

名取市自転車利用環境整備計画

平成 29 (2017) 年 3 月



名取市

目次

0. 計画の目的と位置づけ	2
0-1 計画の目的	2
0-2 計画の位置づけ	4
0-3 計画期間	4
1. 自転車利用環境の現状	5
1-1 自転車利用ニーズの状況	5
1-2 自転車利用者の安全確保に関する状況	8
1-3 自転車利用に適した名取市の状況	11
1-4 名取市における復興への取り組み	15
2. 名取市における自転車利用環境の課題	17
3. 名取市自転車利用環境整備計画の基本方針	18
3-1 本計画の基本方針	18
3-2 名取市自転車利用環境整備の方向軸	20
4. 名取市自転車利用環境整備計画の基本計画	22
4-1 自転車ネットワーク路線の選定	22
4-2 自転車ネットワーク整備形態の選定	24
4-3 自転車利用環境向上に向けた取り組み	33
5. 今後の推進に向けて	38

0. 計画の目的と位置づけ

0-1 計画の目的

(1) 背景

近年、自転車は健康志向や東日本大震災後の節電意識の高まり等を背景に、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識され、利用ニーズの高まりをみせています。

一方、交通事故全体に占める自転車関連の事故割合は増加傾向にあり、自転車と歩行者との事故が問題となっていることから、国土交通省と警察庁は車道部に自転車通行空間を整備する新たな方針を示し、通行ルールの徹底等を進めるため、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』[以降、“ガイドライン”という]を平成24年11月に策定、公表しています。

名取市は、東部に起伏の少ない平坦な地形が広がり、行政施設、高校・高専、鉄道駅、事業所、商店街等の主要施設が市中心部付近に集積していることから、自転車利用に適した環境となっています。しかし、名取市でも、主に市内中心部において年間40件以上の自転車事故が発生している状況にあります。

本市の最上位計画である『名取市第五次長期総合計画』では、「環境にやさしい移動手段への理解促進」、「交通利便性を生かした地域づくりの推進」等を、将来の人口減少対策の視点から平成27年度に策定した『名取市地方創生総合戦略』では「自転車ネットワーク計画を策定し、自転車を生かしたまちづくり」を掲げており、自転車利用環境の向上を位置づけております。

また、本市では3.11の東日本大震災からの復旧・復興に関する震災対策の特別計画として策定した『名取市震災復興計画』に基づき、現在復興に向けた事業を進めております。被災した閑上地区での復興土地区画整理事業、閑上小中一貫教育校の整備、高柳地区への復興公営住宅の建設、美田園北地区への防災集団移転などの復興によるまちづくりによって、新たな生活圏が生まれています。同じく沿岸部で被災した宮城県農業高等学校は内陸の高館地区への移転新築が決定しています。

あわせて、東日本大震災時に閑上地区で被災した「名取市サイクルスポーツセンター」の再整備、県道仙台亘理自転車道の復旧が見込まれており、自転車に親しむ環境の復活を目指しております。

このように、全国的に自転車利用のあり方が見直されている中、本市は自転車利用に恵まれたポテンシャルを有するまちであり、また震災からの復興事業の進展により新たなまちづくりが進み、自転車利用に関する環境も大きく変わろうとしている状況にあるといえます。

(2) 目的

以上のような背景を受けて、本計画は、名取市における自転車利用者の安全性・快適性の確保、さらには今後の名取市のまちづくり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』を策定するものです。

0-2 計画の位置づけ

名取市では、最上位計画である「名取市第五次長期総合計画 2011-2020」、東日本大震災からの復旧・復興に関する震災対策の特別計画として策定した「名取市震災復興計画」、将来の人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって活力ある地域社会を維持していくために必要な取り組みを集中的かつ総合的に進めていくための「名取市地方創生総合戦略」を策定しています。

本計画は、これらの上位計画に基づき、国・県・警察・関係機関等と連携しながら、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた施策を推進するため位置づけるものです。

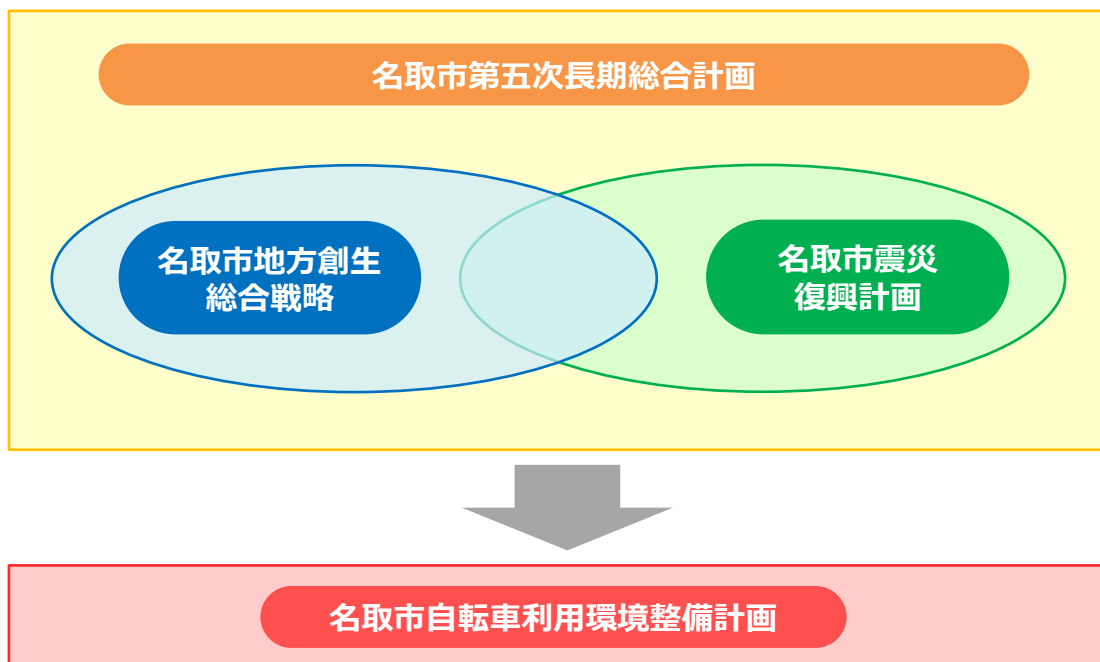


図 名取市自転車利用環境整備計画の位置づけ

0-3 計画期間

本計画の目標年次は、概ね 10 年後の『平成 38（2026）年度』とします。

計画期間：平成 29（2017）年度～平成 38（2026）年度

1. 自転車利用環境の現状

1-1 自転車利用ニーズの状況

(1) 我が国における自転車利用の動向

日本における自転車保有台数は増加傾向にあり、平成 25 年時点では約 7,200 万台と、自動車保有台数と同程度になっています。

また、自転車を日常的に利用する理由として、健康向上、コスト削減、ストレス解消、環境負荷軽減等が挙げられており、自転車利用に対するニーズは多様化しています。

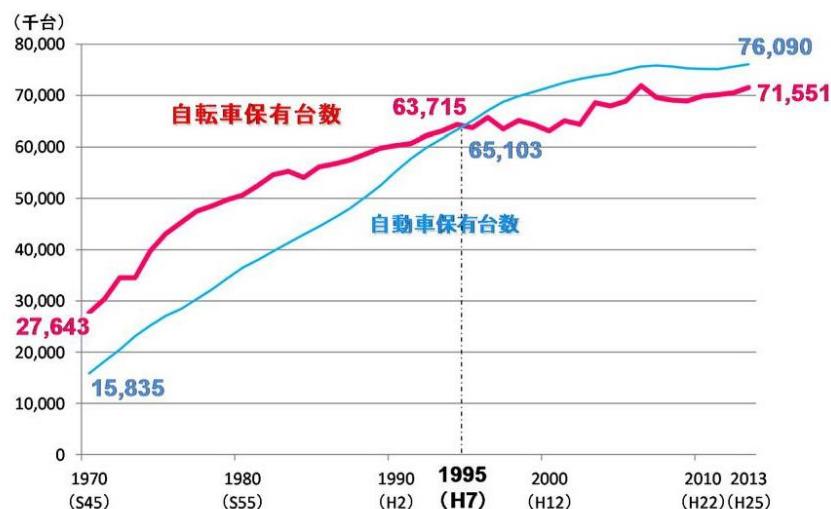


図 自転車保有台数の推移

資料：自転車交通（平成 27 年 3 月 国土交通省）

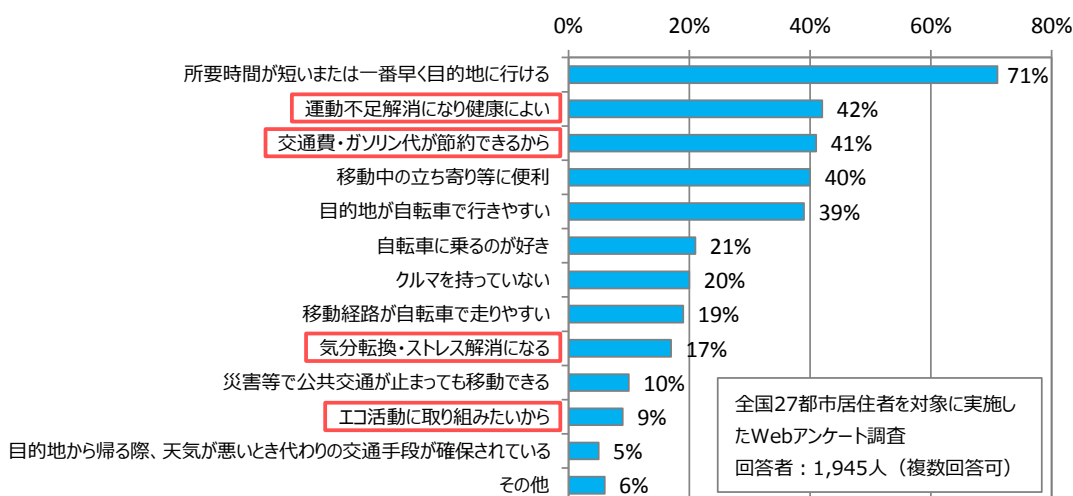


図 自転車を日常的に利用する理由

資料：自転車交通（平成 27 年 3 月 国土交通省）

(2) 名取市における自転車利用者ニーズ等

本計画の策定にあたり、自転車利用者の利用実態・ニーズを把握するためにアンケート調査およびヒアリング調査を実施しています。

名取市の主要施設における自転車利用者の利用頻度は、約 7 割が毎日利用しており、利用理由では「健康に良い」・「環境にやさしい」といった理由も存在し、自転車を単なる移動手段として捉えていないこともうかがえます。

自転車利用者からは「安全で走りやすい自転車走行空間の確保」、「自転車のルール・マナーの周知」、「自転車を駐輪する場所の確保」、「修理等が可能なサイクルステーション」「駅、空港等でのレンタサイクル拡充」を求める声が多く、閑上地区住民からは「自転車、徒歩で駅に行くのは歩道もなく怖い」等の声も聞かれました。

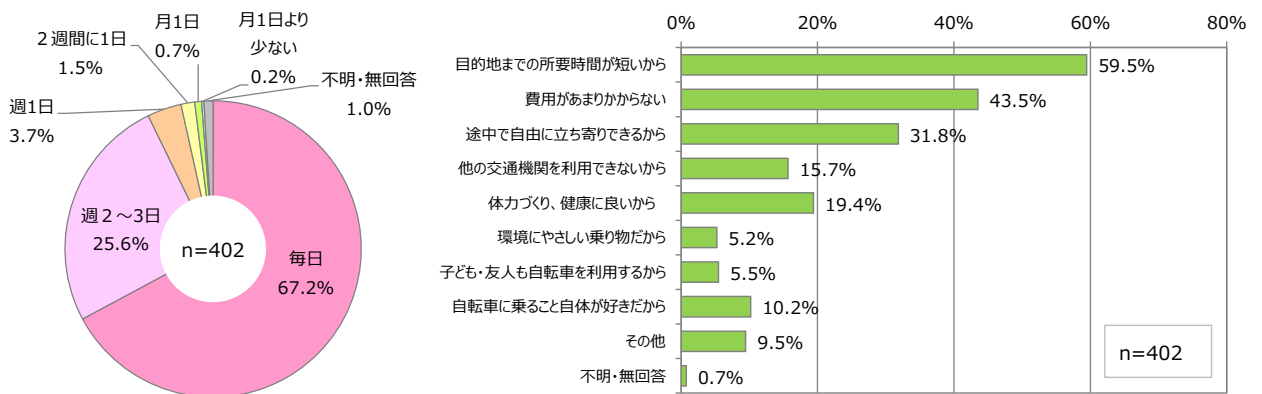


図 自転車の利用頻度【施設利用者】

図 自転車を利用する理由【施設利用者】

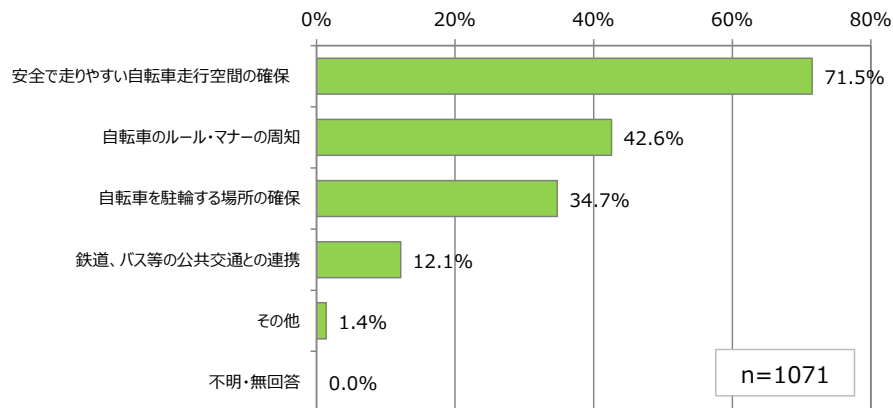


図 安全で快適な自転車利用環境づくりを進めていく上で重要な視点

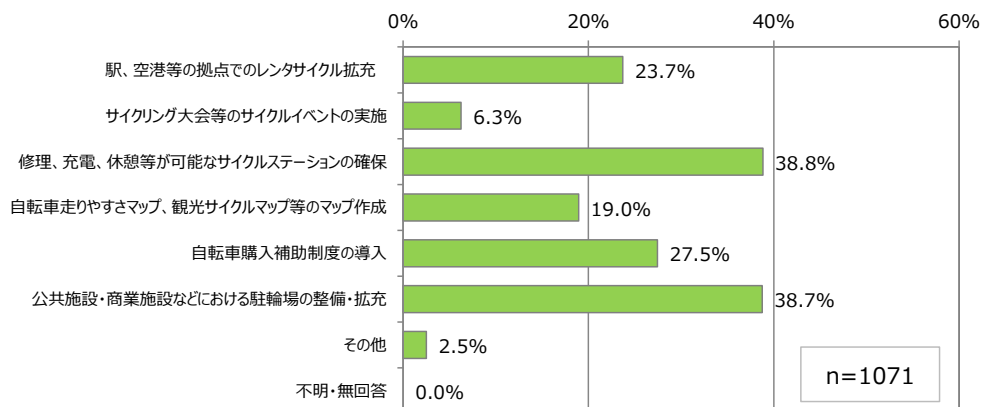


図 自転車利用の促進を進めていく上で有効な視点

(3) 名取市における自転車関連施策（自転車利用ニーズへの対応状況）

名取市内の自転車通行空間の整備状況は、自転車道、自転車通行帯等は未整備であり、今後は閉上地区復興土地区画整理事業地内において整備計画を位置付けているのみであり、局所的な対応となっています。

また、市内の各鉄道駅には自転車等駐車を整備しており、自転車等駐車場の規模は、名取駅が最大規模で 1,000 台以上収容可能となっています。

また、名取駅コミュニティプラザでは、レンタサイクルの貸出を行っています。

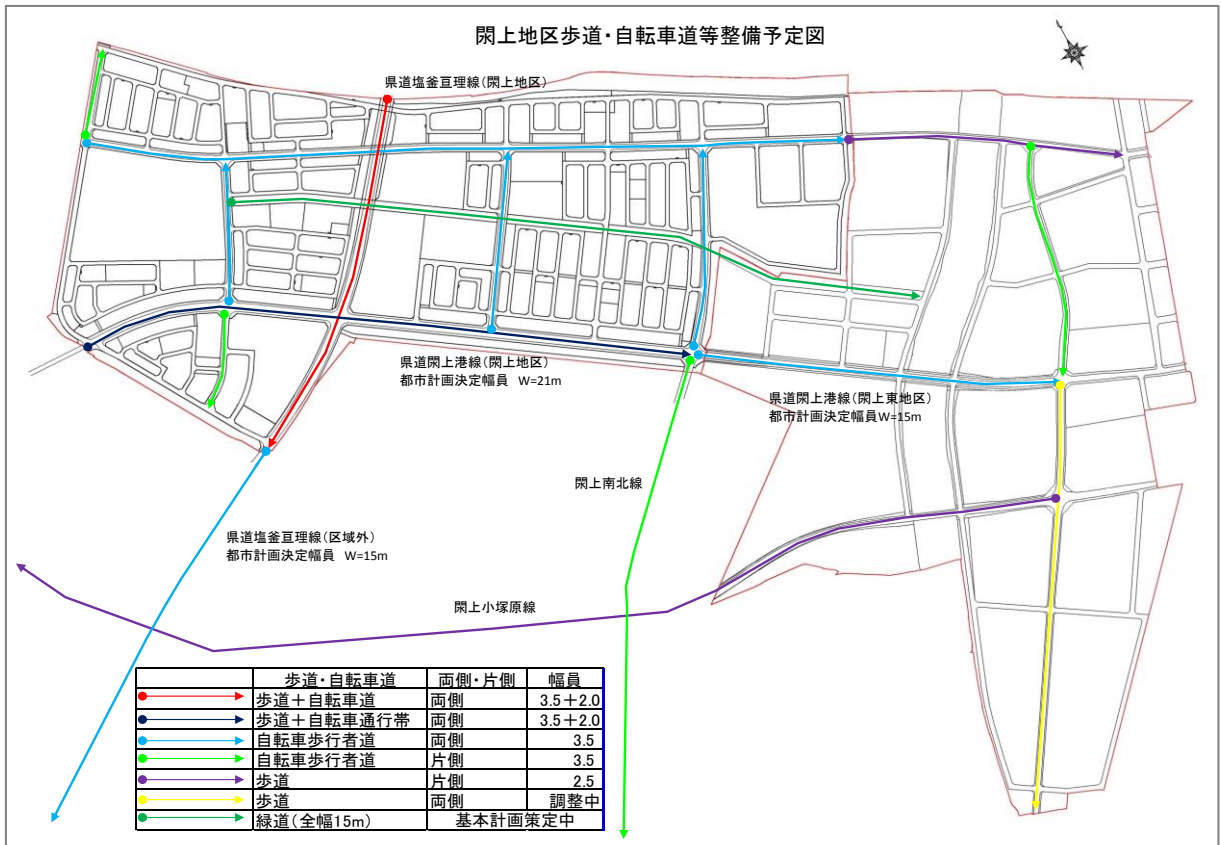


図 閉上地区歩道・自転車道等整備予定図

資料：名取市



図 名取市の自転車等駐車場整備状況

資料：名取市

1-2 自転車利用者の安全確保に関する状況

(1) 我が国の自転車事故発生及びルール認知状況

自転車関連の事故件数は、全交通事故件数とともに約3割減少しており、全交通事故件数に占める自転車関連事故の割合は、約2割で推移しています。

しかしながら、自転車関連事故の内訳を当事者別に見ると、全事故件数および自転車関連事故が減少する中、「自転車」対「歩行者」の事故は増加しています。

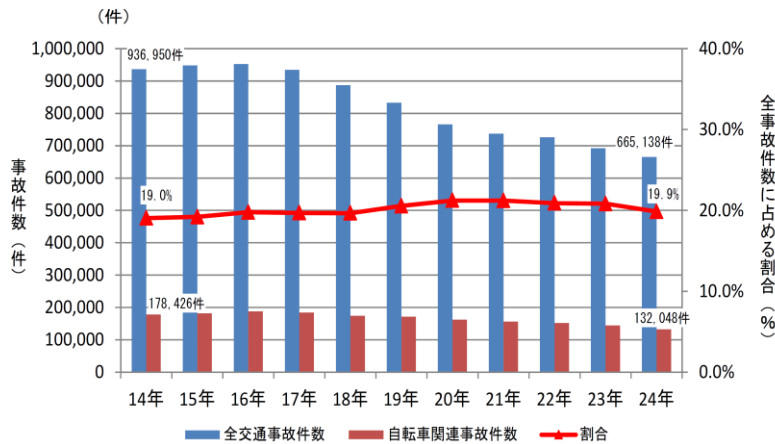


図 自転車事故の発生状況推移

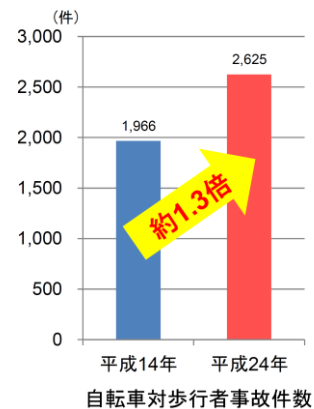


図 自転車対歩行者事故の発生件数

資料：自転車交通（平成 27 年 3 月 国土交通省）

自転車利用のルール認知度と遵守度について調査したアンケート結果をみると、ルールの認知度は概ね9割前後と高いが、「歩道を通行できる場合の要件」の認知度は約6割と低いうえ、「ルールを知っていても守らない」人が約6割を占めています。

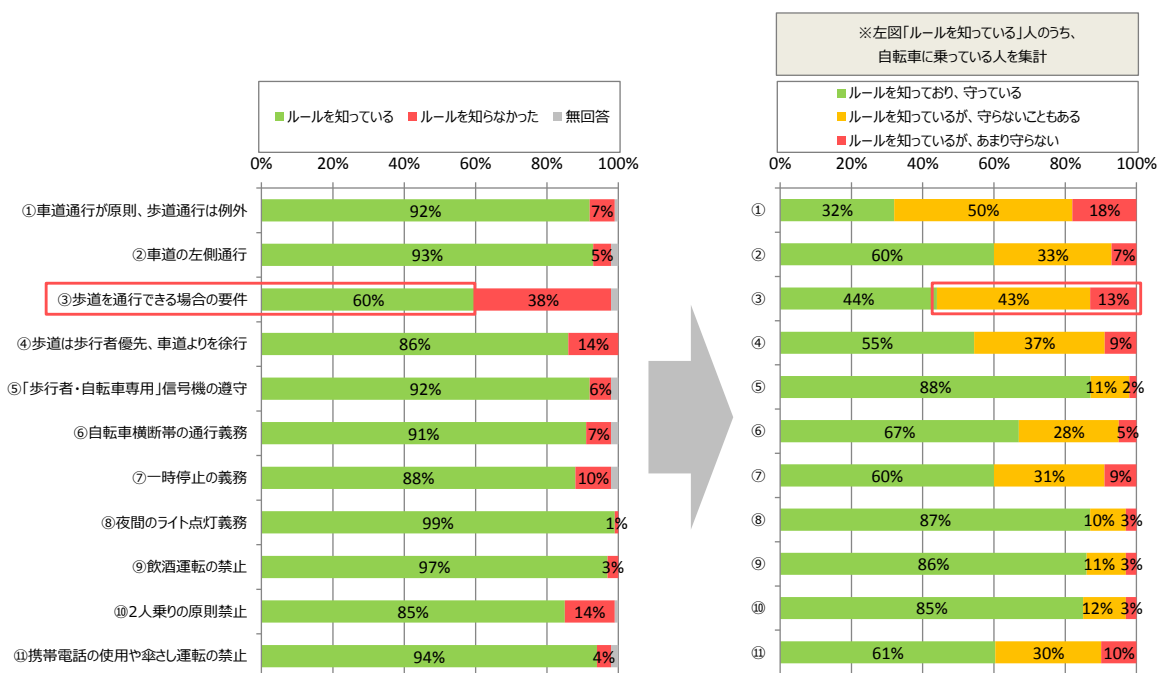


図 自転車利用ルールの認知度と遵守度

※全国の運転免許試験場の来場者 1297 人を対象としたアンケート
資料：自転車交通（平成 27 年 3 月 国土交通省）

(2) 名取市における自転車事故発生状況

名取市内における平成 27 年の自転車事故発生件数は 43 件であり、県内自治体で 4 番目に多い件数となっています。

平成 27 年の名取市内における自転車事故発生位置をみると、名取駅周辺エリアを中心とした名取市東部エリア（平野部）で多くみられます。

なお、宮城県警察資料によると、宮城県内の自転車事故件数は横ばいとなっています。

表 宮城県内の自転車交通事故発生状況

年間 事故件数 順位	市町名	H27自転車 年間事故件数 (件/年)	H27 人口 (人)	人口1万人 当たりの 自転車事故件数 (件/万人)
1	仙台市	514	1,082,185	4.75
2	石巻市	62	147,236	4.21
3	大崎市	49	133,430	3.67
4	名取市	43	76,719	5.60
5	多賀城市	41	62,128	6.60
6	岩沼市	26	44,704	5.82
6	登米市	26	81,989	3.17

資料：岩沼警察署

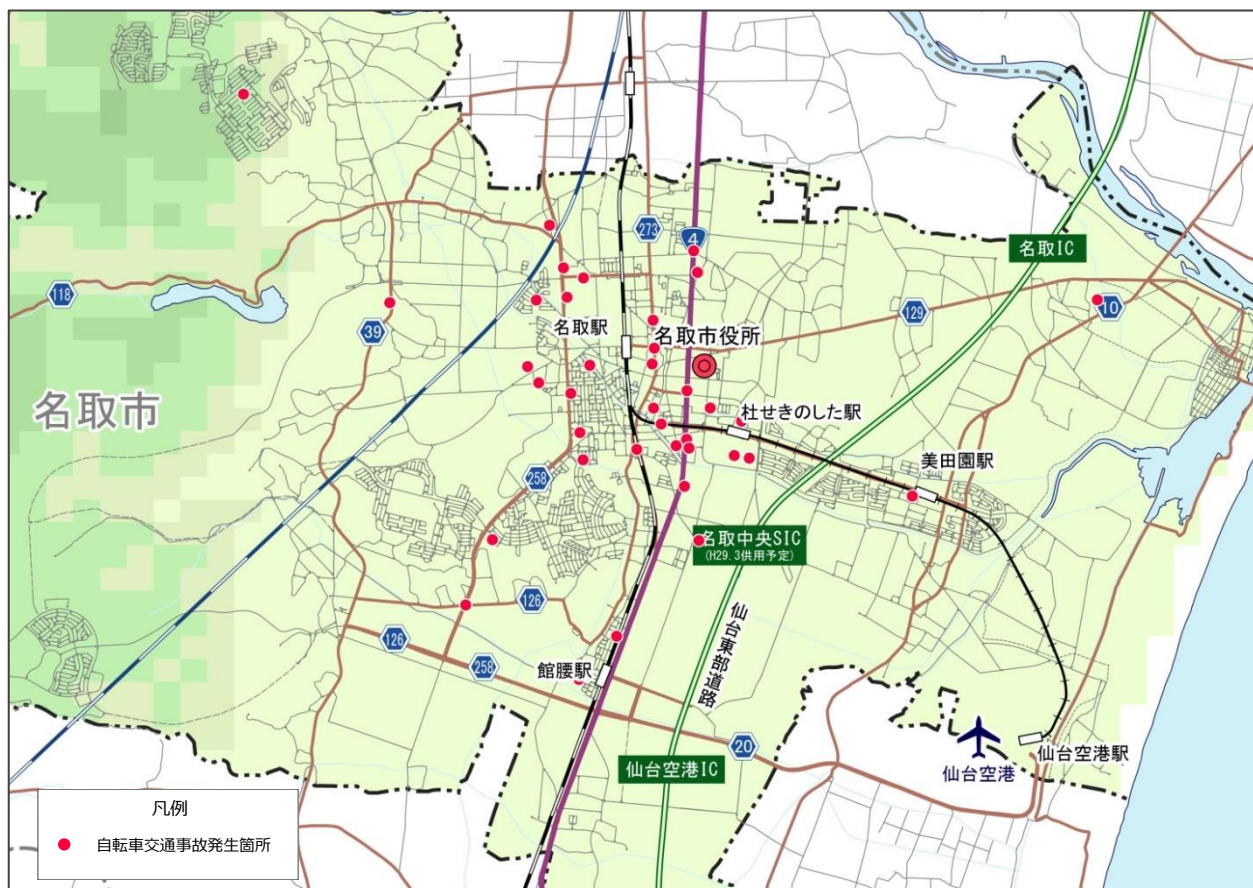


図 名取市内の自転車交通事故発生箇所（平成 27 年）

資料：岩沼警察署

(3) 自転車関連施策の動向

自転車が車両であることの認識を高め、歩行者の安全を確保することを目的として、平成 20 年 6 月に道路交通法が改正され、自転車が歩道を通行することができる要件が明確化されました。

また、平成 27 年 6 月に更なる道路交通法の改正が行われ、危険なルール違反を繰り返す自転車利用者に対して「自転車運転講習」の受講が義務づけられました。

このほか、平成 24 年 11 月に、国土交通省及び警察庁からガイドラインが示され、道路管理者や都道府県警察による自転車通行空間の整備、通行ルールの徹底等に向けた計画の策定が推進されています。

なお、ガイドラインは、平成 28 年 7 月に自治体における自転車ネットワーク計画策定や自転車通行空間の整備が進まない等の課題を踏まえた改訂版が新たに公表されています。

表 自転車関連施策の動き

年次	施策	概要
平成 20 年 6 月	道路交通法改正	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の車道通行の原則を維持しつつ、歩道通行できる要件を明確化 子どものヘルメット着用努力義務の導入
平成 23 年 10 月	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（警察庁）	<ul style="list-style-type: none"> 通行環境の確立 ルール周知と安全教育の推進 指導取締りの強化
平成 24 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局及び警察庁交通局）	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間の計画、設計 利用ルールの徹底 自転車利用の総合的な取組
平成 24 年 11 月	自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省都市局）	<ul style="list-style-type: none"> 自転車等駐車場整備のための調査方法や方策
平成 24 年 12 月	自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言（自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会）	<ul style="list-style-type: none"> 対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方 自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方
平成 27 年 6 月	道路交通法改正	<ul style="list-style-type: none"> 危険なルール違反を繰り返す自転車の利用者に「自転車運転講習」を義務づけ 交通の危険を生じさせる違反とは、たとえば「信号無視」「一時不停止」「遮断踏切立ち入り」「酒酔い運転」などの 14 項目の違反
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）	<ul style="list-style-type: none"> 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 現行ガイドラインの「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
平成 28 年 7 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局及び警察庁交通局）	<ul style="list-style-type: none"> 平成 28 年 3 月に『「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』を踏まえたガイドラインの改訂版

1-3 自転車利用に適した名取市の状況

(1) 名取市の地勢等

名取市は、市中心部から東部～沿岸地域のエリアは高低差の少ない平野部に位置し、年間降雪量が少なく宮城県内でも比較的温暖です。

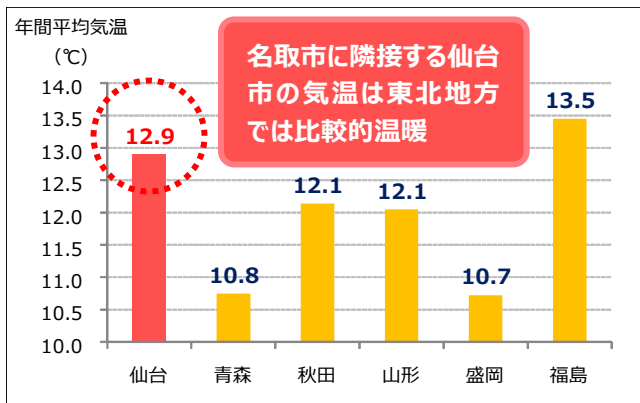


図 東北地方の年間平均気温比較

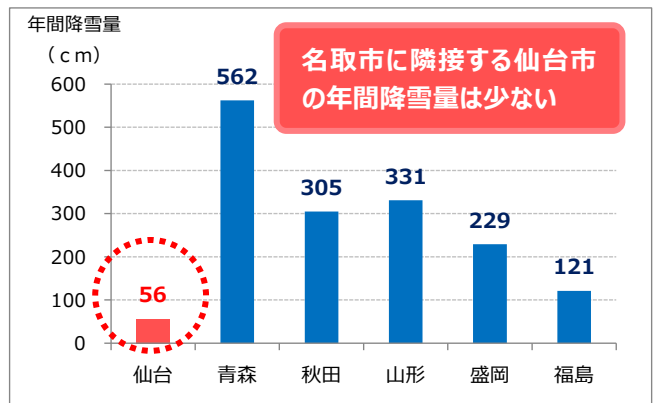


図 東北地方の年間降雪量比較

資料：気象庁

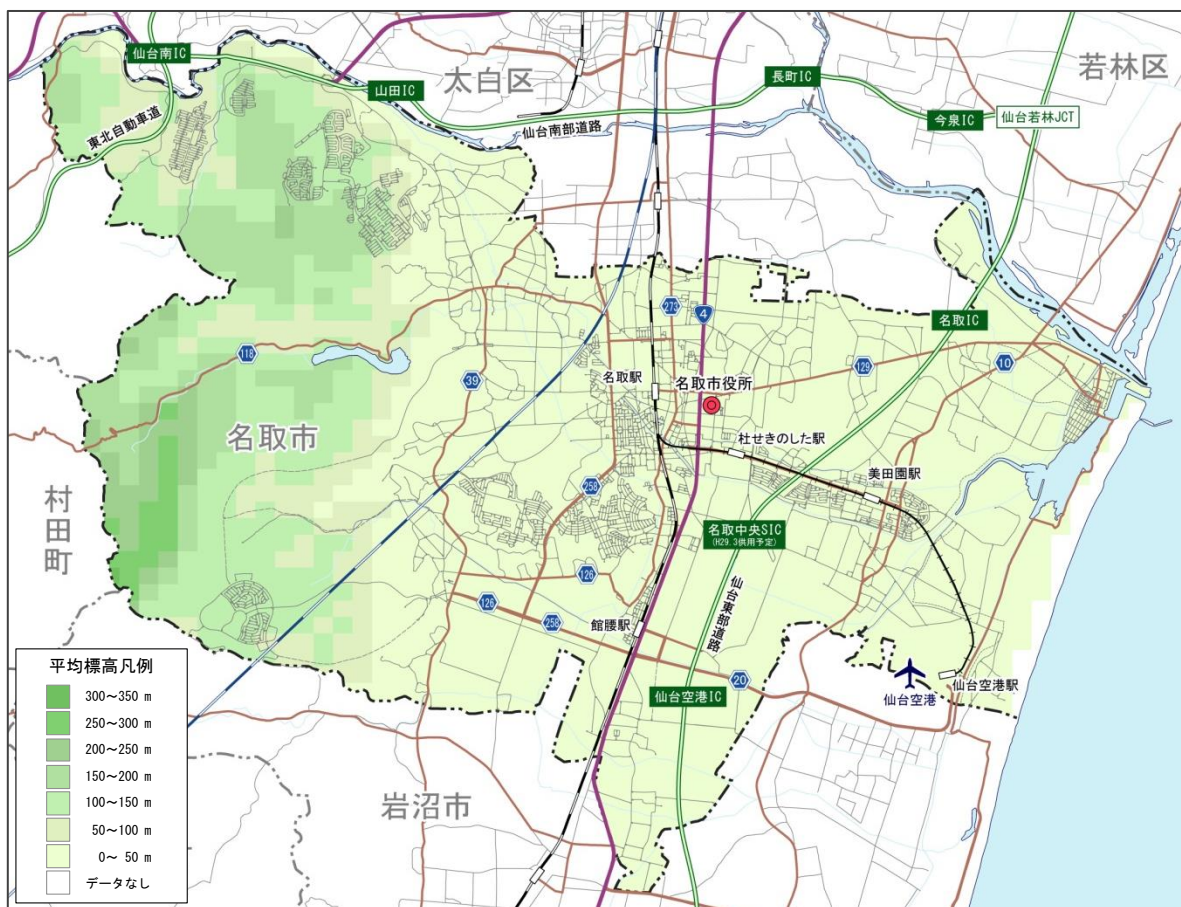


図 名取市の地勢

(2) 名取市の人口及び主要施設の分布等

名取市総人口は、平成27年時点で約7.6万人と増加傾向を示しています。

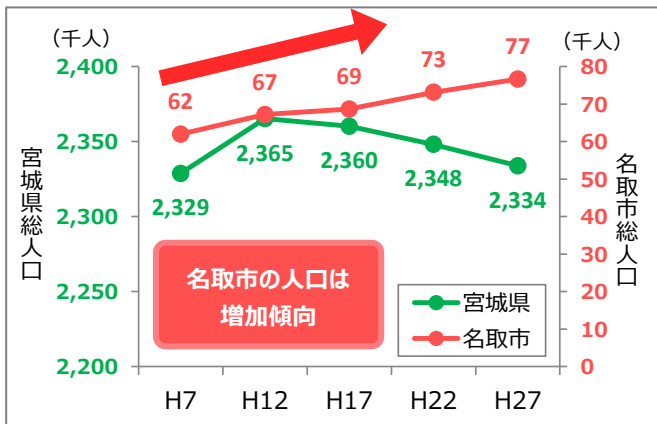


図 名取市及び宮城県の人口推移

資料：国勢調査

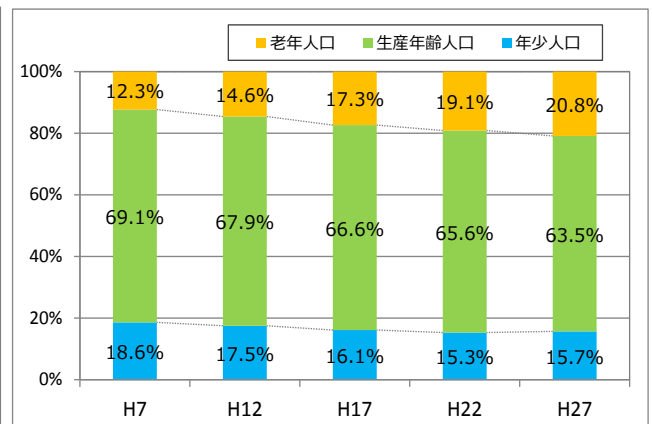


図 名取市の年齢構成

資料：国勢調査

人口の分布をみると丘陵部の住宅団地、名取駅をはじめとした鉄道駅周辺に集積しています。

また、市役所等の公共施設、高等学校、大型小売店舗は名取駅周辺部から東側に多く立地しています。

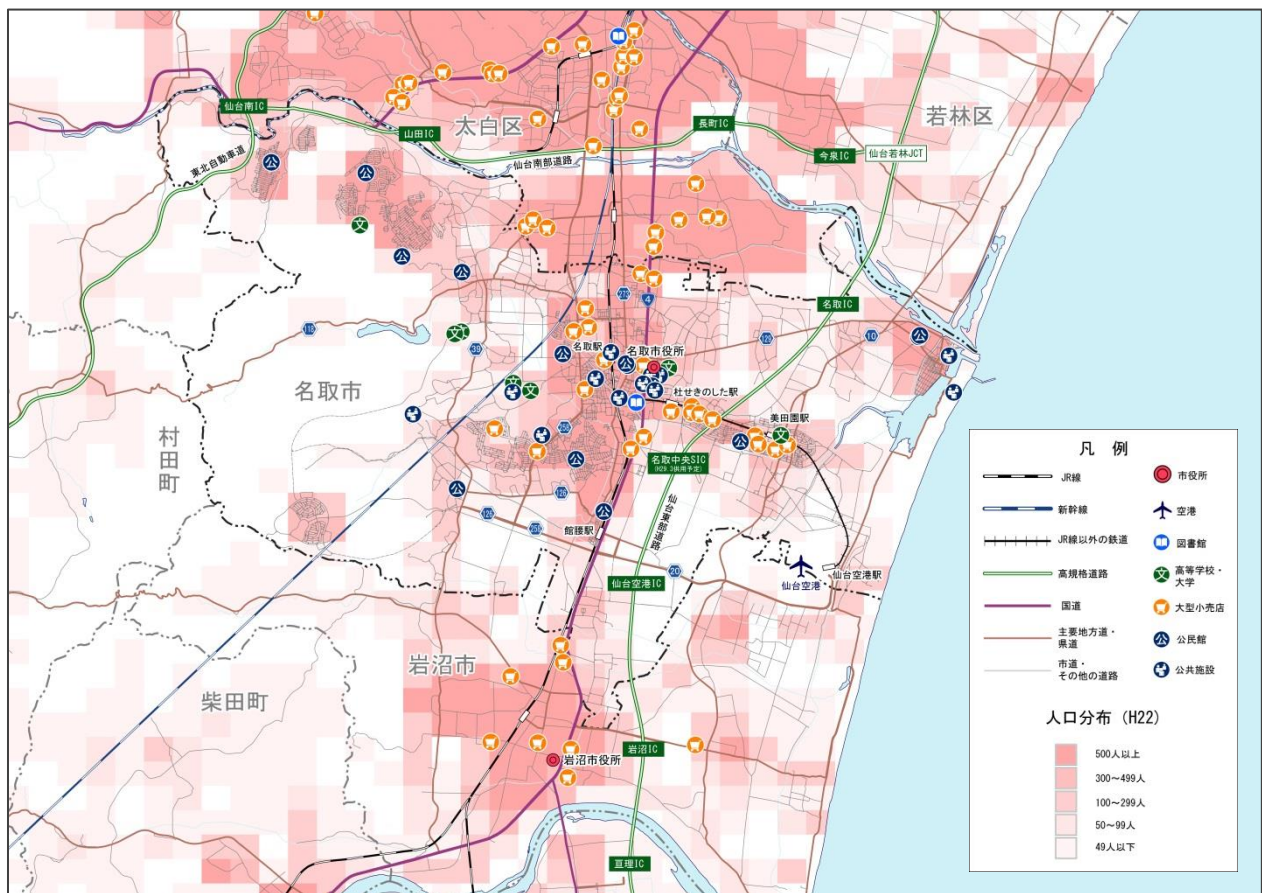


図 名取市の人口分布および施設位置

(3) 名取市の交通特性

名取市内の道路網は、南北方向に国道 4 号仙台バイパス、県道 10 号塩釜巨理線、東西方向には県道 129 号閑上港線等の幹線道路が整備され、幹線道路を補完する形で市道が整備されています。

自動車交通量は、南北軸の国道 4 号、東西軸の県道 129 号閑上港線等で多く、宮城県の主要渋滞箇所も存在します。また、幹線道路では大型車混入率も高い状況です。

また、自転車交通量に着目すると、南北軸の国道 4 号、県道 258 号仙台館腰線、東西軸の県道 129 号閑上港線等で比較的多く、市中心部エリアから東部方面で多い傾向です。

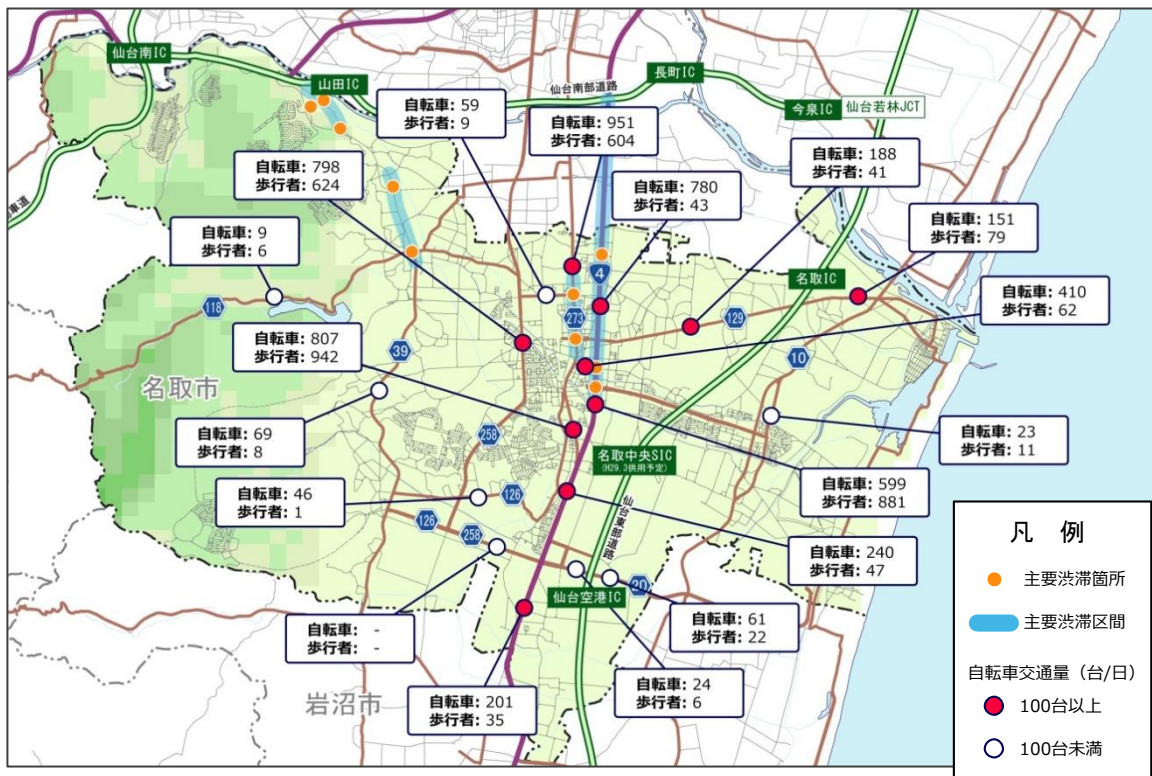


図 幹線道路における自転車・歩行者交通量および主要渋滞箇所・区間

資料：道路交通センサス

鉄道は、JR東北本線が南北方向に、仙台空港アクセス線が東西方向に整備され、鉄道利用者は東日本大震災前の需要を上回る増加傾向を示しています。

なお、路線バスはコミュニティバス「なとりん号」が市内全域を網羅する形で運行しており、名取駅を中心とした放射状の路線を構成しています。

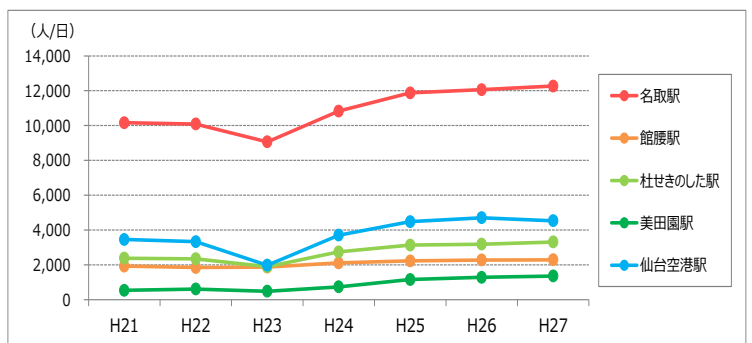


図 鉄道駅別利用者数の推移

資料：JR 東日本 HP、仙台空港鉄道株式会社 HP

(4) 名取市の上位計画における自転車との関連

名取市第五次長期総合計画の目指す将来像は「元気創造 これからも名取」であり、自転車利用環境整備計画に関連した基本計画として「安全・安心・快適な都市の創造」を掲げています。主要施策「環境にやさしい移動手段への理解促進」のなかで「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」「パークアンドライド、サイクルアンドライドなど、環境にやさしい移動形態の普及啓発」を位置づけています。

名取市地方創生総合戦略では、具体的な施策として「『自転車ネットワーク計画』を策定し、名取駅や美田園駅を中心に、自転車が安全・快適に走行できる空間づくりを行うなど、自転車を生かしたまちづくりを進めます。」と掲げています。

また、名取市震災復興計画では、「名取らしい風景や自然環境が再生され、仙台空港と閑上地区がネットワークでつながり、観光・交流が活発になっている」を復興イメージとしており、沿岸部土地利用イメージではサイクリングロードも示しています。

このように、各上位計画の推進に本計画が寄与することが期待できます。

表 上位計画と本計画の関連

計画名称	計画期間	本計画との関連
名取市第五次長期総合計画 2011-2020	平成 23 年度 ～ 平成 32 年度	<ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年 11 月に策定された名取市第五次長期総合計画においては、名取市の地域特性や魅力を生かしながら、発展への主要課題などに取り組み、目指す将来像「元気創造 これからも名取」の具現化を目指していくこととしている。 自転車利用環境整備計画に関連した基本計画では、「安全・安心・快適な都市の創造」で自転車関連施策を位置づけている。
名取市地方創生総合戦略	平成 27 年度 ～ 平成 31 年度	<ul style="list-style-type: none"> 名取市地方創生総合戦略は、将来の人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって活力ある地域社会を意地していくために必要な取り組みを集中的かつ総合的に進めていくために策定している。 「基本目標③：名取を誇りに思い、いつまでも住み続けたいと選択されるまちづくり」中の「地域資源を生かした観光振興」では、「自転車が安全・快適に走行できる空間作り」を位置づけている。
名取市震災復興計画	平成 23 年度 ～ 平成 31 年度	<ul style="list-style-type: none"> 名取市震災復興計画は、東北地方太平洋沖地震により大きな被害を受けた市民生活の早期再建、地域の社会的機能や社会経済活動の迅速な復旧と、名取市の魅力回復と拡大など、市民とともに計画的復興に取り組むための指針として策定している。 「目標③多様な世代が未来を感じて、安心して暮らせるまち」では、「海・川・運河・県内随一の集客を誇るゆりあげ港朝市、自転車を生かしたまちづくりなど、選択されるまちとして移住が加速している」を復興のイメージとしており、自転車利用環境整備計画との関連を位置づけている。

1-4 名取市における復興への取り組み

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により、沿岸部の閉上地区、下増田地区には大津波が押し寄せ、本市は甚大な被害を受けました。

現在、震災からの復旧・復興を本市の最優先課題として、各種復興事業に取り組んでおります。

閉上地区では、被災市街地復興土地区画整理事業を進めており、復興公営住宅への入居が始まりました。県道閉上港線沿線の高柳地区でも復興公営住宅の整備を進めています。平成 30 年 4 月には、小中一貫教育校「閉上小中学校」の開校を予定しています。

また、下増田地区からの防災集団移転先である美田園北地区ではまちびらきが完了し、同じく下増田地区で被災した宮城県農業高等学校は、高館地区に移転することが決定しています。

市中心部では被災した図書館、増田公民館、生活利便施設等を複合施設として集約・再建し、名取駅前地区のにぎわいと活力を取り戻すべく、再開発事業を進めております。

かつて名取市を代表するレジャー施設であった「名取市サイクルスポーツセンター」も再建に向けて動き出しており、沿岸部に伸びる県道仙台亘理自転車道も復旧を予定しています。

新たな住まい、新たな学びの場の再建など、復興事業の進捗とともに生活圏の変化が生じ、自転車利用の状況も変化しつつあります。

表 復興関連のまちづくり計画（その1）

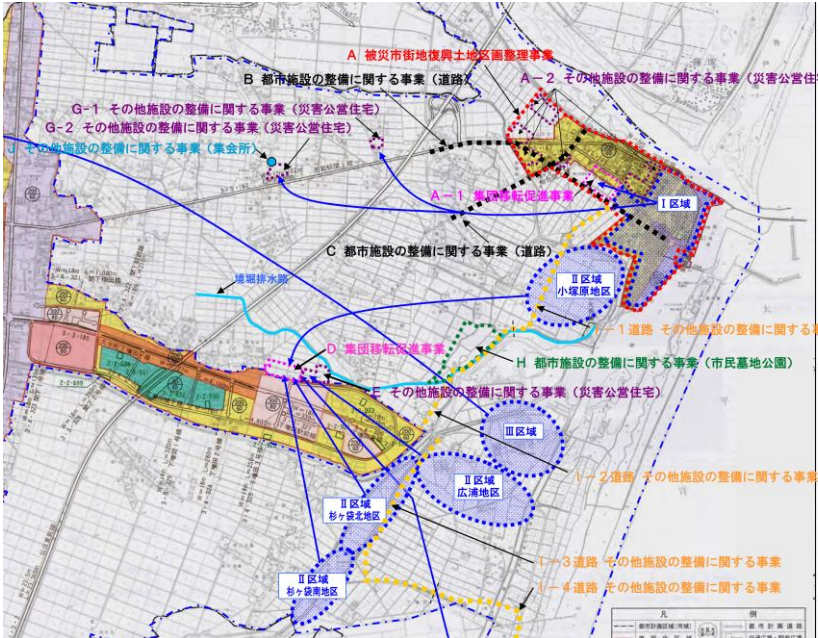
計画名称	計画概要
<p>名取市 復興整備計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・名取市復興整備計画は、閉上地区における復興土地区画整理事業、沿岸地区から美田園駅周辺への集団移転【事業完了】、県道 129 号閉上港線沿線等での災害公営住宅の整備等を示している。 ・また、宮城県農業高等学校の高館地区への移転も示している。 

表 復興関連のまちづくり計画（その2）

計画名称	計画概要
<p>名取駅前地区 市街地再開発 事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・復興交付金を活用し名取駅前地区第一種市街地再開発事業を推進。再開 発施行区域は、JR 名取駅の東側、増田四丁目地内の一部区域である。 ・当事業を通じて、東日本大震 災により被災した図書館、増 田公民館や生活利便施設等を 複合施設として集約・再建す ることで、名取駅前地区のに ぎわいと活力を取り戻したい と考えている。 
<p>名取市サイクル スポーツセンター 基本計画 (平成 27 年 3 月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・沿岸地域活性化振興ビジョンにおける整備施設のひとつに挙げられてい るサイクルスポーツセンターを観光集客の核となる施設とするため、効 率的な運営と顧客満足度の両立を図るために策定した。 

2. 名取市における自転車利用環境の課題

全国的な自転車に関する動向や名取市の現状を踏まえた、名取市における自転車利用環境の課題は、以下の4つの視点となります。

【課題1】利用者ニーズに対応した快適・安全な自転車走行環境の確保

◇名取市における自転車道、自転車専用通行帯は未整備な状況であり、自転車利用者からは自転車走行空間の整備を求める声が多い状況です。

【課題2】自転車利用者の安全確保・マナー向上

- ◇全国的に歩行者自転車事故は増加傾向にあり、名取市でも年間40件以上の自転車事故が名取駅周辺付近を中心に発生しています。
- ◇また、自転車利用のルールの認知度と遵守度についても全国的に低く、自転車利用者自身のルール遵守・マナー向上も求められます。

【課題3】自転車利用増加の可能性への対応

- ◇温暖、降雨降雪も少なく、市東部は高低差が少ない地形であり、主要施設は東部エリアに集積するなど自転車を利用しやすい環境であるが、安全かつ快適に自転車を通行できる道路整備が不十分な状況です。
- ◇人口や鉄道利用者なども増加傾向にあり、今後も自転車利用者増加の可能性がります。

【課題4】復興に向けた新たなまちづくりの支援

- ◇復興事業が進展し、主に沿岸部では新たなまちづくりの整備を進めており、閉上地区の復興土地区画整理事業地内の道路では、一部自転車道・自転車通行帯の整備が予定されるなど、新たな生活圏に対応した自転車利用環境の整備が求められています。
- ◇被災により内陸に移転した宮城県農業高等学校への通学の支援が必要です。
- ◇サイクルスポーツセンターや県道仙台亘理自転車道の復旧により、自転車をレジャーとして利用する機会の創出と、仙台空港・貞山運河などの観光拠点を手軽に回遊できる手段として期待できます。

3. 名取市自転車利用環境整備計画の基本方針

3-1 本計画の基本方針

本市の現状と課題から、自転車利用者の安全性・快適性の確保、さらには今後のまちづくりに寄与することを目的に、本計画の基本理念・基本方針を次のとおり設定します。

(1) 本計画の基本理念

本市は、東日本大震災からの復興を最重要課題として、多くの震災復興事業に取り組んでいます。

沿岸部では、被災市街地復興土地区画整理事業や防災集団移転先の整備が進展しています。復興公営住宅への入居も開始し、新たな暮らしが始まろうとしています。また、下増田地区で被災した宮城県農業高等学校は市内陸部に移転新築が決まり、新たな学びの場が出来つつあります。

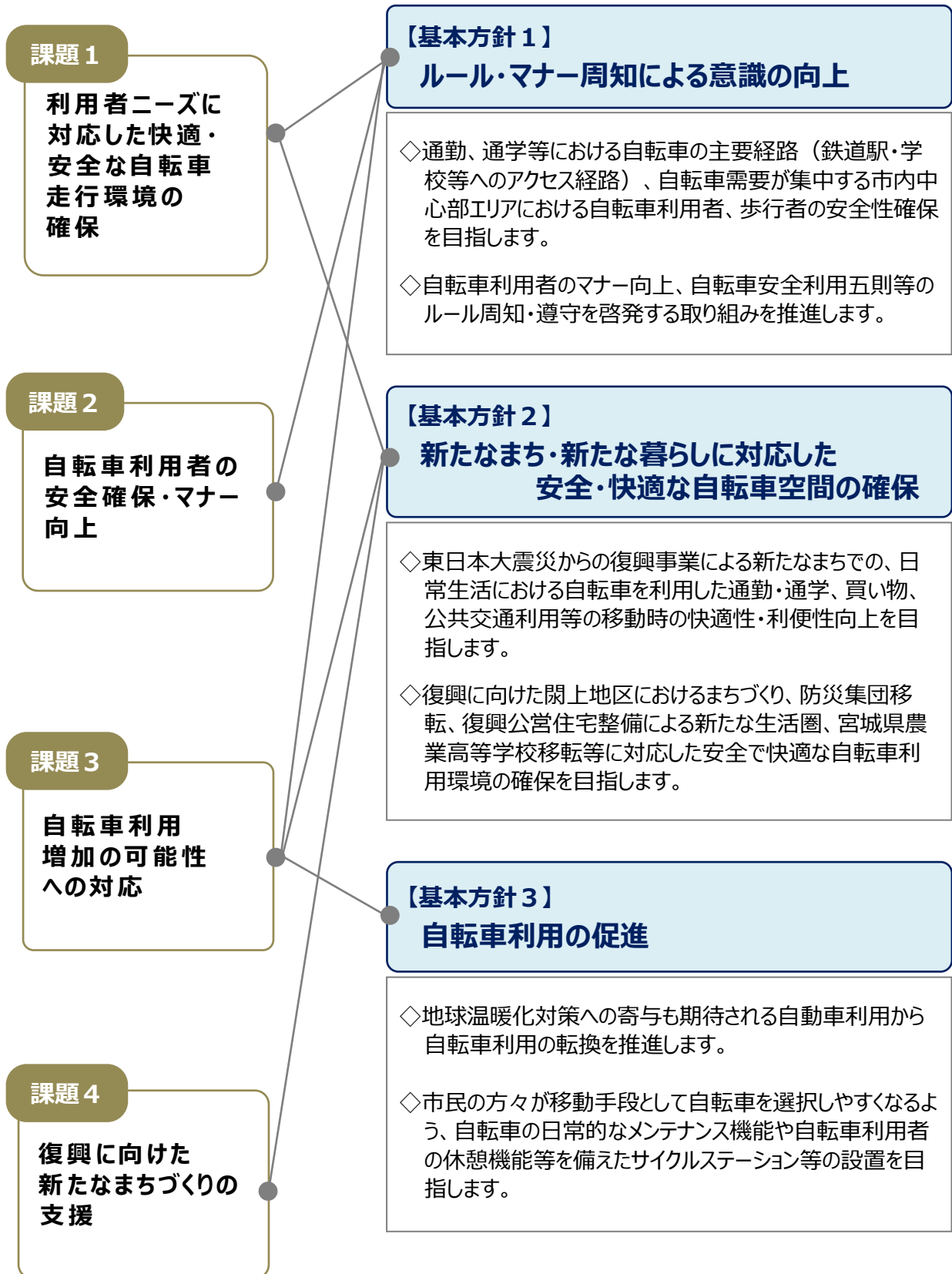
本計画では、震災からの復興事業によって誕生する「新たなまち」から市中心部へ、また「新たなまち」から既存のまちへと、安全かつ快適に自転車を利用して繋ぐことができる、そんな自転車が行き交う名取のまちを、もう一つの意味で「新たなまち」として作り上げて行きたい、という思いから、基本理念を「自転車が安全・快適に繋ぐ『新たな名取のまち』」と掲げ、実現を目指していきます。

【基本理念】

自転車が安全・快適に繋ぐ「新たな名取のまち」

(2) 本計画の基本方針

本市における自転車利用環境の課題を踏まえつつ、基本理念の実現に向けた本計画の基本方針を以下の通りとします。



3-2 名取市自転車利用環境整備の方向軸

本市における自転車利用の現状・本計画の基本方針等を踏まえた、名取市に求められる自転車利用環境整備の方向軸は以下のとおりです。

市内中心部の自転車需要に対応した『市内中心部軸』と東日本大震災からの復興を目指した新たなまちと主要施設間を結ぶ『拠点間軸』で構成します。

【市内中心部軸:①】 市内中心部の自転車 需要への対応

- ◇市内中心部には、市役所等の公共施設、高校、大型小売店舗、鉄道駅等が集積し、その結果自転車需要が集中しやすいエリアとなっています。
- ◇幅員等により自転車専用の走行空間確保が困難な路線については、事故防止のための注意喚起、ルール遵守の啓発などの安全対策が必要です。

【拠点間軸:②③④】 復興に向けた新たな まちづくり、沿岸部の 交流促進への対応

- ◇沿岸部の復興事業の中心である閉上地区、防災集団移転先の美田園北地区、復興公営住宅を建設する高柳地区等は、新たな生活拠点としての整備を進めています。
- ◇宮城県農業高等学校は高館吉田地区に移転が決定し、新たな学びの場となる新校舎までの移動支援が必要です。
- ◇名取市震災復興計画では、仙台空港を拠点とした観光活性化等を示しています。サイクルスポーツセンターの再建、沿岸部を結ぶ県道仙台亘理自転車道を活用した自転車利用環境を整備することで、地域の活性化・交流人口増加に繋がることが期待できます。

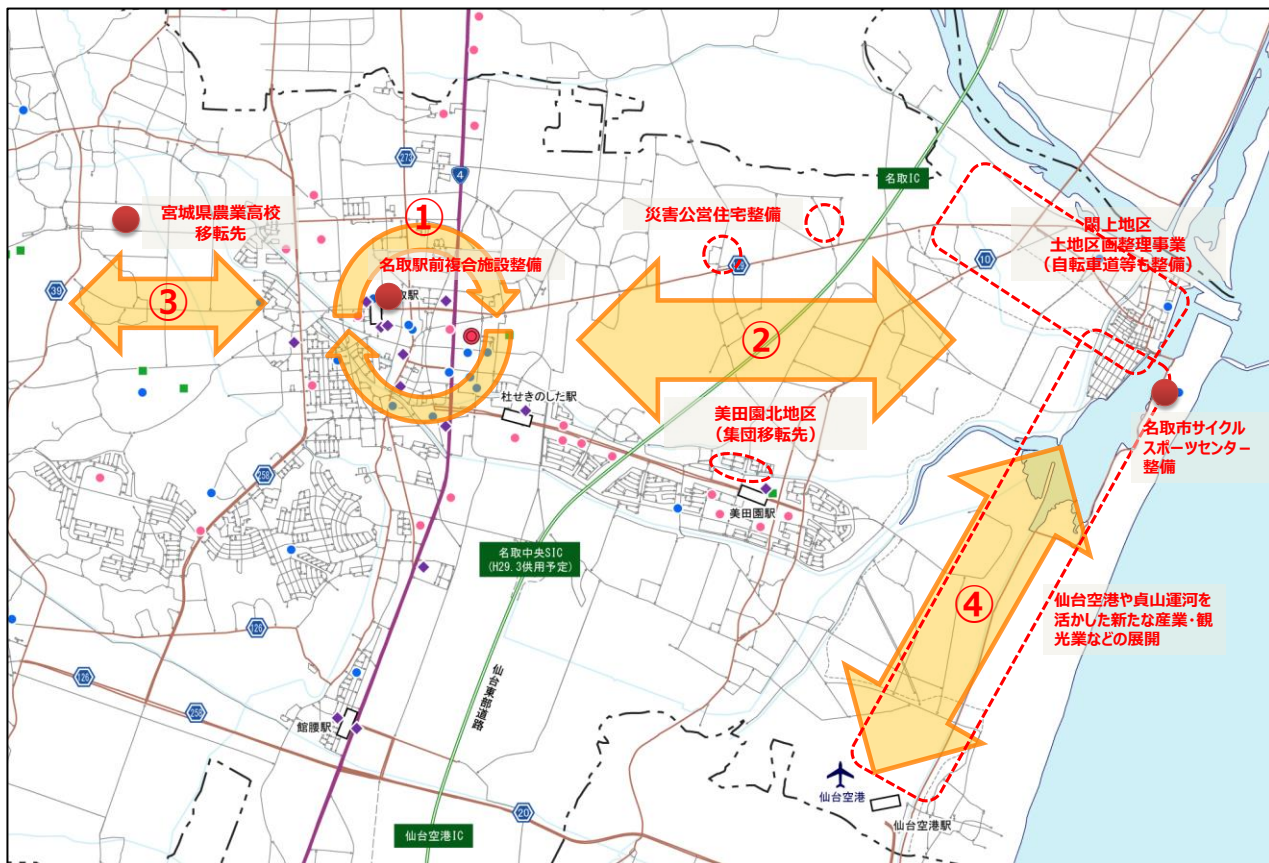
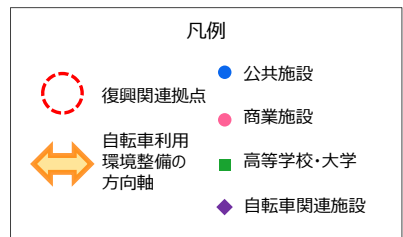


図 名取市自転車利用環境整備の方向軸



4. 名取市自転車利用環境整備計画の基本計画

4-1 自転車ネットワーク路線の選定

基本方針で示した自転車ネットワーク軸と、国の示すガイドラインに留意し、自転車ネットワーク路線を選定しました。

【自転車ネットワーク路線選定の考え方】

- ◇市域を網羅する自転車ネットワークを早期に完成することが望ましいですが、昨今の厳しい財政状況においては困難な状況です。そのため、限られたコスト・期間の中で効果的・効率的な計画推進に繋げるため、優先度の高いものから取り組む必要があります。
- ◇名取市における最重要課題は、「東日本大震災からの復興」です。復興事業による新たなまちづくり、それに伴う生活圏の変化に対応した自転車利用環境の整備が喫緊の課題となっています。
- ◇閑上地区や防災集団移転先では、新たなまちが形成されるとともに、宮城県農業高等学校が市中心部の西側に移転するなど、復興推進に伴う新たな自転車需要の発生も見込まれています。新しいまちに住みはじめる人々や通学する生徒が、安心して主要施設や学校へアクセスできるよう環境整備が必要です。

以上の考え方から

**東日本大震災からの復興推進に資する路線を自転車ネットワーク
路線として選定し、重点的に整備を進めます**

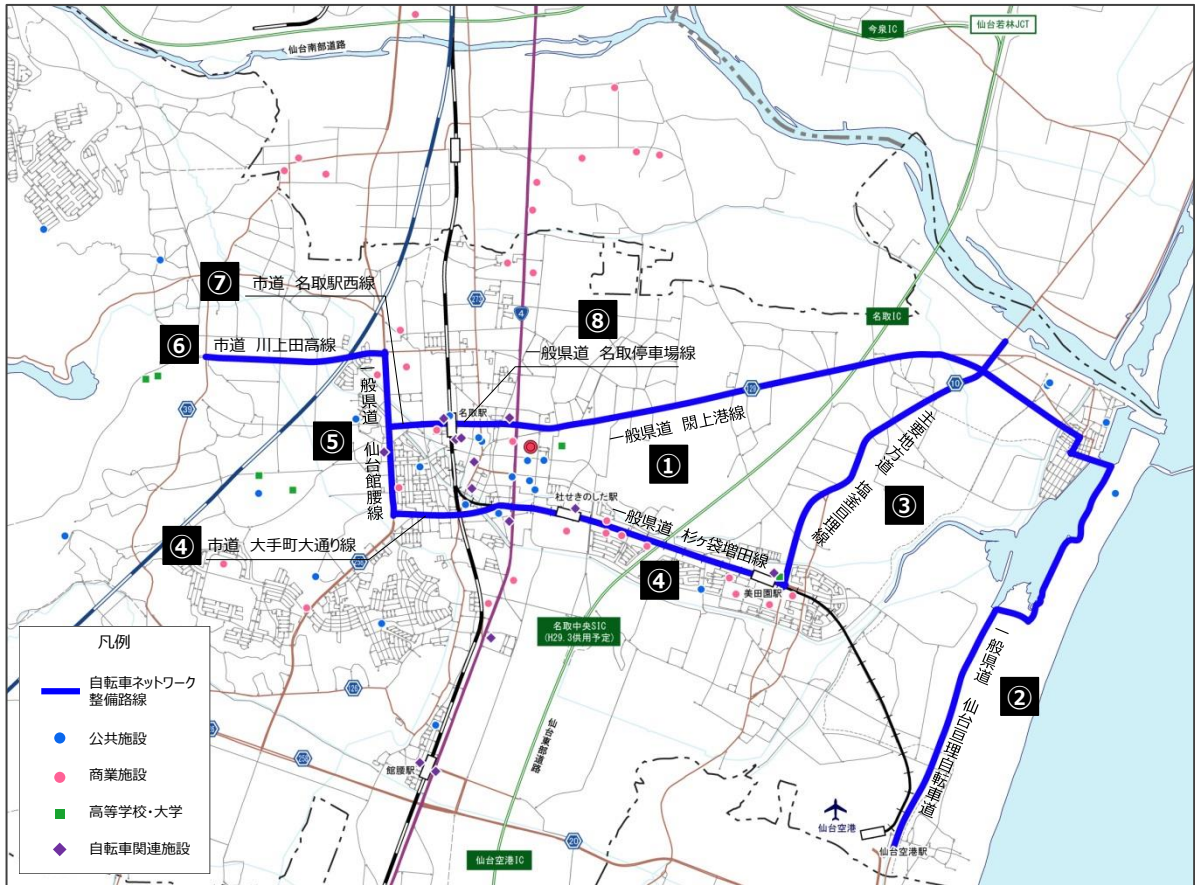


図 名取市自転車利用環境整備基本計画における自転車ネットワーク

表 自転車ネットワーク路線別選定理由

No.	路線名	選定理由
①	一般県道 関上港線	<ul style="list-style-type: none"> ・関上地区と市内中心部を結ぶ唯一の幹線道路。沿線には復興公営住宅を整備しており、新たなまちの暮らしを支えるために必要な路線です。 ・また、関上地区内では「自転車通行帯」の整備を予定しており、自転車通行空間の連続性確保も考慮しました。
②	一般県道 仙台亘理自転車道	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台空港と関上地区を結ぶ自転車道であり、沿岸地区の復興における中心となる路線です。
③	主要地方道 塩釜亘理線	<ul style="list-style-type: none"> ・関上地区と商業施設、鉄道駅が立地する美田園地区、杜せきのした地区を結ぶ新たなまちの暮らしを支えるために必要な路線です。 ・また、関上地区内では「自転車道」の整備を予定しており、自転車通行空間の連続性確保も考慮しました。
④	一般県道 杉ヶ袋増田線 市道 大手町大通り線	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線には美田園地区の集団移転先、さらには、鉄道駅、市役所、大規模商業施設などの主要施設が立地し、市内各所の新たなまちの暮らしを支えるために必要な路線です。
⑤	一般県道 仙台館腰線	<ul style="list-style-type: none"> ・宮城県農業高等学校の移転先と名取駅を結ぶ幹線道路であり、自転車通学生等の安全性確保のために必要な路線です。
⑥	市道 川上田高線	<ul style="list-style-type: none"> ・宮城県農業高等学校の移転先と名取駅を結ぶ幹線道路であり、自転車通学生等の安全性確保のために必要な路線です。
⑦	市道 名取駅西線	<ul style="list-style-type: none"> ・宮城県農業高等学校の移転先と名取駅を結ぶ幹線道路であり、自転車通学生等の安全性確保のために必要な路線です。
⑧	一般県道 名取停車場線	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線には図書館等が入居する複合施設の整備を予定しており、関上地区と名取駅を結ぶ補完路線として必要な路線です。

4-2 自転車ネットワーク整備形態の選定

自転車ネットワーク路線を対象に、ガイドライン・道路状況等を踏まえつつ、整備手法の設定を行いました。

なお、設定した整備形態は、整備前の関係者協議、今後のまちづくりや利用者ニーズの変化等を踏まえ、見直しを行う可能性があります。

(1) 整備形態選定の考え方

①基本的な考え方

自転車ネットワークの整備形態の選定にあたっては、ガイドラインに示されている「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道・自転車専用通行帯・自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）〔以降、“車道混在”という〕」の3種類の整備形態を検討することが望ましいと考えます。

ただし、上記に示した自転車走行専用の空間を新たに確保するためには、多額の費用と長い期間が必要となることが想定されます。

一方、「自転車ネットワーク路線選定の考え方」に示したように、東日本大震災からの復興に資する本計画には、迅速な計画推進が求められている状況です。

このような状況を踏まえ、既存の道路空間を有効活用しつつ、自転車利用者の安全性を早期に確保することが重要と考え、各路線における整備形態の検討では、以下に示した基本的な流れに沿って行います。

なお、各路線の整備着手前には、道路管理者・交通管理者など関係者と協議し、安全性向上のため注意喚起等の施策をあわせて実施することについても検討します。

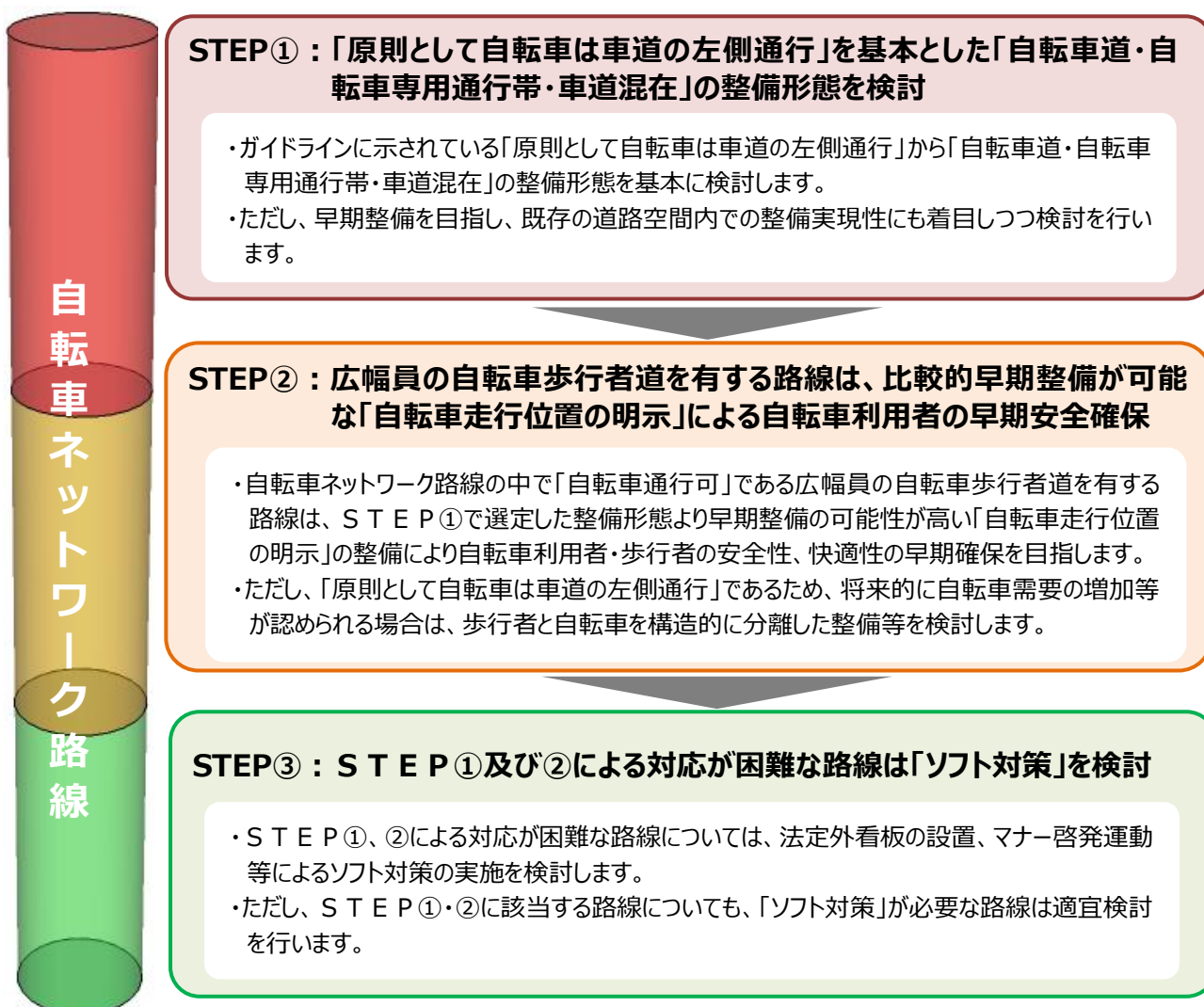


図 整備形態選定の基本的な考え方

②検討STEPの概要

基本的な考え方に示した各路線の整備形態の選定における検討STEPの概要は、以下に示すとおりです。

STEP①：「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道・自転車専用通行帯・車道混在」の整備形態を検討

- 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定にあたっては、ガイドラインに示されている「原則として自転車は車道の左側通行」を基本とした「自転車道・自転車専用通行帯・車道混在」の3種類の整備形態の中から、各路線で必要とされる整備形態を選定します。
- 上記の3種類の整備形態の中で、構造的に歩行者や自動車と分離される「自転車道」を全路線で採用することが望ましいと考えますが、自転車専用の空間を新たに確保するためには多額の費用と長い期間が必要となることから、早期に整備路線の連続性を確保することができるよう、既存の道路空間内での対応可能性にも着目しつつ整備形態を選定します。

	A	B	C
	自動車の速度が高い道路	A・C以外の道路	自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が50km/h超	A・C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を車道で混在）

図 交通状況を踏まえた整備形態選定の考え方

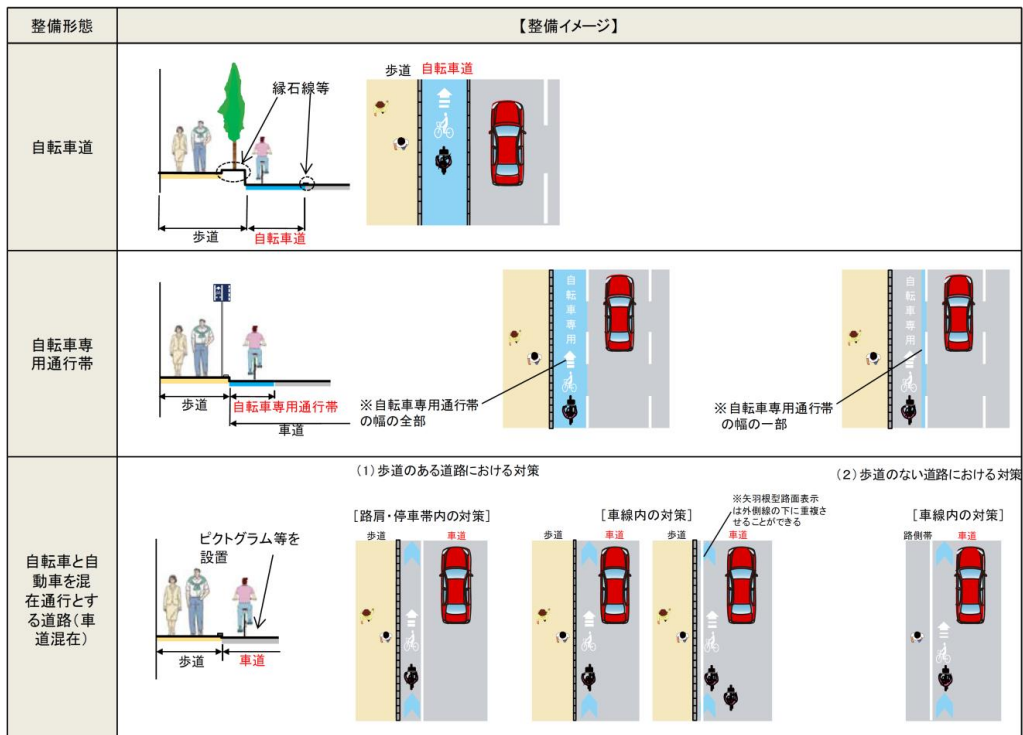


図 整備形態のイメージ

資料：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）

STEP②：広幅員の自転車歩行者道を有する路線は、比較的早期整備が可能な「自転車走行位置の明示」による自転車利用者の早期安全確保

- STEP①では、既存の道路空間内での対応可能性にも着目しつつ整備形態を選定していますが、完成までには時間を要することが想定されます。
- この状況に対応するために、自転車ネットワーク路線において、自転車が通行可能な「普通自転車歩道通行可」の道路標識を有する自転車歩行者道を有し、且つ自転車と歩行者を安全・快適に通行区分できる自転車歩行者道幅員が連続的に確保されている路線の場合は、「自転車走行位置の明示」を優先して行うこととします。



図 幅員の広い自転車歩行者道の事例

- なお、歩行者の快適性・安全性にも配慮し、現状で幅員 4.0m 以上（歩行者 2.0m + 自転車 2.0m の確保可能）の自転車歩行者道を有する路線とします。

【道路構造令第 10 条の 2 第 2 項、第 3 項、第 4 項】

- 歩行者の交通量が多い道路は 4 m 以上、その他の道路は 3 m 以上とする。
- 幅員は、その道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定める。

<自転車歩行者道幅員の考え方>

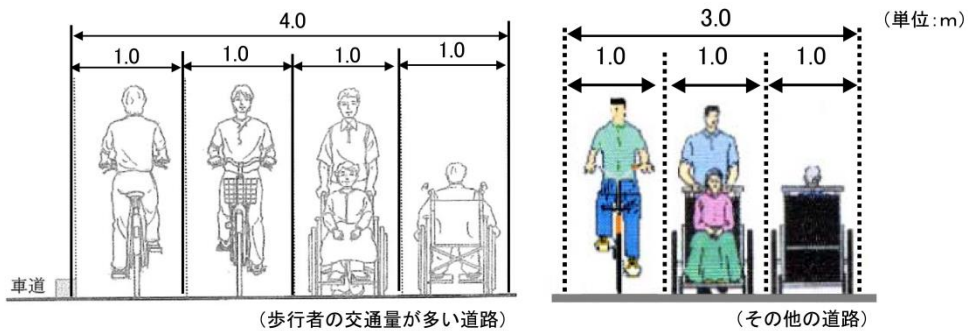


図 道路構造令に示される自転車歩行者道の幅員

資料：国土交通省 HP（道路構造令・標識令：道路構造令の各規定の解説）

- ただし、「原則として自転車は車道の左側通行」は満たしていないため、自転車ネットワーク内では補完的な路線として位置付けます。将来的に歩行者・自転車需要が増加し、安全性の問題等を確認した場合は、ガイドラインに示されている整備形態の自転車道、自転車専用通行帯等の整備を検討します。

STEP③：STEP①及び②による対応が困難な路線は「ソフト対策」を検討

- STEP①・②による対応が困難な路線（既存道路空間内での自転車走行区間の確保が困難な路線等）については、法定外看板の設置、路上におけるマナー啓発運動等によるソフト対策の実施を検討します。
- ただし、STEP①・②に該当する路線についても、「ソフト対策」の必要性が高いと判断された場合には適宜検討を行います。



図 注意喚起イメージ【法定外看板】

(2) 整備形態選定の手順

各路線の整備形態の選定にあたっては、前述の考え方を踏まえるとともに、既存の道路空間内での整備実現性等にも着目し、以下の手順で選定します。

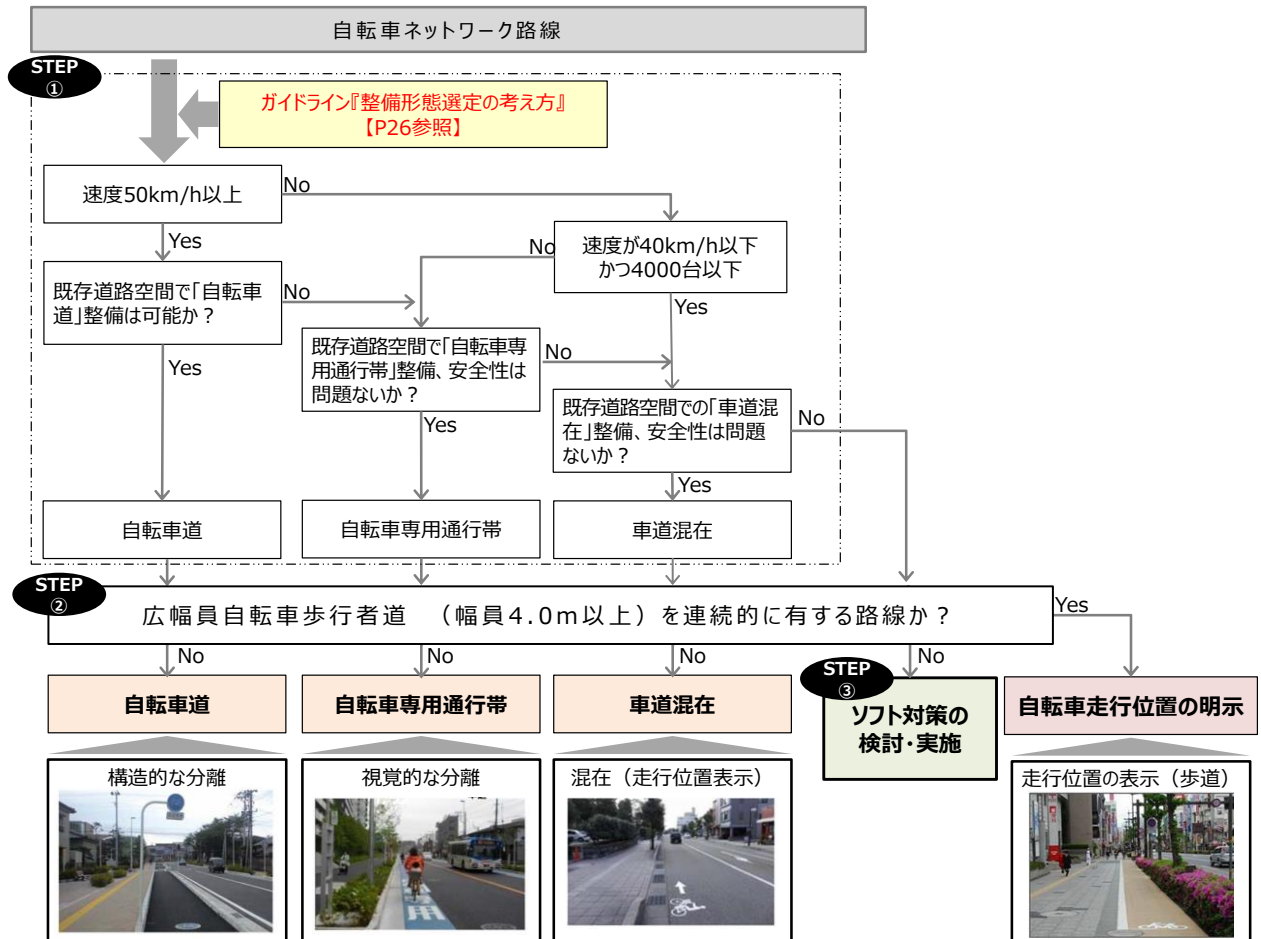


図 自転車ネットワークの整備形態選定の手順

(3) 自転車ネットワークの整備形態

自転車ネットワークの整備形態としては、下図に示す通りです。今後、路線・区間ごとに各道路管理者、交通管理者等の関係機関との協議・調整を行った上で事業実施となるため、本計画においては、現時点で想定する整備イメージを示すこととします。

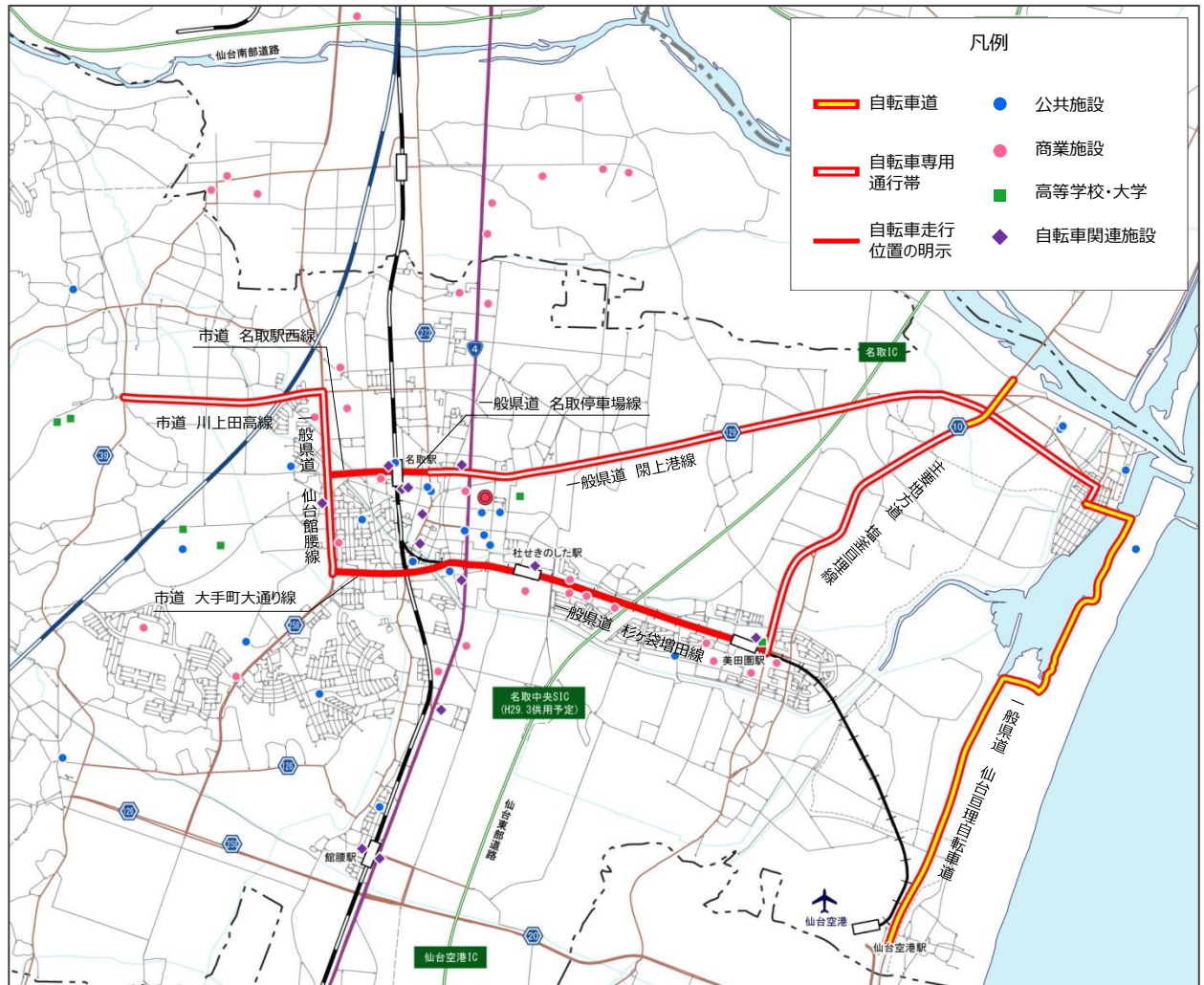




図 自転車ネットワークの整備形態

表 代表箇所の整備形態イメージ（1）

整備形態	理由及び整備イメージ
<p>整備形態選定理由</p> <p>自転車走行位置の明示（一般県道 杉ヶ袋増田線）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・一般県道杉ヶ袋増田線は、車道の規制速度が 50km/h であり「自転車専用通行帯」による整備が望ましい路線です。 ・ただし、当該路線には全区間に渡り幅員 4.0m 以上の自転車歩行者道が確保されており、自転車専用通行帯整備には多くの時間が必要であることを踏まえ、「自転車走行位置の明示」による整備が適当であると考えられます。 ・なお、西側に隣接する市道大手町大通り線では、現在、路線の整備を進めており、自転車歩行者道に「路面のカラー化・法定外表示の自転車ピクトグラム設置」をすることにより、視覚的に自転車と歩行者の空間を分離することを予定しています。 <p>〈 現況写真：名取市美田園（美田園駅付近） 〉</p> 
<p>現状</p>	
<p>整備後</p>	

※各路線の整備イメージは現時点で本市が想定したものです。今後、各路線・区間ごとに詳細な検討を行い、関係機関等との協議などを経て整備形態が決定されるため、最終的な整備形態と異なる可能性があります。また、事業期間についても予算等を踏まえ見直す可能性もあります。

表 代表箇所の整備形態イメージ（2）

整備形態	理由及び整備イメージ	
整備形態 選定理由 自転車専用通行帯（一般県道 閉上港線）	<ul style="list-style-type: none"> ・一般県道閉上港線は、車道の規制速度が 50km/h であり、「自転車専用通行帯」による整備が望ましい路線です。 ・また、閉上地区内の区間でも「自転車専用通行帯」の整備を予定しており、連続性の観点からも、「自転車専用通行帯」での整備が適当であると考えられます。 ・ただし、自転車専用通行帯の幅員 1.5m 以上の確保が難しい部分については、最低幅員 1.0m での対応等を検討します。 <p style="text-align: center;">〈 現況写真：名取市下余田成田付近 〉</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
	<p style="text-align: center;">現状</p>	
整備イメージ※	<p style="text-align: center;">整備後</p>	

※各路線の整備イメージは現時点で本市が想定したものです。今後、各路線・区間ごとに詳細な検討を行い、関係機関等との協議などを経て整備形態が決定されるため、最終的な整備形態と異なる可能性があります。また、事業期間についても予算等を踏まえ見直す可能性もあります。

4-3 自転車利用環境向上に向けた取り組み

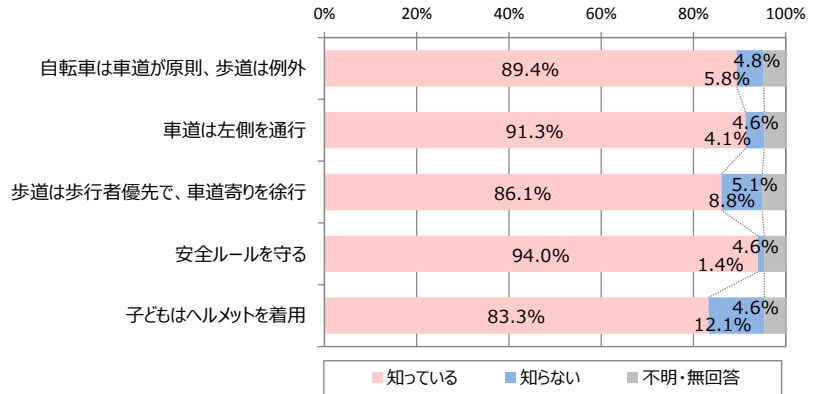
(1) 安全な自転車利用のための意識づくり

名取市内の高校に通学する高校生のうち、自転車安全利用五則を知らないという高校生が約 1 割存在しています。

自転車利用者の安全性を確保するためには、自転車通行空間を整備することも重要ですが、自転車利用者自身の交通安全に対する意識向上も重要となります。

また、自転車ネットワークの整備には多大な時間も要することから、整備が行われるまでの補完的な安全対策も重要となります。

このような状況を踏まえ、以下の取り組みを行うことで、安全な自転車利用のための意識向上を目指します。



図『自転車利用安全五則』の認知状況【高校生】

資料：高校生アンケート (n=669)

表 安全な自転車利用のための意識づくりに関する施策

区分	施策	施策の概要	実施時期		
			短期	中長期	将来
ソフト	看板設置等による安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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を実施します。 ✓ 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号など）について、注意喚起の看板を設置するなどの安全対策を実施します。 	→		
	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	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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を行います。 ✓ 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を行います。 	→		
	サイクルマップの作成	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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・配布します。 	→		

※実施時期 短期：平成 29 年度～33 年度
 中長期：平成 34 年度～38 年度
 将来：平成 39 年度～

参考：自転車安全利用五則

自転車安全利用五則は、自転車に乗るときに守るべきルールのうち、特に重要なものを取り上げていますが、自転車については、このほかにも様々な交通ルールがあります。

ここでは、自転車に係る主な交通ルールについて、根拠規定やイラストとともに紹介しています。

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。



2. 車道は左側を通行

自転車が車道を通行するときは、道路の左端に寄って通行しなければなりません。



3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



4. 安全ルールを守る

■飲酒運転は禁止



■二人乗りは禁止



■並進は禁止



■夜間はライトを点灯



■信号を守る



■交差点での一時停止と安全確認



5. 子どもはヘルメットを着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用のヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



資料：警察庁 HP

(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

自転車利用者の快適性・安全性向上に向けて、本計画で設定した「東日本大震災からの復興推進に資する自転車ネットワーク路線」における自転車通行空間の整備を実施します。

なお、前述したように、自転車ネットワークの整備には多大な時間を要することから、整備が行われるまでの補完的な安全対策の検討も行います。

表 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

区分	施策	施策の概要	実施時期		
			短期	中長期	将来
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します。			

※実施時期

短期：平成 29 年度～33 年度

中長期：平成 34 年度～38 年度

将来：平成 39 年度～

(3) 自転車の利用促進に向けた環境づくり

名取市では、安全な自転車利用のための意識向上、安全で快適な自転車通行空間の整備について優先的に取り組んでいきますが、あわせて市民をはじめ市外からの来訪者・観光客にも自転車を利用していただくことで、東日本大震災からの復興のさらなる推進、そして地域の活性化につながることを目指しています。

このような状況を踏まえ、以下の取り組みを行うことで自転車利用の促進を目指します。

表 自転車の利用促進に向けた環境づくりに関する施策

区分	施策	施策の概要	実施時期		
			短期	中長期	将来
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、公表します。			
	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可能な施設に位置づけます。			
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します。			
ハード	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します。			
	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します。			

※実施時期

短期：平成 29 年度～33 年度

中長期：平成 34 年度～38 年度

将来：平成 39 年度～

参考 1 : 名取市のレンタサイクル

名取市では、名取駅コミュニティプラザでレンタサイクルを実施しています。

現在の自転車の貸出可能台数は 5 台となっています。

レンタサイクル利用料金

利用時間	料金	備考
4 時間まで	200 円	延長料金：100 円/1H
8 時間まで	300 円	
12 時間まで	500 円	



資料：名取市

参考 2 : 仙台コミュニティサイクル DATE BIKE

仙台コミュニティサイクル DATE BIKE は、仙台市内に 30 ヶ所以上設置されているサイクルポートであればどこでも自転車の貸し出し返却が行えるレンタサイクルです。

事前登録が必要で、利用料金は、96 円（税抜）/1 時間からですが、月額料金プランや 1 日パスなど多様な料金体系で電動アシスト付き子供乗せ自転車等も利用できます。



サイクルポート



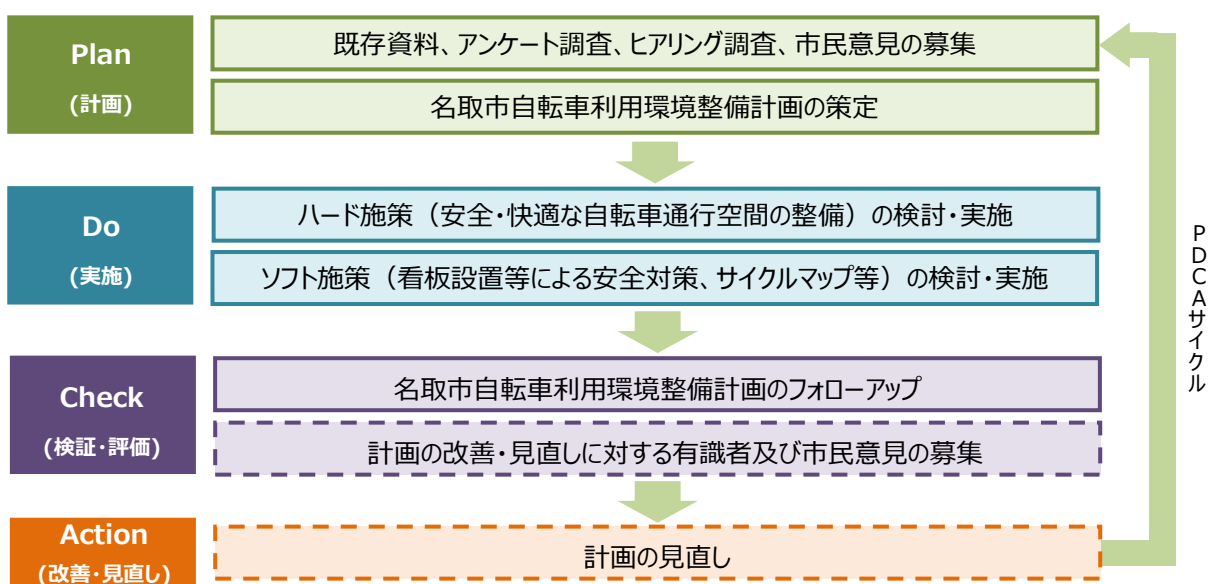
電動アシスト付き子供乗せ自転車

資料：仙台市コミュニティサイクル DATE BIKE HP

5. 今後の推進に向けて

本計画は、国や県の道路管理者、警察等との連携・役割分担により推進していきます。

また、学識経験者、警察、道路管理者、市民団体、PTA 等で組織する「（仮称）名取市自転車利用環境整備推進委員会」が中心となり、一定期間ごとの進捗状況を把握し、PDCA サイクルによって、計画内容の改善や施策の重点化を図りながら、継続的に計画を推進していきます。



資料編

1. 名取市自転車利用環境整備計画策定経過

年度	年月	市民参画の取り組み	名取市自転車利用環境整備計画策定委員会	庁内の取り組み	
平成28年度	4月			<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 既存データ（名取市の地域特性・名取市における復興への取り組み等）の収集、自転車利用ニーズ調査の企画・立案 </div>	
	5月				
	6月				
	7月				
	8月				
	9月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 自転車利用ニーズ調査（アンケート調査・ヒアリング調査） </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 委員の選任 </div>		
	10月				
	11月		第1回委員会		総合交通体系調査検討委員会（第1回）
	12月				
	1月				総合交通体系調査検討委員会（第2回）
	2月	パブリックコメント	第2回委員会		
	3月		第3回委員会		総合交通体系調査検討委員会（第3回）

2. 名取市自転車利用環境整備計画策定委員会の概要

(1) 設置目的

本市の自転車利用環境に関する基本的かつ総合的な施策とする名取市自転車利用環境整備計画を策定するため設置しました。

(2) 委員構成

職名	所属団体等	氏名
委員長	学校法人尚絅学院 尚絅学院大学（教授）	田島 裕之
副委員長	名取市 総務部（総務部次長兼防災安全課長）	大久 初見
委員	国土交通省 東北地方整備局 仙台河川国道事務所（交通対策課長）	松本 章
委員	宮城県 土木部（道路課長）	後藤 寿信
委員	岩沼警察署（交通課長）	緑 正義
委員	宮城県サイクリング協会（副会長）	太田 迪夫
委員	名取市父母教師会連合会（増田中学校父母教師会会長）	渡邊 恵介
委員	名取市交通安全母の会（会長）	丹野 恵子
委員	名取市 生活経済部（商工観光課長）	大久保 啓二
委員	名取市 建設部（土木課長）	山田 隆

(3) 委員会設置要綱

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8月31日

名取市告示第124号

(設置)

第1条 本市の自転車利用環境に関する基本的かつ総合的な施策とする名取市自転車利用環境整備計画を策定するため、名取市自転車利用環境整備計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 自転車利用環境整備計画の策定に関すること。
- (2) その他自転車利用環境整備計画の策定に必要な事項に関すること。

(組織)

第3条 委員会は、委員10人以内で組織し、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 関係行政機関の職員
- (3) 市長が指名する市職員
- (4) その他市長が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、自転車利用環境整備計画の策定が完了するまでとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 3 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6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、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の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を求めることができる。

(庶務)

第7条 委員会の庶務は、総務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、必要な事項は、別に定める。

附 則

この告示は、告示の日から施行する。

(4) 委員会経過

回次	開催日	協議内容
第1回	平成28年11月10日	<ul style="list-style-type: none">・委嘱状交付・委員長、副委員長選出・名取市の自転車利用環境の現状と課題、名取市自転車利用環境整備計画（素案）について
第2回	平成29年2月1日	<ul style="list-style-type: none">・名取市自転車利用環境整備計画（中間案）について
第3回	平成29年3月15日	<ul style="list-style-type: none">・名取市自転車利用環境整備計画（最終案）について・名取市自転車利用環境整備計画への意見書について

(5) 委員会意見書

平成29年3月24日

名取市長 山田 司郎 様

名取市自転車利用環境整備計画策定委員会

委員長 田島 裕之

名取市自転車利用環境整備計画（案）について（意見書）

このことについて、名取市自転車利用環境整備計画策定委員会による調査審議の結果、名取市における自転車利用者の安全性・快適性の確保、さらには今後の名取市のまちづくり推進に寄与することを目的とした計画として妥当との結論を得ましたので、報告します。

なお、本計画に定める各種施策の推進に当たっては、国・県・警察・関係機関等と連携し、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて着実に実行されるようお願いします。

3. 自転車利用ニーズ調査の概要

自転車利用者ニーズの把握を目的とし実施した各調査の概要及び結果については以下に示す通りです。

3-1 調査の概要

調査名	調査概要	
高校生 アンケート	調査対象	・ 自転車を利用する機会が多い高校生のニーズ把握を目的に「名取北高等学校、宮城県農業高等学校、仙台高等専門学校」の生徒を対象に実施
	調査時期	・ 平成 28 年 9 月中旬から 10 月上旬にかけて実施
	調査方法	・ 各学校にてアンケートの配布、回収を実施
	回収状況	・ アンケート回収票数は合計 669 票
施設利用者 ヒアリング	調査対象	・ 日頃から自転車を利用する市民のニーズ把握を目的に「名取駅、杜せきのした駅、美田園駅、イオンモール名取、ヨークタウン名取西店」の自転車利用者を対象に実施
	調査時期	・ 平成 28 年 9 月下旬から 10 月上旬にかけて実施
	調査方法	・ 各施設において調査員が自転車利用者へ聞き取りを行い、ヒアリング調査票に記入する方法で実施
	回収状況	・ ヒアリング回収票数は合計 402 票
閑上地区居住者 アンケート	調査対象	・ 閑上地区で新たな生活を始めた市民の方のニーズ把握を目的に実施 ・ ただし、対象世帯（24 世帯）が限られることから現居住者の声を参考として把握
	調査時期	・ 平成 28 年 9 月下旬から 10 月上旬にかけて実施
	調査方法	・ 調査員が対象世帯を訪問配布し、後日訪問回収する方法で実施
	回収状況	・ アンケート回収票数は 10 票

3-2 調査結果の概要（高校生・施設利用者）

(1) 高校生アンケート回答結果

主な質問の回答結果は、以下の通りです。

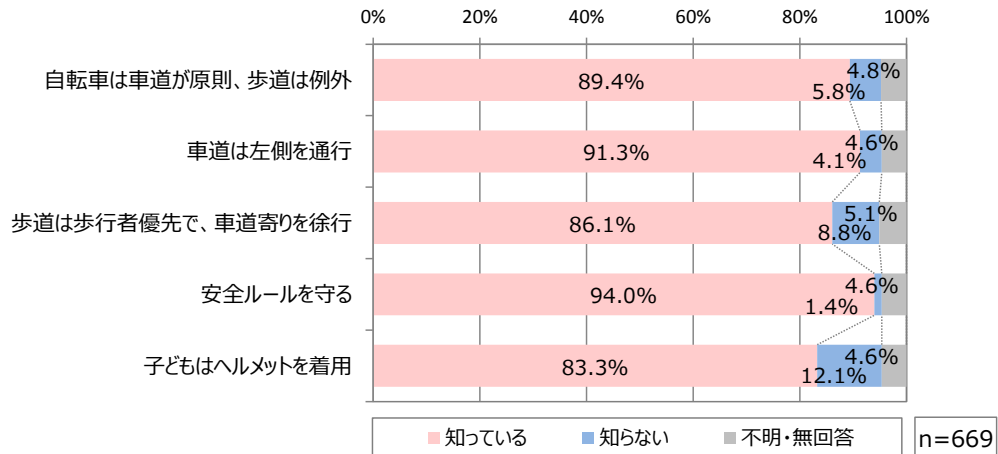


図 交通ルールの認知

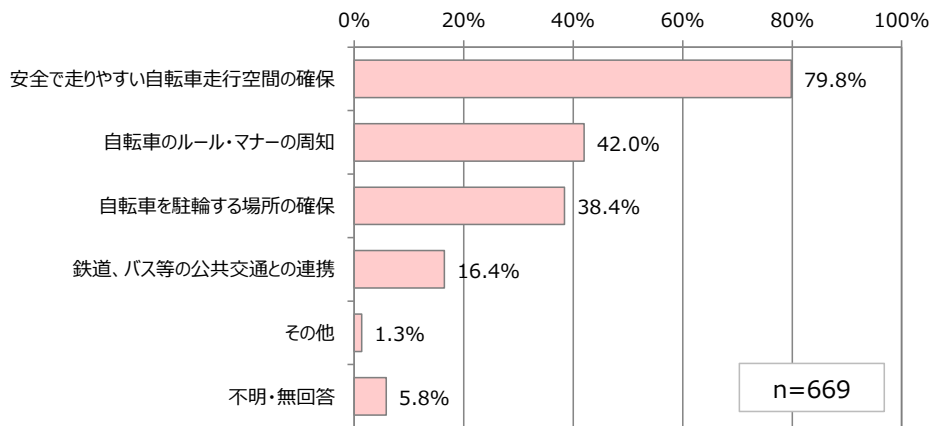


図 安全で快適な自転車利用環境づくりを進めていく上で重要な視点

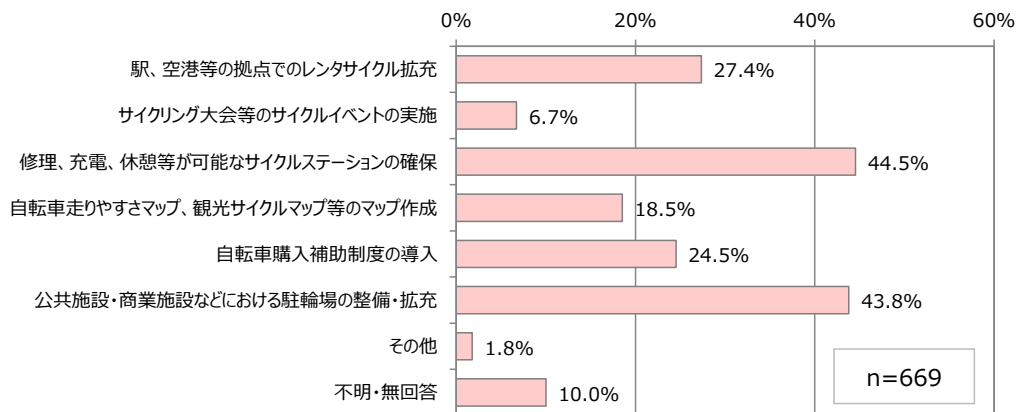


図 自転車利用の促進を進めていく上で有効な視点

(2) 施設利用者ヒアリング回答結果

主な質問の回答結果は、以下の通りです。

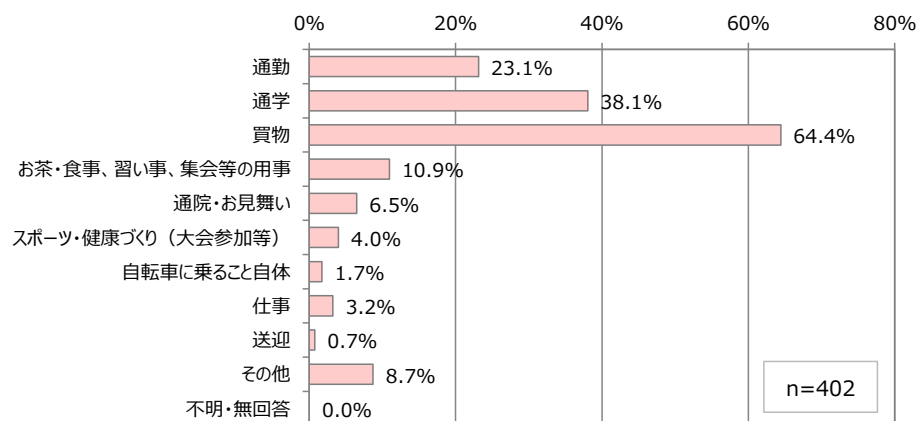


図 自転車の利用目的

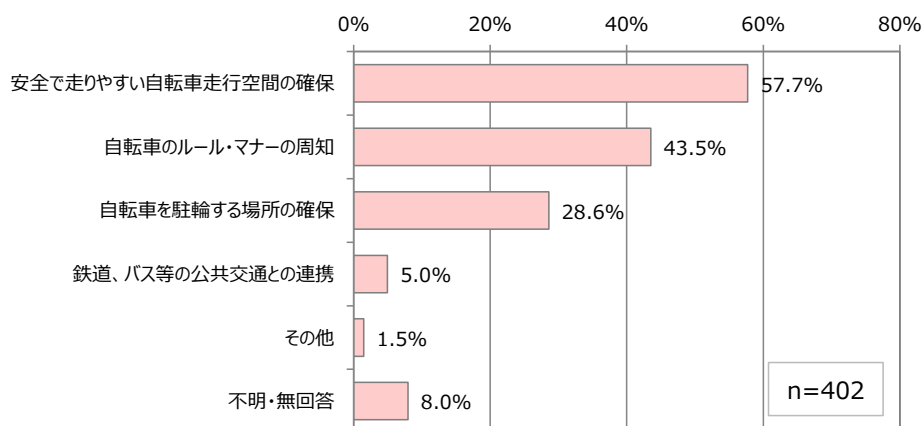


図 安全で快適な自転車利用環境づくりを進めていく上で重要な視点

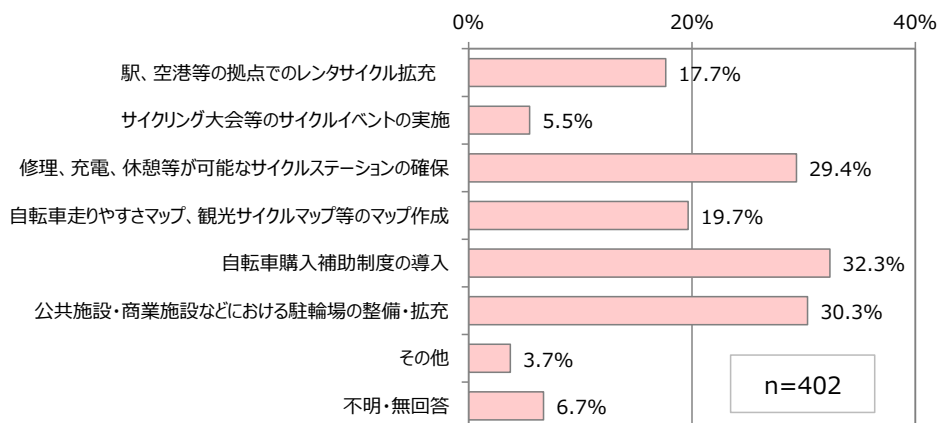


図 自転車利用の促進を進めていく上で有効な視点

4. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は、各地域において、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、国土交通省道路局と警察庁交通局が、国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、ガイドラインとしてとりまとめられたものです。

ガイドラインの構成概要は次頁に示すとおりです。

本計画の策定においても、ガイドラインを踏まえた検討を行っています。

◆「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の構成（本論部分）

ガイドライン項目		掲載内容
I	自転車ネットワーク形成の進め方	<ul style="list-style-type: none">・ 自転車ネットワーク計画の作成手順を示すとともに、各段階における技術検討項目及びコミュニケーション・合意形成項目の基本的な考え方を示しています。
II	自転車通行空間の設計	<ul style="list-style-type: none">・ 自転車ネットワーク路線に選定された路線における安全で快適な自転車通行空間の設計に関する基本的な考え方を示しています。
III	利用ルールの徹底	<ul style="list-style-type: none">・ 自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識を徹底するとともに、自転車の通行ルール、駐輪ルール、自動車の駐車ルール等、利用ルールの徹底を図る必要があります。・ 利用ルールの周知、ルールの遵守に関するインセンティブの付与、交通違反に対する指導取締りの3つの観点から取組むべき内容を示しています。
IV	自転車利用の総合的な取組	<ul style="list-style-type: none">・ 安全で快適な自転車の利用環境を創出するためのソフト対策として、利用ルールの徹底に加え、自転車利用の総合的な取組を行う必要があることから、自転車通行空間の効果的利用への取組と、自転車の利用促進に向けた取組の2つの観点を示しています。

名取市自転車利用環境整備計画

平成 29 年 3 月

発行：名取市 総務部 政策企画課

〒981-1292 宮城県名取市増田字柳田 8 0

電 話：022 (724) 7144 FAX：022 (384) 9030

U R L：http://www.city.natori.miyagi.jp/