

陸前高田市
自転車活用推進計画
改訂版

陸前高田市

<目次>

第1章	基本方針	1
1	計画策定の背景と目的	1
2	計画区域	1
3	計画の期間	2
4	本計画の位置付け	2
第2章	陸前高田市における地域概況	3
1	地域概況	3
2	自転車の利用実態及び自転車利用環境に関する概況	10
3	課題の整理	16
第3章	計画目標の策定	22
第4章	施策体系と施策展開	23
1	施策の基本方針	23
2	施策体系	24
3	施策展開	25
4	施策の実施スケジュール	46

第1章 基本方針

1 計画策定の背景と目的

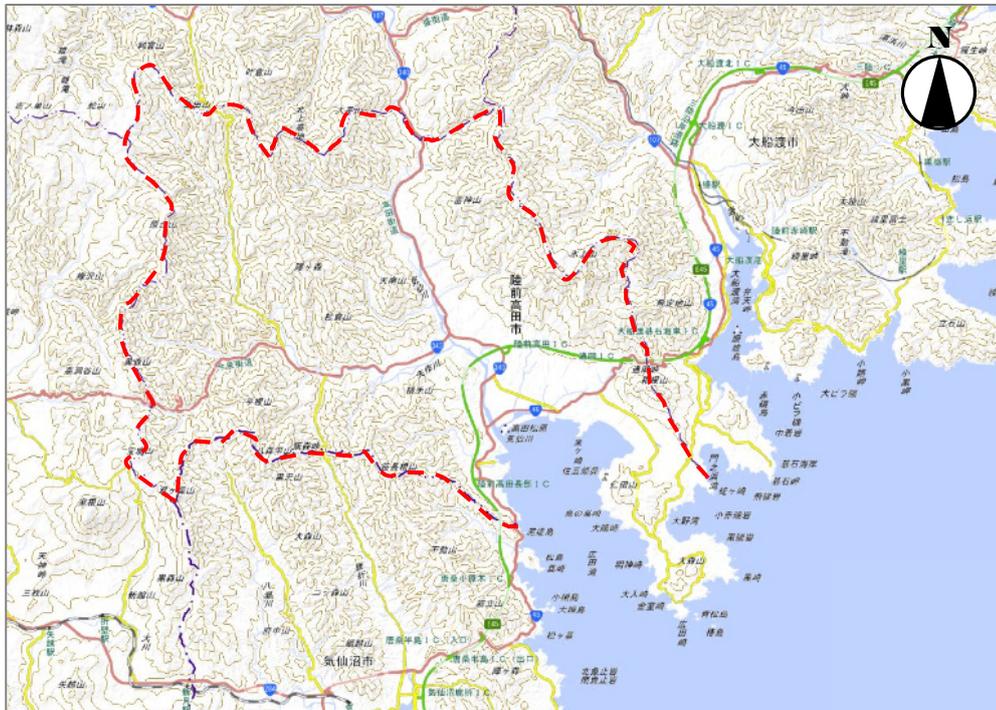
自転車は、利便性や経済性に優れ、健康的で環境にもやさしい交通手段であることから、近年、その利用が見直されています。また、東日本大震災では、交通インフラが甚大な被害を受け、ガソリン等の供給不足もあり、自動車が十分に機能しなくなる中、自転車は機動性を確保できていたことから、災害時にも有用な移動手段として注目されています。

このような背景のもと、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した「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行され、これを受けて、平成30年6月、国（国土交通省）により「自転車活用推進計画」が策定されました（令和3年5月、その後の社会情勢の変化等を見据えて一部内容を更新した「第2次自転車活用推進計画」に移行）。また、令和3年3月に県により「岩手県自転車活用推進計画」が策定されました。なお、「自転車活用推進法」では、地域の実情に応じた「市町村自転車活用推進計画」を策定することが努力義務とされています。

本市においても、市民が手軽に利用できる交通手段として、また来訪者が観光拠点等へアクセスする際の交通手段として、自転車を活用することが、魅力ある地域づくりを推進するうえで有用であると考えられることから、令和2年5月に、自転車を安全・快適に利用できる交通環境の実現に向け、自転車政策を総合的かつ計画的に展開するための方向性を示した「陸前高田市自転車活用推進計画」を策定しました。この度、従前計画の策定から一定期間が経過したことから、昨今の社会情勢の変化や今後の社会動向、実施した施策の進捗等を踏まえて、計画内容を一部見直すこととしました。

2 計画区域

本計画の対象区域は、陸前高田市全域とします。



※国土地理院地図を加工して作成

図1.1 計画区域（陸前高田市全域）

3 計画の期間

本計画の期間は、2025（令和7）年度から2029（令和11）年度までの5年間とします。
 なお、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

4 本計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法及び国（国土交通省）の第2次自転車活用推進計画に基づき、交通、環境、健康、観光、地域活性化等に係る各種施策を、自転車の活用を通じて総合的・計画的に推進するための計画です。

計画策定にあたっては、別途策定されている、交通、環境、健康、観光、地域活性化等の各分野における上位・関連計画との整合・連携が図られるよう考慮されています。

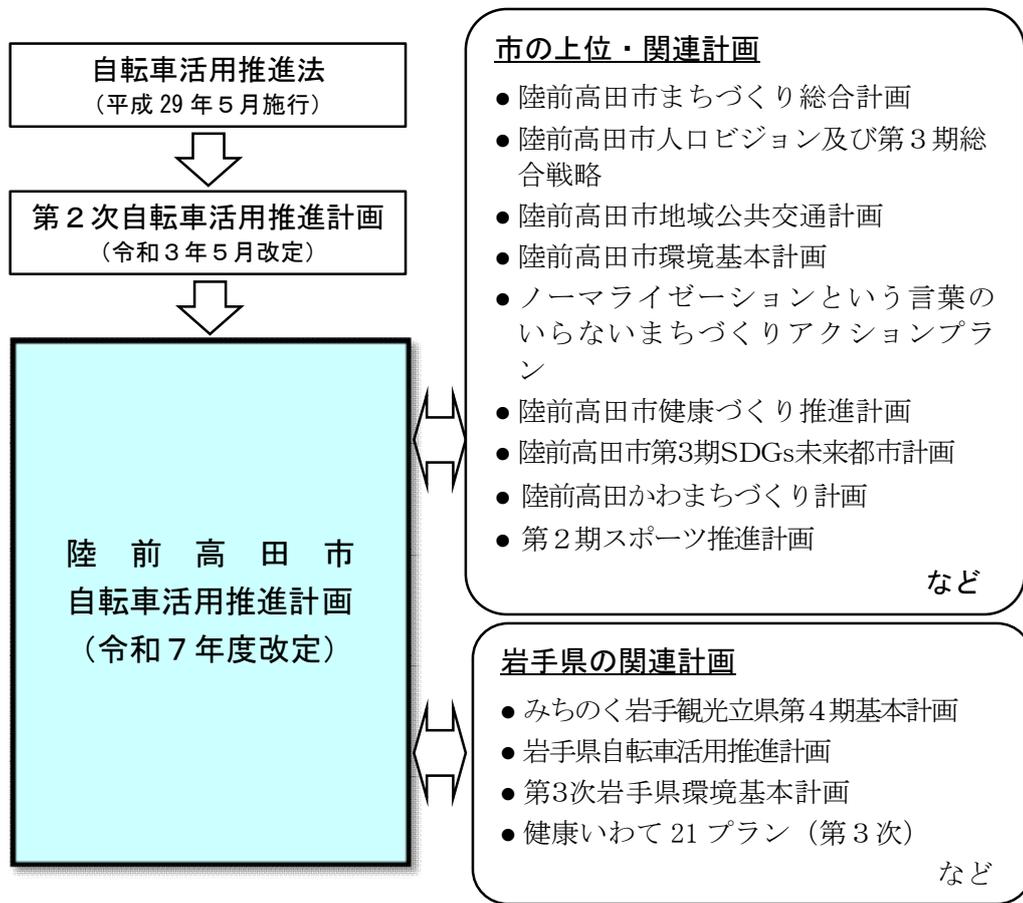


図1.2 本計画の位置づけ

第2章 陸前高田市における地域概況

1 地域概況

(1) 地域概況・地勢等

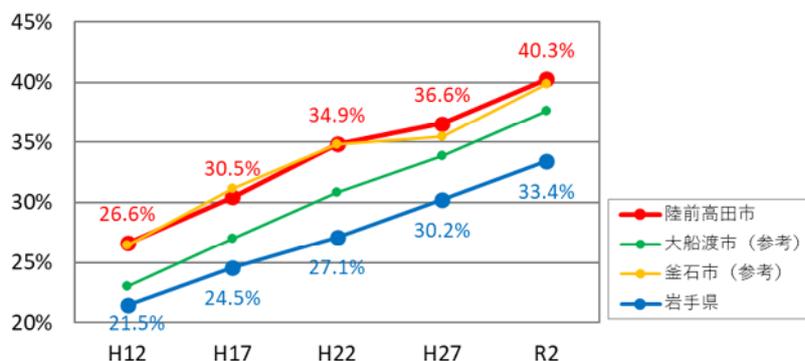
岩手県の東南端に位置し、三陸海岸に面している本市は、市域の約7割を森林が占めており、唐桑半島と広田半島に挟まれた広田湾奥の平野部に市の中心市街地が、その他の海岸沿いや広田湾に流れ込む気仙川沿いに集落が、それぞれ分布しています。

なお、東日本大震災に伴う大津波により壊滅的な被害を受けた中心市街地で進められていた土地区画整理事業（土地かさ上げ等を含む）や、被災した防潮堤等の海岸保全施設の整備事業などの一連の復興復旧事業は完了しました。

(2) 人口特性

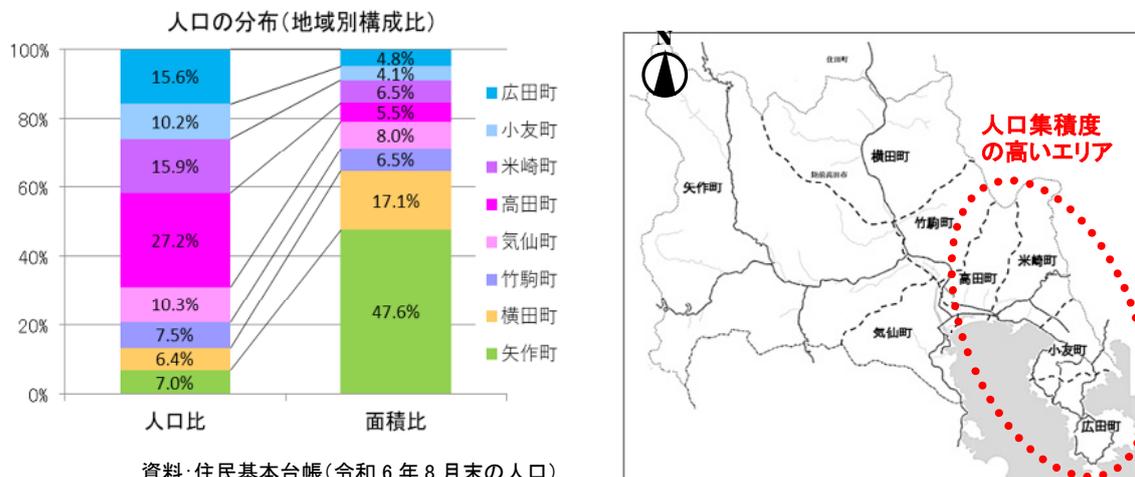
国勢調査によると、本市の人口は、昭和30年の32,833人から減少の一途をたどり、令和2年には18,262人と、65年間で約14,500人減少（4割強の減少）しています。また、高齢化率（65歳以上人口の占める割合）については、県平均を上回るレベルで上昇し、40%台に達しています。

市内の人口分布を見ると、高田町から広田町にかけての市域の2割のエリアに、人口の7割弱が集中しており、特に高田町の人口集積度が高くなっています。



資料:国勢調査(各年10月1日の人口)

図2.1 高齢化率の推移



資料:住民基本台帳(令和6年8月末の人口)

図2.2 市内の人口分布

(3) 観光特性

本市を訪れる観光客は、震災前までは年間100万人を超えていましたが、震災により大きく減少しました。その後は一貫して回復基調にあり、令和元年9月の高田松原津波復興祈念公園等のオープンを機に来訪者数が大きく伸びたほか、コロナ禍による影響も顕著に現れることなく推移し、令和5年には、ほぼ震災前の水準である100万人台にまで回復しました。

市内の観光資源・観光施設は、中心市街地から広田半島にかけての沿岸部のほか、山間部に広く分布しています。

本市の年間観光入込客数（単位：千人回）

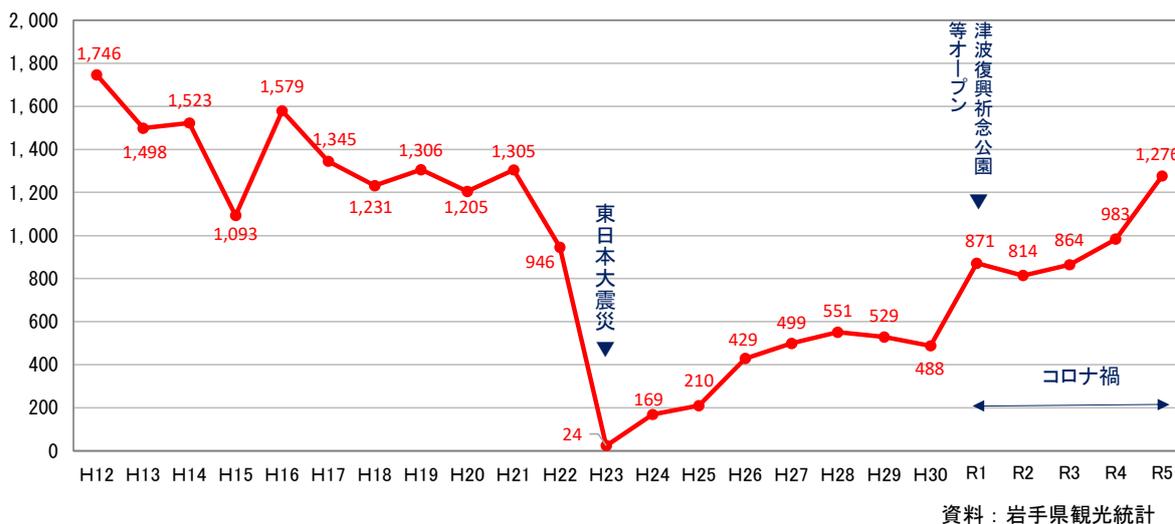
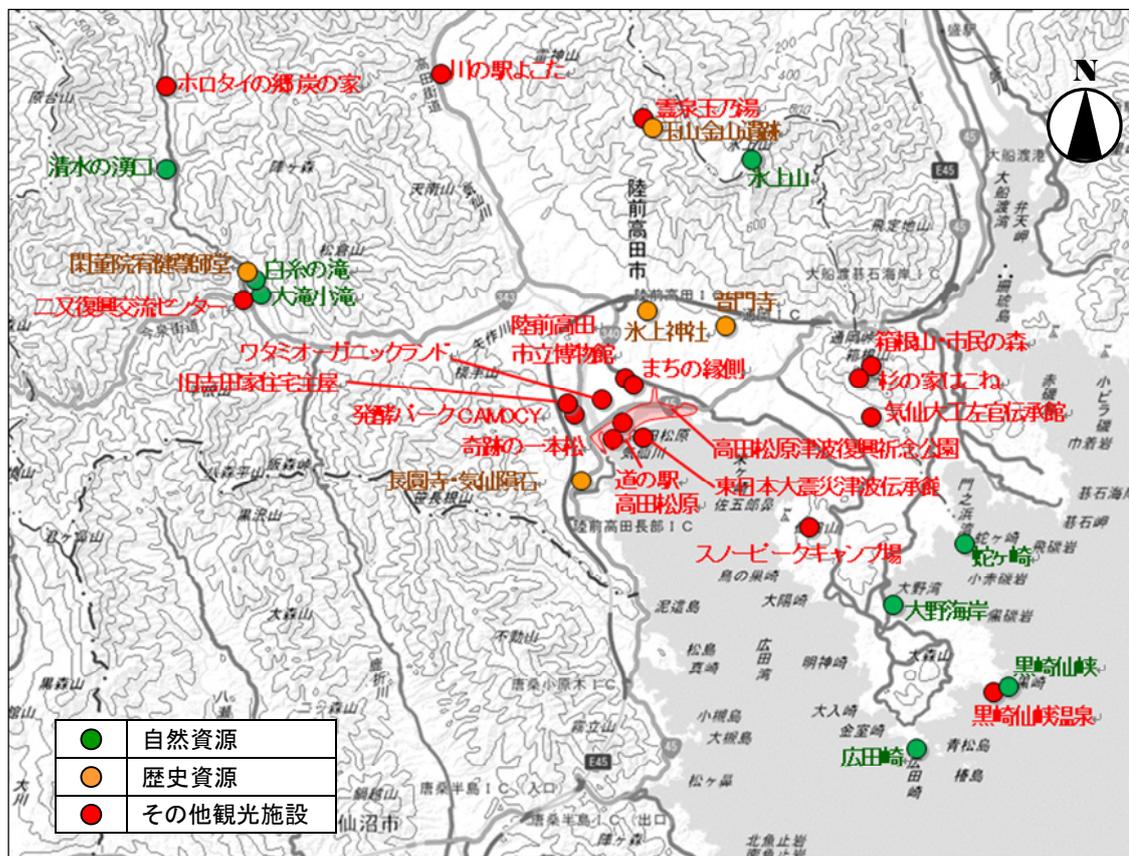


図2.3 年間観光入込客数の推移（単位：千人回/年）

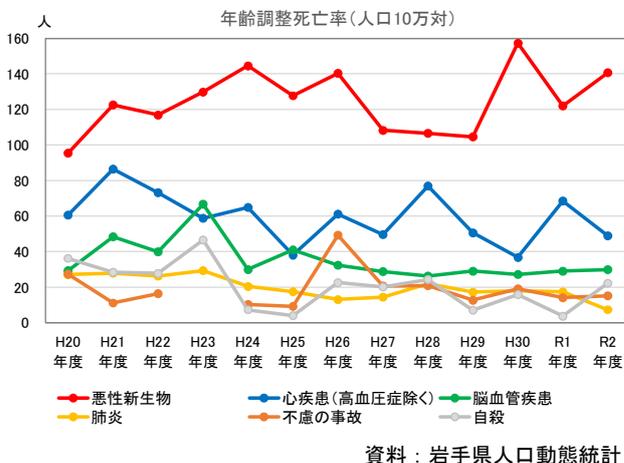


※国土地理院地図を加工して作成

図2.4 観光資源・観光施設の分布状況

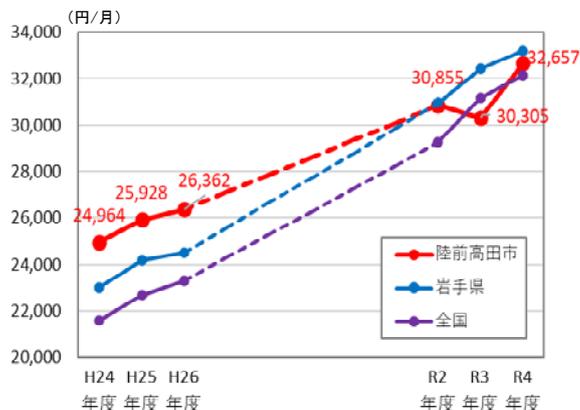
(4) 市民の健康・医療の現況

市民の死因別の死亡率（年齢調整死亡率）を見ると、悪性新生物（がん等）、心疾患（高血圧症を除く）、脳血管疾患といった、いわゆる生活習慣病が上位3位を占めています。また、一人当たりの医療費は、令和3年度以外において全国平均、県平均と同様、年々増加傾向にあり、過去10年間で約3割増となっています。



資料：岩手県人口動態統計

図2.5 市民の死因別の死亡率



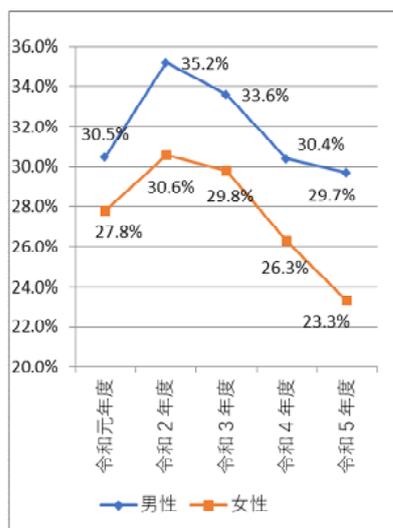
資料：陸前高田市 データヘルス計画

図2.6 一人当たりの医療費の推移

一方、市民の運動習慣の状況を見ると、健診受診者（特定健診・被災者健診）の4人中3人の割合で、運動不足気味であることがわかります。

また、生活習慣病発症前の段階であるメタボリックシンドロームの該当者または予備群の割合（健診受診者に占める割合）は、特に男性において高くなっています。

陸前高田市の1回30分以上の汗をかく運動を週2日以上1年以上実施している人の割合(40~74歳)



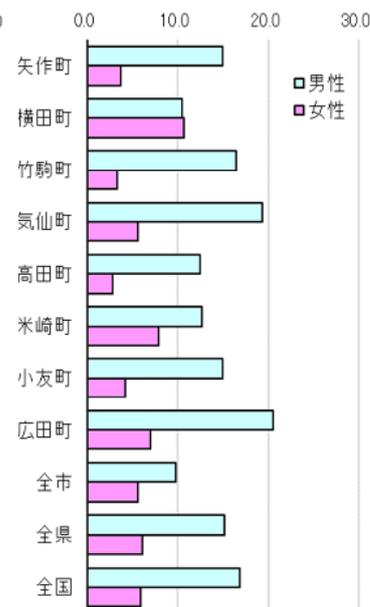
資料：健康づくり推進計画（令和7年度データ）

図2.7 市民（健診受診者）の運動習慣

メタボ該当者の割合(%)



メタボ予備群の割合(%)



資料：健康づくり推進計画（国保データベース情報）

図2.8 メタボリックシンドローム該当者・予備軍の割合

このような状況を踏まえ、市民の健康維持・増進や医療費の抑制を図るため、生活習慣病対策が重要な取組みとして位置づけられています。

(5) 公共交通の整備状況

JR大船渡線（BRT：バス高速輸送システム）が、市内外を結ぶ主要交通機関となっているほか、仙台・東京等に向けた広域路線バス（高速バス等）が運行されています。

その他の市内移動については、駅・病院・商業施設等を結ぶ路線バスや乗合タクシー等が運行されていますが、ほとんどのルートでの運行本数が1日あたり数便となっています。

なお、コロナ禍を契機とした移動需要の減少や、近年の運転手不足問題などを背景として、都市間バス・高速路線バスを中心に減便措置が採られており、公共交通利用の選択肢が狭まる傾向にあります。

表2.1 市内の公共交通運行状況

分類	路線名	運行事業者	運行区間			運行本数 (1日あたり)
			起点	主な経由地	終点	
BRT	JR大船渡線 BRT (速達系統)	東日本旅客鉄道(株)	気仙沼	陸前高田 長部	盛	上下14便 (区間便含む)
	JR大船渡線 BRT (各駅系統)		陸前矢作	高田病院 高田高校前	盛	上下20便 (区間便含む)
高速バス	けせんライナー	岩手県交通(株)	大槌駅	陸前高田駅	東京 (池袋駅西口)	上下各1便(夜行) (運行日限定)
	釜石仙台線	岩手県交通(株) 宮城交通(株)	釜石営業所	陸前高田駅	仙台 (仙台駅前)	上下各2便 (金土祝日1便増便)
都市間 輸送バス	一関大船渡線	岩手県交通(株)	一関駅前	陸前高田駅	立根	上下各1便
	陸前高田住田線	(有)奥州交通	イオンスーパー センター陸前高田	陸前高田駅	住田高校前	(平日)上3便・下4便
市内 乗合バス	広田線	基石観光(株)	集	小友駅前	アバッセ	小友発着 各2便 (平日のみ) アバッセ発着 各2便
	広田半島線		椿島入口	小友駅前	アバッセ	小友発着 各3便 (平日のみ) アバッセ発着 各1便
	生出线	(有)奥州交通	的場	陸前高田駅	イオンスーパー センター陸前高田	上下各3便
乗合 タクシー	長部今泉線	(株)気仙タクシー 高田タクシー(有)	福伏	陸前高田駅	県立高田病院	上下各1便
	たかたコミュニティバス 東部線		陸前高田駅	イオンスーパー センター陸前高田	陸前高田駅	右・左回り 各3便
	たかたコミュニティバス 西部線		陸前高田駅	滝の里	陸前高田駅	右・左回り 各3便
デマンド 交通	デマンド交通 中平・坂下・小黒山エリア	(株)気仙タクシー 高田タクシー(有)	(陸前高田市内) ※利用可能な停留所を設定			行き・帰り 各2便 (平日のみ)
	デマンド交通 気仙エリア		行き・帰り 各2便 (平日のみ)			
	デマンド交通 小友・広田エリア		行き・帰り 各2便 (火・水・木)			

資料：陸前高田市地域公共交通計画、りくぜんたかた交通マップ

一方で、グリーンスローモビリティという、ユニバーサルデザインや環境に配慮した移動手段の導入も、新たに始められています（令和4年度より本格運行）。これは、時速20km以下の低速で走行する環境にやさしい小型電気自動車による移動サービスで、住民・観光客それぞれのニーズに合わせ、平日と土日祝日で運行パターン（ルート・便数）を変えている点が特徴となっています。

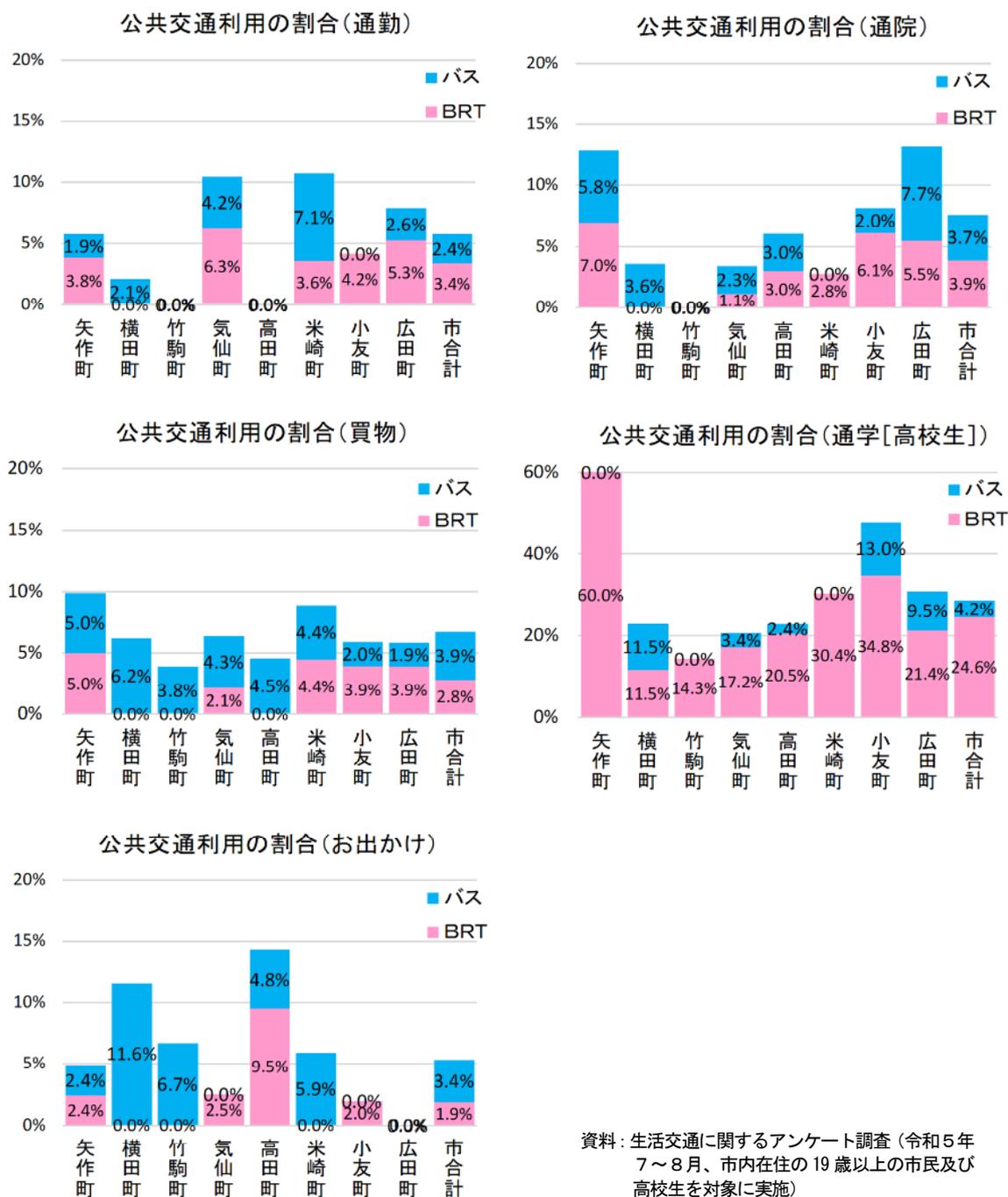
表2.2 グリーンスローモビリティ「モビタ」の運行状況

分類	路線名	運行事業者	運行区間			運行本数 (1日あたり)
			起点	主な経由地	終点	
グリーンス ローモビ リティ	道の駅循環線	一般社団法人 陸前高田グリー ンスローモビリティ	道の駅 高田松原	陸前高田駅	道の駅 高田松原	12便 土日祝日のみ運行
	今泉団地循環線		今泉団地	陸前高田市役所	今泉団地	3便 月・火・水のみ運行
	中田団地循環線		中田団地	陸前高田市役所	中田団地	3便 月・火・水のみ運行

資料：陸前高田市地域公共交通計画、りくぜんたかた交通マップ

第2章 陸前高田市における地域概況

なお、令和5年度に実施した生活交通に関するアンケート調査によると、公共交通の利用状況は以下のとおりとなっています。目的別では、高校生の通学時のBRT利用が比較的多く、一方で、市民の日常利用については、いずれの目的においても市平均で1割以下（6～9%程度）と、低い利用率であることがわかります。



資料：生活交通に関するアンケート調査（令和5年7～8月、市内在住の19歳以上の市民及び高校生を対象に実施）

図2.9 公共交通の利用率

(大型商業施設)

集客力の大きい大型商業施設については、平成29年に開業した「マイヤ 高田店（アバッセたかた内）」（高田町）の集客力が最も高く、その他「イオンスーパーセンター陸前高田店」、「マイヤアップルロード店」（いずれも米崎町）への買物移動も活発に行われています。

表2.3 主な商業施設の分布と買物利用（移動）の実態

主な大型商業施設	買物客（アンケート回答者）の居住地								計
	矢作町	横田町	竹駒町	気仙町	高田町	米崎町	小友町	広田町	
マイヤ 高田店	60	57	13	50	26	5	17	23	251
イオンスーパーセンター 陸前高田店	26	23	11	26	16	19	44	44	209
マイヤ アップルロード店				4	2	21	57	41	125
コメリハード&グリーン 陸前高田店	1	3		6			6	11	27
薬王堂 高田滝の里店	9	12	5						26
コメリハード&グリーン 竹駒店	2	5	1	2					10
薬王堂 高田米崎店	3	1		6					10
ツルハドラッグ 高田アップルロード店						1	3	6	10

※10名以上の回答がある施設のみ掲載

資料：令和5年度市民アンケート調査

2 自転車の利用実態及び自転車利用環境に関する概況

(1) 自転車の利用実態

令和5年度に実施した生活交通に関するアンケート調査によると、過半数の市民（回答者）が、通勤、買物、通院等の日常利用で自動車を利用（自ら運転）しており、一方で、自転車の利用はごく僅かな割合となっています。

また、地区別の自転車利用率を見ると、高校生の通学時の利用が、一部の地区を除き1割前後見られますが、市民の日常利用では、総じて利用率は極めて低い状況にあります。

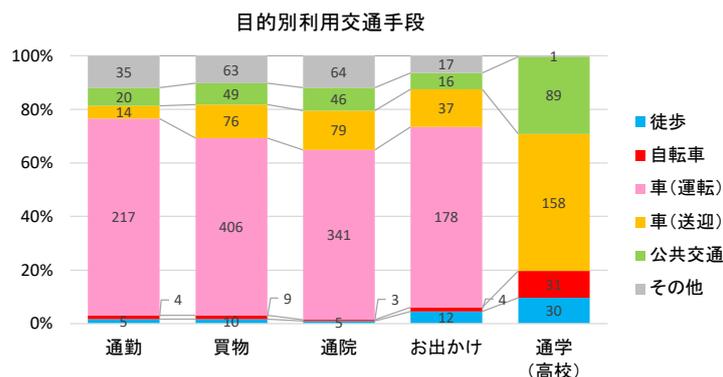
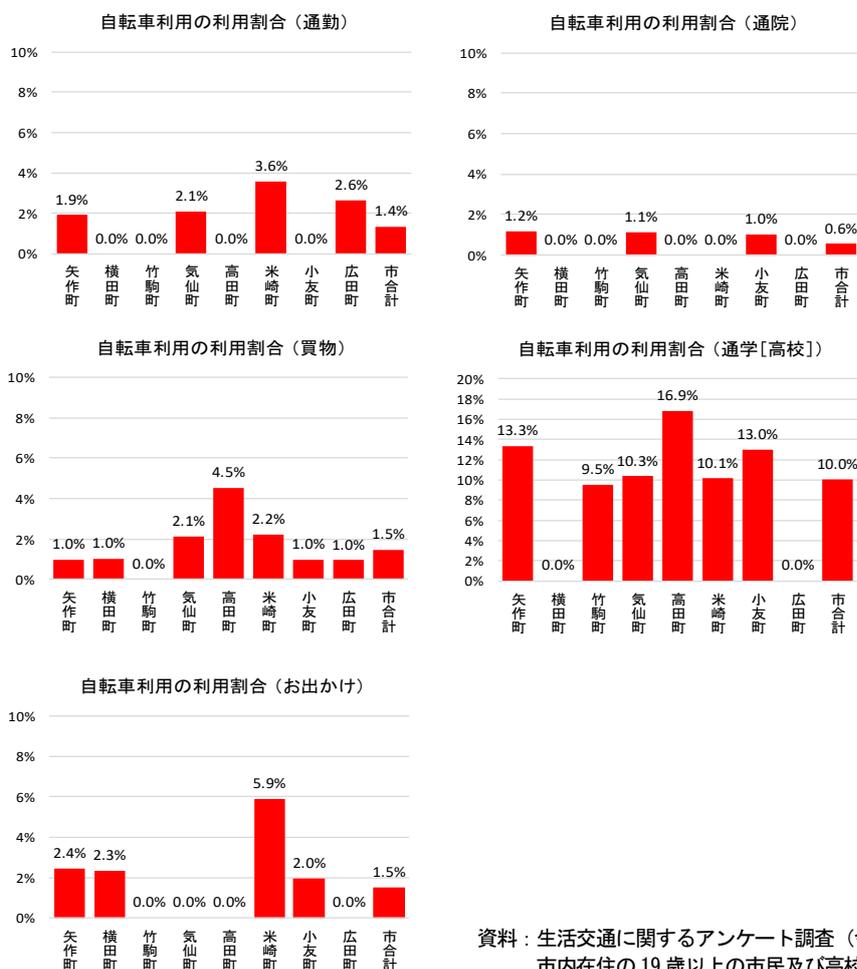


図2.12 目的別の利用交通手段



資料：生活交通に関するアンケート調査（令和5年7～8月、市内在住の19歳以上の市民及び高校生を対象に実施）

図2.13 目的別・地区別の自転車利用率

(2) 主要道路の状況

市内の主要道路網は、三陸沿岸部を縦貫する一般国道45号と三陸沿岸道路（自動車専用道路）、住田町方面を結ぶ一般国道340号（高田街道）、一関市方面を結ぶ一般国道343号（今泉街道）と、これら一般国道から分岐する一般県道で構成されています。

一般国道45号の歩道等設置率は、市の中心市街地にあたる区間において相対的に高くなっていますが、気仙沼市境付近や、広田半島入口付近から大船渡市境にかけての区間は、低い設置率となっています。その他の主要道路については、陸前高田停車場線や大船渡広田陸前高田線のアップルロード区間で設置率100%を達成しているほか、一般国道340号や気仙沼陸前高田線において設置率が比較的高くなっています。

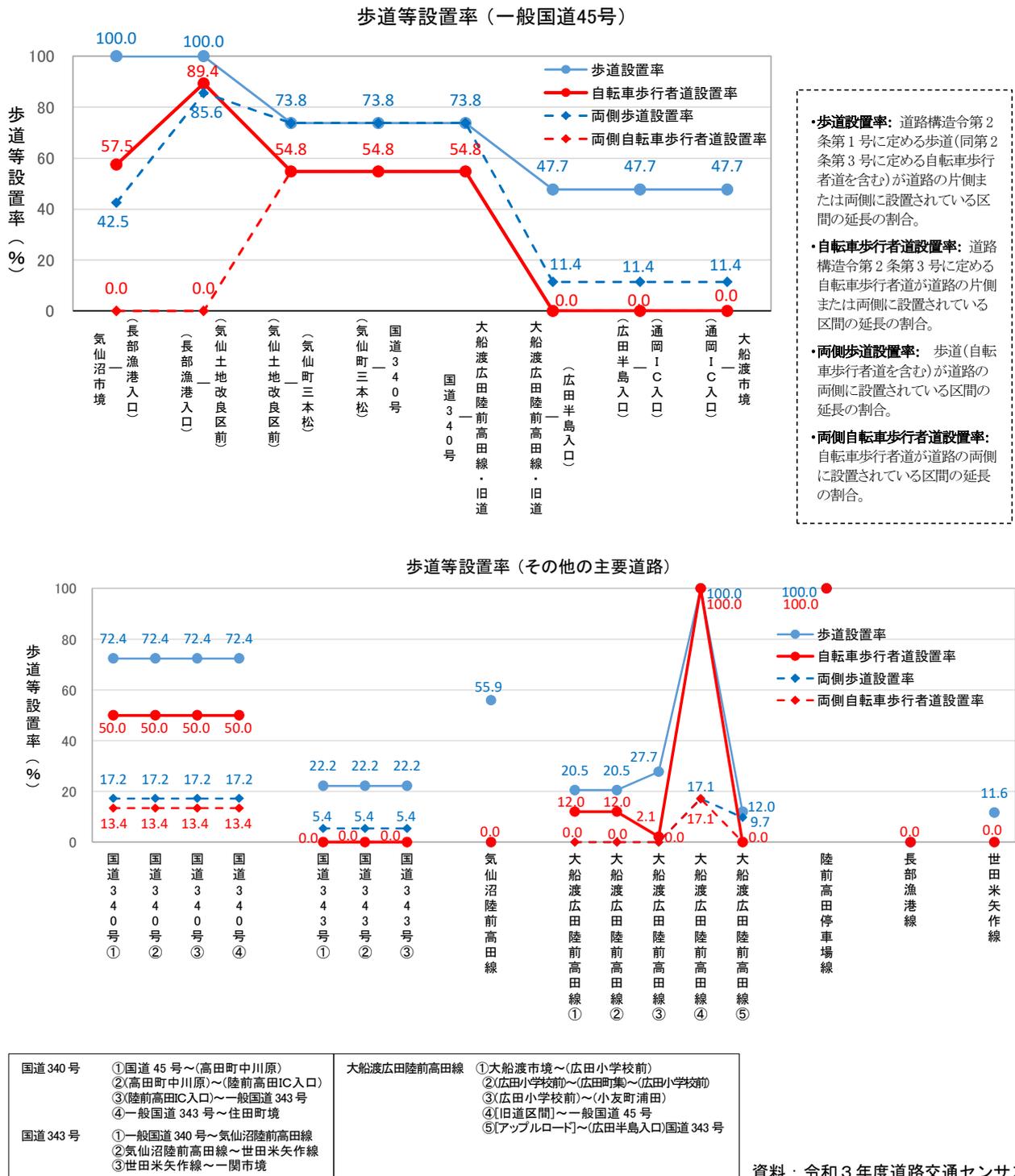
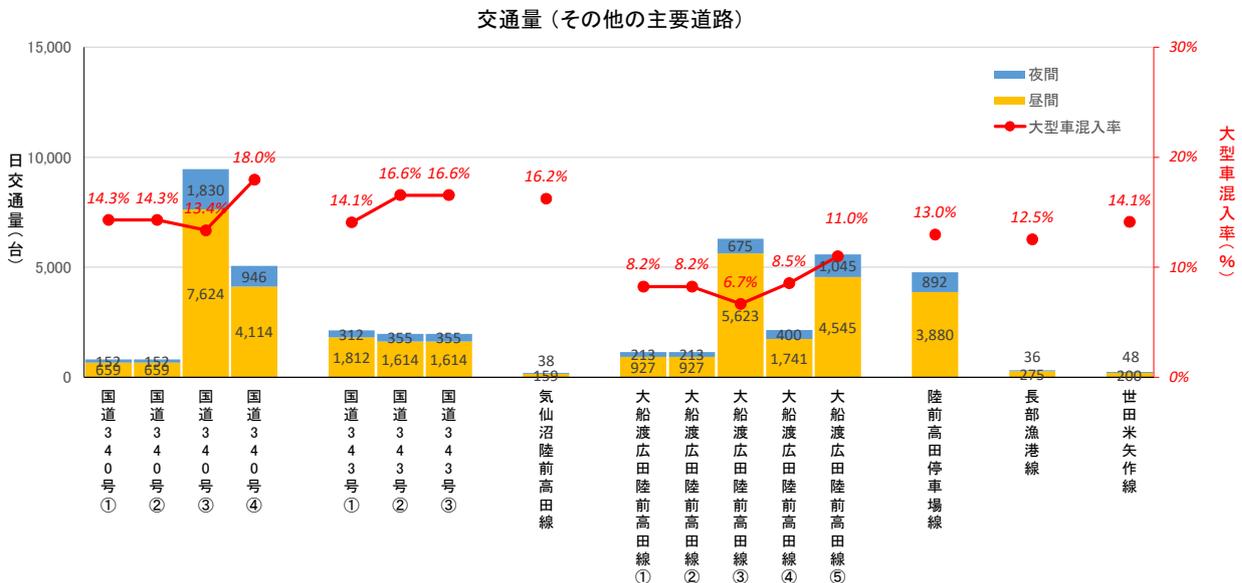
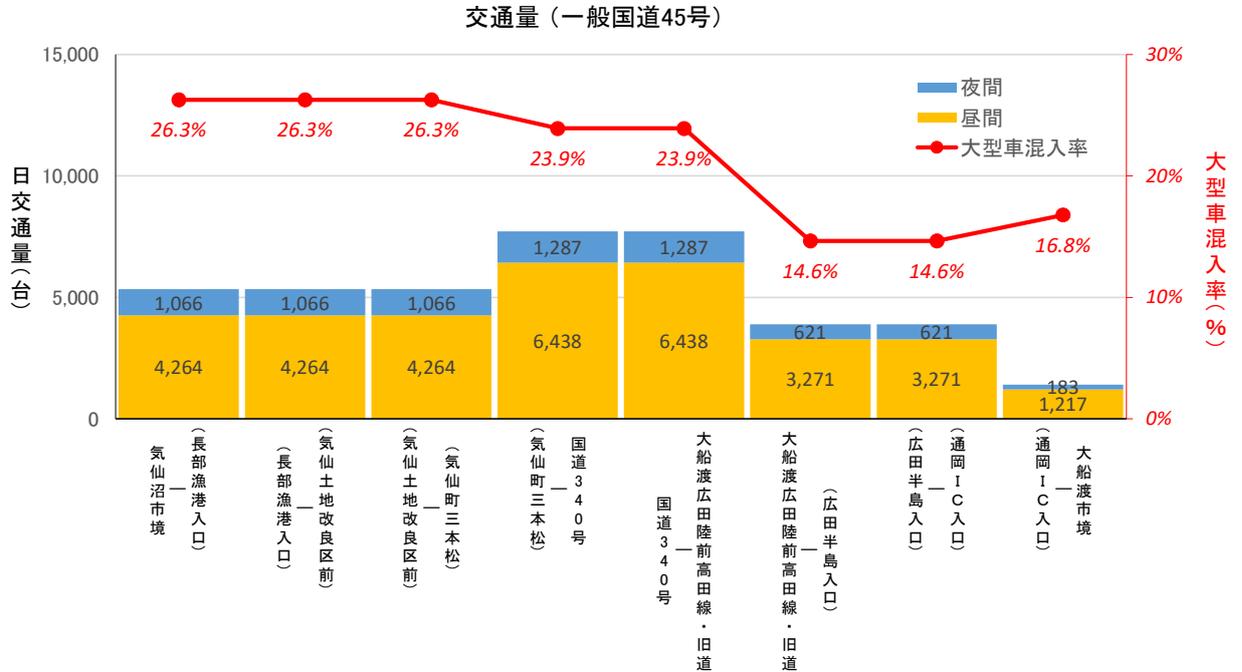


図2.14 主要道路の区間別歩道等設置率

第2章 陸前高田市における地域概況

一般国道45号の区間別交通量は、並行する三陸沿岸道路の全通（令和3年12月）に伴い、市内全般的に以前と比較して減少しており、国道340号と接続する気仙大橋西交差点の前後区間の交通量が最も多くなっています（日交通量：約7,700台）。

その他の主要道路では、一般国道340号の陸前高田IC入口から竹駒町の一般国道343号分岐交差点までの区間の交通量が特に多くなっています。



国道340号	①国道45号～(高田町中川原) ②(高田町中川原)～(陸前高田IC入口) ③(陸前高田IC入口)～一般国道343号 ④一般国道343号～住田町境	大船渡広田陸前高田線	①大船渡市境～(広田小学校前) ②(広田小学校前)～(広田町集)～(広田小学校前) ③(広田小学校前)～(小友町浦田) ④[旧道区間]～一般国道45号 ⑤[アップルロード]～(広田半島入口)国道343号
国道343号	①一般国道340号～気仙沼陸前高田線 ②気仙沼陸前高田線～世田米矢作線 ③世田米矢作線～関市境		

資料：令和3年度道路交通センサス

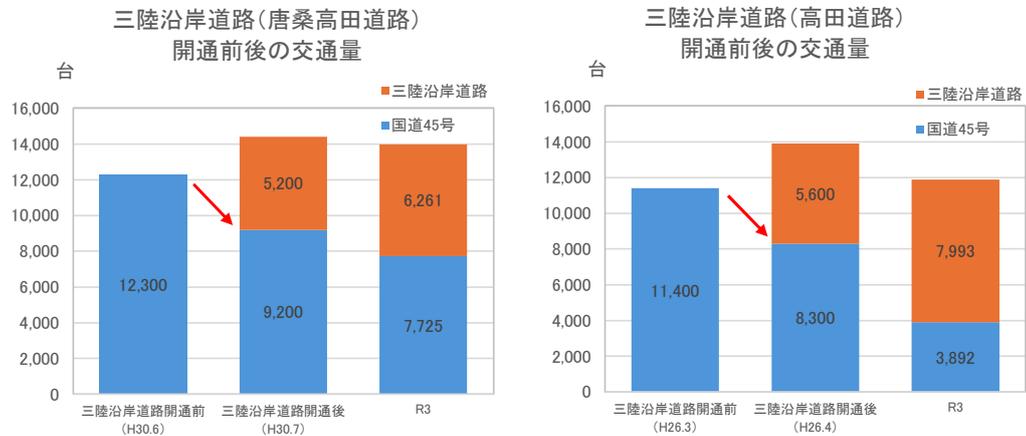
図2.15 主要道路の区間別交通量・大型車混入率

第2章 陸前高田市における地域概況

なお、一般国道45号の交通量については、並行して三陸沿岸道路（高田道路、唐桑高田道路）が整備されたことに伴い、以前と比べて交通量が緩和されています。



※国土地理院地図を加工して作成

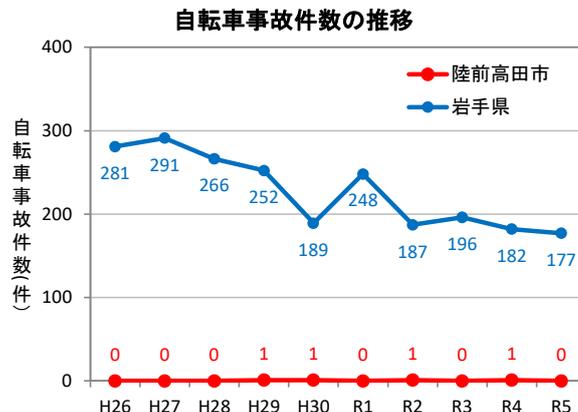


資料：国土交通省東北地方整備局道路部ホームページ（三陸沿岸道路開通前、三陸沿岸道路開通後）
令和3年度道路交通センサス（R3）

図2.16 三陸沿岸道路整備に伴う断面交通量の変化

(3) 自転車事故に関する死傷事故発生状況

過去10年間（平成26年～令和5年）における自転車に関連する交通事故（警察で記録されている事故）は、岩手県全体では減少傾向にあり、ここ数年は年間200件以下で推移しています。なお、市内における自転車事故は10年間で4件と件数は僅かですが、うち2件は死者を伴う事故となっています。



資料：岩手県警察
事故統計データ

図2.17 自転車事故件数の推移

(4) 自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化

改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化されました。



資料：警察庁

図2.18 乗車用ヘルメット着用促進ポスター

(5) レンタサイクル等の整備状況

陸前高田市観光物産協会（まちなかの縁側）において、5台の自転車（電動自転車3台、変速ギア付2台）を常備し、観光等の市内移動の足として貸出を行っています。



図2.19 陸前高田市におけるレンタサイクルの貸し出し場所

表2.4 レンタサイクルの利用状況（観光物産協会）

年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
利用件数	165	128	108	72	128	47	145	199	206

また、令和3年5月より、道の駅「高田松原」を拠点として観光客を案内する自転車ガイドツアー事業が始まりました。電動アシスト付き10台と通常の5台の計15台の自転車が配備され、「気仙コース（基準所要時間：3時間半）」、「小友米崎コース（同4時間半）」、「公園まちなかコース（同2時間）」の3コース（いずれも震災遺構見学を含む）が用意されています。



資料：道の駅「高田松原」（運営：(株)高田松原）HP

図2.20 サイクルガイドツアー「TAKATA PUTTER CYCLE」

第2章 陸前高田市における地域概況

岩手県では、サイクリスト等の自転車利用者へ提供するサービスの充実（トイレ利用、休憩用ベンチ・サイクルラックの設置、自転車修理工具の貸出等）を図る施設として、「いわてサイクルステーション」の登録を進めており、市内では次の3施設が登録されています。

表2.5 いわてサイクルステーションの登録施設（市内）

登録番号	施設名
No.8	黒崎仙峡温泉（令和4年6月23日登録）
No.40	高田松原津波復興祈念公園（令和5年3月28日登録）
No.41	道の駅「高田松原」（令和5年3月28日登録）

(6) 自転車利用促進等に関する取組み

（ツール・ド・三陸 in りくぜんたかた・おおふなど）

市内の関係団体（観光物産協会、商工会等）と連携した実行委員会の主催により、毎年開催している震災復興支援イベントで、健康的で環境に優しい自転車イベントを通じて、交流人口の拡大と三陸地域の活性化を図ることを目的としています。

初心者からベテランまでが参加できるように、体力に応じた複数のコースが設定されており、参加者は、各自でコースを選択して、サイクリングを楽しむ内容となっています。

震災翌年の第1回（参加者400名）以降、毎回、全国から多くのサイクリストが集結するイベントとなっており、コロナ禍期間中は「期間分散型」で開催されていましたが、令和6年（第13回）は3年ぶりに通常の「1DAY イベント」として開催されました。



資料：ツール・ド・三陸 2024 事務局HP

図2.21 ツール・ド・三陸 in りくぜんたかた・おおふなど

3 課題の整理

(1) 現況整理のまとめ

現況整理をまとめると、以下のとおりになります。

表3.1 現況整理の概要（地域概況）

地域概況	地形・地勢等	<ul style="list-style-type: none"> ● 市域の約7割を森林が占め、広田湾奥の平野部に中心市街地が、その他の海岸沿いや気仙川沿いに集落が、それぞれ分布する。
	人口特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の人口は、昭和30年から令和2年の65年間で4割強の減少。県平均を上回るレベルで高齢化が進行し、令和2年には40%台に到達。 ● 高田町から広田町にかけての市域の2割のエリアに、全人口の7割弱が集中している。
	観光特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 震災前までは年間100万人以上の観光入込があったが、震災により減少。その後は、高田松原津波復興祈念公園等のオープンを機に来訪者数が大きく伸びるなど、順調に回復（令和5年には震災前の水準まで回復）。 ● 観光資源・施設は、中心市街地から広田半島にかけての沿岸部のほか、山間部にも広く分布する。
	市民の健康・医療	<ul style="list-style-type: none"> ● 悪性新生物、心疾患、脳血管疾患といった生活習慣病による死亡率が高い。一人当たりの医療費は、R3年度以外において全国平均、県平均と同様、年々増加傾向にある。（過去10年間で約3割増）。 ● 運動習慣がある人は4人に1人の割合。メタボリックシンドロームの該当者・予備群の割合は、特に男性において高い。
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● BRT大船渡線を基幹として、駅・病院・商業施設等を結ぶ乗合バス、乗合タクシーが市内を網羅している。ただし、そのほとんどの運行本数が少なく、買物・通院等の最小限の利便性を確保している状況である。 ● コロナ禍による移動需要の減少や運転手不足問題などを背景として、都市間バス等を中心に運行便数が減少。一方で、市街地内の移動ニーズに柔軟に応えるためのグリーンスローモビリティという移動サービスも、新たに導入されている。
	主要施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 教育施設や公共施設の多くは、中心市街地とその周辺に立地する。その他、各地区に避難所に指定されている集会・研修施設が分布する。 ● 高田町、米崎町に立地する大型商業施設への買物流動が大きい。

表3.2 現況整理の概要（自転車利用実態・利用環境）

自転車利用実態・利用環境	自転車の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民の通勤・買物・通院時の利用交通手段は、自動車利用が過半数を占めており、自転車利用はごく僅かである。 ● 高校生の通学時の自転車利用は、市平均で10%であり、平成30年度調査結果(3.9%)と比べてシェアがやや上昇している。
	主要道路の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車歩行者道設置率は、国道340号や主要地方道大船渡広田陸前高田線のアップロード等が比較的高い。 ● 国道45号の交通量は、並行する三陸沿岸道路の全通(令和3年12月)に伴い市内区間全般的に減少している。
	自転車事故に関する死傷事故発生状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車に関連する交通事故は、過去10年間(平成26～令和5年)で4件であるが、うち2件は死者を伴う事故となっている。
	自転車利用者のヘルメット着用の努力義務化	<ul style="list-style-type: none"> ● 改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日から全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化された。
	レンタサイクル等の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 陸前高田市観光物産協会(まちの縁側)において、観光客等の市内移動の足として自転車を貸出している。 ● 道の駅「高田松原」を拠点とした自転車ガイドツアー事業を令和3年より開始(自転車15台を配備し、所要時間2～4時間半の3コースを用意)。 ● 自転車利用者へのサービス提供を目的とした「いわてサイクルステーション」(県主導の取組み)を市内に3箇所整備・登録している。
	自転車利用促進等に関する取組み	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用による交流人口拡大と地域活性化をめざす震災復興支援イベントとして、「ツール・ド・三陸」を毎年開催し(コロナ禍期間中も「期間分散型」で開催)、全国から多くのサイクリストが集結する規模の大きいイベントに成長している。

(2) 前回推進計画の取組み状況と課題

令和2年5月に策定した前回の推進計画で設定した施策の取組み状況と、その成果を整理すると、以下のとおりになります。

目標1: サイクルツーリズムの受入環境の整備による復興ツーリズムの促進

① 広域的なサイクリングロードの整備

計画した施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内の観光地やサイクリストの休憩施設を結ぶサイクリングルート（モデルルート）の設定 ● サイクリングルートを周知するためのルートマップの作成・公表 ● 外国人観光客対応も考慮したピクトグラムや矢印等による案内表示の設置 ● サイクリングルートを活用した自転車によるイベントの開催推進
実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 広田半島周辺をコースとした3種類のサイクリングルートを設定し、市HPにマップを公表。 ● サイクリングルート上に矢印による案内表示を設置。 ● サイクリングルートをコースの一部とした「ツール・ド・三陸」を開催。

② サイクリストの休憩施設の設定

計画した施策	<ul style="list-style-type: none"> ● サイクリストの休憩拠点としての施設整備（バイクラック、シャワー施設等） ● 自動車利用によるサイクルツーリズム来訪者のための拠点整備（道の駅「高田松原」をアクセス拠点として位置づけ）
実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ● バイクラックを作成済み。今後、未整備箇所へ設置予定。 ● シャワー施設は夢アリーナたかたで使用可能。その他、入浴施設がある箇所はシャワー施設の整備予定なし。 ● 黒崎仙峡温泉、高田松原津波復興祈念公園、道の駅「高田松原」をいわてサイクルステーションに登録。

③ レンタサイクルの整備

計画した施策	<ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクル拠点（陸前高田市観光物産協会「まちの縁側」・道の駅「高田松原」）の整備、及びレンタサイクル事業の拡充
実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 陸前高田市観光物産協会にレンタサイクル及びバイクを導入。 ● 道の駅「高田松原」に自転車を配備し、自転車ガイドツアー事業を実施。ただし、レンタサイクル事業は未実施。

目標2: 自転車を活用した市民の快適で健康的な生活環境の構築と自転車事故ゼロの実現

① 健康増進のための自転車利用の促進

計画した 施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 高田松原復興祈念公園区域内のパークウェイを活用した自転車散策による健康づくり（運動習慣の増加）に関する広報啓発の実施 ● BRT 主要駅におけるサイクルアンドライド駐輪場・駐車場、待合所の整備
実施 状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 陸前高田駅では、気仙タクシー前駐車場内に駐輪場を整備。 ● 広報啓発は未実施。 ● 陸前高田駅以外の BRT 駅では、駐輪場等は未整備。

② 自転車の安全利用の促進

計画した 施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知（民間団体等と連携したポスター等の作成・配布等） ● 交通安全意識向上を図る広報活動の推進（全国交通安全運動等様々な機会を活用した、街頭での声掛けやポスター貼付等の広報啓発） ● ヘルメット着用の広報啓発（様々なイベントを活用した広報啓発） ● 交通安全協会等による指導啓発活動の推進（違反行為を防止するための指導啓発活動、警察による交通違反に対する指導取締りの推進） ● 自転車歩行者道規制標識等の設置要望
実施 状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 従来の交通安全啓発活動の中で、国や県の交通安全啓発ポスター等の掲示を実行。 ● その他自転車に特化した安全な通行ルールの周知および広報啓発は未実施。

(3) 現況を踏まえた課題の整理

地域概況や前回計画した施策の実施状況を踏まえ、今後の自転車活用推進に向けた課題を整理すると以下のとおりになります。

(地域振興の視点)

現況・施策の実施状況	関連する上位計画における位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化の進行に伴う「定住人口」減少により、地域活力の低下が懸念されます。 ● 震災被害の影響を受けて低迷していた観光振興も回復傾向にあり、2011年から開催されている「ツール・ド・三陸」は毎年恒例の自転車イベントに成長しています。 ● 市内にサイクリングルートを設定し、「いわてサイクルステーション」に市内3箇所を登録するなど、サイクルツーリストの受入れ整備を進めています。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 岩手県自転車活用推進計画[観光振興] ● 岩手観光立県第3期基本計画 [復興ツーリズムの促進、二次交通ネットワークの充実] ● 陸前高田市まちづくり総合計画 [地域資源を活かした観光振興] ● 陸前高田市地域公共交通計画 [公共交通を補完するレンタサイクル事業、コミュニティサイクル事業] ● 陸前高田かわまちづくり計画 ● 陸前高田市スポーツ推進計画

地域活力を維持・増進させ、持続可能な社会を形成するためには、「交流人口」の拡大（観光振興）が不可欠です。引き続き、観光客・来訪者等の市内移動の足となる自転車利用システム（レンタサイクル等）の構築や、サイクルツーリストの受入れ整備等の更なる拡充が望まれます。

(市民生活の視点)

現況・施策の実施状況	関連する上位計画における位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化の進行に伴い、自動車を運転できない（運転しない）市民が増えることが想定されます。 ● 市内の移動は自動車に依存している状況であり、公共交通を補てんする移動手段の確保が必要です。 ● 自転車の走行に配慮した自転車通行空間の整備により、自転車を快適に利用するための環境を創出することが求められます。 ● 市内における駐輪場等の整備は進んでおらず、自転車利用環境の整備の推進が求められます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 岩手県自転車活用推進計画[利用環境] ● 陸前高田市まちづくり総合計画 [生活道路・交通環境の整備、交通安全の推進] ● 陸前高田市地域公共交通計画[公共交通を補完するレンタサイクル事業、コミュニティサイクル事業](再掲) ● ノーマライゼーションという言葉の知らないまちづくり アクションプラン [電動コミュニティサイクルの導入検討] ● 陸前高田市 SDGs未来都市計画[社会]

高齢化の進行により、自動車を運転できない（運転しない）市民が今後増えることが想定されます。そのため、徒歩や自転車でも気軽に安心して外出・移動できる安全な道路環境が望まれます。

(保健・医療の視点)

現況・施策の実施状況	関連する上位計画における位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> ● 生活習慣病への対策として、医療費負担の減少を目指し、健康寿命の延伸が求められます。 ● 市民の運動不足の解消、健康増進が課題となっています。 ● 自転車散策による健康づくりに関する広報啓発活動は未実施であり、さらなる周知が求められます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 岩手県自転車活用推進計画[健康づくり] ● 陸前高田市まちづくり総合計画 [市民の健康づくりの推進] ● 陸前高田市健康づくり推進計画 [市民の運動不足解消や運動する機会の創出] ● ノーマライゼーションという言葉の知らないまちづくり アクションプラン [健康増進のための自転車利用の促進]

メタボリックシンドローム対策等により市民の健康増進を図り、健康で暮らせるまちづくりを実現させるため、自転車利用により手軽に外出でき、運動できる環境づくりが望まれます。

(環境保全の視点)

現況・施策の実施状況	関連する上位計画における位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の手段としてグリーンスローモビリティ「モビタ」の導入が進められましたが、依然自家用自動車への依存度が高く、二酸化炭素の排出を抑制する環境対策が求められます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 岩手県自転車活用推進計画[健康づくり](再掲) ● 岩手県環境基本計画 [自転車利用促進等によるCO2排出削減対策の推進] ● 陸前高田市環境基本計画 ● ノーマライゼーションという言葉の知らないまちづくり アクションプラン [環境配慮のための自転車利用の促進] ● 陸前高田市 SDGs未来都市計画[環境]

地球温暖化対策に寄与し、持続可能な社会を形成するためにも、自動車利用から、環境にやさしい自転車利用への転換を促すことが望まれます。

(安全・安心の視点)

現況・取組み状況	関連する上位計画における位置づけ
<ul style="list-style-type: none"> ● 市内における自転車事故発生件数は、年間0～1件で推移しています。 ● 全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化された中、より一層の安全な自転車利用の促進のため、通行ルールの周知が求められます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 岩手県自転車活用推進計画[安全安心] ● 陸前高田市まちづくり総合計画 [交通安全の推進]

自転車ルールの啓発及び標識の設置等により、自転車事故ゼロを目指します。

第3章 計画目標の策定

本計画における計画目標は、前章において整理した本市における自転車活用推進に向けた課題および岩手県自転車活用推進計画における方針を踏まえ、以下の2つの目標とします。

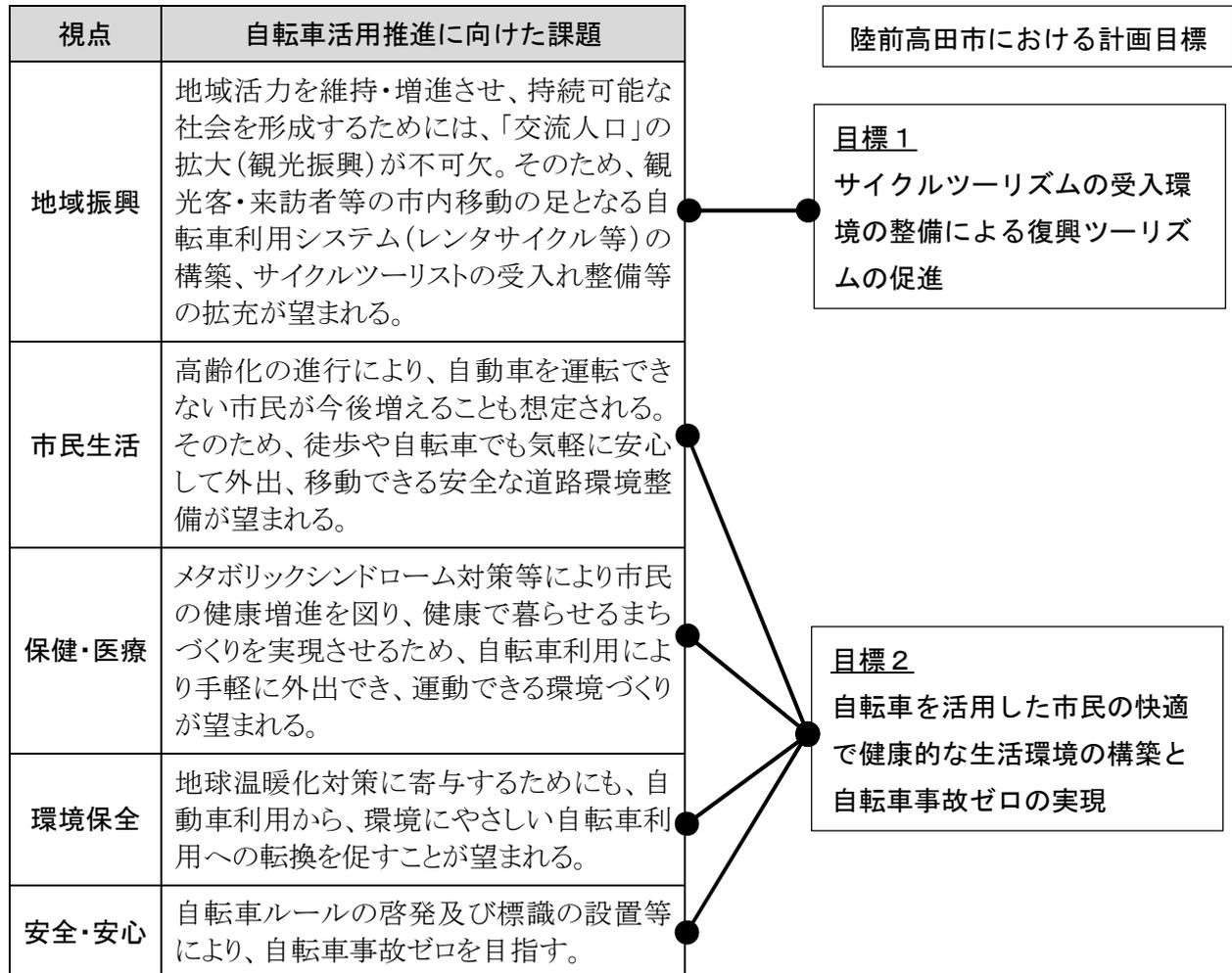


図3.1 陸前高田市における自転車活用推進に向けた課題と計画目標

第4章 施策体系と施策展開

1 施策の基本方針

計画目標に向けた施策の推進にあたり、SDGs（持続可能な開発目標）、「ノーマライゼーションという言葉のいらないまちづくりアクションプラン」の実現を念頭に置き、各目標に対する基本方針を以下の通りとします。

目標1：サイクルツーリズムの受入環境の整備による復興ツーリズムの促進

- ・本市の資源である自然・歴史・文化に触れ合いながら、ノーマライゼーションの考え方に基づき、誰もが自転車に乗ることそのものを楽しむ、または自転車で地域を巡る体験型・交流型旅行の促進、誰もが参加できるサイクリングイベントの誘致・開催等を通じた観光地域づくり等を推進し、自転車を活用した地域の活性化を図ります。
- ・このため、訪れるサイクリストのニーズに対応した自転車に関するサービスをさらに充実させ、サイクリストの受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことで、ハード・ソフト両面からサイクリング環境の創出を目指します。
- ・本市を訪れる観光客が快適に街中を周遊できる環境を創出するため、街中に複数の自転車貸出拠点を設置し、どこでも乗降できるシステムの実現を図ります。

目標2：自転車を活用した市民の快適で健康的な生活環境の構築と自転車事故ゼロの実現

- ・誰もが安全で快適に自転車の利用ができる環境を計画的かつ継続的に創出するため、自転車ネットワーク計画を策定し、自転車通行空間を効果的、効率的に整備するための指針とします。
- ・交通における自動車への依存の程度を低減させる考え方に基づき、「健康増進と環境への配慮のための自転車利用の促進」を図ります。
- ・自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、既存の公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進します。
- ・日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達、健康寿命の延伸等を目指し、日常の身体活動量の増加・底上げを図ります。
- ・自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により、誰もが安全に安心して自転車を利用できる環境を創生します。

2 施策体系

前節にて示した基本方針に基づき、各目標に対応する施策を以下のとおり整理します。

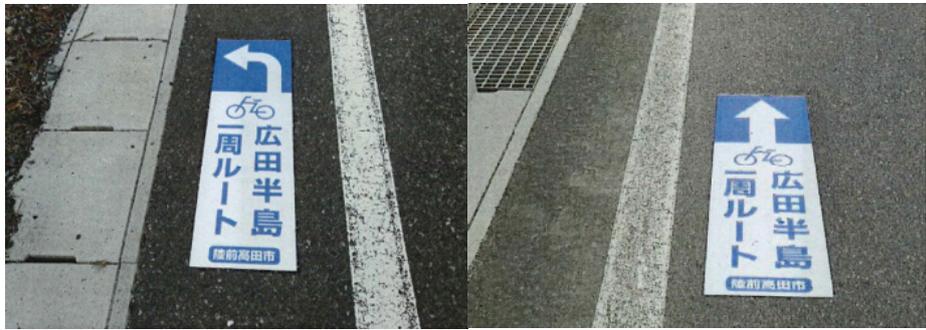
表4.1 各計画目標に対応する施策

目標	施策
目標1: サイクルツーリズムの受入環境の整備による復興ツーリズムの促進	・ 広域的なサイクリングロードの整備
	・ サイクリストの休憩施設の設定
	・ レンタサイクルの整備
目標2: 自転車を活用した市民の快適で健康的な生活環境の構築と自転車事故ゼロの実現	・ 自転車ネットワーク計画の策定
	・ 健康増進のための自転車利用の促進
	・ 自転車の安全利用の促進

3 施策展開

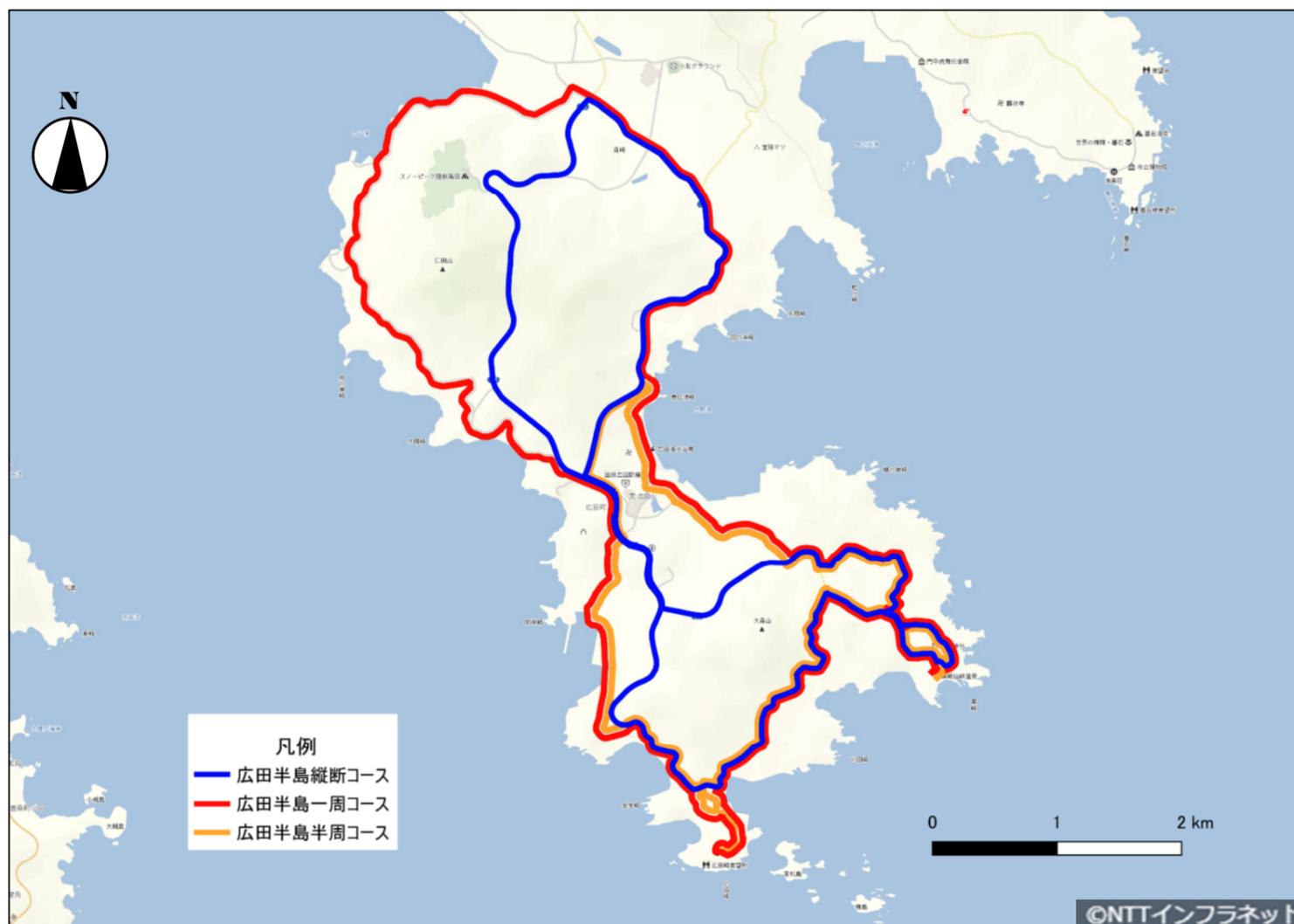
目標1:サイクルツーリズムの受入環境の整備による復興ツーリズムの促進

施策1 広域的なサイクリングロードの整備

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内では、広田半島周辺に3種類のサイクリングルートを設定し、路面への案内表示を設置しています。 ・自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進を図るために、国、岩手県、近隣の市町とも連携したサイクリングルートの拡充が必要です。
<p>取組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の観光地、サイクリストの休憩施設を結ぶ市内周遊サイクリングルートを設定し、サイクリングロードを市内全体に拡充します。拡充にあたっては、市内の自転車ネットワーク計画や岩手県広域サイクリングルートとの整合を図ります。 ・サイクリングルートを周知するため、ルートマップの作成・公表を行います。 ・国内からの観光客に加えて、外国人観光客が道に迷うことなくサイクルツーリズムを楽しんでもらえるように、必要に応じて、各ルートにピクトグラムや矢印等による案内表示を設置します。 ・サイクリングルートを活用した自転車によるイベントを推進します。
<p>案内表示</p>	
	
<p>▲サイクリングロードの案内表示（広田半島）</p>	
	
<p>▲自転車によるイベントの例（ツール・ド・三陸）</p>	

【陸前高田市サイクリングルート】 ※令和7年3月時点

No.	コース名	全長(km)
①	広田半島一周コース	23.4
②	広田半島半周コース	14.9
③	広田半島縦断コース	20.6



資料：陸前高田市サイクリングマップ

・広田半島一周コース (23.4km)



・広田半島半周コース (14.9km)



・広田半島縦断コース (20.6km)



【陸前高田市内周遊サイクリングルート】 ※令和2年5月時点



- 【凡例】
各ルートを、下記の色の順で上から表示
- 市内周遊・初級コース
 - 市内周遊・中級コース
 - 市内周遊・上級コース
 - 市内周遊・特級コース
 - まるごと三陸コース
 - サイクリストの休憩施設
 - 主要観光地

No	コース名	ターゲット	備考
①	市内周遊・初級コース	一般の観光客(国内、海外から来訪)	レンタサイクルの利用を想定
②	市内周遊・中級コース	サイクリスト(国内、海外から来訪)	陸前高田市内発着 ロードバイクの利用を想定
③	市内周遊・上級コース		
④	市内周遊・特級コース		
⑤	まるごと三陸コース	サイクリスト(国内、海外から来訪)	気仙沼～釜石間、仙台市発着 ロードバイクの利用を想定

※市外のルートに関しては、隣接する市町村、岩手県の整備計画等と整合を図ります。



- 【凡例】
各ルートを、下記の色の順で上から表示
- 市内周遊・初級コース
 - 市内周遊・中級コース
 - 市内周遊・上級コース
 - 市内周遊・特級コース
 - まるごと三陸コース
 - サイクリストの休憩施設
 - 主要観光地

目標1: サイクルツーリズムの受入環境の整備による復興ツーリズムの促進

施策2 サイクリストの休憩施設の設定

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内において、いわてサイクルステーションに3施設（黒崎仙峡温泉、高田松原津波復興祈念公園、道の駅「高田松原」）が登録されています。 ・サイクリストの受入環境の整備にあたっては、サイクリングルート of 整備と合わせてサイクリストが休憩できる環境の更なる拡充が必要です。
<p>取組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・夢アリーナたかた、黒崎仙峡温泉、道の駅「高田松原」、玉乃湯、市民の森、ホロタの郷炭の家、川の駅よこた等をサイクリストが休める拠点として設定し、引き続き、バイクラック、シャワー施設の整備を進めます。 ・上記のうち、自動車により自転車を搬入するサイクルツーリズム来訪者の拠点として道の駅「高田松原」を位置づけます。 <div data-bbox="501 810 1158 1113" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1161 1084 1433 1113">資料：夢アリーナたかた HP</p> <p data-bbox="708 1128 1021 1160">▲夢アリーナたかた外観</p> <div data-bbox="501 1200 1158 1503" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1206 1467 1433 1496">資料：黒崎仙峡温泉 HP</p> <p data-bbox="727 1514 925 1545">▲黒崎仙峡温泉</p> <div data-bbox="501 1583 1158 1928" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="730 1942 1002 1973">▲道の駅「高田松原」</p>

目標1: サイクルツーリズムの受入環境の整備による復興ツーリズムの促進

施策3 レンタサイクルの整備

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・陸前高田市観光物産協会が、5台の自転車（電動自転車3台、変速ギア付2台）を常備し、観光客等の市内移動の足として貸出を行っています。 ・今後、本市における観光客の移動の足として利用してもらうために、更なるレンタサイクル事業の拡充が必要です。
<p>取組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルの拠点として、陸前高田市観光物産協会「まちの縁側」に加えて、道の駅「高田松原」を整備し、道の駅と連携してレンタサイクル事業を拡充していきます。 <div data-bbox="464 674 1243 1258" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲陸前高田市観光物産協会「まちの縁側」</p> <div data-bbox="464 1317 1243 2018" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲道の駅「高田松原」</p>

目標2: 自転車を活用した市民の快適で健康的な生活環境の構築と自転車事故ゼロの実現

施策1 自転車ネットワーク計画の策定

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用推進計画では、安全で快適な自転車利用環境の将来像に応じて自転車ネットワークを計画的かつ継続的に創出するため、自転車ネットワーク計画を定めるよう努めることとされています。
<p>取組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の自転車利用環境および「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、警察庁、令和6年6月)の内容を踏まえ、陸前高田市ネットワーク計画を策定しました。 <div data-bbox="344 629 1412 1379" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">▲陸前高田市自転車ネットワーク計画</p> <p>次頁以降にネットワーク計画の具体的な方針を示します。</p>

<自転車ネットワーク計画の考え方>

1) 自転車ネットワーク計画の対象エリアの選定

本市では、市内中心部に主要な施設（陸前高田駅、複合商業施設「アバッセたかた」、陸前高田市役所、高等学校など）が集中していることから、市民の主要な自転車移動として、居住地区と市内中心部間の移動が考えられます。以上を踏まえ、自転車ネットワーク計画の対象範囲を以下のとおり設定しました。

【対象エリア】

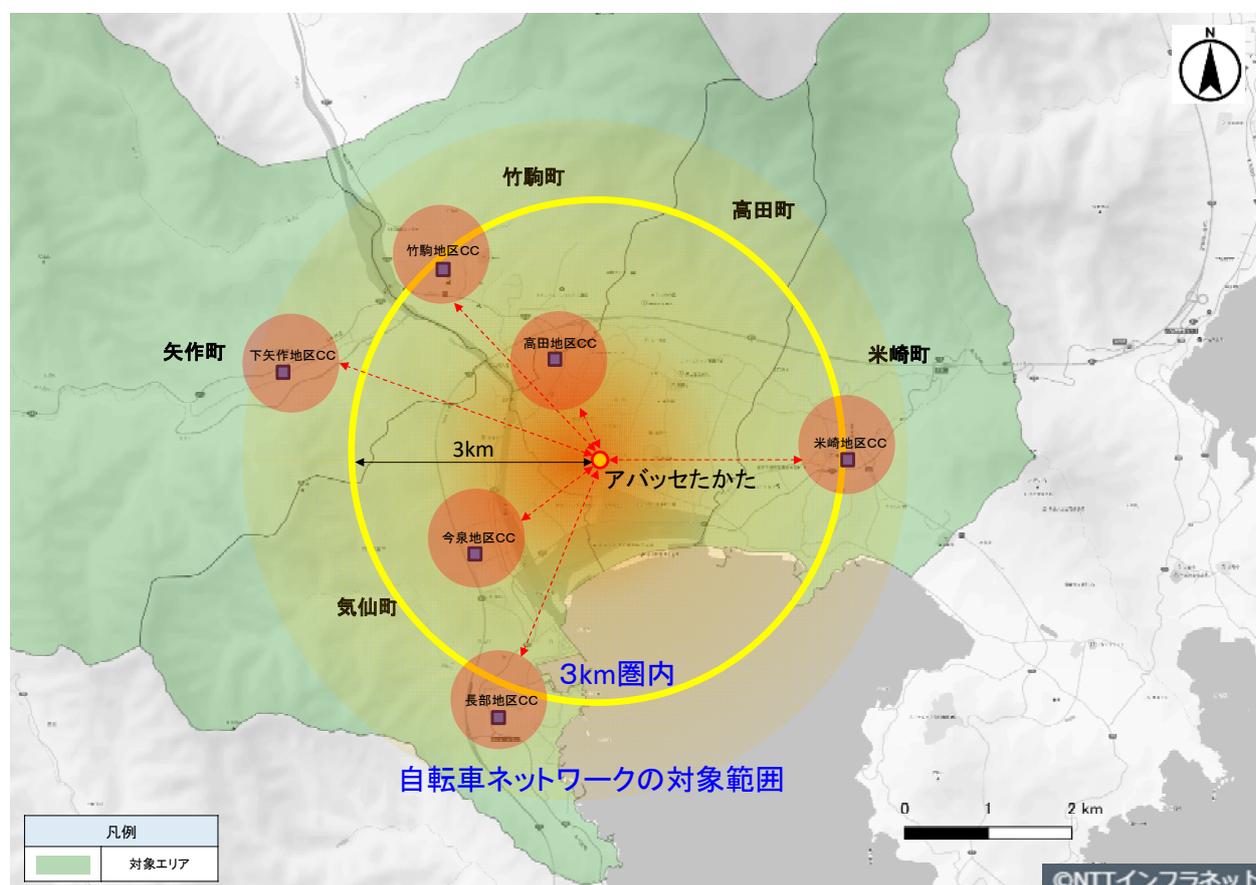
市内8町のうち、市内中心部（複合商業施設「アバッセたかた」）から直線距離3km（※）の範囲に一部が含まれる5町（矢作町、竹駒町、気仙町、高田町、米崎町）を対象とします。

また、ネットワークの検討にあたり、コミュニティセンター（以下CC）が設置されている箇所を各町の居住地区の中心部としました。

▼各町の居住地区 CC

町名	居住地区の中心部
矢作町	下矢作地区 CC
竹駒町	竹駒地区 CC
高田町	高田地区 CC
米崎町	米崎地区 CC
気仙町	今泉地区 CC
	長部地区 CC

※ 平成22年度自転車交通の総合的な安全性向上策に関する調査報告書（内閣府）によると、自転車利用者1人1日あたりの平均自転車移動距離は2.93kmです。



▲自転車ネットワーク計画対象エリア

2) 自転車ネットワーク路線の選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」にて示されている、自転車ネットワークを構成する路線の選定基準①～⑨を参考に、市内の既存の道路ネットワークから、自転車ネットワーク路線を面的に選定しました。各基準で選定した路線を重ね合わせたものが、自転車ネットワークとなります。選定路線の詳細を次頁以降に示します。

(なお、市内には基準⑤、⑥、⑦、⑧に該当する路線はないため、選定基準から省いています。)

▼自転車ネットワーク路線の選定基準

No.	路線選定基準（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）	陸前高田市における選定基準
①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	基準(i)
②	通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	基準(ii)
③	自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）	基準(iii)
④	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	基準(iv)
⑤	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	-
⑥	自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	-
⑦	並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	-
⑧	新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）	-
⑨	その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	基準(v)

基準(i)

地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線

市民が自転車を利用する主要な移動として、居住地区内の移動と居住地区と市内中心部を結ぶ移動の2種類を想定し、うち移動に自転車の利用が考えられる経路を基準①を満たす路線としました。

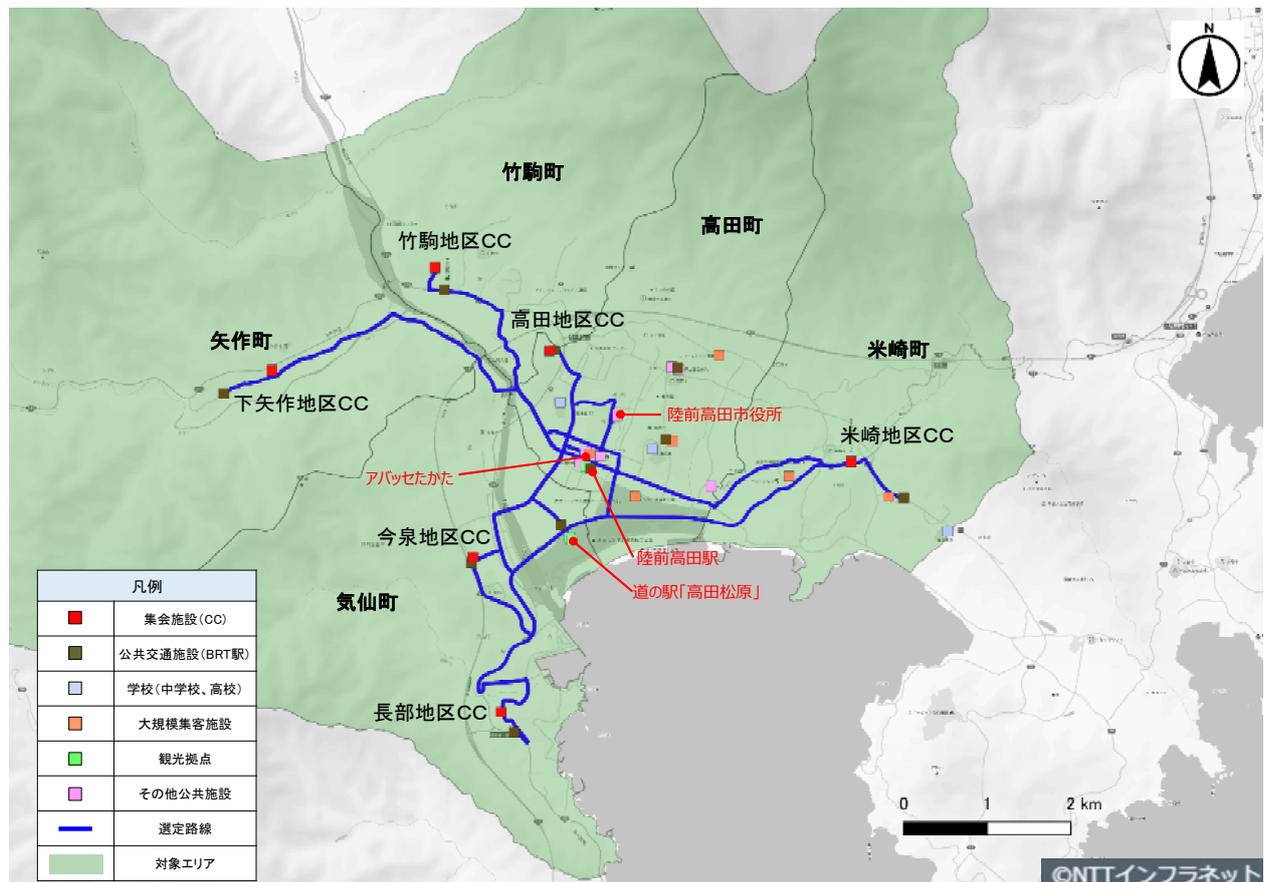
・居住地区内の移動

地区内の移動として、地区CCから最寄りのBRT駅への経路を選定しました。

・居住地区と市内中心部を結ぶ移動

自転車の利用が見込まれる施設を、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、その他利用が見込まれる公共施設の5つの観点で整理しました。

そのうち、市内中心部において自転車の利用が特に見込まれる施設として、4施設（陸前高田駅、アバッセたかた、道の駅「高田松原」、陸前高田市役所）を抽出し、地区CCと施設を結ぶ経路を選定しました。



▲基準(i)の選定結果

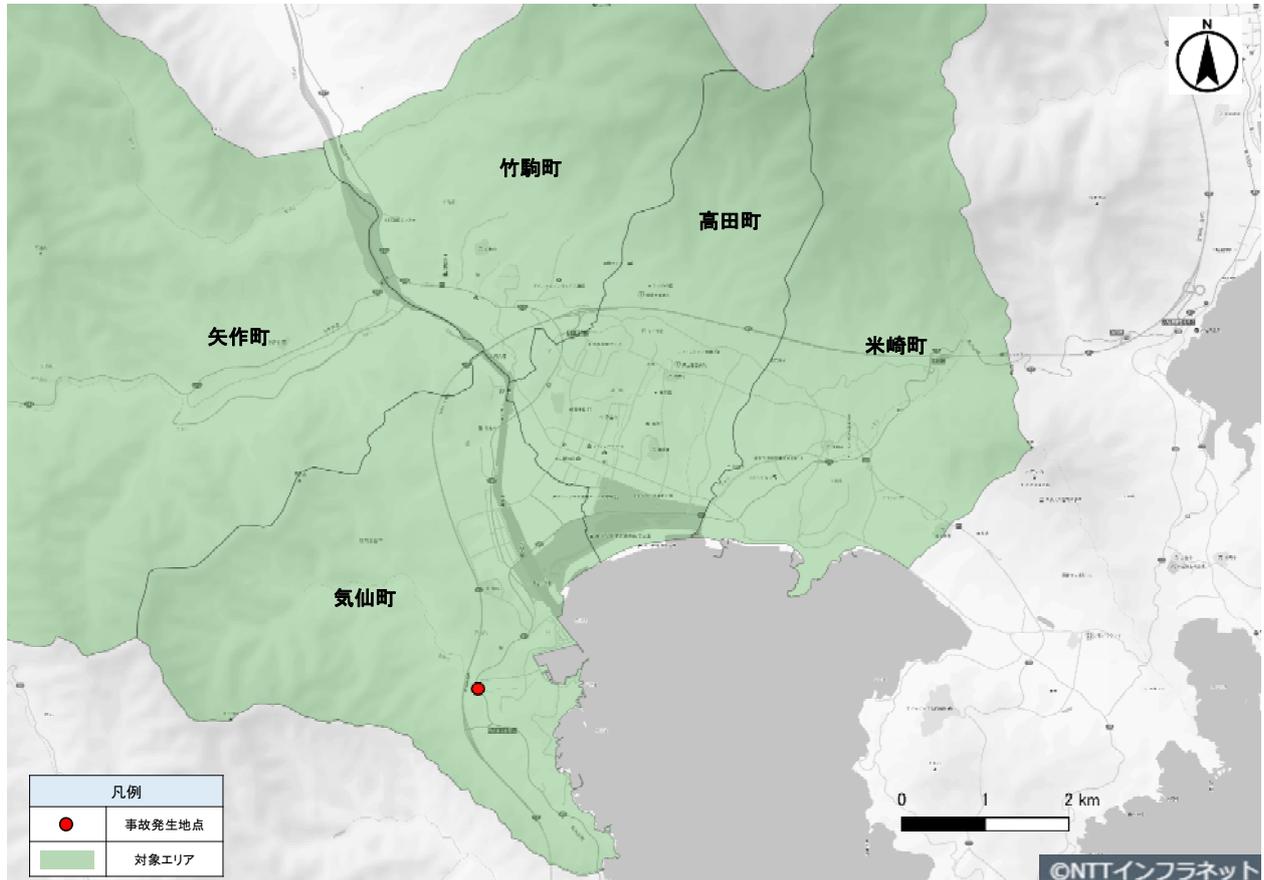
▼陸前高田市における自転車の利用が見込まれる施設

No.	自転車の利用が見込まれる施設	対象施設
1	公共交通施設	陸前高田駅、高田病院駅、高田高校前駅
2	学校 ※基準(iii)にて整理	高田第一中学校、高田東中学校、高田高等学校
3	地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設	アバッセたかた、イオンスーパーセンター陸前高田店、マイヤアップルロード店、総合交流センター・B&G 海洋センター、スポーツドーム、高田松原運動公園
4	観光拠点	道の駅「高田松原」、高田松原津波復興祈念公園、まちの縁側
5	その他利用が見込まれる公共施設	陸前高田市役所、陸前高田市立図書館、陸前高田市民文化会館、陸前高田市立博物館、総合交流センター、(福)陸前高田市社会福祉協議会、県立高田病院、シルバーワークプラザ

基準(ii)

通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

市内では、過去5年の間に2件の自転車事故が発生し、対象エリア内では、国道45号の長部地区内で1件の死亡事故が発生しました。事故地点周辺は自転車通行空間を確保することとします。



▲基準(ii)の選定結果

基準(iii)

自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）

居住地区から中学校、高等学校への経路を選定しました。

なお、自転車通学を行う生徒は、一般の成人より自転車を利用する距離が長いことが考えられます。そのため、市内の中学校から道のりで約6km(※)以内の範囲については、エリア外も含めて通学路線を選定しました。

※陸前高田市遠距離通学費補助金交付要綱では、通学距離が片道6kmを超える場合は遠距離通学の補助金対象となることから、中学校から片道約6km以内の範囲を主に自転車通学が見込まれる範囲としました。



▲基準(iii)の選定結果

基準(iv)

地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線

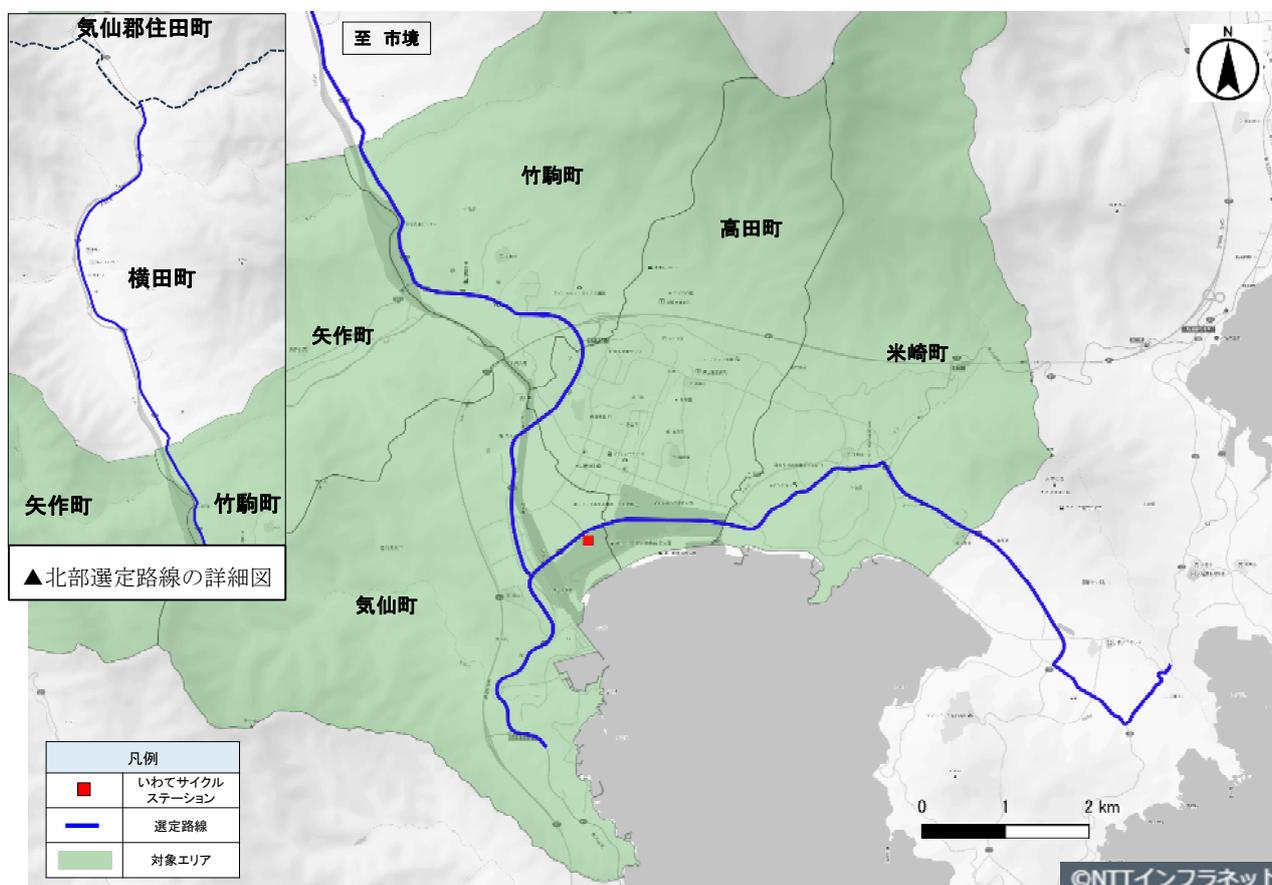
基本方針で整理したように、本市では、サイクルツーリズムの受入環境の整備による復興ツーリズムの促進を計画目標としています。

関連する取組みとして、岩手県では、自転車を活用した観光振興を促進するため「岩手県広域サイクリングルート」を設定しています。このうち、市内を経由するルートとして「いわて三陸しおかぜルート」と「いわて歴史遺産探訪ルート」が設定されています。これらのサイクリングルートは一体的な整備が望ましいことから、エリア外も含めて「岩手県広域サイクリングルート」に対応する路線を選定しました。

▼陸前高田市市内を通る岩手県広域サイクリングルート

No.	ルート名	ルートのテーマ
1	いわて三陸しおかぜルート	三陸海岸の景色と海産物の宝庫を楽しみ、復興・伝承を学ぶルート
2	いわて歴史遺産探訪ルート	歴史文化を伝える世界遺産と四季の彩りをつなぐルート

資料：岩手県 HP

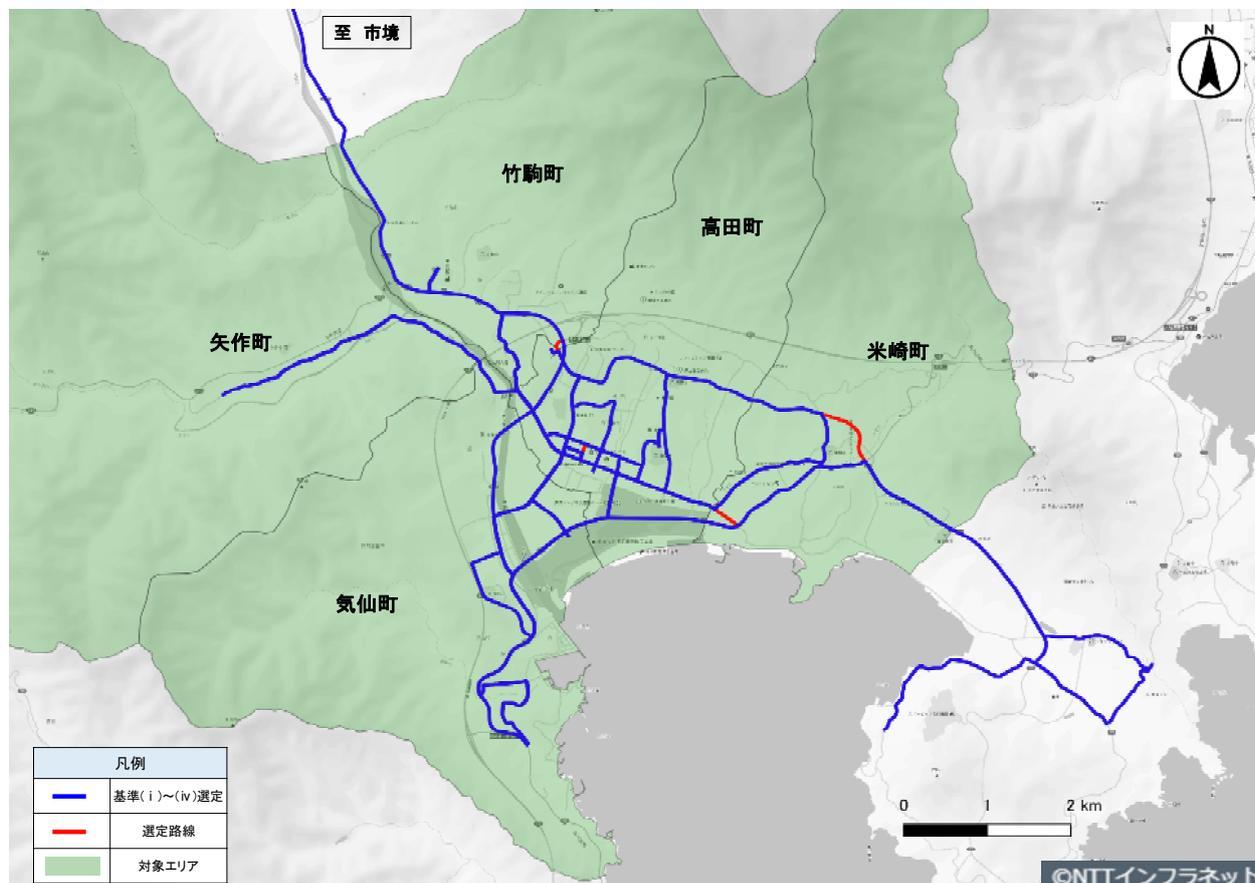


▲基準(iv) の選定結果

基準(v)

その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

基準(i)～(iv)の結果を反映した自転車ネットワークの候補路線から、連続性を考慮して、面的な自転車ネットワークとなるように路線を選定しました。

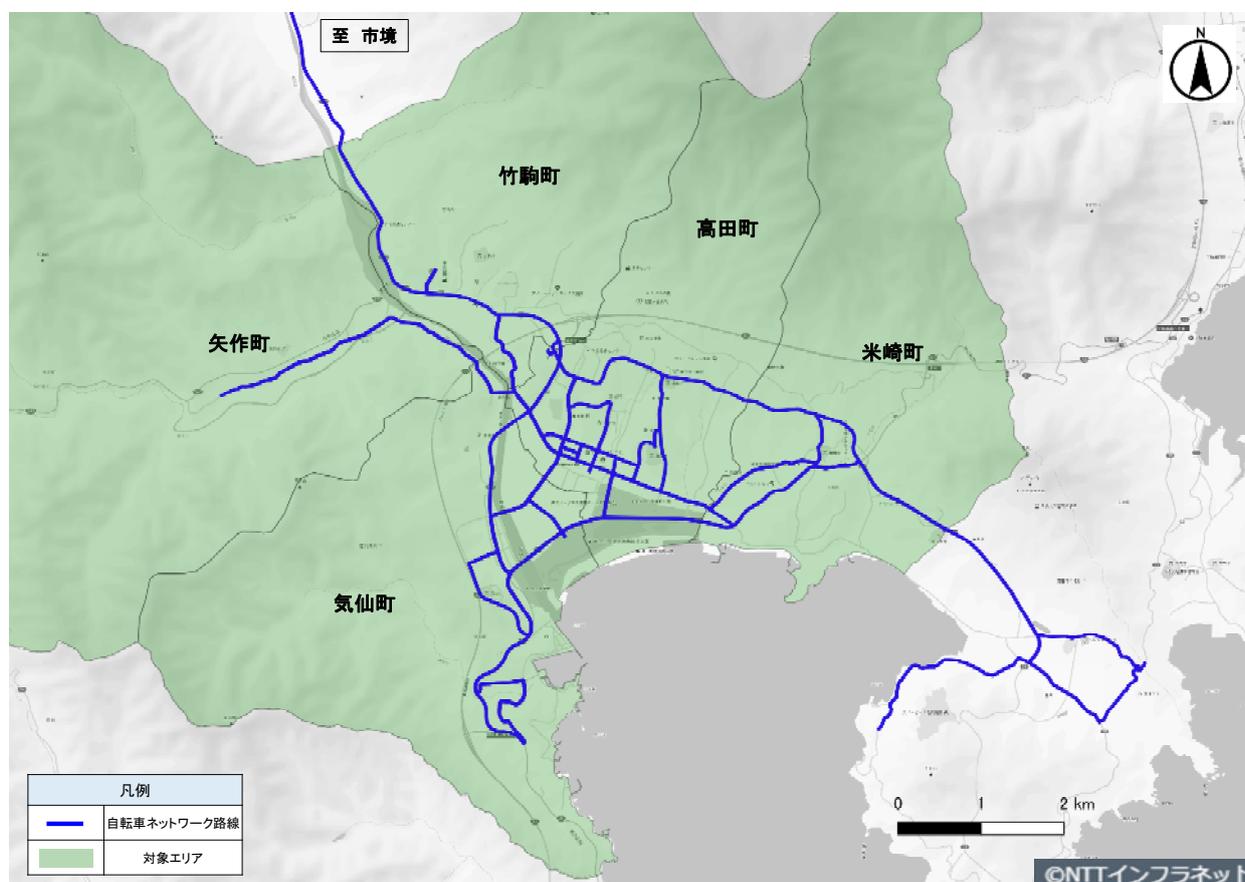


▲基準(v)の選定結果

第4章 施策体系と施策展開

以上の選定基準に該当する区間において、整備により自転車の安全かつ円滑な交通を確保できる路線を自転車ネットワーク路線として位置づけます。

選定結果を反映すると、本市における自転車ネットワーク路線は以下のとおりとなります。



▲陸前高田市自転車ネットワーク計画（再掲）

3) 各区間の整備形態の選定

自転車ネットワーク路線の整備形態は、自転車は「車両」とするという大原則に基づき、「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を車道で混在（以下車道混在）」の3種類に分類されます。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、整備形態を選定する基本的な考え方として、路線における自動車の速度、交通量を目安にすることとされています。

本市ではこの分類を基本としつつ、区間毎の課題やニーズ、交通状況等を踏まえて整備形態を選定します。なお、自転車道や自転車専用通行帯の整備が望ましい区間にもかかわらず、幅員の確保が困難であることなどの理由によりそれらの整備が困難な場合には、車道混在による整備としますが、その場合はドライバーへの注意喚起対策などの安全対策をあわせて行うことなどにより、自転車走行時の安全性を確保します。あわせて、自転車に対して左側通行、並進の禁止、自動車に対して自転車の保護、駐車禁止等を徹底させるために、通行ルールの周知など安全対策を実施します。

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p>  <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道 (自動車の)車道</p> <p>歩道 自転車道</p> <p>着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p>  <p>歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p>  <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p> <p>歩道のある道路 歩道のない道路</p>

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

▲基本的な整備形態（イメージ）

▼交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

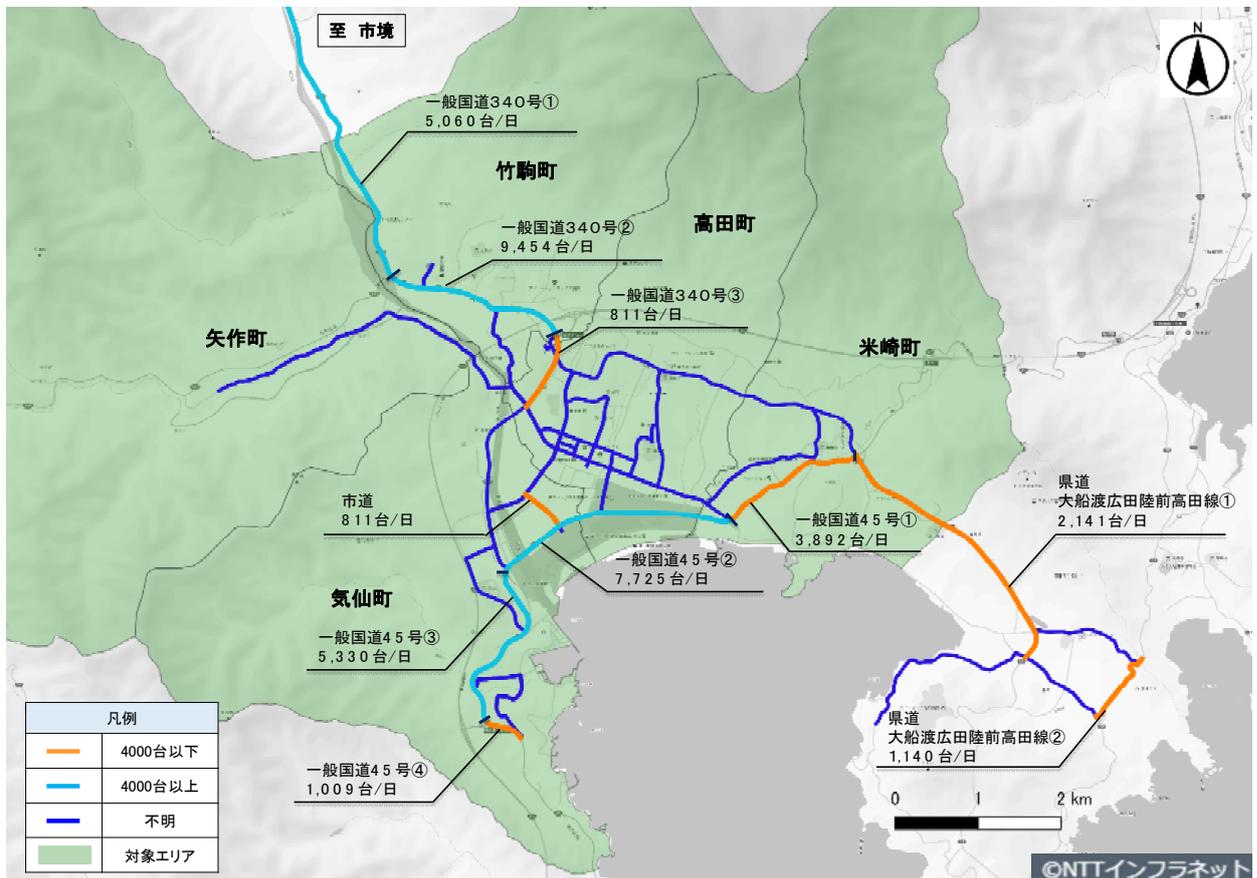
	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分離		混在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考を示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



資料：令和3年度道路交通センサス

▲主な道路の自動車交通量



資料：自転車通行空間における法定外表示ガイドライン（R7.2、仙台市）

▲看板を用いたドライバーへの注意喚起対策の事例（仙台市）

目標2: 自転車を活用した市民の快適で健康的な生活環境の構築と自転車事故ゼロの実現

施策2 健康増進のための自転車利用の促進

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本市では、健康増進と環境への配慮のため、可能な限り徒歩や自転車、公共交通機関の利用を促進しています。また、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向への自発的な転換を促す「モビリティ・マネジメント事業」を展開することとしています。しかしながら、現在は交通手段を自動車から自転車へ転換していくにあたっての環境が十分ではない状況です。
<p>取組み内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運動習慣者の割合の増加を達成するために、高田松原復興祈念公園区域内のパークウェイを活用した自転車散策による健康づくりに関する広報啓発を実施します。 <div data-bbox="481 656 1273 1077" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: right;">資料：自転車活用推進計画策定の手引き（案）</p> <p style="text-align: center;">▲自転車利用の広報例</p> <ul style="list-style-type: none"> サイクルアンドライド※の促進のため、BRTの主要駅における駐輪場・駐輪場、待合所の整備を進めます。 <div data-bbox="550 1326 1200 1686" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲サイクルアンドライドの駐輪場の例（山口県）</p> <p>※ 自転車でバス停や駅などの最寄りの駐輪場まで行き、そこからバスやBRTなどの公共交通機関に乗り換える仕組み</p>

目標2: 自転車を活用した市民の快適で健康的な生活環境の構築と自転車事故ゼロの実現

施策3 自転車の安全利用の促進

<p>現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、通学手段として運行しているスクールバスが将来的に縮減されることが見込まれ、自転車通学に切り替わる生徒の通学時における安全確保が必要であり、そのための自転車の走行環境の整備が必要です。 ・市内における自転車事故発生件数は、過去10年間で4件ですが、うち2件は自転車利用者が重傷または死亡する重大な事故となっており、自転車ルールの啓発や標識の設置等が求められます。
<p>取組み内容</p>	<p>A. 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間団体等と連携し、「自転車安全利用五則」のポスター等を作成、配布する等により、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を図ります。 ・通学生徒に対し、車道通行の原則や、安全性の理由から自転車歩行者道を通行する場合のルールなど、通学時における自転車の通行ルールについて周知を行います。 <p>自転車を安全に利用するための自転車安全利用五則等について解説するパンフレットを発行 【出典：警察庁】</p>  <p>資料：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）</p> <p>B. 交通安全意識向上を図る広報活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の安全利用について、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、全国交通安全運動等様々な機会を活用して、街頭での声掛け、ポスター貼付等、広報啓発に努めます。  <p>全国交通安全運動のポスター 【出典：内閣府】</p> <p>資料：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）</p>

取組み
内容

C. ヘルメット着用の広報啓発

- ヘルメット着用が努力義務化された中、様々なイベントを活用して、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に努めます。

ヘルメット着用を定着させ「自転車新文化」を発展させるための広報活動を実施

【出典：愛媛県 HP】



資料：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）

D. 交通安全協会等による指導啓発活動の推進

- 交通安全協会員、交通誘導隊員、ボランティア、地方公共団体、関係機関・団体、地域住民等において、違反行為を防止するため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを進めます。特に、令和8年4月1日から自転車の交通違反に交通反則通告制度（反則金制度）が適用されることから、より一層の交通ルール遵守を様々なかたちで呼びかけていきます。



警察と地域交通安全活動推進委員が共同で、通行中の自転車や歩行者に反射材等の啓発物を手渡し、安全運転の励行、交通ルールの遵守等を呼びかける街頭指導活動を実施【出典：福岡県警察 HP】

資料：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）

4 施策の実施スケジュール

各目標に対応する施策については、以下のようなスケジュールに基づいて実施します。本計画では、PDCA（計画－実行－評価－見直し）の考え方にに基づき、実施した施策の進捗や達成状況を評価し、必要に応じて計画の見直しを行うことも視野に入れて、継続的に改善を図ります。

表4.2 実施スケジュール

目標	施策番号	施策	実施主体	実施時期					備考
				2025	2026	2027	2028	2029	
				(令和7)	(令和8)	(令和9)	(令和10)	(令和11)	
目標1: サイクルツーリズムの受入環境の整備による復興ツーリズムの促進	①	広域的なサイクリングルートの整備	道路管理者、市	計画	実行			評価・見直し	
	②	サイクリストの休憩施設の設定	市	計画	実行			評価・見直し	
	③	レンタサイクルの整備	市	計画期間中に実施					
目標2: 自転車を活用した市民の快適かつ健康的な生活環境の構築と自転車事故ゼロの実現	①	自転車ネットワークの策定	道路管理者、市	計画	実行			評価・見直し	
	②	健康増進のための自転車利用の促進	市	計画	実行			評価・見直し	
	③	自転車の安全利用の促進	警察、市	計画	実行			評価・見直し	

陸前高田市自転車活用推進計画

2026(令和8)年3月 発行

編集・発行

陸前高田市

電話 0192(54)2111