

# 《名取市の現況》

地域特性	気候・地形	<ul style="list-style-type: none"> <li>●東側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>●西側の丘陵地は東側と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、沿岸部への偏りがある。</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、令和2年度から減少し、令和3年度に完全運休となった国際線は令和4年度から順次再開し始めている。</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割合は少ない。</li> </ul>	

自転車を取り巻く実態	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年間は減少傾向だが、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>●市管理の有料駐輪場における駅利用者に対する1日当たり利用率は横ばいである。</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「知っていて守っていない」が2.5割を占め、また「ヘルメット着用」が3.5割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>	

# 《自転車活用推進に向けた課題整理》

資料3

## 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偏っており、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り組みが必要である。**
- 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など、一層の推進が必要である。**

## 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る。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、メタボ率の割合は国や県と比べて高い。
- 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い。また、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である。  
→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など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ある。**

- 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」が求められている。自転車の利用理由として、「手軽に使える、早く移動できる」が最も多く、これに適したツールである。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、浸透することで健康増進に繋げる取り組みが必要である。**

## 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るが事故全体に占める割合は微増している。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の半数に違反がある。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、現計画に引き続き一層のルール・マナーの徹底が求められている。**
- 本市では、**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、これらの取り組みへの周知・啓発が必要である。**
- **東日本大震災の経験から、災害時における移動手段として自転車活用の検討を進める必要がある。**

## 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）

- 現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たが、**現道において専用通行帯の確保が困難であるなど一部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となる。**
- **公共交通や自転車など多種多様な移動手段を選択でき、市内地区間を結ぶ自転車交通の環境整備が必要である。**

## 自転車活用推進に向けた課題(再掲)

### 課題1 観光分野の視点

- 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り組みが必要。
- 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など、一層の推進が必要。

### 課題2 健康・環境分野の視点

- 健康増進、環境負荷低減の観点から通勤通学など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。
- サイクルスポーツ・サイクリングを普及、浸透することで健康増進に繋げる取り組みが必要。

### 課題3 安全・安心分野の視点

- 事故や違反の減少のため、現計画に引き続き一層のルール・マナーの徹底が必要。
- 本市では、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、これらの取組みへの周知・啓発が必要。
- 東日本大震災の経験から、災害時における移動手段として自転車活用の検討が必要。

### 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)

- 現道において専用通行帯の確保が困難であるなど一部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。
- 公共交通や自転車など多種多様な移動手段を選択でき、市内地区間を結ぶ自転車交通の環境整備が必要。

## 基本目標

### 1 観光分野の目標

(施策の方向性)

#### □ 市内全域の周遊施策を展開

- ・ サイクルマップで位置付けた周遊ルートで結ぶ自然環境や観光資源の魅力を最大限に引き出し、周遊促進による、沿線の賑わいづくり、また市内全域での集客を図る。

#### □ 「人力で旅する文化」の魅力に発信

- ・ サイクルスポーツセンター及びトレイルセンターを活かした各種施策を展開する。
- ・ インバウンド需要を捉え、民間事業者や地域と連携し、市全体でサイクリストを受け入れる体制づくりを推進する。

### 2 健康・環境分野の目標

(施策の方向性)

#### □ 日常的な自転車利用の推進

- ・ 過度な自動車利用から自転車へ転換するきっかけづくりに取り組む。

#### □ サイクルスポーツ・サイクリングの普及・浸透

- ・ 日常利用のみならず、サイクルスポーツ・サイクリングに親しむ機会を創出する。
- ・ サイクルスポーツセンターを拠点としたサイクルスポーツの普及を図る。

### 3 安全・安心分野の目標

(施策の方向性)

#### □ 自転車利用のルール・マナーの遵守

- ・ 基本ルールの遵守から、新たなルールまで、効果的な周知・啓発を図る。
- ・ サイクルスポーツセンターを活用した安全教育に取り組む。

#### □ 災害時における自転車の有効活用

- ・ 災害時における円滑な避難や被災者の低減に繋がる利用法を検討する。

### 4 ハード整備分野の目標

(施策の方向性)

#### □ 自転車における走行環境の確保

- ・ 未整備区間について、走行位置の表示や標識の設置など、安全で安心して走行できる環境を段階的に整備する。

#### □ ネットワーク路線の拡充

- ・ 現計画のネットワーク路線を見直し、周遊ルートや各地域を連結する路線を追加する。

## 将来像

【将来像】(仮)

「サイクリストにやさしいまちを  
未来へつなぐ」



この計画におけるサイクリストの定義は、自転車を利用する全ての人です。サイクリストがまちに溢れ、活力に湧く都市へ、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。

自転車利用の浸透

・ 自転車の利用者が増える  
・ 自転車の利用機会が増える



## 基本目標

## 上位計画及び関連計画

名取市第六次長期総合計画

その他市の関連計画

<参考>

(国交省) 自転車活用推進計画

宮城県自転車活用推進計画

### 目標1 観光

3-5-2 観光資源の活用・造成  
・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。

(名取市第六次長期総合計画 地方総合戦略版)  
・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  
(名取市都市計画マスタープラン)  
・基本的方向：心地よい市街地・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

■サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現  
・自転車を活用した地域の活性化を図る  
・ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指す  
・国内外のサイクリストの全国各地への誘客を図る

■サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現  
(1)宮城県の魅力と震災及び復興を発信するコンテンツの創出

### 目標2 健康・環境

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、サイクルアンドライドなど、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。

(第二次名取市環境基本計画)  
・基本目標1 多様な自然と共生する環境を創出します  
3 多様な自然に親しむ機会を創出します

■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  
・国民のヘルスリテラシーの向上を図る  
・自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る  
・サイクルスポーツを楽しめる機会の創出

■サイクルスポーツの振興等による健康長寿社会の実現  
(1)幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興  
(2)宮城県の資源を活用した自転車を楽しむきっかけづくり

### 目標3 安全・安心

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。

(第11次名取市交通安全計画)  
・2 交通安全思想の普及徹底

■自転車事故のない安全で安心な社会の実現  
・自転車交通事故ゼロの社会を目指す  
・安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図るほか、多様な自転車の開発及び普及を促進  
・地域社会の安全・安心を向上させる

■自転車の意識醸成による安全安心の実現  
(1)自転車の安全利用の推進

### 目標4 ハード整備

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、サイクルアンドライド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。

(名取市都市計画マスタープラン)  
・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(名取市地域公共交通計画)  
・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

■自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成  
・安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出  
・自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出

■自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成  
(1)自転車通行空間の計画的な整備促進  
(2)自転車走行空間の確保