

第2次秋田県自転車活用推進計画



©2015 秋田県んだッチ

令和7年3月

秋田県

目次

| | | |
|-----|-------------------------------------|----|
| 1. | 秋田県自転車活用推進計画策定の趣旨 | 1 |
| 1-1 | 計画策定の背景 | 1 |
| 1-2 | 計画の位置付けと推進期間 | 2 |
| 2. | 秋田県を取り巻く現状と自転車活用に関する課題 | 3 |
| 2-1 | 秋田県の現状 | 3 |
| 2-2 | 秋田県内の自転車利用実態 | 15 |
| 2-3 | 秋田県内での自転車利用に関する取組 | 18 |
| 3. | 目指すべき将来の姿 | 31 |
| 3-1 | 目指すべき将来の姿 | 31 |
| 3-2 | 実現に向けた計画目標 | 31 |
| 3-3 | 目標達成のために実施すべき施策 | 32 |
| 4. | 実施すべき施策 | 33 |
| 4-1 | まちづくり：安全で円滑な自転車利用環境の整備 | 33 |
| 4-2 | 健康・スポーツ：自転車活用による健康増進とサイクルスポーツの振興 | 35 |
| 4-3 | 観光：受入体制の強化と豊富な観光資源を活かしたサイクルツーリズムの促進 | 37 |
| 4-4 | 安全：自転車利用に対する安全対策の推進 | 39 |
| 5. | 秋田県自転車ネットワーク計画 | 42 |
| 5-1 | 計画の概要 | 42 |
| 5-2 | ネットワークの設定方法 | 43 |
| 5-3 | 秋田県自転車ネットワークの設定 | 44 |
| 5-4 | 秋田県自転車ネットワーク計画 | 45 |
| 6. | 自転車走行環境の整備方針 | 46 |
| 6-1 | 秋田県自転車ネットワーク計画に選定した路線の整備の方向性 | 46 |
| 6-2 | 秋田県自転車ネットワーク路線の路面表示内容 | 47 |
| 7. | 計画の推進体制 | 49 |
| 7-1 | 取組の実施主体 | 49 |
| 7-2 | 実施状況のフォローアップ・計画見直し | 50 |



1. 秋田県自転車活用推進計画策定の趣旨

1-1 計画策定の背景

本県においては、県内全域における自転車の活用を総合的・計画的に推進するための指針となることを目的とした、「自転車活用推進法」（平成 28 年法律第 113 号、平成 29 年 5 月施行）第 10 条に基づく「第 1 次秋田県自転車活用推進計画」を令和 2 年 1 月に策定し、「まちづくり」、「健康・スポーツ」、「観光」、「安全」の 4 つの分野から自転車の活用推進に向けた取組を進めてきたところです。

このような中、国においては、コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用二輪の高まりや、情報通信技術の飛躍的発展、高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、「第 2 次自転車活用推進計画」を令和 3 年 5 月に閣議決定され、また、本県の運営指針となる「新秋田元気創造プラン」が令和 4 年 3 月に改定されています。

これら上位計画の改訂と昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第 2 次秋田県自転車活用推進計画」を策定します。



1-2 計画の位置付けと推進期間

「第2次秋田県自転車活用推進計画」（以下「本計画」という。）は、自転車活用推進法第10条に基づく都道府県版自転車活用推進計画であるとともに、秋田県の最上位計画である「新秋田元気創造プラン」（※）の中の各種関連計画を踏まえた自転車施策に関する最上位計画とします。

本計画の推進期間は令和7(2025)年度から令和11(2029)年度までの5年間とします。

表 1-1 計画の位置付け

| | 計画名・概要 | 計画期間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|------|---------------|----------|-----------|--------------|----------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|---------------|--------------|------------------|---------|---------------------|--------------|--|
| <p style="text-align: center;">県の 最上位計画</p> | <p style="text-align: center;">～大変革の時代～新秋田元気創造プラン（※）</p> <p>➤ 人口減少問題の克服に向けた取組をはじめ、新型コロナウイルス感染症の拡大やカーボンニュートラルへの対応など、社会経済情勢の変化に対応する取組を盛り込み、令和4年度からの新たな県政運営の指針として策定した秋田県の最上位計画</p> | <p style="text-align: center;">2022～2025 年度</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p style="text-align: center;">関連計画</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="416 1133 1136 1198">計画名</th> <th data-bbox="1136 1133 1417 1198">計画期間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="416 1198 1136 1263">都市計画区域マスタープラン</td> <td data-bbox="1136 1198 1417 1263">概ね 20 年間</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1263 1136 1328">秋田県道路整備計画</td> <td data-bbox="1136 1263 1417 1328">2024～2028 年度</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1328 1136 1393">第4期秋田県スポーツ推進計画</td> <td data-bbox="1136 1328 1417 1393">2022～2025 年度</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1393 1136 1458">第3期健康秋田21計画</td> <td data-bbox="1136 1393 1417 1458">2024～2035 年度</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1458 1136 1523">秋田県観光振興ビジョン</td> <td data-bbox="1136 1458 1417 1523">2022～2025 年度</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1523 1136 1588">第11次秋田県交通安全計画</td> <td data-bbox="1136 1523 1417 1588">2021～2025 年度</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1588 1136 1653">令和6年度秋田県交通安全実施計画</td> <td data-bbox="1136 1588 1417 1653">2024 年度</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1653 1136 1697">第3期あきたの教育振興に関する基本計画</td> <td data-bbox="1136 1653 1417 1697">2020～2024 年度</td> </tr> </tbody> </table> | 計画名 | 計画期間 | 都市計画区域マスタープラン | 概ね 20 年間 | 秋田県道路整備計画 | 2024～2028 年度 | 第4期秋田県スポーツ推進計画 | 2022～2025 年度 | 第3期健康秋田21計画 | 2024～2035 年度 | 秋田県観光振興ビジョン | 2022～2025 年度 | 第11次秋田県交通安全計画 | 2021～2025 年度 | 令和6年度秋田県交通安全実施計画 | 2024 年度 | 第3期あきたの教育振興に関する基本計画 | 2020～2024 年度 | |
| 計画名 | 計画期間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 都市計画区域マスタープラン | 概ね 20 年間 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 秋田県道路整備計画 | 2024～2028 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第4期秋田県スポーツ推進計画 | 2022～2025 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第3期健康秋田21計画 | 2024～2035 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 秋田県観光振興ビジョン | 2022～2025 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第11次秋田県交通安全計画 | 2021～2025 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 令和6年度秋田県交通安全実施計画 | 2024 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 第3期あきたの教育振興に関する基本計画 | 2020～2024 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



2. 秋田県を取り巻く現状と自転車活用に関する課題

2-1 秋田県の現状

(1) 人口：推移、高齢化

| 現状 | 自転車活用に関する課題 |
|-----------------------|--------------------------|
| ○若年人口が減少し老年人口が増加していく。 | ○高齢者が安心して自転車を利用できる環境が必要。 |

本県の人口は1956年の135万人をピークに減少に転じ、1993年以降は社会減と自然減が続き、人口減少率と高齢化率は全国最大となっています。将来においても、年少人口、生産年齢人口の占める割合が減少し、老年人口が増加していくと予想されています。（図2-1、図2-2）

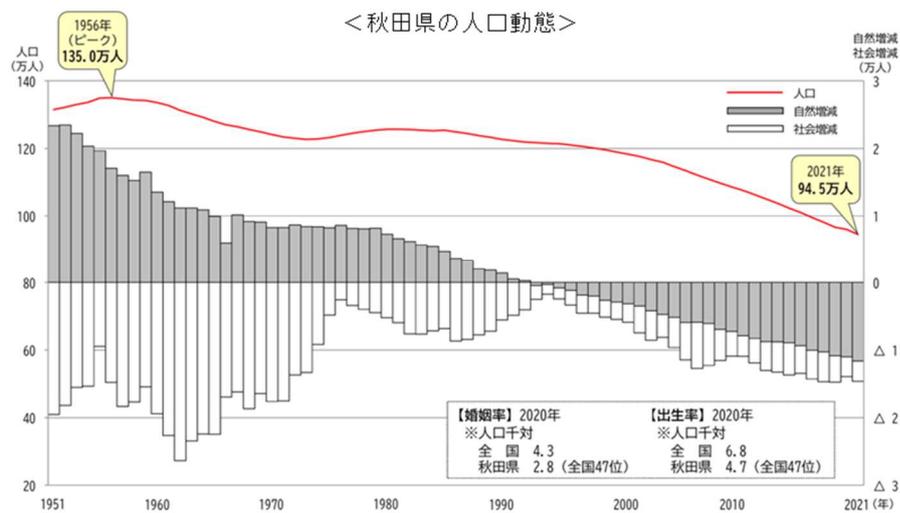
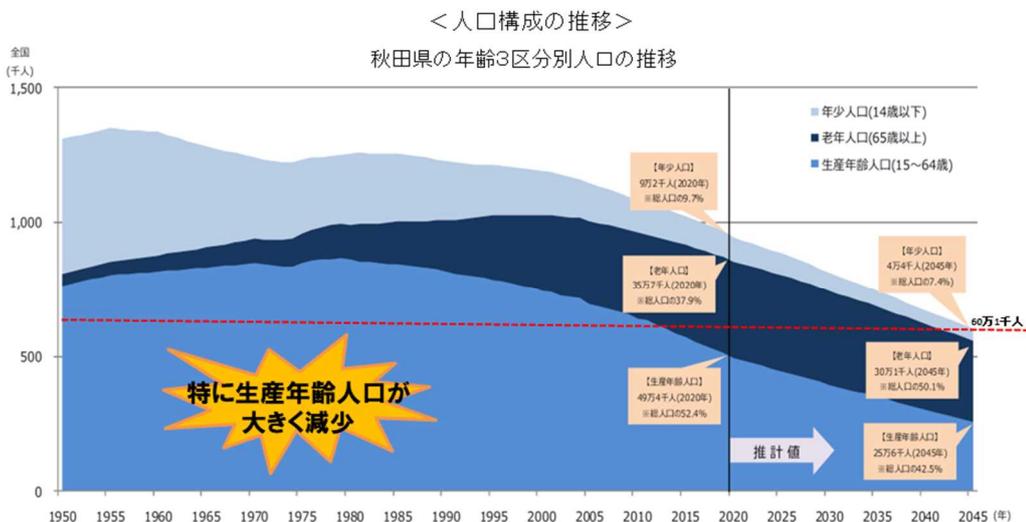


図 2-1 秋田県の人口動態 出典：秋田県道路整備計画（R6.7）



出典：総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成30年推計)」
図 2-2 人口構成の推移 出典：秋田県道路整備計画（R6.7）



(2) 地勢

| 現状 | 自転車活用に関する課題 |
|--|--------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ○県境に山地、複数の盆地、河川の下流に平野及び都市が分布している。 ○広大な面積を有し、山地部に世界自然遺産（白神山地）や自然公園が分布している。 | <p>□地域の特色を活かした自転車活用の取組が必要。</p> |

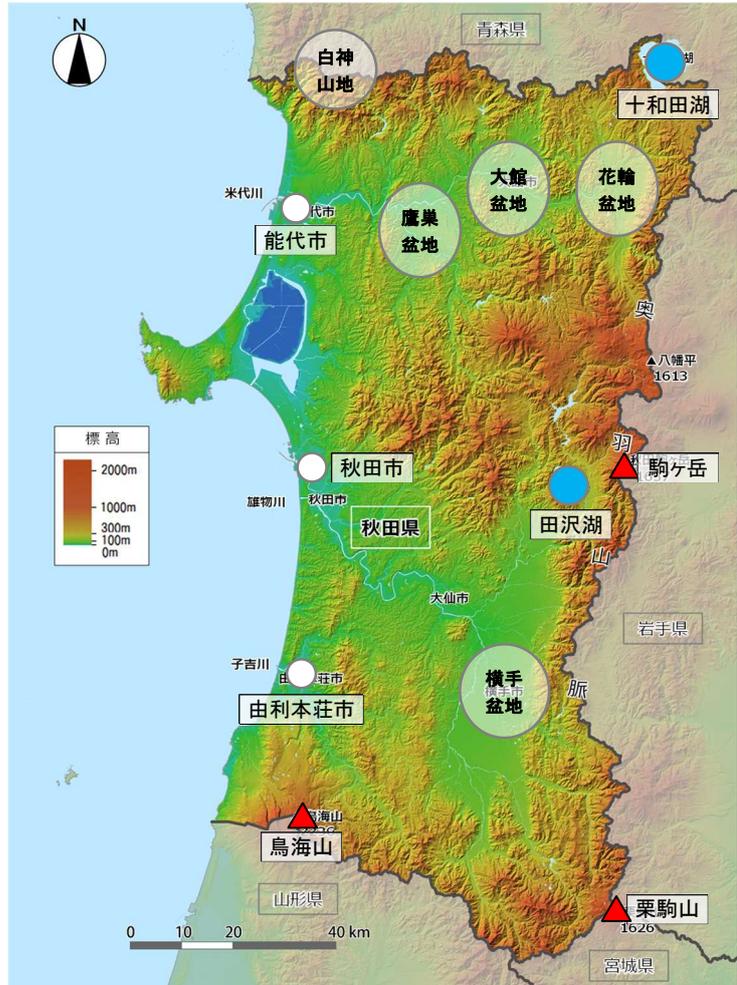
秋田県は全国6位の広大な面積を有しており、山地部に世界自然遺産（白神山地）や自然公園が分布しています。（図2-3）

東の県境の奥羽山脈に沿って那須火山帯が縦走しており、秋田焼山、駒ヶ岳、栗駒山の諸火山と田沢湖、十和田湖の両カルデラ湖を形成しています。

西に平行する出羽丘陵に沿って鳥海火山帯が走り、その南端部にそびえる鳥海山は東北第二位の高さを誇っています。

県北には、鷹巣、大館、花輪の諸盆地、県南には横手盆地などを有しています。

また、雄物川、米代川、子吉川などの河川に沿って肥沃な耕地を展開して、その下流に秋田、能代、本荘の各平野があり、多くの都市を形成しています。



出典：地理院地図（色別標高図）

図 2-3 秋田県の地勢

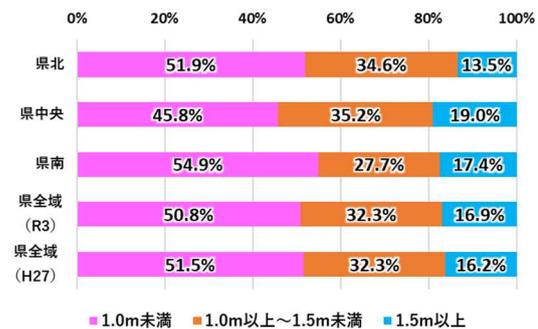
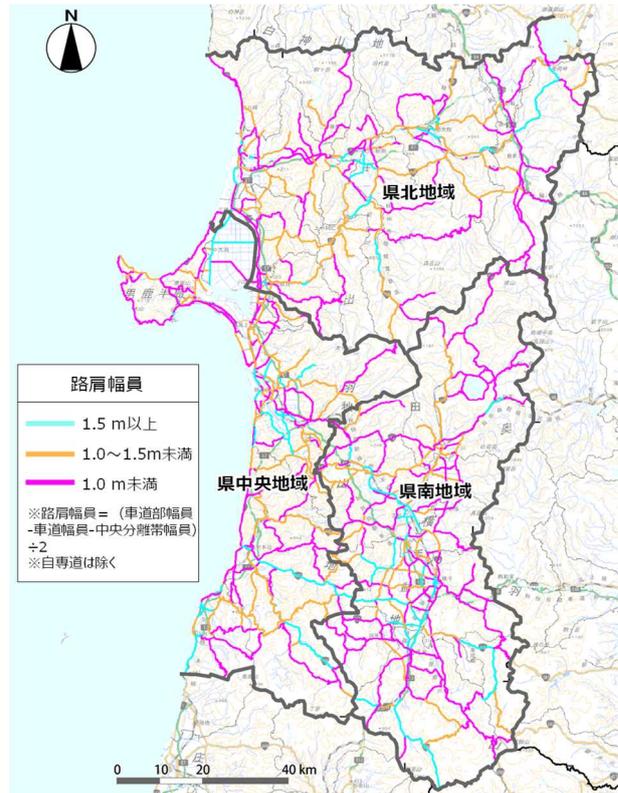


(3) 道路網・鉄道網

| 現状 | 自転車活用に関する課題 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○国道・県道で 1.0m 未満の路肩幅員区間は全体の約 50%である。 ○各地域の主要都市を中心に新幹線・幹線の鉄道網が整備済み。 | <ul style="list-style-type: none"> □走行環境の安全性向上が必要。 □鉄道事業者等の関係機関との連携による受入体制の強化が必要。 |

秋田県内には、県内各地を結ぶ道路網が整備されています。しかし、その道路状況としては、路肩幅員が 1.0m 未満の道路（国道及び県道）が R3 年で県全体の約 50% となっています。（図 2-4）

鉄道網は主要都市を中心に広がっており、東京・仙台とを結ぶ秋田新幹線を始め、青森・山形・新潟とを結ぶ幹線が整備されています。（図 2-5）



出典：地理院地図、平成 27 年度・令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

図 2-4 国道及び県道の路肩幅員



図 2-5 道路網・鉄道網



出典：国土交通省 HP



(4) 自転車の利用環境・利用状況

| 現状 | 自転車活用に関する課題 |
|---|---|
| <p>○通勤・通学における交通手段は、自動車利用が圧倒的に多く、都市部を中心に渋滞が発生している。</p> <p>○県内の自転車走行台数は5年間で約1.9倍に増加している。</p> <p>○高齢者の移動手段として自転車の利用が見込まれる。</p> | <p>□移動手段としての自転車利用の促進が必要。</p> <p>□自転車利用ニーズの高まりに対応した自転車走行環境の充実が必要。</p> <p>□高齢者が安心して自転車を利用できる走行環境の整備が必要。</p> |

① 通勤・通学時の自転車利用

県内の通勤・通学における交通手段では自動車が圧倒的に多く、自転車利用は全体の1割程度です。(図2-6)

秋田県内では自動車利用が多いことから、秋田市内をはじめ、県内各地で自動車交通による渋滞が発生しています。(図2-7)

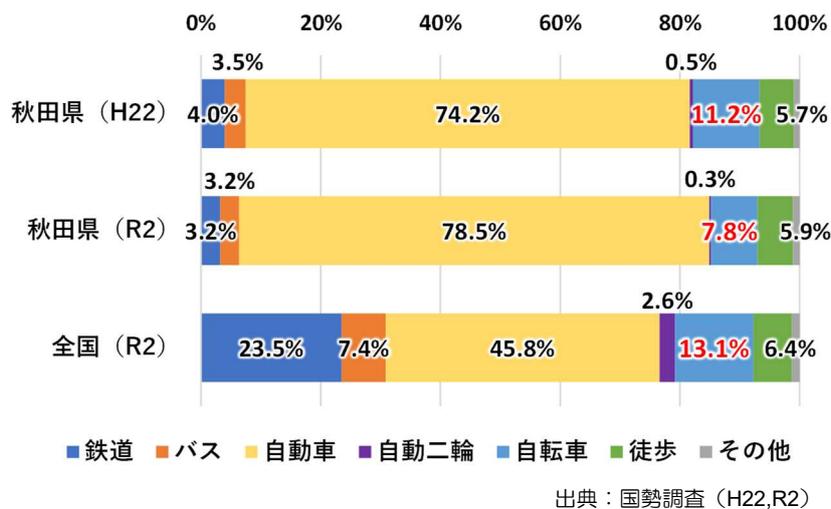


図 2-6 通勤・通学時の交通手段分担率



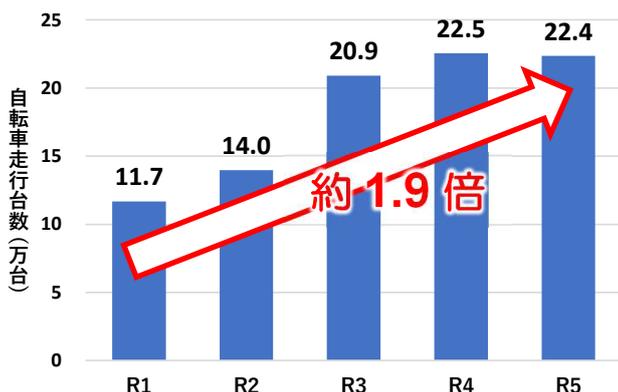
図 2-7 県内の渋滞状況 出典：秋田県渋滞対策協議会



② 自転車ナビアプリによる自転車利用状況

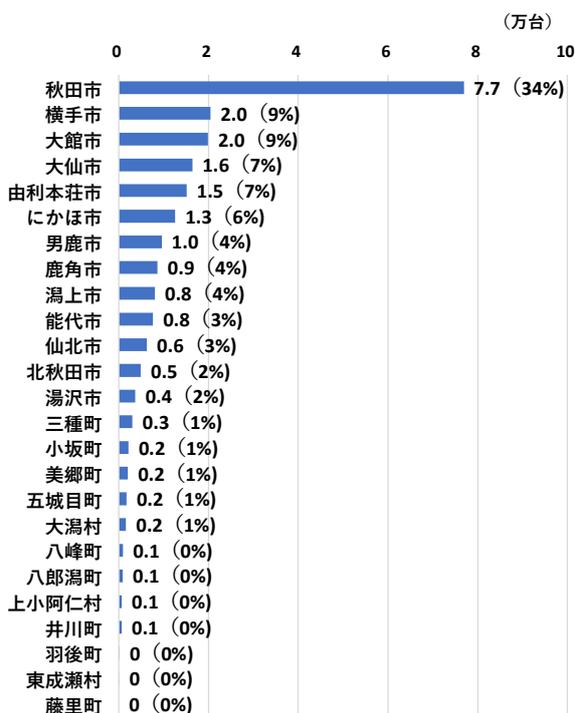
県内の自転車走行台数は、過去5年（R1～R5年）で約1.9倍に増加しています。市町村別の自転車走行台数（R5年）では、秋田市が7.7万台（県全体の34%）で最も多く、次いで横手市、大館市、大仙市が多く、特に横手市と大仙市は5年間の伸びも大きくなっています。（図2-8）

＜自転車走行台数の推移＞

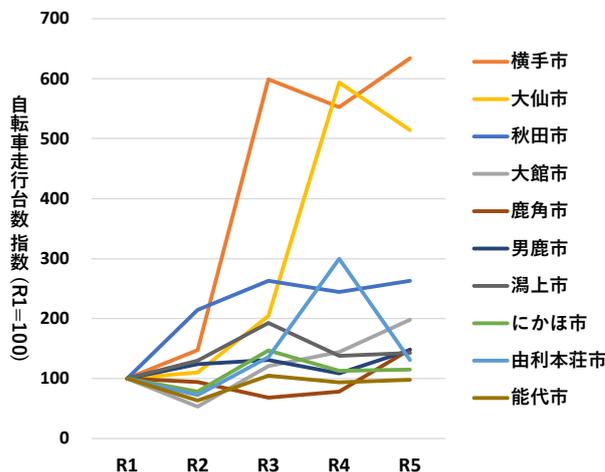


出典：「自転車プロファイラー」データ（株）ナビタイムジャパン

＜市町村別の自転車走行台数（R5年）＞



＜自転車走行台数の推移＞
（上位10市町村）



出典：（株）ナビタイムジャパンが提供する自転車専用ナビアプリ『自転車 NAVITIME』から取得した走行者の同意の元取得した「自転車プローブデータ（走行実績データ）」より作成
（データ期間：各年4/1～翌3/31、全日）

図 2-8 自転車ナビアプリによる県内の自転車走行台数の状況



③ 運転免許の保有状況

県民の自動車運転免許保有者数は人口減少に伴い減少傾向にあり、免許保有者に占める高齢者の割合は全国と比べ5%以上高い状況にあります。免許返納者数は、3千人/年で推移しており、免許返納後の高齢者の移動手段の確保が重要な課題となっています。（図2-9）

今後、高齢者が外出する際の身近な交通手段の一つとして自転車の利用が見込まれることから、安心して自転車を利用できる走行環境の整備が必要です。

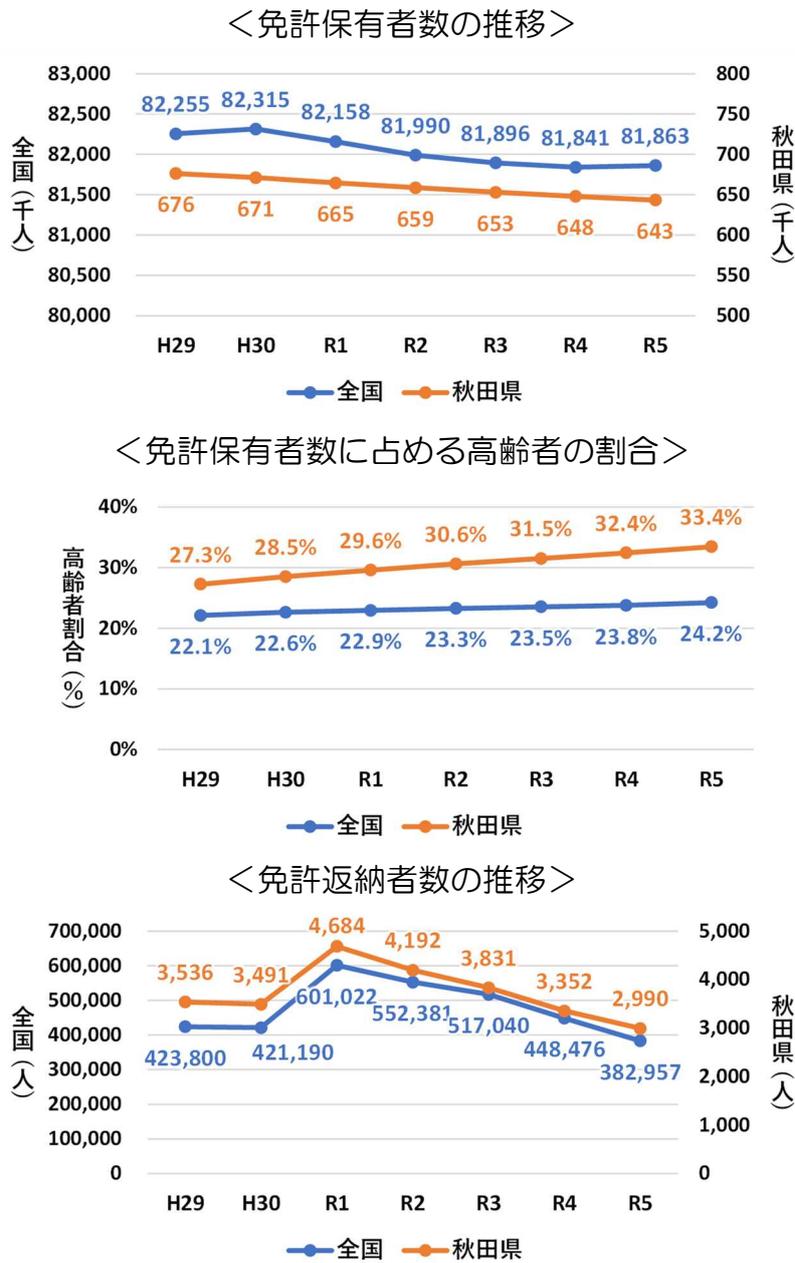


図 2-9 免許保有・返納状況



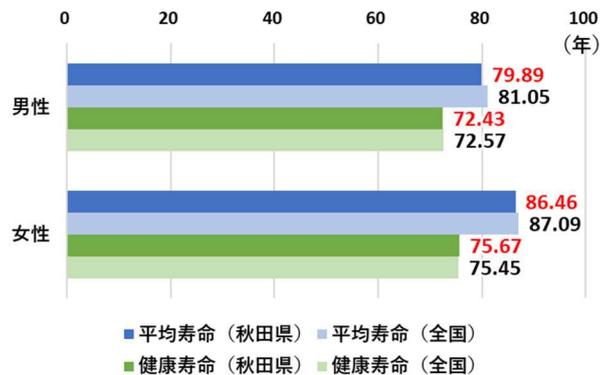
(5) 健康：健康寿命と運動習慣

| 現状 | 自転車活用に関する課題 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○県民の健康寿命は男女ともに改善傾向にある。 ○運動習慣のある人の割合は、女性（特に働き盛り世代）において少ない。 ○子どもの運動時間も男女とも減少傾向にある。 | <ul style="list-style-type: none"> □自転車活用による老若男女幅広い世代の健康増進が必要。 |

県では、がんや生活習慣病に起因する疾患による高い死亡率の改善が重要課題であり、県民の健康寿命の延伸のための対策を推進しています。

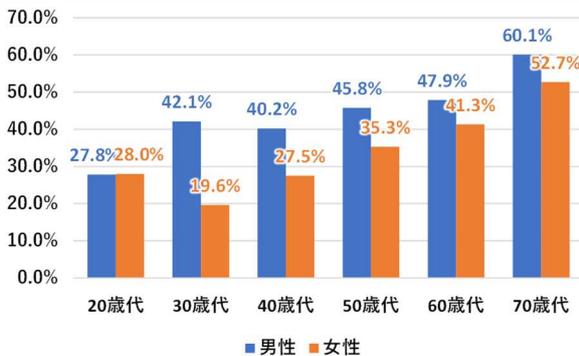
こうした取組から、県民の健康寿命は、男性 72.61 年（全国 26 位）、女性 76.00 年（全国 15 位）と全国下位にあった平成 28 年調査時から改善しています。（図 2-10）

一方で、県民の運動習慣に目を向けると、運動習慣のある人の割合は、男性と比較し、女性（特に働き盛り世代）における割合が少なくなっています。また、子どもの運動時間も男女とも減少傾向にあります。（図 2-11、図 2-12）



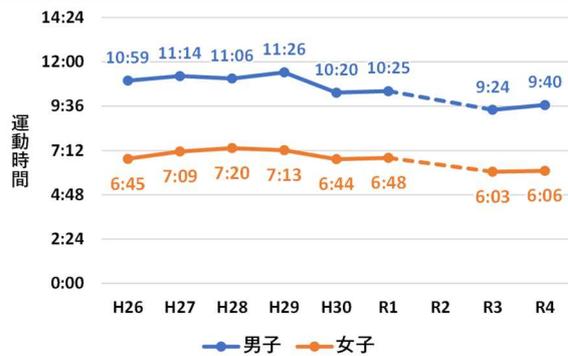
出典：厚生労働省「健康日本 21（第三次）推進専門委員会資料」

図 2-10 平均寿命と健康寿命の全国比較



出典：令和3年度健康づくりに関する調査（秋田県）

図 2-11 運動習慣のある人の割合 (R3)



出典：全国体力・運動能力・運動習慣等調査（スポーツ庁）

図 2-12 1週間の運動時間の推移 (小学校5年生)



(6) 観光：観光資源、観光入込客数、外国人客数

| 現状 | 自転車活用に関する課題 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○豊かな自然環境や温泉資源、道の駅など多様な観光資源が県内全域にバランスよく存在している。 ○観光入込客数は、コロナ禍前の8割まで回復している。 ○外国人客数は増加しているが、他県と比較すると少ない。 | <ul style="list-style-type: none"> □地域の特色を活かしたエリア別の事業展開による地域活性化が必要。 □豊富な地域資源を活かしたサイクルツーリズムの促進が必要。 □外国人観光客が自転車を利用しやすい環境が必要。 |

① 観光資源

秋田県は世界遺産の白神山地をはじめとした自然景観や史跡、豊富な温泉資源などを有しており、海水浴場やスキー場などのレジャー施設も多くあります。観光資源は、地域・ジャンルともに、おおむね県内にバランスよく存在しています。(図2-13)

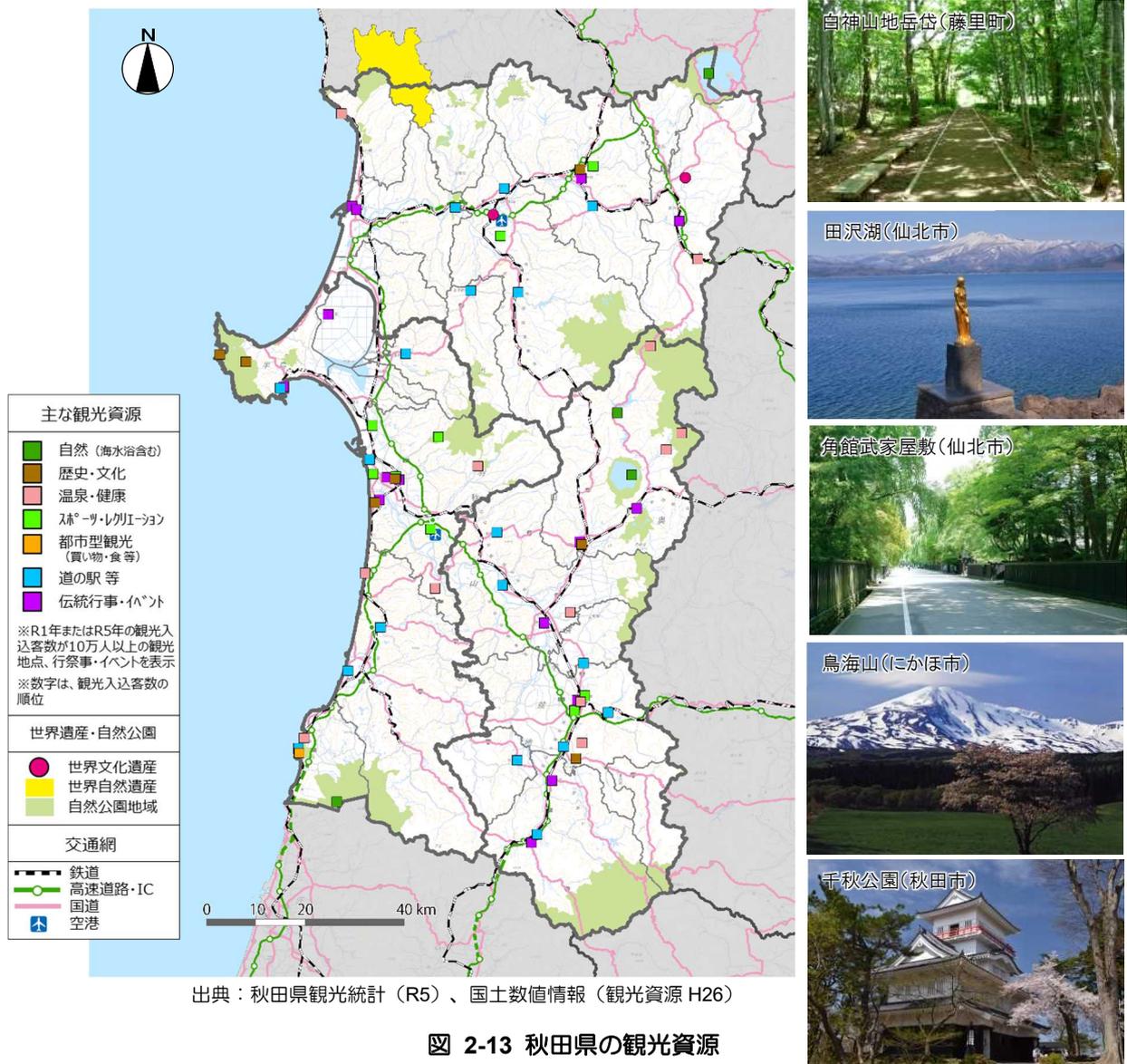


図 2-13 秋田県の観光資源

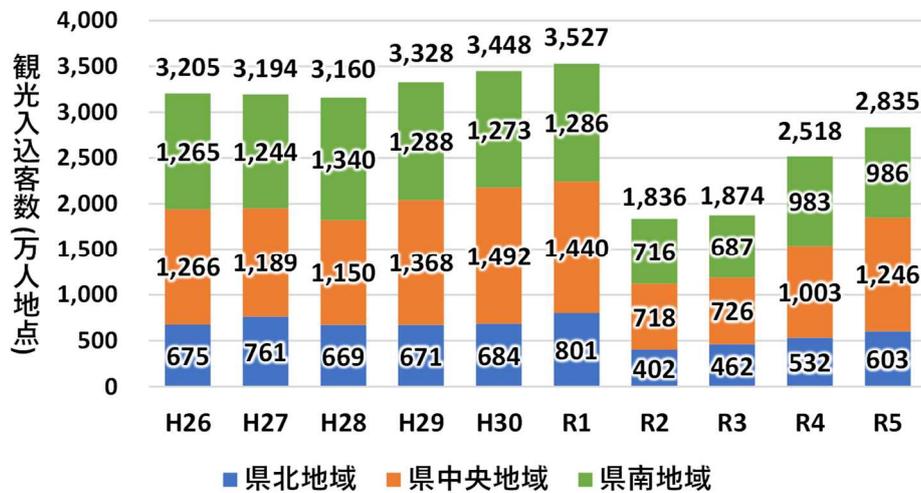


② 観光入込客数、外国人客数

秋田県の観光入込客数は、コロナ禍前（R1年）は約3,527万人まで増加していましたがコロナ禍で急減し、現状（R5年）では約2,835万人（R5年）で、コロナ禍前の8割の水準まで回復しています。（図2-14）

外国人宿泊客数は約9.6万人（R5年）で、コロナ禍後の回復基調にあります。さらなる外国人観光客の誘客や観光消費の拡大を促進するため、外国人観光客が自転車を利用しやすい環境が必要です。（図2-15、図2-16）

＜秋田県の観光入込客数の推移＞



出典：秋田県観光統計（H26～R5）

図 2-14 秋田県の観光入込客数

＜秋田県の外国人宿泊客数の推移＞



出典：観光庁 宿泊旅行統計調査（H26～R5）

図 2-16 秋田県の外国人宿泊者数

＜地域別の外国人宿泊客数の割合（R5）＞



出典：観光庁 宿泊旅行統計調査（R5）

図 2-15 地域別外国人宿泊客数



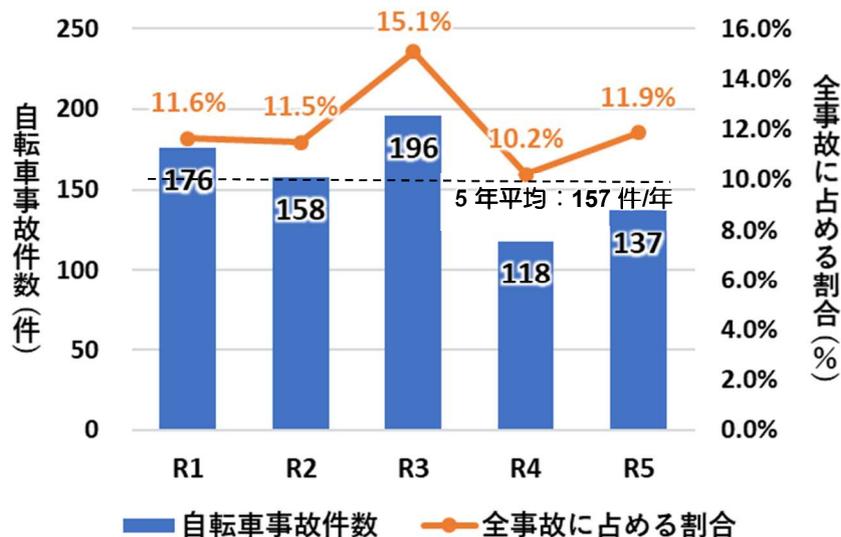
(7) 交通事故

| 現状 | 自転車活用に関する課題 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○過去5年間の自転車事故は、年平均 157 件発生し、対自動車事故が大半を占めるが、歩行者事故や自転車相互事故も発生している。 ○若年層（24 歳以下）が加害側・被害側で半数近くを占め、死亡事故では高齢者がほとんどを占める。 ○自転車事故のヘルメット着用状況は、高齢者で低い。 ○自転車損害賠償責任保険等（以降、自転車保険）の加入率は年々増加している。 | <ul style="list-style-type: none"> □自転車走行環境の安全性向上が必要。 □全ての道路利用者等に対する自転車交通の法令や通行ルールの更なる周知が必要。 □子ども・若年層から高齢者まで全ての年齢層に応じた自転車安全教育の強化が必要。 □自転車保険の更なる加入促進が必要。 |

① 自転車事故件数

県では、自転車の安全で適正な利用を促進するため、令和 3 年 8 月に「秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（以降、秋田県自転車条例）」を制定し、「自転車安全利用五則」の遵守や「自転車保険の加入義務（令和 4 年 4 月 1 日より義務化）」等の周知とともに、自転車事故の削減に努めています。

県内の過去 5 年（R1-R5）の自転車事故件数は 785 件あり、年平均 157 件となっています。傾向としては減少していますが、令和 2～3 年のコロナ禍中では増加しており、全事故に占める割合は 12%前後で横ばいで推移しています。（図 2-17）



※全事故：高速道路・自動車専用道路を含む（以下同じ）

自転車事故：交通事故の当事者（加害・被害いずれも）が自転車もしくは駆動補助機付自転車運転中の事故を集計（以下同じ）

出典：警察庁交通事故統計情報のオープンデータ（R1-R5）

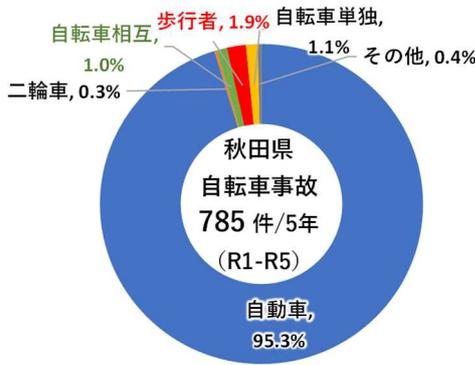
図 2-17 自転車事故件数



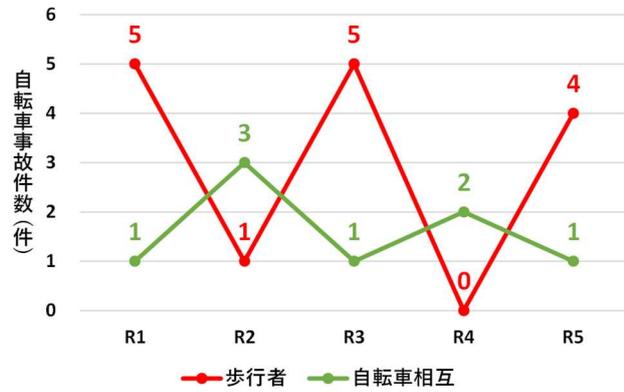
② 当事者別

自転車事故の当事者別でみると、対自動車の事故が9割を占め、自転車が被害側になる事故が大半となっていますが、自転車が加害者となる事故（対歩行者、自転車相互事故）も毎年2～6件発生しています。（図 2-18）

＜自転車事故の当事者別割合＞



＜歩行者事故、自転車相互事故の推移＞



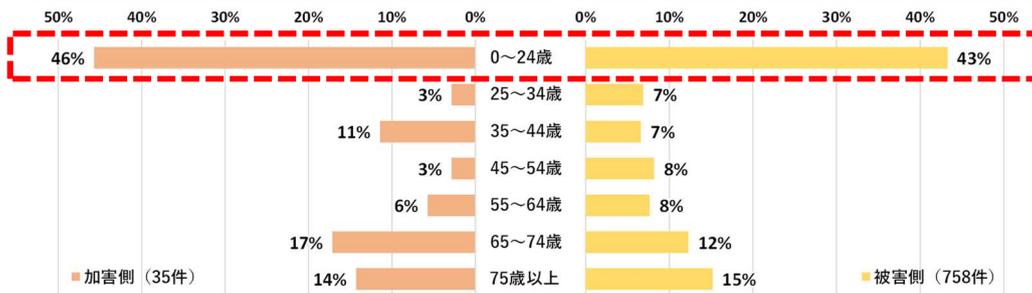
出典：警察庁交通事故統計情報のオープンデータ（R1-R5）

図 2-18 自転車事故の当事者別の発生状況

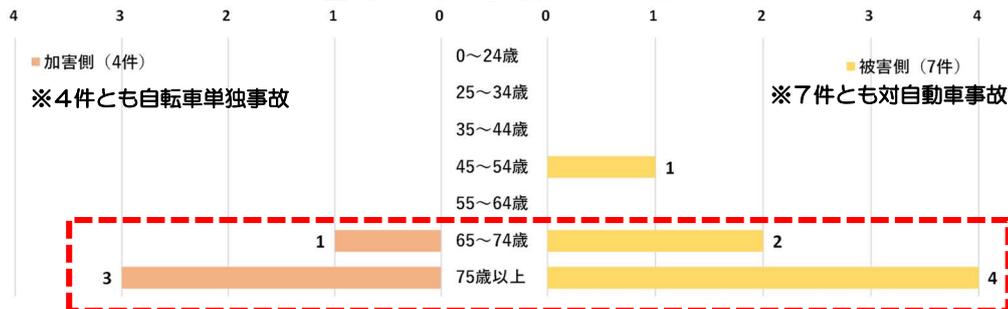
③ 年齢別

自転車事故の年齢層別では、若年層（24歳以下）が加害側・被害側で半数近くを占め多くなっています。また、高齢者（65歳以上）の自転車事故は全体の2割程度ですが、死亡事故に限ると、過去5年間の死亡事故11件のうち高齢者が10件（単独事故4件、対自動車事故6件）とほとんどを占めています。（図 2-19）

＜自転車事故の加害側・被害側の年齢層＞



＜自転車死亡事故の年齢層＞



出典：警察庁交通事故統計情報のオープンデータ（R1-R5）

図 2-19 自転車事故の年齢層別の発生状況



④ ヘルメット着用状況

自転車死傷事故のヘルメット着用状況では、子どもの着用率は41%、高齢者アの着用率は2%と低くなっています。全国の自転車死亡事故では、ヘルメット非着用の致死率は、着用時の約1.9倍に高まります。（図2-20、図2-21）

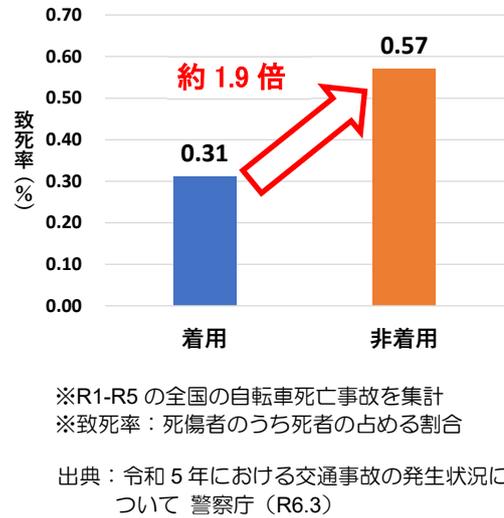
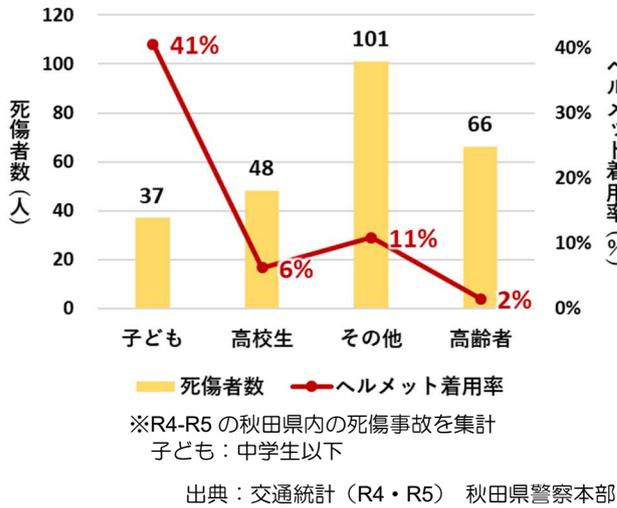


図 2-20 自転車事故の世代別死傷者数とヘルメット着用率

図 2-21 全国の自転車死亡事故のヘルメット着用状況と致死率

⑤ 自転車保険の加入状況

県では、自転車保険への加入が義務化されています。

県民意識調査によると、自転車保険の加入率は、全体ではR2年の27%からR5年では54%と増加していますが、60歳以上が他世代に比べて低くなっています。（図2-22）

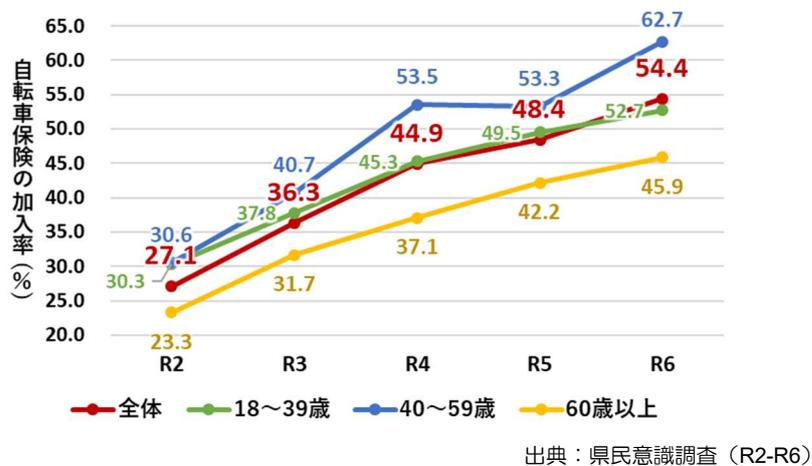


図 2-22 自転車保険の加入率



2-2 秋田県内の自転車利用実態

秋田県内の自転車利用実態を把握するため、全国の自転車利用者のうち秋田県内で自転車を利用したことがある方を対象にWEBアンケート調査を実施しました。

(1) 自転車での走行頻度

| 自転車利用実態 | 自転車活用に関する課題 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○趣味・観光ともに、年1回以下の利用が多い割合を占める。 ○日常利用では、月1回程度の利用が約3割を占める。 | <ul style="list-style-type: none"> □サイクルスポーツの振興による地域の活性化が必要。 □豊富な資源を活かしたサイクルツーリズムの促進が必要。 □移動手段としての自転車利用の促進が必要。 |

趣味での走行頻度は、週に1回程度が最も多い一方で、年に1回以下の利用が約4割となっています。観光での走行頻度は、年に2～5回程度が最も多く、次いで年に1回程度となっています。（図2-23）日常での走行頻度は、月に1回程度が約3割と最も多くなっています。（図2-24）



図 2-23 自転車での走行頻度：趣味、観光



図 2-24 自転車での走行頻度：日常



(2) 自転車出発地までの移動手段

| 自転車利用実態 | 自転車活用に関する課題 |
|----------------------|--------------------------------|
| ○観光時は、約4割が鉄道を利用している。 | □鉄道事業者等の関係機関との連携による受入体制の強化が必要。 |

趣味で自転車を利用する場合、自宅から自転車で移動する人が約4割を占めています。一方で、観光で自転車を利用する場合、自転車出発地まで鉄道を利用する人が約4割を占めています。(図2-25)

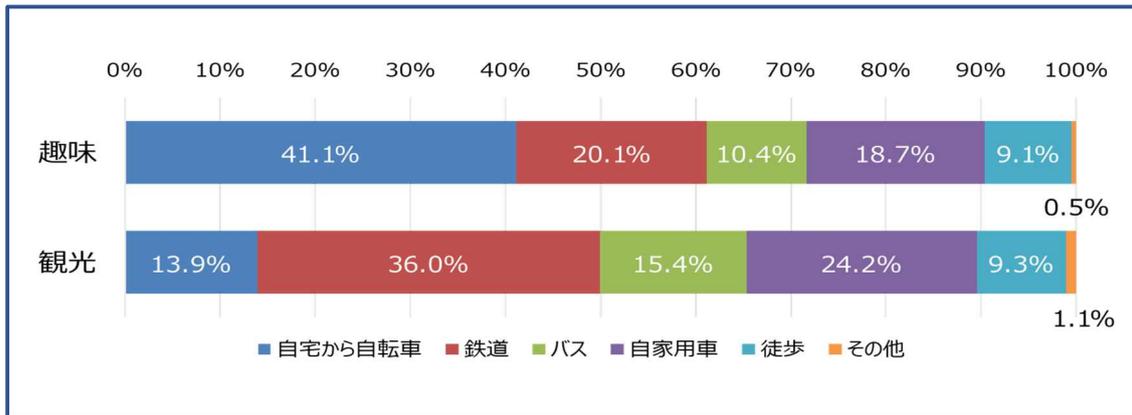


図 2-25 自転車出発地までの移動手段：趣味、観光

(3) 立ち寄り場所

| 自転車利用実態 | 自転車活用に関する課題 |
|----------------------|------------------------------|
| ○趣味・観光ともに、道の駅の利用が多い。 | □道の駅等の地域拠点との連携による受入体制の強化が必要。 |

立ち寄り場所は、趣味ではコンビニエンスストアが最も多く、次いでスーパー・商店、自然・橋・風景、道の駅の順となっています。観光では、コンビニエンスストア、観光・史跡・文化施設、道の駅の順になっています。(図2-26)

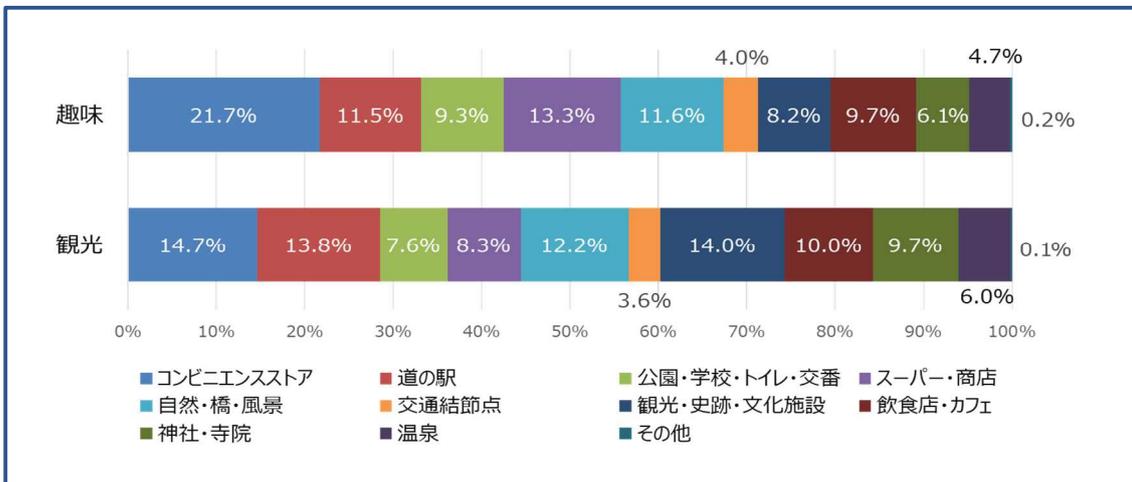


図 2-26 立ち寄り場所：趣味、観光



(4) 宿泊の有無

| 自転車利用実態 | 自転車活用に関する課題 |
|----------------------|------------------------------|
| ○観光での利用の際、約6割が宿泊を伴う。 | □宿泊施設等の関係機関の連携による受入体制の強化が必要。 |

趣味で利用する際は日帰りが約7割ですが、観光で利用する際は宿泊が約6割あります。(図2-27)

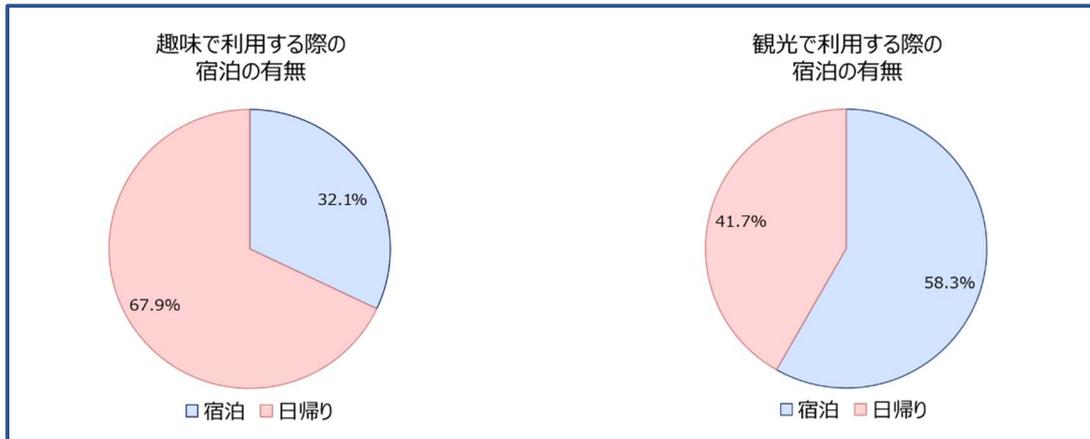


図 2-27 宿泊の有無：趣味、観光

(5) 走行環境に関する自由意見

| 自転車利用実態 | 自転車活用に関する課題 |
|---------------------|-----------------|
| ○走行環境が悪いと回答した人が約6割。 | □走行環境の安全性向上が必要。 |

自由意見では、走行環境は悪いという意見が多くありました。(図2-28)

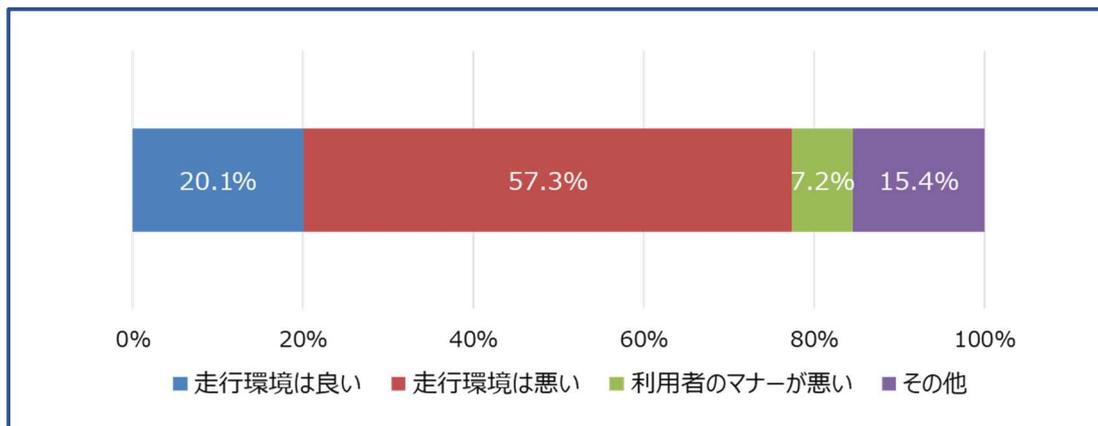


図 2-28 走行環境に関する自由意見



2-3 秋田県内での自転車利用に関する取組

(1) まちづくり（安全で円滑な自転車利用環境の整備）

① 市町村の計画策定状況

| 取組 | 自転車活用に関する課題 |
|-----------------------------------|--------------------|
| ○県内市町村の自転車活用推進計画の策定済みは 11 市町村である。 | □市町村の計画策定支援の強化が必要。 |

県内市町村では令和 2 年度以降に市町村版の自転車活用推進計画の策定が進んでいます。

県内市町村の自転車活用推進計画の策定状況は、策定済みが 11 市町村となっています（R7.2 月時点）。県内市町村の半数以上が未策定となっており、都市部を中心に、市町村の計画策定の支援を更に強化する必要があります。（図 2-29）

| 広域圏 | 市町村 | 策定年月 |
|-------|------------|-------------|
| 県北地域 | 小坂町 | 令和 2 年 10 月 |
| | 上小阿仁村 | 令和 3 年 2 月 |
| 県中央地域 | 潟上市 | 令和 3 年 2 月 |
| | 男鹿市 | 令和 5 年 3 月 |
| 県南地域 | 由利本荘市 | 令和 6 年 10 月 |
| | 横手市 | 令和 3 年 3 月 |
| | 大仙市 | 令和 6 年 3 月 |
| | 美郷町 | 令和 5 年 3 月 |
| | 東成瀬村 | 令和 6 年 2 月 |
| | 湯沢市 | 令和 7 年 2 月 |
| 羽後町 | 令和 7 年 2 月 | |
| 県計 | 11 市町村 | |

出典：秋田県調べ

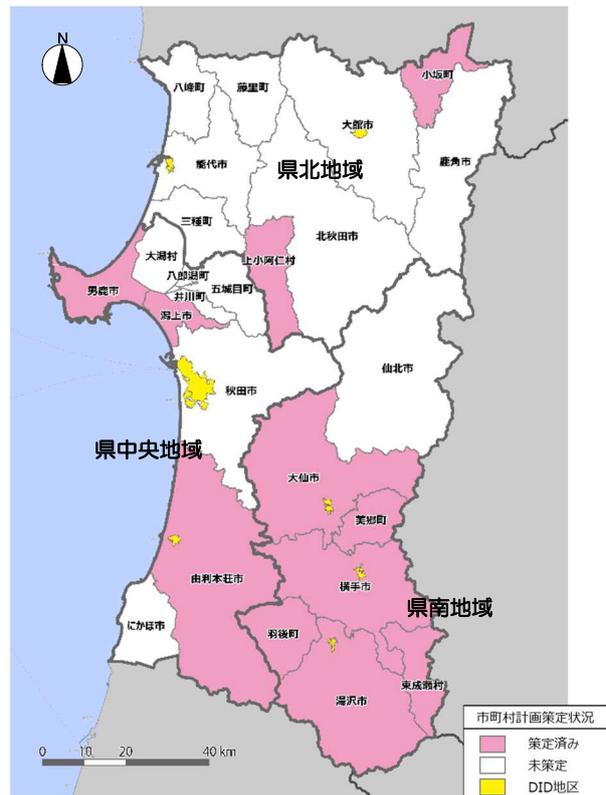


図 2-29 県内市町村の自転車活用推進計画の策定状況（R7.2 月時点）

※国は計画的な自転車通行空間の整備と総合的な自転車活用施策の推進のため、令和 12 年までを目途に、日常的な自転車利用が見込める DID 地区（*）を有する 825 市町村の自転車活用推進計画の策定を目指している。

*DID 地区とは、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域（特に人口密度が高い地域）を定めたものである。



② 自転車通行空間の整備状況

| 取組 | 自転車活用に関する課題 |
|-------------------------------|------------------------------|
| ○地域の道路事情に応じた自転車通行空間の整備を進めている。 | □安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備の推進が必要。 |

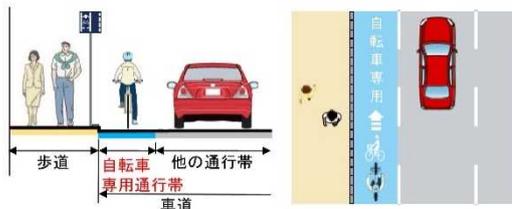
県では、これまで限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩行者、自転車、自動車の交通量、沿道状況等を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めてきています。（図 2-30）

●県内における整備形態別の自転車通行空間整備状況

①普通自転車専用通行帯

（都）川尻広面線（明田地下道）においては、車道に視覚的に分離された自転車のみが通行できる車線を整備しており、自転車通行空間を確保しています。

整備形態のイメージ



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

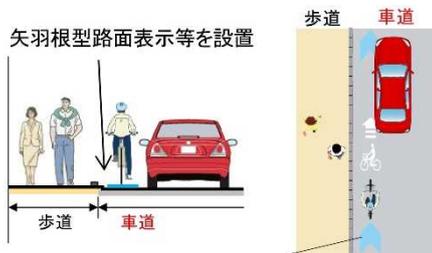
（都）川尻広面線（明田地下道）



②車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）

（主）男鹿半島線、（主）秋田八郎潟線では、自転車が通行位置と進行方向をピクトグラム等で明示することにより、自転車の安全な通行を促しています。

整備形態のイメージ



矢羽根型路面表示等で注意喚起

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

（主）男鹿半島線

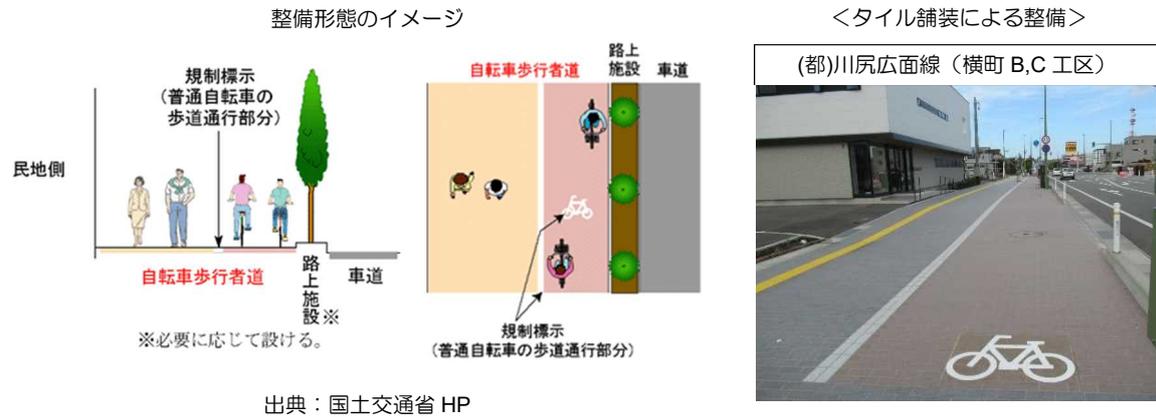




③自転車歩行者道（視覚的分離）

（都）川尻広面線（横町 B,C 工区）では、着色されたタイルの整備による色分けやピクトグラムを用いた路面標示等で視覚的に分離することにより自転車の通行空間を明示し、歩行者の安全を確保しています。

また、（都）明田外旭川線では自転車の通行空間の両端を青ラインで明示しているほか、（都）川尻広面線（寺町工区）や（主）秋田岩見船岡線においては、案内効果を高めるため、歩行者の通行部分と路面の色彩を変えて自転車通行空間を確保するなど、多様な手法で整備を進めています。



<タイル舗装による整備>



<アスファルトのカラー舗装による整備>



図 2-30 自転車通行空間の整備状況



(2) 健康・スポーツ（自転車活用による健康増進とサイクリングスポーツの振興）

① 運動習慣の定着に向けた取組

| 取組 | 自転車活用に関する課題 |
|---|--|
| <p>○ウェブサイトなどの媒体を活用した自転車による健康づくりの発信に取り組んでいる。</p> <p>○企業等における健康経営の支援を通じた自転車活用の促進に取り組んでいる。</p> | <p>□運動習慣の定着に向けて、自転車を活用した健康づくりや自転車通勤の促進など継続的な広報啓発が必要。</p> |

県では、県民の健康寿命の延伸のために、運動習慣の定着に向けた取組を推進しています。

その一環として、ウェブサイトなどの媒体を活用し、自転車を活用した健康づくりの啓発を行っています。（図 2-31）

また、働き盛り世代への健康づくり推進のため、健康経営に積極的に取り組む法人等を認定しその取組を支援する「秋田県版健康経営優良法人認定制度」を設け、職場を通じた運動習慣の定着を図っています。（図 2-32）



◎身体活動とは

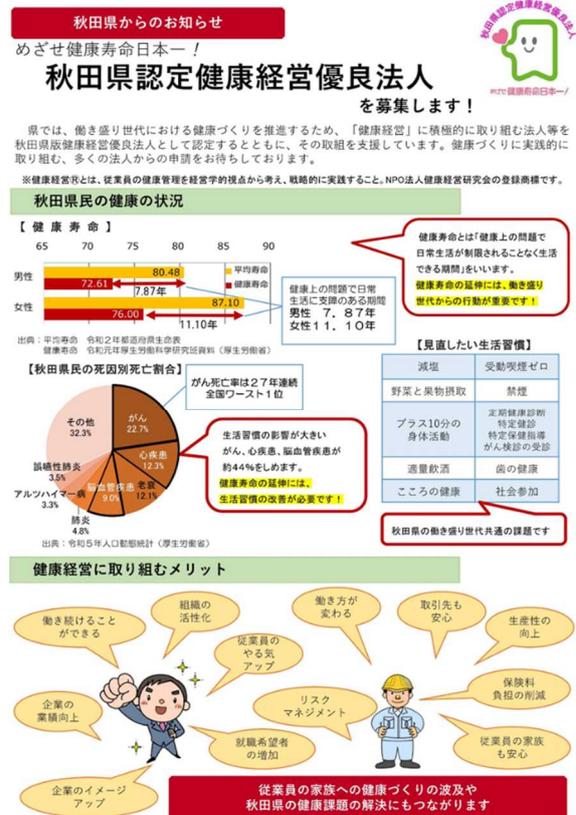
「運動」だけでなく「生活活動」も含まれ、生活活動量を増やすことによって、運動と同じ効果が得られます。体を動かすチャンスは日常生活のいろいろな場面にあります。

○1,000歩と同様の身体活動例（おおよその目安）



出典：ウェブサイト「秋田健」（秋田県健康づくり県民運動推進協議会）

図 2-31 健康づくり支援サイト「秋田健」



出典：秋田県 HP「秋田県版健康経営優良法人認定制度」

図 2-32 秋田県版健康経営優良法人認定制度



② 県内のサイクリング大会

| 取組 | 自転車活用に関する課題 |
|--|---|
| ○規模の大きな大会が開催されている。 ○誰でも参加可能な大会が開催されている。 | □より一層の誘客やサイクルスポーツの振興に向け、広報活動の強化が必要。 □サイクルスポーツの振興による地域活性化が必要。 |

県内ではサイクリングの主な大会として、8つの大会が開催されています。

いずれも規模は大きく、コース設定も豊富で、タイムレースではない形式もあり、誰でも参加可能なイベント性の高いものが開催されています。（表 2-1、図 2-33）

表 2-1 主なサイクリング大会

| 名称 | 主催者 | 実施場所 | 開催期日 | 内容・特徴 |
|---|--|-------------------------|---------------------------|--|
| ハチ公きりたんぼライド | 大館市、スポーツコミッション大館 | 大館市、北秋田市、鹿角市、小坂町 | 2024年 6月23日 | ファイター(150km)、チャレンジ(100km)、エンジョイ(60km)、ファミリー(10km)の4コース。 【募集:600名】 |
| サイクルポール シーズンV・あききたいちステージ | ツール・ド・ニッポン、大館市、スポーツコミッション大館 | 大館市、北秋田市、鹿角市、小坂町 | 2024年 6月24日～ 11月30日 | ツール・ド・ニッポンが主催する全国的サイクルイベント。「あききたいちステージ」はフルコース(150km)、メインコース(90km)、ミドルコース(60km)、ショートコース(25km)の4コース。 【期間中にスマホ等で随時エントリー】 |
| 第34回秋田トライアスロン芭蕉レース象潟大会 ナショナルチャンピオンシリーズ(スタンダード)第2回大会 | にかほ市スポーツイベント開催実行委員会 | にかほ市 | 2024年 7月21日 | <一般の部> 競技内容(全51.5km) スイム1.5km、バイク40km、ラン10km (一般部門のほかジュニア部門等4部門あり) |
| 第37回「矢島カップ Mt.鳥海バイシクルクラシック」(※2024年大会は大雨により開催中止) | 矢島カップ Mt.鳥海バイシクルクラシック実行委員会・秋田県自転車競技連盟 | 由利本荘市 | 2024年 7月27日・ 28日 | タイムトライアルの1stステージ(8km、小学生タイムトライアル:3.3km)、ヒルクライムの2ndステージ(27km、標高1,100m)の2コースあり。 【募集:1,950名】 |
| 2024 WSR(ソーラーカー/グリーンフリード)&WSBR(ソーラーバイシクル) | ワールド・グリーン・チャレンジ組織委員会 | 大潟村 | 2024年 8月9日～ 8月12日 | カテゴリーA・B(100km)、カテゴリーS・F(耐久ラリー) 【期間中に随時エントリー】 |
| かまくら・ライド2024 | かまくら・ライド実行委員会 | 横手市 | 2024年 9月15日 | ロング(109km)、ミドル(53km)ショート(25km)の3コース。大会前日に前夜祭あり。 【募集:800名】 |
| GREAT EARTH あきた男鹿半島なまはげライド2024 | あきた男鹿半島なまはげライド実行委員会 | 男鹿市 | 2024年 9月29日 | ①ロングコース(100km) ②ミドルコース(60km) ③トライアルコース(25km) 【募集:300名】 |
| 白神山地一周 シライチサイクルロゲイニング2024 | 環白神エコツーリズム推進協議会(弘前市、深浦町、鱒ヶ沢町、西目屋村、能代市、大館市、八峰町、藤里町) | 秋田県(能代市、大館市、八峰町、藤里町)青森県 | 2024年 10月4日～6日 | 白神山地周辺の秋田県・青森県を周遊するサイクルイベント。ルート指定はなく、3日間で特定チェックポイントでポイントを獲得し合計獲得得点を競う。(シライチ:白神山地一周は300km) 【募集:100名】 |



出典：かまくら・ライド
(一般社団法人横手市観光推進機構 提供)



出典：矢島カップ Mt.鳥海バイシクルクラシック
(由利本荘市 提供)



出典：ハチ公きりたんぼライド
(大館市 提供)



出典：シライチサイクルロゲイニング
(環白神エコツーリズム推進協議会 提供)

図 2-33 主なサイクリング大会の開催状況



(3) 観光（受入体制の強化と豊富な観光資源を活かしたサイクルツーリズムの促進）

① 「AKITA 里山サイクリング推進事業」

| 取組 | 自転車活用に関する課題 |
|--|---|
| <p>○7エリア7コースが設定済みで公式 HP で紹介。 ○訪日外国人に配慮し、HP を多言語対応させ情報を発信。 ○道の駅と連携し、利用者に対するバックアップ体制を整備。</p> | <p>□より一層の誘客やサイクルツーリズムの推進に向け、広報活動の強化が必要。 □道の駅等の地域拠点との連携による受入体制の強化が必要。</p> |

県では、「AKITA 里山サイクリング推進事業」を進めており、令和元年（平成31年）度までに7エリア7コースを設定しています。（図 2-34、図 2-35）

サイクリングコース等を紹介している公式 HP は複数言語に対応しており、訪日外国人を配慮した情報発信を行っています。また、各種体験プログラムやイベントを紹介するなど、より一層の誘客を目指し、事業を推進しています。

「AKITA 里山サイクリング推進事業」

| 1. 平成28～30年度 | 2. 令和元年度 | 3. 令和2年度以降 |
|---|--|--|
| <p>可能性調査</p> <ul style="list-style-type: none"> 受入可能性等に関する調査を実施し、7エリア7コースを選定。 ① 鹿角・大館エリア ② 秋田内陸縦貫鉄道北部エリア ③ 秋田内陸縦貫鉄道南部エリア ④ 十文字・湯沢エリア ⑤ 由利高原鉄道エリア ⑥ 秋田市内エリア ⑦ 男鹿・五城目エリア  <p>受入環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 各エリアに地域ネットワークを設け、情報共有や協力体制を確立。 各コース上にサイクルステーションの整備。（サイクルパー50ヶ所、メンテナンスキット33ヶ所設置） 調査により選定された7エリア7コースの体験プログラムを造成し台湾旅行会社招聘等による検証を実施。 <p>情報発信、誘客促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 専用Webサイトの構築、コースや体験プログラム等の紹介。 イメージ動画の撮影、配信。 台湾旅行商品サイトでのバナー広告、台湾雑誌掲載。 里山サイクリングPRイベント、台湾インフルエンサー招聘。 <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> H28～H30の3年間で、受入態勢整備をすすめてきたが、今後、地域主体の自走に向けては、ガイド付きツアーの確立と、「AKITA 里山サイクリング」の魅力を知ることが必要である。 | <p>魅力あるコンテンツの確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ●サイクリングイベントの実施 県が主体となって行ってきた里山サイクリングを、地域主体の自走へと繋げるために、サイクリングイベントを実施し魅力をPRするとともに、イベントを通してモデルとなるガイド付きツアーの実施体制を確立する。 ・「AKITA 里山サイクリング」を地元で根付かせるためにも、サイクリングイベントを通して地元へ楽しさを伝えていく。 <p>【実施内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> これまでに、7エリア7コースを造成したが、その中からリーディングモデルとなるコースを選び、里山サイクリングを体験出来るサイクリングイベントを実施する。 イベントには、一般募集のほか、台湾サイクリストやインフルエンサー等を招聘し、里山サイクリングの魅力発信してもらう。 今後のガイド付きツアーをよりよいものとするため、イベントを実施する中で、ガイドの質の向上、体験プログラムのさらなる磨き上げも行う。 <p>【招聘者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 台湾サイクリストと台湾インフルエンサー 4名 国内サイクリスト 4名 <p>【開催時期】</p> <ul style="list-style-type: none"> 年1回(6月～7月) | <p>地域主体の自走へ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●今後の方向性 これまでは県が主体となって、受入環境整備をし、「AKITA 里山サイクリング」を魅力あるコンテンツとして確立してきたので、今後は地域へ引き継ぎ、継続して実施していく。 ●目指す姿 魅力あるコンテンツとして「AKITA 里山サイクリング」を地域が主体となって運営していく。 岐阜県の「飛騨里山サイクリング」のように、年間を通して外国人が楽しめるコンテンツとして定着する。 コンテンツとして定着することで、サイクリングが人気である台湾からの、より一層の誘客が図られる。 <p>【今後の県としての取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域主体の自走後も、台湾等のセールスの際に「AKITA 里山サイクリング」を紹介するなどして、フォローアップをしていく。 |





図 2-34 「AKITA 里山サイクリング事業」の概要



「AKITA 里山サイクリング」モデルコース

公式ホームページでは、7つのモデルコースと、コースごとの体験プログラムやイベントを紹介。「道の駅」と提携し、県内全ての「道の駅」で自転車のメンテナンスキット（パンク修理キット、六角レンチセット、空気入れ）を無償貸出するなど、利用者へのバックアップ体制を整備。

AKITA SATOYAMA CYCLING

AKITA 里山サイクリングは全7コース。
風景や町並み、風の香りや温度を感じながら五感を使って季節ごとの美しさを深くお楽しみください。



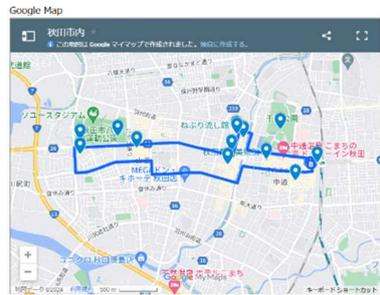
AREA 3 The area of Kazuno

Hachimantai, an area with many local attractions such as, Onsen, Hokugen peach field, Kazuno apple field, Kiritampo, Horumon.

Please find the details about course from QR code on the right



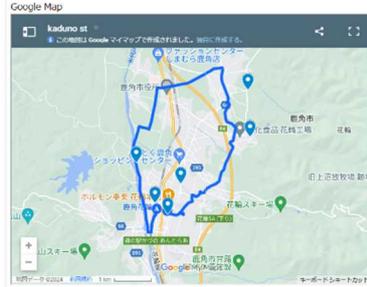
①秋田市内エリア



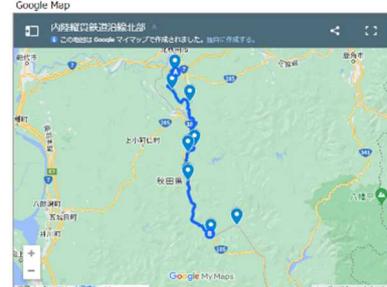
②男鹿半島エリア



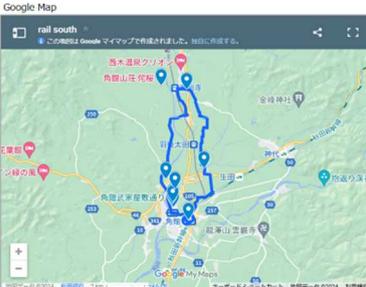
③鹿角エリア



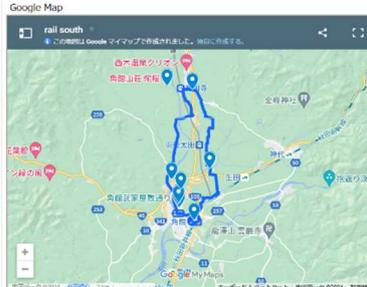
④秋田内陸縦貫鉄道北部エリア



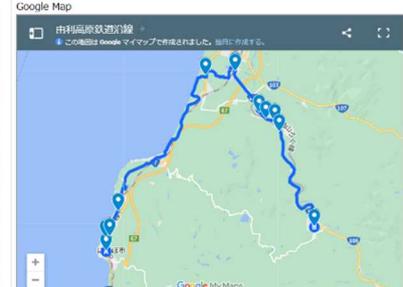
⑤秋田内陸縦貫鉄道南部エリア



⑥増田エリア



⑦由利高原鉄道エリア



出典: AKITA Satoyama cycling HP

図 2-35 「AKITA 里山サイクリング事業」のモデルコース



② レンタサイクル

| 取組 | 自転車活用に関する課題 |
|--|---|
| <p>○県公式観光サイト「アキタファン」や民間事業者等ではレンタサイクルに関する情報を発信している。</p> <p>○地域の鉄道駅周辺や道の駅等でレンタサイクルを実施している。</p> | <p>□自転車利用促進やサイクルツーリズムの推進に向け、広報活動の強化が必要。</p> <p>□道の駅等の地域拠点との連携による受入体制のさらなる強化が必要。</p> |

県公式観光サイト「アキタファン」や多言語観光サイト「STAY AKITA」では、レンタサイクル等の情報を掲載し、サイクルツーリズムに関する情報発信を行っています。（図 2-36）

また、駅前の観光案内施設では、民間企業や団体においても自転車の貸出しを行っています。貸出しの際には、駅周辺の散策マップを配布するなど、まちの魅力や見どころを積極的に紹介している施設も見られます。（表 2-2、図 2-37）



出典：県公式観光サイト「アキタファン」

図 2-36 県公式観光サイト「アキタファン」

表 2-2 主なレンタサイクル (1/2)

| 名称 | 主催者・問合せ先 | 実施場所 | 内容・特徴 |
|-------------|--|------|--|
| 駅レンタサイクル | 駅レンタカー秋田営業所 | 秋田市 | 駅レンタカー営業所にて電動アシスト式自転車の貸出を実施。 【20台 4月1日～11月30日】 レンタサイクル営業時間 9:30～19:00 会員証等の提示で50%OFFの特別企画(期間限定)等も実施。 |
| サイクリングターミナル | ㈱雄和振興公社秋田市雄和サイクリングターミナル | 秋田市 | グラウンドゴルフ場やレストランのある秋田市雄和観光振興施設内において自転車の貸出(2時間制限)を実施。 レンタサイクル営業時間 9:00～16:30【4月1日～11月30日】 大人用(15台)、子供用(10台)、タンデム(2人乗り4台、敷地内限定)を用意。 |
| レンタサイクル | (公財)秋田観光コンベンション協会 秋田市観光文化スポーツ部 観光振興課 | 秋田市 | 観光案内所にて無料で自転車の貸出を実施。 レンタサイクル営業時間 9:00～18:30(11月は17:30まで) 【11台 4月1日～11月30日】 秋田駅にて電動アシスト自転車の有料貸出 10台 観光案内所(秋田駅)にて観光向けの無料貸出 10台 |
| レンタサイクル | ㈱雄和振興公社 | 秋田市 | 雄和観光振興施設にて施設内での無料貸出 |
| レンタサイクル | ㈱道の駅ふたつ | 能代市 | クロスバイク(一人乗り)S.M 各2台 1時間 100円 タンデム自転車(二人乗り) 2台 1時間 200円 受付カウンター・電話予約より利用申し込み(1か月前の9時より受付) 利用時間 4月～10月 9:00～17:00 |



2. 秋田県を取り巻く現状と自転車活用に関する課題



表 2-2 主なレンタサイクル (2/2)

| 名称 | 主催者・問合せ先 | 実施場所 | 内容・特徴 |
|---------|--|-------|---|
| レンタサイクル | (一社)横手市観光推進機構 | 横手市 | e-bike 1時間 1,000円 1日 5,000円 延長 30分ごと 500円 ロードバイク 1時間 500円 1日 3,500円 延長 30分ごと 250円 利用時間 9:00~18:00(貸出受付は 17:00 まで) ※3月・11月は~17:00(貸出受付は 16:00 まで) |
| レンタサイクル | (一社)大館市観光協会 | 大館市 | 秋田犬の里内の大館市観光協会貸出。4月1日~(降雪期間は休止) 26インチ軽快車 半日(4時間まで)300円、1日(9時~16時 30分)500円 電動アシスト自転車 1日 1,000円 |
| レンタサイクル | 男鹿観光協会(DMO) | 男鹿市 | 男鹿自転車(シーガル)(男鹿駅周辺)にて e-Bike・ロードバイクの有料貸出 e-Bike4台、ロードバイク4台 |
| レンタサイクル | 男鹿自転車 | 男鹿市 | e-bike 1時間 1,000円 1日 5,000円 延長 30分ごと 500円 ロードバイク 1時間 500円 1日 3,500円 延長 30分ごと 250円 利用時間 9:00~18:00(貸出受付は 17:00 まで) ※3月・11月は~17:00(貸出受付は 16:00 まで) |
| レンタサイクル | 秋田県湯沢市観光物産協会 | 湯沢市 | 普通自転車 2台 無料貸出(予約の受付はなし) 利用時間 11:30~15:30 休業 12月~3月 |
| レンタサイクル | 鹿角市 | 鹿角市 | 道の駅かつの、鹿角駅前観光案内所にて無料貸出 利用時間 4月下旬~11月下旬 9:00~16:00 (天候等により変動あり) |
| レンタサイクル | 由利地域観光推進機構 | 由利本荘市 | サイクリングターミナルやまゆりにて貸出 営業期間:令和6年5月2日から10月6日まで 営業時間:午前9時30分から午後3時30分まで 休業日:月曜日 料金:レンタルサイクル1台 460円(子供360円~) |
| レンタサイクル | 北欧の社公園パークセンター | 北秋田市 | 利用料金 大人貸出料 200円、子ども貸出料 100円 レンタル 自転車(20インチ、22インチ、24インチ、26インチ、幼児用ストライダー) 体験可能時期 4月下旬~11月 末営業時間 9:00~16:50(11月は 16:00 まで) |
| レンタサイクル | (一社)にかほ市観光協会 | にかほ市 | 利用料金/ 8,000円~14,000円 レンタル/ E-bike 本体、自転車用ヘルメットは料金に含む。サドルカバー1,000円。 営業時間/ 8:30~17:00(季節によって変動あり) 体験可能時期/ 通年 定休日/ 第3水曜(7、8月は無休) |
| レンタサイクル | (一社)にかほ市観光協会 | にかほ市 | <観光協会> 9:00~17:00 受付:観光協会窓口(にかほ市内) ※予約は受け付けておりません <象潟(きさかた)駅> 10:00~14:30(休/火曜・水曜) 受付:象潟駅案内所 ※予約は受け付けておりません |
| レンタサイクル | 下田レンタサイクル(魚弘) | 仙北市 | JR角館駅前2箇所にて自転車の貸出を実施。1時間 300円 営業時間 9:00~18:30 休業 12月~3月 ※秋田内陸線に乗り角館駅で下車した後、駅員から「サイクル割引券」をもらい、レンタル時に提示すると1時間あたり100円引き利用可能 |
| レンタサイクル | 田村自転車店 | 仙北市 | 田沢湖畔にて観光向けの有料貸出 50台 営業時間 4月中旬~11月上旬 |
| レンタサイクル | NPO 法人ふじさと元気塾 | 藤里町 | マウンテンバイク(7台)、ロードバイク(3台)。半日 1,500円 1日 2,000円 |
| レンタサイクル | 山本酒造店 | 八峰町 | LABO and CAFE YAMAMOTO にて E バイク有料レンタル 1時間 600円 |
| レンタサイクル | 美郷町 あきた美郷づくり株式会社(第三セクター) | 美郷町 | 町内の観光施設で観光向けの有料貸出 モンベルフレンドタウン 美郷町 |
| レンタサイクル | 株式会社 NOIS ①yado & kissa UGO HUB ②阿専 asen | 羽後町 | 町内の観光施設で観光向けの有料貸出 |



2. 秋田県を取り巻く現状と自転車活用に関する課題



● レンタサイクルの取組事例

＜男鹿市（男鹿半島レンタサイクル）＞

OGA BICYCLE PENINSULA

スポーツバイクで半島の雄、男鹿の日々を感じよう。
Bike Rental
レンタサイクル
e-bike(電動アシスト付き自転車)・ロードバイク
e-bike (MTS) & Roadbikes
Fri, Sat, Sun, Mon in Mar. - Nov.
金・土・日および祝日
9:00-18:00
3/11まで17:00 貸出受付は終了1時間前まで
貸出受付は終了1時間前まで

| e-bike | | ロードバイク | |
|--------|--------|--------|--------|
| 1時間ごと | 1日 | 1時間ごと | 1日 |
| 1,000円 | 5,000円 | 500円 | 3,500円 |
| 500円 | 500円 | 250円 | 250円 |

ご予約・お問い合わせは ☎070-2016-6697

出典：男鹿なび HP

＜能代市（道の駅ふたつ）＞

レンタサイクル START

おすすめのスポット

- 道の駅ふたつ1F きみまち公民館
- 道の駅ふたつ1F 二ツ井町商店街
- 道の駅ふたつ1F 七郎山商店街

○受付場所 / 受付カウンター
○利用時間 / 9:00~17:00 (4月~10月)
○利用料金

| | | |
|---------------|--------|------|
| クロスバイク (一人乗り) | 1台 1時間 | 100円 |
| タンデム車 (二人乗り) | 1台 1時間 | 200円 |

○利用条件

- ・クロスバイク (S) は、身長144cm以下、耐荷重量90kg以下
- ・クロスバイク (M) は、身長135cm以上、耐荷重量90kg以下
- ・タンデム (二人乗り) は、身長144cm以上、耐荷重量 (二人) 180kg以下
- ・18歳未満の場合、親権者が同伴出来る方に限ります

（お問合せ）株式会社道の駅ふたつ ☎0185-34-5111 営業時間 9時00分～19時00分

出典：道の駅ふたつ HP

＜鹿角市（道の駅かづの）＞



出典：道の駅かづの HP

＜にかほ市（にかほオーライド）＞



出典：(一社)にかほ市観光協会
NIKAHO OUTDOOR BASE HP

＜大館市（秋田犬の里）＞



出典：(一社)大館市観光協会 HP

＜横手市（かまくらレンタサイクル）＞



出典：(一社)横手市観光推進協会 HP

無料レンタサイクル「ちょいのりくん」（秋田内陸縦貫鉄道）（北秋田市）



無料レンタサイクル

魅力あふれる阿仁合駅・米内沢駅・合川駅周辺を自転車に乗って、お気軽に散策してはいかがでしょうか。駅周辺散策マップもご用意しています。

| 実施駅 | 実施日 | 台数 | 備考 |
|------|-------------|-------------|----------------------|
| 阿仁合駅 | 令和6年11月上旬まで | 電動アシスト付き 3台 | 秋田内陸縦貫線ご利用のお客様へのサービス |
| 米内沢駅 | | シティサイクル 4台 | 誰でも利用可能 |
| 合川駅 | | 電動アシスト付き 2台 | 秋田内陸縦貫線ご利用のお客様へのサービス |



図 2-37 主なレンタサイクルサービスの事例



④ サイクリングコース

| 取組 | 自転車活用に関する課題 |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| ○大規模自転車道や広域的なサイクリングコースが設定されている。 | □自転車利用促進やサイクルツーリズムの推進に向け、広報活動の強化が必要。 |

県内では秋田市周辺の3つの大規模自転車道のほか、能代山本地域、横手市、大仙市・仙北市周辺、田沢湖、男鹿市など6エリアで地域の資源を活かしたサイクリングコースが設定されています。（表2-3、図2-39）

表2-3 主なサイクリングコース

| 名称 | 設置場所 | 概要 | コース数、延長 |
|---------------------|-----------------|--|---------------|
| 雄和仁別自転車道 | 秋田市 | 大規模自転車道：一般県道401号雄和仁別自転車道線(仁別雄物川自転車道) | 総延長：35.4 km |
| 秋田河辺雄和自転車道 | 秋田市 | 大規模自転車道：一般県道402号秋田河辺雄和自転車道線(秋田中央公園自転車道) | 総延長：27.4 km |
| 秋田男鹿自転車道 | 秋田市、湯上市、男鹿市 | 大規模自転車道：一般県道403号秋田男鹿自転車道線 | 総延長：38.6 km |
| 秋田県立中央公園マウンテンバイクコース | 秋田市 | 県立中央公園内の青少年教育ゾーンにあるマウンテンバイクコース。わくわくコース、ハラハラコースの2コース。 | 全2コース、約3.2km |
| 自転車で巡る！あきた白神 | 能代市、藤里町、三種町、八峰町 | 能代山本地域において、鉄道駅や道の駅を起点に、街中の観光名所をゆったり巡るコースや、白神山地を駆け抜けるヒルクライムコース。 | 全24コース、約380km |
| サイクリング「ぶらちやり」 | 横手市 | 市内のサイクリングコースを紹介したマップ「ぶらちやり」を発行。公共施設など7か所に、ロードバイクなどを留めることができる秋田杉のスタンドを設置。 | 全3コース、約36km |
| 男鹿半島おすすめサイクリングコース | 男鹿市 | 男鹿半島のおすすめサイクリングコースとして、男鹿駅前(レンタサイクル施設：男鹿自転車舎)を起点に、男鹿水族館、なまはげ館、男鹿温泉郷、ゴジラ岩、入道崎、男鹿半島一周コースなど。 | 全20コース、約652km |
| インバウンドサイクリング | 大仙市、仙北市、美郷町 | 大仙市、仙北市、美郷町にまたがるサイクリングコース。自然や歴史資源、有名観光地を経由するコース。 | 全10コース、約398km |
| 田沢湖周回道路サイクリング | 仙北市 | 田沢湖の周回道路を利用した一周約20キロメートル、所要時間2～3時間のサイクリングロード。 | 田沢湖周回、約20km |

＜自転車で巡る！あきた白神（能代市等）＞



出典：秋田県 HP

＜サイクリング「ぶらちやり」（横手市）＞



出典：横手市 HP

＜男鹿半島おすすめサイクリング（男鹿市）＞



出典：男鹿ナビ HP

図2-39 主なサイクリングコースの事例



(4) 安全 (自転車利用に対する安全対策の推進)

① 自転車の安全利用

| 取組 | 自転車活用に関する課題 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○「秋田県自転車条例」が制定されている。 ○関係機関が協力し、自転車等利用者に対する安全意識の啓発や、家庭・学校・地域・職場等での自転車安全教育を実施している。 | <ul style="list-style-type: none"> □「自転車安全利用五則」等の交通安全意識の向上のため、自転車に関する法令や通行ルールの周知が必要。 |

県では、自転車の安全で適正な利用を促進するため「秋田県自転車条例」を制定（令和3年8月1日施行）し、交通安全協会等と連携しながら、「自転車安全利用五則」の遵守や「自転車保険の加入義務」などの周知を図っています。

また、自転車利用者の交通安全意識の向上を図るため、関係機関が協力しながら「自転車の安全利用推進運動」などにも取り組んでいます。（図2-40、表2-4）



出典：秋田県HP
図 2-40 秋田県自転車条例の概要

表 2-4 自転車の安全利用推進運動（R6年度）

| 推進項目 | 主な推進事項 |
|-----------------------|--|
| 自転車等利用者に対する安全知識と意識の啓発 | <ul style="list-style-type: none"> ●「自転車安全利用五則」等の自転車利用者における交通ルールと交通マナーの浸透を図り、自転車の安全な利用を促進する。 ●特定小型原動機付自転車等の新たなモビリティに関する法令上の区分や利用方法等について、正しい知識の周知徹底と安全な利用を促進する。 ●自転車運転者講習制度の周知を図り、危険行為等の防止を徹底する。 ●夕暮れ時や夜間に自転車を利用する場合は、明るい目立つ色の服装と自転車側面への反射器材の備付けに努める。また、乗車時にはヘルメットを着用することのほか、ライトの確実な点灯により、他の通行車両や歩行者に自車の存在を早めに知らせるなど、安全対策を徹底する。 ●自転車安全整備店等における定期的な点検整備を促進する。 ●自転車事故による高額な損害賠償に備え、自転車損害賠償責任保険等の加入を徹底する。 |
| 家庭における交通安全教育 | <ul style="list-style-type: none"> ●自転車事故の危険性や迷惑行為について話し合い、自転車の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図る。 ●保護者は未成年者に、高齢者の家族は高齢者に対して自転車の安全な利用に必要な指導と助言を行うよう周知を図る。 ●自転車乗車時のヘルメット着用及び自転車損害賠償責任保険等の加入を徹底する。 |
| 学校における交通安全教育 | <ul style="list-style-type: none"> ●年齢や理解度に応じた交通安全教室を開催し、自転車事故の危険性を認識させ、自転車の正しい乗り方とヘルメット着用の重要性や効能について指導、教養し、理解を深める。 ●関係機関・団体等と連携し、通学路での街頭指導活動を推進する。 ●自転車損害賠償責任保険等の加入を徹底する。 |
| 地域・職場における交通安全教育 | <ul style="list-style-type: none"> ●市町村の交通指導隊員や交通安全母の会、保護者等が連携して、街頭において自転車利用者に対し、交通ルールの遵守と交通マナーについて指導する。 ●職場の朝礼等の機会を利用して、自転車利用時の交通ルールの遵守と交通マナーについて指導する。 ●自転車乗車時のヘルメット着用及び自転車損害賠償責任保険等の加入を徹底する。 |
| 自動車運転者に対する交通安全意識の啓発 | <ul style="list-style-type: none"> ●自転車利用者を認めた時は、動静を注視して安全に通行するなど、安全運転を励行する。 |

出典：令和6年度秋田県交通安全運動推進要綱（R6.3.7 秋田県交通安全対策協議会決定）



3. 目指すべき将来の姿

3-1 目指すべき将来の姿

極めて身近な交通手段である自転車の活用が、交通混雑の緩和、県民の健康増進、観光の振興等、多様なメリットを包含することを踏まえ、本計画では、県内自転車活用の拡大に向け、多様な主体が協働で行う「基盤づくり」を目的として、

「みんなでつくる、

自転車を安全・快適に活用することができる秋田」

を目指すべき将来の姿とします。

3-2 実現に向けた計画目標

目指すべき将来の姿の実現のため、「まちづくり」、「健康・スポーツ」、「観光」、「安全」の4つの分野における計画目標を設定しました。



図 3-1 分野と計画目標



3-3 目標達成のために実施すべき施策

4つの分野ごとに、自転車活用に関する課題を解決できる取組を、実施すべき施策として位置付けました。

| 解決が必要な課題 | 計画の目標 | 実施すべき施策 |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○地域の特色を活かした自転車活用の取組 ○市町村の計画策定支援の強化 ○安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備の推進 ○高齢者が安心して自転車を利用できる環境づくり ○移動手段としての自転車利用の促進 | <p>まちづくり</p> <p>安全で円滑な自転車利用環境の整備</p> | <ol style="list-style-type: none"> I. 自転車ネットワーク計画の策定 II. 自転車走行環境の整備 III. 自転車利用促進に関する広報啓発 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○自転車活用による老若男女幅広い世代の健康増進 ○サイクルスポーツの振興による地域活性化 ○より一層の誘客やサイクルスポーツの振興に向けた広報活動の強化 | <p>健康スポーツ</p> <p>自転車活用による健康増進と、サイクルスポーツの振興</p> | <ol style="list-style-type: none"> I. 自転車活用による健康増進の広報啓発 II. サイクルスポーツの促進 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○地域の特色を活かしたエリア別の事業展開による地域活性化 ○豊富な地域資源を活かしたサイクルツーリズムの促進 ○鉄道事業者等の関係機関の連携による受入体制の強化 ○外国人観光客が自転車を利用しやすい環境づくり ○道の駅等や宿泊施設等との連携による受入体制の強化 ○より一層の誘客やサイクルツーリズムの促進に向けた広報活動の強化 | <p>観光</p> <p>受入体制の強化と豊富な観光資源を活かしたサイクルツーリズムの促進</p> | <ol style="list-style-type: none"> I. サイクリスト受入環境の構築 II. サイクルツーリズムに関する情報発信 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備の推進 ○「自転車安全利用五則」等の交通安全意識の向上のため、自転車に関する法令や通行ルールの周知 ○子ども・若年層から高齢者まで全ての年齢層に応じた自転車安全教育の強化 ○自転車損害賠償責任保険等の更なる加入促進 | <p>安全</p> <p>自転車利用に対する安全対策の推進</p> | <ol style="list-style-type: none"> I. 交通安全意識向上を図る広報啓発 II. 自転車損害賠償責任保険等への加入促進 III. 子どもが安全に利用できる環境の構築 |

図 3-2 計画の目標と実施すべき施策

4. 実施すべき施策

4-1 まちづくり：安全で円滑な自転車利用環境の整備

まちづくり

安全で円滑な 自転車利用環境の整備

実施すべき
施策

- I. 自転車ネットワーク計画の策定
- II. 自転車走行環境の整備
- III. 自転車利用促進に関する広報啓発

まちづくり施策 I

自転車ネットワーク計画の策定

- ①秋田県内で安全・快適に自転車を活用できるような、広域的な自転車ネットワークの構築
- ②市町村に対する研修会の実施等、自転車ネットワーク計画を含む市町村版自転車活用推進計画策定の支援
- ③自転車ネットワーク計画に基づく、レンタサイクル施設等を示した自転車ロードマップの作成

【主な取組】①自転車ネットワークの構築

安全で快適に自転車を活用できるよう、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車走行環境を効率的・効果的に整備していくため、自転車ネットワークの構築を目指します。特に都市部での自転車活用は、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減等に寄与することから、都市部における自転車ネットワークの充実化を図ります。

②市町村自転車活用推進計画策定の支援

各地域における安全で快適な自転車通行空間の整備を推進するため、県内市町村の計画策定を支援します。

特に県内の DID 地区を有する自治体に対しては、個別に研修会や出前講座の実施など、早期計画策定に向けた支援を行います。





まちづくり施策Ⅱ 自転車走行環境の整備

- ①自転車ネットワークに位置付けられた各路線における適切な形態（自転車通行帯、車道混在等）での走行環境の整備
- ②都市計画マスタープランや立地適正化計画など、まちづくりの計画との整合を図ったうえで、自転車走行環境の整備
- ③自転車走行環境の安全性確保のための、無電柱化の推進
- ④ネットワークに位置付けられた各路線における、適切な維持管理の実施

【主な取組】①適切な形態での走行環境の整備

歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況や道路状況を踏まえて、自転車通行空間の形態を選定し、走行環境の整備に取り組みます。



自転車専用通行帯（明田地下道）



車道混在型（（主）男鹿半島線）

まちづくり施策Ⅲ 自転車利用促進に関する広報啓発

- ①渋滞緩和等のための自転車の利用促進に向けた広報啓発の実施

【主な取組】①道路情報板、SNS、チラシ等を活用した渋滞緩和のための広報啓発

道路情報板に自転車等への通勤方法の変更による渋滞対策協力の案内文を表示させるほか、SNS やチラシ等を活用し、まちなかでのエコ通勤（ノーマイカーデー）への協力を促す広報啓発を行うことで、朝の通勤時間帯の渋滞対策の緩和を目指します。

<道路情報板を活用した広報啓発>



国道 13 号（秋田市御所野付近）

<SNS・チラシを活用した広報啓発>



出典：秋田県渋滞対策推進協議会
（東北地方整備局秋田河川国道事務所）



4-2 健康・スポーツ：自転車活用による健康増進とサイクルスポーツの振興

健康
スポーツ

自転車活用による健康増進と、
サイクルスポーツの振興

実施すべき
施策

Ⅰ. 自転車活用による健康増進の広報啓発

Ⅱ. サイクルスポーツの促進

健康・スポーツ施策Ⅰ
自転車活用による健康増進の広報啓発

①自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の実施
②自転車通勤や自転車の業務利用拡大を促すための広報啓発の実施

【主な取組】①自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の実施
ウェブサイトなどの様々な媒体を活用し、自転車の利用を含めたさまざまな運動に取り組んでもらえるよう、健康づくりに関する情報発信に取り組みます。



アキタ=ケンコウ
ここから始める 健康寿命日本一!

アドバイス

1
車をやめて
自転車で移動しましょう

いつもは車で移動している距離も、自転車に替えれば運動になります。まずは近い距離からはじめてみましょう。



2
外の風を感じながら
リズムカルにウォーキング

歩幅を広くして、苦しくない程度の早足で歩きましょう。ちょっと汗ばむくらいで十分効果があります。



3
気づいたときに
ストレッチ

テレビを見ながら、椅子にすわりながら…など、日常の動作に手軽にストレッチを取り入れ、習慣づけましょう。



目指す目標

| | |
|---------------------|--------------------|
| 目標値（令和15年） | |
| 20-64歳 8000歩 | 65歳以上 6000歩 |

効果
生活習慣病のリスク低下
がんのリスク低下
ロコモ、うつ病、認知症の発症リスクの低下

出典：ウェブサイト「秋田健」（秋田県健康づくり県民運動推進協議会）



【主な取組】②自転車の業務利用拡大のための広報啓発の実施

秋田県版健康経営優良法人認定制度の普及拡大による県内企業等における自転車通勤の推進を図ります。

秋田県からのお知らせ
めざせ健康寿命日本一！

秋田県認定健康経営優良法人
を募集します！

県では、働き盛り世代における健康づくりを推進するため、「健康経営」に積極的に取り組む法人等を秋田県版健康経営優良法人として認定するとともに、その取組を支援しています。健康づくりに実践的に取り組む、多くの法人からの申請をお待ちしております。

※健康経営とは、従業員の健康管理を経営的視点から考え、戦略的に実践すること。NPO法人健康経営研究会の登録商標です。



秋田県版健康経営優良法人認定制度 認定の流れ



秋田県版健康経営優良法人認定制度の概要

Table with 2 columns: 対象 (Target) and 評価項目 (Evaluation Items). Includes criteria like '常時雇用する労働者を1名以上有する' and '健康経営宣言'.

秋田県民の健康課題克服のための10の視点。県オリジナルの評価項目。



出典：秋田県版健康経営優良法人認定制度について（秋田県 HP）

健康・スポーツ施策Ⅱ

サイクルスポーツの促進

- ①サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、関係機関に対する既設自転車競技場の市民開放等の協力の要請
- ②ファットバイク等を活用した冬季サイクリイベントの検討

【主な取組】

①スポーツ大会やジュニアサイクルスクール等のサイクルスポーツ促進に向けた取組

秋田県自転車競技連盟では、子どものサイクルスポーツ機会の充実を図るため、サイクリイベントの開催による運動習慣づくりと体力の向上へ向けた取組を推進します。

<令和6年度第1回ジュニアサイクルスクール>



出典：秋田県自転車競技連盟 HP

<ファットバイク体験イベント>

②ファットバイク等を活用したサイクリイベントの検討

地域の雪まつりにおいては、ファットバイクを楽しむ体験型のイベントが実施されるなど、民間の活動が活発化しています。

サイクルスポーツ促進のため、イベント開催等の取組を推進します。



出典：鳥海高原誘客推進協議会



4-3 観光：受入体制の強化と豊富な観光資源を活かしたサイクルツーリズムの促進

観光

受入体制の強化と豊富な観光資源を活かしたサイクルツーリズムの促進

実施すべき施策

I. サイクリスト受入環境の構築

II. サイクルツーリズムに関する情報発信

観光施策 I

サイクリスト受入環境の構築

- ①主要アクセスポイント（空港、鉄道、道の駅等）における、レンタサイクル等の利用や必要情報の入手等の機能を備えた「ゲートウェイ」の整備
- ②室内での自転車保管や洗濯機能等を備えたサイクリストに優しい宿泊施設を確保するための、関係者に対する協力の要請
- ③サイクルトレインの実施拡大に関する検討

【主な取組】①道の駅等のサイクリング拠点としての整備によるサイクリストが快適に利用できる環境の確保

サイクリングの拠点づくりとして、県内の道の駅においてサイクリストが必要とする機能を備えたサイクルステーションの整備など、サイクリスト向けのサービスの充実や受入環境の整備などを推進します。



出典：道の駅美郷 HP

②サイクルステーション整備拡大に向けた取組

地域の民間事業者では、サイクリストへの休憩・立ち寄りの拠点として、ロードバイクと共に宿泊が可能な施設を開設しています。

今後もサイクルツーリズムの推進やサイクリストの受け入れ環境の拡大に向けた取組を推進します。



出典：木元精肉店 Farm To Table NORICHIE



【主な取組】③サイクルトレインの実施拡大に向けた取組

地域の鉄道事業者では、サイクルトレイン（自転車輸送サービス）の運行を実施し、サイクリストの受け入れ環境の構築を図ります。



出典：TOURIST Guide HP



出典：秋田内陸縦貫鉄道 HP

観光施策Ⅱ

サイクルツーリズムに関する情報発信

- ①ホームページ、SNS 及びパンフレット等の情報媒体の作成と観光案内所や鉄道駅等の交通拠点、および宿泊施設などでの情報提供
- ②多言語化など訪日外国人に配慮した情報発信の実施

【主な取組】②SNS や HP 等各種情報媒体での多言語情報発信

豊富な観光資源を活かしたサイクルツーリズムの促進に向け、SNS を活用した魅力発信やホームページ・マップの多言語化等により、国内外問わず情報発信を行うことで、より一層の誘客を目指します。

AREA1 秋田市内地区

散發著久保田藩傳統文化氣息の街道，可以從千秋公園遠眺秋田市街道的全景。從JR秋田站可以租自行車遊玩的地區。

掃描右方二維碼了解路線詳情。



出典：AKITA Satoyama Cycling HP



男鹿半島為指定的國家公園，是一個擁有自然景觀不斷變化的地區。在JR男鹿站前的男鹿自轉會，可以租借電動自行車（e-bike）。

出典：県公式観光サイト「アキタファン」



出典：秋田内陸縦貫鉄道 HP





4-4 安全：自転車利用に対する安全対策の推進

安全

自転車利用に対する 安全対策の推進

実施すべき
施策

- I. 交通安全意識向上のための広報啓発
- II. 自転車損害賠償責任保険等への加入促進
- III. 子どもが安全に利用できる環境の構築

安全施策 I 交通安全意識向上のための広報啓発

- ①民間団体等と連携し、「自転車安全利用五則」のチラシ・ポスターや SNS 等各種広報媒体を活用することによる、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知
- ②自転車通行空間の整備に合わせて、整備形態に応じた通行ルールの啓蒙ポスターを配布する等の、利用者への広報啓発の実施
- ③通勤通学時をはじめとした自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発の実施
- ④冬期間及び雨天時における自転車利用の自粛を含めた安全利用の意識向上に関する広報啓発の実施
- ⑤宅配等配達目的の自転車利用者の交通安全を確保するため、関係事業者や飲食店等への交通安全対策の働きかけ、配達員への街頭での指導啓発等を推進
- ⑥小中学生、高校生、未就学児とその保護者、学校等の指導者、外国人等、各対象に応じた自転車安全教育や広報啓発の充実
- ⑦自転車指導啓発重点地区・路線を中心とした、街頭における指導啓発を推進

【主な取組】①「秋田県自転車条例」「自転車安全利用五則」等の周知

チラシ・ポスター等による広報啓発に加え、ウェブサイトや SNS 等各種広報媒体を活用した情報発信を推進し、法改正等含め、自転車通行ルール遵守に向けた周知を図ります。

＜秋田県自転車条例ポスター＞ ＜秋田県自転車条例チラシ＞ ＜秋田県自転車条例チラシ（事業者向け）＞



出典：秋田県 HP



4. 実施すべき施策



【主な取組】③ヘルメット着用の促進に向けた広報啓発の実施

チラシ等による広報啓発に加え、情報誌や YouTube 等の動画 SNS を活用した情報発信を推進します。また、安全性を示すマーク（SG マーク等）がついたヘルメットの着用を呼びかけるとともに、デザイン性や通気性の優れたヘルメットを紹介する等、利用者の自発的な着用につながるよう、広報啓発の実施を図ります。

＜ヘルメット着用を促すチラシ＞



出典：秋田県 HP

＜Youtube での広報啓発＞



出典：秋田県警察本部交通企画課 公式 YouTube

⑦街頭における指導啓発の実施

まちなかでの自転車利用に関する指導啓発の実施を推進し、自転車利用時の安全意識の向上を図ります。

＜街頭での指導啓発の様子＞



＜参考＞道路交通法の一部改正（自転車の交通事故防止のための規定の整備）

令和 6 年 5 月 24 日に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、自転車の酒気帯び運転等及び携帯電話の使用等の禁止、自転車に対する交通反則通告制度の適用などの自転車の交通事故防止のための規定が整備されました。

自転車の酒気帯び運転等及び携帯電話の使用等の禁止に関する規定は令和 6 年 11 月 1 日に施行され、自転車に対する交通反則通告制度の適用に関する規定は、公布から 2 年以内に施行され 16 歳以上が対象となります。

＜令和 6 年改正道路法 ポスター＞



出典：警視庁 HP



安全施策Ⅱ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

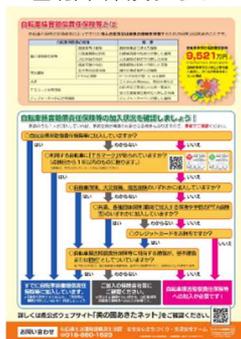
①自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、チラシ等を用いた広報啓発等や小売店等関係機関への働きかけ

【主な取組】①自転車損害賠償責任保険等の周知

県では、秋田県自転車条例により令和4年4月1日から自転車保険の加入が義務化されており、チラシ等で広報周知を実施します。

＜自転車保険チラシ＞

＜自転車保険チラシ（事業者向け）＞



出典: 秋田県 HP

安全施策Ⅲ 子どもが安全に利用できる環境の構築

- ①各校における交通安全教育の実施
- ②交通安全教育を担う教職員の研修の充実
- ③自転車指導警告状況の市町村教育委員会等との情報共有
- ④通学路の合同点検結果を踏まえた交通安全の確保に必要な対策の実施
- ⑤通学路安全推進事業における自転車の視点も踏まえた安全対策の実施

【主な取組】

①自転車安全教育の実施

小・中学校、高等学校等を対象に参加・体験・実践型の自転車交通安全教室や講習会を実施し、自転車利用時の交通安全意識の向上を図ります。



②教職員への交通安全指導者研修会の実施

全校種の教職員を対象に交通安全指導者研修会を実施し、指導者の資質向上と学校等における交通安全教育の充実を図ります。



⑤通学路の安全対策の実施

学校・教育委員会・関係機関等の連携による通学路危険箇所を対象とした合同点検を実施するほか、通学路での見守り活動を実施し、児童生徒の安全確保に努めます。



5. 秋田県自転車ネットワーク計画

5-1 計画の概要

(1) 計画策定の目的

県内外のサイクリストの秋田県内での自転車利用を促進するため、また、安全で快適に自転車を活用できるように、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車走行環境を効率的・効果的に整備していくため、自転車が走行しやすい路線で形成された自転車ネットワークを構築します。

(2) 計画策定の基本方針

「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）」（平成30年）では、各市町村はこれに基づいた「自転車ネットワーク計画」の策定を求められており、現在、県内の複数の市町村で策定が進んでいるところです。

この市町村自転車ネットワーク計画では、主に日常利用や市町村内での観光利用等の地域の生活圏を想定したルートが設定されています。

一方、秋田県自転車ネットワーク計画は、県全体を対象区域とし複数の市町村を跨ぐような広域的な自転車利用を想定したネットワークを設定します。設定にあたっては市町村自転車ネットワーク計画等と連携することで、日常利用や趣味、観光等、多様な目的で利用できる自転車走行環境の充実を目指します。

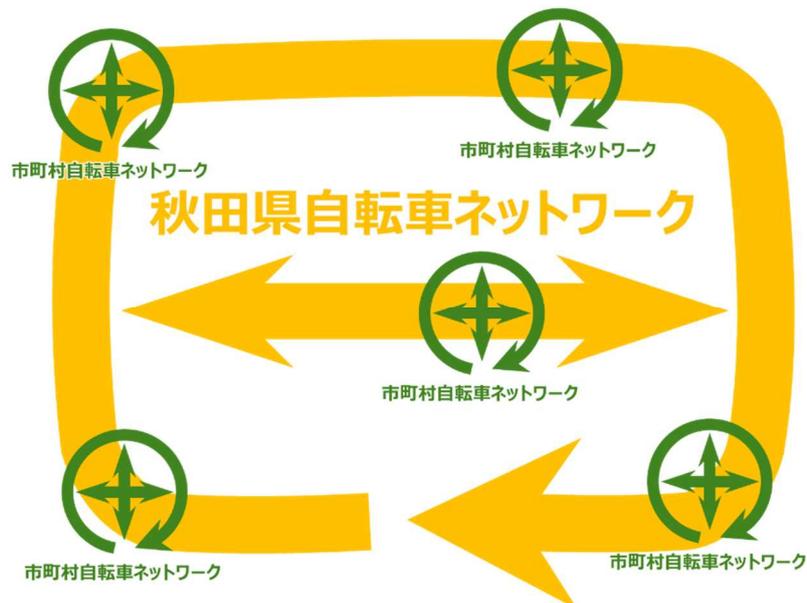


図 5-1 秋田県自転車ネットワーク計画と市町村自転車ネットワークの役割



5-2 ネットワークの設定方法

秋田県自転車ネットワークは、以下の考え方に基づき設定します。

(1) ネットワークの設定

- 「既存のサイクリングルート」や市町村が策定した「市町村自転車ネットワーク計画ルート」と連携できるように設定します。
- これらの路線を補完し、広域的な連続性を確保するための「新規ルート」を必要に応じて設定します。この新規ルートは、交通量の多い幹線道路を極力避け、安全性の高いルートを選定します。
- やむを得ず幹線道路が組み込まれる場合は「構想ルート」として位置づけ、高速道路等へ交通転換が進み、安全性が十分に確保されてからネットワークとして結合します。

(2) 主要拠点の設定

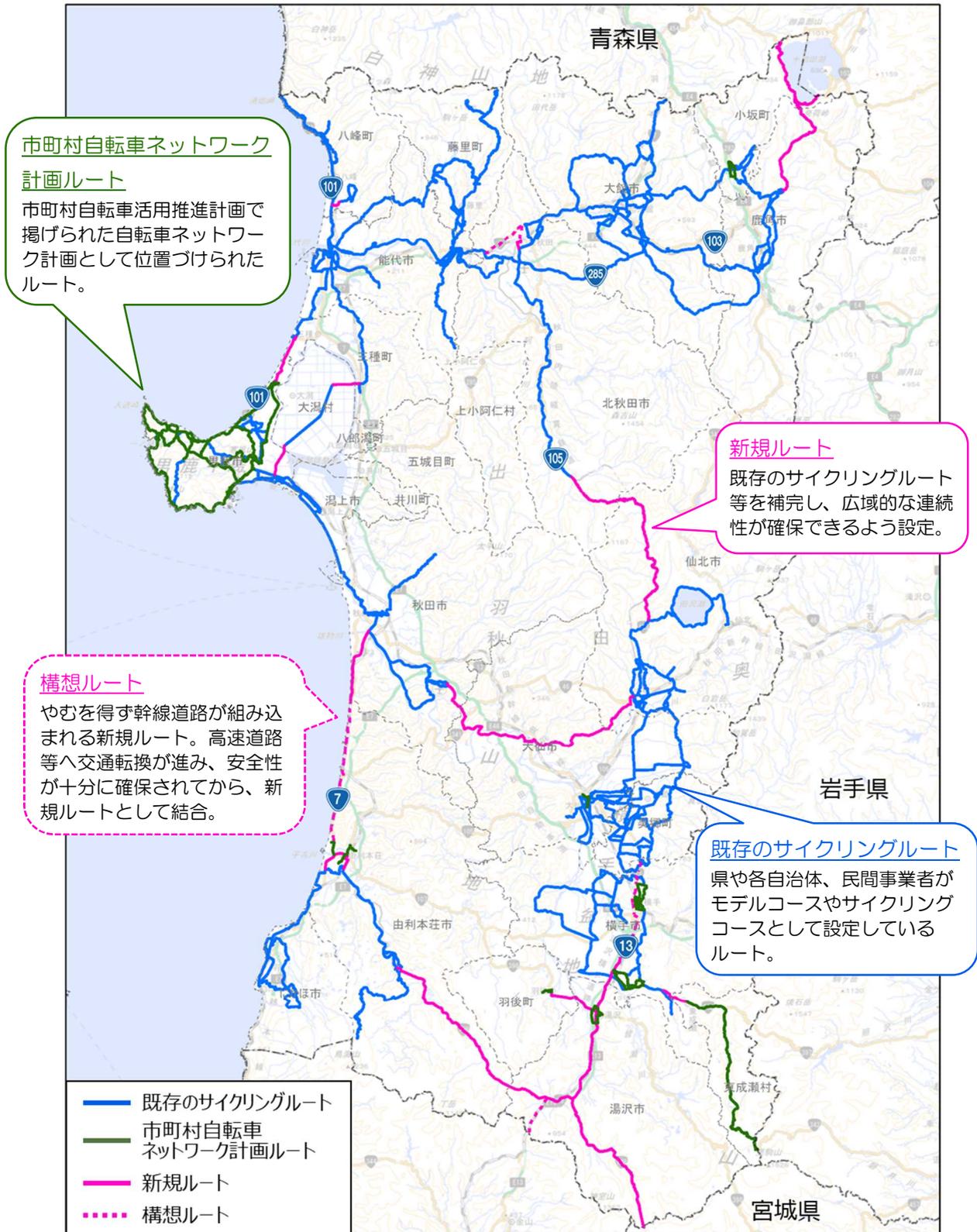
- 既存のサイクリングルートや市町村自転車ネットワーク計画で拠点として設定されている施設（空港、鉄道駅、道の駅等）を位置づけます。
- 観光資源を活かしたサイクルツーリズム促進を図るため、県内各地の主要な観光拠点を位置づけます。

なお、今後の社会情勢の変化や県内市町村のネットワーク計画の策定に合わせ、必要に応じて、秋田県自転車ネットワークに位置付ける路線は見直していくこととします。



5-3 秋田県自転車ネットワークの設定

設定した秋田県自転車ネットワークは以下の通りです。なお、具体的なルートや主要施設の詳細は「参考資料」に示します。



※既存のサイクリングルートと市町村自転車ネットワークが重複する路線は、市町村自転車ネットワークを優先して記載。

図 5-2 秋田県自転車ネットワーク



5-4 秋田県自転車ネットワーク計画

秋田県自転車ネットワークとして設定した路線を結びつけると、2本の縦軸と3本の横軸で結ぶ広域的なサイクリングルートとなります。これらの軸を基本として、秋田県自転車ネットワークの整備を推進します。

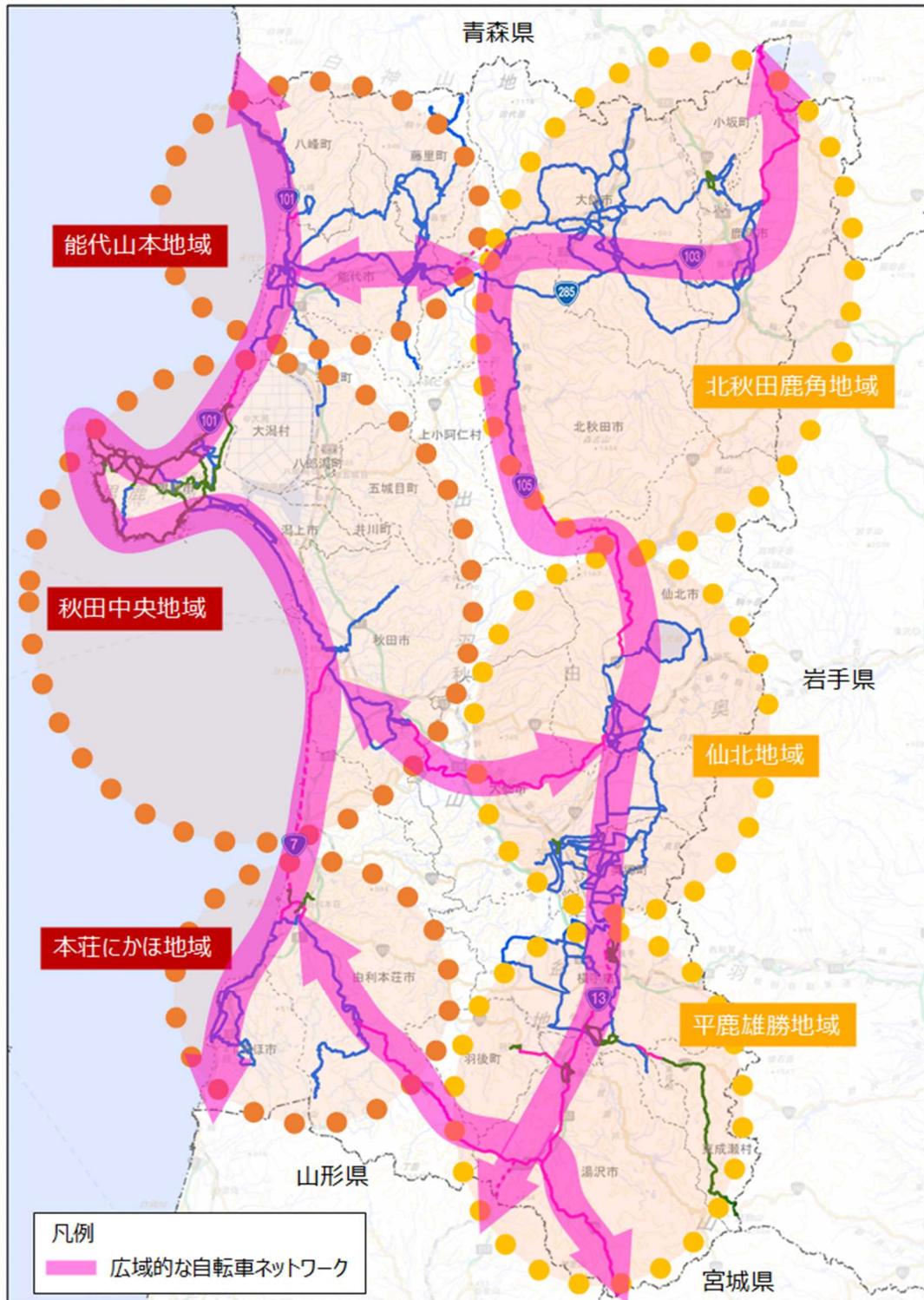


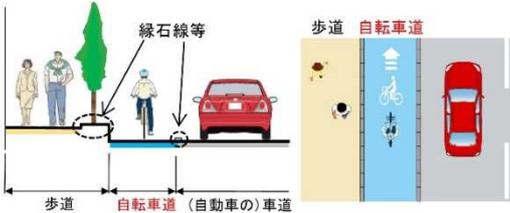
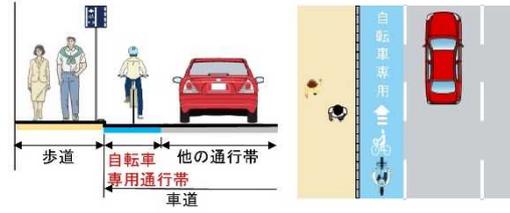
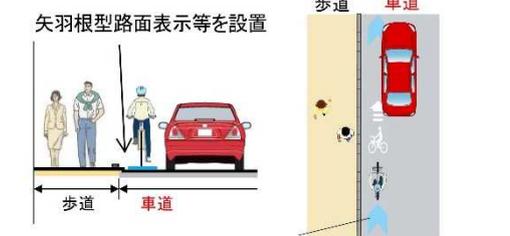
図 5-3 秋田県自転車ネットワーク計画

6. 自転車走行環境の整備方針

6-1 秋田県自転車ネットワーク計画に選定した路線の整備の方向性

「秋田県自転車ネットワーク計画」に選定された路線は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドライン）に基づき自転車走行環境の整備を図っていきます。

その際、交通量等を勘案して、自転車道、自転車通行帯、車道混在それぞれの形態で適切に整備していきますが、整備が当面困難な場合には、暫定形態として車道混在での整備を進めていきます。

| | | |
|----------|---|---|
| 自転車道 |  <p>幅員 2.0m以上 (やむを得ない場合 1.5m以上)</p> <p>出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p> |  <p>画像：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p> |
| 自転車専用通行帯 |  <p>幅員 1.5m以上 (やむを得ない場合 1.0m以上)</p> <p>出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p> |  <p>画像：明田地下道</p> |
| 車道混在 |  <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p> <p>出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p> |  <p>画像：(主)男鹿半島線</p> |

6-2 秋田県自転車ネットワーク路線の路面表示内容

路面表示については、路線全体で統一された整備手法を用いることが好ましいため、標準形を設定します。

(1) 矢羽根型路面表示

矢羽根型路面表示の形状はガイドライン（w=75cm）を採用します。

設置間隔は都市部や交差点部ではガイドラインに準じて10mとしますが、郊外部では40m間隔で設置することを基本とします。

ただし、設置箇所ごとの実情に合わせてそれぞれを変更することも可能とします。

＜標準形＞

幅=0.75m以上※1
長さ=1.50m以上
角度=1:1.6

道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路など）では、必要に応じて、以下を採用。

幅=0.75m
長さ=0.60m
角度=1:0.8

※上記を採用としますが、設置箇所の景観や道路形状等を考慮して色や幅を変更することも可能とします。

【設置間隔(基本)】

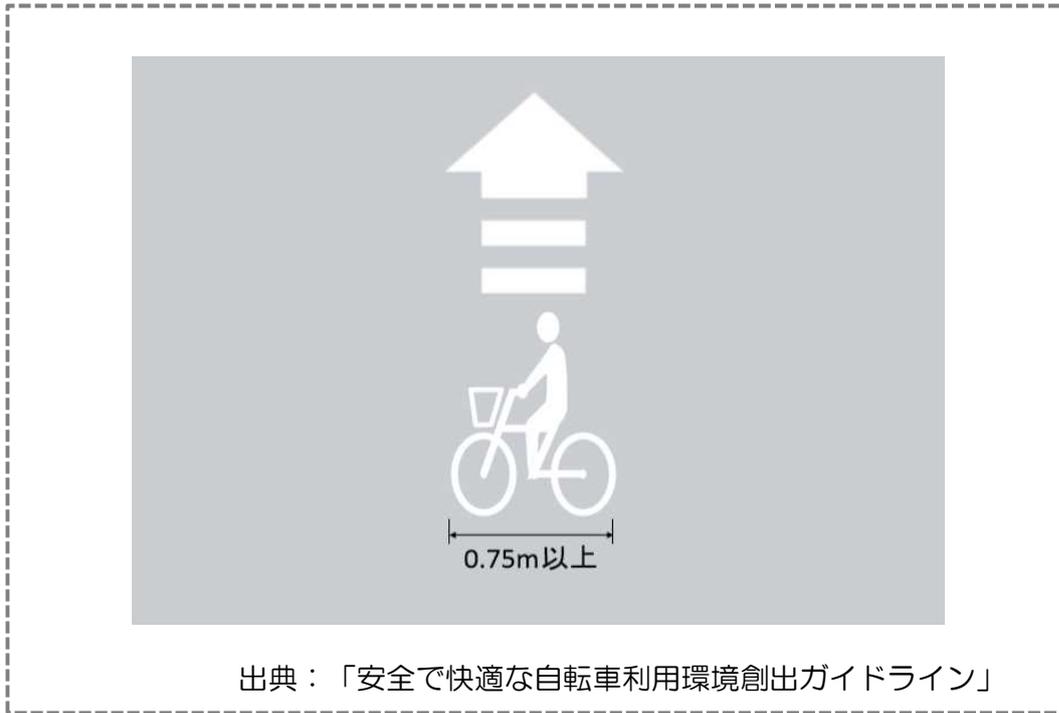
- 都市部：10m
- 郊外部：40m

※上記を基本としますが、設置箇所ごとの視認性や幅員構成等を考慮し変更も可能とします。



(2) 自転車ピクトグラム

自転車ピクトグラムの形状は、ガイドラインの記載例を採用します。ガイドラインでは、自転車ピクトグラムは法定外表示のため、自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可（114 の 2）」と類似したデザインとしないものとされています。





7. 計画の推進体制

7-1 取組の実施主体

表 7-1 各取組の実施主体

| 計画目標／実施すべき施策／取組み | 実施主体 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|----------|-------|-------|------|------|-------|-----------|-----------|----------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-------|-----|
| | 自転車競技連盟 | サイクリング協会 | 鉄道事業者 | 交通企画課 | 警察本部 | 警察本部 | 読客推進課 | 観光文化スポーツ部 | 観光文化スポーツ部 | 健康づくり推進課 | 健康福祉部 | 県民生活課 | 都市計画課 | 建設部 | 建設部 | 建設部 | 保健体育課 | 教育庁 |
| 目標 1：まちづくり（安全で円滑な自転車利用環境の整備） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策 I 自転車ネットワーク計画の策定 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-I-① | 秋田県内で安全・快適に自転車を活用できるような、広域的な自転車ネットワークの構築 | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | |
| 1-I-② | 市町村に対する研修会の実施等、自転車ネットワーク計画を含む市町村版自転車活用推進計画策定の支援 | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | |
| 1-I-③ | 自転車ネットワーク計画に基づく、レンタサイクル施設等を示した自転車ロードマップの作成 | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | |
| 施策 II 自転車走行環境の整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-II-① | 自転車ネットワークに位置付けられた各路線における適切な形態（自転車通行帯、車道混在等）での走行環境の整備 | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | |
| 1-II-② | 都市計画マスタープランや立地適正化計画など、まちづくりの計画との整合を図ったうえで、自転車走行環境の整備 | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | |
| 1-II-③ | 自転車走行環境の安全性確保のための、無電柱化の推進 | | | | | | | | | | | | | | | ○ | ○ | |
| 1-II-④ | ネットワークに位置付けられた各路線における、適切な維持管理の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | |
| 施策 III 自転車利用促進に関する広報啓発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1-III-① | 渋滞緩和等のための自転車の利用促進に向けた広報啓発の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ |
| 目標 2：健康・スポーツ（自転車活用による健康増進と、サイクリススポーツの振興） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策 I 自転車活用による健康増進の広報啓発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2-I-① | 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | |
| 2-I-② | 自転車通勤や自転車の業務利用拡大を促すための広報啓発の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | |
| 施策 II サイクリススポーツの促進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2-II-① | サイクリススポーツを身近で慣れ親しめるよう、関係機関に対する既設自転車競技場の市民開放等の協力の要請 | ○ | | | | | | | | | | | | | | | ○ | |
| 2-II-② | ファットバイク等を活用した冬季サイクルイベントの検討 | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標 3：観光（受入体制の強化と豊富な観光資源を活かしたサイクルツーリズムの促進） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策 I サイクリスト受入環境の構築 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3-I-① | 主要アクセスポイント（空港、鉄道、道の駅等）における、レンタサイクル等の利用や必要情報の入手等の機能を備えた「ゲートウェイ」の整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3-I-② | 室内での自転車保管や洗濯機能等を備えたサイクリストに優しい宿泊施設を確保するための、関係者に対する協力の要請 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3-I-③ | サイクルトレインの実施拡大に関する検討 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策 II サイクルツーリズムに関する情報発信 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3-II-① | ホームページ、SNS及びパンフレット等の情報媒体の作成と観光案内所や鉄道駅等の交通拠点、および宿泊施設などでの情報提供 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3-II-② | 多言語化などの訪日外国人に配慮した情報発信の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 目標 4：安全（自転車利用に対する安全対策の促進） | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策 I 交通安全意識向上のための広報啓発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-I-① | 民間団体等と連携し、「自転車安全利用五則」のチラシ・ポスターやSNS等各種広報媒体を活用することによる、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-I-② | 自転車通行空間の整備に合わせて、整備形態に応じた通行ルールの啓蒙ポスターを配布する等の、利用者への広報啓発の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-I-③ | 通勤通学時をはじめとした自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-I-④ | 冬期間及び雨天時における自転車利用の自粛を含めた安全利用の意識向上に関する広報啓発の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-I-⑤ | 宅配等配達目的の自転車利用者の交通安全を確保するため、関係事業者や飲食店等への交通安全対策の働きかけ、配達員への街頭での指導啓発等を推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-I-⑥ | 小中学生、高校生、未就学児とその保護者、学校等の指導者、外国人等、各対象に応じた自転車安全教育や広報啓発の充実 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-I-⑦ | 自転車指導啓発重点地区・路線を中心とした、街頭における指導啓発を推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策 II 自転車損害賠償責任保険等への加入促進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-II-① | 自転車損害賠償責任保険等への加入を促進するため、チラシ等を用いた広報啓発等や小売店等関係機関への働きかけ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 施策 III 子どもが安全に利用できる環境の構築 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4-III-① | 各校における交通安全教育の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ |
| 4-III-② | 交通安全教育を担う教職員の研修の充実 | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ |
| 4-III-③ | 自転車指導啓発状況の市町村教育委員会等との情報共有 | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ |
| 4-III-④ | 通学路の合同点検結果を踏まえた交通安全の確保に必要な対策の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ |
| 4-III-⑤ | 通学路安全推進事業における自転車の視点も踏まえた安全対策の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ |

7-2 実施状況のフォローアップ・計画見直し

(1) フォローアップと見直しの考え方

計画の推進期間内（R7年度～R11年度）においては、毎年、進捗状況をPDCAサイクルに基づいて管理していきます。

また、指標を設定した取組については、その指標を用いつつ実施状況をフォローアップします。

なお、本計画の実施状況や、社会情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて、本計画の見直しを行います。また、国の推進計画において改定等がなされた場合には、改定内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて取組等を再設定します。



図 7-1 PDCA サイクル



(2) フォローアップに用いる指標

計画の実施状況のフォローアップには、以下の指標を用いることとします。

目標1：まちづくり（安全で円滑な自転車利用環境の整備）

■自転車活用推進計画を策定した市町村数

実績：11市町村（R7） → 指標：14市町村（R11）※

※国では、R12迄にDID地区を有する市町村の計画策定を目指しており、本計画でも同様の目標を設定（残り秋田市、大館市、能代市）

■エコ通勤（ノーマイカーデー）参加者数

実績：180人（R6） → 指標：R6実績値より増加を目指す（R11）

目標2：健康・スポーツ（自転車活用による健康増進と、サイクルスポーツの振興）

■週2回以上、活発な身体活動を実践している者（20～59歳）の割合

実績：男性41.2%（R3） → 指標：男性47.1%（R11）※1

女性28.1%（R3） → 女性36.0%（R11）※1

※1：R3実績値からR15目標値（男性50.0%、女性40.0%）*まで直線的に割合が増加すると仮定した場合のR11の割合で設定
*：第3期健康秋田21計画より

■秋田県版健康経営優良法人の認定数

実績：196法人（R6） → 指標：266法人（R11）※2

※2：第3期健康秋田21計画では、毎年度毎に基準値139法人（R4）の約1割の認定数の増加を目指すとしており、本計画でも同様に毎年14法人（基準値139法人の約1割）の増加を目標とし設定

目標3：観光（受入体制の強化と豊富な観光資源を活かしたサイクルツーリズムの促進）

■道の駅の利用者数 代表5道の駅（ふたつ、あきた港、おが、象潟、美郷）

実績：3,642千人（R5） → 指標：R5実績値より増加を目指す（R11）

■「アキタファン」へのアクセス数

実績：2,737千件（R5） → 指標：R5実績値より増加を目指す（R11）

■観光拠点等入込客数

実績：28,354千人（R5） → 指標：R5実績値より増加を目指す（R11）

目標4：安全（自転車利用に対する安全対策の推進）

■自転車乗用中死傷者数の減少割合

実績：過去5年での減少割合22.5%※（R1～R5）

→ 指標：実績値（R1～R5）以上の割合で減少（R11）

※県内の自転車乗用中死傷者数：176件（R1）→137件（R5）

■ヘルメット着用率

実績：10.0%（R6） → 指標：R6実績値より増加を目指す（R11）

■通学路安全推進事業モデル地域での交通安全教育の実施

実績：モデル地域での交通安全教育を実施 → 指標：毎年度同事業を継続し、交通安全教育の充実を目指す（R11）

■歩道整備の要対策箇所の整備箇所数

実績：32/53箇所（R6） → 指標：34/53箇所（R11）

第2次秋田県自転車活用推進計画

■令和7年3月

■発行・編集 秋田県建設部 道路課
住所 〒010-8570 秋田県秋田市山王4丁目1-1
電話 018-860-2483（直通）
ホームページ <https://www.pref.akita.lg.jp>