

横手市自転車活用推進計画

秋田県横手市

令和3年3月

目次

目次	1
1. 計画策定の趣旨	2
(1) 計画の目的	2
(2) 計画区域	2
(3) 計画期間	3
(4) 計画の位置づけ	3
2. 本市の現状	4
(1) 地域の概況	4
(2) 自転車の利用環境	6
(3) 自転車利用に関する市民意識	8
(4) 自転車利用のメリット	19
3. 基本方針	21
4. 取組内容	22
(1) 施策体系	22
(2) 目標設定	22
(3) 各施策における取組内容	23
(4) 推進体制	26

1. 計画策定の趣旨

(1) 計画の目的

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の方に親しまれ、最も手軽に利用できる移動手段です。また、環境保全や健康増進への関心が高まる近年、健康的かつ経済的な移動手段として、自転車の活用が見直されています。

このような中、平成29年5月1日に自転車活用推進法が施行され、同法では、環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持及び国民の健康増進等の新たな課題に対応するため、自転車の利用を促進し、公共の利益の増進に資することを基本理念としています。

県では、令和2年1月に秋田県自転車活用推進計画を策定し、「まちづくり」「健康・スポーツ」「観光」「安全」の4つの分野において計画目標を定め、将来像である『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』の具現化に向けた取り組みを進めています。

本市において、自転車の日常的な利用を考えた場合、全国でも有数の豪雪地帯であることから、冬期間の自転車利用は困難であり、その利用は限定的なものになります。そのような状況を踏まえ、様々な分野における自転車活用の可能性やその方策等を検討し、本市の実情に応じた自転車利用の促進を図ることを目的に「横手市自転車活用推進計画（以下、本計画という。）」を策定します。

(2) 計画区域

本計画の対象区域は横手市全域とします。

（３）計画期間

計画の期間は、令和３年度から７年度までの５年間とし、社会情勢の変化等、必要が生じた場合は、随時見直しを行うものとします。

（４）計画の位置づけ

平成２９年５月１日に施行された自転車活用推進法に基づき策定するもので、国の自転車活用推進計画及び秋田県自転車活用推進計画を勘案し、本市の総合計画や関連する分野別計画と整合性を図りながら推進します。

2. 本市の現状

(1) 地域の概況

本市は、平成17年10月1日に、（旧）横手市・増田町・平鹿町・雄物川町・大森町・十文字町・山内村・大雄村の8つの市町村が合併し誕生しました。東には奥羽山脈、西には出羽丘陵に囲まれた横手盆地の中央に位置しており、東西に45km、南北に35kmにわたり、美しい自然景観を眺望することができます。

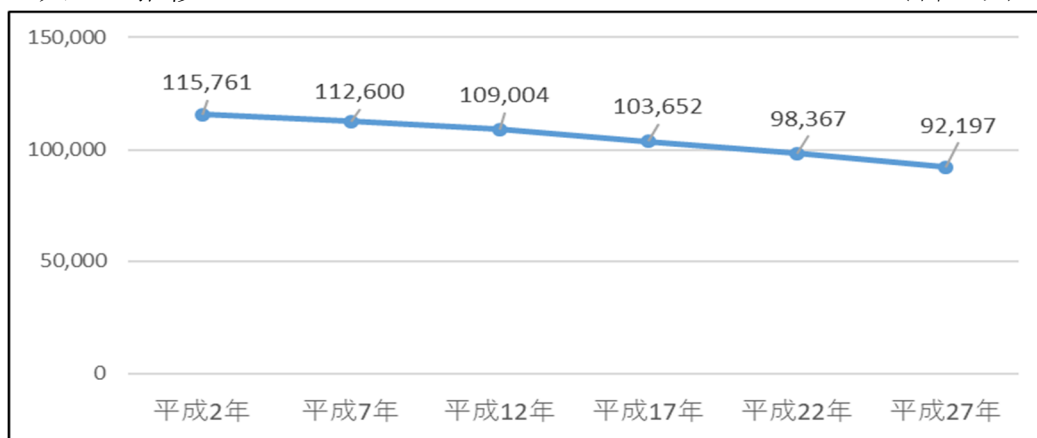
本市の人口は、92,197人（平成27年国勢調査）で、合併した平成17年の103,652人から11,455人（△11%）減少しています。また、高齢化の更なる加速や、人口減少・人口流出は本市における喫緊の課題です。

気候は、夏は比較的高温多湿、冬は低温多雪で、全国有数の豪雪地帯ですが、地震や台風などの大きな災害は比較的少なく、自然環境に恵まれた地域となっています。

また、観光においては、伝統行事である「かまくら」を中心とした「雪の横手」のブランド化を図るとともに、国の重要伝統的建造物群保存地区に指定された増田のまちなみや増田まんが美術館への誘客促進等、インバウンドも視野に入れた観光施策に取り組むとともに、豊富な地域資源や地域特性を活かした取り組みを進めています。

○人口の推移

（単位：人）



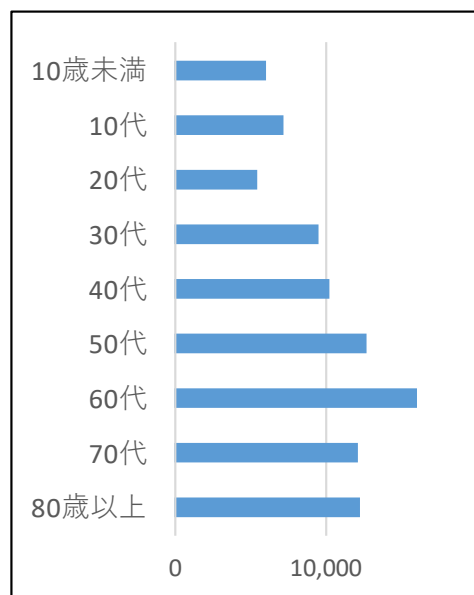
（国勢調査：各年10月1日現在）

○人口の年代別構成

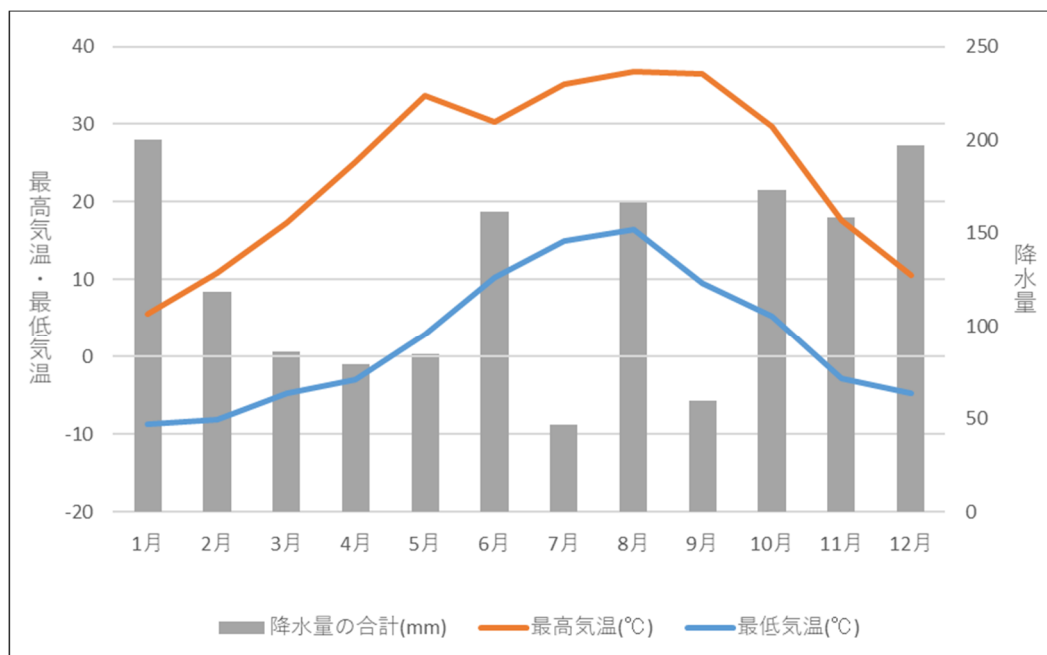
(人)

年代	人口	構成比
10歳未満	6,092	6.63%
10代	7,180	7.81%
20代	5,457	5.94%
30代	9,556	10.40%
40代	10,253	11.16%
50代	12,776	13.90%
60代	16,171	17.60%
70代	12,152	13.22%
80歳以上	12,256	13.34%
合計	91,893	100.00%

(H27国勢調査：年齢不詳除く)



○気象 (最高気温・最低気温・降水量)



(気象庁：平成31年1月～12月)

(2) 自転車の利用環境

①公共交通機関等の状況

他都市と同様に本市においても、高度経済成長期以降の自家用車の普及に伴い、公共交通の利用者の減少が顕著となっています。その一方で市民アンケートの結果においては、高齢化の進行等により自動車を運転できない方の移動手段として、市民の公共交通施策に期待する声は大きくなっています。

本市は、可住地面積が広く、路線バスのバス停から300m以上離れて居住している人が人口の約半数となるため、市民の日常的な公共交通手段の確保は大きな課題となっており、デマンド交通や循環バスなどの新たな形態の公共交通の導入も積極的に進めています。

○市内の公共交通

(令和2年4月現在)

分類	運行路線	運行主体
路線バス	15路線39系統	民間事業者
循環バス	1路線	民間事業者
代替交通	3路線	市
デマンド交通	市内全域	横手市地域公共交通活性化協議会
コミュニティバス	3路線8系統	市
自家用有償旅客運送	2路線	市

○市内の公共交通利用者の推移

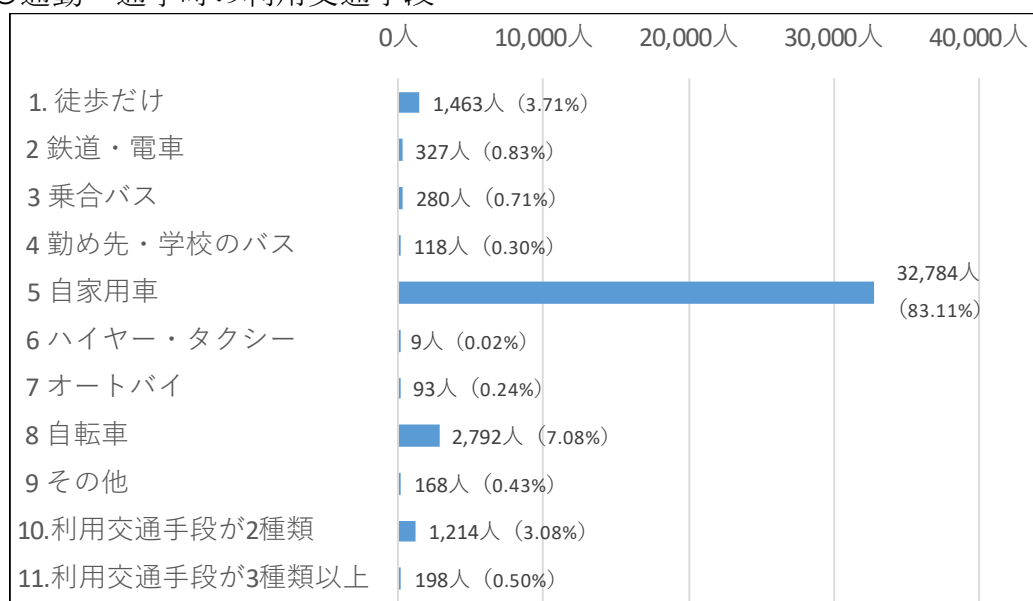
(令和2年4月現在)

分類	H27	H28	H29	H30	R1
路線バス	635,427	574,868	558,846	553,076	492,418
循環バス	40,999	44,011	45,731	45,432	43,711
代替交通	8,639	8,818	8,918	8,824	9,036
デマンド交通	45,283	46,609	43,614	40,833	39,740
コミュニティバス	6,353	6,090	5,869	4,620	4,027
自家用有償旅客運送	-	-	-	1,149	1,862
合計	736,701	680,396	662,978	653,934	590,794

②通勤・通学における移動手段

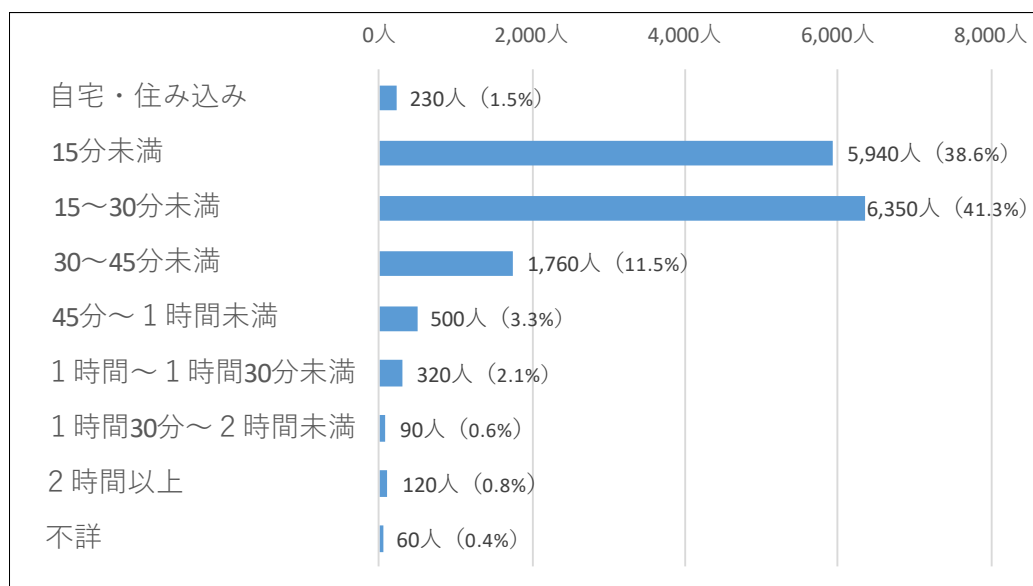
本市の通勤や通学の移動手段としては、自家用車が極めて高い利用となっており、自転車は自動車に次ぐ移動手段となっているものの、全体の約7%とかなり低い数値となっています。あわせて、職場までの通勤時間に15分以上かかる割合が約60%となっており、自動車が主たる通勤手段であることを踏まえると、通勤距離が10km以上となる人が多いことが推測されます。

○通勤・通学時の利用交通手段



(平成22年国勢調査)

○職場までの通勤時間（家計を支える者）



(平成30年住宅・土地統計調査)

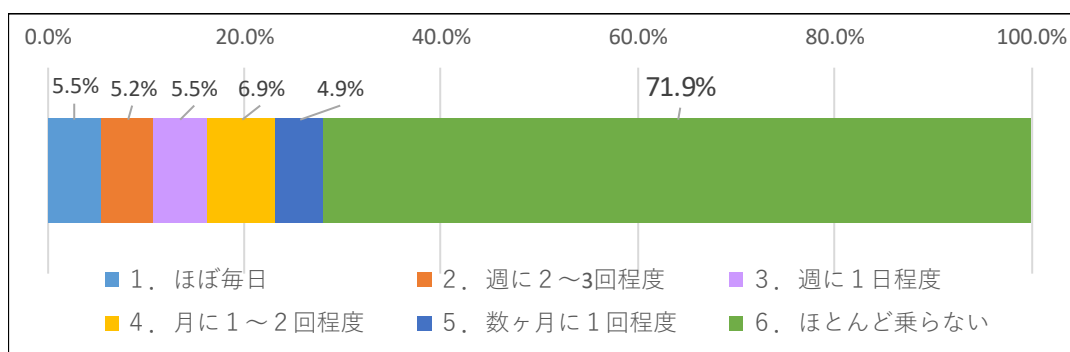
(3) 自転車利用に関する市民意識

※令和2年「まちづくりアンケート」調査結果

対象者数：市民3,000人 回答者数：1,400人 回答率：46.7%

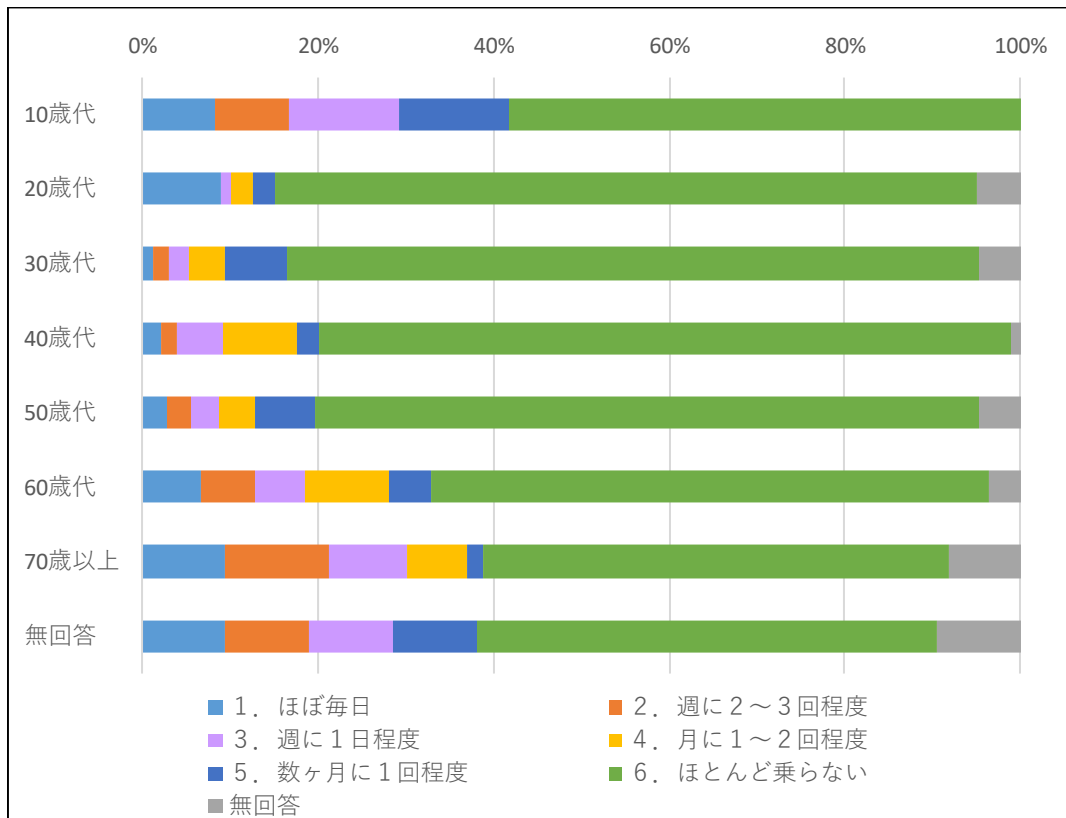
問1：どのくらいの頻度で自転車を利用していますか。

- ・回答者全体の71.9%が「ほとんど乗らない」と回答。
- ・20～50歳代の「ほとんど乗らない」の割合が高い。
- ・10歳代、60歳代、70歳代は、他の年代に比べると利用割合が高い。



項目	回答者数	回答比率
1. ほぼ毎日	74人	5.5%
2. 週に2～3回程度	70人	5.2%
3. 週に1日程度	73人	5.5%
4. 月に1～2回程度	93人	6.9%
5. 数ヶ月に1回程度	66人	4.9%
6. ほとんど乗らない	963人	71.9%
無回答	61人	-
合計	1,400人	100.0%

〈年代別回答者数〉



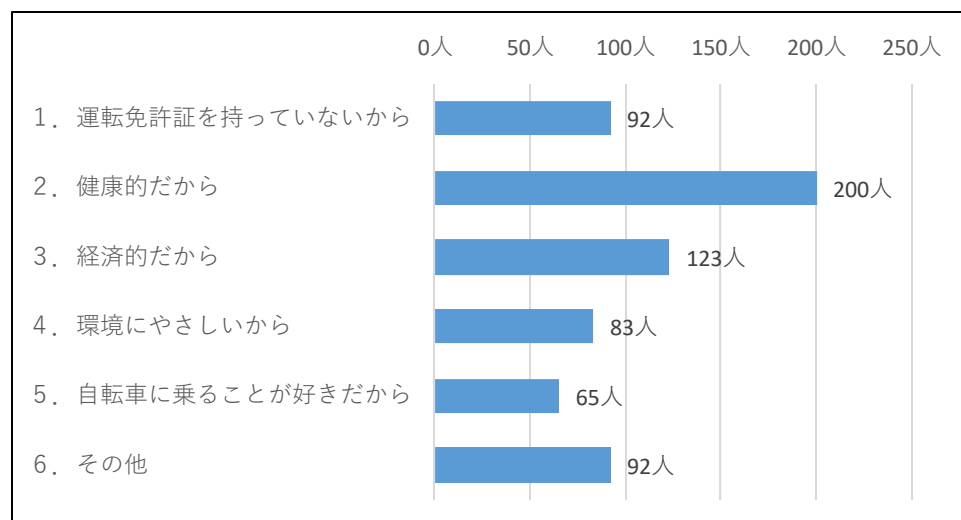
	1. ほぼ毎日		2. 週に2～3回程度		3. 週に1日程度		4. 月に1～2回程度		5. 数ヶ月に1回程度		6. ほとんど乗らない		無回答		総計
10歳代	2人	8.3%	2人	8.3%	3人	12.5%	0人	0.0%	3人	12.5%	14人	58.3%	0人	0.0%	24人
20歳代	7人	8.9%	0人	0.0%	1人	1.3%	2人	2.5%	2人	2.5%	63人	79.7%	4人	5.1%	79人
30歳代	2人	1.2%	3人	1.8%	4人	2.4%	7人	4.1%	12人	7.1%	133人	78.7%	8人	4.7%	169人
40歳代	4人	2.0%	4人	2.0%	10人	5.1%	17人	8.6%	5人	2.5%	156人	78.8%	2人	1.0%	198人
50歳代	7人	2.7%	7人	2.7%	8人	3.1%	11人	4.3%	17人	6.7%	193人	75.7%	12人	4.7%	255人
60歳代	29人	6.7%	26人	6.0%	25人	5.8%	41人	9.5%	21人	4.9%	275人	63.7%	15人	3.5%	432人
70歳以上	21人	9.5%	26人	11.7%	20人	9.0%	15人	6.8%	4人	1.8%	118人	53.2%	18人	8.1%	222人
無回答	2人	9.5%	2人	9.5%	2人	9.5%	0人	0.0%	2人	9.5%	11人	52.4%	2人	9.5%	21人
総計	74人	5.3%	70人	5.0%	73人	5.2%	93人	6.6%	66人	4.7%	963人	68.8%	61人	4.4%	1,400人

問2：自転車を利用するのはどのような理由ですか。（複数回答可）

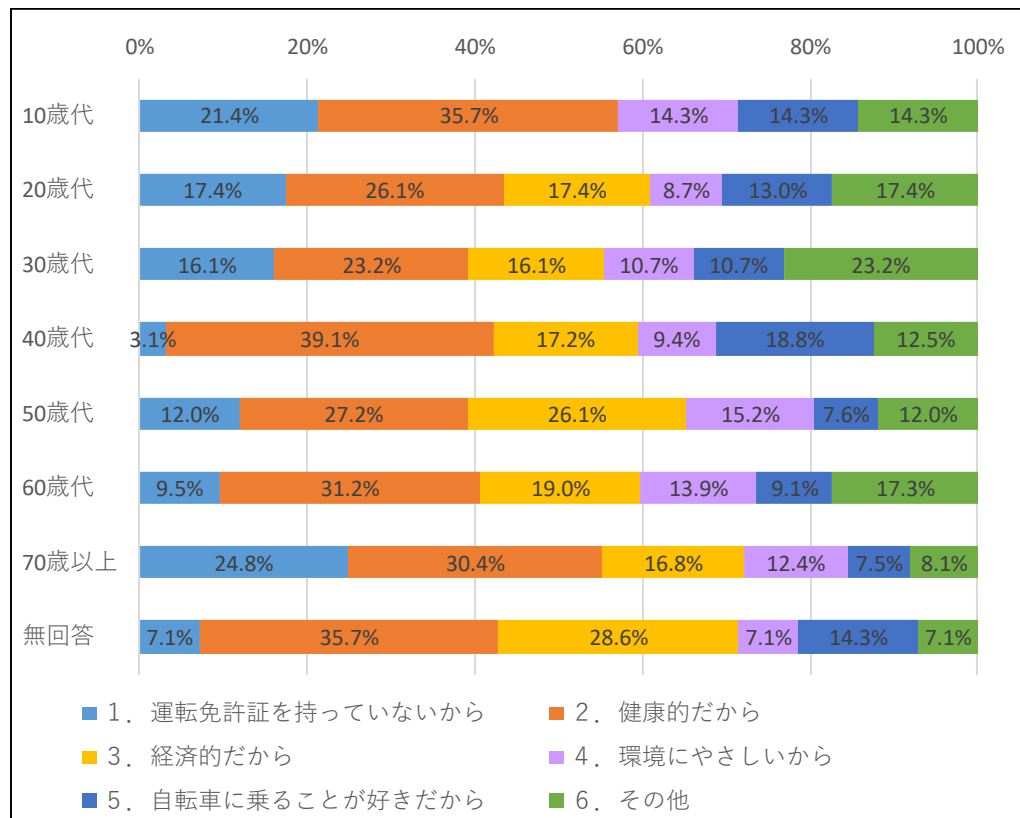
（問1で「1」～「5」と回答された方対象）

- ・回答数全体の30.5%が「健康的だから」と回答
- ・全ての年代で「健康的だから」の回答が最も多く、40歳代は39.1%が回答。
- ・70歳以上では「運転免許証を持っていないから」の回答が24.8%。

項目	回答者数	回答比率
1. 運転免許証を持っていないから	92人	14.0%
2. 健康的だから	200人	30.5%
3. 経済的だから	123人	18.8%
4. 環境にやさしいから	83人	12.7%
5. 自転車に乗ることが好きだから	65人	9.9%
6. その他	92人	14.0%
合計	655人	100.0%



〈年代別回答者数〉



	1. 運転免許証を持っていないから		2. 健康的だから		3. 経済的だから		4. 環境にやさしいから		5. 自転車に乗ることが好きだから		6. その他		総計
10歳代	3人	21.4%	5人	35.7%	0人	0.0%	2人	14.3%	2人	14.3%	2人	14.3%	14人
20歳代	4人	17.4%	6人	26.1%	4人	17.4%	2人	8.7%	3人	13.0%	4人	17.4%	23人
30歳代	9人	16.1%	13人	23.2%	9人	16.1%	6人	10.7%	6人	10.7%	13人	23.2%	56人
40歳代	2人	3.1%	25人	39.1%	11人	17.2%	6人	9.4%	12人	18.8%	8人	12.5%	64人
50歳代	11人	12.0%	25人	27.2%	24人	26.1%	14人	15.2%	7人	7.6%	11人	12.0%	92人
60歳代	22人	9.5%	72人	31.2%	44人	19.0%	32人	13.9%	21人	9.1%	40人	17.3%	231人
70歳以上	40人	24.8%	49人	30.4%	27人	16.8%	20人	12.4%	12人	7.5%	13人	8.1%	161人
無回答	1人	7.1%	5人	35.7%	4人	28.6%	1人	7.1%	2人	14.3%	1人	7.1%	14人
総計	92人	14.0%	200人	30.5%	123人	18.8%	83人	12.7%	65人	9.9%	92人	14.0%	655人

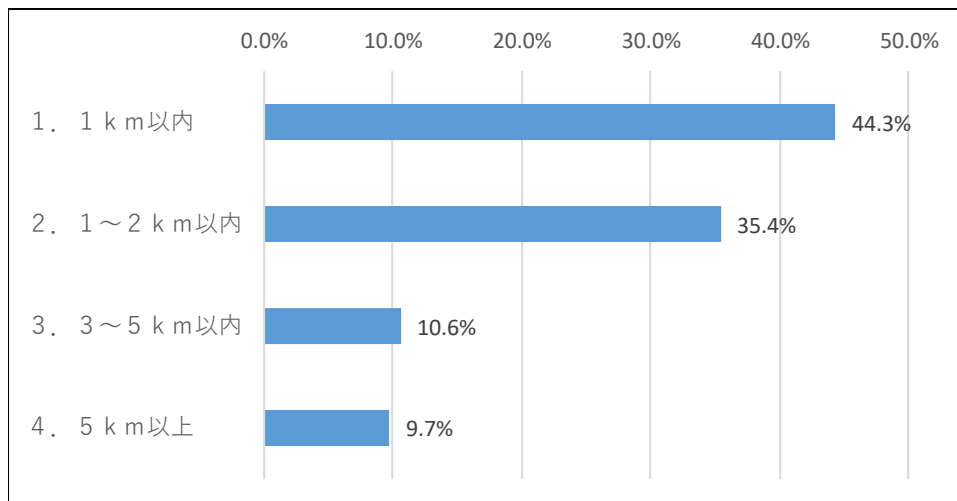
「6. その他」に記載された意見（一部抜粋・順不同）

- ・運動のため
- ・通勤のため
- ・車を駐車する場所が狭いため
- ・近くに用事があるため
- ・通学のため
- ・近場だと自転車の方が効率よい
- ・職場の駐車場が少なく、駐車台数を減らしたい
- ・車を所有していないため
- ・子どもと遊ぶため
- ・トレーニング
- ・近距離の移動のため
- ・車の運転が不安だから
- ・畑や田に行くため
- ・気分転換

問3：自転車を利用するのはどのくらいの範囲ですか。

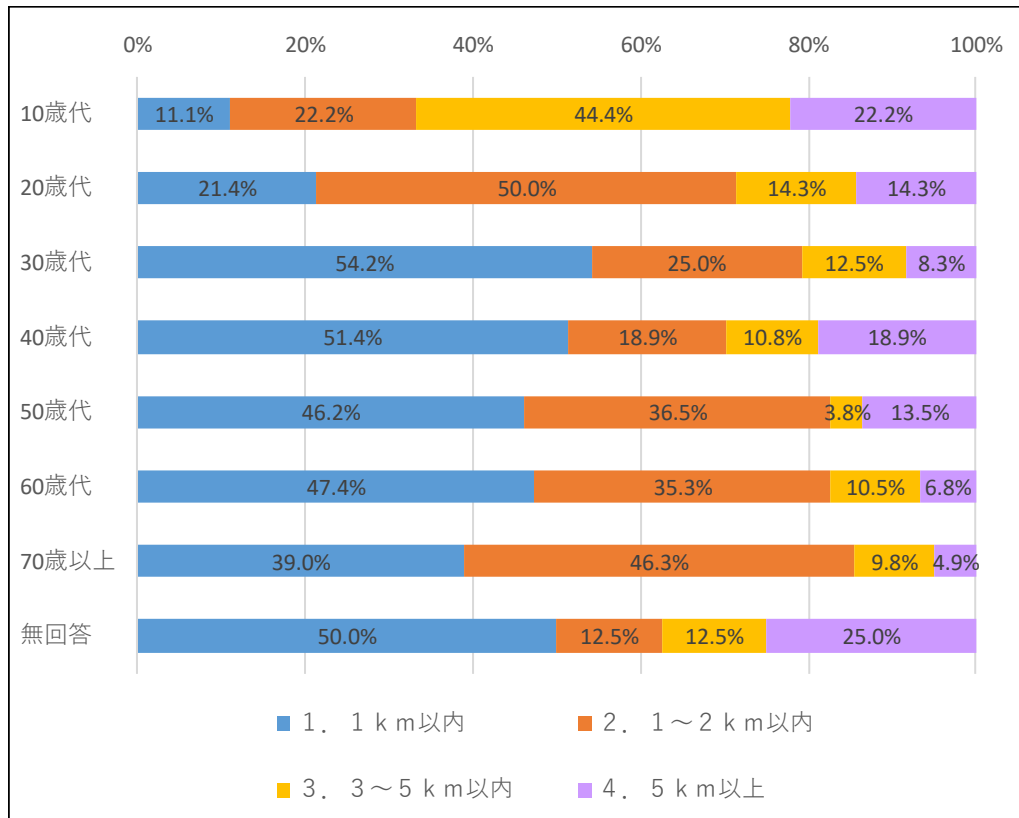
(問1で「1」～「5」と回答された方対象)

- ・回答者全体の79.7%「2km以内」の近距離と回答。
- ・全体の9.7%が「5km以上」と回答。
- ・年代別では、10歳～20歳代で自転車の移動距離が長い傾向。



項目	回答者数	回答比率
1. 1 km以内	159人	44.3%
2. 1～2 km以内	127人	35.4%
3. 3～5 km以内	38人	10.6%
4. 5 km以上	35人	9.7%
合計	359人	100.0%

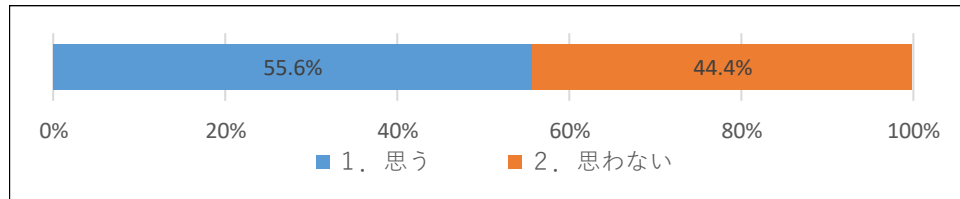
〈年代別回答者数〉



	1. 1 k m以内		2. 1～2 k m以内		3. 3～5 k m以内		4. 5 k m以上		総計
10歳代	1人	11.1%	2人	22.2%	4人	44.4%	2人	22.2%	9人
20歳代	3人	21.4%	7人	50.0%	2人	14.3%	2人	14.3%	14人
30歳代	13人	54.2%	6人	25.0%	3人	12.5%	2人	8.3%	24人
40歳代	19人	51.4%	7人	18.9%	4人	10.8%	7人	18.9%	37人
50歳代	24人	46.2%	19人	36.5%	2人	3.8%	7人	13.5%	52人
60歳代	63人	47.4%	47人	35.3%	14人	10.5%	9人	6.8%	133人
70歳以上	32人	39.0%	38人	46.3%	8人	9.8%	4人	4.9%	82人
無回答	4人	50.0%	1人	12.5%	1人	12.5%	2人	25.0%	8人
総計	159人	44.3%	127人	35.4%	38人	10.6%	35人	9.7%	359人

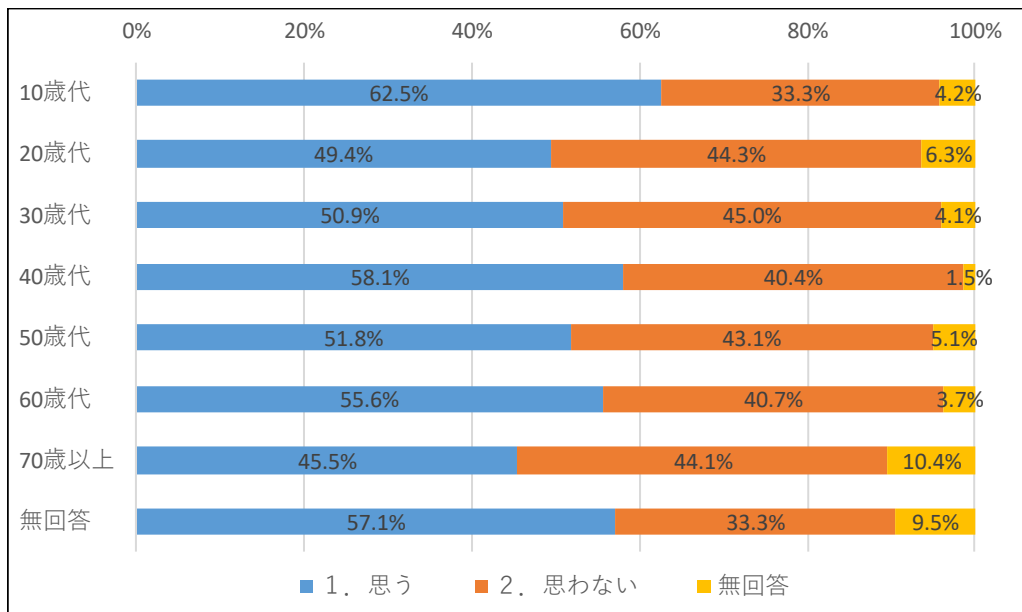
問4：日常生活の中で、自転車を利用してみようと思いますか。

- ・回答者全体の55.6%が「思う」と回答



項目	回答者数	回答比率
1. 思う	740人	55.6%
2. 思わない	590人	44.4%
無回答	70人	-
合計	1,400人	100.0%

〈年代別回答者数〉

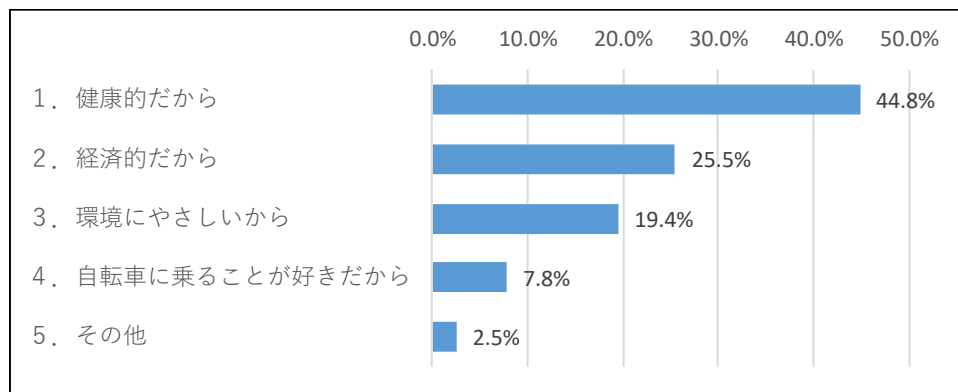


	1. 思う		2. 思わない		無回答		総計
10歳代	15人	62.5%	8人	33.3%	1人	4.2%	24人
20歳代	39人	49.4%	35人	44.3%	5人	6.3%	79人
30歳代	86人	50.9%	76人	45.0%	7人	4.1%	169人
40歳代	115人	58.1%	80人	40.4%	3人	1.5%	198人
50歳代	132人	51.8%	110人	43.1%	13人	5.1%	255人
60歳代	240人	55.6%	176人	40.7%	16人	3.7%	432人
70歳以上	101人	45.5%	98人	44.1%	23人	10.4%	222人
無回答	12人	57.1%	7人	33.3%	2人	9.5%	21人
総計	740人	52.9%	590人	42.1%	70人	5.0%	1,400人

問5：自転車を利用しようと思う理由を教えてください。（複数回答可）

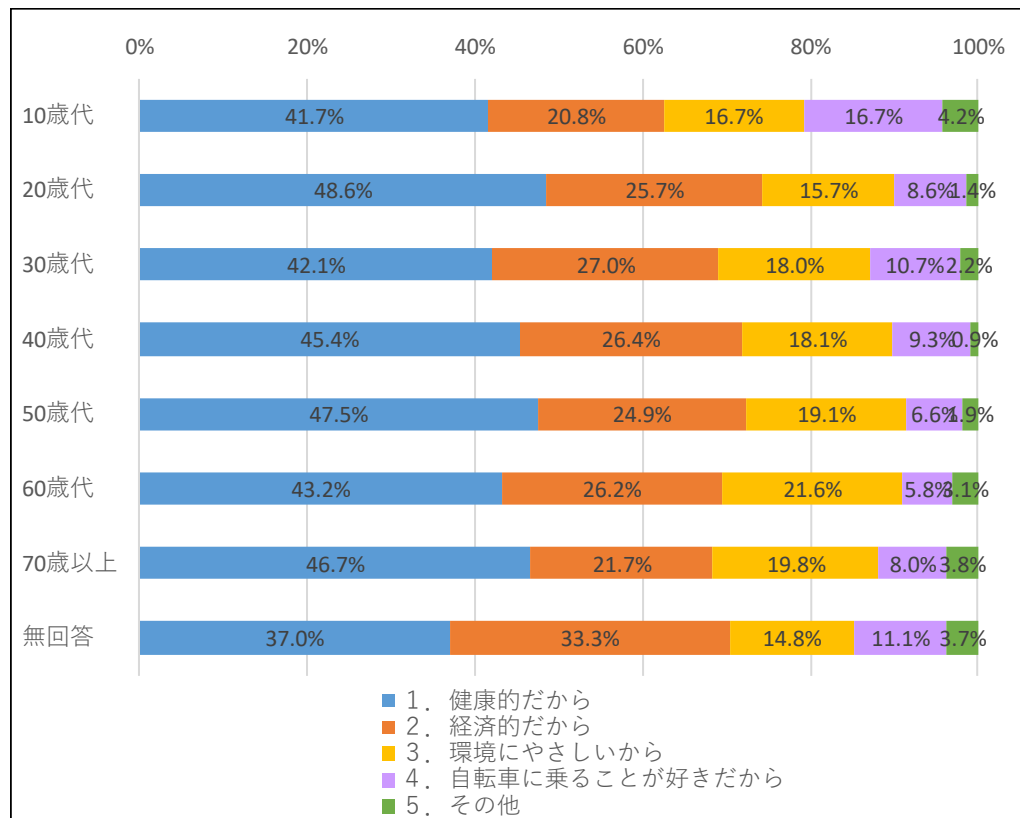
（問4で「1. 思う」と回答された方対象）

- ・全体の44.8%が「健康的だから」と回答
- ・10歳代では「自転車に乗ることが好きだから」の回答が16.7%
と他の年代よりも割合が高い。



項目	回答者数	回答比率
1. 健康的だから	661人	44.8%
2. 経済的だから	376人	25.5%
3. 環境にやさしいから	287人	19.4%
4. 自転車に乗ることが好きだから	115人	7.8%
5. その他	37人	2.5%
合計	1,476人	100.0%

〈年代別回答者数〉



	1. 健康的だから		2. 経済的だから		3. 環境にやさしいから		4. 自転車に乗ることが好きだから		5. その他		総計
10歳代	10人	41.7%	5人	20.8%	4人	16.7%	4人	16.7%	1人	4.2%	24人
20歳代	34人	48.6%	18人	25.7%	11人	15.7%	6人	8.6%	1人	1.4%	70人
30歳代	75人	42.1%	48人	27.0%	32人	18.0%	19人	10.7%	4人	2.2%	178人
40歳代	103人	45.4%	60人	26.4%	41人	18.1%	21人	9.3%	2人	0.9%	227人
50歳代	122人	47.5%	64人	24.9%	49人	19.1%	17人	6.6%	5人	1.9%	257人
60歳代	208人	43.2%	126人	26.2%	104人	21.6%	28人	5.8%	15人	3.1%	481人
70歳以上	99人	46.7%	46人	21.7%	42人	19.8%	17人	8.0%	8人	3.8%	212人
無回答	10人	37.0%	9人	33.3%	4人	14.8%	3人	11.1%	1人	3.7%	27人
総計	661人	44.8%	376人	25.5%	287人	19.4%	115人	7.8%	37人	2.5%	1,476人

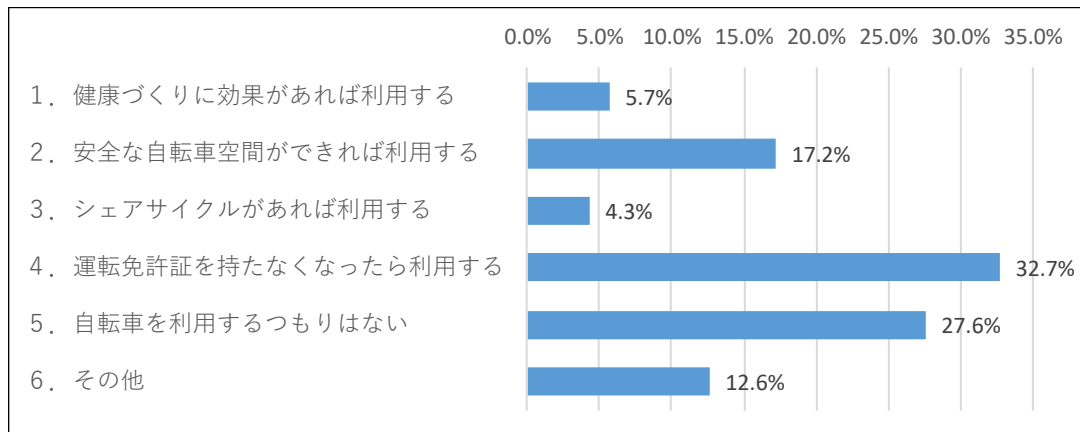
「5. その他」に記載された意見（一部抜粋・順不同）

- ・手軽だから
- ・近い場所だと移動が楽だから
- ・興味がある
- ・移動距離が短いときに必要に応じて
- ・手軽で駐車スペースが必要ないから
- ・子どもと一緒に出かけたいから
- ・自然を感じる
- ・便利だから
- ・日常生活で乗らざるを得なくなったから
- ・駐車が楽だから
- ・自動車を所有していないから
- ・自転車があれば乗るが持っていない

問6：どのようにすれば自転車を利用しますか。（複数回答可）

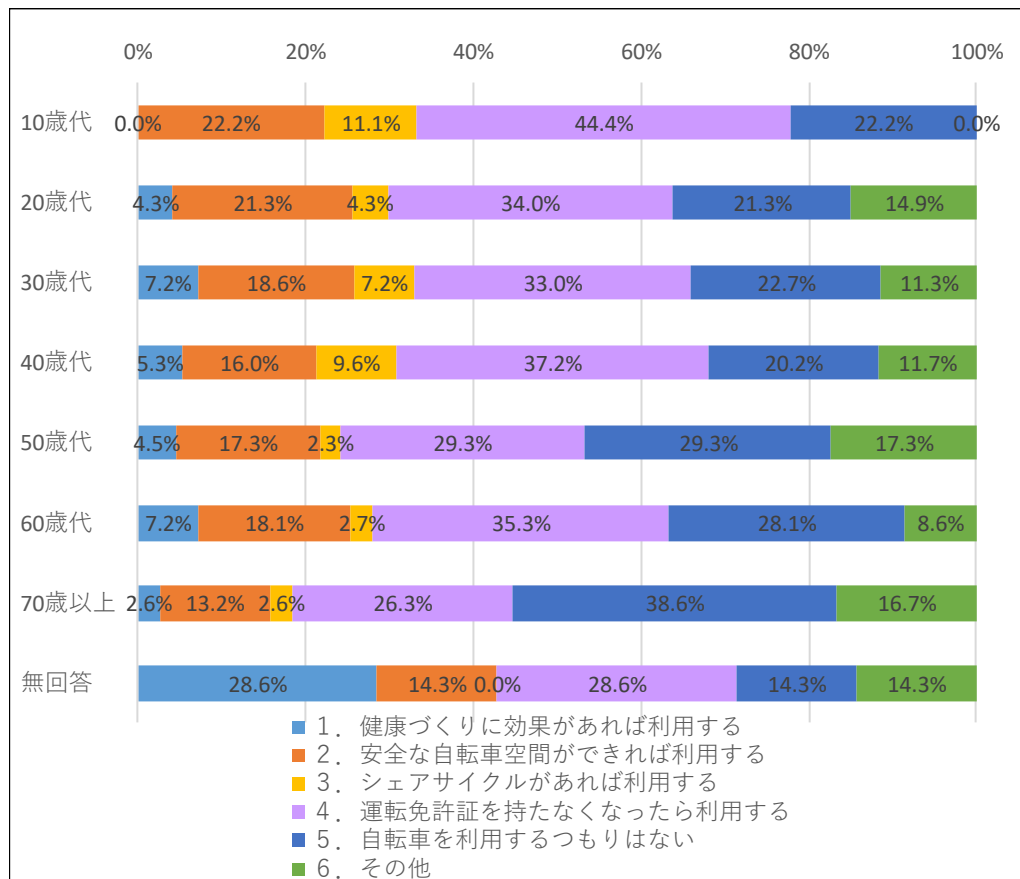
①問4で「2. 思わない」と回答された方）

- ・全体の32.7%が「運転免許証を持たなくなったら利用する」と回答
- ・「自転車を利用するつもりはない」の回答は27.6%
- ・その他意見としては、「健康なうちは歩きたい」「歩いた方がいい」との回答が多かった



項目	回答者数	回答比率
1. 健康づくりに効果があれば利用する	41人	5.7%
2. 安全な自転車空間ができれば利用する	124人	17.2%
3. シェアサイクルがあれば利用する	31人	4.3%
4. 運転免許証を持たなくなったら利用する	236人	32.7%
5. 自転車を利用するつもりはない	199人	27.6%
6. その他	91人	12.6%

〈年代別回答者数〉



	1. 健康づくりに効果があれば利用する		2. 安全な自転車空間ができれば利用する		3. シェアサイクルがあれば利用する		4. 運転免許証を持たなくなったら利用する		5. 自転車を利用するつもりはない		6. その他		総計
10歳代	0人	0.0%	2人	22.2%	1人	11.1%	4人	44.4%	2人	22.2%	0人	0.0%	9人
20歳代	2人	4.3%	10人	21.3%	2人	4.3%	16人	34.0%	10人	21.3%	7人	14.9%	47人
30歳代	7人	7.2%	18人	18.6%	7人	7.2%	32人	33.0%	22人	22.7%	11人	11.3%	97人
40歳代	5人	5.3%	15人	16.0%	9人	9.6%	35人	37.2%	19人	20.2%	11人	11.7%	94人
50歳代	6人	4.5%	23人	17.3%	3人	2.3%	39人	29.3%	39人	29.3%	23人	17.3%	133人
60歳代	16人	7.2%	40人	18.1%	6人	2.7%	78人	35.3%	62人	28.1%	19人	8.6%	221人
70歳以上	3人	2.6%	15人	13.2%	3人	2.6%	30人	26.3%	44人	38.6%	19人	16.7%	114人
無回答	2人	28.6%	1人	14.3%	0人	0.0%	2人	28.6%	1人	14.3%	1人	14.3%	7人
総計	41人	5.7%	124人	17.2%	31人	4.3%	236人	32.7%	199人	27.6%	91人	12.6%	722人

「6. その他」に記載された意見(一部抜粋・順不同)

- ・時間的な余裕があれば利用したい
- ・健康なうちは歩きたいから
- ・とにかく乗らない
- ・長年乗っていないから乗る自信がない
- ・市街地まで遠いし、雪が降るので、自転車を使えるような土地ではない
- ・職場が近かったら
- ・自転車があったら
- ・歩いた方がいい
- ・サイクリングコースと自転車の貸出があったら
- ・子どもが乗れるようになったら

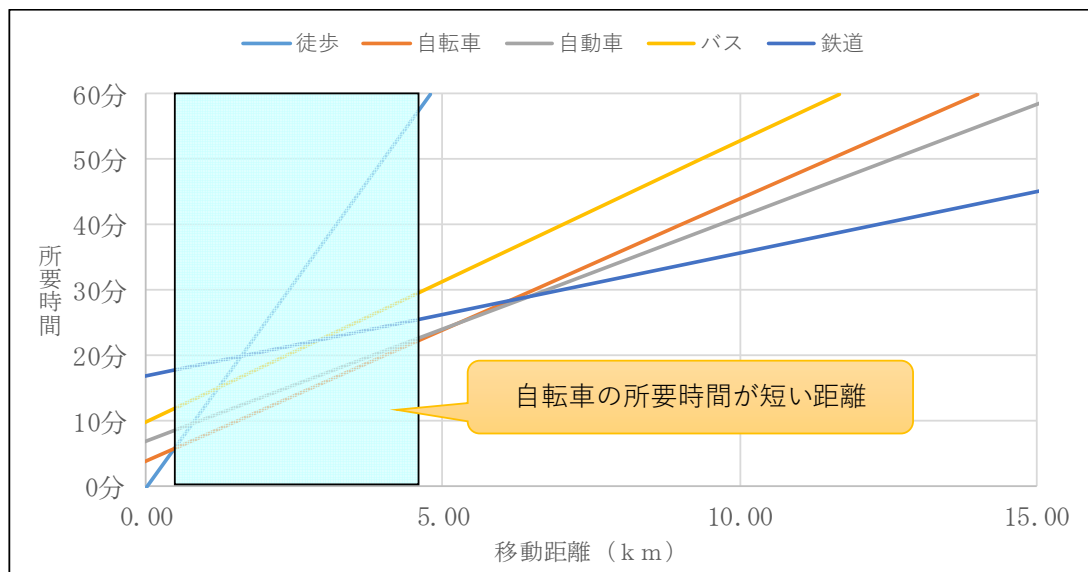
(4) 自転車利用のメリット

①移動時間の短縮

国土交通省の資料によると、他の交通手段と比較した場合、約500mから5km弱の移動においては、自転車が最も所要時間が短いことが示されています。

まちづくりアンケートの結果においても、自転車利用者のうち2km以内の利用が約8割を占めることから、近距離における手軽な移動手段としてのメリットは大きいものと考えます。

○交通手段ごとの移動距離と所要時間の関係



出典：新出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（国土交通省）

- ・MATT 関東圏時刻表 2002 年11 月：八峰出版
- ・東京都交通局ホームページ (<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>)
- ・平成7 年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・平成11 年 道路交通センサス：建設省道路局
- ・自転車駐車場整備マニュアル：建設省都市局 監修
- ・自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析
- ・土木計画学研究・講演集 No.22 (2) 1999.10

徒歩	4.8km/h
自転車	4分+15.0km/h (入出庫4分)
自動車	7分+17.5km/h (入出庫7分)
バス	10分+14.0km/h (徒歩6分+待ち時間4分)
鉄道	17分+32.0km/h (徒歩12分+待ち時間2分)

②健康増進

自転車は、ウォーキングや水泳などと同じ有酸素運動であり、長時間継続して運動することで、肥満の予防及び改善、中性脂肪やコレステロールの低減、血糖値の改善等の効果が期待できます。また、徒歩や自家用車の運転では得られない心地よさもあり、ストレスの解消やメンタルヘルスの向上にも期待できます。

まちづくりアンケートにおいても、自転車を利用しようと思う理由として「健康的だから」との回答が第1位となっており、自転車に対する健康的なイメージはかなり高いものとなっています。

③経費の削減

自転車は、自家用車に比べ、購入経費や維持管理経費が安価となるため、家庭においても民間事業者においてもトータルコストの削減につながります。また、駐車スペースにおいても限られた空間を有効に活用することができます。

④環境負荷の低減

自転車は、直接的に二酸化炭素（CO₂）や大気汚染物質を排出しないほか、ガソリン等の化石燃料も必要がないため、環境負荷が極めて小さい移動手段です。また、使用時の騒音もほとんどありません。

⑤事業者のイメージアップ

自転車の利用促進による健康推進・環境保全といった取り組みは、事業者の社会的評価にもなり、クリーンでエコロジーな事業者としてイメージアップにつながります。

3. 基本方針

本市における自転車の利用実態として、通勤・通学を中心に一定の利用はありますが、市全体としての利用は極めて少ない実態となっています。これは、積雪により年間を通じた利用ができないことや通勤や通学における距離が比較的長いこと等、本市の地理的な特性が大きな要因となるものです。

しかしながら、市民アンケートの結果としても、「利用してみたいと思う」との回答が半数以上となっており、潜在的な需要は少なからずあるものと思われます。また、誰でも利用できる手軽な移動手段であることは自転車の最大の優位性であるとともに、「健康づくり」や「環境保全」分野における成果に派生することも期待されるため、自転車の活用推進は、本市の目指すまちづくりの一助となるものと考えます。

そのため、自転車利用のメリットを最大限に活かしつつ、本市の特性に合わせた自転車の利用促進を図るため、以下の3つの基本方針に基づき、取り組みを推進します。

【基本方針1】 快適に自転車を利用できるまちづくりの推進

【基本方針2】 自転車を活用した健康で活力あるまちづくりの推進

【基本方針3】 安全で安心して自転車を利用できるまちづくりの推進

4. 取組内容

(1) 施策体系

基本方針 1：快適に自転車を利用できるまちづくりの推進

施策 1－(1) 自転車通行空間の計画的な整備

施策 1－(2) 自転車利用促進に係る広報啓発

基本方針 2：自転車を活用した健康で活力あるまちづくりの推進

施策 2－(1) 地域資源を活かしたサイクリングイベント等の推進

施策 2－(2) 自転車を活用した健康づくりの推進

基本方針 3：安全で安心して自転車を利用できるまちづくりの推進

施策 3－(1) 安全に自転車を利用できる通学環境の整備

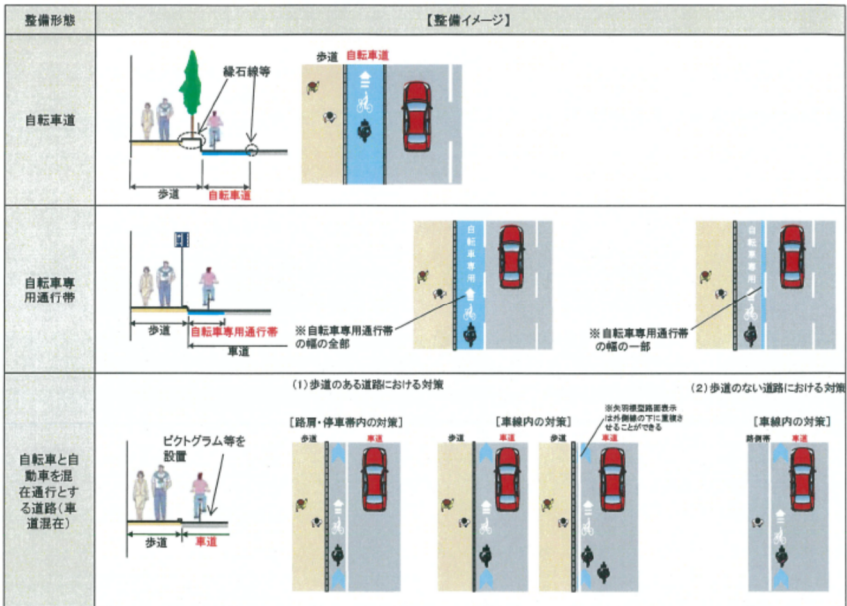
施策 3－(2) 自転車利用に係る安全意識の向上

(2) 目標設定

指標	現状値 (令和2年)	目標値 (令和7年)
自転車を週に1日以上利用する割合 (まちづくりアンケート)	16.2%	25.0%
自転車を利用してみようと思う割合 (まちづくりアンケート)	55.6%	60.0%

(3) 各施策における取組内容

基本方針1：快適に自転車を利用できるまちづくりの推進

施 策	(1) 自転車通行空間の計画的な整備
目 的	歩行者・自転車・自動車などのすべての道路利用者に安全な通行環境を提供します。
事業内容	・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、整備を推進します。 ・自転車の利用の多い国道及び県道に対して、同様な整備をしていただけるよう働きかけます。 ・自転車利用者の安全確保のため、舗装補修や利用環境の整備を推進します。 ・既存通学路における自転車通行指導帯の表示・電柱類の民地移設を推進します。 【基本的な整備形態イメージ】  出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月） 国土交通省 道路局・警察庁 交通局
主な対象者	市民
担 当 課	建設部 建設課・都市計画課

基本方針１：快適に自転車を利用できるまちづくりの推進	
施 策	(2) 自転車利用促進に係る広報啓発
目 的	自転車の利便性や関連事業等の情報を市民及び観光客に幅広く発信し、市内における自転車の利用促進を図ります。
事業内容	・ 自転車関連情報を市民及び観光客へ周知します。 ※市報、ホームページ、デジタルサイネージ、 SNS（フェイスブック・LINE・ツイッター）等
主な対象者	市民及び観光客
担 当 課	総務企画部 秘書広報課

基本方針２：自転車を活用した健康で活力あるまちづくりの推進	
施 策	(1) 地域資源を活かしたサイクリングイベント等の推進
目 的	市内のサイクリングイベントの支援及び県との情報連携により、サイクルツーリズムを推進します。
事業内容	・ 市内で開催されるサイクリングイベント等の支援を行います。 ・ 市が作成しているサイクリングマップ情報をホームページで提供します。 ・ 県が推進している「AKITA里山サイクリング推進事業」と連携し、本市のサイクリングイベントやモデルコースに設定している増田エリアの情報をより広範囲へ発信します。 ・ 多くのサイクリストが安心して横手市を走られるように、道の駅に自転車修理用の器具が設置されていることを周知します。
主な対象者	市民及び全国のサイクリスト
担 当 課	商工観光部 観光おもてなし課・教育総務部 スポーツ振興課

基本方針２：自転車を活用した健康で活力あるまちづくりの推進

施 策	(2) 自転車を活用した健康づくりの推進
目 的	自転車を利用した健康づくりに関するパンフレット等を作成し、様々な事業に活用しつつ、市民の健康増進を図ります。
事業内容	・ 自転車を利用した健康づくりに関する啓発パンフレット等を作成し、市ホームページ等へ掲載します。 ・ 啓発パンフレットを関係各課（子育て、高齢者、健康づくり、スポーツ運動、地域づくり、イベント）の事業実施時に配布し、自転車を活用した健康づくりについて啓発します。 ・ 市内の自転車店へ啓発パンフレットを掲示します。 ・ 健康の駅の活用を検討します。（冬の自転車利用ができない時期に健康の駅のバイクを活用）
主な対象者	市民
担 当 課	市民福祉部 健康推進課

基本方針３：安全で安心して自転車を利用できるまちづくりの推進

施 策	(1) 安全に自転車を利用できる通学環境の整備
目 的	通学時、安全に自転車を利用できるよう、通学路の危険個所の改善と生徒の交通ルール理解向上を図ります。
事業内容	・ 通学路における危険個所の把握と改善のため、横手市通学路安全推進会議において合同点検を実施し、安心して利用できる通学環境の整備を推進します。 ※横手市通学路安全推進会議構成委員 …国・県・市の道路管理者・警察・P T A・学校・教育委員会等 ・ 中学校での交通安全教室を継続して実施し、生徒の交通マナーの向上を図ります。
主な対象者	市内小・中学生
担 当 課	教育指導部 学校教育課・教育指導課、建設部 建設課

基本方針３：安全で安心して自転車を利用できるまちづくりの推進	
施 策	(2) 自転車利用に係る安全意識の向上
目 的	自転車利用ルールやマナーの啓発を行い、自転車利用に対する安全意識の向上を図ります。
事業内容	・ 横手警察署の指導を仰ぎながら、各種交通安全団体等と連携し、道路交通法に基づく自転車利用のルールの遵守、マナーの向上を市民に呼びかけます。 ・ 万が一の自転車事故に対する備えとして、TS マーク等の傷害保険、賠償責任保険の加入を呼びかけます。 ・ 自転車の盗難防止のため、関係機関と連携し施錠を呼びかけます。
主な対象者	市民
担 当 課	まちづくり推進部 地域づくり支援課

（４）推進体制

本計画を着実に推進するため、市民ニーズを踏まえ、国や県、関係団体等と連携・協力を図りながら、継続的な推進に向けて取り組みます。

また、計画の達成状況を把握するため、各施策や各事業における実施結果を評価し、適宜計画の修正や改善を行いながら、進捗状況を管理します。

◆横手市自転車ネットワーク図（サイクリングマップ「ぶらチャリ」）

