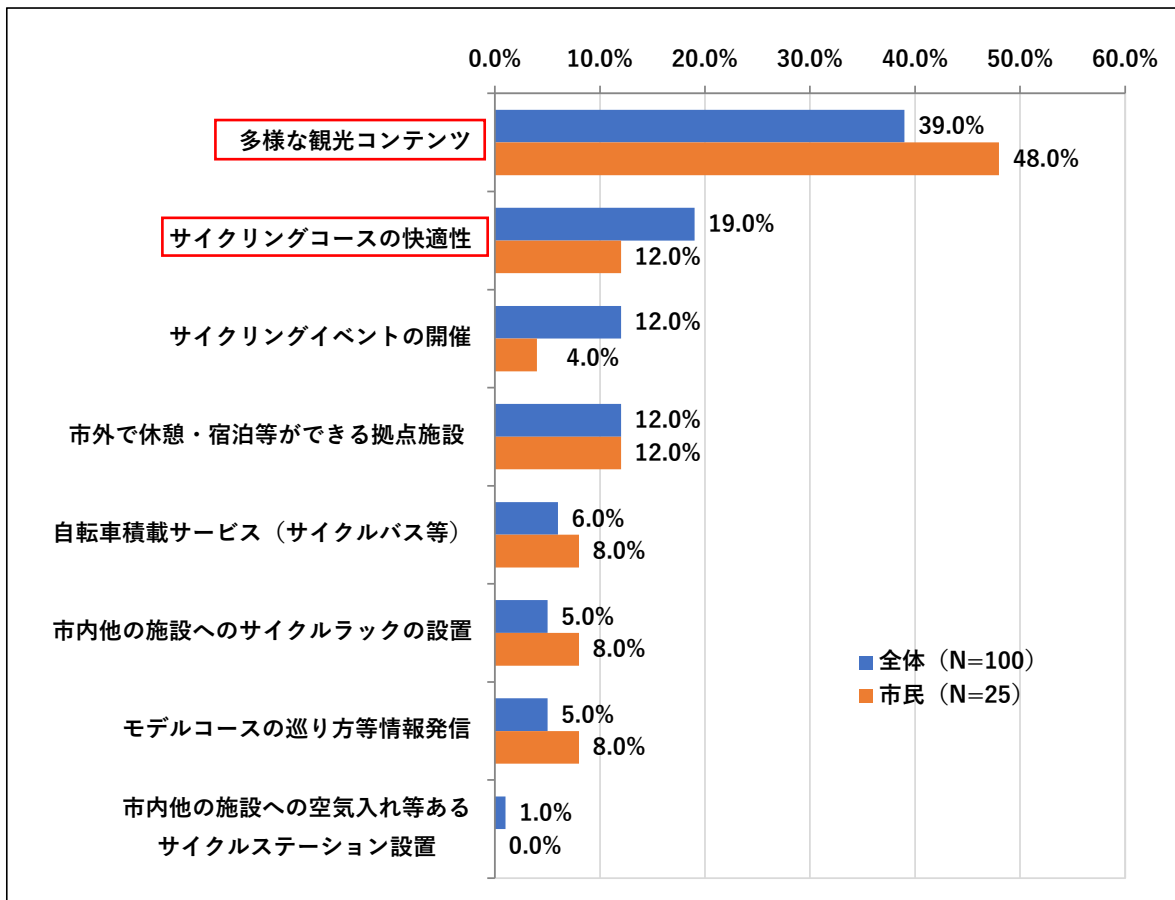
- 走行したことがあるサイクリングコースとしては、「仙台空港コース」が最も多くなっています。



[サ]



- 全体、市民ともに「多様な観光コンテンツ」(それぞれ 39.0%、48.0%)と「サイクリングコースの快適性」(それぞれ 19.0%、12.0%)が多くなっています。



#### [自由意見]

- 走行後に気軽に立ち寄れる飲食店が欲しい
- 施設に自転車販売店を併設してほしい
- 参加しやすいサイクルフェスタやロードレースを開催
- レンタサイクルの乗り捨てができるようにする
- ロードバイク以外のバイクの為のセクションの充実
- 施設の情報発信の強化
- 自転車で巡るスタンプラリー企画等

## ○調査結果のまとめ

- 回答者の4分の3は、市外に居住地を持つ方であるため、サイクルスポーツセンターが市外からの来訪者を呼び込み、交流人口拡大に寄与していることがうかがえます。
- また、利用頻度についても、市内では、月1から2回が3.6割、年複数回訪れる人も4割を超え、利用人数の増加に伴い、市民の利用が定着しつつあると考えられます。
- 利用目的について、「子どもの付き添い」が多く、次いでほぼ同じ割合で「健康増進・スポーツ」となっており、家族連れが多く、遊具広場等の充実も集客に貢献しているものと推測されます。
- 利用内容については、全体的に自転車利用が多いものの、平日・休日に分けて見ると、平日は、自転車利用とその他(スケードボード、フットサルや遊具等)がほぼ同じ割合となっています。
- サイクリングコースの選択については、仙台空港コースが最も多くなっています。次いで多いのは、周辺のコースであり、市域西側への回遊性は目立っては見られません。
- サイクルスポーツセンターを拠点にサイクリングをより楽しむための施策としても、サイクリングコースの快適性や多様な観光コンテンツへの意見が多い傾向にあります。

### (3) 名取市民のスポーツ活動に関するアンケート調査

※「名取市スポーツ推進計画」策定に係るアンケートから抜粋

#### ○調査方法

- ・ 無作為抽出による 18 歳以上の市民 2,000 人を対象に、郵送による配布・郵送・Web 上フォームによる回答。
- ・ 調査期間:令和5年6月21日～7月7日

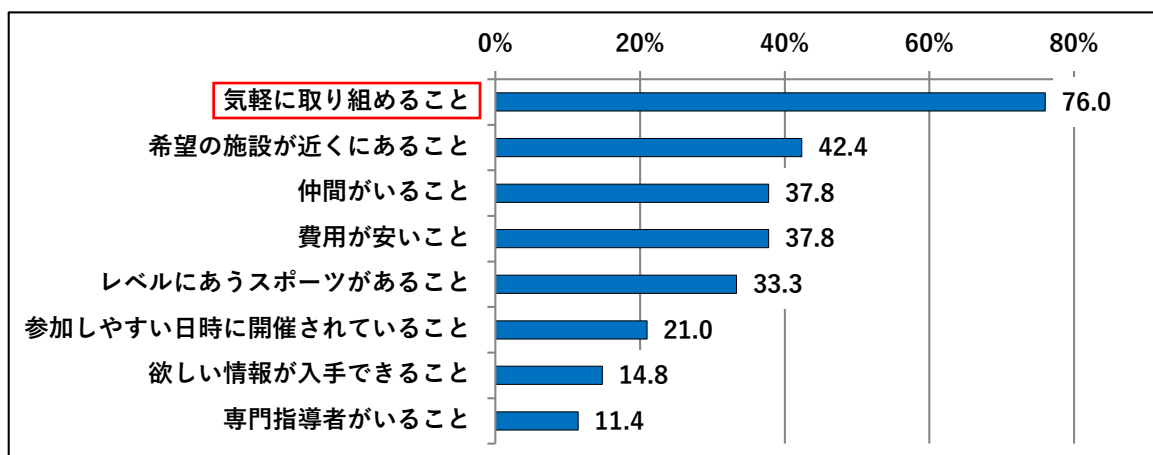
#### ○回答者数

- ・ 有効回収数: 630 票(紙媒体 447 票 WEB 媒体 183 票)
- ・ 有効回収率: 31.5%

#### ○調査結果

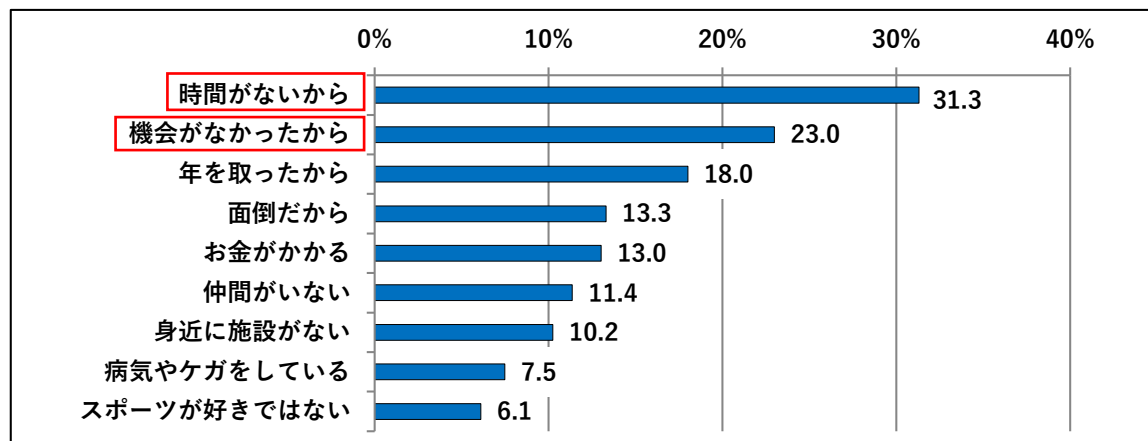
[運動やスポーツを習慣化するために必要なこと (複数選択)]

- ・ 運動やスポーツを習慣化するために必要なことについては、「日常生活の中で気軽に取り組めること」が約 8 割を占めています。



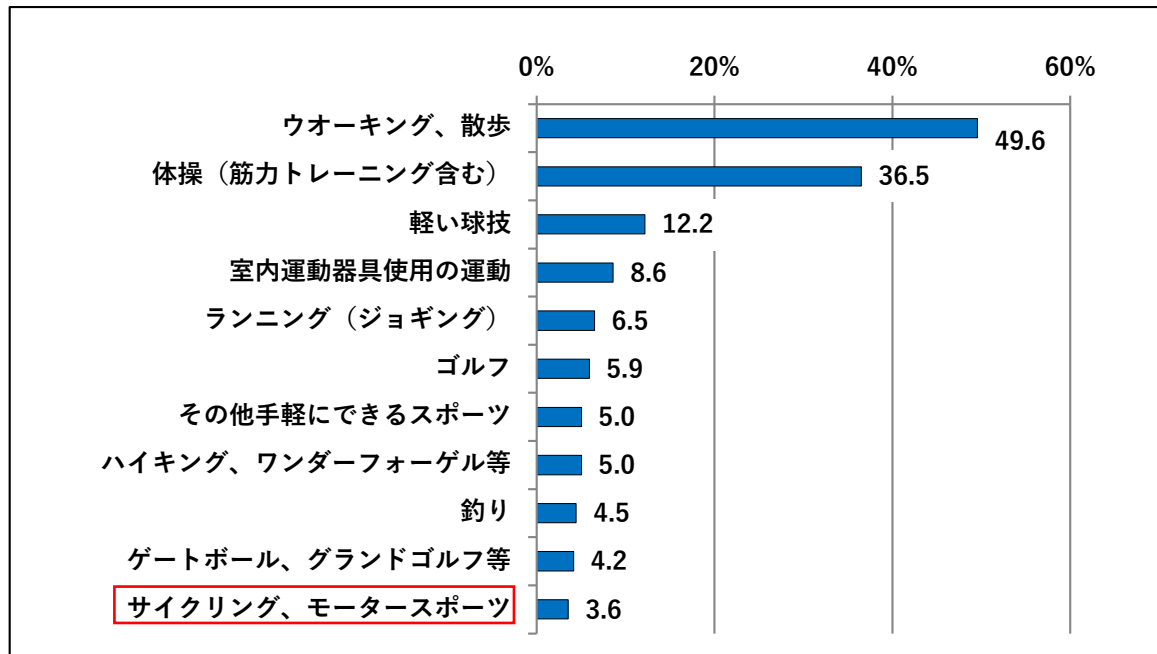
[運動・スポーツをしなかった理由 (複数選択)]

- ・ この1年間で運動・スポーツをしなかった方の理由としては、「時間がないから(仕事・育児)」「機会がなかった」が最も多くなっています。



## [ 1年間でいった運動・スポーツ（複数選択） ]

- 最も多いのが「ウォーキング、散歩」で、「サイクリング、モータースポーツ」は全体の 3.6%にとどまっており、市民がサイクリングに親しむ機会が少ない傾向にあります。



## 4-3 現況のまとめ及び課題の整理

## (1) 現況のまとめ

地域特性	気候・地形	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東部から中央部には平坦地が広がっており、日常的に自転車を利用しやすい環境。</li> <li>● 西部の丘陵地は東側と 300mの高低差があり、アップダウンを利用した自転車走行による運動、レクリエーションに適した環境。</li> </ul>	
	就業人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「卸売業、小売業」の就業人口が最も多いが、人口数は減少傾向。</li> <li>● 第二次産業で最も多い「製造業」についても人口数は減少傾向。</li> </ul>	
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和元年度には東日本大震災前の水準に回復。今後アフターコロナによる上昇が期待できる。</li> <li>● 被災後再建等により開設した沿岸部の施設が観光客数入込者数上位を占めており、沿岸部に集中している。</li> </ul>	
	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市ではゼロカーボンシティ宣言をしている。</li> <li>● 国、県と比べて自家用車の温室効果ガス排出が含まれる家庭部門の割合が多い。</li> <li>● 本市の温室効果ガス排出量は年々減少傾向にあるが、家庭部門の割合は横ばい</li> </ul>	
	健康	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活習慣病に関連する糖尿病や高血圧の割合は国、県より高い。</li> <li>● メタボリックシンドロームも増加傾向にあり、国、県の割合を上回っている。</li> </ul>	
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道について、1日平均利用者数は令和元年度までは緩やかに増加。その後新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少したが、令和3年度から再び増加。</li> <li>● 仙台空港利用者数は、令和元年度までは国内・国際線ともに増加していたが、感染症の影響により、国際線は令和3年度に完全運休となった。令和4年度から順次再開し回復傾向にある。</li> </ul>	
	スポーツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運動やスポーツを習慣化するためには、日常生活の中で気軽に取り組めることが重要だが、時間や機会がなく、取り組めない人が多い。</li> <li>● 市民がサイクリングを行う機会は少ない。</li> </ul>	
交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全国や県と比べて通勤通学の自転車移動の分担率は低い。</li> <li>● 市民の移動は約7割が自家用車であり、自転車での移動は1割以下。</li> <li>● 東日本大震災時の避難方法は自動車が多く、渋滞が発生。</li> </ul>		
自転車を取り巻く実態	自転車事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全国の自転車関連事故件数は過去約 10 年間減少傾向だが、近年は横ばい傾向にある。本市においては自転車関連の事故件数はほぼ横ばいだが全事故のうちに占める割合は微増傾向。</li> <li>● 県内の自転車事故のうち半数に違反が見られ、動静不注視が約2割と最も多く、次いで安全不確認が約1割。</li> </ul>	
	駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 館腰駅の一日当たりの駐輪台数は、減少傾向にある。</li> </ul>	
	サイクルスポーツセンターでのアンケート	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多様な観光コンテンツやサイクリングコースの快適性が求められている。</li> <li>● 閑上周辺の回遊に留まり、市域西側への回遊が見られない。</li> </ul>
		スポーツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用目的は「子どもの付き添い」が多く、次いで「健康増進・スポーツ」となっている。</li> </ul>
	市民アンケート	全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車の所有状況は国と比べてかなり低く、利用頻度も低い。</li> </ul>
		スポーツ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市の所有種類について、半数がシティサイクルであり、全国で最も多いロードバイクの所有は少ない。</li> <li>● 本市の利用理由は、実用性や経済性の傾向が強く、全国と比べてレクリエーション的な利用が少ない。</li> <li>● 自転車を利用した施策について「スポーツ振興」の「関心がある」「やや関心がある」の合計割合は5割に留まっている。</li> </ul>
安全安心		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車安全利用5則は(車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者を優先)が「知っているけど守れていない」、「知らない」が約3割を占め、また「ヘルメット着用」が4割未滿しか守られていない。他の3原則は9割からほぼ 10 割守られている。</li> <li>● 賠償保険への加入は6割に止まっている。</li> </ul>	
ハード整備		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車を利用した施策について「安全で快適な交通環境の整備」の「関心がある」「やや関心がある」の合計割合が9割と最も高い。</li> </ul>	



## (2) 課題の整理

### 課題1: 観光分野の視点

- 本市の観光客入込者数は沿岸部に集中しており、サイクルスポーツセンターの利用者も沿岸部のみの回遊に留まっていることから、西部の地形を活かした市内全域での自転車周遊や観光消費を促す取組が必要です。
- 仙台空港や鉄道の利用者はコロナ禍により減少したものの、現在は回復傾向にあり、今後アフターコロナにおける観光・インバウンド需要を捉え、自転車を活用した観光ニーズの掘り起こしや受け入れ対応等、一層の推進が必要です。

### 課題2: 健康・環境分野の視点

- 自転車保有率、利用頻度は国と比べ低い傾向にあり、自家用車での移動が大半を占めています。また、本市における生活習慣病に関連する糖尿病や高血圧、メタボ該当者の割合は国や県と比べて高くなっています。
- 本市の自家用車による温室効果ガス排出量が含まれる家庭部門の割合は国や県と比べて高くなっており、また、本市の温室効果ガス排出量は年々減少傾向にある中、家庭部門の割合は横ばいとなっています。  
⇒上記2点より健康増進、環境負荷低減の観点から通勤通学等身近な日常生活での移動手段として、自動車から自転車への利用転換が必要です。
- 運動やスポーツを習慣化するためには「日常生活の中で気軽に取り組めること」が求められています。自転車はその利用理由として、「手軽に使える、早く移動できる」が最も多いことから、スポーツの習慣化に適したツールです。一方、スポーツに対する施策の関心度は5割に留まっているため、サイクルスポーツ・サイクリングを普及、浸透させることで健康増進につなげる取組が必要です。

### 課題3: 安全・安心分野の視点

- 自転車に関連する事故は横ばいの傾向にありますが、事故全体に占める割合は微増となっています。アンケートによると車道通行等の基本ルールがあまり守られていない傾向があり、県内の自転車関連事故にも約半数に違反があります。今後、自動車免許と同様の交通反則告知書(青切符)の導入も検討されている中、事故や違反の減少のため、より一層のルール・マナーの徹底が求められます。
- 令和5年7月1日以降、道路交通法の一部改正により、努力義務化されたヘルメットの着用率は3.5割であり、県の条例で義務化された賠償保険の加入率も6割程度に留まっており、これらの取組への周知・啓発が必要です。
- 東日本大震災の経験から、災害時における移動手段等として自転車の有効な活用方法の検討が必要です。

**課題4：ハード整備分野の視点(自転車ネットワーク整備等)**

- これまで前計画に基づき自転車ネットワーク路線で快適な通行空間の整備に取り組んできましたが、現道において専用通行帯の確保が困難である等未整備の区間があり、利用向上のためには、未整備区間等への対応が必要です。
- 自転車による市域の回遊性を向上するため、市内地区間を結ぶ自転車ネットワーク路線の見直しが必要です。
- 利便性の高い公共交通の構築のため、公共交通機関と自転車が連携した環境整備への取組が必要です。

## 5. 将来像、基本方針

### 5-1 将来像

名取市第六次長期総合計画や名取市都市計画マスタープラン等の上位・関連計画とともに、自転車利活用に関する課題を踏まえて、本市が目指す自転車を活用したまちづくりの将来像を設定します。

#### 上位計画等の方向性

第六次長期総合計画まちづくりの基本理念

- ・多様な主体による市民本位のまちづくりを進めます
- ・地域の特性と魅力を最大限引き出します
- ・時代の変化に対応した持続的な発展を目指します

都市計画マスタープランの都市づくりの基本目標

- ・健康で楽しい暮らし
- ・快適で安全な生活基盤の確保
- ・都市の成長を牽引する産業の振興
- ・にぎわいと国際化を生み出す交流促進
- ・循環と再生利用による環境都市の創出

#### 自転車利活用に関する課題への対応

課題1 観光分野の視点

市内全域での自転車周遊／自転車を活用した観光ニーズの掘り起こしや受け入れ対応／自転車による観光消費の拡大

課題2 健康・環境分野の視点

自動車から自転車への利用転換／健康増進へつなげる取組／サイクルスポーツ等の普及・浸透

課題3 安全・安心分野の視点

一層の自転車ルール・マナー徹底への対応／周知・啓発の取組／災害時における移動手段としての自転車活用／事故割合増への対応

課題4 ハード整備分野の視点

自転車ネットワークの未整備区間の対応／市内地区間を結ぶ自転車交通の環境整備

- ・自転車の利用者が増える
- ・自転車の利用機会が増える

### 自転車利用の浸透

本市の自転車を活用したまちづくりの将来像

～サイクリストにやさしいまちを 未来へつなぐ～

サイクリストの定義は、観光等の来訪者に留まらず、日常的に自転車に親しむ市民全てです。

サイクリストがまちに溢れ、活力が湧く都市へ、そして、自転車で人々がつながるふるさととなり、市民の「愛着と誇り」を醸成し、未来へ受け継ぎます。

## 5-2 基本目標及び指標

## 1 観光分野の目標: サイクルツーリズムで繋ぐ、引き込む、楽しむまち

東北唯一のサイクルスポーツセンターを拠点としたサイクリングルートとその沿線の観光資源や景観等の魅力を最大限に生かし、インバウンドを捉えたサイクルツーリズムを展開します。

また、名取市サイクルスポーツセンターと名取トレイルセンターを生かした「人力で旅する文化」の醸成を図ります。

- 1-1 自然・観光資源を生かしたルートの周遊の促進
- 1-2 サイクリストの周遊をサポートするサービスの提供
- 1-3 広域連携による取組の推進
- 1-4 「人力で旅する文化」の醸成・情報発信
- 1-5 ユニバーサルデザイン・おもてなしの充実

		令和4年度	令和9年度	令和12年度
K P I 指標	① ツアー・イベント参加者数（人）	350	560	750
	② サイクルラック（サイクルステーション）設置数（件）	36	60	80

《選定理由》

- ① サイクルツーリズムに関連した観光客数の増加を図るため、サイクルイベント等の参加者数を設定。
- ② サイクルラックの設置により市内回遊の利便性の向上を目指すため、設置個数を設定。

## 2 健康・環境分野の目標: 自転車で健康増進、ゼロカーボンによる持続可能なまち

自転車を利用する機会を増やすために、自転車利用による健康増進や環境負荷低減等のメリットのほか、自転車そのものの魅力を発信することで、日常生活での過度な自動車利用から自転車への転換を図ります。また、誰もが自転車に親しみ、楽しめる機会の創出に取り組みます。

- 2-1 気軽な自転車利用の推進
- 2-2 日常生活での自転車利用機会の創出
- 2-3 サイクルイベントの開催、誘致
- 2-4 サイクルスポーツの振興
- 2-5 障がい者のサイクリング等の活動支援

		令和4年度	令和9年度	令和12年度
K P I 指標	① 名取市サイクルスポーツセンター等におけるレンタル自転車利用者数	46,000	51,700	55,200
	② 自転車通勤推進企業数（事業所）	0	4	7

《選定理由》

- ① サイクルスポーツ・サイクリングによる健康増進を図るため、名取市サイクルスポーツセンターにおける自転車利用者数を設定。
- ② 日常生活の自転車利用による環境負荷低減を図るため、市内の自転車通勤推進企業数を設定。

### 3 安全・安心分野の目標:一人一人が自転車のルール・マナーを守る安全で安心のまち

サイクリストへのルール・マナーの普及、啓発を行い、市全体で自転車を利用しやすい環境づくりに取り組みます。

市民や地域、関係団体・機関と連携し、安心して自転車を利用できる地域づくりに取り組みます。

- 3-1 自転車利用ルール・マナーの普及・啓発
- 3-2 安全・安心な自転車利用の支援
- 3-3 避難手段、支援物資運搬等としての活用検討

		令和4年度	令和9年度	令和12年度
K P I 指標	①自転車関連死亡事故件数（件）	0	0	0
	②自転車における安全教室の開催件数（件）	15	24	33

《選定理由》

①安全で安心に自転車を利用できるまちづくりを目指すため、自転車関連死亡事故件数を設定。

②ルール・マナーの普及・啓発により安心して自転車を利用できる地域づくりを図るため、自転車における安全教室の開催件数を設定。

### 4 ハード整備分野の目標:自転車で市内全域を快適に移動できるまち

自転車ネットワーク路線の整備を推進し、安全・快適な走行環境を維持します。

鉄道駅や商業施設へのシェアサイクルの導入を検討し、公共交通機関と自転車の連携を図ります。

- 4-1 安心して走行できる環境の確保
- 4-2 安全・快適な自転車走行環境の維持管理
- 4-3 自転車ネットワークの拡充
- 4-4 利便性の高い公共交通の構築に向けた自転車者環境整備

		令和4年度	令和9年度	令和12年度
K P I 指標	①ネットワーク路線（市道）の整備延長（m）	7,656	36,000	65,000
	②シェアサイクルの導入		調査・検証	導入

《選定理由》

①安全・快適に走行できる環境の向上を目指すため、ネットワーク路線（市道）の整備延長を設定。  
※市道総延長（m）76,504のうち最終年度85%の整備率を目指します。

②利便性の高い公共交通の構築のため鉄道駅周辺や主要施設等にシェアサイクルの導入を進めます。



○名取市自転車活用推進計画 施策体系

  :重点事業(観光分野を始めとして市として力を入れていく事業、本計画の各種事業を進めていく上での先導的な事業)

基本目標	施策	事業	実施時期			
			短期(R6~7年)	中期(R8~9年)	長期(R10~12年)	
観光分野 サイクルツーリズムで繋ぐ、引き込む、楽しむまち	1-1 自然・観光資源を生かしたルートの周遊の促進	1-1-① 周遊ルートの魅力のPR・ツアーの企画		随時実施		
		1-1-② シェアサイクル・サイクルバスの導入による周遊の促進	調査・検討		実証・実施	
		1-1-③ サイクリングルート沿線等の良好な景観形成	調査・検討		実施	
	1-2 サイクリストの周遊をサポートするサービスの提供	1-2-① サイクルラック・サイクルステーションの設置		随時実施		
		1-3 広域連携による取組の推進	1-3-① 「震災復興・伝承みやぎルート」へのサイクリスト誘致		随時実施	
	1-3-② 公共交通等による広域周遊との連携		調査・検討		実証・実施	
	1-4 「人力で旅する文化」の醸成・情報発信	1-4-① 「人力で旅する文化」の醸成		随時実施		
		1-4-② 市民意識の醸成によるトレイル文化の浸透		随時実施		
	1-5 ユニバーサルデザイン・おもてなしの充実	1-5-① ユニバーサルデザインによる環境づくり		調査・検討		実施
		1-5-② おもてなしの充実			随時実施	
健康・環境分野 自転車で健康増進、ゼロカーボンによる持続可能なまち	2-1 気軽な自転車利用の推進	2-1-① エコ通勤の啓発や事業者に対する自転車通勤導入の促進	市による宣言企業認定 ロゴマーク取得活動		企業への周知・取得支援	
		2-1-② デジタル地域通貨を活用したインセンティブの付与	調査・検討		実証・実施	
	2-2 日常生活での自転車利用機会の創出	2-2-① 自転車に触れる機会の創出			随時実施	
		2-2-② 自転車購入等補助金制度の検討	調査・検討		実施	
	2-3 サイクルイベントの開催、誘致	2-3-① 誰もが楽しめるサイクルイベントの開催・誘致			継続実施	
		2-3-② 各種サイクルスポーツの実施の検討	調査・研究		実施	
	2-4 サイクルスポーツの振興	2-4-① サイクルスポーツ団体等への支援			随時実施	
	2-5 障がい者のサイクリング等の活動支援	2-5-① 障がい者がサイクリング・サイクルスポーツに触れる機会の創出		調査・研究		実施
安全・安心分野 一人一人が自転車のルール・マナーを守る安全で安心のまち	3-1 自転車利用ルール・マナーの普及・啓発	3-1-① 世代に応じた交通安全教室の開催			随時実施	
		3-1-② 地域や警察等との連携によるルール・マナー違反の防止・啓発			随時実施	
		3-1-③ 看板設置等による安全対策			随時実施	
	3-2 安全・安心な自転車利用の支援	3-2-① なとりサイクルサポーター(仮称)の創設	調査・研究		実施	
		3-2-② 自転車用ヘルメット購入費補助による着用の促進	助成実施		啓発活動	
	3-3 避難手段、支援物資運搬等としての活用検討	3-3-① 避難・支援物資等の運搬手段としての活用		調査・研究		
ハード整備分野 自転車で市内全域を快適に移動できるまち	4-1 安心して走行できる環境の確保	4-1-① 自転車ネットワーク路線の整備推進			随時実施	
	4-2 安全・快適な自転車走行環境の維持管理	4-2-① 自転車通行環境の適切な維持			随時実施	
		4-2-② 地域と連携した維持管理	調査・研究		実施	
	4-3 自転車ネットワークの拡充	4-3-① 自転車ネットワークの適正化			随時実施	
	4-4 利便性の高い公共交通の構築に向けた自転車環境整備	4-4-① シェアサイクル導入に向けた検討		調査・検討		実証・実施

各事業の実施時期は短期(R6~7年)、中期(R8~9年)、長期(R10~12年)とします。



## 6. 施策の展開

### 6-1 観光分野

観光分野に関する施策、事業の体系は以下のとおりです。

#### 施策 1-1 自然・観光資源を生かしたルートの周遊の促進

##### 事業 1-1-① 周遊ルートの魅力のPR・ツアーの企画

- 市公式ポータルアプリに情報を集約し、サイクルツーリズム推進のまちをPR
- ツアー・イベントの実施

##### 事業 1-1-② シェアサイクル・サイクルバスの導入による周遊の促進

- 市内の周遊の拠点における自転車のシェア
- サイクルバスの導入

##### 事業 1-1-③ サイクリングルート沿線等の良好な景観形成

- サイクリングルート沿線等の良好な景観形成

#### 施策 1-2 サイクリストの周遊をサポートするサービスの提供

##### 事業 1-2-① サイクルラック・サイクルステーションの設置

- サイクルラック・サイクルステーションの設置

#### 施策 1-3 広域連携による取組の推進

##### 事業 1-3-① 「震災復興・伝承みやぎルート」へのサイクリスト誘致

- サイクルツーリズムのシンボルロードのPR
- 広域連携によるイベントの誘致・開催
- 広域からのサイクリストの市内周遊促進

##### 事業 1-3-② 公共交通等による広域周遊との連携

- 自家用車・バス等と組み合わせた周遊ツアーの造成
- レンタサイクルの利用の拡充

#### 施策 1-4 「人力で旅する文化」の醸成・情報発信

##### 事業 1-4-① 「人力で旅する文化」の醸成

- 人力で楽しむ観光コンテンツの造成
- 複合型アクティビティの創出
- 「人力で旅する文化」の情報発信

##### 事業 1-4-② 市民意識の醸成によるトレイル文化の浸透

- トレイル文化の浸透
- まちぐるみでのハイカーの支援

#### 施策 1-5 ユニバーサルデザイン・おもてなしの充実



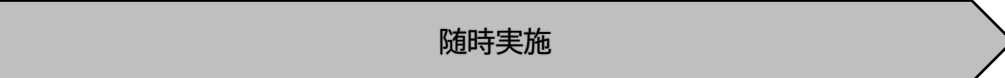
##### 事業 1-5-① ユニバーサルデザインによる環境づくり

- ユニバーサルデザインの推進

##### 事業 1-5-② おもてなしの充実

- 官民連携によるサイクリストに優しいまちづくり
- 観光ボランティア等の配置
- Wi-Fi環境の整備

## 施策 1-1 自然・観光資源を生かしたルートの周遊の促進

事業1-1-①	周遊ルートの魅力のPR・ツアーの企画		
概要	<p>■ <b>※1 市公式ポータルアプリに情報を集約し、サイクルツーリズム推進のまちをPR</b> 海と山に囲まれた地域の特性を生かした観光サイクリングルートの充実を図ります。また、なとりサイクルマップと併せて沿線の観光資源である「食」、「歴史」、「震災伝承」等のコンテンツを、季節による景観や開催イベントの情報と合わせ、随時発信・配信し、PRします。</p> <p>■ <b>ツアー・イベントの実施</b> 名取市サイクルスポーツセンターを拠点に、各ルートの特性や参加者の目的に応じた多様なツアーやイベント等の企画を行ないます。また、ツアー等の実施に合わせてスタンプラリーの充実や、デジタル地域通貨を活用したポイント付与等インセンティブの導入について検討します。</p> <p>※1 市公式ポータルアプリとは、あらかじめ登録した属性情報やカテゴリに応じて、行政情報がスマホの通知として受け取れるアプリです。市のWEBやアプリへ一元的にアクセスできるほか、公共施設等の位置情報を確認できるマップ機能があります。</p> <p>※2 デジタル地域通貨とは、特定の地域やコミュニティ等で使用できるデジタル通貨です。</p>		
	<p><b>取組</b></p> <p>・なとりサイクルラリー</p> <p>勸請900年を迎える熊野三社を巡り、その歴史に触れながらサイクリングを楽しめるイベントを開催した。アプリのGPS機能を活用し、スタンプを集めるイベントで、同時にInstagramによるフォトキャンペーンも開催した。</p>  <p>出典：名取市 HP</p> <p>・なとりサイクルマップ</p> <p>市内を周遊し、おすすめ立ち寄りスポットや絶好の写真撮影スポットを掲載したサイクルマップを作成したもの。マップでは、難易度別に全部で4つのコースを紹介している。</p>  <p>出典：名取市 HP</p>		
実施時期	短期	中期	長期
			

## 事業1-1-②

## シェアサイクル・サイクルバスの導入による周遊の促進

- 市内の周遊の拠点における自転車のシェア  
名取駅等市内各地点へのシェアサイクルの導入について、サイクルスポーツセンター等で保有するレンタサイクルの活用も含めた検証・検討を行います。また、西側丘陵地へのアクセスもしやすい e-bike(電動自転車)や、ロードバイク、クロスバイク等車種の充実も検討します。
- サイクルバスの導入  
市内を運行するバス事業者と協調した取組として、自転車とバスの相互利用による回遊の利便性向上や快適性が期待されるサイクルバス導入について検証・検討を行います。

## ※ 事業 4-4-①との連携事業

## 事例

## ・ 関東鉄道における「サイクルバス」の取組

関東鉄道(茨城県)では、ナショナルサイクルルート沿線で、サイクリストの移動利便性向上に寄与するサイクルバスを運行。サイクリング目的の観光客だけでなく、買い物や通院等日常利用もターゲットにしており、追加料金・予約不要で、自転車は最大 2 台までバス内に載せることができる。固定ベルト、サイクルラックを設置し、車イス利用がない場合に限り、固定して利用することができる。



▲ サイクルバス、サイクルバス車内の様子

出典：国土交通省 サイクルトレイン・サイクルバス導入の手引き～国内外の参考事例集～ 令和 4 年度版

## 概要

## 実施時期

短期

中期

長期

調査・検討

実証・実施

## 事業 1-1-③ サイクリングルート沿線等の良好な景観形成

## ■ サイクリングルート沿線等の良好な景観形成

インバウンドを含む観光客にとって魅力的な景観の形成に向け、西部丘陵地からの眺望の確保やルート/environment整備を官民連携で取り組みます。

また、撮影ポイントと見所等のスポット紹介や情報発信に取り組みます。

## 事例

## ・景観作物栽培事業（レンゲ栽培）

茨木市では、地域の景観形成に寄与する目的で、レンゲ米を栽培している農地の横で、レンゲを栽培し、開花させた農業者への支援を行っている。



▲レンゲ栽培風景

出典：茨木市 HP

概要

## 取組

## ・花いっぱい運動

道路や公園等の公共エリアに、花の苗等を植え、公共のスペースを花いっぱいの状態にすることで、ごみの不法投棄等を予防し、「清潔で潤いのある良好な空間」「美しいふるさと」の創出を目指すことを目的に、町内会や子ども会と連携し、「花いっぱい運動」を行っている。



▲活動風景

出典：名取市資料

実施時期

短期

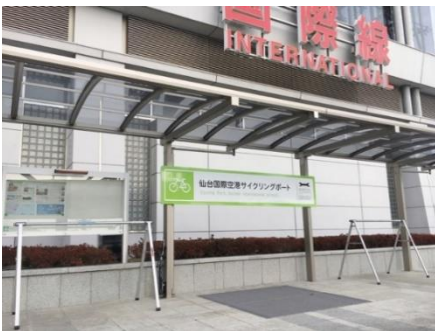

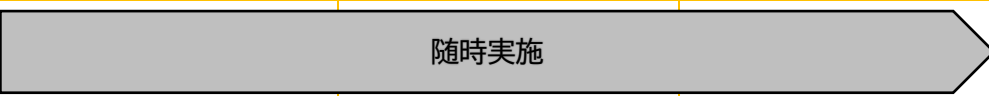
中期

長期

調査・検討

実施

## 施策1-2 サイクリストの周遊をサポートするサービスの提供

事業 1-2-①	サイクルラック・サイクルステーションの設置		
概要	<p>■ サイクルラック・サイクルステーションの設置</p> <p>市内各地域に設置を進めているサイクルラックの数を更に増やしつつ、サイクリストが休憩し、工具等使用できるサイクルステーションについて、官民連携による設置を検討します。また、協力店については、マップで確認できるよう情報発信も行います。</p> <p>※サイクルステーションとは、トイレ、空気入れ、水分補給設備、休憩スペース、サイクルラック、情報提供(ルートマップ等)の機能を備えたサイクリストの休憩施設です。</p> <p><b>取組</b></p> <p>・仙台空港サイクリングポート</p> <p>仙台空港を拠点にサイクリングを快適に楽しむためのサイクルツーリストサポート施設として整備されている。</p> <p>自転車の組立や解体・整備に必要な工具の貸出（無料）、輸行箱を保管できる大型専用ロッカー（有料）を完備している。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="443 1115 880 1444">  </div> <div data-bbox="917 1115 1364 1444">  </div> </div> <p>▲サイクリングポート                      ▲ロッカー（荷物用、輸行箱専用）</p> <p style="text-align: right;">出展：仙台空港 HP</p>		
	実施時期	短期	中期
			



## 施策1-3 広域連携による取組の推進

<p>事業 1-3-①</p>	<p>「震災復興・伝承みやぎルート」へのサイクリスト誘致</p>		
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>サイクルツーリズムのシンボルロードのPR</b>                      ルート全線のゲートウェイ機能である仙台空港、サイクリストに「優しい宿」として整備されたサイクルスポーツセンター「輪りんの宿」、「震災復興伝承館」等伝承施設をつなぎ各市町にまたがるシンボルロードとして、国内外のサイクリスト誘致の情報を発信します。</li> <li>■ <b>広域連携によるイベントの誘致・開催</b>                      県、沿線ルートの市町、団体と連携し広域的な活性化を図るイベントを誘致、開催します。</li> <li>■ <b>広域からのサイクリストの市内周遊促進</b>                      市域外から訪問したサイクリストが、各観光スポット等を周遊する自由度が上がるような市域内外のルートの案内や、案内看板等の整備を検討します。</li> </ul>		
	<div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px;"> <p><b>コラム</b></p> <p style="text-align: center;">・ 震災復興・伝承みやぎルート</p> <p>震災復興・伝承みやぎルートは、県沿岸部を南北に縦断し、沿岸地域における漁業・海産物等の魅力を生かしつつ、東日本大震災の遺構や伝承施設等を巡るルートである。</p> <p>サイクルツーリズムを推進し、国内外からサイクリストの誘致を図り、サイクリング観光による地域の活性化を目指すことを目的として、宮城サイクルツーリズム推進協議会が平成 31 年に設置され、活動を展開している。</p> <div style="text-align: right;"> </div> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省 HP</p> </div>		
<p>実施時期</p>	<p>短期</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>
<p>随時実施</p>			



事業 1-3-②

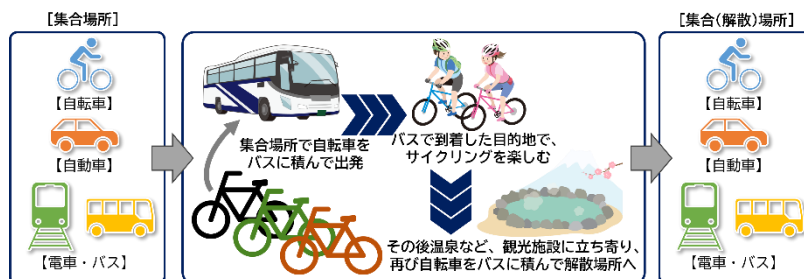
公共交通等による広域周遊との連携

- **自家用車・バス等と組み合わせた周遊ツアーの造成**  
サイクリングルート沿線等における特色のある風景や施設をスポット抽出した走行を可能としつつ、初心者向けに長距離走行の負担を軽くするため、交通機関と連携した周遊ツアーの造成等を検討します。
- **レンタサイクルの利用の拡充**  
サイクルスポーツセンターで保有するレンタサイクルを複数日の貸出し等、利用者のニーズに沿った対応を行い、広域周遊の拡大を図ります。

参考

・サイクリングバス

サイクリングバスとは、観光バスを使って自転車を運び、風景のよいところでサイクリングを楽しむ行程が組み込まれたバスツアーのこと。



概要

事例

・周遊プログラム「伊豆の国まるごと」ARナビ

鉄道、周遊バス、貸切バス、タクシーと連携した周遊プログラム「伊豆の国まるごと AR ナビ」を公開中。多様な交通モードと連携した取組を推進。自転車は、気軽に市内を周遊できるようシェアサイクルを市内 10カ所に設置、伊豆長岡温泉宿泊者に向け、市内外への周遊に適した E-Bike(スポーツバイクに電動アシストユニットを取付した自転車)の貸出しを実施。

▲ 周遊プログラム「伊豆の国まるごと」  
- 伊豆の国まるごとARナビ -



▲伊豆の国まるごと AR ナビ

出典：伊豆長岡温泉ミライ会議

実施時期

短期



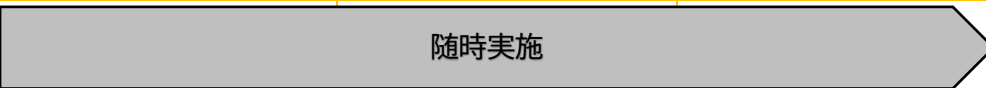
中期

長期

調査・検討

実証・実施

## 施策1-4 「人力で旅する文化」の醸成・情報発信

事業1-4-①	「人力で旅する文化」の醸成		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>人力で楽しむ観光コンテンツの造成</b> サイクルスポーツセンターや名取トレイルセンターを拠点に、サイクリングをはじめ、トレッキング、カヌー等の人力で楽しむコンテンツを創出し、キャンプ体験等野外イベントを開催します。</li> <li>■ <b>複合型アクティビティの創出</b> 自転車で山地や沿岸へ移動し、移動先での自然を活かしたトレッキングやサップ体験等、複合型のアクティビティの創出を検討します。アクティビティのスポットには自転車を安心して駐輪できる場所を確保します。</li> <li>■ <b>「人力で旅する文化」の情報発信</b> サイクルスポーツセンターと名取トレイルセンターを活用した人力の旅のブランド化を意識した情報を、市公式ポータルアプリに集約し、国内外に発信します。</li> </ul>		
	<p style="text-align: center;">事例</p> <p style="text-align: center;">・名寄市における「カヌーサイクリング」の取組</p> <p>名寄市では、日本第4位の長大河、天塩川の市流域を、自転車とカヌーで巡る半日のアクティビティ・カヌーサイクリングを実施している。サイクリングの終点からカヌーを開始し(自転車は送迎車が回収)、地元カヌーガイドが付き添い、初心者でも楽しむことができる。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">▲カヌーサイクリングの様子</p> <p style="text-align: center;">出典：NPO 法人 なよろ観光まちづくり協会</p>		
実施時期	短期	中期	長期
			

事業 1-4-② 市民意識の醸成によるトレイル文化の浸透

■ **トレイル文化の浸透**

官民連携のシンポジウムやウォークイベントを開催し、市民等が「みちのく潮風トレイル」に親しみを持つための仕掛けづくりを行うとともに、トレイル憲章の浸透を図ります。

■ **まちぐるみでのハイカーへの支援**

トレイル文化を支えるサポーターのボランティアやハイカーを支援する店舗等を募り、人力で旅する文化の推進に向けた機運の醸成を図ります。

概要

コラム

・「みちのく潮風トレイル」

東日本大震災からの復興を目指す取組として、青森県八戸市と福島県相馬市までの沿岸部を結ぶ全長約 1000 キロの遊歩道「みちのく潮風トレイル」が環境省により整備され、2019 年に全線開通した。

名取市内にある「名取トレイルセンター」は、みちのく潮風トレイルを歩く上で必要な情報や、「ロングトレイル」と「歩く文化」を発信する施設である。また、トレイルを歩くハイカーや地域住民、観光で来館された方々がくつろぎ、交流できる空間を提供している。

出典：みちのく潮風トレイル

実施時期	短期	中期	長期
	→ 随時実施		

## 施策1-5 ユニバーサルデザイン・おもてなしの充実

事業 1-5-①

### ユニバーサルデザインによる環境づくり

#### ■ ユニバーサルデザインの推進

インバウンド観光客への対応として、サイクリングルート沿線の看板・施設における多言語表示等、ユニバーサルデザインに配慮した情報発信に取り組みます。また、情報発信にあたっては、デジタル媒体を最大限活用します。

#### 事例

##### ・多言語に対応した情報提供

京都市では、自転車観光の魅力を発信するとともに、外国人観光客をはじめとした観光客向けの自転車ルール・マナー啓発動画、リーフレット及びWEB サイト記事を多言語（日本語、英語、中国語（簡体字・繁体字）、ハングル）で作成し、情報提供している。

概要



▲京都市リーフレット（英語版）

出典：京都市HP

実施時期	短期	中期	長期
	調査・検討		実施

事業 1-5-②

おもてなしの充実

- **官民連携によるサイクリストに優しいまちづくり**  
サイクリングルート沿いの飲食店等に協力を呼びかけ、サイクルステーションの設置を推進するとともに、歓迎の看板、のぼりの設置や官民連携のイベントの実施等を検討します。  
※ 事業1-2-①との関連事業
- **観光ボランティア等の配置**  
自転車の伴走による観光スポット案内・説明から、日本の文化やマナー、また交通ルール等を知る機会を提供するボランティアやガイド・通訳の配置等を検討します。また、この観光ボランティアに「愛称」を付し、存在感をPRします。
- **Wi-Fi環境の整備**  
店舗等における無料 Wi-Fi の環境整備を促進し、サイクリストの情報取得の円滑化を図ります。

概要

事例

・サイクリストのためのおもてなしスポットの取組

広島県では、サイクリストをあたたかく迎える施設・店舗「ひろしまサイクルおもてなしスポット」を募集し、広島県公式観光サイト「ひろしま観光ナビ」において、登録施設・店舗を紹介している。店舗では、飲食店 食品販売、宿泊、サイクルスタンド、空気入れ貸出、修理工具貸出、駐輪スペースの提供、飲料の提供等を実施。



基本サービス



オプションサービス  
(フルサービス版)

▲ひろしまサイクルおもてなしスポット登録証

出典：広島県 HP、(一社) 広島県観光連盟 HP

	短期	中期	長期
実施時期			



## 6-2 健康・環境分野

健康・環境分野に関する施策、事業の体系は以下のとおりです。

### 施策2-1 気軽な自転車利用の推進

#### 事業2-1-① エコ通勤の啓発や事業者に対する自転車通勤導入の促進

- エコ通勤の啓発
- 「自転車通勤推進企業」宣言の支援
- 名取市役所の「自転車通勤推進企業」宣言の企業認定

#### 事業2-1-② デジタル地域通貨を活用したインセンティブの付与

- デジタル地域通貨を活用したインセンティブの付与

### 施策2-2 日常生活での自転車利用機会の創出

#### 事業2-2-① 自転車に触れる機会の創出

- 自転車の販売会・試乗会等の実施
- 自転車利用による健康増進や環境負荷低減の情報発信

#### 事業2-2-② 自転車購入等補助金制度の検討

- 自転車購入等補助金制度の検討

### 施策2-3 サイクルイベントの開催、誘致

#### 事業2-3-① 誰もが楽しめるサイクルイベントの開催・誘致

- 誰もが楽しめるサイクルイベントの開催・誘致

#### 事業2-3-② 各種サイクルスポーツの実施の検討

- 各種サイクルスポーツの実施の検討

### 施策2-4 サイクルスポーツの振興

#### 事業2-4-① サイクルスポーツ団体等への支援

- 自転車競技者の育成支援
- 自転車クラブの活動に関する情報発信

### 施策2-5 障がい者のサイクリング等の活動支援

#### 事業2-5-① 障がい者がサイクリング・サイクルスポーツに触れる機会の創出

- 自転車利用の周知・支援
- ツーリング等イベントの開催





## 施策 2-1 気軽な自転車利用の推進

事業 2-1-①	エコ通勤の啓発や事業者に対する自転車通勤導入の促進		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>エコ通勤の啓発</b> 市内就業者へ自転車の気軽な利用を促進し、自転車通勤への転換を図るため、エコ通勤によるメリット(環境負荷低減、健康増進等)の情報発信や、リーフレット等による啓発活動を実施します。</li> <li>■ 「<b>自転車通勤推進企業</b>」宣言の支援 市内事業者へ「自転車通勤推進企業」宣言の周知を行い、宣言企業、優良企業の認定に向けた取組を支援します。</li> <li>■ <b>名取市役所の「自転車通勤推進企業」宣言の企業認定</b> 市内の事業者に先行して、名取市役所における宣言企業・優良企業の認定を目指します。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">事例</p> <p style="text-align: center;">・ 自転車通勤導入に関する手引き</p> <p>平成 30 年 6 月に閣議決定された自転車活用推進計画に基づき、国土交通省では、事業者における自転車通勤や業務利用拡大のための手引きを作成。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>自転車通勤導入に関する手引き</p>  <p>令和元年5月 自転車活用推進官民連携協議会</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>優良企業認定ロゴマーク </p> <p>宣言企業認定ロゴマーク </p> </div> </div> <p>▲自転車通勤導入に関する手引き      ▲自転車通勤推進企業宣言 プロジェクトの認定ロゴマーク 出典：自転車活用推進官民連携協議会</p> </div>		
	実施時期	短期 市による宣言企業認定 ロゴマーク取得活動	中期 

<p>事業 2-1-②</p>	<p>デジタル地域通貨を活用したインセンティブの付与</p>		
<p>概要</p>	<p>■ デジタル地域通貨を活用したインセンティブの付与 健康増進や環境負荷低減を意識した日常的な自転車利用を促進するため、自転車の走行距離に応じたデジタル地域通貨のポイント付与のほか、自転車による登録店舗への来訪者に対し、その店舗等でポイントを付与する仕組みを検討します。</p>		
	<div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">事例</p> <p style="text-align: center;">・茨城県における「健康マイレージ」の取組</p> <p>茨城県では、自主的で積極的な健康づくりに取り組むきっかけづくりとして、「健康マイレージ」を実施している。</p> <p>健康診断やがん検診の受診、健康に関するイベントへの参加、自主的に取り組んでいる健康づくり活動にポイントが付与される。参加者は、景品がもらえる等、ポイントをためて豪華景品の抽選に応募することができる。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">▲ 広告チラシ 出典：茨城県 HP</p> </div>		
<p>実施時期</p>	<p>短期</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>
<p style="text-align: center;">調査・検討</p>		<p style="text-align: center;">実証・実施</p>	

## 施策 2-2 日常生活での自転車利用機会の創出

事業 2-2-①	自転車に触れる機会の創出		
概要	<p>■ <b>自転車の販売会・試乗会等の実施</b>            サイクルスポーツセンター等で自転車メーカー等の協力による、通勤用自転車や、子ども乗せ自転車、ロードバイク、e-bike 等最新モデルの展示会・試乗会の開催を通じて、自転車の利点を知ってもらい、一人ひとりのライフスタイルに合った自転車利用のきっかけづくりを行います。また、放置自転車のリサイクル販売等を検討します。</p> <p>■ <b>自転車利用による健康増進や環境負荷低減の情報発信</b>            自転車利用に伴う様々なメリットに関する理解を深め、利用の更なる促進を図るため、自転車の魅力や自転車を活用した健康づくり、環境負荷低減への貢献に関する情報を市公式ポータルアプリ等で積極的に発信します。</p> <div data-bbox="422 862 1380 1713" style="border: 1px dashed gray; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">事例</p> <p style="text-align: center;">・ 放置自転車のリサイクル販売</p> <p>宮崎市では、保管期間を過ぎても引き取りのない自転車のうち、再生可能な自転車を「リサイクル自転車」として再生する事業を行っている。</p> <p>安全性を保証するため、リサイクル自転車は「宮崎県自転車二輪車商協同組合宮崎支部」に加入している自転車販売店が再整備し、TS マーク（自転車向け保険）及びリサイクル自転車であることを明示するステッカーを添付したうえで再販売を行っている。</p> <div data-bbox="1029 1070 1356 1400" style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> <p>リサイクル自転車</p>  <p>宮崎市 宮崎県自転車二輪車商協同組合</p> </div> <p style="text-align: right;">▲リサイクル自転車であることを明示するステッカー            出典：宮崎市 HP</p> </div>		
	実施時期	短期	中期
			

事業 2-2-②	自転車購入等補助金制度の検討		
概要	<p>■ <b>自転車購入等補助金制度の検討</b>            子育て世帯等に対する自転車購入補助金制度を検討し、自転車の所有を支援します。補助金の対象となる自転車には、利用者の安全性の向上を図るため、品質等に一定要件を設けます。            「自転車通勤推進企業」宣言を目指す事業者に対し、従業員用駐輪場の確保に関わる補助支援等を検討します。</p>		
	<p>事例</p> <p>・葛飾区における「三人乗り自転車等購入費助成事業」</p> <p>葛飾区では、子育て家庭の経済的負担を軽減し、保育園や幼稚園への送迎、外出時の安全性を高めるために新たに購入する際の費用の一部を助成。購入する自転車には、安全基準を満たす「幼児2人同乗基準適合車マーク」と一般社団法人自転車協会が定める自転車安全基準「BAA マーク」が両方ついている製品基準を設定している。</p> <p><b>三人乗り自転車(幼児2人同乗用自転車)や関係物品の購入費助成を行います</b></p>  <p>三人乗り自転車</p> <p>子育て家庭の経済的負担を軽減し、保育園や幼稚園への送り迎えや、外出時の安全性を高めるため、対象となる自転車や関係物品を新たに購入する方に購入費用の一部を助成します。</p> <p>出典：葛飾区 HP</p>		
実施時期	短期	中期	長期
	調査・検討		実施

## 施策 2-3 サイクルイベントの開催、誘致


事業 2-3-①	誰もが楽しめるサイクルイベントの開催・誘致		
概要	<p>■ <b>誰もが楽しめるサイクルイベントの開催・誘致</b>          誰もがサイクリングスポーツを見て、参加して、楽しめる機会を提供し、様々なサイクリングスポーツを身近に感じることができるよう、多様な世代が楽しめる幅広い視点から検討したサイクルイベントの開催、誘致を図ります。</p>		
	<p><b>取組</b></p> <p>・げんき NATORI ママチャリ 4 時間耐久レース in ゆりあげ</p> <p>「げんき NATORI ママチャリ 4 時間耐久レース in ゆりあげ」は、市販のホームサイクル、いわゆるママチャリを使用する自転車レースで、1 チーム最大 6 名の登録ライダーが交代しながら 1 台の自転車を乗り継ぎ、4 時間の完走を目指すもの。</p> <p>上位や記録更新に挑戦したい、とにかく完走したい、仮装やデコチャリを楽しみたい等々、各々のチームに合わせた目標を持って、誰もが気軽に参加出来る大会となっている。</p>  <p>出典：ママチャリ耐久レース実行委員会 HP</p>		
	<p><b>取組</b></p> <p>・宮城県サイクリング協会センチュリーライド</p> <p>宮城県サイクリング協会は、名取市サイクリングスポーツセンターを発着点として、センチュリーライドを開催。センチュリーライドとは 100 マイル(160 km)を、参加者が地図を読み自己の責任で走るサイクリング大会であり、ジュニアからシニアまで、幅広い年齢層の愛好者がいる。</p>  <p>出典：宮城県サイクリング協会 HP</p>		
実施時期	短期	中期	長期
			



事業 2-3-②	各種サイクルスポーツの実施の検討																	
概要	<p>■ 各種サイクルスポーツの実施の検討</p> <p>サイクルスポーツは、ロードレース、マウンテンバイク、BMX 等自転車の種類や、実施する環境に応じて様々であり、多様な世代での人気が高まっています。サイクルスポーツを促進するため、宮城県や近隣市町、関係機関との連携・協力を図りながら、市内西側山間部やサイクルスポーツセンターを活用した競技の実施を検討します。</p> <p>&lt;検討イメージ&gt;</p>																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="408 600 689 645">イベント仮称</th> <th data-bbox="695 600 912 645">開催場所</th> <th data-bbox="919 600 1388 645">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="408 654 689 833">A: 潮風サイクルフェスタ</td> <td data-bbox="695 654 912 833">名取市を含む沿岸部市町</td> <td data-bbox="919 654 1388 833">サイクルスポーツセンターを拠点として、沿岸部の市道閑上南北線、県道相馬亘理線(38号)等を利用して、海辺の景色を楽しみながら走行するサイクルイベント</td> </tr> <tr> <td data-bbox="408 842 689 990">B: ツールドなとり</td> <td data-bbox="695 842 912 990">名取市、村田町等</td> <td data-bbox="919 842 1388 990">サイクルスポーツセンターを拠点として、西側山間部を周遊し、ポイントごとに市内の特産品等を食べながら走行するイベント</td> </tr> <tr> <td data-bbox="408 999 689 1057">C: なとりマウンテンバイクカップ</td> <td data-bbox="695 999 912 1057">名取市高館地区等</td> <td data-bbox="919 999 1388 1057">山間部の起伏のあるコースをマウンテンバイクで走行するイベント</td> </tr> <tr> <td data-bbox="408 1066 689 1173">D: なとりBMXカップ</td> <td data-bbox="695 1066 912 1173">サイクルスポーツセンター</td> <td data-bbox="919 1066 1388 1173">サイクルスポーツセンターのスケートボードパーク施設を活用したBMXのイベント</td> </tr> </tbody> </table>			イベント仮称	開催場所	内容	A: 潮風サイクルフェスタ	名取市を含む沿岸部市町	サイクルスポーツセンターを拠点として、沿岸部の市道閑上南北線、県道相馬亘理線(38号)等を利用して、海辺の景色を楽しみながら走行するサイクルイベント	B: ツールドなとり	名取市、村田町等	サイクルスポーツセンターを拠点として、西側山間部を周遊し、ポイントごとに市内の特産品等を食べながら走行するイベント	C: なとりマウンテンバイクカップ	名取市高館地区等	山間部の起伏のあるコースをマウンテンバイクで走行するイベント	D: なとりBMXカップ	サイクルスポーツセンター	サイクルスポーツセンターのスケートボードパーク施設を活用したBMXのイベント
	イベント仮称	開催場所	内容															
A: 潮風サイクルフェスタ	名取市を含む沿岸部市町	サイクルスポーツセンターを拠点として、沿岸部の市道閑上南北線、県道相馬亘理線(38号)等を利用して、海辺の景色を楽しみながら走行するサイクルイベント																
B: ツールドなとり	名取市、村田町等	サイクルスポーツセンターを拠点として、西側山間部を周遊し、ポイントごとに市内の特産品等を食べながら走行するイベント																
C: なとりマウンテンバイクカップ	名取市高館地区等	山間部の起伏のあるコースをマウンテンバイクで走行するイベント																
D: なとりBMXカップ	サイクルスポーツセンター	サイクルスポーツセンターのスケートボードパーク施設を活用したBMXのイベント																
<p>The map illustrates the proposed cycling routes for four events: A (潮風サイクルフェスタ) is a coastal route along the coast; B (ツールドなとり) is a mountainous route in the western part of the city; C (なとりマウンテンバイクカップ) is a mountainous route in the central-western part; and D (なとりBMXカップ) is a route centered around the cycling sports center.</p>																		
実施時期	短期	中期	長期															
	調査・研究		実施															



## 施策2-4 サイクルスポーツの振興

事業 2-4-①	サイクルスポーツ団体等への支援		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>自転車競技者の育成支援</b>            総合型地域スポーツクラブや関連団体、学校機関と連携し、サイクルスポーツへの取組、競技者の育成を支援します。            サイクルスポーツセンターを活用し、高校、大学、実業団チーム等の自転車合宿の誘致に取り組みます。</li> <li>■ <b>自転車クラブの活動に関する情報発信</b>            サイクルスポーツの裾野を広げるため、市内の自転車クラブの活動等に関する情報発信を行い、活動を支援します。            自転車クラブにはサイクルイベントの参加や支援、自転車講習会の協力等において、地域活動の担い手となっていただくことを目指します。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center;">事例</p> <p style="text-align: center;">・石岡市民サイクリングクラブの設立</p> <p>市民サイクリングクラブを設立し、ポタリングという楽しみ方やサイクリングコースの提案・試走を行っている。</p> <p>また、サイクリングを行うだけでなく、自転車を安全・安心に乗るためのルールやマナーの普及啓発、自転車イベント等の情報発信等の取組を行っている。</p> <div style="text-align: right;">  </div> <p style="text-align: right;">▲石岡市民サイクリングクラブの様子</p> <p style="text-align: right;">出典：石岡市 HP</p> </div>		
	実施時期	短期	中期
	<div style="border: 1px solid gray; background-color: #cccccc; padding: 5px; display: inline-block; width: 80%; margin: 0 auto;">           随時実施         </div>		

## 施策 2-5 障がい者のサイクリング等の活動支援

### 事業 2-5-①

#### 障がい者がサイクリング・サイクルスポーツに触れる機会の創出

##### ■ 自転車利用の周知・支援

障がい者の支援団体等と連携して、障がいに対応した自転車利用の理解を促進するとともに、障がい者向け自転車利用講習会の開催や、自転車利用を支援する人材育成に向けた取組を支援します。

##### ■ ツーリング等イベントの開催

障がい者の支援団体等と連携して、障がい者対応の自転車を活用したイベントの開催等、サイクリングやサイクルスポーツの実施に向けた取組を支援します。

#### 事例

令和3年度名取市サイクルスポーツセンターで、ハンドバイクによる体験会や記録会等を通じ、魅力の発信、参加者の交流を目的とした「ハンドバイク大会 in みやぎ」が開催された。

※ハンドバイクとは「手を使って進む」自転車のこと。足でペダルをこぐことが困難でも楽しむことができる。

#### ・ハンドバイクイベント

## ハンドバイク大会 in みやぎ

### HAND BIKE RALLY in MIYAGI




**9月25日(土) 体験会、記録会**  
 体験会や記録会ツーリングにも機材を貸し出します。  
 記録会は自転車でも参加できます。

**9月26日(日) ツーリング (16~60km)**  
 主にサイクリングロード走行する初心者コース、休憩はゆりあげかわまちテラスです。  
 上級者は往復60kmの松島までのコースを用意しています。  
 同行する自転車の参加も大歓迎です。

参加費：両日¥5000 (入場バス、保険、記念Tシャツ、25日エイド付、26日走行サポート)  
 25日¥3000 (入場バス、保険、記念Tシャツ、25日エイド付)  
 25日体験や見学のみ¥2000 (入場バス、保険、記念Tシャツ、エイド付)  
 26日¥3000 (保険、記念品、走行サポート付)




主催：東北ハンドバイク協会  
 主幹：ハンドバイク大会inみやぎ実行委員会  
 協力：(一社)宮城県障害者スポーツ協会、障輪舎  
 協賛：住友ゴム工業(株)、(株)佐々木、(有)佐々木通商、(有)大沼プランニング(株) テレウス、(有)車座

#### 概要

	短期	中期	長期
実施時期	調査・研究		実施

### 5-3 安全・安心分野

安全・安心分野に関する施策、事業の体系は以下のとおりです。

#### 施策3-1 自転車ルール・マナーの普及・啓発

##### 事業3-1-① 世代に応じた交通安全教室の開催

- 交通安全教室や各種イベントによるルール・マナーの普及・啓発
- サイクルスポーツセンターを活用した親子への自転車教室の開催

##### 事業3-1-② 地域や警察等との連携によるルール・マナー違反の防止・啓発

- ルール・マナー違反防止の街頭指導
- 駐輪場や駅前による啓発活動
- 自転車点検の実施

##### 事業3-1-③ 看板設置等による安全対策

- 看板設置による注意喚起・安全対策の実施
- 事故多発エリアの「見える化」の実施

#### 施策3-2 安全・安心な自転車利用の支援

##### 事業3-2-① なとりサイクルサポーター(仮称)の創設

- なとりサイクルサポーター(仮称)の創設
- 思いやりステッカーの作成

##### 事業3-2-② 自転車用ヘルメット購入費補助による着用の促進

- 自転車用ヘルメット購入の補助
- 自転車用ヘルメット着用に関する情報提供、普及啓発

#### 施策3-3 避難手段、支援物資運搬等としての活用検討

##### 事業3-3-① 避難・支援物資等の運搬手段としての活用

- 自転車による避難手段の検討
- 災害時の自転車活用の検討

## 施策 3-1 自転車ルール・マナーの普及・啓発

<p>事業 3-1-①</p>	<p>世代に応じた交通安全教室の開催</p>		
<p>概要</p>	<p>■ <b>交通安全教室や各種イベントによるルール・マナーの普及・啓発</b>                  幼児から高齢者まで幅広い年代や障がい者に向けた交通安全教室の実施や、各種イベントでの安全利用の広報ブース設置等、自転車通行ルールの周知徹底を図ります。                  また、複雑と言われる自転車の交通ルールを分かりやすく伝えるよう配慮します。</p> <p>■ <b>サイクルスポーツセンターを活用した親子への自転車教室の開催</b>                  親子が一緒に体験・試乗し、安全な自転車の利用を楽しみながら覚える機会や、子どもを対象とし修了証や記念品を授与する講習会等の開催を検討します。また、幼児から自転車に慣れ親しむきっかけとなるイベントの実施も検討します。</p> <p><b>事例</b></p> <p>・ <b>宇都宮市における小学4年生を対象とした「子ども自転車免許事業」</b>                  宇都宮市では、行動範囲が広がり、自転車に乗り始める全ての小学4年生を対象に、学科講習・学科試験、実技試験を経て自転車免許証を発行。交通安全の意識向上、自転車事故防止を図っている。                  出典：宇都宮市 HP</p> <p>・ <b>高校生による「交通安全マップ」</b>                  高崎女子高校の生徒が作成した「交通安全マップ」を使用し、通学における安全対策に取り組んでいる。</p>  <p>「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」                  出典：国土交通省</p>		
<p>実施時期</p>	<p>短期</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>
<p style="text-align: center;">→ 随時実施</p>			

<p>事業 3-1-②</p>	<p>地域や警察等との連携によるルール・マナー違反の防止・啓発</p>		
<p>概要</p>	<p>■ <b>ルール・マナー違反防止の街頭指導</b>                  ルール・マナー向上のための街頭指導(車道左側通行、ながら運転、ライトの点灯、ヘルメットの着用、飲酒運転等)に警察と連携して取り組みます。</p> <p>■ <b>駐輪場や駅前による啓発活動</b>                  防犯意識向上を図るため施設啓発や、迷惑駐輪、放置自転車等のマナー違反等の防止啓発を地域団体等と連携して努めます。</p> <p>■ <b>自転車点検の実施</b>                  民間事業者と連携した自転車点検を実施し、整備点検の重要性の周知や、整備不良による事故の防止を図る取組を検討します。                  定期的な点検整備の必要性の周知やTSマークの付帯促進を図ります。</p> <p>※TS マークとは、自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるもので、このマークには賠償責任保険と傷害保険等が付いています(付帯保険)。TSマークには、緑色・赤色・青色の3種類のTSマークがあり、賠償内容が異なります。</p> <p><b>取組</b></p> <p>・岩沼警察署管内での自転車指導啓発重点地区・路線の設定</p> <p>宮城県警察本部では、警察署管内ごとに、自転車関連事故が発生し又は発生が懸念され、自転車交通秩序の実現が必要であると認められる地区・路線を「自転車指導啓発重点地区・路線」として選定している。</p> <p>自転車指導啓発重点地区・路線は、重点的・計画的に、自転車通行空間の整備、指導啓発活動及び指導取締りを行っている。</p> <div style="text-align: center;"> <p><b>自転車指導啓発重点地区・路線 (岩沼警察署)</b></p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p><b>① 県道関上港線</b>  <b>選定理由</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・付近には高等学校、事業所等がある。</li> <li>・自転車の通行量が多い。</li> <li>・沿線住民等からルール遵守を徹底させてほしい旨の要望が多くある。</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p><b>② 市道名取駅西線</b>  <b>選定理由</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・付近には、駅、商店街、高等学校等がある。</li> <li>・自転車の通行量が多い。</li> <li>・沿線住民等からルール遵守を徹底させてほしい旨の要望が多くある。</li> </ul> </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：宮城県警察本部 HP</p>		
<p>実施時期</p>	<p>短期</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>
<p>随時実施</p>			



事業 3-1-③	看板設置等による安全対策		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>看板設置による注意喚起・安全対策の実施</b> 市内における自転車事故発生箇所、自転車ルール違反(違法駐輪含む)多発箇所への看板設置による注意喚起等を実施します。</li> <li>■ <b>事故多発エリアの「見える化」の実施</b> 事故多発エリアを市公式ポータルアプリに表示する等、注意喚起を促す取組を検討します。</li> </ul>		
	<p>事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>自転車事故多発箇所への注意喚起看板の設置</b></li> </ul> <p>群馬県では、2023年4月から、中高生の自転車事故防止のため「自転車事故多発箇所」に注意喚起のための看板を設置している。</p> <p>看板は、ドライバーや自転車利用者から視認しやすい大きさになっている。</p> <p>設置箇所は、自転車事故の状況を詳細に分析し、年平均1件以上発生している「自転車事故多発箇所」県内54箇所となっている。</p> <div data-bbox="561 994 1246 1379" style="text-align: center;"> </div> <p>▲案内看板のイメージ</p> <p style="text-align: right;">出典：群馬県 HP</p>		
実施時期	短期	中期	長期



## 施策 3-2 安全・安心な自転車利用の支援

事業 3-2-①	なとりサイクルサポーター(仮称)の創設		
概要	<p>■ なとりサイクルサポーター(仮称)の創設 市民が自転車に親しみ、安全に安心して自転車に乗れる環境を整えていくため、「なとりサイクルサポーター(仮称)」の創設を検討します。サポーターは研修を受講したうえで登録を行い、自転車のルール・マナーを守っていただくよう利用者に声掛けを行う等の活動を行います。</p>		
	<p>■ 思いやりステッカーの作成 「なとりサイクルサポーター(仮称)」は、自動車に自転車を意識した運転を心がけてもらう運動の一環として、「思いやりステッカー」(自転車を追い越す際安全な間隔を取るよう促す表示)等を活用し、協力を呼びかけます。</p>		
	<p>事例</p> <p style="text-align: center;">・ 自転車見回りサポーター</p> <p>大和市自転車見回りサポーターは、自転車の安全利用を促進させることを目的に、サポーターの方々の日常の自転車運転を通して、安全意識の向上を図ることで、自転車の交通事故削減を目指し活動している。また、道路補修が必要な箇所等を発見したときは、市に連絡する役割も担っている。</p>  <p style="text-align: right;">出典：大和市 HP</p>		
	<p>事例</p> <p style="text-align: center;">・ 思いやり 1.5m 運動</p> <p>愛媛県自転車安全利用研究協議会では、平成 27 年から自動車等の運転者に対し、自転車の側方を通過するときは 1.5 メートル以上の安全な間隔を保つか、又は徐行するよう呼び掛ける「思いやり 1.5m 運動」を行っている。</p>  <p style="text-align: right;">出典：愛媛県 HP</p>		
実施時期	短期	中期	長期
	調査・研究		実施

事業 3-2-②

自転車用ヘルメット購入費補助による着用の促進

- **自転車用ヘルメット購入の補助**  
ヘルメットの購入に対する補助制度を設け、着用を促進します。
- **自転車用ヘルメット着用に関する情報提供、普及啓発**  
学校や地域に向けたヘルメット着用の必要性、正しい着用方法等の情報発信を行います。  
またヘルメット着用の啓発と併せて、自転車損害賠償保険等への加入促進に向けた啓発活動を行います。

事例

・自転車乗車用ヘルメット購入費助成事業

令和5年4月1日施行の道路交通法の改正により、自転車乗車時のヘルメット着用が、全年齢努力義務化されたことから、自転車乗車時のヘルメット着用を促進するために、自転車乗車用ヘルメットの購入費助成を実施。(財)製品安全協会が認証するSGマークや(財)日本自転車競技連盟が安全基準に適合していると認証したJCFマーク等の認証等を受けたものを対象とし、ヘルメット1個につき2,000円を上限に給付している。

概要

気仙沼市自転車乗車用ヘルメット購入費助成事業

- 1. 対象要件**
  - 次のすべての要件に該当する自転車乗車用ヘルメットが、助成金の対象になります。
    - 気仙沼市に住所を有する個人が使用するヘルメットであること
    - 【例】①中学生以上、②中学生未満の児童・少年(以下「児童・少年」)、③親、主人、知人、など
    - 次のいずれかの安全基準の認証マーク等が付された新品品であること
      - SG (財)製品安全協会
      - JCF (財)日本自転車競技連盟
      - CPSC (米国)
      - CE (EU)
      - GS (財)日本自転車競技連盟
    - 令和5年1月1日以前に購入したものであること
    - 購入費用に対して、国、県その他団体から補助金等の交付を受けていないこと
  - 次のすべての要件に該当する方が申請ができます。
    - 気仙沼市に住所を有している個人であること
    - 申請日時点で満18歳以上であること
    - 自転車用ヘルメットの購入費を支払った本人であること
    - 暴力団員等でないこと
    - ※ここでいう「暴力団員等」は、暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律(平成15年法律第77号)第2条第6号に規定する暴力団員及びその親類縁者(以下「暴力団員等」として規定する)を指します。
- 2. 対象経費・助成金額**
  - 対象経費は、上記対象要件を満たす自転車乗車用ヘルメットの購入金額(税込)です。
    - ▶ 対象経費に、送料、決済手数料、その他手数料は含まれません。
    - ▶ 非営利団体の寄附品、ポイント割で買った商品も、助成金の対象になります。
  - 助成金額は、2,000円です。
  - ただし、対象経費が2,000円に満たない場合は、対象経費の100円未満を切り捨てた額とします。
- 3. 助成金の申請書類**
  - 助成金の申請に必要な書類は、次のとおりです。
    - 気仙沼市自転車乗車用ヘルメット購入費助成金交付申請書(様式第1号)
    - ▶ 申請書は、気仙沼市のホームページからダウンロードできます。トップページの検索フォームに「自転車乗車用ヘルメット」と入力して検索してください。また、下記の申請書ダウンロードも可能です。
    - 購入日、購入者、販売店、購入品名及び金額が記載されている書類の写し(領収書、納品書、注文履歴など)
    - ヘルメットの安全基準が確認できる書類(カタログの写し、取扱説明書の写し、ヘルメットの写真など)
    - 個人【氏名】の氏名及び住所が確認できる公的書類の写し
      - ▶ 住民票簿、マイナンバーカード、運転免許証、納税通知書、ガス・水道料金請求書、気仙沼市からの通知文書、その他郵便物など
    - 助成金の領込先が確認できる書類(送付先住所、キャッシュカードの写しなど)
    - ▶ 上記以外にも、交付要件に該当していることを確認するために必要な書類の提出を求められる場合があります。
- 4. 申請書の提出先・問い合わせ先**(受付時間：平日9:00~17:00)
  - 気仙沼市危機管理課
    - 電子メール：kikikanri@kesennuma.miyagi.jp
    - 電話：〒986-8501 気仙沼市八日町一丁目1-1
    - 電話番号：0226-22-3402
  - 助成金の申請書は、電子メール、郵送、持参のいずれかの方法で提出してください。
  - メールの場合は、件名を「ヘルメット助成金申請書」とし、申請書類のデータ(Word・PDF)を添付して提出してください。また、送付から3日以上経過しても未だ申請書がメールが届かない場合は、必ず電話でお問い合わせください。
  - 持参の場合は、警察総合支所地域課申請課、本音総合支所地域課申請課でも受け付けます。
- 5. 留意事項**
  - 2人以上のヘルメット使用者(例：子ども2人分など)に係る助成金を申請する場合は、それぞれ申請書を作成してください。
  - ヘルメット1個につき1回だけ助成金を申請できます。
  - 繰り返しその他不正により助成金の交付を受けたことが判明したときは、助成金の交付を取り消し、助成金の返還を求める場合があります。
  - 助成金は、申請の年度まで継続する予定です。ただし、予算の都合により予告なく終了する場合があります。

▲自転車乗車用ヘルメット購入費助成のチラシ

出典：気仙沼市 HP

実施時期	短期	中期	長期
	助成実施		
	啓発活動		

## 施策 3-3 避難手段、支援物資運搬等としての活用検討

事業 3-3-①	避難・支援物資等の運搬手段としての活用		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 自転車による避難手段の検討 災害発生時に、自動車の渋滞を避け、徒歩よりも迅速に移動できる自転車の活用を検討します。</li> <li>■ 災害時の自転車活用の検討 支援物資の配布や巡回訪問・見守り等の被災者への支援活動について、災害の種類や復旧・復興等の状況に応じて活用することを検討します。</li> </ul> <p style="text-align: center;">事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜松市における災害時における自転車活用の社会実験 浜名湖サイクルツーリズムで培ったノウハウや平時の人・モノ・場所・仕組みを有効活用して、災害発生後の自転車による地域への情報伝達、支援物資の運搬、地域を巡回する見守り等、復旧・復興時の支援活動を対象に社会実験を行っている。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>荷物を運ぶサイクリストレーラー      パンクしにくいタイヤ      災害時に使える自転車を開発中 (静岡文化芸術大 服部教授)</p> <p>災害時に活用できる自転車が続々販売開始 (資料: サイクルベースあさひ)</p> <p><b>災害時に活用できる自転車</b></p> <p>出典: 国土交通省「災害時における自転車活用社会実験」</p> </div>		
	実施時期	短期	中期
<div style="border: 1px solid black; background-color: #cccccc; padding: 5px; display: inline-block; margin: 0 auto; width: 80%;">調査・研究</div>			

### 5-4 ハード整備分野の施策

ハード整備分野に関する施策、事業の体系は以下のとおりです。

#### 施策 4-1 安心して走行できる環境の確保

##### 事業 4-1-① 自転車ネットワーク路線の整備推進

- 自転車ネットワーク路線の整備推進

#### 施策 4-2 安全・快適な自転車走行環境の維持管理

##### 事業 4-2-① 自転車通行環境の適切な維持

- 自転車通行環境の適切な維持

##### 事業 4-2-② 地域と連携した維持管理

- 地域と連携した維持管理

#### 施策 4-3 自転車ネットワークの拡充

##### 事業 4-3-① 自転車ネットワークの適正化

- 自転車ネットワークの適正化

#### 施策 4-4 利便性の高い公共交通の構築に向けた自転車環境整備

##### 事業 4-4-① シェアサイクル導入に向けた検討

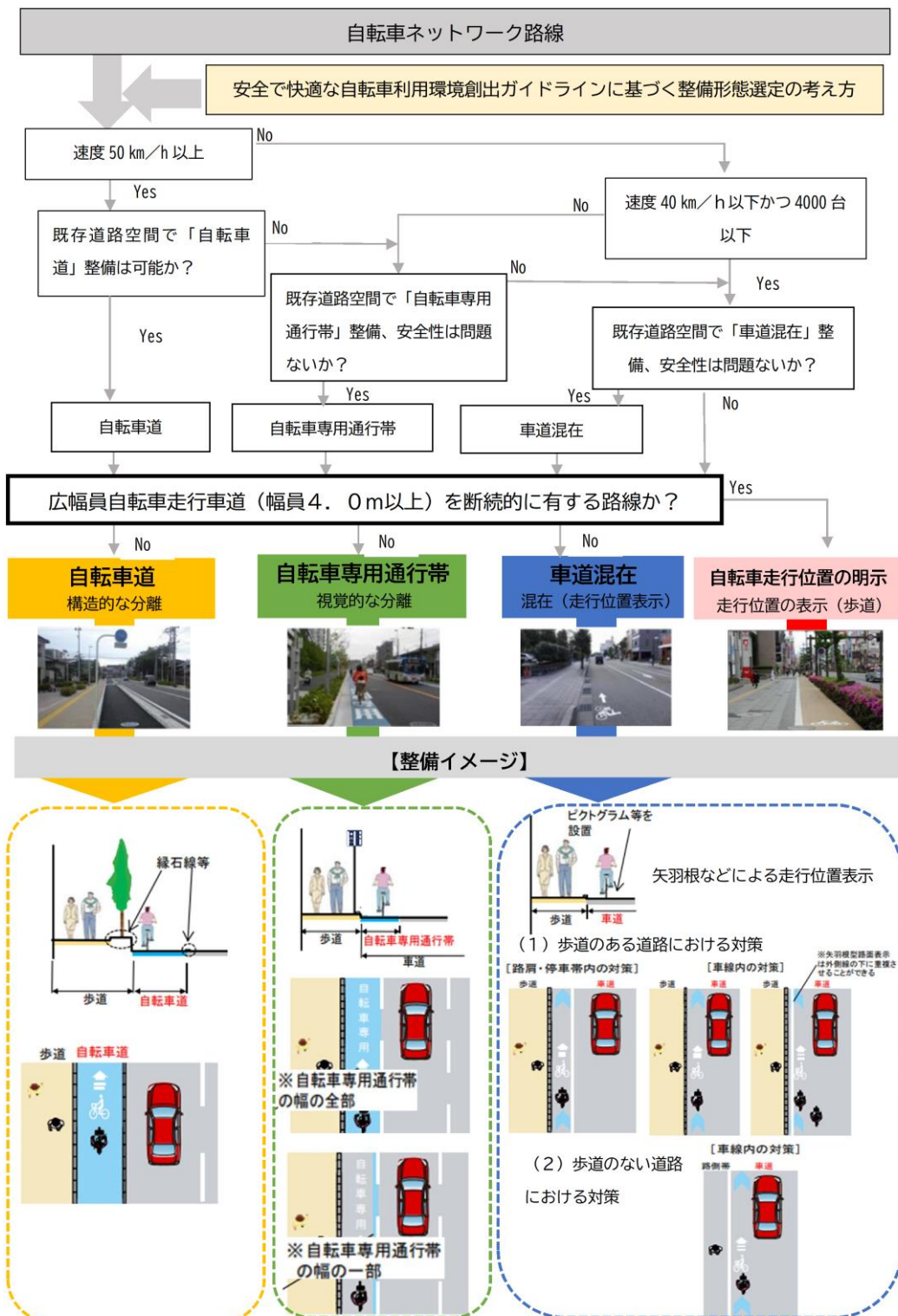
- シェアサイクル導入
- 公共交通との情報連携

## 施策 4-1 安心して走行できる環境の確保

事業 4-1-①	自転車ネットワーク路線の整備推進		
概要	<p>■ 自転車ネットワーク路線の整備推進 ネットワーク路線の設定・整備は以下の考えに基づきます。</p> <p>[路線選定の考え方]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>前計画である「名取市自転車利用環境整備計画(平成29年3月)」に位置付けられている自転車ネットワーク路線を中心に「幹線ルート」と位置付け。</li> <li>「名取市サイクルツーリズム公式サイト なとりサイクリング」に掲載されているサイクリングコースとなっている路線を「観光ルート」と位置付け。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;">○上記ルートについて、市民、就業者、観光客等の自転車利用者の安全性、快適性の向上を重点的に図る路線とし、自転車ネットワーク路線と位置付けます。</div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">▼</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;">○各路線における利用率の高さや地域、各施設を連絡する役割等から優先度を検討し、段階的に整備を進めます。</div> <p>[整備の基本的な進め方]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車ネットワーク路線に位置付けた路線について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月 国土交通省 道路局 警察庁交通局)」に基づき整備を進めます。</li> <li>「自転車道」、「自転車専用通行帯」による整備を検討しますが、現道の幅員が十分でない等、整備費用が過大となる場合は円滑な整備を進めるため、「車道混在」とし、矢羽根型路面標示により走行位置を表示します。また注意看板等を設置し、より安全な通行環境を整備します。</li> <li>自転車は車道左側通行が原則ですが、車道における走行空間の確保が困難であり、自転車歩行者道により整備する道路は、歩行者と自転車の通行位置を視覚的に分離する等の安全性を高める方策を検討します。</li> </ul>		
	実施時期	短期	中期
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; background-color: #cccccc;"> <span style="font-size: 2em;">▶</span> 随時実施         </div>			



〔自転車ネットワーク路線の整備の基本的な進め方に基づくフロー〕



出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月)に基づく整備形態選定の考え方 (一部加工)



## 施策 4-2 安全・快適な自転車走行環境の維持管理

事業 4-2-①

自転車通行環境の適切な維持

### ■ 自転車通行環境の適切な維持

自転車道、自転車専用通行帯、路面標示等をした道路について、舗装等の状況を適宜把握し、サイクリストが安全・快適に走行できる環境の維持を努めます。

取組

#### ・LINE を活用した道路・公園通報システム

本市では、道路や公園遊具等の不具合はLINEで通報することができる。スマートフォン等携帯端末から画像や位置情報を送信することで、簡単に通報できるシステムとなっている。

名取市内の道路や公園の不具合は

LINEでお知らせください



QRコードをスマートフォン等のカメラで読み込んでLINEアプリ「名取市公式アカウント」を開き、追加ボタンを押します。  
※ホーム画面の検索バーに「@natori-city」と入力しても検索できます。



名取市では、スマートフォン等のアプリ「LINE」を活用して、市道や公園遊具の破損などの情報提供をいただく通報システムの実証事業を行っております。(令和3年2月より当面の間)

【道路の不具合】

道路の穴や割溝のふたが割れている など



【公園の不具合】

公園の遊具が壊れている など



位置情報

位置情報も送れます



スマートフォンで簡単操作



お問い合わせ先  
【道路に関する内容】  
建設部土木課道路維持係 022-724-7128  
【公園に関する内容】  
建設部都市計画課公園係 022-724-7125

概要

短期

中期

長期

実施時期

随時実施

事業 4-2-②

地域と連携した維持管理

■ 地域と連携した維持管理

沿道住民、事業所等との官民連携により、維持管理の向上を図ることを検討します。

事例

・道路沿線に立地する企業による環境整備

秋田県では、社会貢献に意欲・関心を持つ企業等が行政と協力して、清掃や緑化作業等の美化活動、歩道等の除草といった維持管理活動を行い、良好な公共空間づくりを行っている。

概要



出典：秋田県 HP「秋田地域アダプト・プログラム」

	短期	中期	長期
実施時期	調査・研究		実施

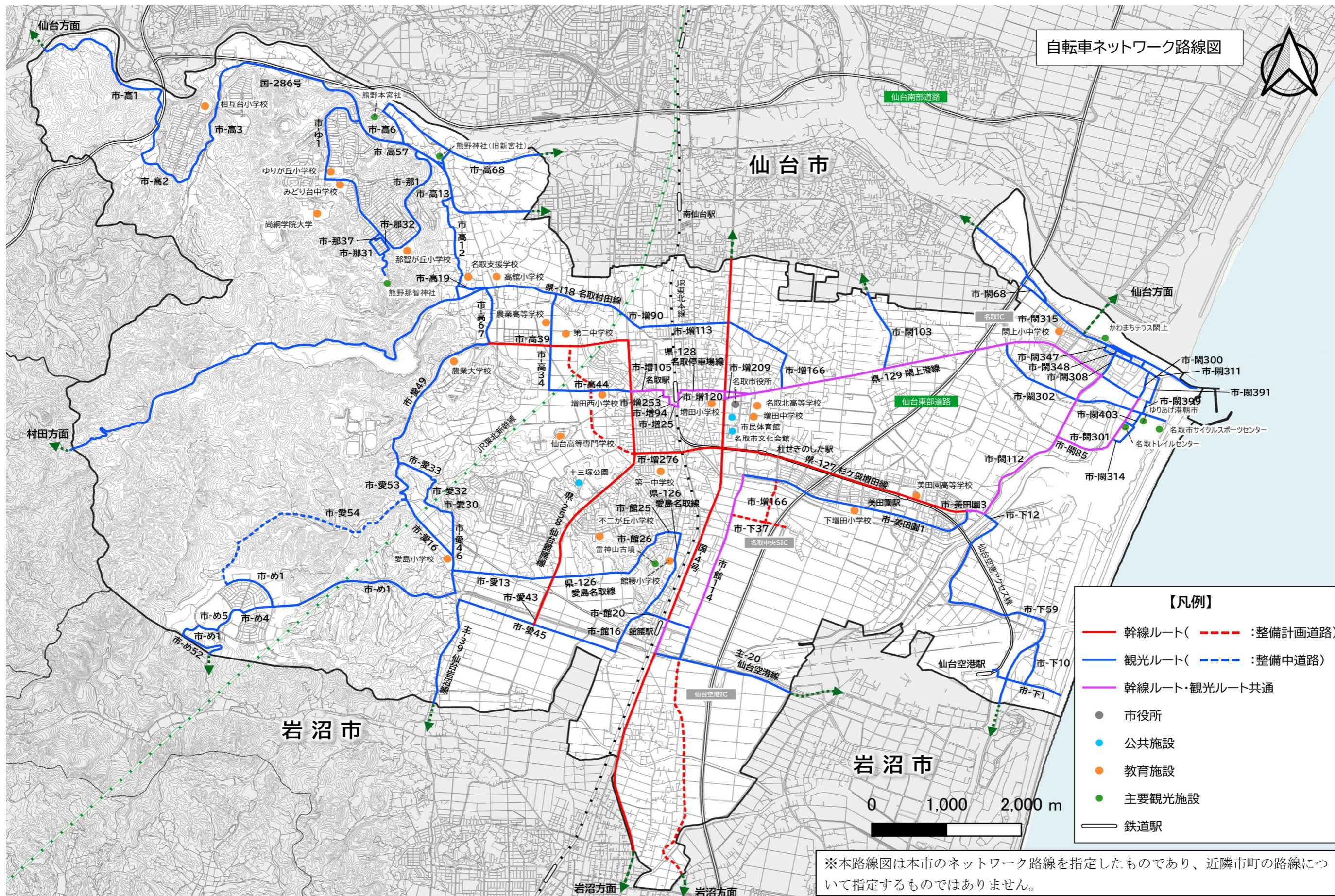
## 施策 4-3 自転車ネットワークの拡充

<p>事業 4-3-①</p>	<p>自転車ネットワークの適正化</p>		
<p>概要</p>	<p>■ 自転車ネットワークの適正化                  新たなまちづくりに伴い、新設される道路や道路拡幅等の機会を捉え、自転車道や自転車専用通行帯の整備、その他走行環境の改善を検討し、併せて自転車ネットワーク路線に関する見直しを行います。</p> <p>事例</p> <p>・ 自転車の走行環境整備の取組</p>  <p>▲ 車線数減による空間確保</p> <p>【栃木県宇都宮市】      【千葉県船橋市】</p>  <p>▲ 停止線の前出しによる左折巻き込み事故防止の事例</p> <p>出典：国土交通省                  「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」</p>		
	<p>実施時期</p>	<p>短期</p>	<p>中期</p>
<p>→ 随時実施</p>			

## 施策 4-4 利便性の高い公共交通の構築に向けた自転車環境整備

事業 4-4-①	シェアサイクル導入に向けた検討		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ シェアサイクル導入 鉄道駅周辺や公共交通機関に近接したエリア、商業施設等へのシェアサイクルの導入に向けた検討を行います。</li> <li>■ 公共交通との情報連携 導入に際しては、IoT 技術を活用し、MaaSによる料金支払いの一体化に向けた積極的な検討を行います。</li> </ul>		
	<p>参考</p> <p>MaaS とは、利用する交通手段ごとに、個別に予約や決済等を行ってきたサービススタイルに代わり、アプリ等の共通する媒体を介して経路検索や予約、決済等を一括して行うサービススタイル</p>		
	<p>事例</p> <p>・ 自転車を含む MaaS の取組</p> <p>JR 東日本では、鉄道や新幹線以外にも、タクシーやシェアサイクル、バス等の複数の交通手段の利用が一つのアプリで完結する MaaS アプリ「Ringo Pass」を展開。2023 年 12 月現在、東京 23 区、武蔵野市、三鷹市、横浜市等の首都圏を中心に展開をしている。</p> <p>出典：JR 東日本 HP</p>		
実施時期	短期	中期	長期
	調査・検討		実証・実施







## 自転車ネットワーク路線を構成する道路一覧

種別	路線番号	路線名	幹線ルート	観光ルート	路線延長 (単位:約m) 【A】	整備済み (単位:約m) 【B】	未整備区間延長 (単位:約m) 【C:A-B】
					※数値は四捨五入して表記、概算数値となる		
一般国道	国-4号	4号	●	●	7,257	-	
一般国道	国-286号	286号		●	1,190	-	
				計	8,447	-	
主要地方道	主-20	仙台空港線	●	●	1,910	-	
主要地方道	主-39	仙台岩沼線	●	●	1,540	-	
一般県道	県-118	名取村田線	●	●	3,525	-	
一般県道	県-126	愛島名取線		●	2,666	-	
一般県道	県-127	杉ヶ袋増田線	●		3,165	-	
一般県道	県-128	名取停車場線		●	225	-	
一般県道	県-129	閑上港線	●	●	6,591	-	
一般県道	県-258	仙台館腰線	●		4,333	-	
				計	23,955	-	
市道	愛13	松崎学市線		●	1,329	0	1,329
市道	愛16	笠島中道線		●	996	0	996
市道	愛30	笠島川内線		●	458	0	458
市道	愛32	道祖神線		●	440	0	440
市道	愛33	山津沢線		●	485	0	485
市道	愛43	小豆島北目原線	●		141	0	141
市道	愛45	上平西六軒線		●	2,143	0	2,143
市道	愛46	上平宮脇線	●	●	1,270	0	1,270
市道	愛49	箕輪二ツ森線		●	2,393	0	2,393
市道	愛53	笠島岩沢線		●	667	0	667
市道	愛54	道祖神愛島台線		●	3,558	0	3,558
市道	高1	中沢今成線		●	3,142	0	3,142
市道	高2	大沢中沢線		●	831	0	831
市道	高3	余方大沢線		●	1,893	0	1,893
市道	高6	三日町熊野堂線		●	1,733	0	1,733
市道	高12	旧東道路線		●	1,803	0	1,803
市道	高13	筒角堤防線		●	140	0	140
市道	高19	真坂線		●	378	0	378
市道	高34	東内館野田山線		●	1,336	0	1,336
市道	高39	川上田高線	●		1,855	0	1,855
市道	高44	手倉田箕輪線		●	1,091	0	1,091
市道	高57	熊野堂柳生線	●	●	2,207	802	1,405
市道	高67	三日町川上線		●	846	0	846
市道	高68	名取川堤防線		●	1,460	0	1,460
市道	那1	那智が丘みどり台線		●	3,385	0	3,385
市道	那31	那智が丘三丁目1号線		●	418	0	418
市道	那32	那智が丘三丁目2号線		●	501	0	501
市道	那37	那智が丘三丁目7号線		●	36	0	36



種別	路線番号	路線名	幹線ルート	観光ルート	路線延長 (単位:約m) 【A】	整備済み (単位:約m) 【B】	未整備区間延長 (単位:約m) 【C:A-B】
					※数値は四捨五入して表記、概算数値となる		
市道	め1	愛島西部線	●	●	3,706	0	3,706
市道	め4	愛島台大通り線		●	390	0	390
市道	め5	中央公園通り線		●	510	0	510
市道	め52	愛島台銅谷線		●	1,058	0	1,058
市道	ゆ1	ゆりが丘中央線		●	1,512	0	1,512
市道	増25	増田野田線		●	57	0	57
市道	増90	植松田高線	●	●	234	0	234
市道	増94	増田塩手線		●	64	0	64
市道	増105	名取駅西線		●	429	429	0
市道	増113	浜街道線	●	●	2,089	0	2,089
市道	増120	倉庫停車場線		●	324	63	261
市道	増166	鹿島猫塚線		●	486	0	486
市道	増209	増田小学校北線		●	344	0	344
市道	増253	名取駅西1号線		●	259	172	87
市道	増276	大手町大通り線	●		438	438	0
市道	館16	植松本郷線		●	936	0	936
市道	館20	神社参道線		●	302	0	302
市道	館25	植松飯野坂境線		●	184	0	184
市道	館26	飯野坂小豆島線		●	828	0	828
市道	館114	関下植松線		●	2,355	0	2,355
市道	下1	北釜中央線		●	819	0	819
市道	下10	北釜線		●	600	0	600
市道	下12	飯塚開発線		●	342	226	116
市道	下37	飯野坂杉ヶ袋線		●	777	0	777
市道	下59	広浦北釜線		●	4,349	4,349	0
市道	美田園1	下増田関下線		●	3,116	0	3,116
市道	美田園3	美田園東線		●	829	0	829
市道	関68	関上四郎丸線		●	620	0	620
市道	関85	小塚原中央線		●	844	272	572
市道	関103	多賀線	●		1,157	0	1,157
市道	関112	関上南北線		●	2,543	44	2,499
市道	関300	関上港北線		●	1,082	0	1,082
市道	関301	日和山線		●	661	661	0
市道	関302	関上小塚原線		●	2,174	0	2,174
市道	関308	関上ふれあい公園南線		●	320	0	320
市道	関311	関上築港線		●	180	28	152
市道	関314	関上東三丁目3号線		●	531	0	531
市道	関315	関上かわまち通り線		●	1,268	0	1,268
市道	関347	関上中央一丁目2号線		●	69	0	69
市道	関348	関上中央一丁目3号線		●	63	0	63
市道	関391	関上東二丁目6号線		●	347	0	347
市道	関399	関上東三丁目5号線		●	172	172	0
市道	関403	関上東三丁目9号線		●	201	0	201
				計	76,504	7,656	68,848

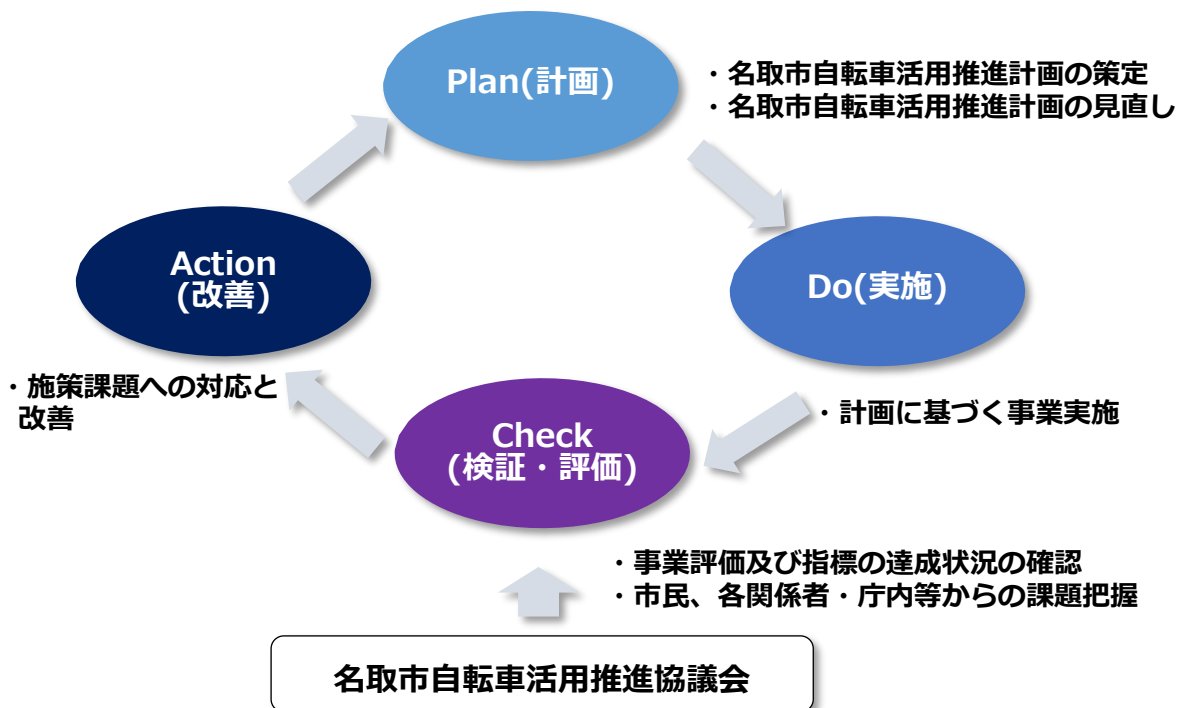
## 7. 今後の推進に向けて

### (1) 計画の推進体制

- 学識経験者、警察、道路管理者、自転車に関わる事業者・民間団体、市民等で組織する「名取市自転車活用推進協議会」が中心となり、毎年、事業進捗状況を把握し、事業評価を行いながら、本計画に基づく取組を、官民連携し推進します。

### (2) 計画のフォローアップ

- 本計画では、計画の策定(Plan)後、施策を実施(Do)するとともに、定期的な施策の検証・評価(Check)を行い、必要に応じて改善(Action)を実施していきます。



## &lt;資料編&gt;

## 1. 本計画の策定体制・策定経緯

## (1) 名取市総合交通体系調査検討委員会

## ① 設置要綱

## ○名取市総合交通体系調査検討委員会設置要綱

平成8年9月12日  
名取市告示第60号

## (設置)

第1条 本市の総合交通体系について調査及び検討を行うため、名取市総合交通体系調査検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

## (所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を調査及び検討する。

- (1) 総合交通体系の整備に関すること。
- (2) 公共の輸送機関の充実に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、総合交通体系整備に関して必要な事項

## (組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

2 委員長は企画部を担任する副市長の職にある者を、副委員長は企画部を担任する副市長以外の副市長の職にある者を、委員は別表に掲げる職にある者をもって充てる。

(平19告示39・平24告示21・平28告示44・令2告示52・令2告示173・一部改正)

## (職務)

第4条 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

## (会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集し、委員長がその議長となる。

2 委員会の会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

## (専門部会の設置)

第6条 委員会は、専門的事項を調査及び研究するため、専門部会を置くことができる。

## (庶務)

第7条 委員会の庶務は、企画部政策企画課において処理する。

(平18告示31・令2告示52・一部改正)

## (委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は、別に定める。

## 附 則

この要綱は、平成8年10月1日から施行する。

附 則（平成9年3月31日告示第12号）

この要綱は、平成9年4月1日から施行する。

附 則（平成14年11月8日告示第65号）

この告示は、平成14年11月11日から施行する。

附 則（平成18年3月31日告示第31号）

この告示は、平成18年4月1日から施行する。

附 則（平成19年3月30日告示第39号）

この告示は、平成19年4月1日から施行する。

附 則（平成23年10月28日告示第69号）

この告示は、平成23年11月1日から施行する。

附 則（平成24年3月30日告示第21号）

この告示は、平成24年4月1日から施行する。

附 則（平成26年3月31日告示第22号）

この告示は、平成26年4月1日から施行する。

附 則（平成28年3月31日告示第44号）

この告示は、平成28年4月1日から施行する。

附 則（令和2年3月31日告示第52号）

この告示は、令和2年4月1日から施行する。

附 則（令和2年10月23日告示第173号）

この告示は、告示の日から施行する。

附 則（令和3年3月31日告示第41号）

この告示は、令和3年4月1日から施行する。

附 則（令和4年3月31日告示第44号）

この告示は、令和4年4月1日から施行する。

附 則（令和5年3月31日告示第57号）

この告示は、令和5年4月1日から施行する。

別表（第3条関係）

（平18告示31・全改、平23告示69・平24告示21・平26告示22・平28告示44・令2告示52・令2告示173・令3告示41・令4告示44・令5告示57・一部改正）

総務部長 企画部長 健康福祉部長 生活経済部長 建設部長 消防長 教育部長 総務課長 財政課長  
防災安全課長 DX推進室長 社会福祉課長 介護長寿課長 土木課長 都市計画課長

## ②委員名簿

No.	職名	氏名	備考
1	副市長	我妻 諭	委員長
2	副市長	門脇 雅之	副委員長
3	総務部長	桜井 淳一	委員
4	企画部長	小平 英俊	委員
5	健康福祉部長	安倍 卓	委員
6	生活経済部長	小畑 和弥	委員
7	建設部長	村上 諭	委員
8	消防長	布田 強	委員
9	教育部長	齋藤 正光	委員
10	総務課長	綱川 宏一	委員
11	財政課長	小松 政博	委員
12	防災安全課長	小松 義晴	委員
13	DX推進室長	久保 正人	委員
14	社会福祉課長	大元 純子	委員
15	介護長寿課長	中山 聖子	委員
16	土木課長	大沼 孝宏	委員
17	都市計画課長	菊地 浩幸	委員
18	都市開発課長	渡邊 文彦	委員

## (2)名取市自転車活用推進協議会

### ①設置要綱

#### ○名取市自転車活用推進協議会設置要綱

令和5年1月31日  
名取市告示第12号

#### (設置)

第1条 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）の基本理念に基づき、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進していくことを目的として、本市の実情に応じた施策及び具体的な目標等を明記した名取市自転車活用推進計画（以下「計画」という。）を策定し、及び推進するため、名取市自転車活用推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

#### (所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 計画の策定又は変更に関する事項
- (2) 計画の推進に関する事項
- (3) その他市長が必要と認める事項

#### (組織)

第3条 協議会は、委員18人以内で組織する。

2 委員は、学識経験者、関係機関又は本市の職員その他市長が適当と認める者のうちから、市長が委嘱又は任命する。

#### (任期)

第4条 委員の任期は、2年以内とし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

#### (会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長は委員の互選によって定め、副会長は会長が委員のうちから指名した者をもって充てる。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

#### (会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 協議会は、必要があると認めるときは、関係者に対し、出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提出その他必要な協力を求めることができる。

#### (庶務)

第7条 協議会の庶務は、企画部政策企画課において処理する。

#### (委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

#### 附 則

#### (施行期日)

1 この告示は、令和5年4月1日から施行する。

#### (名取市自転車利用環境整備計画策定委員会設置要綱の廃止)

2 名取市自転車利用環境整備計画策定委員会設置要綱（平成28年名取市告示第124号）は、廃止する。



## ②委員名簿

No.	所属等	氏名	職名
1	仙台高等専門学校 教授	坂口 大洋	委員
2	名取市サイクルスポーツセンター長	矢幅 伸作	委員
3	特定非営利活動法人みちのくトレイルクラブ センター長	板谷 学	委員
4	宮城県自転車競技連盟 副会長	星 進一	委員
5	宮城県サイクリング協会 理事長	森 研一郎	委員
6	サイクルプラザ ダイシャリン 名取店長	荒木 直也	委員
7	株式会社かわまちてらす閑上 取締役	佐々木 堯	委員
8	名取市観光物産協会	来栖 駿	委員
9	名取市父母教師会連合会 理事(ゆりが丘小学校父母教師会会長)	森谷 博子	委員
10	公募(まちづくりディスカッション)	阿部 晴菜	委員
11	公募(まちづくりディスカッション)	浅倉 典子	委員
12	宮城県警岩沼警察署 交通課長	光岡 隆行	委員
13	国土交通省 東北地方整備局 仙台河川国道事務所 交通対策課 保全対策官	福田 優	委員
14	宮城県土木部仙台土木事務所 副所長(技術担当)兼道路部長	浅田 信彦	委員
15	名取市建設部長	村上 諭	委員
16	名取市総務部防災安全課長	小松 義晴	委員

所属	氏名	職名
企画部長	小平 英俊	事務局
企画部政策企画課長	山家 ちとせ	事務局
企画部政策企画課長補佐	林 タケル	事務局
企画部政策企画課政策係長	橘川 誠	事務局
企画部政策企画課政策係主事	森 弘太郎	事務局

## (3)本計画の策定経緯

年月日	策定の経緯
令和5年3月19日	まちづくりディスカッション※ 「テーマ:自転車を活用したまちづくり」 ・グループワーク ・市長との意見交換
令和5年5月26日	令和5年度第1回名取市総合交通体系調査検討委員会 ・名取市自転車活用推進計画の策定について ・今後のスケジュールについて
令和5年7月18日 ～8月17日	サイクルスポーツセンター利用者アンケート調査
令和5年7月19日 ～8月17日	名取市自転車活用推進計画に係る市民アンケート調査
令和5年10月12日	令和5年度第2回名取市総合交通体系調査検討委員会 ・名取市自転車活用推進計画について ・今後のスケジュールについて
令和5年10月24日	令和5年度第1回名取市自転車活用推進協議会 ・策定主旨について ・自転車を取り巻く現況から施策の方向性について
令和5年12月26日	令和5年度第3回名取市総合交通体系調査検討委員会 ・実施施策及び個別事業について ・自転車ネットワーク路線について ・将来像、評価指標について
令和6年1月17日	令和5年度第2回名取市自転車活用推進協議会 ・実施施策及び個別事業について ・自転車ネットワーク路線について ・将来像、評価指標について
令和6年2月9日 ～2月28日	市民意見募集(パブリックコメント)の実施
令和6年3月15日	令和5年度第4回名取市総合交通体系調査検討委員会 ・市民意見募集(パブリックコメント)の実施結果について ・名取市自転車活用推進計画(最終案)について
令和6年3月22日	令和5年度第3回名取市自転車活用推進協議会 ・市民意見募集(パブリックコメント)の実施結果について ・名取市自転車活用推進計画(最終案)について

## 2. まちづくりディスカッションの概要

### (1) まちづくりディスカッションの開催概要

目的	<p>声の小さな市民、いわゆるサイレントマジョリティーの意見を市政運営に反映し、市民参加による協働のまちづくりを進めるため、名取市では初めての試みとなる「まちづくりディスカッション」を実施した。</p> <p>今回は、令和 5 年度に取組む「名取市自転車活用推進計画」策定の際に市民の声として活用するための意見を聞くため、「自転車を活用したまちづくり」をテーマに設定した。</p>																																																																																																																																		
対象者の抽出	名取市全体の年齢構成及び地区別人口を加味し、満 18 歳～ 85 歳以下の市民 1,000 名を無作為に抽出した。																																																																																																																																		
開催日時	令和 5 年 3 月 19 日(日)10 時～15 時30 分																																																																																																																																		
参加者数	<p>40 名</p> <p>【参加者の内訳】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>単位：人</th> <th>増田地区</th> <th>増田西地区</th> <th>名取が丘地区</th> <th>閉上地区</th> <th>下増田地区</th> <th>館腰地区</th> <th>愛島地区</th> <th>高館地区</th> <th>ゆりが丘地区</th> <th>相互台地区</th> <th>那智が丘地区</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10代</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>20代</td> <td></td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>30代</td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>40代</td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>2</td> <td>2</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>50代</td> <td></td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>60代</td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>70代</td> <td></td> <td></td> <td>2</td> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td></td> <td>2</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>80代</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>40</td> </tr> </tbody> </table>	単位：人	増田地区	増田西地区	名取が丘地区	閉上地区	下増田地区	館腰地区	愛島地区	高館地区	ゆりが丘地区	相互台地区	那智が丘地区	合計	10代	4					1	3					8	20代		1	1									2	30代		1			1			1	1			4	40代		1			2	2	1			1	2	9	50代		1	1	1	1							4	60代	1	1								1		3	70代			2	2				1	2		2	9	80代										1		1	合計	5	5	4	3	4	3	4	2	3	3	4	40
単位：人	増田地区	増田西地区	名取が丘地区	閉上地区	下増田地区	館腰地区	愛島地区	高館地区	ゆりが丘地区	相互台地区	那智が丘地区	合計																																																																																																																							
10代	4					1	3					8																																																																																																																							
20代		1	1									2																																																																																																																							
30代		1			1			1	1			4																																																																																																																							
40代		1			2	2	1			1	2	9																																																																																																																							
50代		1	1	1	1							4																																																																																																																							
60代	1	1								1		3																																																																																																																							
70代			2	2				1	2		2	9																																																																																																																							
80代										1		1																																																																																																																							
合計	5	5	4	3	4	3	4	2	3	3	4	40																																																																																																																							
実施方法	<p>1 「まちづくりディスカッション」の話し合いの方法</p> <p>話し合いの方法については、参加者全体の年齢構成を加味し、各グループの年齢構成バランスが等しくなるよう調整した。(1 グループ:6 人～8 人)</p> <p>今回は、「自転車を活用したまちづくり」がテーマであるが、幅広い意見を聴取するため、以下のとおりグループ毎に個別テーマを設定した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・A～B グループ 観光面における自転車の活用(サイクリストに来てもらえる「まち」)</li> <li>・C～D グループ 自転車活用の今後の方向性について(ゼロカーボン、公共交通、高齢社会、健康づくり)</li> <li>・E～F グループ 安心安全な自転車活用の環境整備</li> </ul> <p>2 「まちづくりディスカッション」の意見の取りまとめ</p> <p>ブレインストーミングとKJ法の手法により意見の取りまとめを行った。グループ内で共有した意見について、KJ法の手法により、分類的に同じと思われるものをグループ分けし、グループ分けした意見ごとにキーワードを設定した。</p> <p>まちづくりディスカッション全体の意見として投票を行うこととしており、グループ分けした意見毎に発表用シートを作成し、投票を行った。投票の方法については、1 人につき 3 枚の投票用シールを配布し、特に趣旨に賛同する意見について、個別テーマから 1 つずつ投票していただいた。</p>																																																																																																																																		

## (2)まちづくりディスカッションの結果概要

## Aグループ

## 個別テーマ:観光面における自転車の活用(サイクリストに来てもらえる「まち」)



## まとめの意見

## ○レース・イベントの開催

- ①サイクリストという言葉の定義について、プロ・セミプロのほか自転車を利用する市民・観光客も含まれると整理
- ②多くの方に来訪してもらうため、レースや家族連れ、障がい者、高齢者でも楽しめるイベントの開催(気軽に参加できる距離設定にも配慮)

## ○レンタルサイクルの導入

- ①市民、観光者に名取の良さを知ってもらうための手段として導入し、気軽に名取市内を周遊
- ②高齢者向けに電動アシスト自転車を導入

## ○自転車が快適に走りやすいロード及び自転車整備について

- ①自転車の整備を行う拠点を設け、拠点間を結ぶ交通(ロード)整備
- ②天候に左右されずに楽しめる環境整備(例 バーチャル自転車)

## ○サイクルマップの活用

- ①初めて来る方にも分かりやすく、観光地のPRにもつながる手軽に使えるサイクルマップの案内

## ○広報・アピールについて

- ①市民以外にも名取市に来訪してもらえるよう自転車を使った楽しみ方を市から情報発信してアピール

## ○SNSの活用について

- ①市民や観光者に知ってもらった情報を発信してもらう(サイクリングアプリ、フォトスポットの提供)
- ②動画撮影用カメラの貸出し

## B グループ

## 個別テーマ:観光面における自転車の活用(サイクリストに来てもらえる「まち」)



## まとめの意見

## ○多様な広報媒体を活用した自転車コースのPR

- ① SNS の活用、インフルエンサーによる拡散、広報の利用、マスコミによる紹介
- ② 多言語化による情報発信

## ○イベントの開催

- ① アスリート向けコースの設置
- ② 大会の開催
- ③ 初心者向けのサイクリング教室の開催
- ④ 自転車コースの明確化

## ○観光施設と連携した取組みについて

- ① 「ゆりあげ港朝市」、「かわまちてらす閑上」、「田園風景」、「那智神社」等の名取市の魅力のアピールにつながる自転車の活用
- ② 飲食店や宿泊施設等に自転車で来訪した際の自転車割引の実施
- ③ スタンプラリーの開催

## ○自転車活用に向けた施設面の整備について

- ① BMX 等の練習場所の整備
- ② 自転車メンテナンスを行う自転車屋の環境整備
- ③ 市内各駅でのレンタルサイクルの導入及び拠点エリアでの駐輪場の増設
- ④ 自転車のまま利用できる公共交通 (タクシー・電車・なとりん号閑上線)



## Cグループ

## 個別テーマ

:自転車活用の今後の方向性について(ゼロカーボン、公共交通、高齢社会、健康づくり)



## まとめの意見

## ○自転車取得・利用の補助

- ①アシスト自転車やチャイルドシート付き自転車の取得助成
- ②一時利用や月極レンタル、シェアサイクルなど自転車を購入しなくても乗れるサービスの提供

## ○イベント

- ①市民参加型の自転車イベントの開催  
(景品付きの大会・お祭り、参加者同士の交流機会の創出、スタンプラリー、復興マラソンのような恒例化、東部道路の封鎖など)

## ○ごほうび(※自転車利用によるインセンティブの付与について)

- ①自転車に乗ることのできる得点  
(自転車走行距離に応じたポイント、景品、クーポンなどアプリの活用も含む)

## ○健康・ルールの周知

- ①健康増進効果の周知
- ②自転車交通ルールなど講習会の開催
- ③高齢者に対する呼びかけの実施

## ○新しい機能の自転車開発

- ①安心安全で自然に優しい自転車があると良い  
(転ばない自転車、太陽光パネル搭載自転車、三輪車、タンデム(二人乗り)など)

## ○公共交通との連携

- ①駐輪場の整備(愛島台等のバス停付近の整備や高級自転車用駐輪場も含め)
- ②バスに自転車を載せるサイクルバスの導入
- ③自転車活用の拠点となるサイクルスポーツセンターへのアクセス向上

## ○環境整備(※安心して自転車に乗れるために環境整備は大前提の考えより)

- ①自転車専用レーンの確保・舗装による整備

## Dグループ

## 個別テーマ

:自転車活用の今後の方向性について(ゼロカーボン、公共交通、高齢社会、健康づくり)



## まとめの意見

## ○サイクルスポーツセンターの活用

- ①自転車の交通ルールを学ぶ教習所としての活用
- ②自転車イベントやツアー等を開催し、家族で楽しめる場所として活用

## ○ゼロカーボンシティの実現に向けた取組み

- ①パーク＆ライドの自転車バージョンの推進
- ②電気自転車の充電スペースを拡充
- ③山手団地への電気自転車の普及促進
- ④ガソリン使用量やCO<sub>2</sub>削減量を個人レベルで見える化

## ○循環型社会関係

- ①名取市の活性化を図るため、仙台市を手本として DATEBIKE(シェアサイクル)を名取駅、イオンモール名取を拠点に導入(60分以内 150円)

## ○補助関係(※自転車を手に入れやすくするために)

- ①ヘルメット購入補助(小学生等には購入時にヘルメットを寄贈する)
- ②自転車損害賠償任意保険への加入補助
- ③高額な電動アシスト自転車等の購入補助

## ○高齢者社会関係(※今後、名取市の高齢化率が進行する予測であることを背景に)

- ①自転車による健康効果を広く周知
- ②運転免許証返納後の移動を支えるため電動自転車やシニア用自転車購入補助
- ③健康づくり、コミュニティづくりにつながる方策の検討

### ○交通ルール関係

- ①自転車の交通ルール・マナーの指導
- ②自転車免許取得制度の導入
- ③自転車事故損害賠償保険加入の周知・啓発
- ④自転車ナンバープレートの装着促進

### ○整備関係

- ①自転車が通行しやすい道路整備について(通行しづさらの解消)
    - ・道路拡幅：国土4号線から閑上までの整備
    - ・名取川土手整備：標識の見づらさ解消
    - ・貞山運河周辺のトイレ整備
  - ②駅や他の交通機関との連携について
    - ・駐輪場整備
    - ・シェアサイクルの導入
    - ・「輪行」がしやすい環境整備
- ※「輪行」・・・自転車を電車やバスなどの公共交通機関に載せて移動すること





## Eグループ

## 個別テーマ:安心安全な自転車活用の環境整備



## まとめの意見

## OPR

- ①自転車に関するリーフレットの作成・配布
- ②市の広報誌による情報発信

## O交通指導

- ①自転車の利用者に対し、直接指導・助言を行う

## O自転車ですばらしい生活

- ①子どもたちの遠足で自転車を利用
- ②高齢者用の自転車の普及

## O自己の意識改革

- ①1台の自転車に1つのヘルメット(ヘルメット装着イメージ定着化のための普及)
- ②駐輪場でのヘルメットの保管方法の確立

## O意識改革

- ①二人乗りやヘルメット未装着が格好良いというイメージの転換
- ②自転車事故の加害者・被害者を他人事と思わない  
(自転車事故の後遺症等を伝える)

## O自転車利用者の人口増加

- ①名取市での自転車通勤手当の支給
- ②企業・事業者への自転車通勤手当勧告

## O地域の見直し

- ①坂が多い地域など、地域の地理的特性を見直した自転車マナーの周知・啓発
- ②自転車走行の注意を促す看板等の設置

### ○ハード面の整備(※自転車が安全に走行するには何よりハード整備が重要との考えより)

- ①自転車道の整備
- ②歩道にある樹木・電柱の撤去
- ③歩道を走る自転車への自転車交通ルールの指導
- ④自転車道と歩道を分かりやすく区別する(自転車専用道路の整備促進など)

### OSDGs

- ①放置自転車を整備し、サブスク転用を図る
  - ②自宅などにある利用しなくなった自転車の再利用
- ※「サブスク」…サブスクリプションの略  
製品やサービスなどの一定期間の利用に対して、代金を支払う方式。





## Fグループ

## 個別テーマ:安心安全な自転車活用の環境整備



## まとめの意見

## ○貸出・補助金

- ①ヘルメット着用を促すためのヘルメット貸出
- ②ヘルメット購入補助金の拡充

## ○広報・周知

- ①SNS を利用した啓発活動
- ②シェアサイクルの拡充
- ③街頭での声掛け、注意喚起の看板
- ④自転車に触れる機会の創出

## ○道路・整備

- ①車道・歩道・自転車道の区別(歩行者・自動車ドライバーへの配慮も含め)
- ②ルールを守る自転車利用環境の整備

## ○点検・整備

- ①自転車の点検・整備の仕方についてレクチャー
- ②自転車の点検・整備をしてもらえる場所を作る

## ○教育

- ①幅広い世代(子ども・高齢者・障がい者など)交通安全教室の開催
- ②町内会など全世代が参加できる自転車交通ルール・マナーを教育する場を設ける

### 3. 名取市自転車活用推進協議会におけるグループワークの結果

令和5年1月17日に開催した「令和5年度第2回名取市自転車活用推進協議会」において、本計画における事業・施策についてグループワークを実施した。

#### (1) グループワークの意見概要

	事業名	各分野での意見
1-1-①	周遊ルートの魅力のPR・ツアーの企画	(ターゲットについて)自転車で名取に来たい人と名取を自転車で回りたい人は違う。
		(ターゲットについて)幅広い利用者があるため、ターゲットの設定が重要。
		(ターゲットについて)実際のサイクリストの意見を聞くことも必要ではないか。
		(ターゲットについて)段階的な施策の展開が必要。
		(ターゲットについて)自転車で回る人、サイクリストの中にも色んな層がいる。
1-1-②	シェアサイクル・サイクルバスの導入による周遊の促進	バスの強み(雨をしのげる、疲れたとき休みながら移動できる)と自転車の良さを兼ね備えていて良い。
1-1-③	サイクリングルート沿線等の良好な景観形成	ルートの途中で楽しめるポイントがあれば良い。(走っていて飽きない)
		自然観察。(セリ田)
		自転車で回らないといけない・楽しめないポイントを教える。
1-2-①	サイクルラック・サイクルステーションの設置	シェアサイクルで市内に乗り捨てることのできる仕組み。
		サイクルステーションの取り組みには協力できるかもしれない。(かわまちてらす閉上) かわまちてらす閉上にどうやって行けるのか尋ねられることが多く、その方々を自転車利用に誘導できないか
1-3-①	「震災復興・伝承みやぎルート」へのサイクリスト誘致	トレイルセンターが公衆トイレ化しているが、その来ている人々を自転車利用の展開にできないか。
1-3-②	公共交通等による広域周遊との連携	トレイルセンターに行きやすいシェアサイクル・サイクルバスの取組。
1-4-①	「人力で旅する文化」の醸成	
1-4-②	市民意識の醸成によるトレイル文化の浸透	
1-5-①	ユニバーサルデザインによる環境づくり	
1-5-②	おもてなしの充実	トレイルセンターに空気入れがないのかという問い合わせが多い。
		自転車を歓迎するムードを作る。(人力移動全般を含む)

	事業名	各分野での意見
2-1-①	エコ通勤の啓発や事業者に対する自転車通勤導入の促進	スニーカー通勤企業(セントラルスポーツで導入)のように、自転車通勤をまずは市役所で働く人から推進。 市長のインスタで発信して認知度をあげる。 バイク&ライド施策を例えば名取駅を拠点として展開。協力してもらおう事業者も市内だけではなく、名取駅まで自転車で来て、仙台市内に通勤するような人も多いため、市外事業者との協働も必要。
2-1-②	デジタル地域通貨を活用したインセンティブの付与	駐車場がないがおいしいお店等ある。サイクリストは美味しいお店を求めてサイクリングをする場面も多いため、自転車来訪者へのインセンティブを設ける。
2-2-①	自転車に触れる機会の創出	自転車ルート GPS データで連動させて、自分が今いる位置がリアルタイムでわかるようにする。
		日常的に点検、空気入れ等ができるサイクルステーション設置。高専生は、名取駅からだけでなく、少し距離のある近隣から電動自転車で通学する学生も多いので、充電できる環境等。 市役所に自転車担当のワンストップ窓口を設置
2-2-②	自転車購入等補助金制度の検討	ヘルメットの正しい着用の仕方(あごひもを正しくしないと、転んだ際の安全機能が果たせない等安全性に関わる。)の普及・啓発
2-3-①	誰もが楽しめるサイクルイベントの開催・誘致	年代ごとに施策があると良い。ウォーキング等気軽な運動をする際に、気軽に選択肢の一つとなるように。 高齢者も乗れるイベント開催(電動等)。免許返納して、家に引きこもるのではなく、自転車関連で健康増進策等できないか。
		誰もが分かるイベント(例:しまなみ街道、Cto サミット等)を名取でも開催して外からも人に来てもらうが、市内の人の認知度を上げ、市内の人の利用増に繋げる(名取川を沿って海から山を昇るコース等)。日常的に既に仙台~かわまちテラス等をサイクリングする人等楽しんでいる人いる。1日のイベントはあくまで起爆剤(きっかけづくり)という認識で、いかに市民の日常利用につなげていくかがポイント。
2-3-②	各種サイクルスポーツの実施の検討	
2-4-①	サイクルスポーツ団体等への支援	サイクルスポーツセンターを拠点に様々な取り組みを展開。例えば、自転車の乗り方を教えてほしい等問い合わせがあるため、親子向けの自転車教室等、自転車を切り口に視点は多くある。
2-5-①	障がい者がサイクリング・サイクルスポーツに触れる機会の創出	

	事業名	各分野での意見
3-1-①	世代に応じた交通安全教室の開催	子どもたちへの交通安全教室については力を入れていくべき。
3-1-②	地域や警察等との連携によるルール・マナー違反の防止・啓発	自転車の交通ルールは、警察官でも難しい。 自転車事故が発生したマップを作成してはどうか。
3-1-③	看板設置等による安全対策	看板を設置するのは交通安全協会になるが、加入者が減少しているため、設置に係る資金が不足することになる。 警察では注意を呼び掛ける看板は設置できないので、設置するための費用確保が必要。 歩道の除草、整備、手入れも含めて安全対策をしてほしい。 歩行者がいることを示すなど、注意を促す看板。 名取大橋の自転車通行は大型車の通行も多いため怖い。そういう意味の注意喚起も必要。
3-2-①	なとりサイクルサポーター(仮称)の創設	サポーター自体の自転車ルールに関する研修が必要である。
3-2-②	自転車用ヘルメット購入費補助による着用の促進	市内でも自転車が加害者となり、高額な損害賠償請求となった事案があるので、危機感を伝えることも必要。
3-3-①	避難・支援物資等の運搬手段としての活用	津波や洪水での自転車利用は難しいので、使用できる災害の種類や段階を明記すべき。

## (2)当日のグループワークの様子





## 4. 市民意見募集(パブリックコメント)の実施結果

### (1) 市民意見募集(パブリックコメント)の概要

予告期間	令和6年1月30日(火)～令和6年2月8日(木)
実施期間	令和6年2月9日(金)～令和6年2月28日(水)
閲覧方法	本市ホームページ、政策企画課・総務課
意見の提出方法	電子メール、ファクシミリ、郵送、持参
意見の提出先	政策企画課

### (2) 市民意見募集(パブリックコメント)の結果

・提出者数:1 団体[内訳:電子メール 1 団体]

・意見件数:12件

〈内訳〉

内訳	意見件数
1. 計画策定の趣旨	0 件
2. 上位・関連計画の整理	0 件
3. 前計画の概要と実績	0 件
4. 自転車活用に関する現況及び課題	0 件
5. 将来像、基本方針	0 件
6. 施策の展開	12 件
5-1 観光分野	(6 件)
5-2 健康・環境分野	(2 件)
5-3 安心安全分野	(1 件)
5-4 ハード整備分野	(3 件)
7. 今後の推進に向けて	0 件
合計	12 件



## (3)市民意見募集(パブリックコメント)の意見概要と意見に対する市の考え方

- 個別具体的内容については今後の取組の参考にさせていただきます。下記については計画への反映有無となります。

No	意見の概要	意見に対する考え方	計画への反映有無
1	サイクルスポーツセンターを中心とした仙台空港までのサイクリングコースは飛行機の離発着を真下や近くで見ることができる唯一無二の場所であり、とても期待できる。 離発着の時間帯やビューポイントの場所、撮影ポイントを明示し、「映える」スポットをアピールしてはどうか。	P52「ツアー・イベントの実施」の概要に季節による景観の情報発信について記載しております。また、P54「サイクリングルート沿岸等の良好な景観形成」の概要に景観形成による魅力のあるサイクルルートの環境整備について記載しておりますが、より具体的にすよう、P54 事業 1-1-③に撮影ポイントのアピールに関する記述として「 <u>また、撮影ポイントと見所等のスポット紹介や情報発信に取り組みます。</u> 」を追記いたします。	有
2	樽水ダムから村田に抜ける県道 118 号名取村田線がサイクリストの定番コースとなっている。樽水ダム周辺に、桜や花畑のような季節ごとの「見所」を設置してはどうか。		無
3	閑上の「BLUE」の看板が撮影ポイントとなっている。市内の自転車で撮影映える箇所を紹介し、そちらに「NATORI」や地域名の看板、または自転車を掛けられるスタンドを設置した撮影ポイントを設置してはどうか。		有
4	閑上港朝市へより多くのサイクリストが訪問するように、サイクリストや自転車に対してフレンドリーとなる取組をしてはどうか。 スポーツ自転車は高額であるため、自転車から離れないようにメイプル館方面への駐輪の誘導とサイクルラックの設置、または、堤防沿いに駐輪できるなど、食事場所に近いところに停められる取組や自転車で来場した場合の特典などが考えられる。	サイクリストが訪れやすくなる取組として、P55「サイクルラック・サイクルステーションの設置」の概要にサイクルラックの設置について、P61「官民連携によるサイクリストに優しいまちづくり」の概要に歓迎の看板、のぼり旗の設置等について、P64「デジタル地域通貨を活用したインセンティブの付与」の概要に、自転車の来訪者に対し、登録店舗においてポイントを付与する旨記載しており、本意見は含まれるものとします。	無
5	ファンライドやロングライドイベントなど、名取市発のサイクルイベントを実施して欲しい。	P52「ツアー・イベントの実施」、P67「誰もが楽しめるサイクルイベントの開催・誘致」にサイクルイベントの実施について記載しており、本意見は含まれるものとします。	無
6	サイクルイベントを開催した際のボランティアについて、市がサイクリングガイド協会等の講習会を市として実施、そちらを受講したサイクリストをボランティアとして登録するのはどうか。	P61「観光ボランティア等の配置」に観光ボランティアの内容を記載しております。 上記ボランティアがサイクルイベントのボランティアにも活躍できるよう、登録・育成方法等参考とさせていただきます。	無

No	意見の概要	意見に対する考え方	計画への反映有無
7	サイクルスポーツセンターを活用したイベントや試乗会、体験会、練習会などの開催をお願いしたい。	P65「自転車の販売会。試乗会等の実施」にサイクルスポーツセンター等での自転車販売会・試乗会等の実施について記載しております。また、P67「誰もが楽しめるサイクルイベントの開催・誘致」にサイクルイベントの実施、P72「サイクルスポーツセンターを活用した親子への自転車教室の開催」に親子への自転車教室の開催を記載しているため、本意見は含まれるものとします。	無
8	スポーツ自転車の購入助成を実施してはどうか。普及の手助けになる。	本計画では、P66「自転車購入等補助金制度の検討」において、子育て世帯等に対する自転車購入助成を検討するものとしていますが、日常生活に係る利用の範囲としております。当面の間は日常生活の利用とした自転車購入補助を検討しますが、補助の在り方について参考とさせていただきます。	無
9	スポーツ自転車を対象とした交通安全教室を開催してはどうか。 ママチャリなどを対象とした交通安全教室ではスポーツ自転車の実情に合わない。 また、自動車ドライバーにも向けた自転車交通ルールの内容を盛り込むことで、安全な自動車運転にも反映されると考える。	P72「世代に応じた交通安全教室の開催」について自転車の交通ルールを分かりやすく伝えることとしております。計画上反映はいたしません。今後の具体取組として検討いたします。	無
10	幹線道路やサイクルルートへのブルーライン、矢羽根マーク、案内板の設置をお願いしたい。	P79「自転車ネットワーク路線の整備推進」に道路整備について記載しております。また、P56「広域からのサイクリストの市内周遊促進」にサイクルルートの案内板について、P74「看板設置による注意喚起・安全対策の実施」には注意喚起等の看板設置を記載しているため、本意見は含まれるものとします。	無
11	不具合や危険箇所を通報する「道路・公園の通報システム」の利用促進をお願いしたい。 道路整備を強化することが安全な走行には不可欠である。	P81「自転車通行環境の適切な維持」に「道路・公園の通報システム」の取組を記載しており、今後も利用を図るため、本意見は含まれるものとします。	無

No	意見の概要	意見に対する考え方	計画への 反映有無
12	<p>沿岸部から那智熊野神社へのアクセスはサイクリングルートとして定番なので、名取川から県道39号仙台岩沼線(通称:東街道)の道路の整備をお願いしたい。</p> <p>県道39号(東街道)沿いには、神社が点在し、熊野三社から南の金蛇水神社までも歴史的な価値が高いルートとして期待できる可能性がある。</p>	<p>本計画の自転車ネットワーク路線は、前計画である「名取市自転車利用環境整備計画(平成29年3月)」に位置付けられている自転車ネットワーク路線を中心に「幹線ルート」とし、「名取市サイクルツーリズム公式サイト なとりサイクリング」に掲載されているサイクリングコースとなっている路線を中心に「観光ルート」と位置付けしたものです。</p> <p>県道39号線の一部に関しては位置付けておりますが、撮影スポットである「愛島大橋」や「佐倍乃神社」等、市内の回遊性を意識し、交通量も勘案し、当該県道と並走するルートである市道愛島49号線の整備を計画しておりますので、県への整備依頼は考えておりません。</p>	無

## 名取市自転車活用推進計画

令和6（2024）年度～令和12（2030）年度

策定：令和6（2024）年3月

発行：名取市 企画部 政策企画課

〒981-1292

宮城県名取市増田字柳田80番地

TEL：022-384-2111

FAX：022-384-9030

URL：<https://www.city.natori.miyagi.jp>