

令和2年度 第2回千曲市自転車活用推進計画検討委員会会議録概要

- 開催日時 令和2年11月5日(木) 午後1時30分～午後3時30分
- 開催場所 千曲市役所3階301A・B会議室
- 出席者 委員：11名※欠席者2名
市：7名(建設部長、建設課長、総合政策課長、建設係長、政策推進係長、建設係2名)

1 開 会 建設課長

2 あいさつ 建設部長

3 会議事項

(1) 千曲市の自転車利用環境に関する現状と課題

- 「1. 千曲市の現況」について以下の2項目により説明(資料1:1ページ)
 - ・人口
 - ・交通
- 「2. 自転車利用に関する基礎データ」について以下の3項目で説明(資料1:2~4ページ)
 - ・自転車分担率
 - ・交通事故発生状況
 - ・自転車事故
- 「3. 自転車利用に関するアンケート調査」について以下の2項目で説明(資料1:5~11ページ)
 - ・調査概要
 - ・市民・高校生アンケート調査結果
- 「4. 中学校高校周辺の自転車通行経路・危険箇所調査」について以下の3項目で説明(資料1:12~13ページ)
 - ・調査概要
 - ・自転車通行経路
 - ・自転車危険箇所
- 「5. 自転車利用環境の現状」について以下の5項目で説明(資料1:14ページ)
 - ・自転車通行空間整備状況
 - ・駐輪場整備状況
 - ・サイクリングイベントなどの実施状況
 - ・自転車交通安全教育などの実施状況
 - ・その他
- 「6. 自転車利用環境に関する現状と課題」について説明(資料1:15ページ)

[質疑応答]

委員（タイラー） 近年、自転車関連事故が減少しているようであるが、その要因は何か。また、ヘルメットの着用については、小中学生では着用しているが、高校生になると着用しなくなる。法律的にはヘルメットの着用はどのような位置づけになっているのか確認したい。

事務局（中野） 自転車関連事故が減少している明確な要因は不明であるが、自転車利用の減少も一つの要因と考えられる。全国的な傾向としても、自転車分担率は少しずつ減少しているため、自転車利用の減少が事故の減少にもつながっている可能性がある。また、全国的に自転車ルールに関する教育が広まってきたことも要因と考えられる。例えば、自動車学校などでも、ドライバーに対して自転車ルールを教育するカリキュラムが組まれるなど、様々な場面で自転車ルールを知る機会が増え、自転車へ配慮した運転も少しずつ理解が得られていることも要因と考えられる。

事務局（片岸） ヘルメットの着用については、13歳未満の児童に対して保護者はヘルメットを着用させる義務が発生するが、13歳以上のヘルメット着用義務はない状況である。

委員（梶） 自転車の事故については、どのような相手との事故が多いのか。また、自転車損害賠償保険加入状況はどの程度であり、事故による損害賠償額の平均などが分かれば教えてほしい。

事務局（中野） 自転車事故については、加害者が自動車、被害者が自転車になる事故が多くなっているが、数値については現在持ち合わせていない。また、自転車損害賠償保険の加入状況については、資料1のP11に示すとおり、市民では「加入している」が36%、「加入していない」が50%を占めている状況である。「わからない」も15%いる状況であるが、自転車利用者については、自身が加害者になる可能性も理解して、自転車損害賠償保険の加入状況を把握すること周知啓発していくことが重要である。事故による損害賠償額の平均は不明であるが、9,000万円を超える損害賠償請求がされた事例もある。このような高額な賠償責任を負う危険性があることも併せて周知し、保険加入を推進していくことが考えられる。

(2) 目指すべき将来像・基本方針（素案）

○「7. 目指すべき将来像・基本方針」について以下の2項目で説明（資料1：15ページ）

- ・ 目指すべき将来像（素案）
- ・ 基本方針（素案）

〔質疑応答〕

- 委員（林） アンケート調査では、サイクリングへ興味を持っているものの、実践できていないという回答も多くなっている。サイクリングも含めた自転車利用促進を図る意味で、数値目標を検討していく予定はあるのか。
- 事務局（山本） 基本目標や基本方針の実現に向けた数値指標については、今後検討したいと考えている。一方で、自転車通行空間の整備延長とは違い、健康増進への効果などについては、どのように数値として扱うかが難しい。数値として示していけるものは、指標として設定していきたい。
- 委員（林） 委員会の成果として、サイクリングへの興味を持っている方がこれだけ増えたという成果を示すことができればと思われる。
- 委員（吉池） 高校生の自転車利用頻度が高いという状況が出ているが、自動車免許をとれる年齢になると、免許をとり自動車を利用してしまいう流れとなる。その流れが自転車を積極的に利用する流れになればよい。また、小学校で交通安全教育を受けた経験のある人が多かった。交通安全教育は不可欠であるが、今年度はコロナの影響で2か月間の休校があり、最低限の交通安全教育しか開催できていない状況である。歩行に関する教育は行えたが、自転車の交通安全教育は家庭に任せている状況である。今年度抜け落ちた交通安全教育をどのように補完していくかが課題である。
- 委員（若林） 学校での交通安全教育に頼ってしまっている現状を改善していく必要があるのではないか。

(3) 自転車活用に向けた実施すべき施策項目（素案）

○「8. 自転車活用に向けた実施すべき施策項目」について説明（資料1：16ページ）

[質疑応答]

- 委員（林） 非常にきめ細かく実施すべき施策を挙げている。すぐに実施できる施策と、長期的に行う施策があると思われる。以前、マンホールの蓋板を直してほしいと要望を挙げたが、すぐに対応してもらえなかったことがあった。道路でも道路管理者がいろいろあり、すぐに対応できるような体制をとれるのかを聞きたい。
- 事務局（湯本） 道路修繕については、行政だけで毎日道路のパトロールができないため、区長さんなどにも見守りをお願いしているところである。現状とすれば、危険なものは素早く対応していくような体制を整えている。
- 委員（タイラー） 今回の委員会では、サイクリングに関するロードマップを作っていくことになると思うが、更にどの程度自転車通行空間を整備し、またゾーン 30 をどの程度を増やしていくかなど、具体的な内容を示していくことができればと思う。例えば、屋代線の跡地をサイクリングルートなどとして整備するなどの具体的な内容を検討してほしい。科野さらしなの里サイクリング推進委員会で、サイクリング拠点の整備を検討している。新潟県の久比岐自転車道周辺には、道の駅の駐車場があり、非常に便利であった。サイクルトレインについては、ビワイチの視察で体験しており、通勤時間を外し、乗降できない駅を決めるなど工夫して実現している。また、ポータルサイトの整備についても進捗状況を教えてほしい。ヘルメットの着用については、千曲市に大人用ヘルメットを購入できるお店がないため、ヘルメット購入フェアなどを開催し、その場で自転車ルールも周知することができると思う。
- 事務局（山本） 具体的な自転車通行空間の整備計画については、第3回委員会で目標とする数値を示していきたい。自転車専用通行帯や車道混在型などのいろいろな整備形態があるが、整備形態も含めて検討したい。
- 事務局（洞田） 道の駅については、長野県では各自治体に1つという方針になっており、千曲市では防災道の駅として整備できないかと検討している。場所は、ハザードマップ上で浸水しない位置に整備したいと考えている。
- 事務局（山本） サイクルトレインについては、鉄道事業者の協力が必要になるため、

中長期的に前向きに検討していければと考えている。また、ポータルサイトについては、観光交流課で作成したものが公開されているため確認してほしい。

委員（小林信） サイクルトレインについては、社内で研究調査したことがある。北信越管内の状況であるが、輸送密度が低い時間帯で乗れる車両を限定して実施されている状況であった。しなの鉄道でも過去に、イベント的にサイクルトレインを実施したことがあったが、一般客が乗っていることが多く、駅には跨線橋やエレベーターがあるなど課題が多かった。ダイヤなどのいろいろな制約はあるが、イベント的に貸し切り列車として行うなど、様々な形態を検討していく必要がある。実施すべき施策では、公共交通機関との連携として、鉄道駅のサイクリング拠点化とある。これまでは、駅の駐輪場整備で地元自治体との連携を図ってきたが、今回の計画ではサイクリング拠点化について掲げられている。観光振興のためにサイクリングの拠点化を図るためには、どのようにサイクリングを楽しむのか、全体の計画の中で整備を進めていく必要があると思われる。施策の優先順位を検討した上で、連携を密にしていただければと考えている。

委員（日高） アンケートの中で道路が狭いとの回答も多かったが、現状の道路幅員を考慮すると整備が難しい道路もある。自転車通行空間を整備していく中で道路拡幅も含めた検討を行うのか伺いたい。また、電動アシスト自転車への補助については非常にありがたいが、死亡事故は高齢者の単独事故が多くなっているため、ヘルメット着用についても併せて啓発いただきたい。

事務局（山本） 例えば、千曲線については、植樹帯を撤去して自転車通行空間を整備することも考えられる。第3回委員会では自転車ネットワーク路線を示し、どのように整備するかも検討していければと考えている。屋代線跡地においては、自動車が入らない空間として、自転車や歩行者専用の空間として整備していく計画である。

委員（日高） 車道通行が危険な道路もあるため、整備の際には、道路管理者の皆様とも連携させていただきたい。

委員（梶） 白鳥園の駐車場をサイクリスト駐車場として提供することはできないか。萬葉の里スポーツエリアの位置づけの中で、スポーツに

特化した環境整備として、市としても検討してもらえればありがたい。

事務局（山本） 科野さらしなの里サイクリング推進委員会を母体にして検討していければ良いと感じているが、意見については観光部局にも伝えたい。

委員（小林信） 「①健康づくり・環境負荷低減効果の周知啓発」が挙げられているが、健康増進だけでなく、脱炭素社会実現に向けた自転車の活用を強調しても良いのではないか。

委員（若林） 補助輪を付けた子供が歩道を走っていたが、乗り入れ部分の傾斜で転んでいるところを見たことがある。高齢者が三輪自転車に乗っている自転車も良く見るが、今後歩道部分の段差を減らしていく方向にあるのか。

事務局（湯本） 歩道の構造については、道路構造令に基づき整備している。昔は、マウントアップ歩道の整備を進めてきたが、近年では車道と同じ高さのフラット型等の歩道を整備している。今後も通行のしやすさを考慮してフラット型で整備を進めていきたいと考えている。

（４）今後のスケジュール

○「今後のスケジュール」について説明（資料２：１ページ）

〔質問・意見なし〕

４ その他

〔特になし〕

５ 閉 会

建設部長

以上

第2回 千曲市自転車活用推進計画検討委員会

会議次第

日時 令和2年11月5日(木)
午後1時30分～
会場 市役所301A・B会議室

1. 開 会
2. あいさつ
3. 会議事項
 - (1) 千曲市の自転車利用環境に関する現状と課題
 - (2) 目指すべき将来像・基本方針（素案）
 - (3) 自転車活用に向けた実施すべき施策項目（素案）
 - (4) 今後のスケジュール
4. その他
5. 閉 会

第2回千曲市自転車活用推進計画検討委員会

1. 千曲市の現況

- 1) 人口
- 2) 交通

2. 自転車利用に関する基礎データ

- 1) 自転車分担率
- 2) 交通事故発生状況

3. 自転車利用に関するアンケート調査

- 1) 調査概要
- 2) 市民・高校生アンケート調査

4. 中学校高校周辺の自転車通行経路・危険箇所調査

- 1) 調査概要
- 2) 自転車通行経路
- 3) 自転車危険箇所

5. 自転車利用環境の現状

- 1) 自転車通行空間整備状況
- 2) 駐輪場整備状況
- 3) サイクリングイベントなどの実施状況
- 4) 自転車交通安全教育などの実施状況
- 5) その他

6. 自転車利用環境に関する現状と課題

7. 目指すべき将来像・基本方針

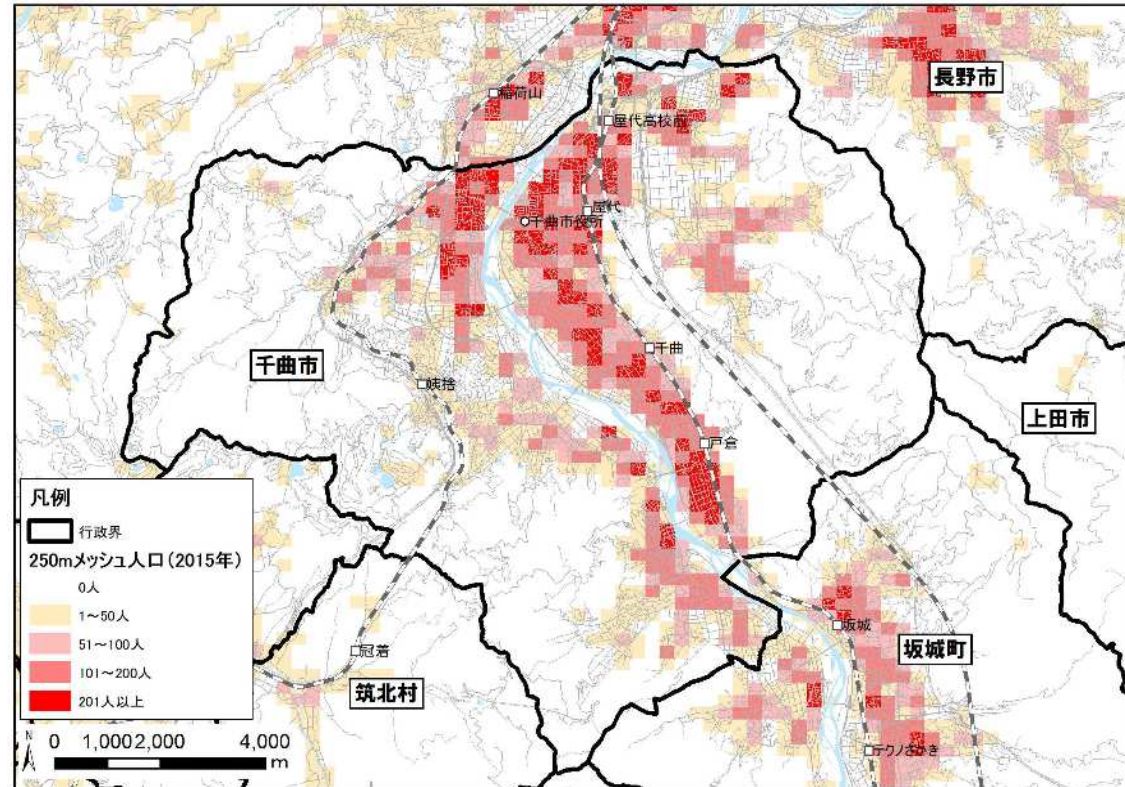
- 1) 目指すべき将来像（素案）
- 2) 基本方針（素案）

8. 自転車活用に向けた実施すべき施策項目

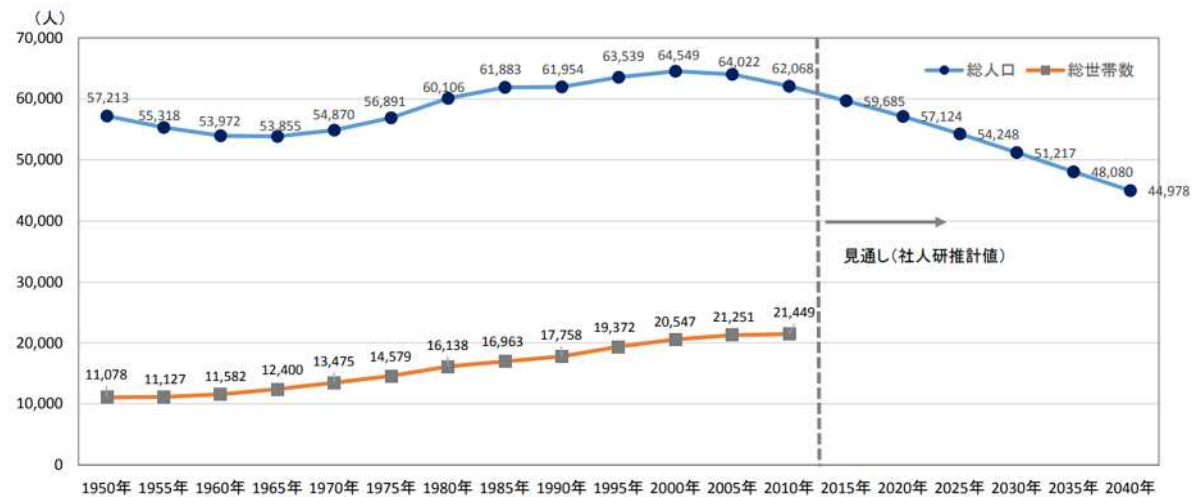
1. 千曲市の現況

1) 人口

◇千曲川東側のしなの鉄道沿線における人口が多く、特に屋代駅や市役所周辺など、市の北部に多くの人口が分布。また、2000年をピークに人口は減少傾向にあり、2040年には約45,000人程度まで減少すると推計。



【人口分布】



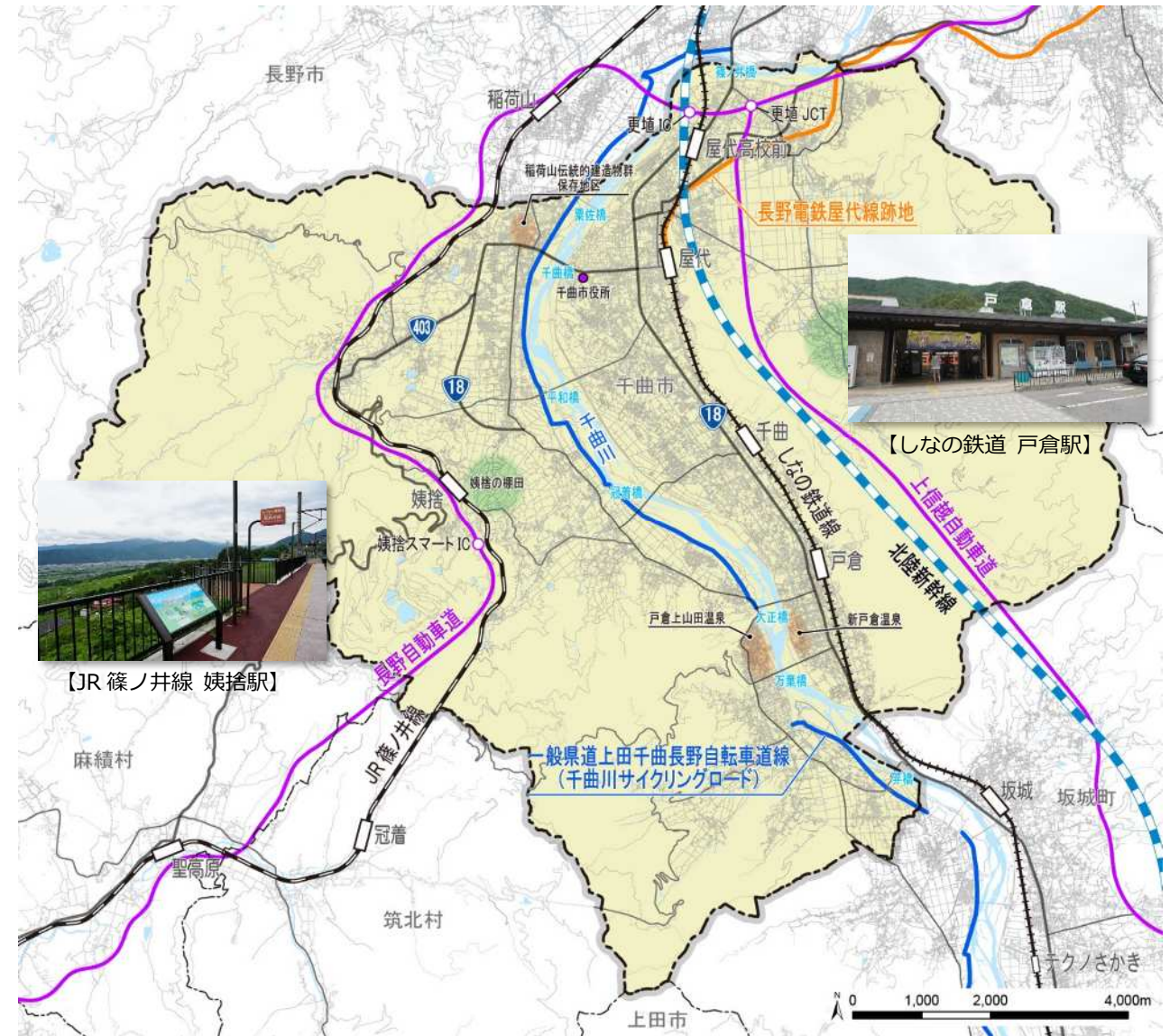
出典：2010年まで国勢調査（2005年までは2009年10月1日の境域による）
 国立社会保障・人口問題研究所 『日本の地域別将来推計人口』2013年3月をベースに再計算

【総人口と世帯数の推移と見通し】

出典：千曲市人口ビジョン（H28.2）

2) 交通

◇盛んな人・物の交流が活力を生み出してきた交通利便性の高い地であり、昔から「交通の要衝」として発展。しなの鉄道しなの鉄道線が市内中心部を南北に運行しており、西部にJR篠ノ井線が運行。また、長野自動車道の更埴ICや姨捨スマートICがある広域道路の結節点。
 ◇千曲川沿いには、長野市や坂城町、上田市を結ぶ一般県道上田千曲長野自転車道線（千曲川サイクリングロード）があり、千曲川や周囲の山々を望みながらサイクリングができる環境。

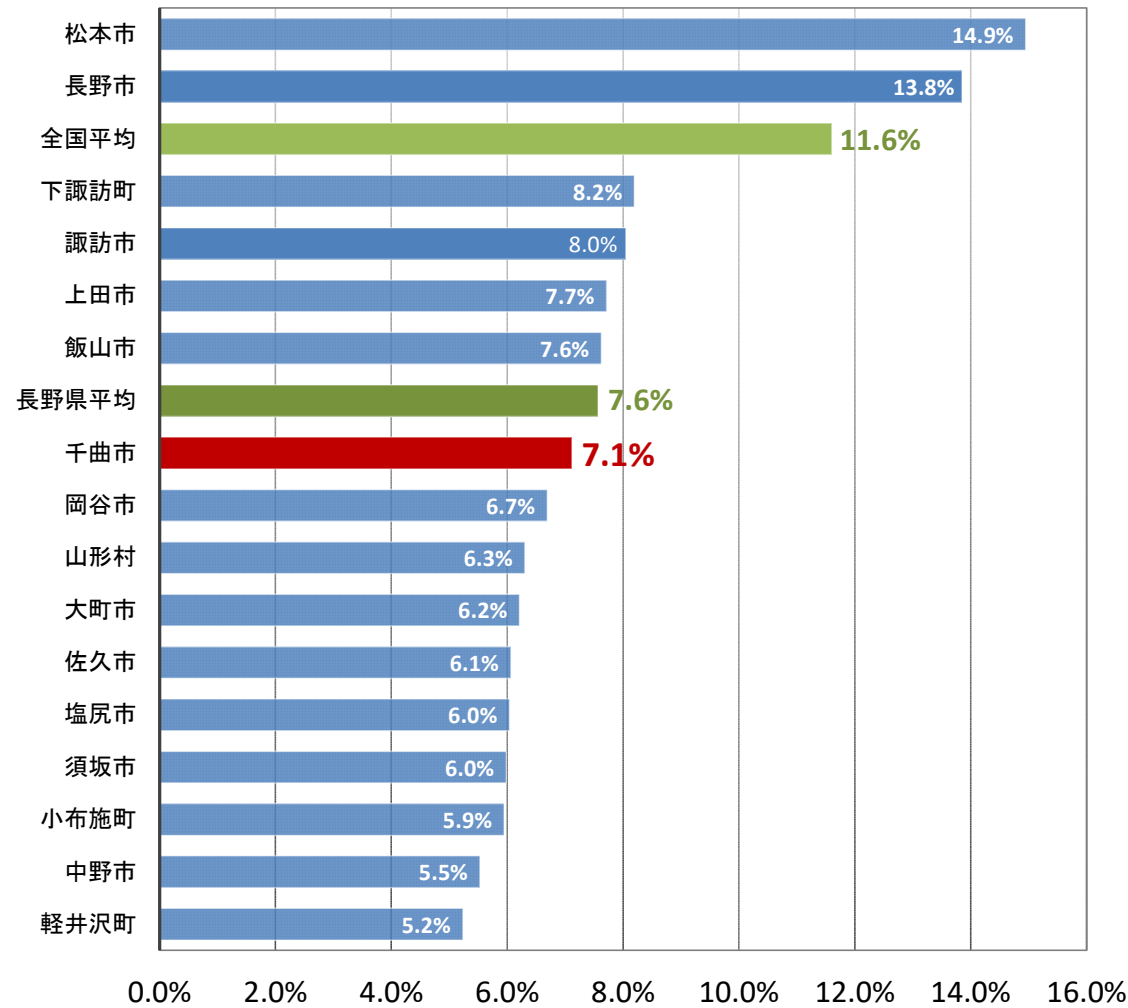


【道路網・鉄道網】

2. 自転車利用に関する基礎データ

1) 自転車分担率

- ◇H22年において、通勤通学時に自転車を代表交通手段として利用する自転車の割合は、千曲市が7.1%であり、長野県内の概ね平均的な自転車利用状況である。
- ◇長野県内で全国平均の11.6%を超える自治体は、松本市と長野市の2市のみとなっている。



【長野県内自治体の通勤通学時自転車利用分担率（分担率5%以上の自治体）】

出典：H22年国勢調査より集計

<通勤通学時自転車利用分担率の算出方法>

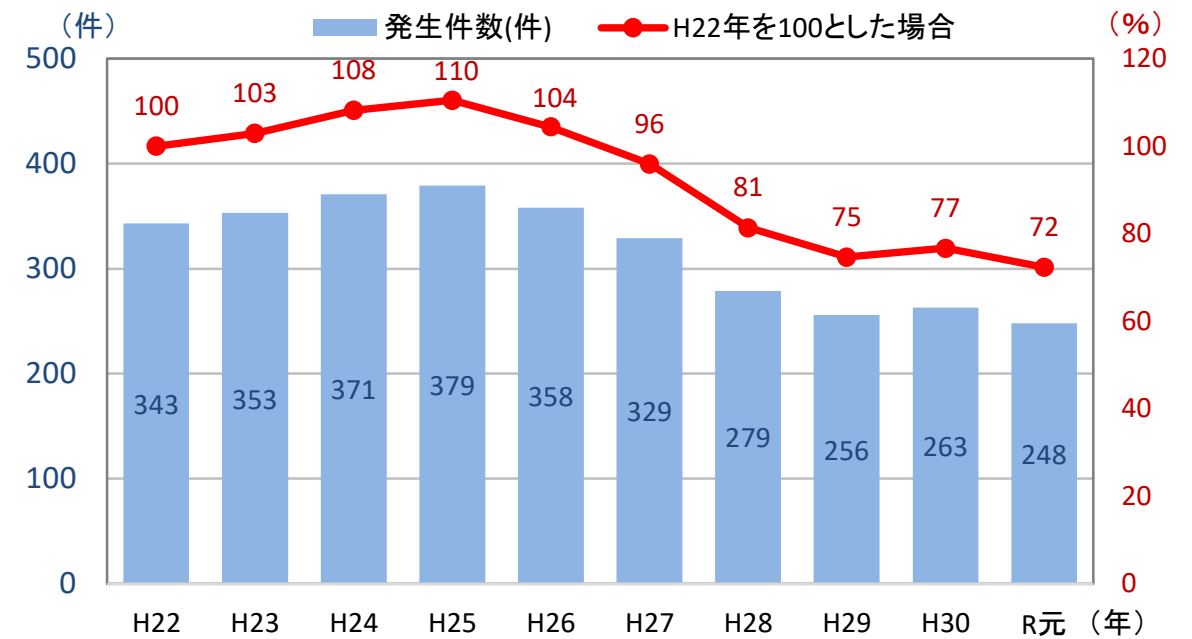
- ・国勢調査における「常住地又は従業地・通学地による利用交通手段（16区分）別15歳以上自宅外就業者・通学者数－都道府県、市町村」の内、「常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数」を用いて右記の式より算出 <利用交通手段が1種類【自転車】／不詳を除く総数>

2) 交通事故発生状況

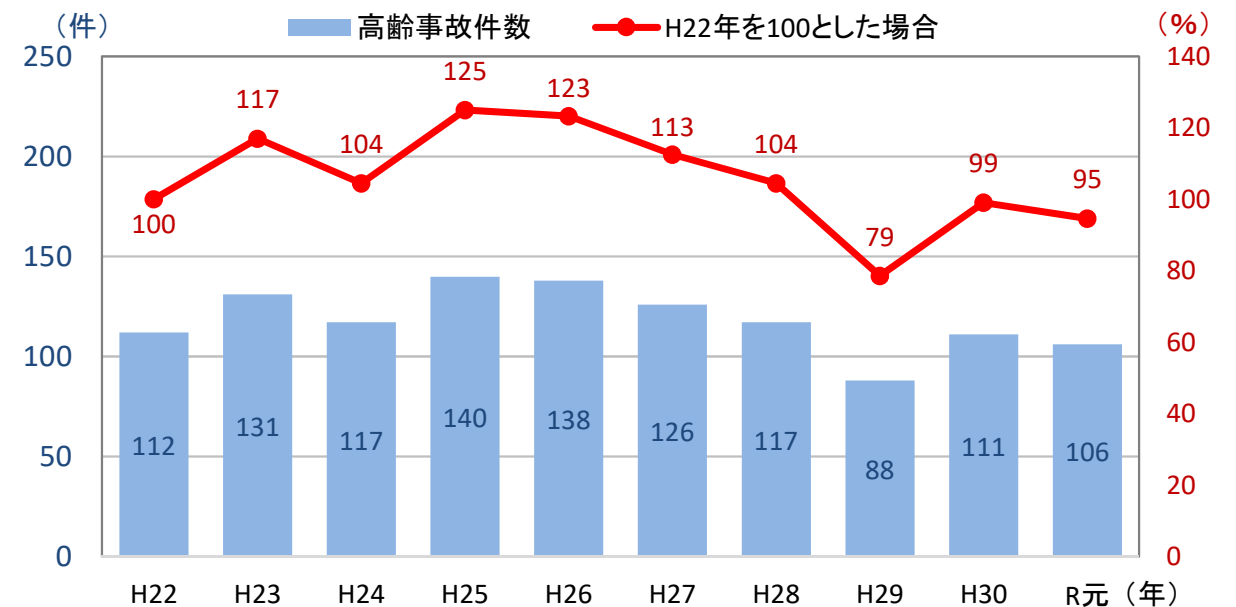
※下記、交通事故の発生状況は長野県警察本部提供データより集計

(1) 全交通事故発生件数

- ◇千曲市内の全交通事故件数は、H22年からH25年で増加しているものの、以降は減少傾向にあり、10年間で約100件減少（H22：343件→R元：248件）している。
- ◇そのうち高齢者事故（65歳以上の事故）件数は、バラツキはあるものの、10年前と同程度の事故件数で推移しており、R元年では交通事故全体の約4割を占めている。



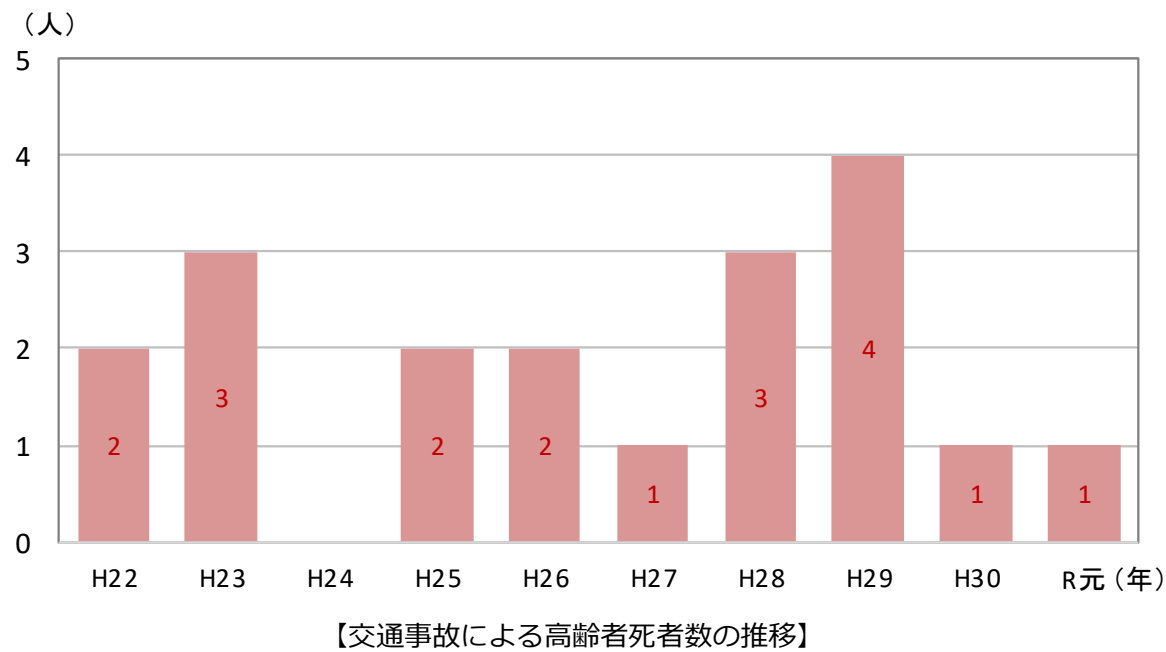
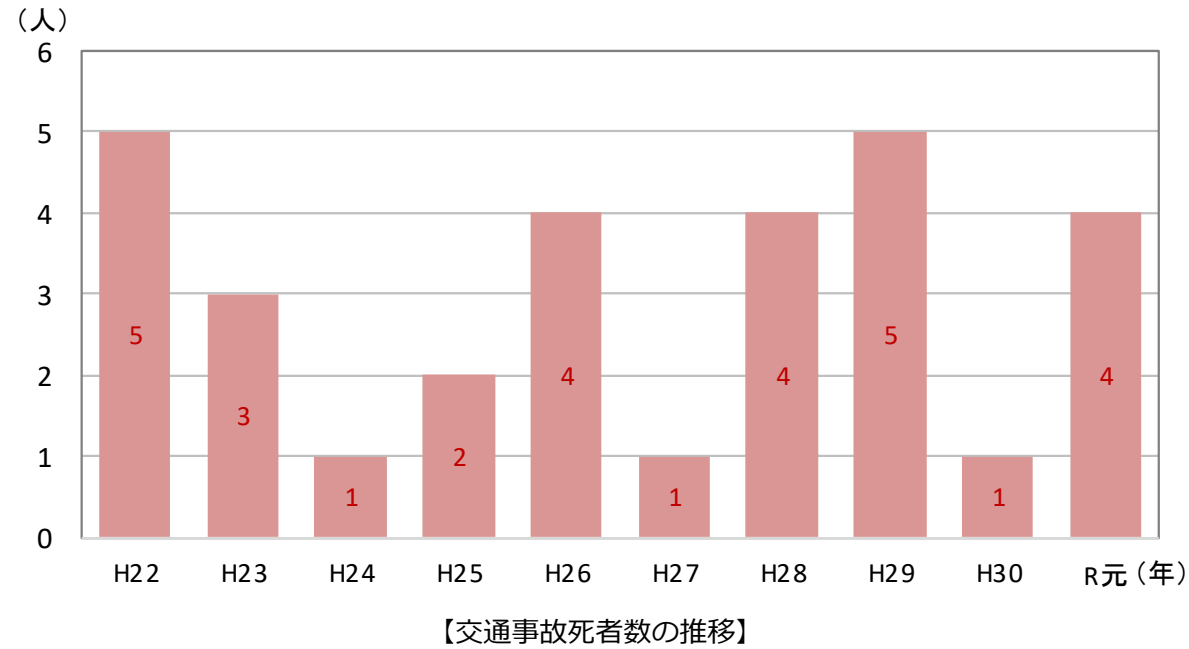
【交通事故件数の推移】



【高齢者事故件数の推移】

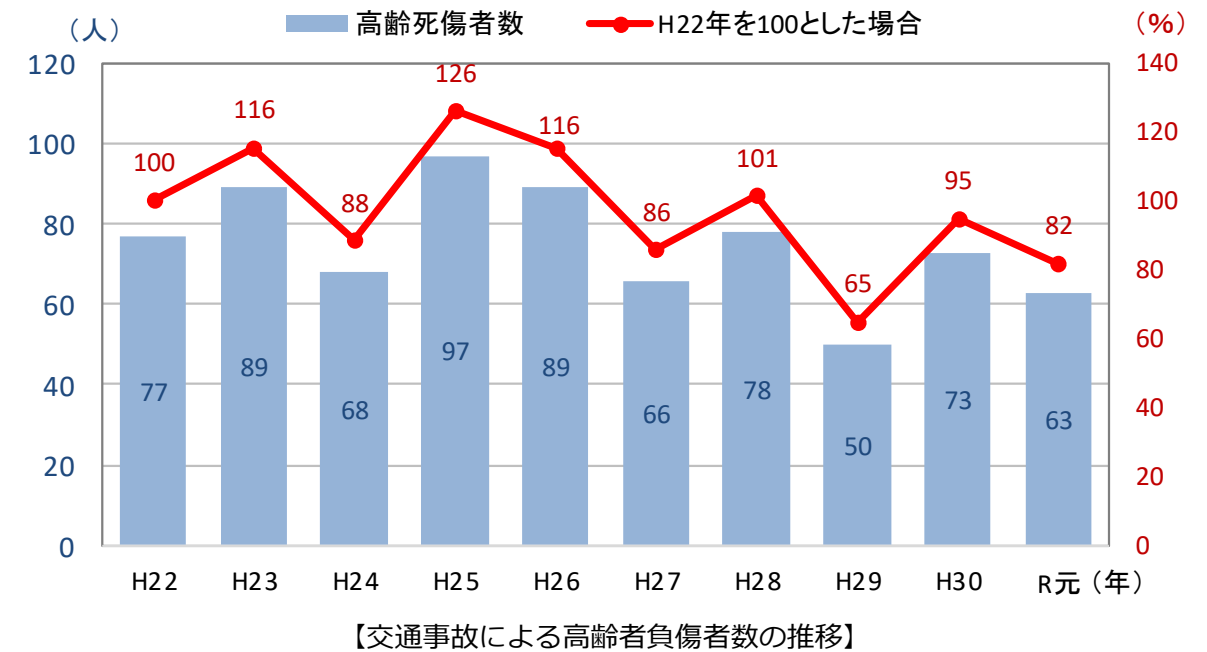
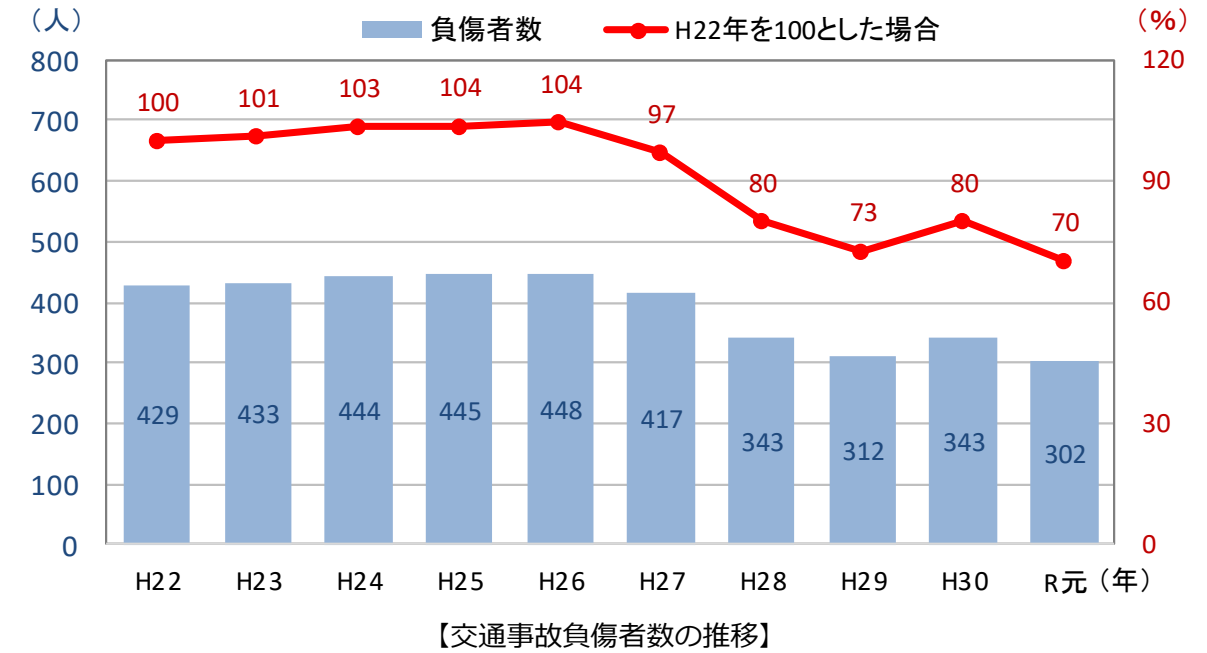
(2) 死者数

- ◇全交通事故死者数は、H22年以降毎年1～5人で推移しており、10年間で30人（平均3人/年）となっている。
- ◇そのうち高齢者（65歳以上）死者数は、10年間で19人となっており、全体の約6割を占める。



(3) 負傷者数

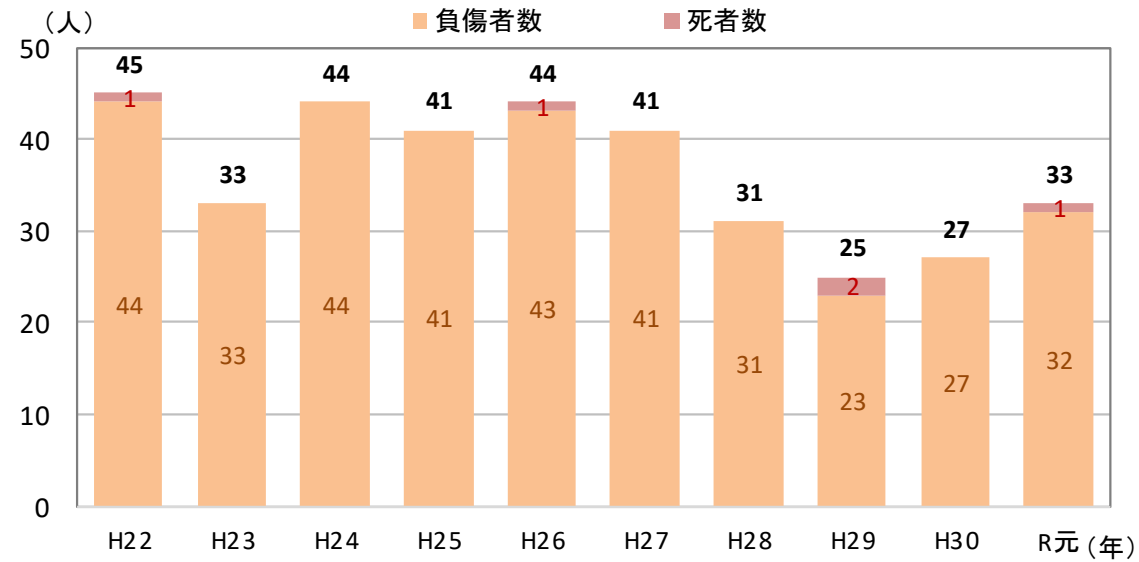
- ◇全交通事故負傷者数は、H26年の448人をピークに減少傾向にあり、R元年では302人となっている。また、H22年の429人を100%とした場合、R元年では70%まで減少している。
- ◇そのうち高齢者（65歳以上）負傷者数は、毎年バラツキがあるもののH25年の97人をピークに減少傾向にあり、R元年では63人となっている。また、H22年の77人を100%とした場合、R元年では82%まで減少している。



3) 自転車事故 (死傷事故)

(1) 自転車事故の死傷者数

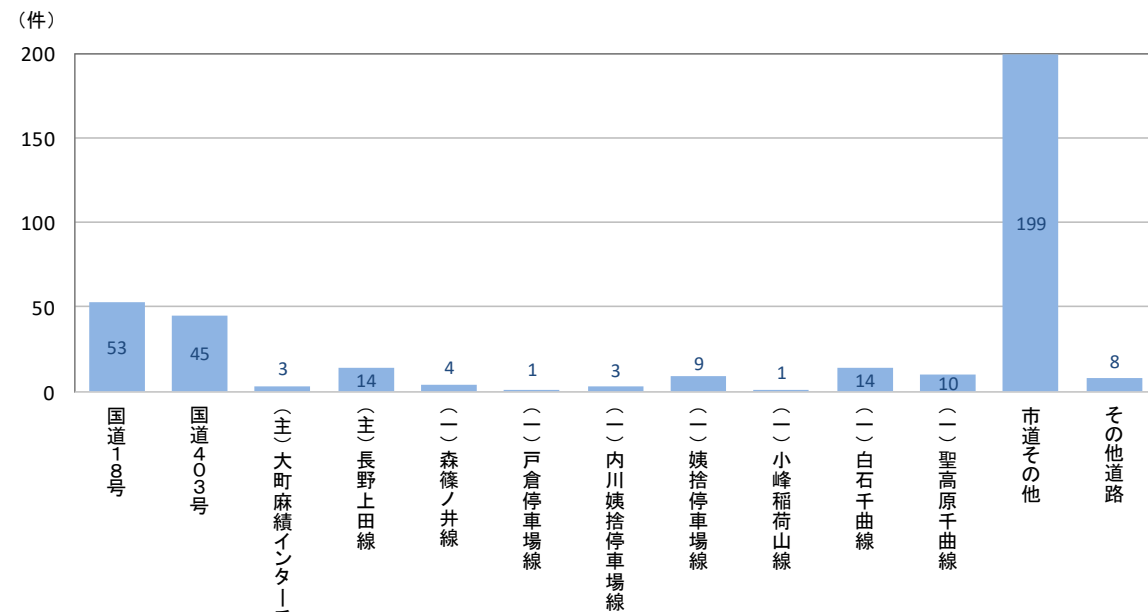
◇自転車事故における死傷者数は、H22年の45人をピークにH27年まではほぼ横ばいで推移していたが、H28年以降は減少し、近年は30人前後で推移している。
 ◇死者数は10年間で5人となっている。



【自転車事故における死傷者数の推移】

(2) 道路別の自転車事故の死傷者数

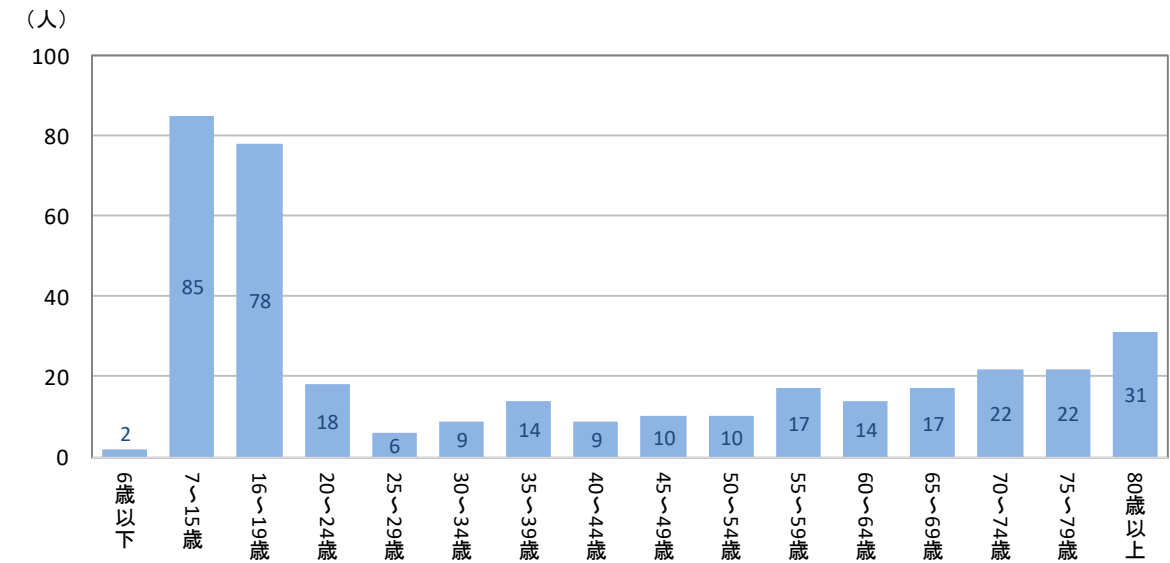
◇道路別の自転車事故の死傷者数は、「市道その他」が最も多く199件、次いで「国道18号」が53件、「国道403号」が45件となっている。



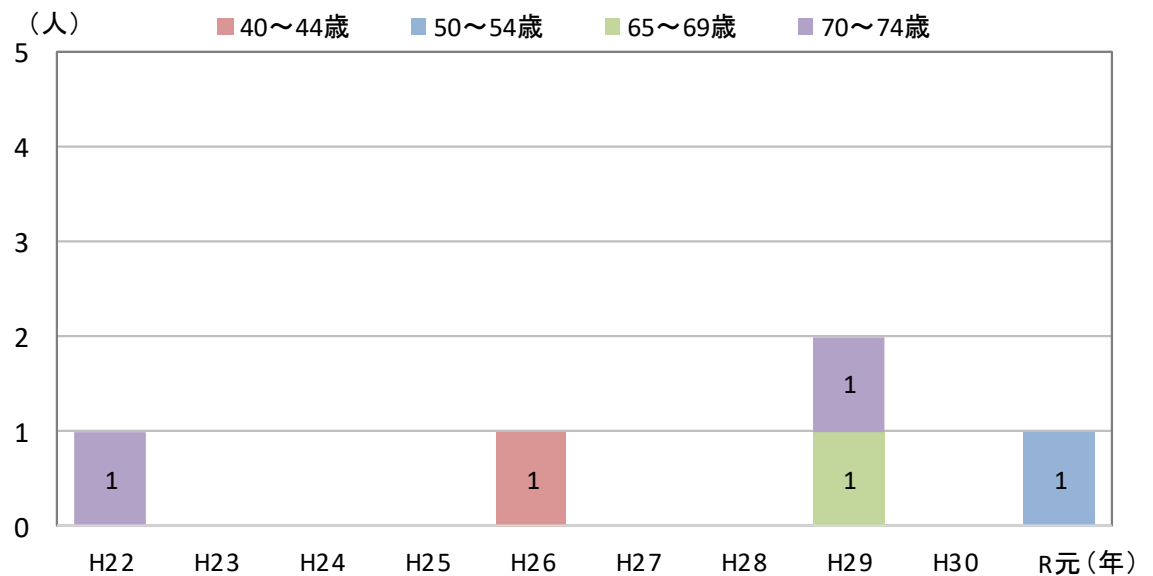
【道路別の自転車事故の死傷者数 (H22-R元年の合計)】

(3) 年齢別の自転車事故の死傷者数

◇年齢別の自転車事故の死傷者数は、「7～15歳」が最も多く85人、次いで「16～19歳」が78人、「80歳以上」が31人となっており、全体の半数近くが20歳未満となっている。
 ◇年齢別の死者数では、全て40歳以上となっている。



【年齢別の自転車事故の死傷者数 (H22-R元年の合計)】



【年齢別の自転車事故の死者数 (H22-R元年の合計)】

3. 自転車利用に関するアンケート調査

1) 調査概要

(1) 調査概要

①調査目的

- ・「千曲市自転車活用推進計画」の改定（R3.3 予定）にあたり、市民や高校生の日常的な自転車利用実態を把握するとともに、自転車利用に対する意識や今後の施策に対する要望を把握し、計画改定の基礎データとするために、アンケート調査を実施する。
- ・検討範囲を千曲市全域とする。

②市民調査の概要

- ・調査対象：18 歳以上の市民 1,500 名
- ・抽出方法：地区別人口比率による層化抽出法
※更埴・戸倉は地区別（8地区・3地区）の人口比率で抽出し、上山田は地区別の人口が少なく、回収率を考慮すると地区別のサンプル確保が困難となることから、地区別の抽出は行わない
- ・調査方法：配布先を抽出し、市より調査票を郵送配布
- ・調査期間：令和2年8月26日（水）～9月14日（月）
※調査票の返信締切は9月14日であるが、9月25日着分までを対象として集計

③高校生調査の概要

- ・調査対象：千曲市内にある屋代高校、屋代南高校の2年生
- ・調査方法：校内配布回収（各校の生徒指導課などへ協力を依頼し、ホームルームなどで10分程度時間をとり、調査票を配布し、その場で回答・回収）
- ・調査期間：令和2年9月

(2) 配布回収状況

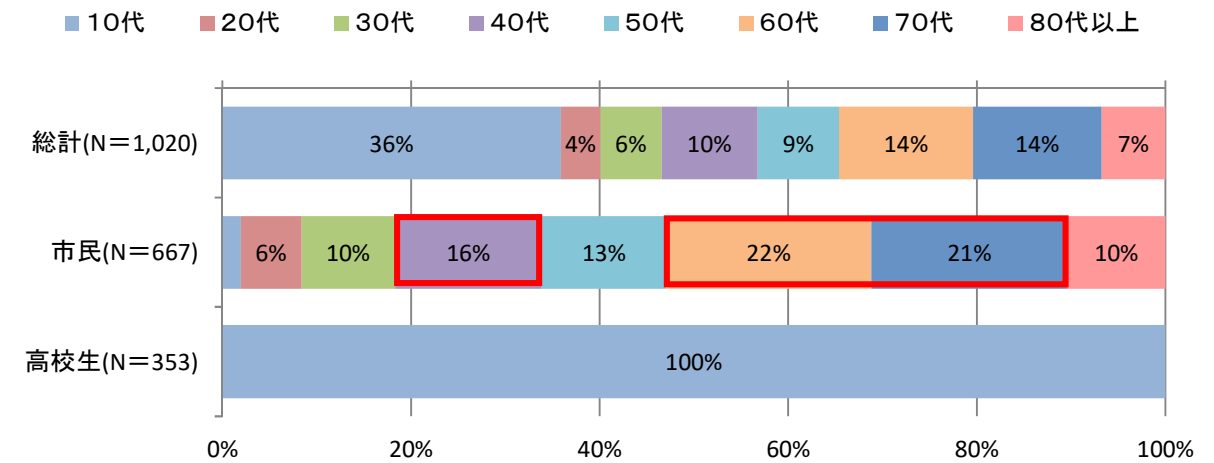
対象	配布数	回収数	回収率
市民	1,500 通	676 通	45.1%
高校生	500 通	353 通	70.6%

2) 市民・高校生アンケート調査

(1) 回答者について

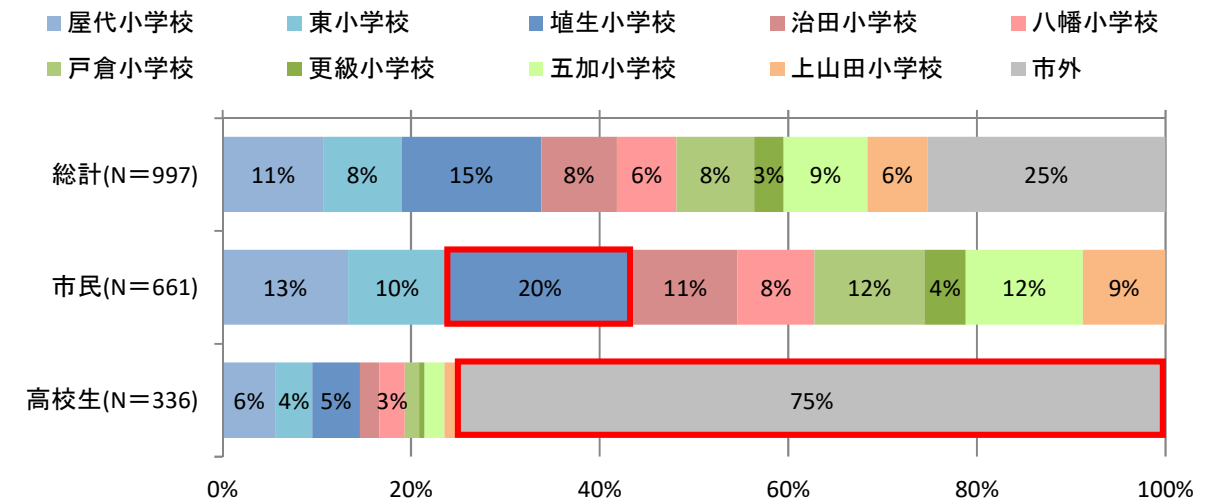
①年代

- ・市民では、「60代」が22%と最も多く、次いで「70代」が21%、「40代」が16%と多い。



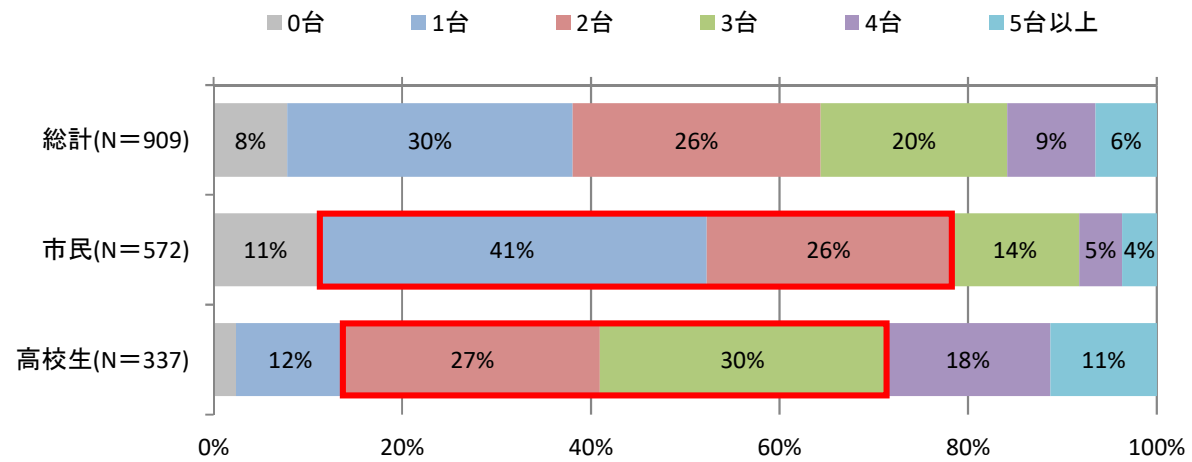
②居住地の小学校区

- ・市民では、「埴生小学校」が20%と最も多く、高校生では、「市外」が75%と最も多い。



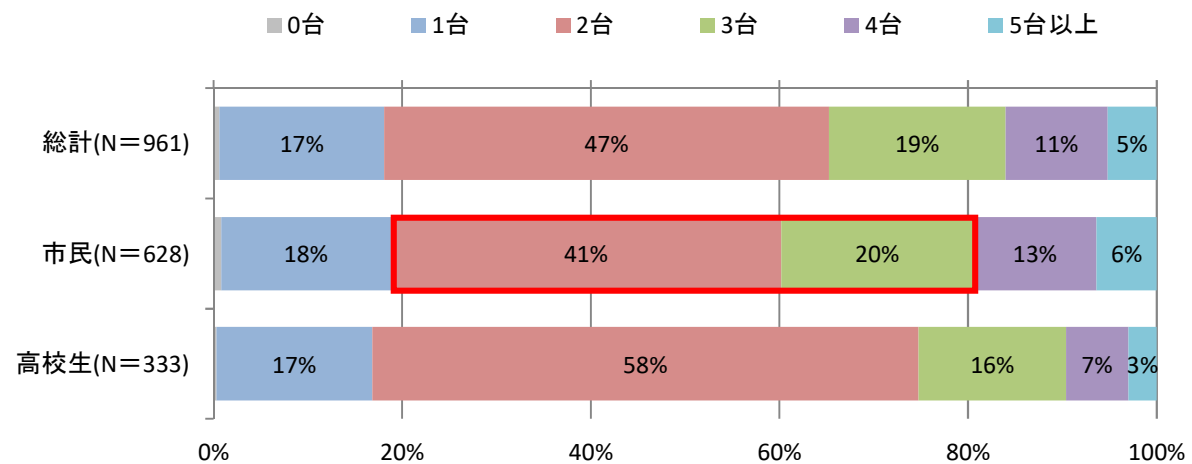
③世帯での自転車の保有台数

・市民では、「1台」が41%と最も多く、次いで「2台」が26%と多い。高校生では、「3台」が30%と最も多く、次いで「2台」が27%と多い。
→1世帯当たりの平均自転車保有台数は1.75台程度（市民調査より）。



④世帯でのクルマの保有台数

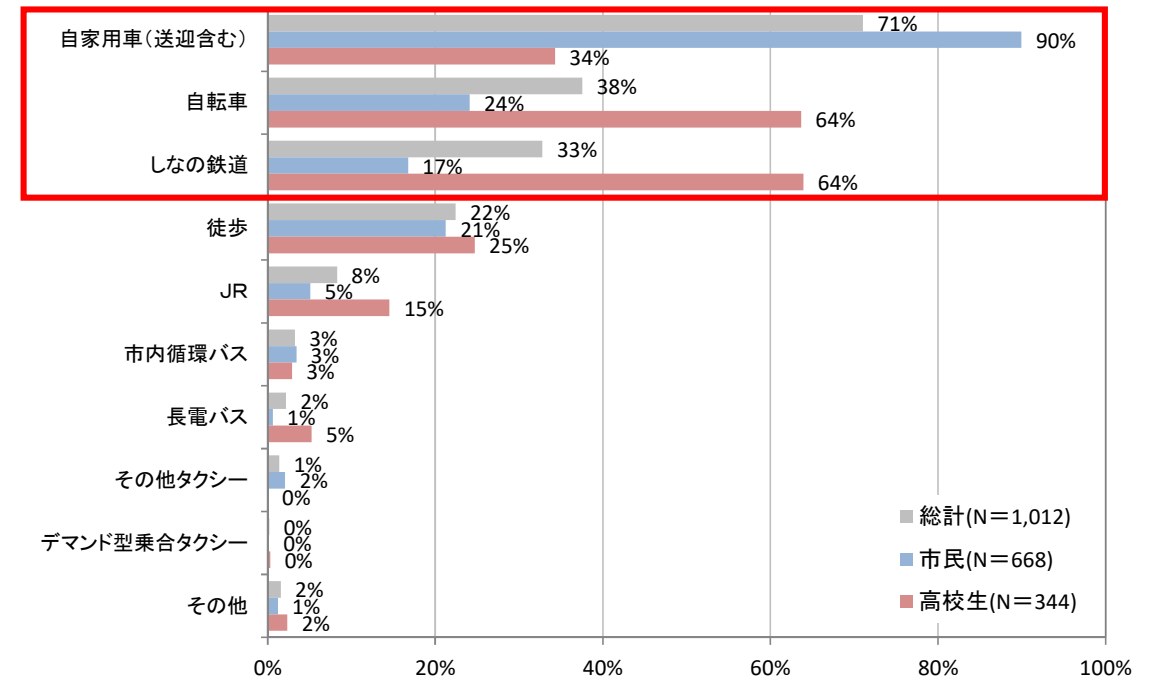
・市民では、「2台」が41%と最も多く、次いで「3台」が20%と多い。
→1世帯当たりの平均自動車保有台数は2.42台程度（市民調査より）。



(2) 自転車の利用状況などについて

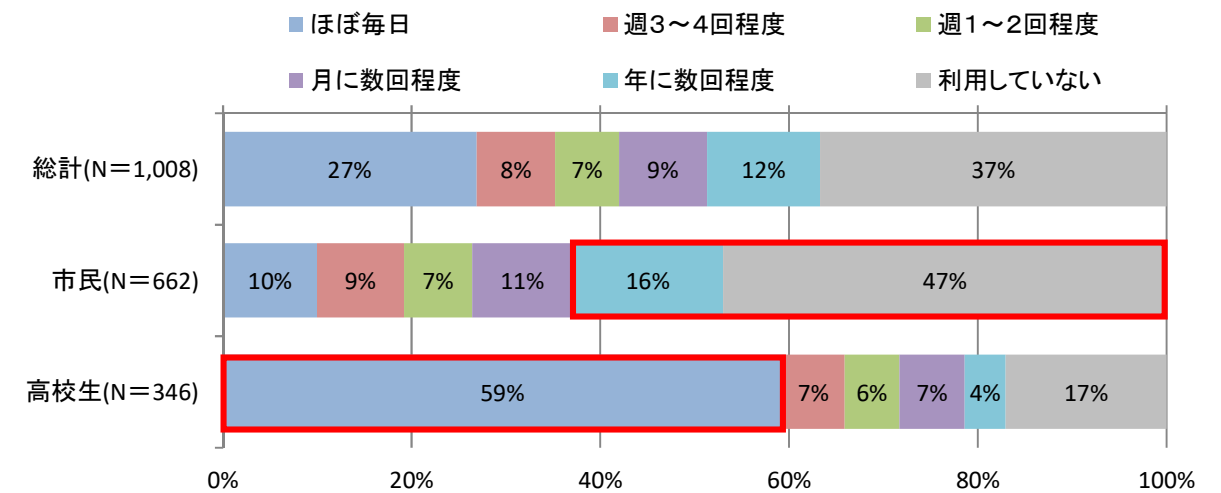
①日常的に主に利用する移動手段

・市民では、「自家用車（送迎含む）」が90%と最も多く、次いで「自転車」が24%と多い。
高校生では、「しなの鉄道」「自転車」が64%と最も多い。



②自転車の利用頻度

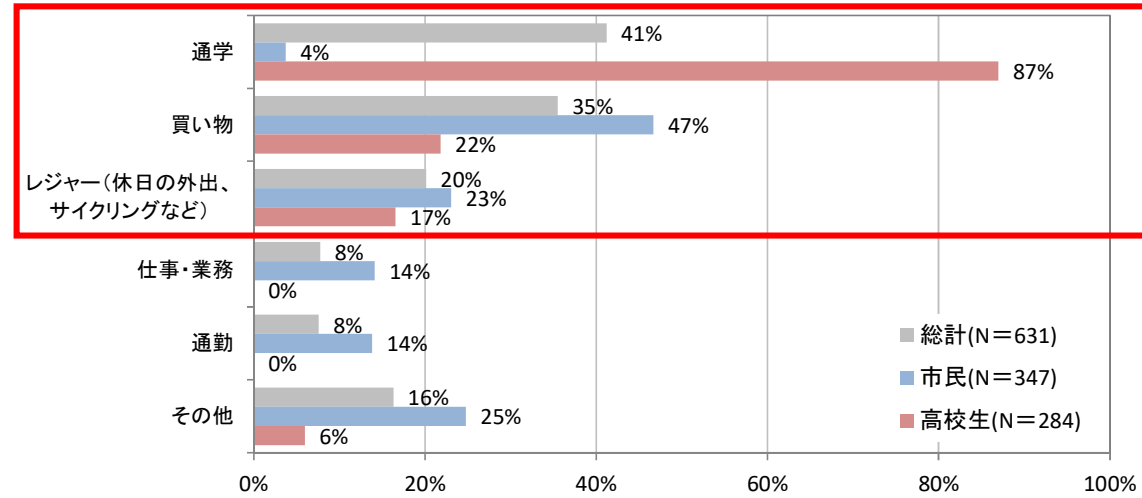
・市民では、「利用していない」が47%と最も多く、次いで「年に数回程度」が16%と多い。
高校生では、「ほぼ毎日」が59%と最も多い。



③ 自転車を利用する主な目的

※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

・市民では、「買い物」が47%と最も多く、次いで「レジャー（休日の外出、サイクリングなど）」が23%と多い。高校生では、「通学」が87%と最も多い。

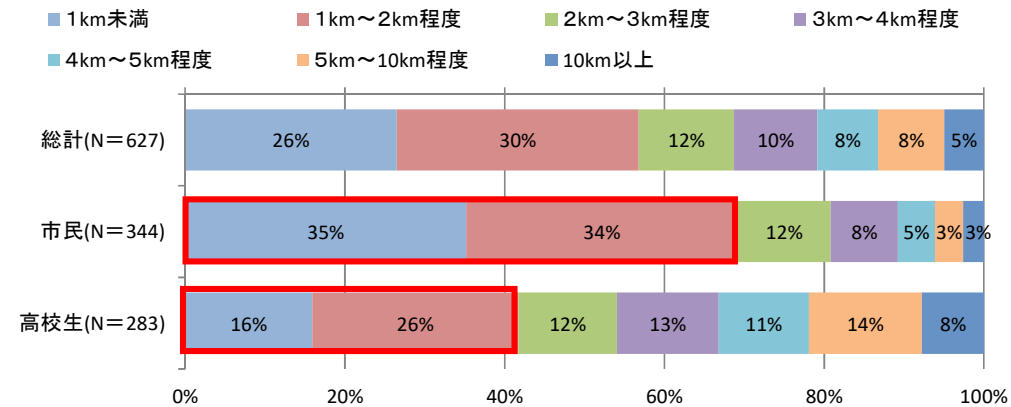


④ 1日あたりの走行距離

※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

・市民では、「1km未満」が35%と最も多く、次いで「1km～2km程度」が34%と多い。高校生では、「1km～2km程度」が26%と最も多く、次いで「1km未満」が16%と多い。

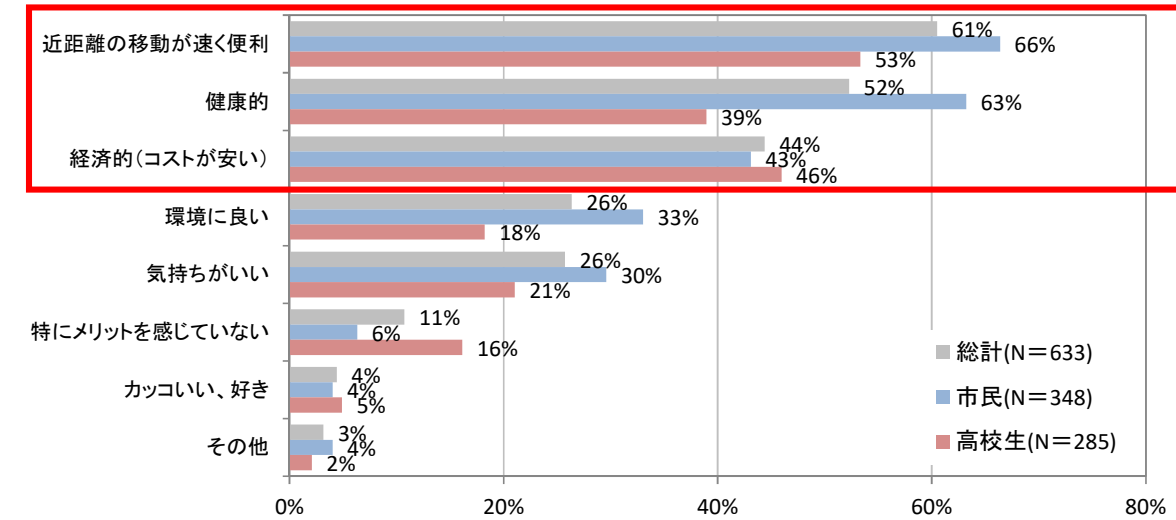
→市民、高校生ともに自転車の近距離利用が多い。



⑤ 自転車利用のメリット

※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

・市民では、「近距離の移動が速く便利」が66%と最も多く、次いで「健康的」が63%と多い。高校生では、「近距離の移動が速く便利」が53%と最も多く、次いで「経済的（コストが安い）」が46%と多い。

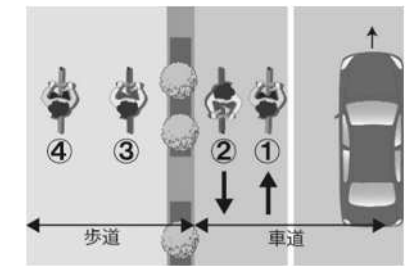
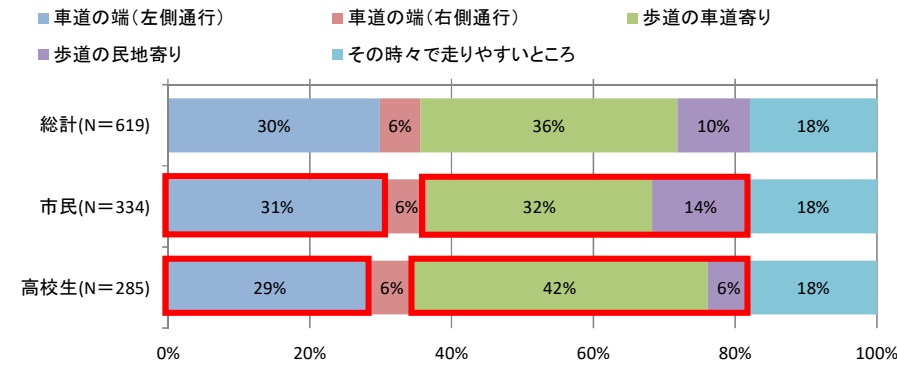


(3) 自転車の走行環境について

① 歩道がある道路における自転車の通行位置

※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

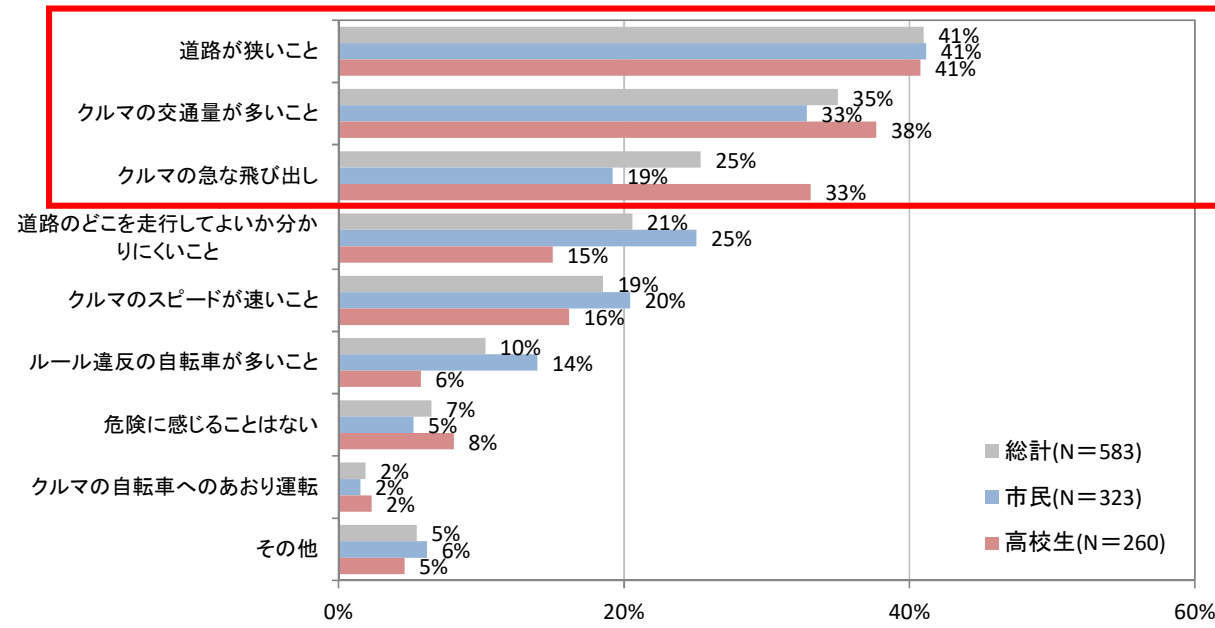
・市民では、歩道通行（③、④）が46%、高校生では48%であり、いずれも車道左側通行を上回る。



【自転車の通行場所】

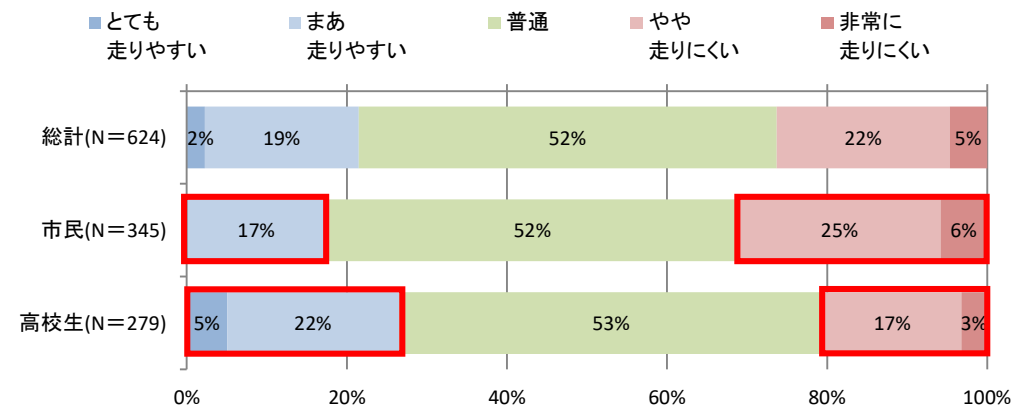
② 自転車利用で危険に感じること ※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

・市民では、「道路が狭いこと」が41%と最も多く、次いで「クルマの交通量が多いこと」が33%と多い。高校生では、「道路が狭いこと」が41%と最も多く、次いで「クルマの交通量が多いこと」が38%、「クルマの急な飛び出し」が33%と多い。



③ 市内道路での自転車の走りやすさ ※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

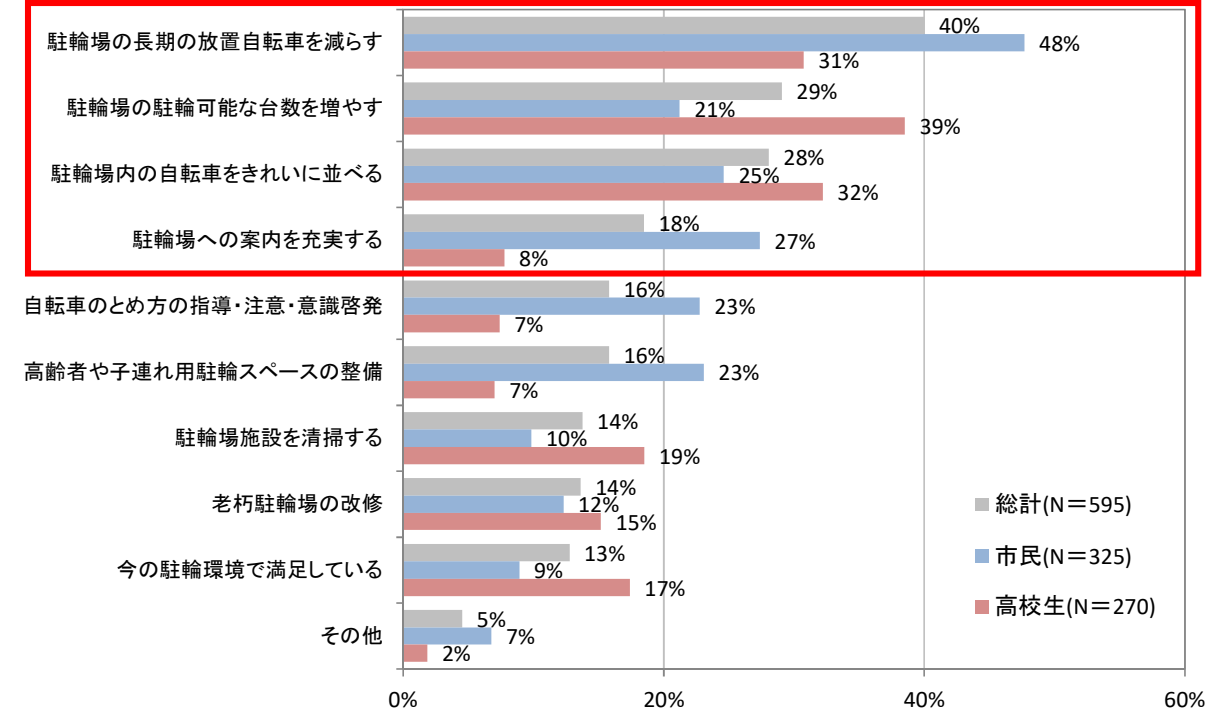
・市民では、「やや走りにくい」「非常に走りにくい」の合計が31%と、「まあ走りやすい」の17%より多い。高校生では、「とても走りやすい」「まあ走りやすい」の合計が27%と、「やや走りにくい」「非常に走りにくい」の合計20%より多い。
→市民の方が、高校生より市内の道路を「走りにくい」と感じている。



(4) 自転車の駐輪環境について

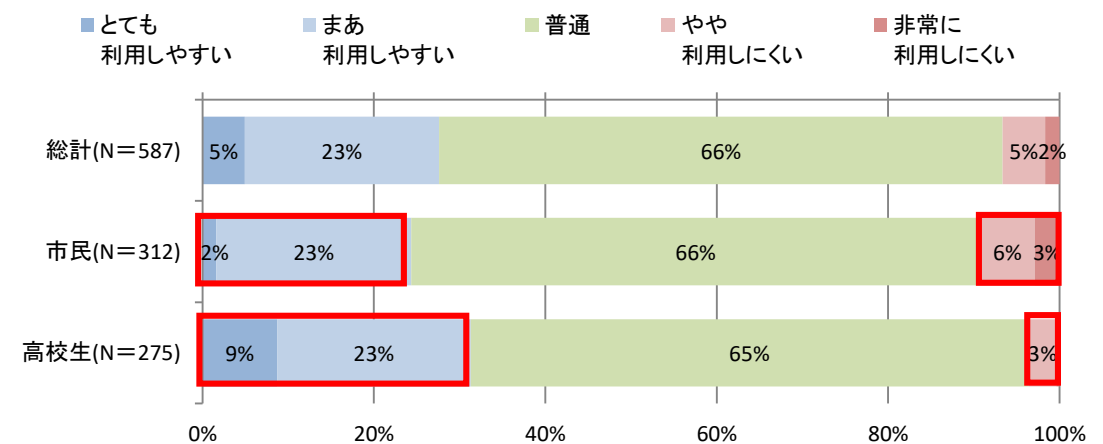
① 市内の駐輪環境の要望施策 ※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

・市民では、「駐輪場の長期の放置自転車を減らす」が48%と最も多く、次いで「駐輪場への案内を充実する」が27%と多い。高校生では、「駐輪場の駐輪可能な台数を増やす」が39%と最も多く、次いで「駐輪場の自転車をきれいに並べる」が32%と多い。



② 市内の駐輪場の利用しやすさ ※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

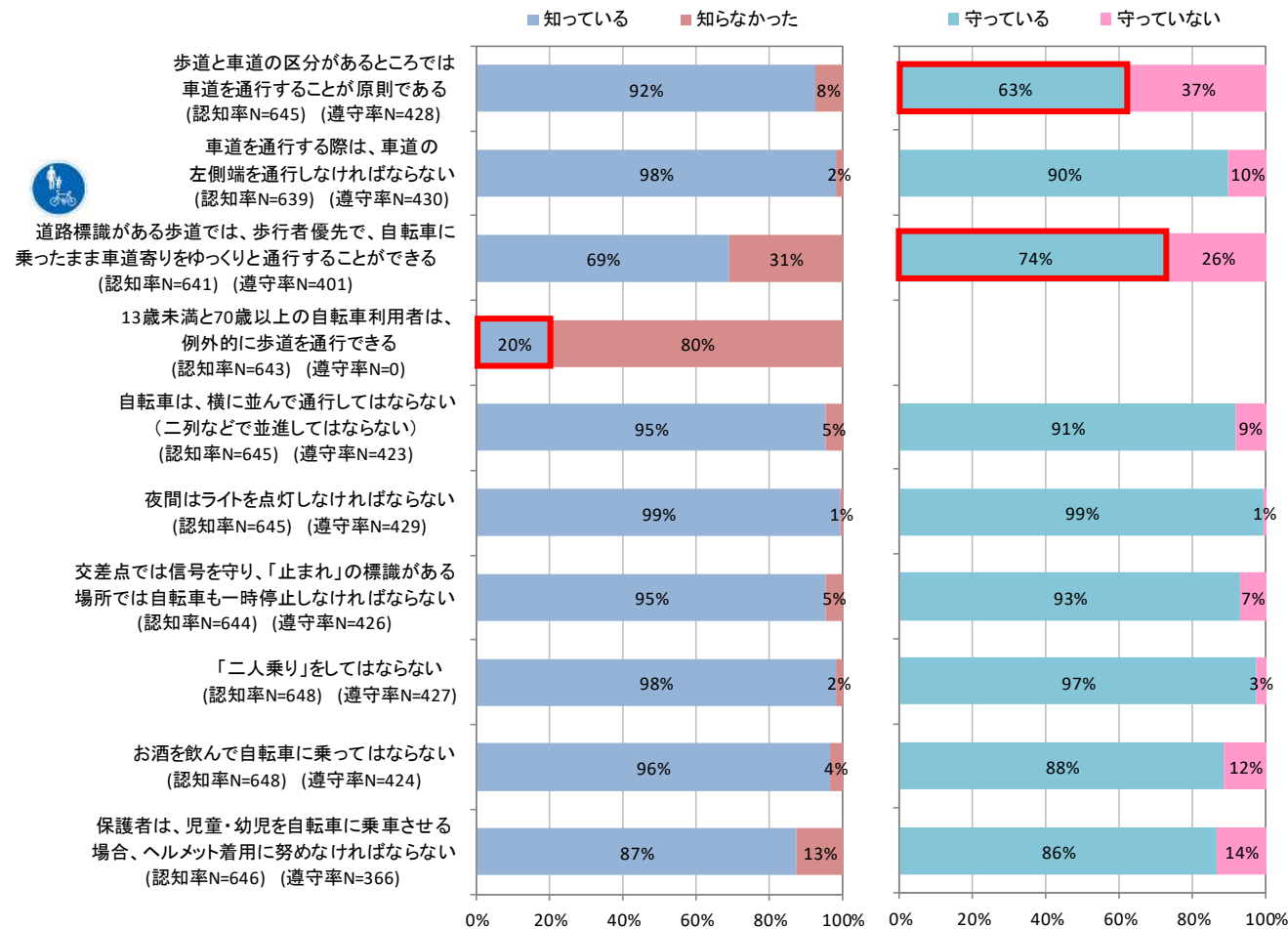
・市民では、「とても利用しやすい」「まあ利用しやすい」の合計が25%と、「やや利用しにくい」「非常に利用しにくい」の合計9%より多い。高校生では、「とても利用しやすい」「まあ利用しやすい」の合計が32%と、「やや利用しにくい」「非常に利用しにくい」の合計3%より多い。
→高校生の方が、市民より駐輪場を「利用しやすい」と感じている。



(5) 自転車ルールやマナーについて

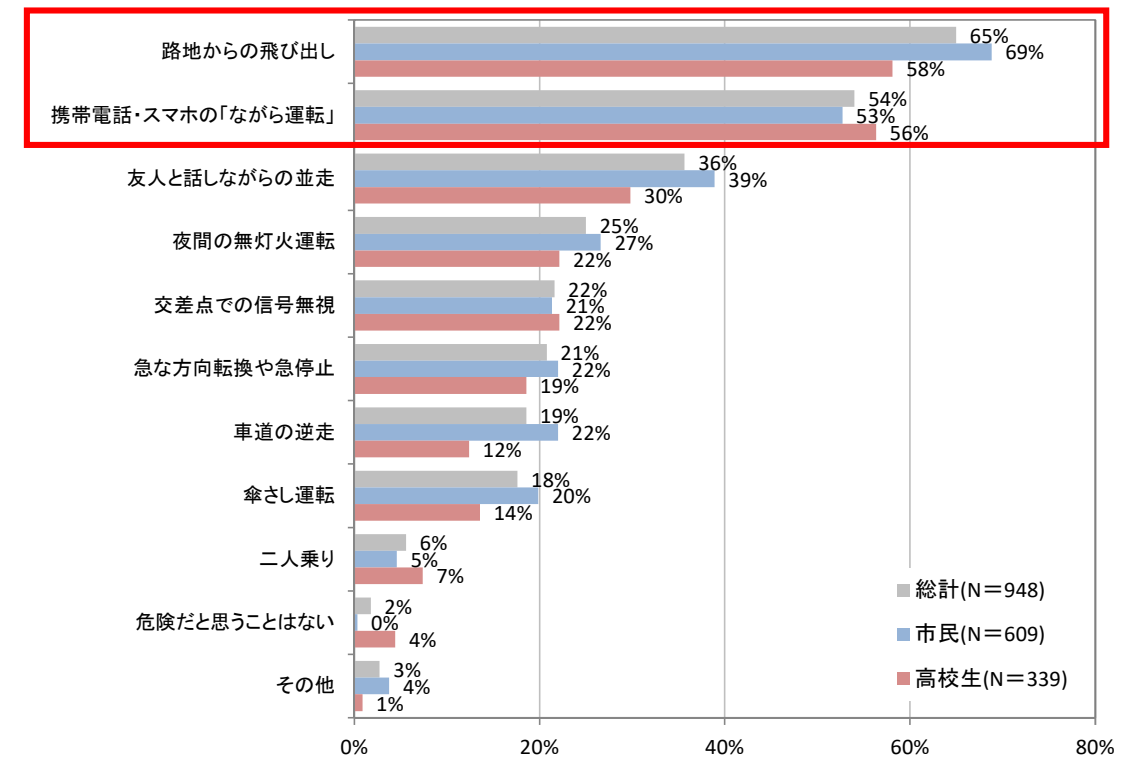
① 自転車ルールの認知・遵守について (市民)

- 市民の自転車ルール認知率は、10項目のうち7項目で認知率が9割以上となっている。一方「13歳未満と70歳以上の自転車利用者は、例外的に歩道を通行できる」の認知率が20%と最も少ない。
- 市民の自転車ルール遵守率は、「歩道と車道の区分があるところでは車道を通行することが原則である」の遵守率が63%と最も少なく、次いで「道路標識がある歩道では、歩行者優先で、自転車に乗ったまま車道寄りをゆっくり通行することができる」が74%と少ない。



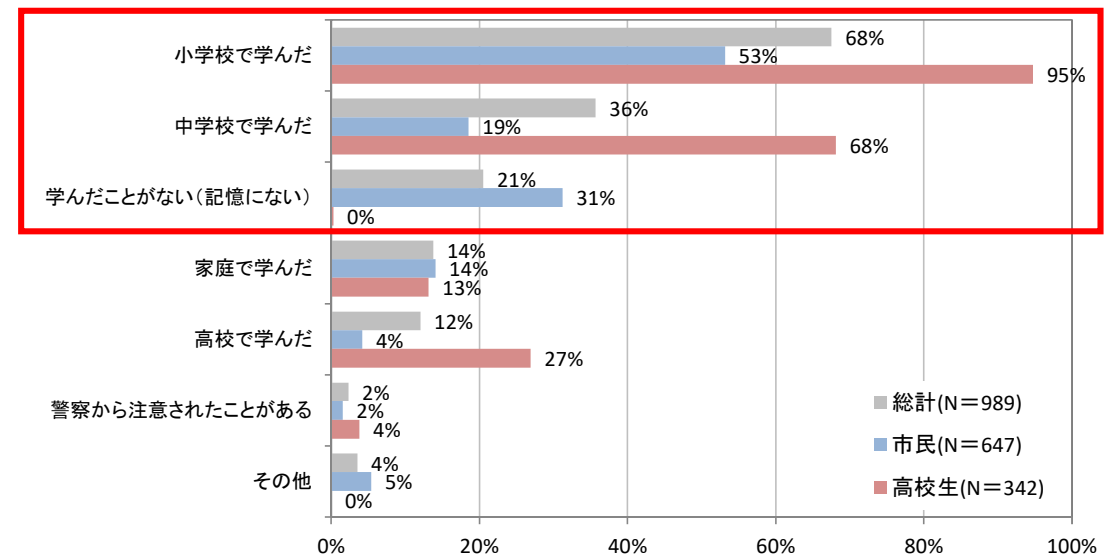
② 徒歩やクルマの運転で自転車を「危険だ」と思う時

- 市民では、「路地からの飛び出し」が69%と最も多く、次いで「携帯電話・スマホの「ながら運転」」が53%と多い。高校生では、「路地からの飛び出し」が58%と最も多く、次いで「携帯電話・スマホの「ながら運転」」が56%と多い。



③ 自転車のルールについて、学んだ経験

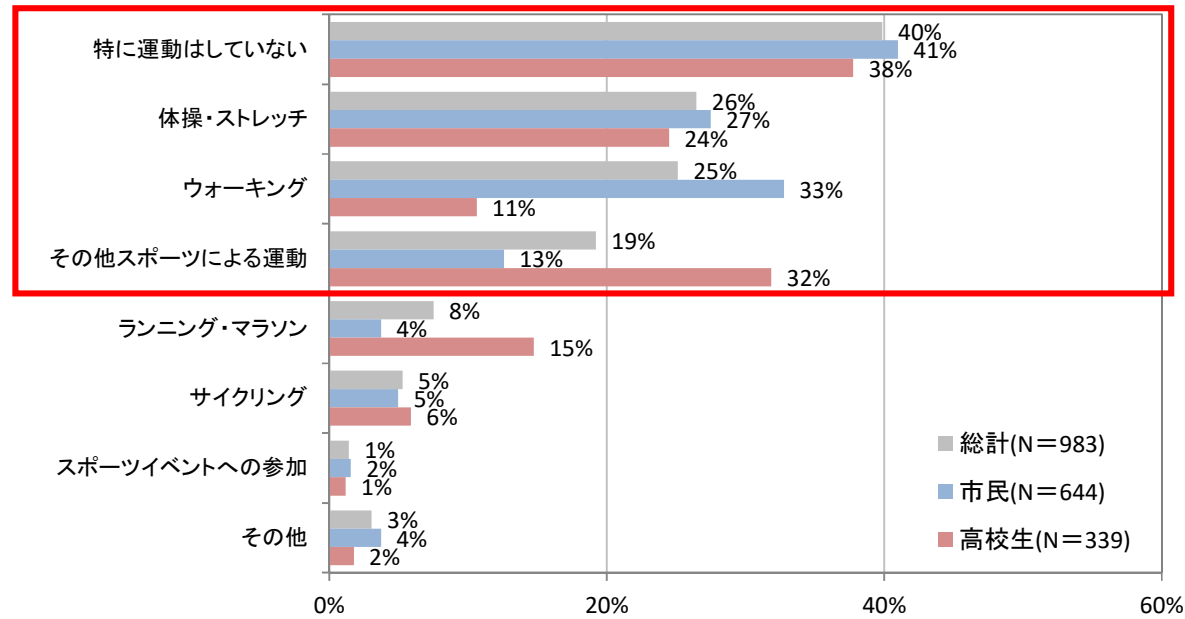
- 市民では、「小学校で学んだ」が53%と最も多く、次いで「学んだことがない(記憶にない)」が31%と多い。高校生では「小学校で学んだ」が95%と最も多く、次いで「中学校で学んだ」が68%と多い。



(6) 自転車の利用促進について

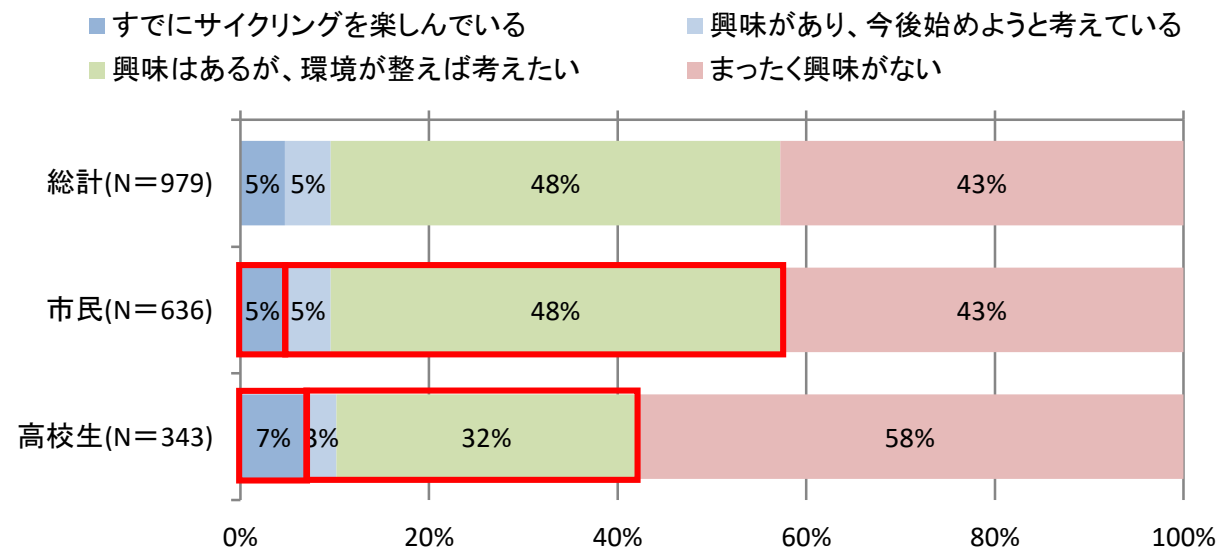
①健康を意識して日常的に取り組んでいる運動

・市民では、「特に運動はしていない」が41%と最も多く、次いで「ウォーキング」が33%、「体操・ストレッチ」が27%と多い。高校生では、「特に運動はしていない」が38%と最も多く、次いで「その他スポーツによる運動」が32%、「体操・ストレッチ」が24%と多い。



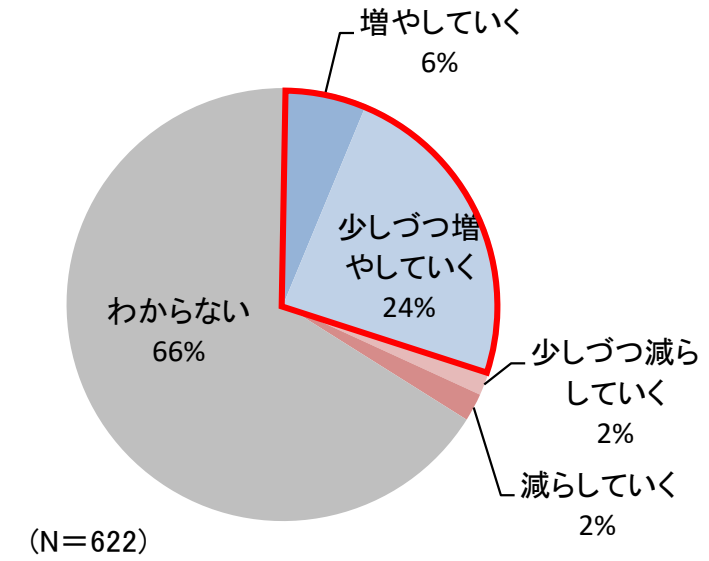
②サイクリングへの興味

◇市民では、「すでにサイクリングを楽しんでいる」が5%と少ないが、「興味があり、今後始めようと考えている」「興味はあるが、環境が整えば考えたい」の合計が53%と多い。高校生では、「すでにサイクリングを楽しんでいる」が7%と少ないが、「興味があり、今後始めようと考えている」「興味はあるが、環境が整えば考えたい」の合計が35%となっている。



③自転車利用を増やしていく意向(市民)

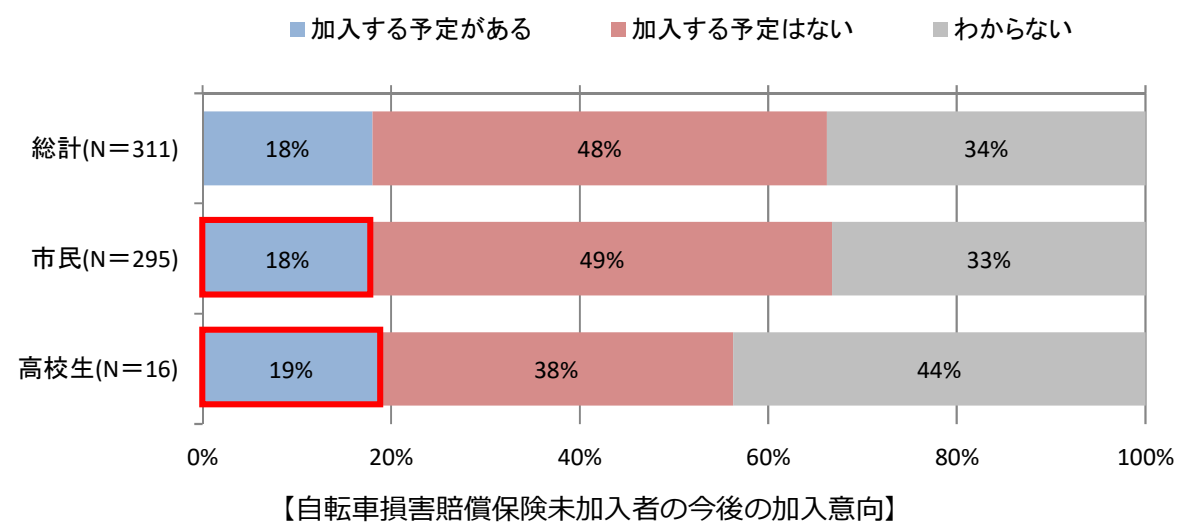
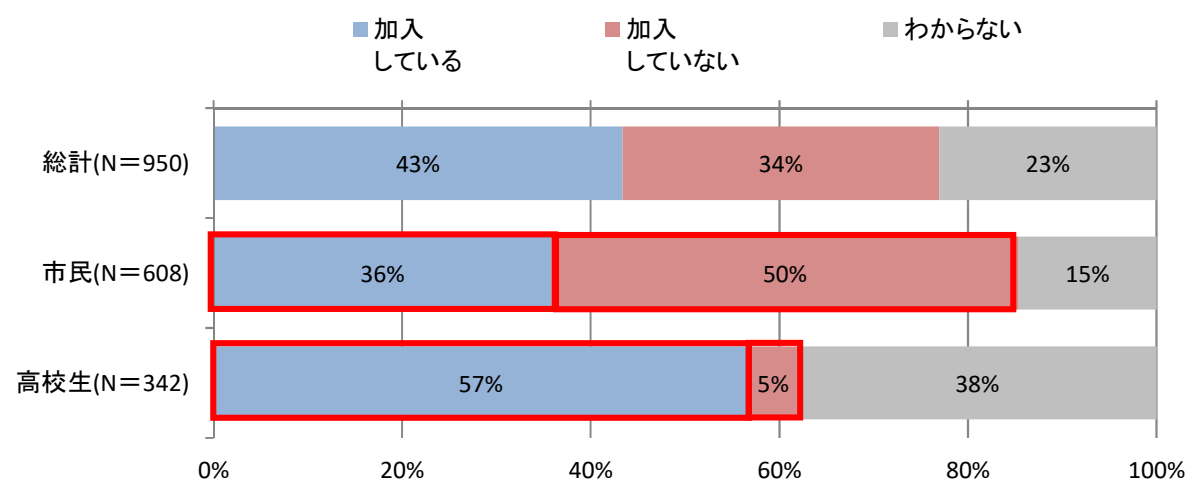
・市民では、「増やしていく」「少しずつ増やしていく」の合計が30%と、「少しずつ減らしていく」「減らしていく」の合計4%より多い。



(7) 自転車利用全般について

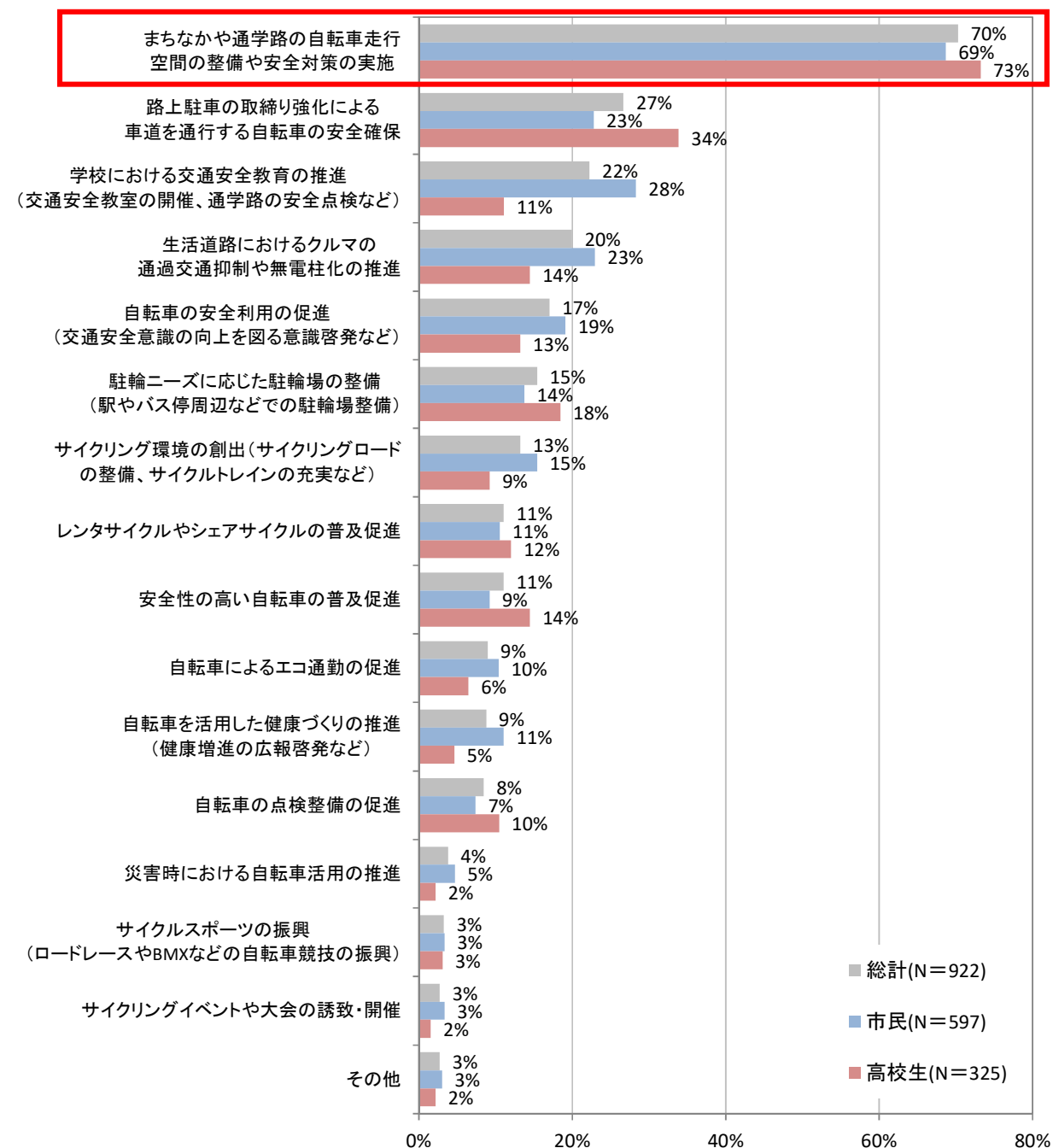
① 自転車損害賠償保険への加入の有無、加入する予定

- ・市民の自転車損害賠償保険への加入状況では、「加入していない」が50%と最も多く、「加入している」の36%より多い。高校生の加入状況では、「加入している」が57%と最も多く、「加入していない」の5%より多い。
- ・市民の加入予定では、「加入する予定がある」が18%と少ない。高校生の加入予定では、「加入する予定がある」が19%と少ない。



② 今後、市で取り組むべき自転車施策

- ・市民、高校生ともに、「まちなかや通学路の自転車走行空間の整備や安全対策の実施」が約7割と最も多い。



4. 中学校高校周辺の自転車通行経路・危険箇所調査（地図記入式）

1) 調査概要

(1) 調査概要

①調査目的

- ・「千曲市自転車活用推進計画」の改定（R3.3 予定）にあたり、市内で自転車通行空間を整備していく上で、中学校や高校周辺において自転車利用が多い路線や危険箇所を調査し、整備の必要性を検討する。

→千曲市自転車ネットワーク路線の検討に活用

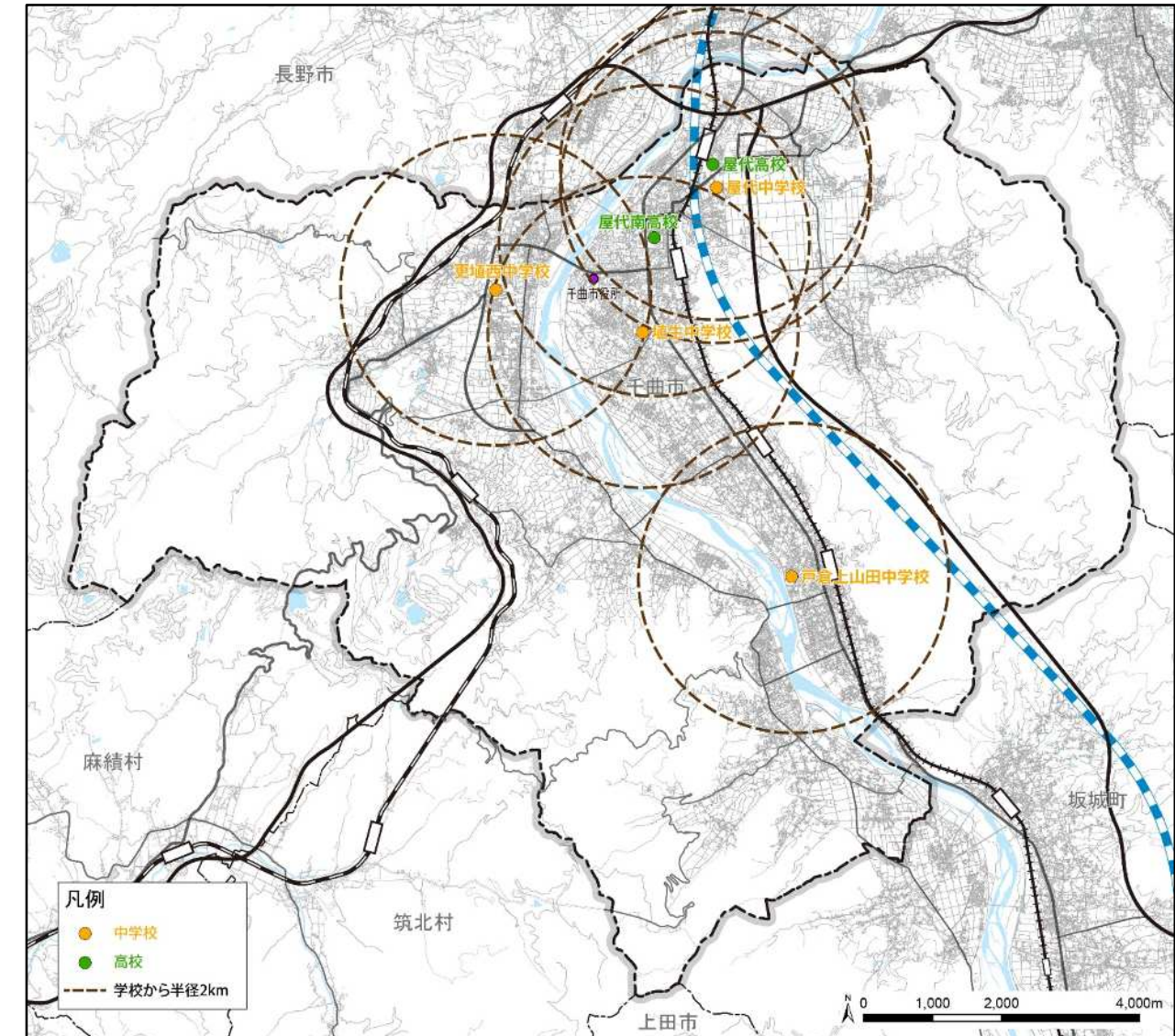
②調査の概要

- ・調査対象：千曲市内にある中学校・高校
 【中学校】屋代、埴生、更埴西、戸倉上山田中学校
 【高校】屋代、屋代南高校
- ・調査方法：【中学校】各校が指定する自転車通学路図面を市教育委員会などから提供
 【高校】「自転車通行意識調査」の調査票配布に併せて、生徒指導課などに自転車の主な通行経路や危険箇所をヒアリングし、図面に記入
- ・調査期間：令和2年9月

(2) 調査状況

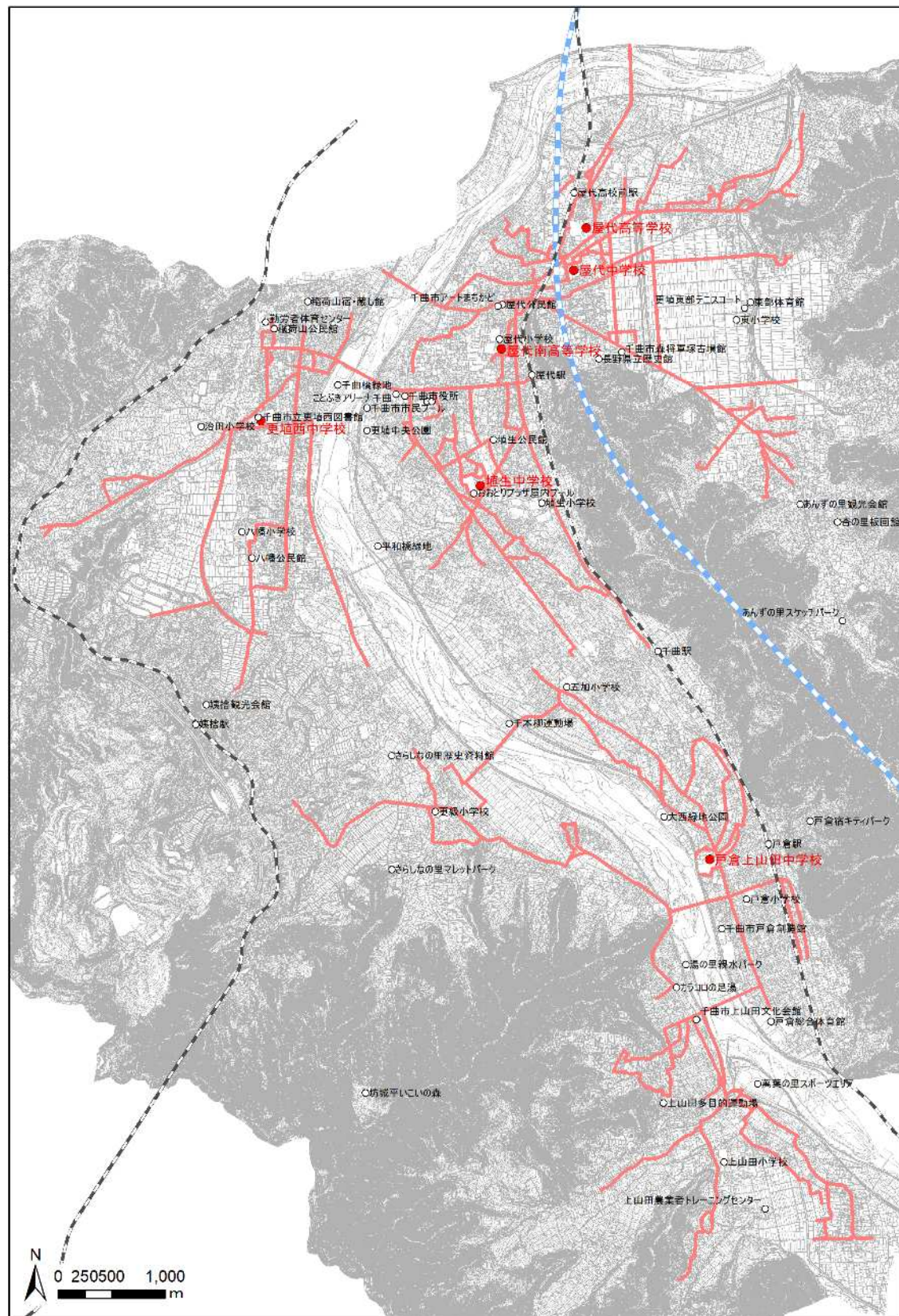
学校名	経路調査	危険箇所
屋代中学校	・学年4クラス別	・学年4クラス別
埴生中学校	・学年4クラス別	・未実施
更埴西中学校	・学年3クラス別	・学年3クラス別
戸倉上山田中学校	・通学路図	・自転車通学時の注意事項
屋代高校	・学年6クラス別	・学年6クラス別
屋代南高校	・学年4クラス別	・学年4クラス別

(3) 調査対象範囲



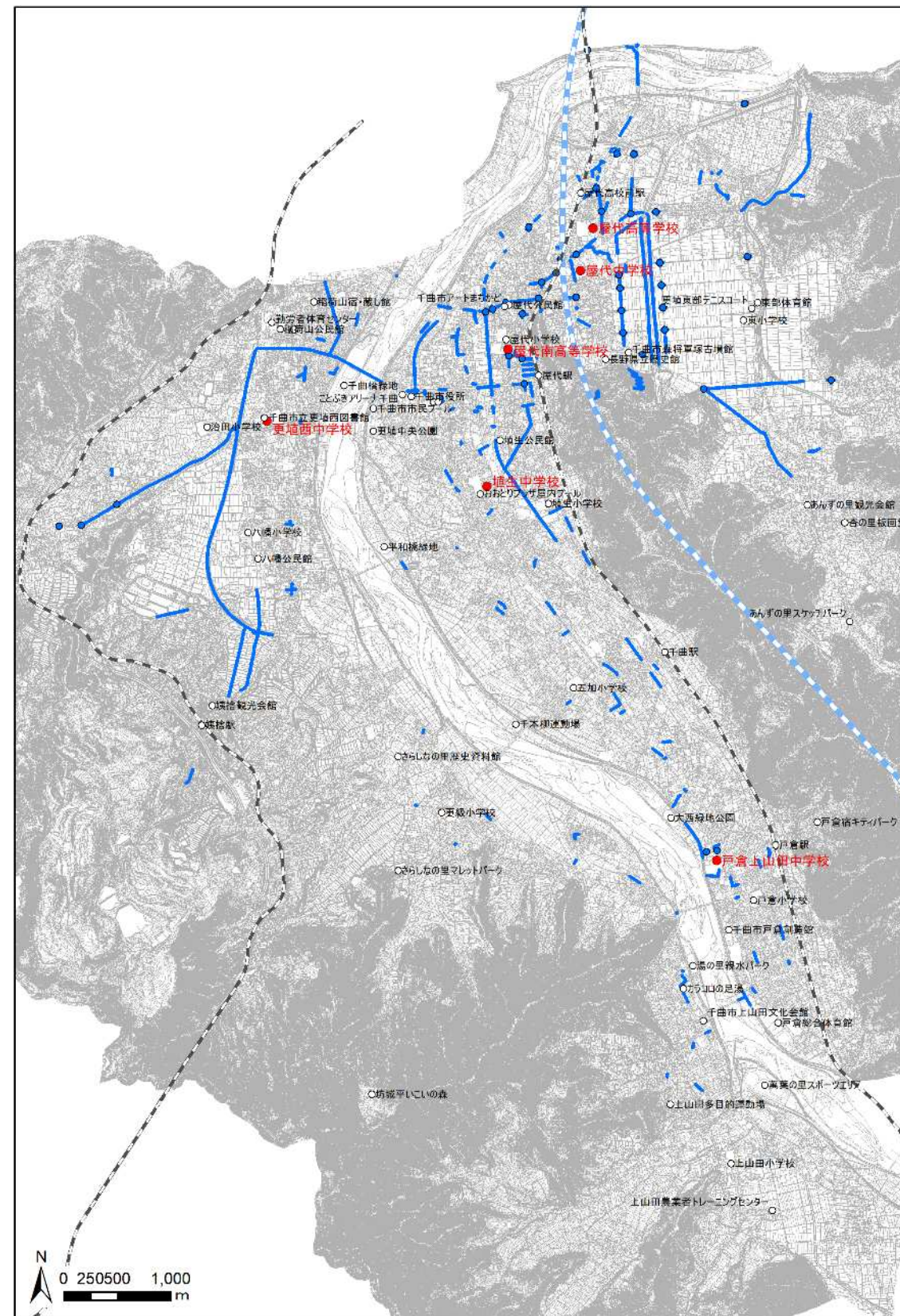
2) 自転車通行経路

・千曲市を南北に走る国道 18 号は、自転車であまり利用されておらず、幹線道路の裏道（市道）を自転車が通行している。



3) 自転車危険箇所

・中学校や高校が集中する千曲市北部の更埴河東地区において、危険箇所の意見が多く、「見通しが悪い」「舗装状態が悪い・段差がある」「夜間暗い」などの意見が多い。



5. 自転車利用環境の現状

1) 自転車通行空間整備状況

・国道 403 号（更埴体育館前付近～千曲市更埴庁舎入口付近：L≒400m）において、自転車専用通行帯が整備され、自転車の車道通行を促進。千曲川サイクリングロードを核とした 9 本のサイクリングルートにおいて、路面表示や案内看板を整備。



【国道 403 号の自転車専用通行帯】



【千曲川サイクリングロード】



【サイクリングの案内看板】

2) 駐輪場整備状況

・しなの鉄道屋代高校前駅、屋代駅、千曲駅、戸倉駅の各駅において駐輪場を整備。また、令和元年 10 月からは、駐輪場の無料化を開始し、市民の自転車利用を促進。



【屋代駅駐輪場】

駐輪場	収容台数	設置年月
屋代高校前駅	332 台	平成 13 年 3 月
屋代駅	637 台	昭和 60 年 3 月、 平成 2 年 3 月
千曲駅	160 台	平成 21 年 3 月
戸倉駅	514 台	平成 6 年 1 月

【駐輪場の整備状況】

3) サイクリングイベントなどの実施状況

・戸倉上山田温泉周辺をガイド付きで案内する「ずくだしエコツアー」、姨捨の棚田の坂道を駆け上がる「姨捨棚田ヒルクライム」、レトロな自転車で温泉街をポタリングする「北国街道ポタリング」、ワーケーション体験での自転車利用など、民間が中心となり自転車関連のイベントを開催。



【ずくだしエコツアー】



【姨捨棚田ヒルクライム】

4) 自転車交通安全教育などの実施状況

・小学生に対しては、春と秋に交通安全教室が開催され、校庭や学校周辺道路での自転車の取り方や基本的なルールなどを指導。

対象	名称	内容
小学生	春の交通安全教室	【3～4年生】校庭で自転車の乗り方や基本的なルールを指導 【5～6年生】学校周辺の道路で自転車の乗り方や基本的なルールを指導
	秋の交通安全教室	・自転車点検の指導や自転車の衝突実験を実施
中学生	交通安全教室	・ビデオなどで自転車の乗り方や自転車損害賠償保険の重要性を周知
高校生	自転車安全利用 モデル校啓発	・自転車用夜光反射材などの配布
駅利用者	街頭啓発活動	・啓発チラシなどの配布

5) その他

・平成 20 年 4 月に「千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」を施行し、自転車の安全利用及び駐車対策を推進することで、安全で快適なまちづくりを目指している。
 <安全利用> 定期点検や防犯登録の促進、安全利用のための情報提供
 <駐輪対策> 自転車放置整理区域の指定、放置自転車の撤去・保管

6. 自転車利用環境に関する現状と課題

	現状	課題
自転車の走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ◇一部路線でモデル的な自転車通行空間を整備。 ◇市内道路の自転車の走りやすさでは、「走りやすい」と「走りにくい」が均衡。 ◇自転車利用で危険に感じることは、「道路が狭いこと」「クルマの交通量が多いこと」が多い。 ◇今後取り組むべき自転車施策では、「自転車走行空間整備や安全対策の実施」が7割を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆自転車通行空間が不連続でありネットワーク構築が不十分。 ◆自転車が危険を感じ、走りにくいと感じている状況。 →自転車が安全で快適に走行できる環境整備が必要。
駐輪環境	<ul style="list-style-type: none"> ◇駅などに駐輪場を整備。無料化により利用促進。 ◇駐輪対策としては「長期放置自転車を減らす」「駐輪可能な台数を増やす」の要望が多い。一方、駐輪場の「利用しやすさ」では、「利用しにくい」が1割未満と少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆駐輪環境に対する不満は少ない状況であるが、一部要望もある。 →駐輪ニーズに応じた駐輪環境整備が必要。
サイクリング利用	<ul style="list-style-type: none"> ◇サイクリングルートにおいて案内機能を充実。 ◇健康を意識した日常的な運動では、「サイクリング」が5%と少なく、「特に運動していない」が最も多い。 ◇「サイクリングへ興味はあるが、環境が整えば考えたい」が48%と多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆潜在的なサイクリング需要は高いものの、実際の実践者は少ない。 →サイクリング環境の整備による日常的なサイクリングの促進が必要。
自転車の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ◇千曲市の自転車分担率は県内の平均。 ◇1世帯当たり1.75台程度の自転車を保有。 ◇市民の26%、高校生の72%が週に1回以上自転車を利用。 ◇自転車による1日あたりの走行距離は、2km未満の短距離が56%を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆世帯の自転車保有台数は多いものの、市民の利用頻度が低く、走行距離も短く。 →自転車のメリットを活かした、効果的な利用促進策が必要。
自転車事故	<ul style="list-style-type: none"> ◇過去10年間の自転車事故死傷者数は、「7～15歳」「16～19歳」の合計が163人と45%を占める。 ◇自転車事故による死者は、全て40歳以上。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆若年者の自転車死傷事故が多い状況であり、自転車のルール違反により自動車や歩行者が危険を感じている状況。 →自転車事故を抑制するために、自転車ルールやマナーの周知啓発が必要。
自転車ルール	<ul style="list-style-type: none"> ◇歩道がある道路では、「歩道」通行が約5割と最も多い。 ◇自転車の「車道通行の原則」や「車道左側通行」などのルール認知率は9割以上と高い。一方、歩道上の通行方法では認知率が低い。 ◇自転車の危険な運転としては「路地からの飛び出し」のほか、「ながら運転」「並走」など基本的なルール違反が多い。 ◇自転車ルールを学んだ経験では、「小中学校」が多く、「家庭」が少ない。 	

7. 目指すべき将来像・基本方針

1) 目指すべき将来像（素案）

- ◇本市では、自転車保有率が高く、通勤通学・買い物・レジャーなどに自転車が使用されているものの、自転車事故の発生や自転車ルール・マナー違反が発生するなどの現状もある。
- ◇健康増進、環境負荷低減、地域活性化への寄与など、自転車がもつ多様なポテンシャルを本市のまちづくりに活かすために、下記の目指すべき将来像を掲げ、本計画を推進する。

<目指すべき将来像>

- ◎市民・来街者が自転車を安全で快適に楽しむことができる環境の創出し、**自転車により身近で快適な移動手段として活用するライフスタイルへ転換することで、地域の賑わい創出や市民のQOL向上を目指す。**

2) 基本方針（素案）

- ◇国の自転車活用推進計画で定める4本の基本目標を踏まえ、本市における4本の基本方針を「安全安心」「健康増進」「健康振興」「交通安全」に設定。

※「観光」の基本方針は、令和2年3月策定の「千曲市自転車活用推進計画」の基本目標を踏襲

安全安心	市民の安全で快適な 自転車利用に向けた基盤整備の推進
健康増進	自転車の活用による 健康的なライフスタイルへの転換
観光振興	千曲川サイクリングロードを核とした サイクルツーリズムの推進
交通安全	自転車事故ゼロを目指した 自転車ルール・マナーの周知啓発

<国の自転車活用推進計画における4本の基本目標>

- ・自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- ・サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- ・サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- ・自転車事故のない安全で安心な社会の実現

※基本目標・基本方針の実現に向けた数値指標についても今後検討予定

8. 自転車活用に向けた実施すべき施策項目

	基本方針	施策項目	実施すべき施策
安全 安心	市民の安全で快適な自転車 利用に向けた基盤整備の推進 	1) 安全で快適な自転車ネットワークの整備推進	① 重点エリア（河東地区、しなの鉄道駅周辺など）での整備推進 ② 広域的な自転車ネットワークの整備推進
		2) 自転車通行空間の改善、交通安全対策の実施	① 路肩舗装の修繕・段差解消 ② 危険箇所点検及び対策実施 ③ 事故発生箇所の調査及び対策実施
		3) まちづくりと連携した総合的な安全対策の実施	① 交通規制の導入検討（時間帯通行規制・ゾーン 30 等） ② 自動車の速度抑制策の実施 ③ 無電柱化や他道路事業と併せた自転車通行空間の整備推進
		4) 駐輪ニーズに応じた駐輪環境の整備	① 鉄道駅やバス停など交通結節点での駐輪場整備 ② 多様なニーズに対応した駐輪場整備 ③ 駐輪マナーの周知・啓発（長期放置駐輪対策）
健康 増進	自転車の活用による 健康的なライフスタイル への転換	1) 自転車通勤の促進	① 企業における自転車通勤の推進 ② 市役所における自転車通勤の推進
		2) 自転車による健康づくりの促進	① 自転車による健康づくり・環境負荷低減効果の周知啓発
		3) 日常やレジャーでの自転車の利用促進	① 高齢者の免許返納制度と連動した補助制度の創設 ② 自動車からの自転車への転換促進
観光 振興	千曲川サイクリングロードを核と したサイクルツーリズムの推進 	1) サイクリングネットワークの整備推進	① 自転車ネットワーク路線の整備 ② 多様な自転車が楽しめるコースの整備
		2) 受入環境の整備	① レンタサイクルの実施 ② サイクリング拠点の認定・整備 ③ サイクリスト駐車場の整備 ④ サイクルレスキューの体制構築
		3) 公共交通機関との連携強化	① 鉄道駅のサイクリング拠点化 ② サイクルトレインの運行 ③ サイクルバスの運行
		4) サイクリングイベントの開催	① 地域資源を活かしたサイクリングイベントの開催 ② 市民を対象としたサイクリングイベントの開催
		5) PR の強化	① サイクリングマップの活用 ② ポータルサイトの整備・充実
		6) サイクルツーリズムに関する地域連携の推進	① 先行事例の活用 ② 他地域とのネットワークづくりの推進
交通 安全	自転車事故ゼロを目指した 自転車ルール・マナーの周知啓発 	1) 年齢に応じた交通安全教育の実施	① 若年層・高齢者への交通安全教育の充実（学校や公民館での交通安全教室の開催） ② 家庭での交通安全教育の実施 ③ 自動車ドライバーへの意識啓発 ④ 交通安全意識の向上を図る意識啓発
		2) 自転車の点検・整備の促進	① 自転車の定期点検や整備を促進するための意識啓発 ② 自転車店と連携した自転車の日常点検方法の周知
		3) 自転車保険の加入やヘルメットの着用促進	① 自転車保険の加入促進 ② ヘルメット着用の広報啓発
		4) 自転車条例の改正	① 「千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」の改正