

(仮称)青森県自転車活用推進計画 (素案)

令和3年●月



青森県

< 目 次 >

第1章 計画策定の趣旨	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 本計画の位置付け	2
1.3 計画期間	2
1.4 積雪期の扱いについて	2
第2章 青森県の自転車を巡る現状及び課題	3
2.1 日常利用の現状と留意点	3
2.2 非日常での利用の現状と留意点	8
2.3 分野別の自転車利用を巡る現状と課題	10
2.3.1 交通と環境	10
(1) 青森県の自転車道	12
(2) サイクリングコース	13
(3) 県内のレンタサイクル事業の事例	14
(4) 県内の主要な駐輪施設	15
2.3.2 県民の健康増進	15
2.3.3 観光コンテンツの開発	18
2.3.4 安全・安心	21
第3章 自転車活用の推進に関する目標、実施すべき施策及び取組	25
3.1 目標1「安全・安心、健康」～自転車利用の安全性向上と、それを活かした健康で安心できるくらしの実現～	26
施策1. 自転車通行空間の計画的整備	26
施策2. 各種事業と連携した自転車利用空間の効率的整備	28
施策3. 災害発生時の計画的な自転車活用の推進	28
施策4. 自転車による健康づくりについての普及啓発	28
施策5. 自転車の正しい交通ルール of 普及啓発等	29
3.2 目標2「環境」～自転車利用による地球温暖化対策の推進～	30
施策6. 自転車通勤・自転車による買い物の促進	30
3.3 目標3「産業・雇用」～自転車を活用した観光の充実～	31
施策7. 多様なサイクルツーリズムメニューの情報発信	31
3.4 目標4「教育・人づくり」～子どもの自転車安全利用・サイクルスポーツの振興～	33
施策8. 学校における自転車安全利用教育の充実	33
施策9. サイクルスポーツの振興	33

第4章 施策推進のために必要な事項	34
4.1 関係者の連携・協力	34
4.2 計画のフォローアップ	34

第1章 計画策定の趣旨

1.1 計画策定の背景と目的

自転車は、モータリゼーションが進んでいく中でも、生活に身近な乗り物として、使われ続けてきました。近年は、環境にやさしく、健康増進に寄与し、災害時にも活用可能な乗り物として、注目されています。さらに、観光面においても「サイクル・ツーリズム」が観光産業全体の成長基盤の強化策の一つに位置づけられるようになってきました。

平成 29 年 5 月には自転車活用推進法が施行され、同法第 9 条に基づく国の自転車活用推進基本計画が平成 30 年 6 月に定められて、自転車は対策中心から活用両面へと舵が切られました。自転車活用推進法第 10 条には、「県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない」とされているところです。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、県民の健康増進、災害時における交通機能の維持等の課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、自動車への依存の度を低減することにより、公共の利益の増進に資することを基本理念に青森県の自転車活用推進に向けた取組を体系的に定めるとともに、市町村と自転車活用に関する連携の基本として、この計画を策定します。

1.2 本計画の位置付け

本計画は、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、青森県の最上位計画である青森県基本計画『『選ばれる青森』への挑戦』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。

関連計画として、「まち・ひと・しごと創生青森総合戦略」や「青森県交通安全計画」などがあります。本計画は、これら計画と整合を図りつつ、自転車活用に関しては、関連する各種計画を導いていく計画として定めます。

1.3 計画期間

本計画の計画期間は、青森県基本計画『『選ばれる青森』への挑戦』の計画期間を踏まえ、2023年度末までとします。

1.4 積雪期の扱いについて

本県は、地面が雪で覆われる積雪期が年間の約1/3に達し^{*1}、この間は安全に自転車が利用できる状況とは言えません。一方で、年間の約2/3の期間においては自転車が利用できる状況にあると言えます。

従って、本計画は、積雪のない時期の本県における自転車の利活用及び県外を含む自転車利用者を対象とした本県の自転車関連産業に関する計画とします。

なお、積雪期の自転車の代替となる交通手段も含めた本県の交通全体の計画については、他の計画に委ねるものとします。

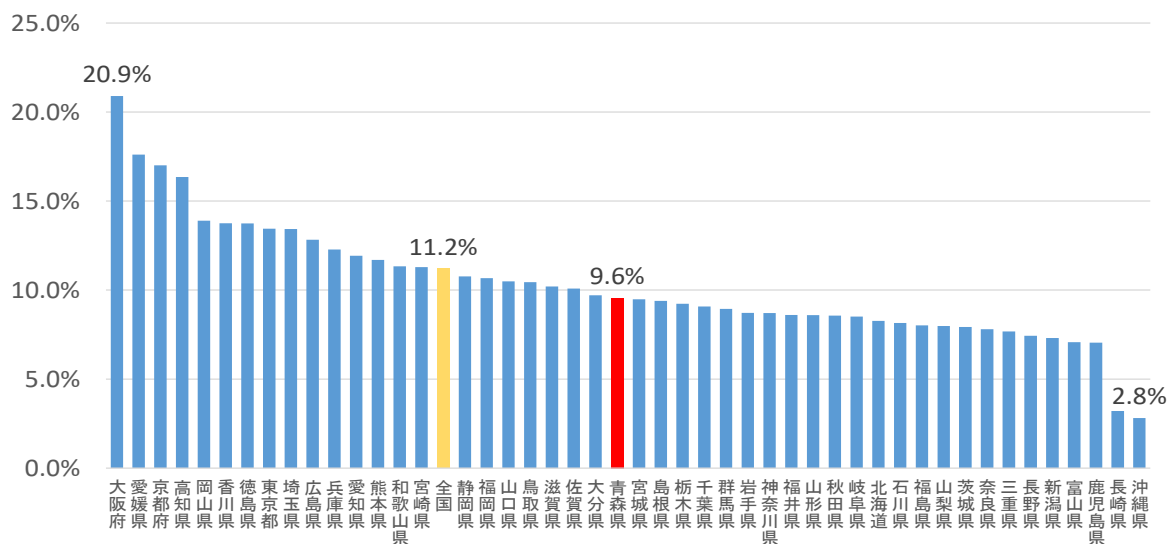
^{*1}: 年間で1cm以上の積雪がある日数は、青森で111日、弘前で113日（平成2年～令和元年寒候期の平均）

第2章 青森県の自転車を巡る現状及び課題

2.1 日常利用の現状と留意点

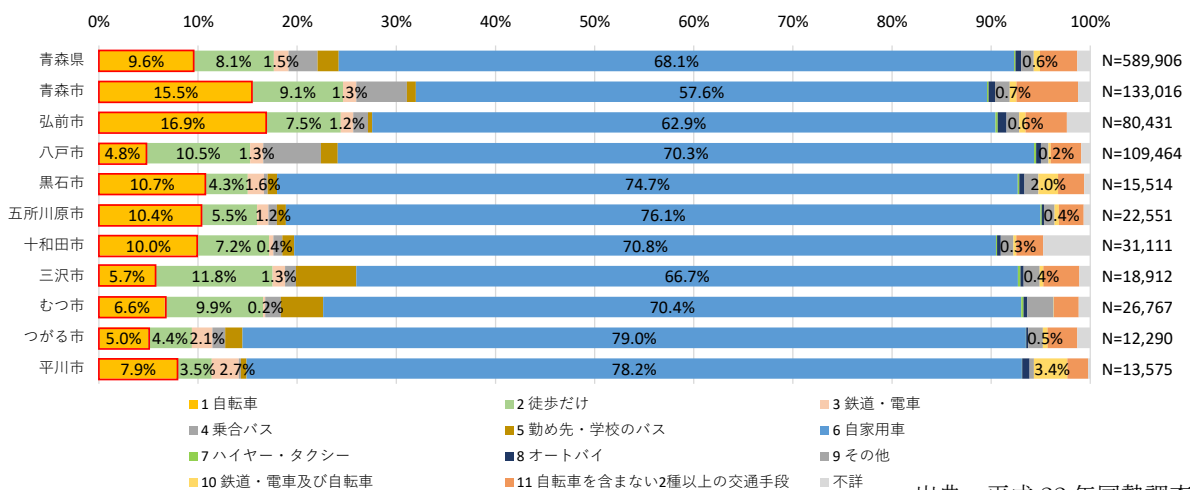
自転車は、通勤通学や買い物、得意先回りなど、生活に身近なシーンで様々な利用がされています。10年に一度行われる国勢調査の通勤通学手段調査において、本県の自転車分担率は約9.6%であり、約10人に1人は、自転車で通勤通学しています。この水準は、全国の都道府県中第23位で、ちょうど中間的な利用状況と言えます（図2-1）。

市別にみると、弘前市、青森市、黒石市、五所川原市では自転車利用が盛んである一方、八戸市、つがる市、三沢市では自転車利用が少ない状況にあります（図2-2）。



出典：H22 国勢調査

図 2-1 通勤・通学における自転車分担率（全国比較）



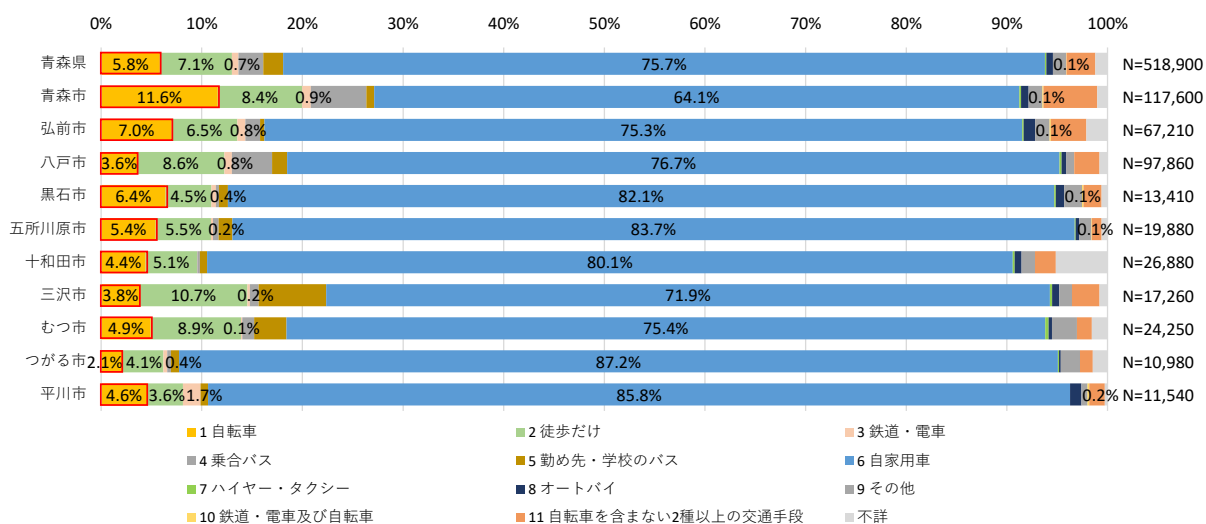
出典：平成 22 年国勢調査より集計

図 2-2 通勤・通学手段



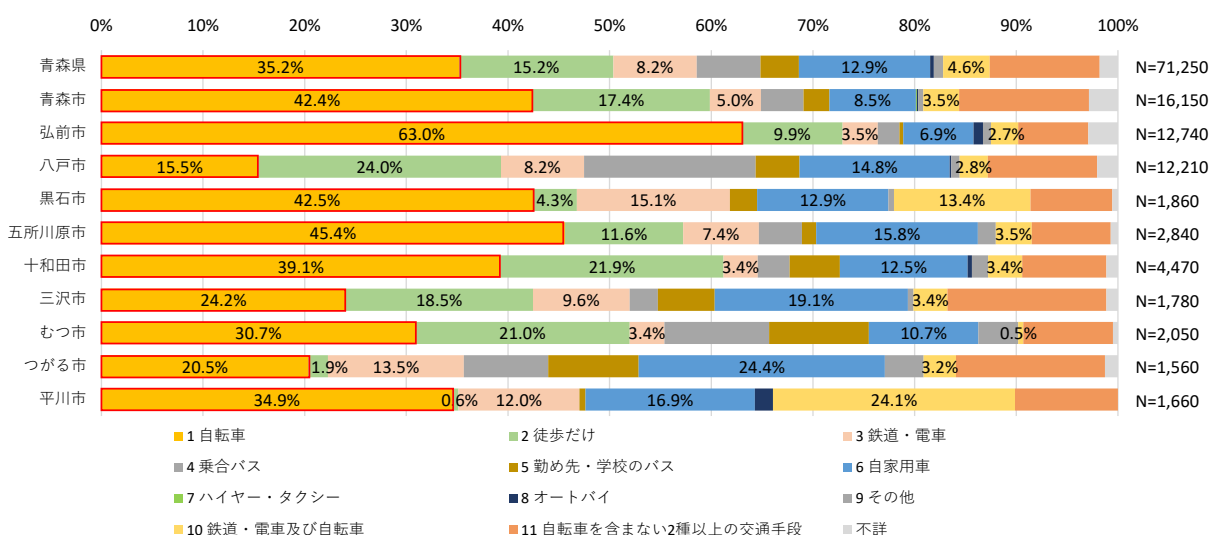
通勤と通学を分けた集計では、通勤における自転車利用は青森市のみが1割を超える状況である一方、通学では弘前市で6割を超えるなど、盛んに利用されており、高校生・大学生などの足となっている実態が伺えます。また、首都圏などと比較すると、鉄道の分担率が低い本県では、駅端末の自転車利用も総じて少ない状況ですが、黒石市や平川市においては、通学における駅端末利用が盛んです（図2-3、図2-4）。

このように、市町村の中でも、自転車利用の特徴が異なることから、地域の特性に応じた市町村版の自転車活用推進計画の策定を図っていく必要があります。



出典：平成22年国勢調査より集計

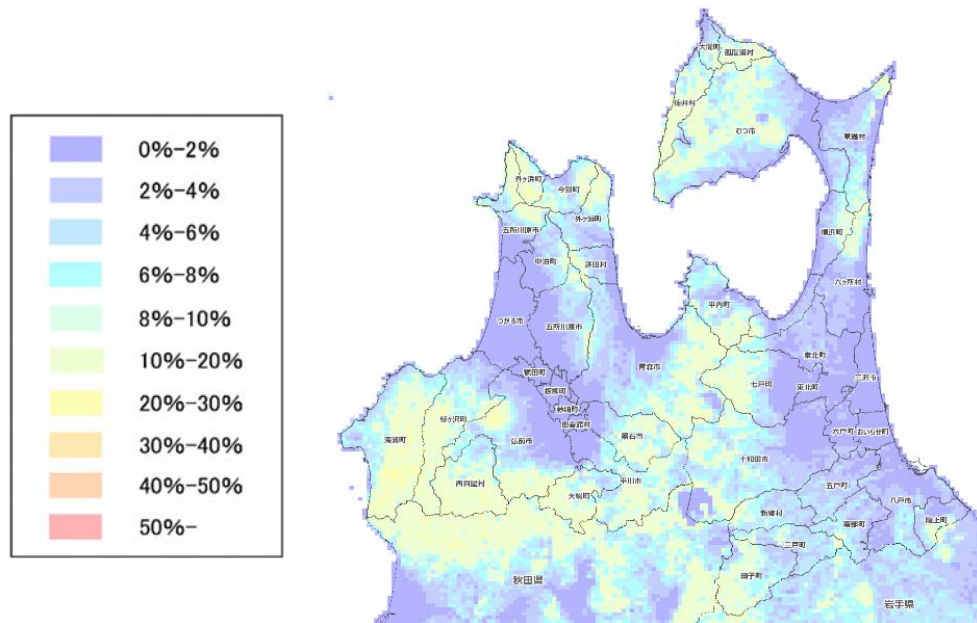
図2-3 通勤手段（学生を除く）



出典：平成22年国勢調査より集計

図2-4 通学手段

青森県の地形に目を向けると、太平洋側の地域や津軽平野、青森平野では、平均勾配 2% 程度の平坦な地形が多くなっており、自転車利用に適していると考えられます。一方で、白神山地、十和田湖、恐山などの周辺では、平均勾配が 10%以上の地形が多くなっています。



出典：国土数値情報(国土交通省国土政策局)「標高・傾斜度 5 次メッシュデータ」より作成

図 2-5 青森県の地形（平均勾配）

また、青森県内では、自転車を車両内に持ち込むことができるサイクルトレインも運行しており、日常的な利用はもちろん、遠方へのサイクリングの際の移動手段としても使われています。



【津軽鉄道】



【弘南鉄道】

出典：AOMORI CYCLING HP

図 2-6 青森県内を走るサイクルトレイン

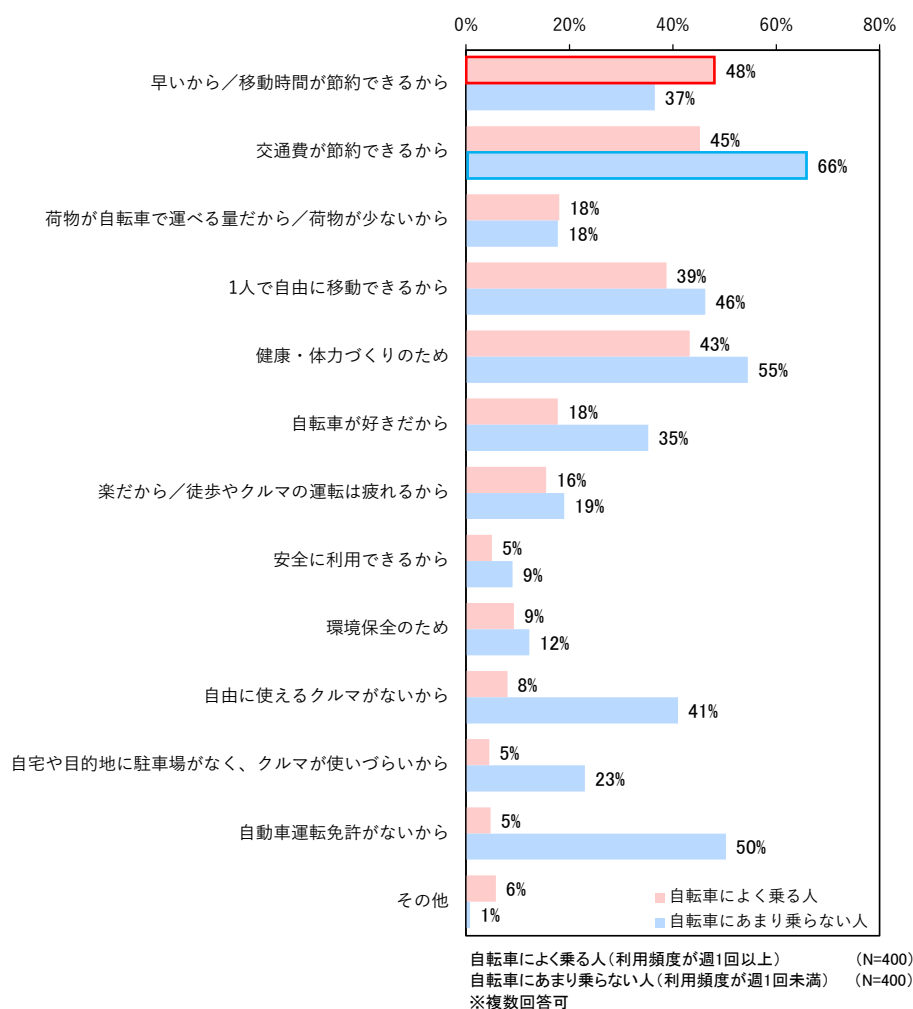


コラム1. 自転車の選択理由に関する意識ギャップ

県民への自転車利用状況に関するアンケート調査で、自転車によく乗る人に「自転車を利用する理由」について伺ったところ、「早いから」の回答が最も多かった。

一方、自転車にあまり乗らない人に「自転車が利用される理由」について伺ったところ、「交通費の節約のため」の回答が最も多く、自転車にあまり乗らない人は、自転車による移動が「早い」とは認識していないことがわかった（図 2-7）。

自転車利用頻度により意識ギャップがあることから、今後は、自転車の利便性や経済性等の魅力を自転車にあまり乗らない人にも周知していくことで、自転車利用者数の増加、自転車活用推進の促進に繋げていく。



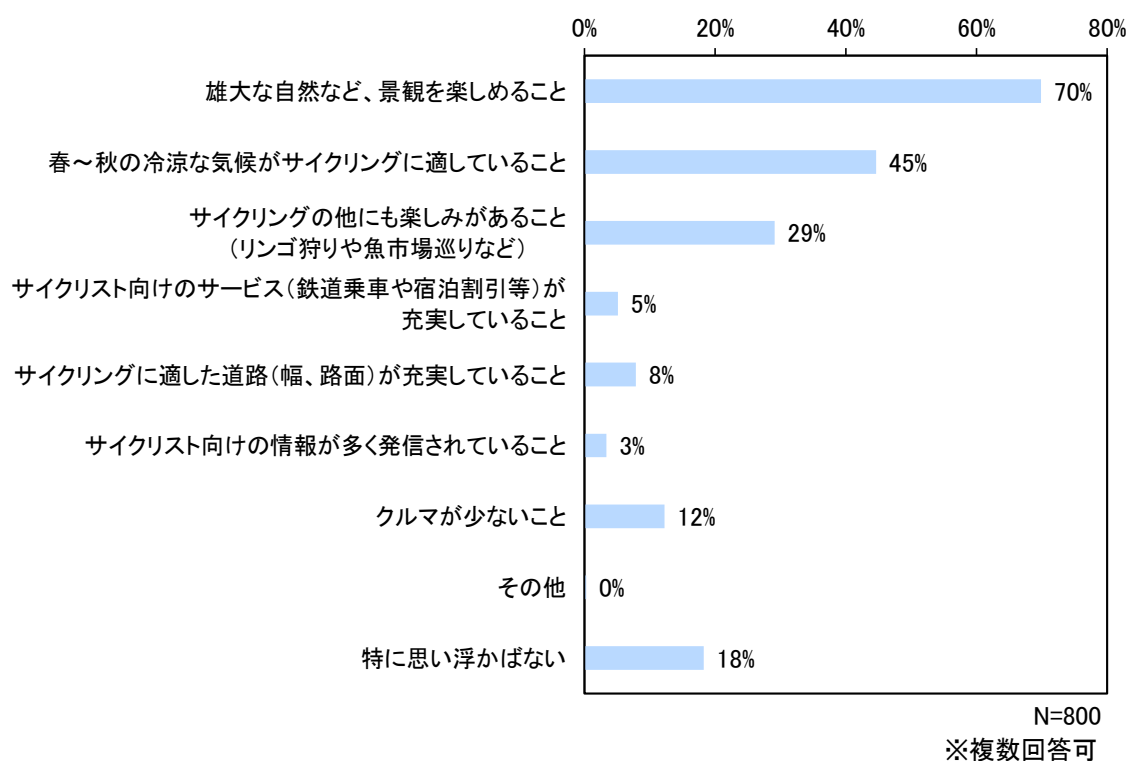
出典：自転車利用状況に関するアンケート調査（R2.2 実施）

図 2-7 自転車利用頻度別にみた自転車の選択理由

2.2 非日常での利用の現状と留意点

自転車は、日常生活で利用される交通手段であるとともに、自転車による旅行（サイクルツーリズム）や、観光地での2次交通手段（ポタリング等）など、非日常のシーンでも利用されています（図 2-8）。

スキー等の他のレジャーに比べ、国内ではまだマイナーであることもあって、これら非日常の自転車利用については十分な調査結果が整っていないところですが、本県では既に「青森県サイクル・ツーリズム推進協議会」が設立され青森県をゆっくり・のんびりと自転車で巡り楽しむ周遊・滞在型観光の確立に向けた取り組みが始められています。



出典：自転車利用状況に関するアンケート調査（R2.2 実施）

図 2-8 青森県民からみた県外サイクリストにとっての青森県の魅力



コラム2. ポタリング

「ポタリング」という言葉を聞いたことがあるだろうか？

この言葉は、「のんびりする、ぶらつく」という意味の英単語の”potter（ポッター）”と”サイクリング”を組み合わせた和製英語で、散歩程度のゆっくり気楽なサイクリングのことを指す。

近年では、観光地において、自転車に乗りながら観光スポットをぶらぶら周遊するといった楽しみ方もメジャーになってきたが、まさにこれも「ポタリング」である。



出典：国土交通省 自転車活用推進本部 HP

図 2-9 ポタリングしながら観光地を巡る

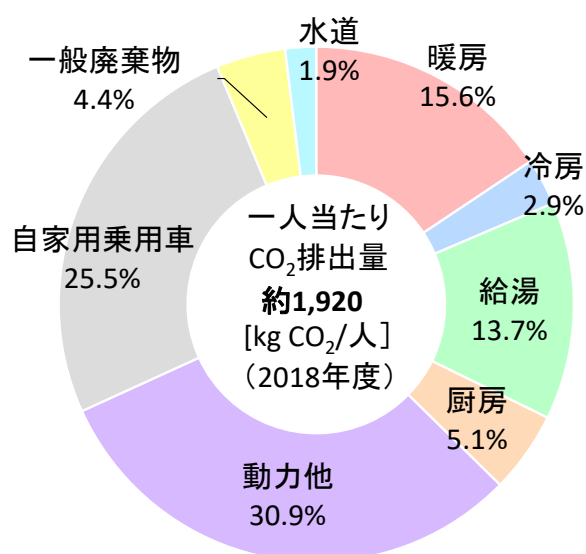
2.3 分野別の自転車利用を巡る現状と課題

2.3.1 交通と環境

地球温暖化の防止やエネルギー消費抑制の観点から、二酸化炭素の排出量が着目されています。そうした中、日本全国の家庭から排出される二酸化炭素の約1/4が自動車から排出されており、冷暖房や給湯により排出される量を上回っています。自家用車の使用頻度が高い本県においては、更に二酸化炭素の排出割合が高くなっていると考えられます（図 2-10、図 2-11）。

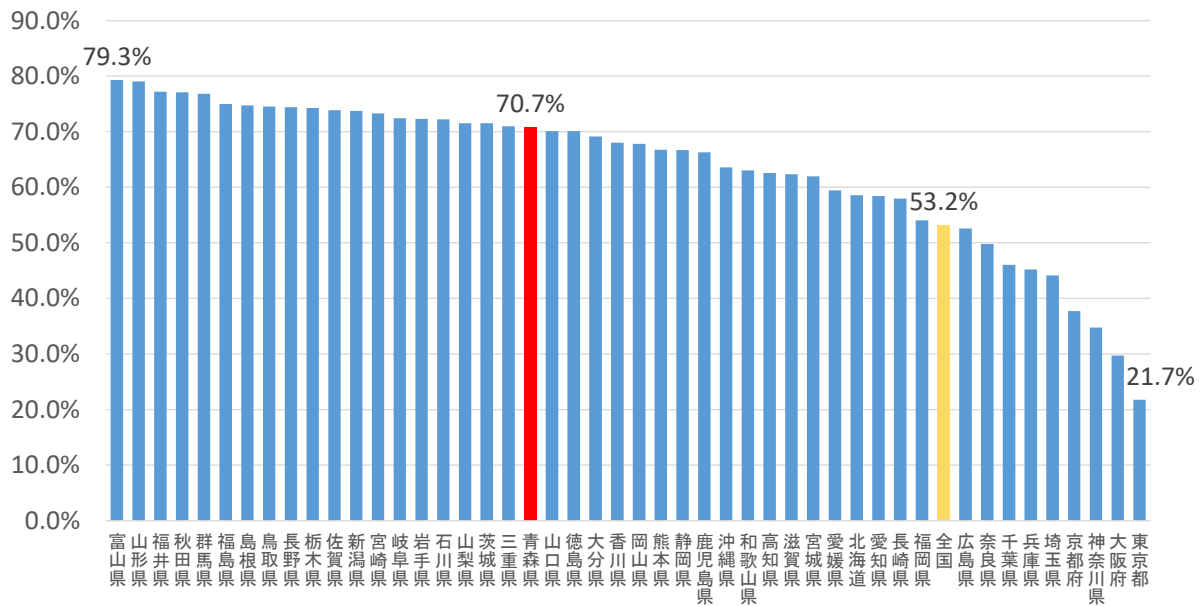
一方、少子化に伴い、若年人口数は減少しているものの、通学における自転車の分担率は、弘前市で60%を超えるなど、依然として本県の高校生・大学生等の重要な移動手段となっています（図 2-4）。また、高齢者の免許返納者数の増加に伴い、自動車に代わる日常生活の交通手段確保が課題となっていきます。

こうした情勢を踏まえますと、従来の自動車中心の生活から、自転車や公共交通機関等への利用転換により、二酸化炭素の排出量を削減していくことが重要となってきます。



出典：国立環境研究所「温室効果ガスインベントリオフィス」

図 2-10 家庭からの用途別 CO₂ 排出量（全国値）



出典：H22 国勢調査

図 2-11 通勤・通学時における自動車分担率（全国比較）

(1) 青森県の自転車道

本県では、大規模自転車道整備事業により、これまでに「青森十和田湖自転車道線」、「鶴田五所川原自転車道線」の2路線について整備を行っています。

「青森十和田湖自転車道線」は、青森市大字筒井字桜川を起点とし同市田茂木野大沢へ至る L=9.9km の青森工区と十和田市大字法量から同市大字焼山までの L=11.5km の十和田工区で構成される L=21.4km であります。

「鶴田五所川原自転車道線」は、鶴田町大字廻堰字大沢を起点とし、五所川原市の狼野長根公園までの L=25.0km の自転車道であります。本路線は津軽富士見湖、狼野長根公園の観光施設を結んでおり、また沿線には学校施設、住宅地が連なっていることから、観光だけでなく日常から利用されている路線となっております。

■青森県の自転車道の概要

「青森十和田湖自転車道」

1. 路線名 青森十和田湖自転車道
2. 場所 青森市大字筒井～十和田市大字焼山地内
3. 延長 青森工区 L=9.9km 十和田工区 L=11.5km
4. 幅員 W=2.0 (3.0) m

「鶴田五所川原自転車道」

1. 路線名 鶴田五所川原自転車道
2. 場所 鶴田町大字廻堰～五所川原市大字狼ノ長根地内
3. 延長 L=25.0km
4. 幅員 W=2.0 (3.0) m

出典：青森県提供資料



(2) サイクリングコース

県内にはサイクリングコースが 21 コース設定されており、延長 20km の比較的に手軽なコースから、延長 270km の長距離コースなどが多彩に設定されています（表 2-1）。

また、各コース周辺には、ペダルレスト設置施設が立地しており、その数は計 94 箇所にもなります。

表 2-1 サイクリングコースの概要

No	コース名	場所	スタート	ゴール	延長(km)	所要時間
01	夏泊	平内町	小湊駅	浅虫温泉駅	36.0	約2時間30分
02	十和田・奥入瀬	十和田市	十和田湖温泉郷	十和田湖畔休屋	24.0	約1時間30分
03	弘前	大鰐町～弘前市	大鰐駅	中央弘前駅	28.0	約2時間30分
04	西海岸	深浦町～鰺ヶ沢町	鰺ヶ沢駅	鰺ヶ沢駅	48.0	約3時間
05	奥津軽	今別町～外ヶ浜町	奥津軽いまべつ駅	蟹田駅	73.0	約5時間
06	下北	佐井村～むつ市	佐井港	下北駅	67.0	約4時間30分
07	おがわら湖	三沢市～東北町～六ヶ所村	道の駅おがわら湖	道の駅おがわら湖	56.0	約4時間30分
08	八戸	八戸市～階上町～八戸市	陸奥湊駅	陸奥湊駅	44.0	約3時間
09	津軽半島一周	五所川原市～青森市～蓬田村～外ヶ浜町～今別町～中泊町～つがる市～五所川原市	五所川原駅	五所川原駅	203.0	約10～12時間
10	山好きチャレンジ	五所川原市	五所川原駅	五所川原駅	68.0	約4～5時間
11	馬の神山	五所川原市	五所川原駅	五所川原駅	30.0	約2時間
12	りんご畑	五所川原市～青森市	五所川原駅	浪岡駅	25.0	約2時間
13	十三湖一周	五所川原市～中泊町～つがる市～五所川原市	五所川原駅	五所川原駅	82.0	約5～6時間
14	鶴の舞橋	五所川原市～鶴田町	五所川原駅	五所川原駅	24.0	約2時間
15	岩木川	五所川原市～板柳町	五所川原駅	板柳駅	20.0	約2時間
16	奥津軽周遊	今別町～五所川原市～中泊町～外ヶ浜町～今別町	奥津軽いまべつ駅	奥津軽いまべつ駅	126.0	約6～8時間
17	津軽海峡	今別町～外ヶ浜～今別町	奥津軽いまべつ駅	奥津軽いまべつ駅	63.0	約3～4時間
18	日本海	深浦町～鰺ヶ沢町	ウエスバ椿山	鰺ヶ沢駅	50.0	約3～4時間
19	青池	深浦町	ウエスバ椿山	ウエスバ椿山	30.0	約2～3時間
20	世界遺産白神	深浦町	ウエスバ椿山	あきた白神駅	31.0	約2時間
21	むつ湾一周	むつ湾外周市町村	青森駅前	青森駅前	270.0	所要日数による

出典：AOMORI CYCLING HP



【夜越山森林公園】



【種差海岸インフォメーションセンター】

出典：AOMORI CYCLING HP

図 2-12 ペダルレストの設置例

(3) 県内のレンタサイクル事業の事例

青森市の中心部では、「気軽にまちなかレンタサイクル」をコンセプトに、レンタサイクル事業を実施しています。商店街の駐輪場、物産館、ホテル等において、素敵なミニサイクルと乗りなれた形のシティサイクルの2車種を貸し出しており、観光客のまちなか散策や急に重い荷物が出来たときの移動手段として、多くの方に幅広く利用されています。

表 2-2 まちなかレンタサイクルの概要（青森市）

まちなかレンタサイクルの概要	
貸出自転車種	シティサイクル、ミニサイクル
貸出期間	4月下旬～10月31日※
貸出料金	300円/回・台 ※宿泊貸の場合は1日につき300円で2泊3日まで ※受付時は、運転免許証、保険証、学生証等の身分証明書が必要
貸出場所・時間	○青森駅前自転車等駐車場 貸出車種：シティサイクル ○青森県観光物産館アスパム 貸出車種：シティサイクル ○アートホテル青森 貸出車種：シティサイクル ○ホテル青森 貸出車種：ミニサイクル ○ホテルサンルート青森 貸出車種：シティサイクル・ミニサイクル ○青森県営駐車場 貸出車種：シティサイクル

※R3.2 現在、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、貸出休止中

出典：青森駅前自転車等駐車場 HP

(4) 県内の主要な駐輪施設

青森県内の主要な駐輪施設は、表 2-2 のとおり整備されています。中でも、弘前駅中央口駐輪場は施設規模が最も大きく、1,700 台の自転車を収容できます。

表 2-3 青森県内の主要な駐輪施設

施設名	所在地	駐輪台数	駐輪可能時間	料金
青森駅前自転車等駐車場	青森市柳川一丁目2	700	4/1～12/28(終日)	無料
弘前駅中央口駐輪場	弘前市大字前町3 (弘前駅中央口広場地下)	1,700	3/21～12/20(終日) 12/21～3/20(6時～22時)	最初の4時間は無料 その後24時間毎に100円
八戸駅駐輪場	八戸市大字尻内町字館田2-2	若干数	年中無休	無料

※青森駅前自転車等駐車場については、平成 30 年 10 月から青森駅自由通路建設工事に伴い、「あすなろ橋」下へ移転
出典：青森県提供資料

2.3.2 県民の健康増進

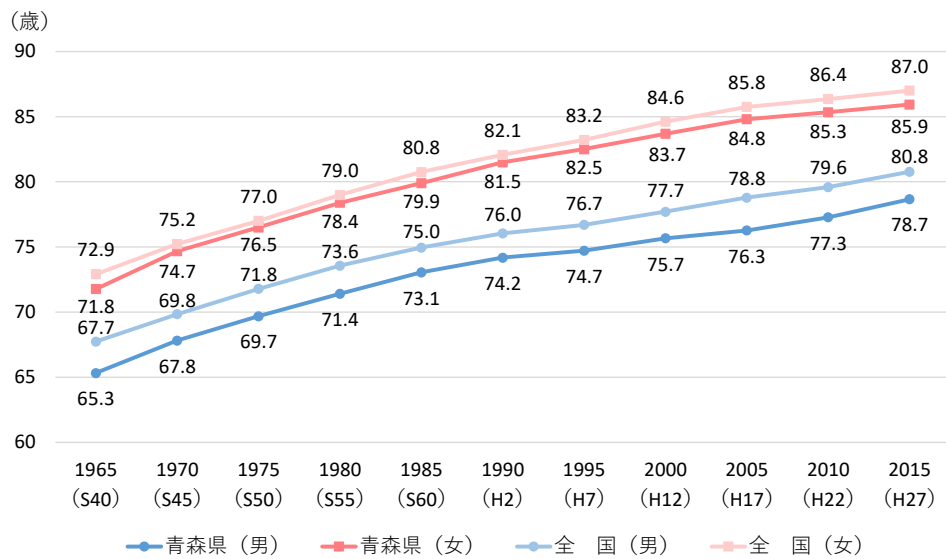
本県の平均寿命は、年々延びているものの、男女とも全国最下位となっており、平均寿命・健康寿命の延伸は重要な課題となっています（図 2-13、表 2-4、表 2-5）。

特に、三大死因（悪性新生物、心疾患、脳血管疾患）による死亡率は、いずれも全国平均より高い割合で推移しています。心疾患や脳血管疾患の要因の一つとして、不適切な食生活や運動不足からくる肥満など生活習慣の問題が挙げられています（図 2-14）。また、高齢化が進展する中、高齢者の要介護者等数が年々増加しており、ロコモティブシンドローム（運動器症候群）の予防も課題となっています。

自転車は、適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものです。

さらに、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めています。

2章 青森県の自転車を巡る現状及び課題



出典：青森県健康増進計画「健康あおもり 21」

図 2-13 平均寿命の推移

表 2-4 都道府県別平均寿命の推移（男）

順位	昭和40年		順位	昭和50年		順位	昭和60年		順位	平成7年		順位	平成17年		順位	平成22年		順位	平成27年	
	都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命
...	全国	67.74	...	全国	71.79	...	全国	74.95	...	全国	76.70 (76.72)	...	全国	78.79	...	全国	79.59	...	全国	80.77
1	東京	69.84	1	東京	73.19	1	沖縄	76.34	1	長野	78.08	1	長野	79.84	1	長野	80.88	1	滋賀	81.78
2	京都	69.18	2	神奈川	72.95	2	長野	75.91	2	福井	77.51	2	滋賀	79.60	2	滋賀	80.58	2	長野	81.75
3	神奈川	69.05	3	京都	72.63	3	福井	75.64	3	熊本	77.31	3	神奈川	79.52	3	福井	80.47	3	京都	81.40
4	愛知	69.00	4	長野	72.40	4	香川	75.61	4	沖縄	77.22	4	福井	79.47	4	熊本	80.29	4	奈良	81.36
5	岐阜	68.90	5	愛知	72.39	5	東京	75.60	5	静岡	77.22	5	東京	79.36	5	神奈川	80.25	5	神奈川	81.32
44	岩手	65.87	44	岩手	70.27	43	鹿児島	74.09	44	秋田	75.92	44	高知	77.93	44	福島	78.84	44	和歌山	79.94
45	秋田	65.39	45	高知	70.20	45	高知	74.04	45	大阪	75.90	45	岩手	77.81	45	岩手	78.53	45	岩手	79.86
46	青森	65.32	46	秋田	70.17	46	大阪	74.01	46	兵庫	75.54	46	秋田	77.44	46	秋田	78.22	46	秋田	79.51
-	-	-	47	青森	69.69	47	青森	73.05	47	青森	74.71	47	青森	76.27	47	青森	77.28	47	青森	78.67

※昭和 40 年に沖縄は含まない

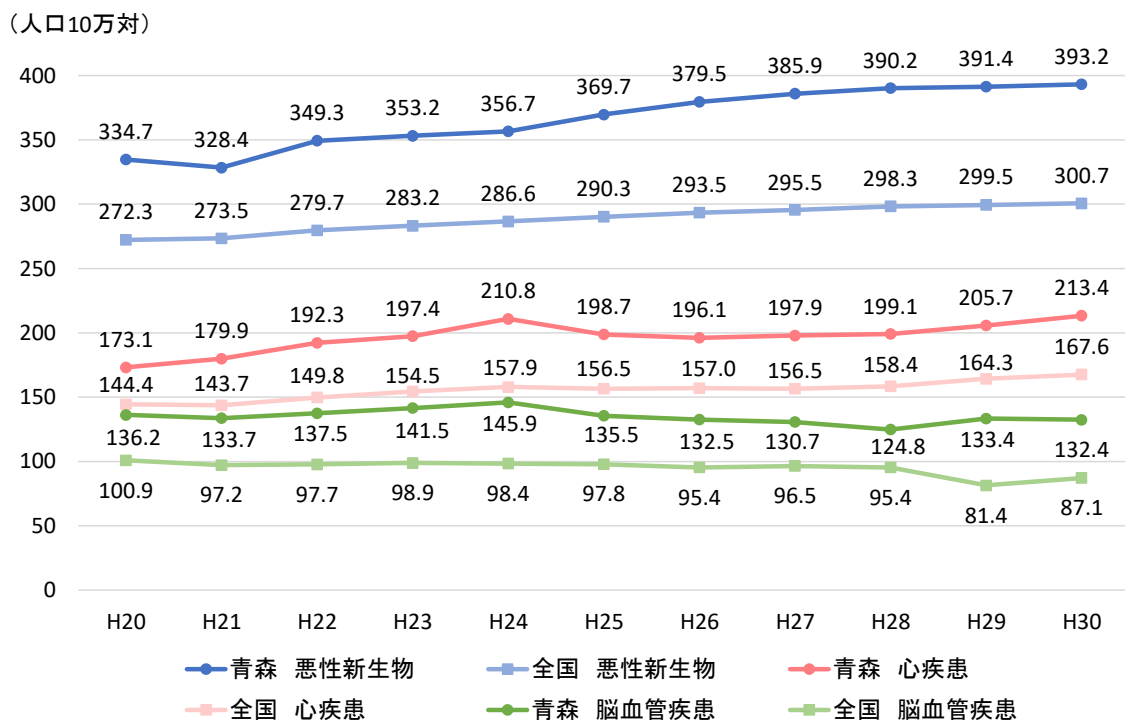
出典：平成 27 年都道府県別生命表の概況（厚生労働省）

表 2-5 都道府県別平均寿命の推移（女）

順位	昭和40年		順位	昭和50年		順位	昭和60年		順位	平成7年		順位	平成17年		順位	平成22年		順位	平成27年	
	都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命		都道府県	平均寿命
...	全国	72.92	...	全国	77.01	...	全国	80.75	...	全国	83.22 (83.26)	...	全国	85.75	...	全国	86.35	...	全国	87.01
1	東京	74.70	1	沖縄	78.96	1	沖縄	83.70	1	沖縄	85.08	1	沖縄	86.88	1	長野	87.18	1	長野	87.67
2	神奈川	74.08	2	東京	77.89	2	島根	81.60	2	熊本	84.39	2	島根	86.57	2	島根	87.07	2	岡山	87.67
3	静岡	74.07	3	神奈川	77.85	3	熊本	81.47	3	島根	84.03	3	熊本	86.54	3	沖縄	87.02	3	島根	87.64
4	岡山	74.03	4	岡山	77.76	4	静岡	81.37	4	長野	83.89	4	岡山	86.49	4	熊本	86.98	4	滋賀	87.57
5	広島	73.93	5	静岡	77.64	5	岡山	81.31	5	富山	83.86	5	長野	86.48	5	新潟	86.96	5	福井	87.54
41	福島	72.04	35	青森	76.50	41	奈良	80.27	41	茨城	82.87	41	和歌山	85.34	41	群馬	85.91	41	和歌山	86.47
41	富山	72.04	36	高知	76.50	42	福島	80.25	42	愛知	82.80	42	埼玉	85.29	42	埼玉	85.88	42	岩手	86.44
43	山形	71.94	・	・	・	43	和歌山	80.13	43	栃木	82.76	43	茨城	85.26	43	岩手	85.86	43	福島	86.40
44	青森	71.77	・	・	・	44	栃木	79.98	44	和歌山	82.71	44	大阪	85.20	44	茨城	85.83	44	秋田	86.38
45	岩手	71.58	・	・	・	45	茨城	79.97	45	大阪	82.52	45	秋田	85.19	45	和歌山	85.69	45	茨城	86.33
46	秋田	71.24	46	徳島	76.00	46	青森	79.90	46	青森	82.51	46	栃木	85.03	46	栃木	85.66	46	栃木	86.24
-	-	-	47	秋田	75.86	47	大阪	79.84	47	兵庫	81.83	47	青森	84.80	47	青森	85.34	47	青森	85.93

※昭和 40 年に沖縄は含まない

出典：平成 27 年都道府県別生命表の概況（厚生労働省）

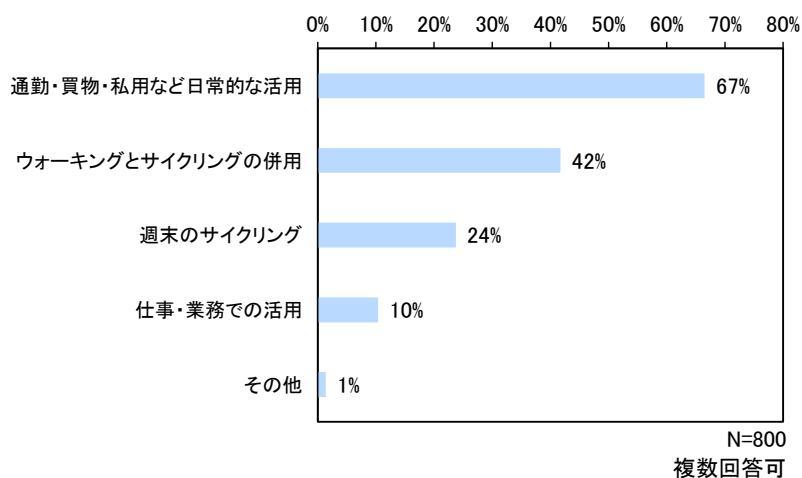


出典：平成30年青森県人口動態統計

図 2-14 三大死因死亡率（人口10万対）の推移（全国・青森県）

コラム3. 健康

県民への自転車利用状況に関するアンケート調査で、「自転車を使って健康増進を図る方法」について伺ったところ、「通勤・買物・私用など日常的な活用」の回答が最も多く、生活の身近なシーンに運動を取り入れたいという県民の意識が伺える（図 2-15）。

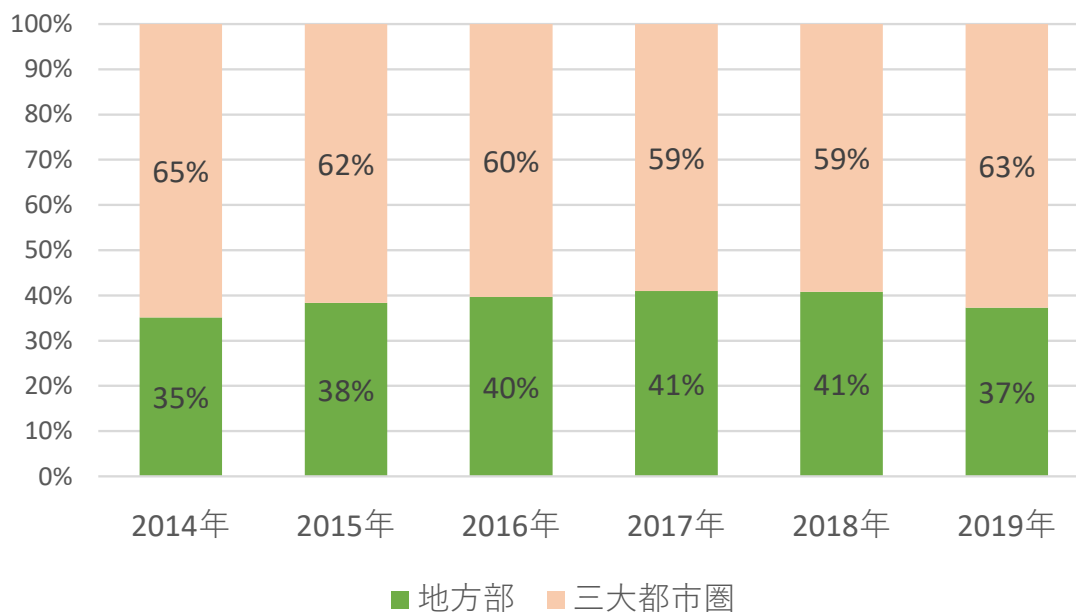


出典：自転車利用状況に関するアンケート調査（R2.2実施）

図 2-15 自転車を活用して健康増進を図る方法

2.3.3 観光コンテンツの開発

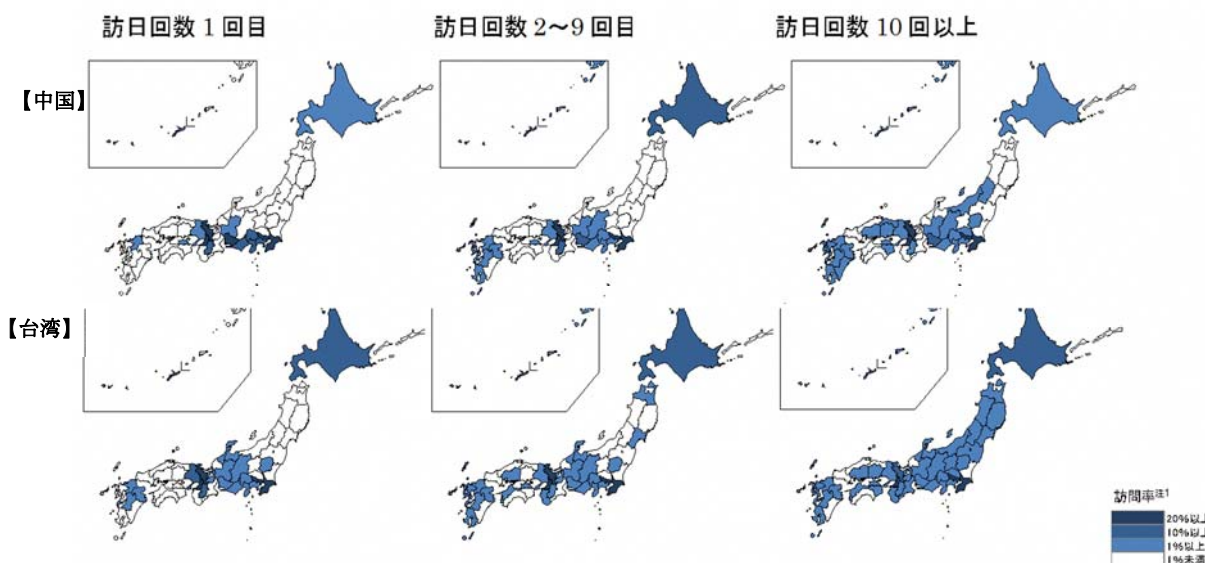
今後観光客を増加させるためには、新規誘客とともに、リピーターの獲得に向けた取組が重要となります。近年の訪日客は、東京や大阪に代表される三大都市圏から地方へと足を延ばす傾向にあり、特に訪日回数を重ねる毎にその傾向は強くなっています(図 2-16、図 2-17)。



出典：国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 2-16 地域圏別外国人延べ宿泊者数の推移

※三大都市圏とは、「東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、大阪、京都、兵庫」の8都府県をいう。地方部とは、三大都市圏以外の道県をいう。



※訪問率は、対象の国・地域別の旅行者が各都道府県を訪れた割合。訪問地には出入国空港の所在地が含まれる。

出典：国土交通省観光庁「JNTO 認定外国人観光案内所のブランド力向上に向けた検討会報告書」

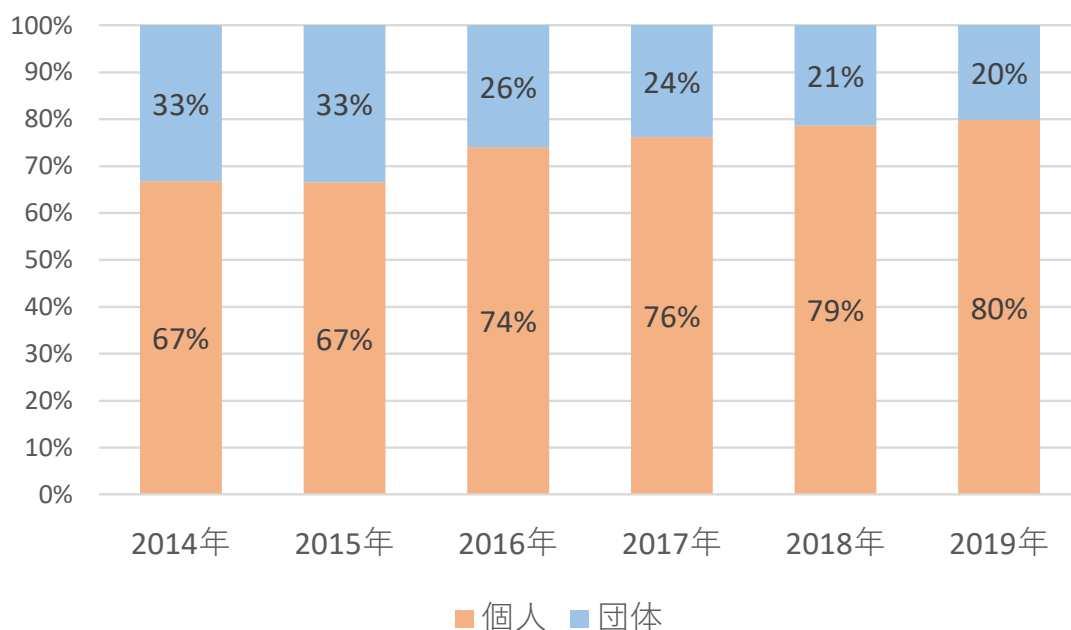
図 2-17 訪日回数別都道府県訪問率

また、訪日客の旅行形態も、主要観光施設をバスで巡る団体旅行から、長期滞在型やリピーターとして訪日する個人旅行へと変化してきています（図 2-18）。青森県においても、外国人延べ宿泊者数は、東日本大震災の影響による落ち込みから回復し、増加傾向にあります（図 2-19）。

青森県における更なるインバウンド需要拡大を図るためにも、本県の豊富な食、夏季の涼しい気候、その他多彩で奥深い魅力を生かした良質な観光コンテンツを開発し、繰り返し訪れたいような魅力づくりに取り組む必要があります。

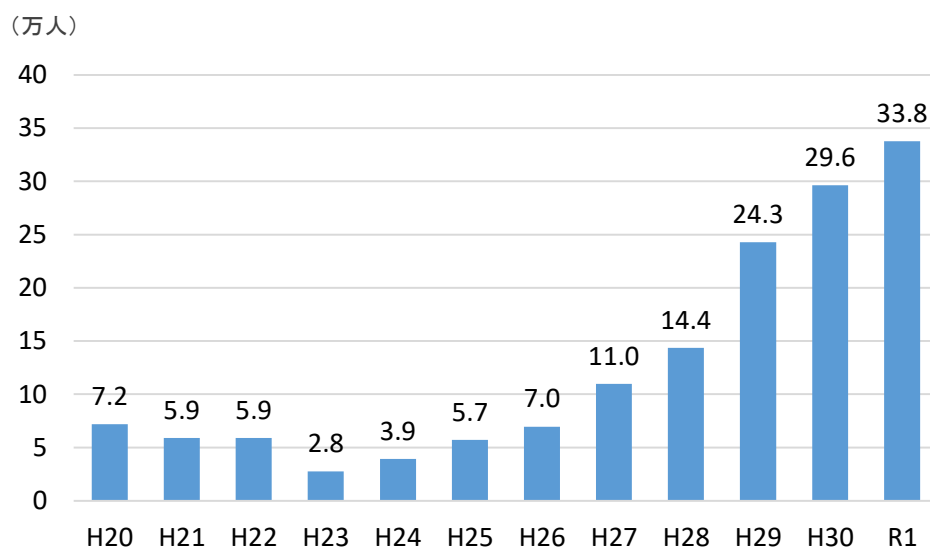
県内各地を自らの足で回るサイクルツーリズムは、その滞在コンテンツの一つとして非常に有力です。本県では既に、青森県サイクル・ツーリズム推進協議会が設立され、Web サイト”AOMORI CYCLING” による4か国語での情報発信や、宿泊施設、交通関係各機関などが連携したサイクリング企画が展開されており、積極的に活動を行っております。

今後は、本県の得意とする農業、水産業とも連携し、観光コンテンツの魅力をさらに高めながら、観光産業関連のすそ野を県内に広げていくため、サイクルツーリズムを活用する動きをさらに加速させてくとともに、安全かつ快適にサイクリングを楽しめるハード・ソフト両面の環境づくりを進めていく必要があります。



出典：国土交通省観光庁「訪日外国人消費動向調査」

図 2-18 旅行形態の推移

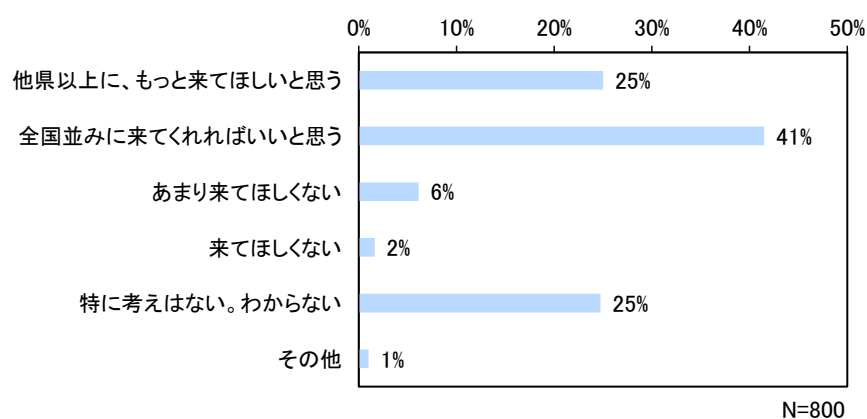


出典：国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 2-19 外国人延べ宿泊者数の推移（青森県）

コラム4. 県外サイクリストの来訪に関する県民の意識

県民への自転車利用状況に関するアンケート調査で、「県外からのサイクリストに対する来訪願望」について伺ったところ、回答者の約7割が「来てほしい」と回答しており、青森県民は、サイクリストの来訪に対し前向きであることが伺える（図 2-20）。



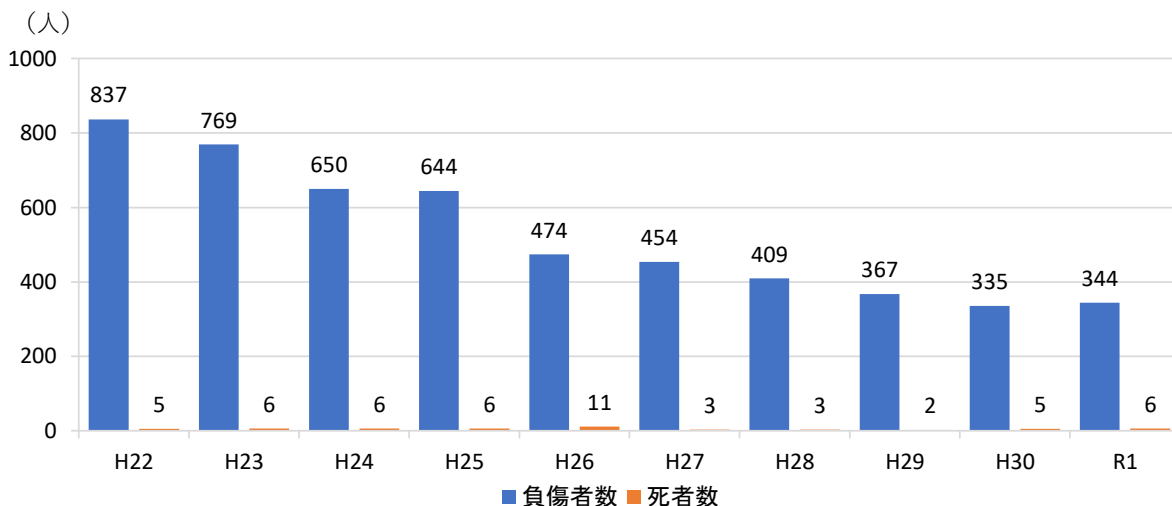
出典：自転車利用状況に関するアンケート調査（R2.2 実施）

図 2-20 県外サイクリストに対する来訪願望

2.3.4 安全・安心

(1) 交通事故の現状と自転車安全利用

本県における自転車乗用中の交通事故死者数は、平成 29 年には 2 名となったものの、自転車死亡事故が下げ止まりとなっています（図 2-21）。



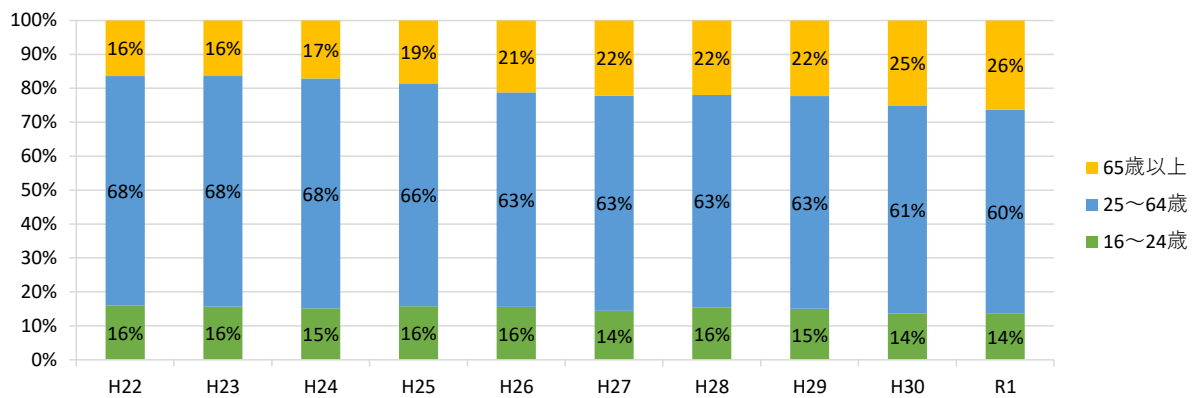
出典：青森県警察提供資料

図 2-21 自転車関連事故の死者数と負傷者数の推移（青森県）

一方、交通事故全体でみると、高齢者ドライバーによる死傷事故は、近年増加傾向にあり、自動車運転免許の返納や公共交通機関等の他移動手段への利用転換を推進していくことも考えていかねばなりません（図 2-22）。

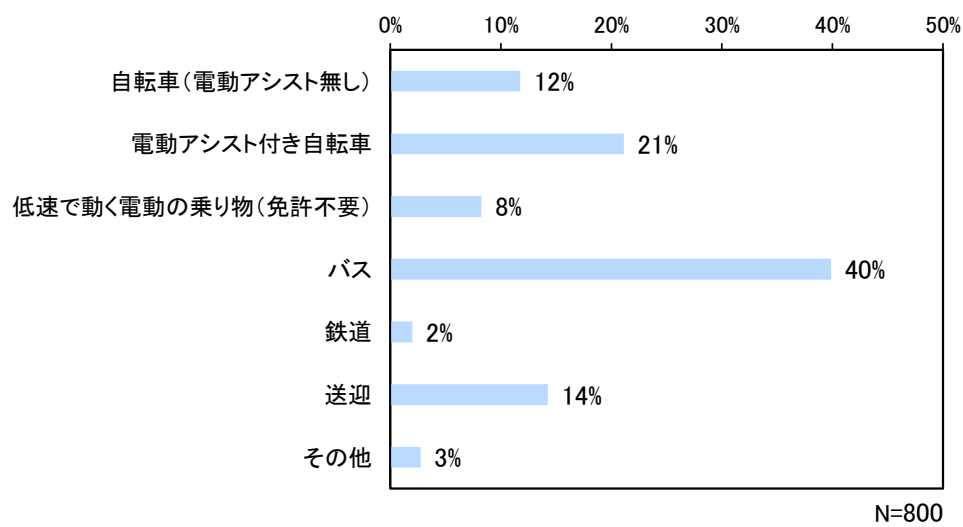
令和 2 年 2 月に実施した青森県民への自転車利用状況に関するアンケート調査では、「高齢になった場合、免許返納後にふさわしいと思う交通手段」について伺ったところ、回答者の約 3 割が「自転車（電動含む）」を選択したことから、免許返納後の交通手段として自転車は一定の需要があることが伺えます（図 2-23）。

今後は、高齢者も含めた幅広い年齢層の利用者が安心・安全に自転車を利用できるよう、自転車の利用者と自動車ドライバーが協調して、自転車死亡事故 0 を目指していくことが重要です。



出典：青森県警察提供資料

図 2-22 第1当事者（運転者）年齢別死傷事故件数（青森県）



出典：自転車利用状況に関するアンケート調査（R2.2 実施）

図 2-23 免許返納後の交通手段

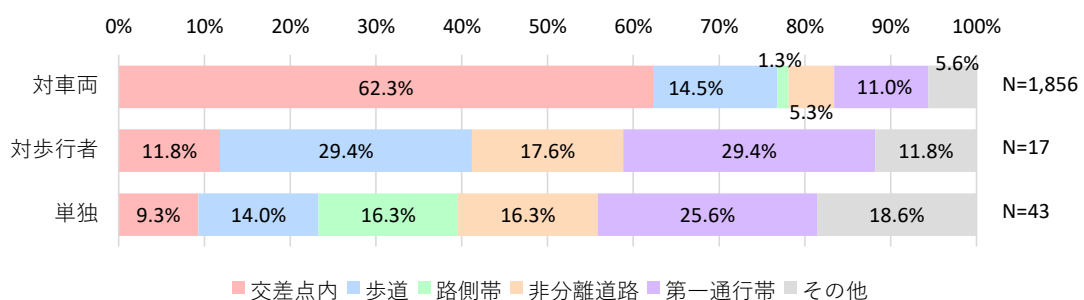
コラム5. 自転車事故の実態と自転車利用時の危険意識

青森県内の自転車関連事故発生状況をみると、対車両事故は交差点内での発生割合が最も高く、自転車の利用者にとって、道路上では交差点が最も危険な場所であることがわかる（図 2-24）。

一方、県民への自転車利用状況に関するアンケート調査で、「自転車利用時に危険だと感じた場面」について伺ったところ、「車道での車との接触」の回答が最も多かった（図 2-25）。

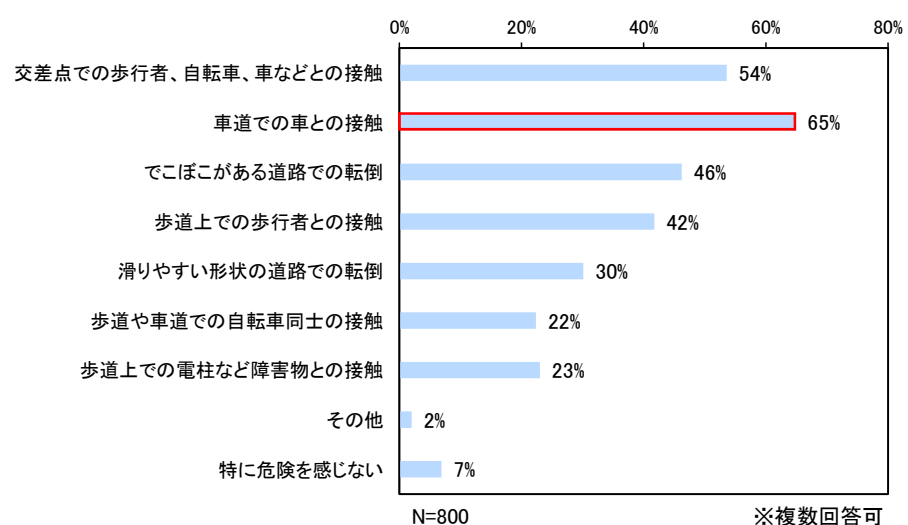
以上のことから、事故データからみると交差点が最も危険だが、県民の多くは交差点のほか、車道上でも危険を感じており、事故実態と危険意識に乖離があることがわかる。

今後は、事故実態に加え、自転車の利用者の利用実感も踏まえたうえで、自転車やドライバーに正しい交通ルールを普及啓発していくことが求められる。



出典：青森県警察提供資料

図 2-24 事故類型別道路上の位置別、自転車関連事故発生状況（H27-R1）



出典：自転車利用状況に関するアンケート調査（R2.2 実施）

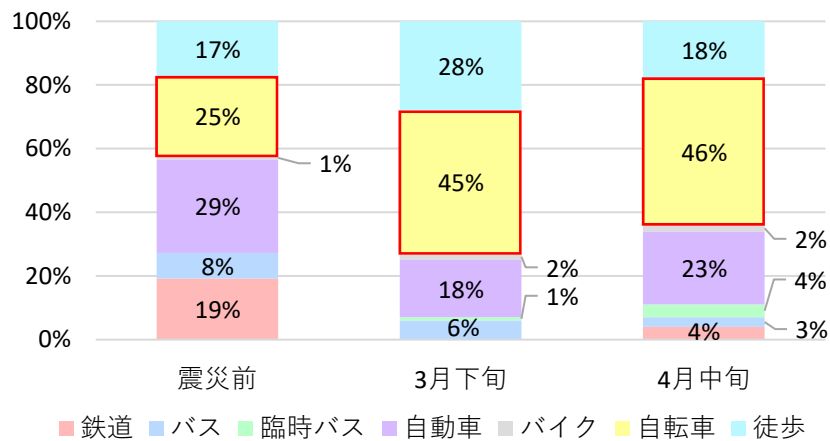
図 2-25 自転車利用時に危険だと感じた場面



（２）災害時の自転車利用

2011年の東日本大震災では、特に高台までが遠い地域で、自動車による避難が引き起こす渋滞が課題となりました。津波避難においては、原則徒歩としていますが、気候や通行路の状況、及び津波到着時間までの余裕と安全な高台等までの距離によっては、自転車による避難の可能性についても検討していく必要があります。

さらに、発災後はガソリン等が不足し、被災状況の調査、物資の輸送、日常生活の回復のための移動手段として、自転車は多く利用されました（図 2-26）。こうした経験等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、地域の安全・安心を向上させることが必要です。このような自転車の活用については、平時からの自転車の通勤・買い物等の推進により、可能となるものです。



出典：IBS Annual Report 研究活動報告 2012 小島浩ほか、東日本大震災後の行動実態・意識からみた都市構造・都市交通の課題より、再構成

図 2-26 震災前後の利用交通手段構成（通勤通学・都心周辺）

第3章 自転車活用の推進に関する目標、実施すべき施策 及び取組

本県では、青森県基本計画「選ばれる青森」への挑戦において、2030年の目指す姿となっている“青森ブランド”を志向し、青森県の個性が輝く計画としていくこととしています。

また、自転車活用推進法の目的や基本理念を踏まえるとともに、第2章で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、本計画の目標を以下の4つとします。

【目標1】「安全・安心、健康」

自転車利用の安全性向上と、それを活かした健康で安心できるくらしの実現

【目標2】「環境」

自転車利用による地球温暖化対策の推進

【目標3】「産業・雇用」

自転車を活用した観光の充実

【目標4】「教育・人づくり」

子どもの自転車安全利用・サイクルスポーツの振興

また、これらの目標達成のために必要な具体的に実施すべき施策および取組について、以下に整理します。

3.1 目標1「安全・安心、健康」～自転車利用の安全性向上と、それ

を活かした健康で安心できるくらしの実現～

日常生活において自転車が安全、円滑、かつ気軽に使える交通環境を整えます。直ちにその状態を構築するは困難ですが、本計画に定める自転車活用施策を推進する上で重要な要素ですので、各施策と並行し、着実に進めていきます。

【実施すべき施策】

施策1. 自転車通行空間の計画的整備

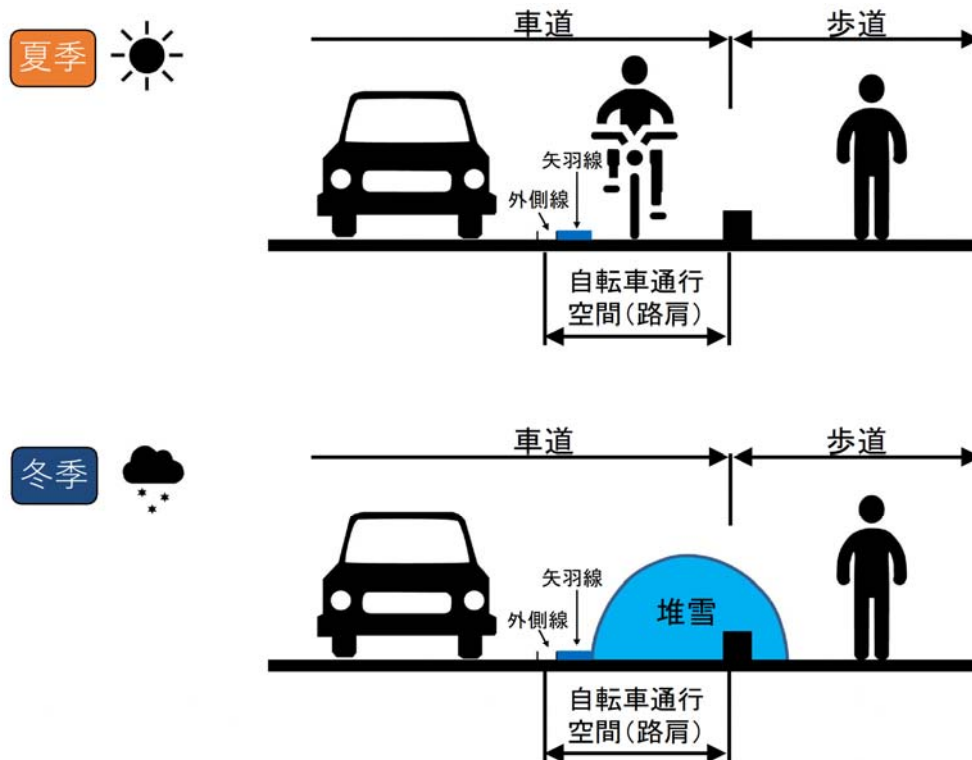
安全で快適な自転車通行空間を計画的に整備していくための計画（自転車ネットワーク計画）を含む自転車活用推進計画を、市町村が主体となって策定を進められるよう、県としても計画づくりに参画し、技術的な助言を行う等により支援します。

また、自転車ネットワーク計画に含まれる県管理道路（国道及び県道）においては、道路管理者として積極的な整備を進めていきます。

なお、郊外部の道路においては、自転車と自動車がそれぞれの移動速度をあまり制限することなく譲り合って、安全快適に通行できるよう、冬季の堆雪幅を兼ねた自転車通行空間の整備、自転車が後続自動車に追越してもらうための「自転車ゆずりスペース（仮称）」などの検討を進めていきます。

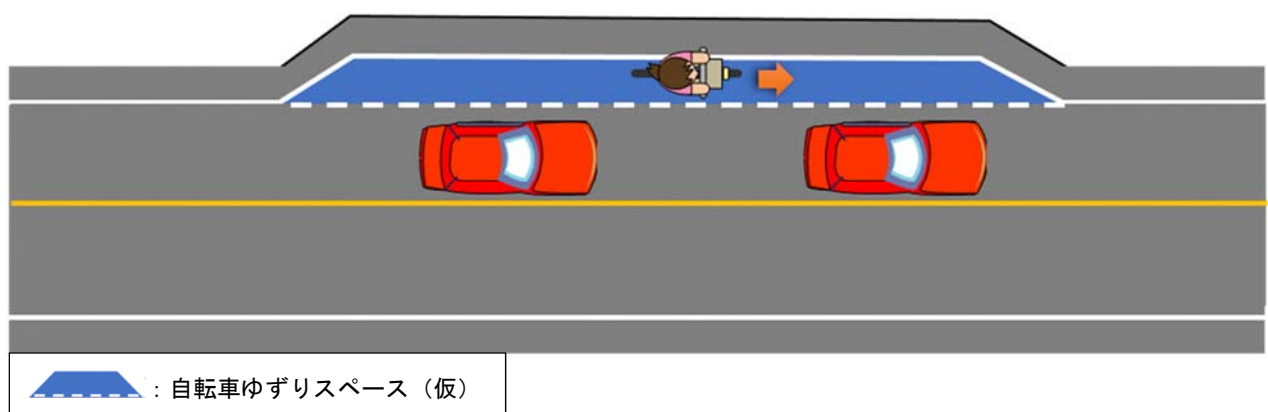
【取組】

- 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の策定推進
- 自転車ネットワーク計画に含まれる県管理道路の整備
- 冬季の堆雪幅を兼ねた自転車通行空間の整備（図 3-1）
- 「自転車ゆずりスペース（仮称）」の導入検討（図 3-2）



出典：青森県作成資料

図 3-1 冬季の堆雪幅を兼ねた自転車通行空間の整備イメージ（歩道がある区間）



出典：青森県作成資料

図 3-2 自転車ゆずりスペース（仮称）のイメージ

施策2. 各種事業と連携した自転車利用空間の効率的整備

都市計画事業や橋梁、排水施設の新設・更新など、歩道と車道の境界位置を決定しうる事業の実施主体と定期的に協議を行い、毎年度の各種事業展開の機会に合わせて効率的に自転車通行空間整備を連携し進めます。

また、市町村や観光関係団体などが主体となってシェアサイクル（コミュニティサイクル）等を導入する場合、公共施設や鉄道駅、拠点的なバス停周辺、道路敷などの公共空間にサイクルポート用地を確保できるよう支援や協力を行い、案内サイン設置など利用促進策などで連携を図り、普及を支援します。

【取組】

- 歩車道境界の工事に係る関連事業の実施主体との連携
- 駐輪空間の整備、シェアサイクル（コミュニティサイクル）の導入支援および協力

施策3. 災害発生時の計画的な自転車活用の推進

災害発生時における人々の移動や輸送の手段として自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図ります。

【取組】

- 各地域の実情を踏まえ、実態に応じた自転車の活用方法について検討し、防災に関する計画等で具体化

施策4. 自転車による健康づくりについての普及啓発

生活習慣病やロコモティブシンドローム（運動器症候群）を予防し、寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOLの向上に資するよう、身体を動かすことの必要性についての正しい知識の普及を図るに際し、「身体活動の増加」の具体例として、通勤や通学、買い物など日常での自転車利用による健康づくりについて啓発していきます。

【取組】

- 自転車利用も含めた健康づくりのための身体活動の啓発

QOL・・・Quality of Life の略。人生の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということをも尺度として捉える概念。

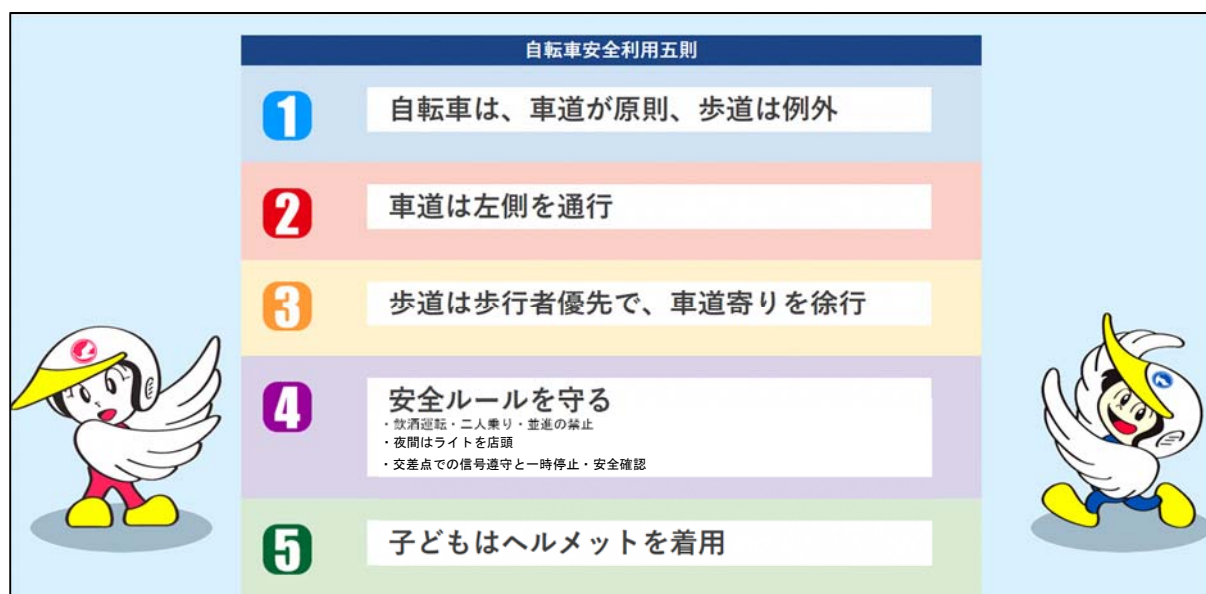
施策5. 自転車の正しい交通ルールの普及啓発等

関係機関と連携し、自転車の利用者に対して、自転車は車両であるとの認識のもと、交通ルールの遵守や自転車の利用に係る交通安全教育の充実により交通事故防止を図っていくほか、交通事故被害者の救済の観点から自転車損害賠償責任保険等への加入促進等について取り組んでいきます。

また、自転車の悪質・危険なルール違反については、検挙するとともに、違反を繰り返す自転車運転者に対しては、自転車運転者講習制度を適切に運用し、教育していきます。

【取組】

- 自転車の利用者に対するルールの周知
- 自転車の利用に係る交通安全教育の充実
- 自動車損害賠償責任保険等への加入促進
- 交通違反の取締り、自転車運転者講習制度の運用



出典：青森県警 HP

図 3-3 自転車安全利用五則

3.2 目標2「環境」～自転車利用による地球温暖化対策の推進～

県民による省エネなど環境にやさしい行動の実践の一つとして、日常生活での自転車利用を推奨し、地球温暖化対策やエネルギー問題の解決への貢献を目指します。

【実施すべき施策】

施策6. 自転車通勤・自転車による買い物の促進

環境負荷の小さな都市への転換と、県民の健康福祉の増進を図るため、自動車による通勤から、自転車や公共交通機関等による通勤への転換について、県内事業所等への普及啓発に取り組めます。

また、大型小売店舗の新設・増改築の際には、自動車の駐車場より利便性の高い場所への駐輪スペースの確保など、自転車で買い物に来やすい環境整備を促します。

【取組】

- 自転車や公共交通機関等による通勤の推進
- 大型小売店舗における利便性の高い場所への駐輪スペースの確保



出典：青森県提供資料

図 3-4 青森県における自転車通勤推進に関する取り組み（スマートムーブ通勤）

3.3 目標3「産業・雇用」～自転車を活用した観光の充実～

本県の森や海が織りなす景色、夏季の涼しい気候、その他多彩で奥深い自然環境の魅力を生かした良質な観光コンテンツを開発・磨き上げと連動し、観光客のニーズを踏まえた多様なサイクルツーリズムメニューが、滞在型コンテンツの一つとなるよう関係機関と連携していきます。

【実施すべき施策】

施策7. 多様なサイクルツーリズムメニューの情報発信

美しい海岸線などの自然景観等を生かしたサイクリングコースや、多様なサイクルツーリズムメニューの推進、既に設立されている「青森県サイクルツーリズム推進協議会」が運営する Web サイト”AOMORI CYCLING” を基盤とした、サイクリングに関する情報を発信していくことにより、観光産業関連のすそ野を県内に広げられるよう関係機関と連携していきます。

【取組】

- 本県の自然環境や景観を生かしたサイクルツーリズムの情報発信と関係機関の連携



出典：AOMORI CYCLING HP

図 3-5 Web サイト ”AOMORI CYCLING”

白銀の奥入瀬渓流 スノーライド

1 TOWADA

白銀の奥入瀬渓流 スノーライド MAP

白銀の奥入瀬渓流が造り上げた自然のアートを通して

日本屈指の景勝地「奥入瀬渓流」は、春から秋にかけて新緑や紅葉が美しく、多くの観光客を魅了することで有名な観光スポット。Raticul Cycleが提供するスノーライドは、嵐の奥入瀬渓流をファットバイクでサイクリング。緑豊かな植物が美しい流り、風音が鳴っていた季節とは全く異なり、冬は凍った静けさと静寂に包まれた家となる。木々の隙間から見える青空とのコントラストに清々しさを感じながら、サイクリングの極上スピードで冬の奥入瀬が走りあげた巨大な氷壁や氷柱などを見て多田実感を味わいに行こう。

自然のアートをさがそう

奥入瀬渓流の凍りついた氷柱などから出現する冬季限定のアート。ファットバイクを降りれば、あなたのすぐ目の前にあるかも？

料金表

料金	料金表	料金表	
2名～4名参加	¥10,800	5名参加以上	¥12,800
所要時間	約3～4時間(10:00～13:00)	料金表	料金表

お問い合わせ・お問い合わせ先

Raticul Cycle (ラティクル・サイクル)

〒050-0511 青森県青森市中央1-1-1 3F 301号室

TEL: 080-1675-1429 OPEN: 9:00 / CLOSE: 18:00

※予約制(ツアー参加必須)

出典：AOMORI CYCLING HP

図 3-6 雪景色を堪能できるサイクルツーリズムコース

3.4 目標4「教育・人づくり」～子どもの自転車安全利用・サイクル

スポーツの振興～

生涯にわたって自転車を安全に利用する資質を身に付けるため、交通ルール及び自転車安全利用に関する教育活動の充実に取り組みます。

また、県民が気軽にサイクリスポーツに親しむことができるよう、日常的に利用できる自転車活用を含めたサイクリスポーツの振興に取り組みます。

【実施すべき施策】

施策8. 学校における自転車安全利用教育の充実

子どもの発達段階に応じた自転車安全利用に関する教育を、学校・行政・家庭・地域社会が連携して実施します。

また、主として中学生・高校生を対象に、通学時の自転車利用に関するルールの理解及びマナーの向上に向けた取組を推進します。

【取組】

- 子どもの発達段階に応じた自転車の安全利用教育

施策9. サイクリスポーツの振興

県民の誰もが、それぞれの体力や年齢、興味・目的に応じて安全にサイクリスポーツに親しむことができるよう、関係団体等と連携したサイクリスポーツの振興に取り組みます。

【取組】

- 関係団体等と連携したサイクリスポーツの振興

第4章 施策推進のために必要な事項

4.1 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、関係部局が緊密に連携して施策の推進を図ります。また、県内市町村に対して、法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画（以下「市町村版推進計画」という。）の策定を促すとともに、市町村版推進計画に位置付けられた施策の実施にあたっては、県と市町村、自転車活用施策に関連する企業、学校、各種団体及び県民が相互に連携を図るものとします。

4.2 計画のフォローアップ

本計画について、施策の進捗状況等に関するフォローアップを適宜行い、計画を着実かつ発展的に展開していきます。

また、施策の効果に関する評価を行うとともに、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。

(仮称)青森県自転車活用推進計画（素案）

令和 3 年●月

青森県 県土整備部 道路課

住 所：青森県青森市長島一丁目 1-1

電 話：017-722-1111（代表）

Fax：017-734-8189