

敦賀市自転車活用推進計画

令和7年3月

敦賀市

<目次>

1. はじめに	1
1-1. 計画策定の背景	1
1-2. 計画の位置付け	2
1-3. 計画区域	2
1-4. 計画期間	2
2. 自転車利用の現状と課題	3
2-1. 自転車の利用環境	3
2-2. 自転車の利用状況	7
2-3. サイクルツーリズム	10
2-4. 安全・安心	12
2-5. 現状と課題の整理	15
3. 基本目標・基本方針	16
3-1. 基本目標	16
3-2. 基本方針	16
4. 自転車活用推進施策	17
4-1. 自転車利用者に優しい環境づくり	17
4-2. クルマに依存しないライフスタイルの推進	20
4-3. サイクルツーリズムの推進による地域振興	22
4-4. 事故の無い安全で安心な社会の実現	23
5. 計画の推進に向けて	25
5-1. 計画の推進体制	25
5-2. 計画のフォローアップ	25
5-3. 成果指標	25
参考資料	26

1. はじめに



1-1. 計画策定の背景

自転車は環境に優しい交通手段であり、市民の健康増進、交通混雑の緩和、災害時の移動・輸送などに役立つものであるため、環境・交通渋滞・健康増進などが重要な課題となっている我が国においては、自転車活用を推進することが一層重要となっています。

そのため、国では、平成29年5月に「自転車活用推進法^{※1}」を施行し、同法に基づき、「自転車活用推進計画」（以下、「国の推進計画」という。）を平成30年6月に閣議決定しました。国の推進計画では、国として総合的・計画的に自転車活用を図る一方、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定及び計画に基づく施策の着実な実施を促進するものとしています。

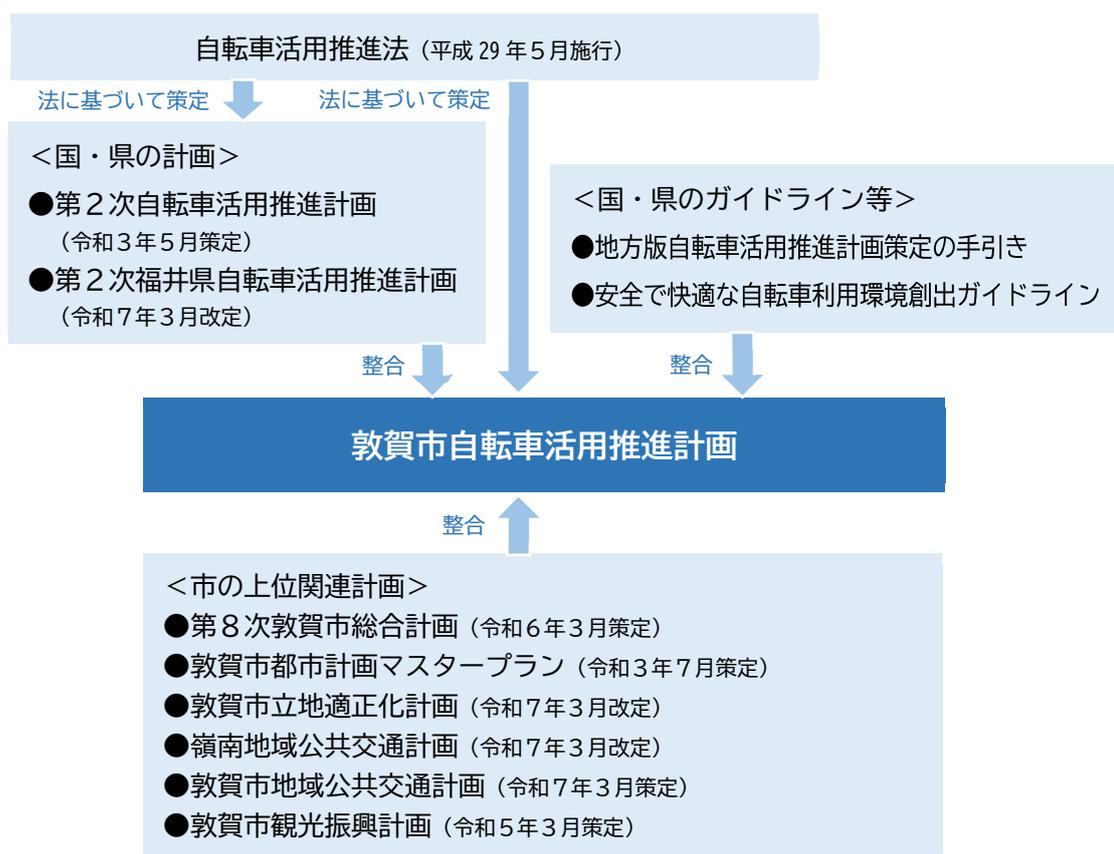
福井県内においては、県が県民の健康増進や自家用車に頼り過ぎない社会の実現に向け、「自転車利用者に優しい環境づくり」「自転車と暮らすライフスタイルの推進」「サイクルツーリズムの推進による観光振興」「自転車事故の無い安全で安心な社会の実現」を目標にして、令和2年3月に「福井県自転車活用推進計画」（以下、「県の推進計画」という。）を策定（令和7年3月改定）しました。また、嶺南6市町を結ぶ若狭湾サイクリングルート（以下、「わかさいくる」という。）のナショナルサイクルルート指定^{※2}に向けた取組を進めており、サイクルツーリズム（自転車を活用した観光）の推進などによる交流人口拡大を図っています。

本市は、市街地が三方を山岳に囲まれながらも敦賀湾に面した平野部が広がり、自転車の交通分担率が県内で上位であるなど、比較的自転車を利用しやすいまちです。また、福井県や嶺南地域の玄関口として観光やサイクリングの拠点でもあります。そのため、自転車の更なる利活用に向け、「敦賀市自転車活用推進計画」を策定し、関係機関や団体と連携し、社会情勢の変化などにも対応した自転車施策を総合的に図っていきます。

※1 自転車活用推進法（第十一条）では、市町村は、国や都道府県の自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村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、としています。
※2 国では、サイクルツーリズムの推進に向け、「自転車活用推進法」に基づき、新たな観光価値の創造や地域創生のため、「ナショナルサイクルルート制度」を創設し、ルートを指定しています。

1-2. 計画の位置付け

国の「自転車活用推進法」に基づきながら、国や県の推進計画、本市の最上位計画である「第8次敦賀市総合計画（“好循環のうねりを生み出す”新しい総合計画）」などの上位関連計画と整合を図りながら策定します。



1-3. 計画区域

計画の区域は、敦賀市全域とします。

1-4. 計画期間

本計画は、令和7年度を初年度として、令和11年度までの5年間を計画期間とします。

なお、計画の進捗状況については、毎年度のフォローアップを行うとともに、中間段階において必要に応じて見直しを行います。

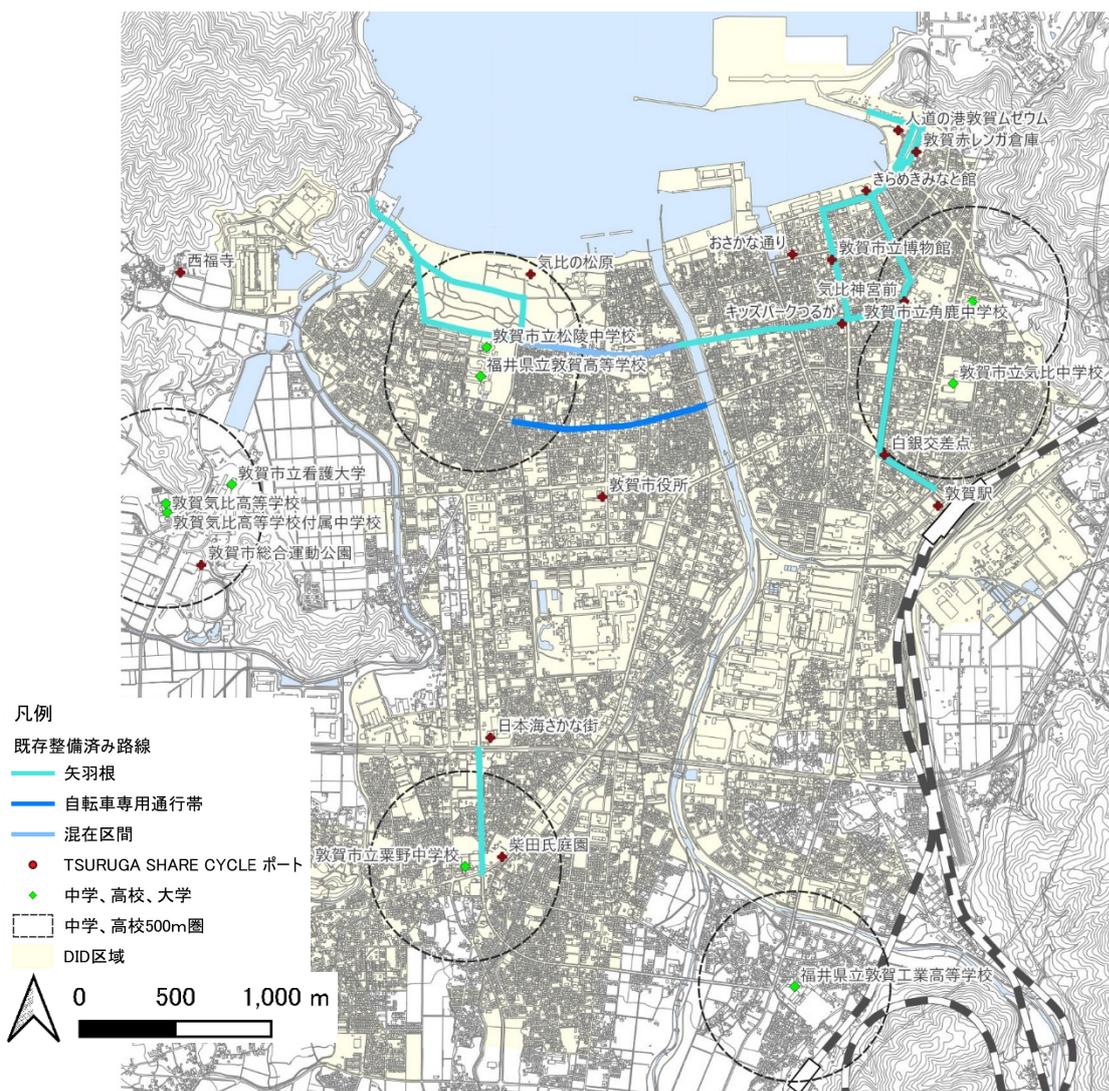
2. 自転車利用の現状と課題



2-1. 自転車の利用環境

1) 自転車通行空間の整備状況

本市では、自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示といった自転車通行空間が約9km（DID区域内を集計）あり、主に敦賀駅を起終点として市街地の北側を巡ることができます。



【市内の自転車通行区間の整備状況】



【自転車専用通行帯】



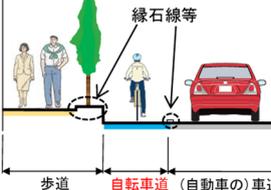
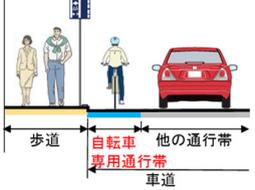
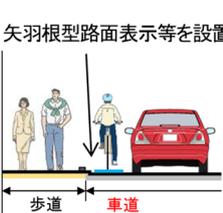
【自転車専用通行帯と
矢羽根型路面表示の混在区間】



【矢羽根型路面表示】

【参考】自転車通行空間の種類と通行方法

- ・安全で快適な自転車通行空間の確保に向け、全国の自治体において「自転車ネットワーク路線」を設定（本市の自転車ネットワーク路線はP17に記載）し、自転車通行空間の整備が進められています。
- ・自転車通行空間は、自転車は「車両」という原則に基づき、車道を通行する自転車の安全性の向上の観点から、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在（自転車とクルマを車道で混在）」のいずれかの整備形態で整備することとなります。
- ・整備形態の選定は、対象区間のクルマの速度や交通量から検討します。ただし、道路幅員の状況等から本来の形態で整備が難しい場合は、他の形態で暫定的に整備する場合があります。

整備イメージ・通行方法	
<p>自転車道</p> 	<p>○クルマの速度が速い区間に整備され、自転車とクルマの通行空間を構造物（緑石や柵等）により分離。幅員は2.0m以上。</p> <p>○普通自転車はこの部分を通行する必要があり、クルマやバイクは通行できない。</p>     <p style="text-align: center;">着色あり 着色なし</p>
<p>自転車専用通行帯</p> 	<p>○車道内で自転車とクルマの通行帯を白破線（車両通行帯境界線）で分離。幅員は1.5m以上（やむを得ない場合は1.0m）。通行空間を青塗りもしくは青線で示す場合が多い。</p> <p>○普通自転車はこの部分を通行する必要があり、クルマやバイクは通行できない。</p>     <p style="text-align: center;">幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
<p>車道混在</p>	<p>○自転車と自動車が車道内で混在通行する道路で、クルマの速度や交通量が少ない区間に整備される。通行位置を青い矢羽根型路面表示で示す場合が多い。</p> <p>○普通自転車はこの部分（車道の左側端）を通行でき、クルマやバイクも通行できるが、通行する自転車に注意が必要。</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p>     <p style="text-align: center;">矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路</p>

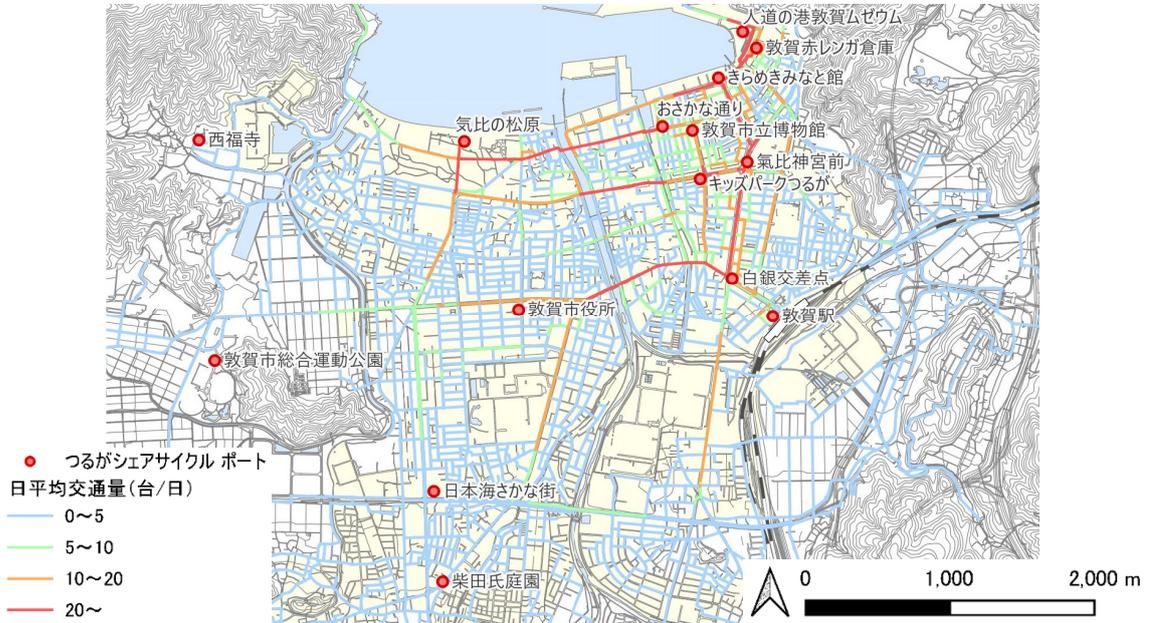
※普通自転車とは、一般に使用されている自転車で、車体の大きさおよび構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で他の車両をけん引していないものを言います（長さ190cm以内、幅60cm以内）。

※「自転車道」「自転車専用通行帯」は、特定小型原動機付自転車（電動キックボード）等も通行できます。

図・写真の出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

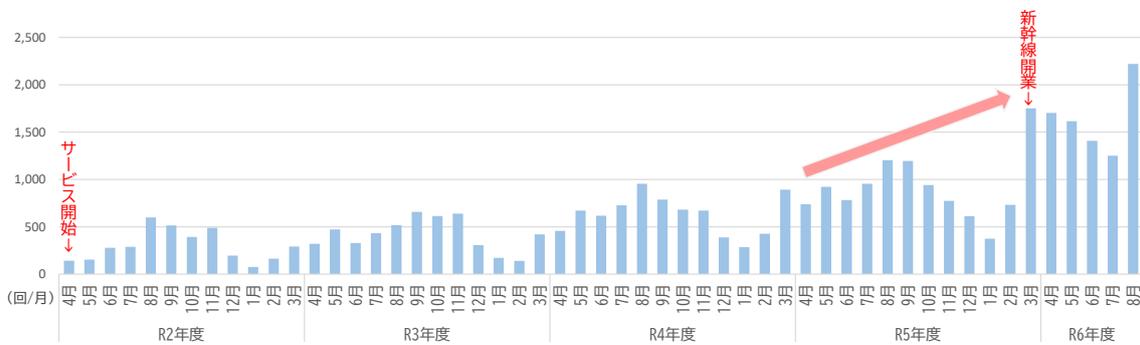
2) シェアサイクル[※]の利用状況

本市では、令和2年4月より「つるがシェアサイクル」がサービスを開始しており、15箇所のポートで81台（R7.3時点）を運用しています。コロナ禍の影響もあり、サービス開始当初の利用回数は微増でしたが、令和6年3月の北陸新幹線敦賀開業を機に大幅に増加しています。一方で、市民におけるつるがシェアサイクルの利用経験はほとんどない状況です。

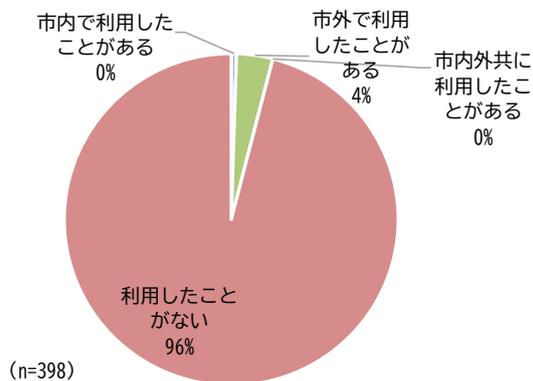


【ポート一覧とシェアサイクルの通行経路】

※通行経路は車両に搭載したGPSより収集し、図は令和6年9月の1ヶ月分のデータの日平均で表示したものです。



【月あたりの利用回数の推移】



【市民アンケート調査】
市民の自転車活用に関する意識や実態を把握するため、無作為抽出した市民1,500名を対象に令和6年11月にアンケート調査を実施しました。
小数点第1位を四捨五入しており、構成比の合計が100%に一致しない場合があります。

【過去1年以内でのレンタサイクル・シェアサイクルの利用有無】

出典：市民アンケート調査

※シェアサイクルとは、都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムであり、路線バス等の機能を補完し、観光振興や地域の活性化等に資するなど、公共的な交通として重要な役割を担っています。

3) 自転車の駅

県では飲食店や商業施設、「道の駅」などの協力により、空気入れや簡易工具の無料貸出、トイレ提供のサービスを行う「自転車の駅」の設置を進めており、市内には11施設があります。

1	ホームスイートホーム
2	パティスリーブルミエ
3	天清酒万寿店
4	KOBORI
5	ささえたまご農園
6	野坂茶屋
7	敦賀さざなみリゾートちょうべい
8	カグル
9	敦賀赤レンガ倉庫 西福寺
10	
11	MC Resort ホテル花城



【市内の自転車の駅と案内サイン】

4) 自転車駐輪場の整備状況

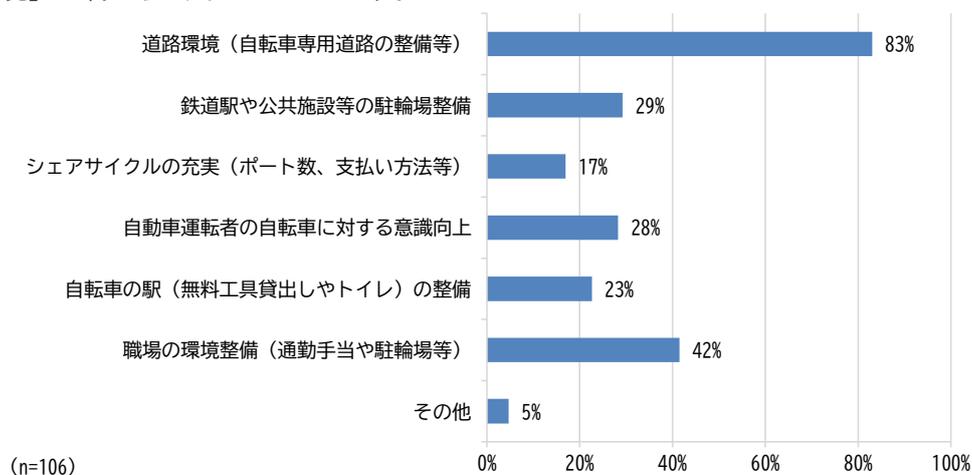
市内の各駅近隣には自転車駐輪場が設置されています。
(敦賀駅周辺：692台、西敦賀駅周辺：20台、栗野駅周辺：18台)。



【敦賀駅西口駐輪場】

5) 今後の自転車利用意向と改善を期待する分野

市民アンケート調査では、自転車利用機会を増やすために改善してほしい分野※として、「道路環境」が特に多く挙がっています。



【自転車利用機会を増やすために改善してほしい分野】

出典：市民アンケート調査

※「自転車の利用環境が改善されれば自転車利用を増やしたい」と答えた人 (全体の約1/4) のみを対象とした設問。

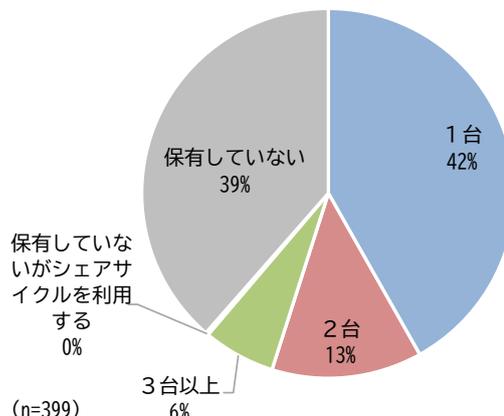
2-2. 自転車の利用状況

1) 自転車の保有台数

自転車を保有する割合は約6割で、自転車を保有していない割合が約4割となっています。

【自転車の保有台数】

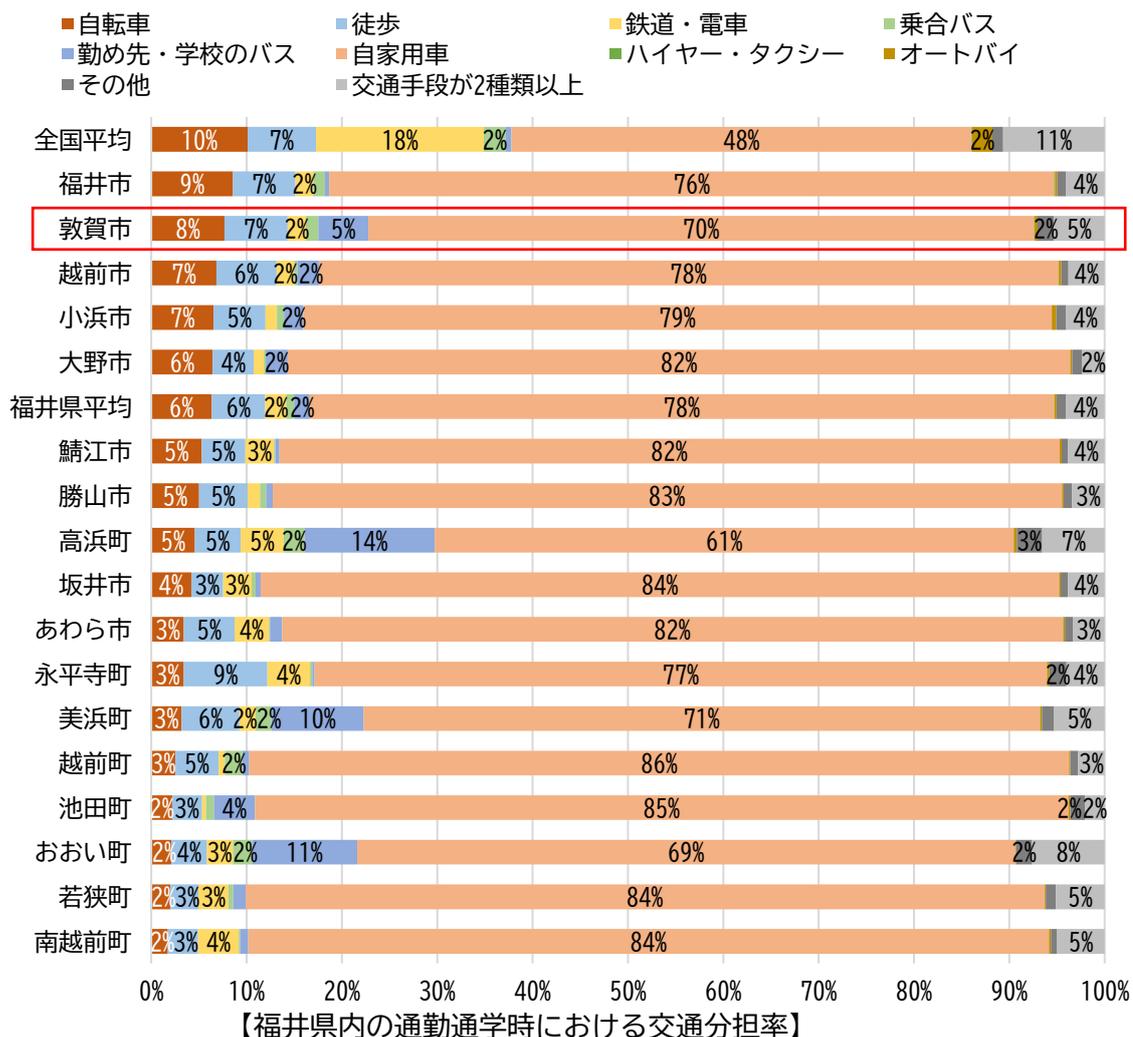
出典：市民アンケート調査



(n=399)

2) 自転車の交通分担率

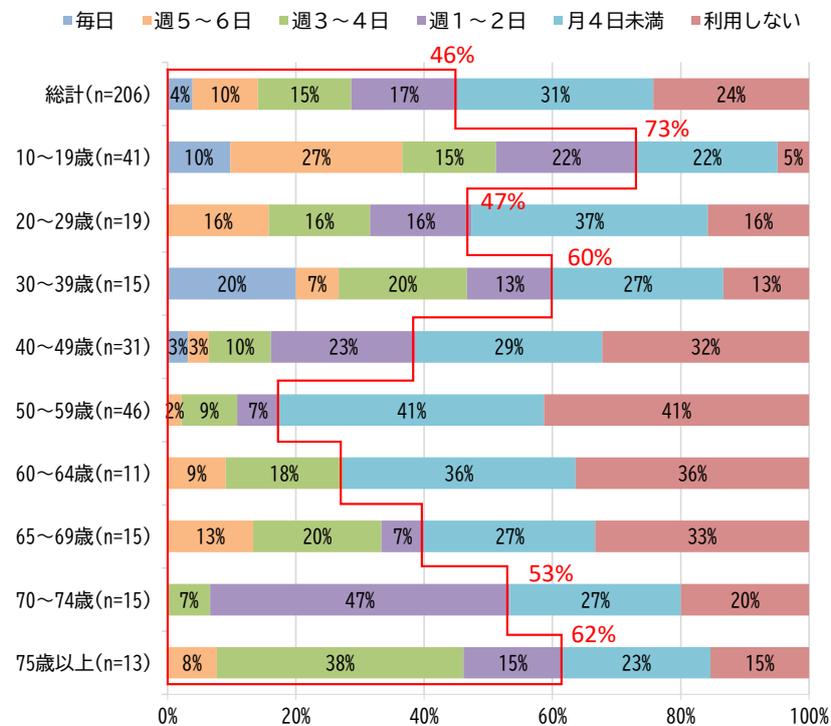
令和2年国勢調査によると、本市の交通分担率は自家用車が約7割と最も高く、自転車が1割弱で続きます。県内の自転車の交通分担率は、福井市が最も高く、本市は2番目となっています。



出典：令和2年国勢調査

3) 自転車の利用頻度

週1日以上利用する割合は5割弱で、10歳代や30歳代、70歳代以上では週1以上の割合が高くなっています。交通分担率における自転車の割合は1割弱と限られますが、利用頻度をみると若年層や高齢者層では、週1回以上利用しています。



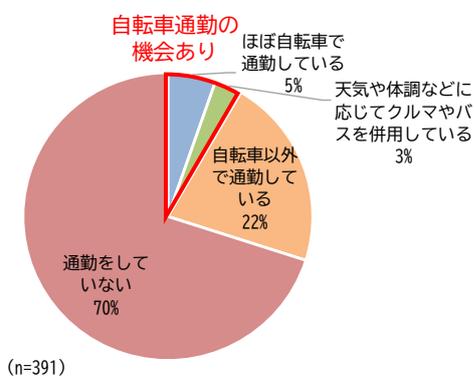
【年代別の自転車の利用頻度】

出典：市民アンケート調査

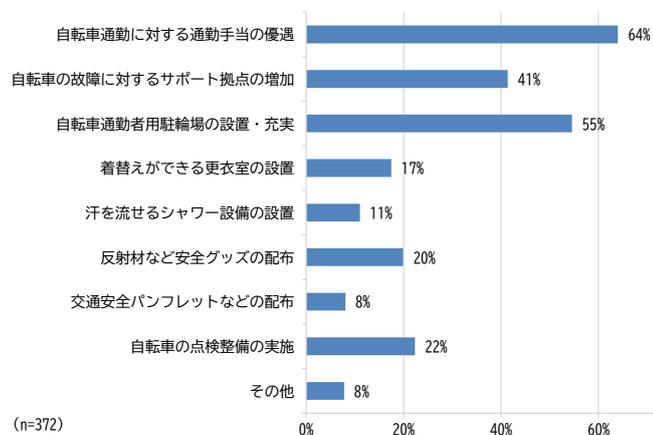
4) 自転車通勤の状況

自転車通勤の機会がある割合は、約1割となっています。

自転車通勤を増やすために必要な取組として、通勤手当の優遇や駐輪場の設置・充実等の意見が挙がっています。



【自転車通勤の状況】

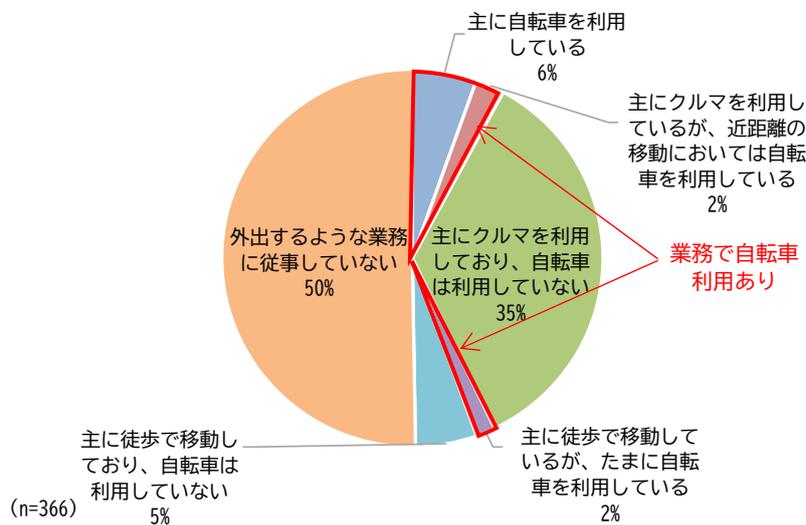


【自転車通勤を増やすために必要な取組】

出典：市民アンケート調査

5) 業務における自転車利用の状況

業務で主に自転車を利用している割合は1割弱で、部分的に自転車を利用する割合も加えると、業務で自転車を利用している割合は約1割となっています。



【業務による自転車の利用有無】

出典：市民アンケート調査

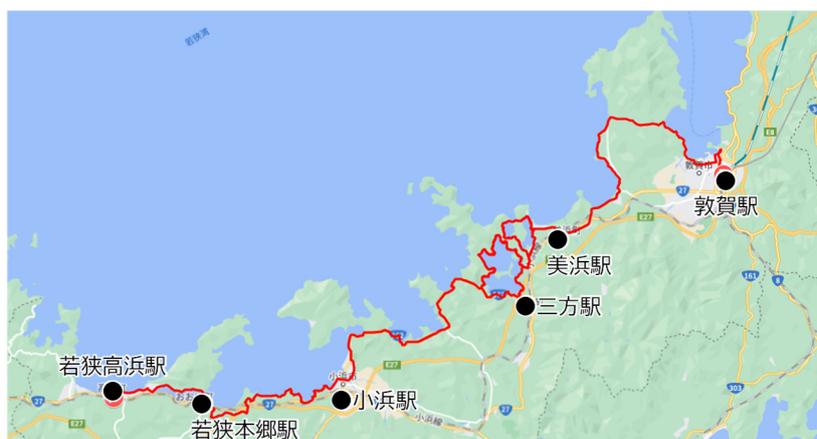
2-3. サイクルツーリズム

1) わかさいくるの取組

県及び嶺南6市町では、嶺南の特徴を活かした誘客の柱の一つとしてサイクリングを位置づけ、「若狭湾サイクリングルート推進協議会」を設立しています。敦賀駅から JR 若狭高浜駅までを結ぶ全長約 126km のサイクリングルートを「若狭湾サイクリングルート（通称：わかさいくる）」と設定し、ナショナルサイクルルートへの指定に向け、走行環境や受入環境の整備、情報発信などを進めています。

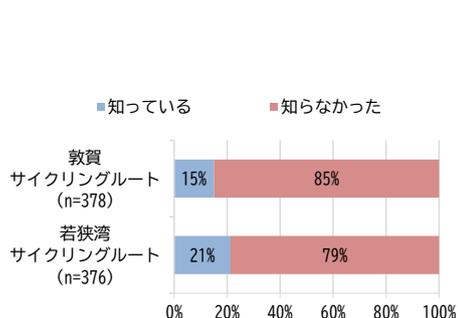


【サイクリングコースの指定状況】

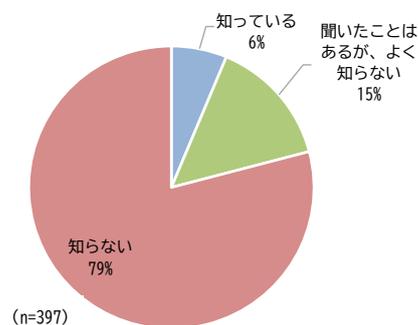


【若狭湾サイクリングルートの全区間】

市民のサイクリングルートへの認知度は、各ルートともに2割前後にとどまっており、わかさいくろで進めている取組の認知度も2割程度に留まっています。



【サイクリングコースの認知度】



【わかさいくろの取組の認知度】

出典：市民アンケート調査

2) 観光 MaaS※の実施

市内の公共交通が連携する MaaS の取組として、コミュニティバスとぐるっと敦賀周遊バス、シェアサイクルが1枚のカードで乗り放題となる「つるが MaaS カード」を敦賀駅の観光案内所で販売しています。



【1日乗り放題となるサービス】

- 敦賀市コミュニティバス
- ぐるっと敦賀周遊バス
- つるがシェアサイクル

【販売金額】

- 大人：2,000 円（税込）
- 子供：1,000 円（税込）

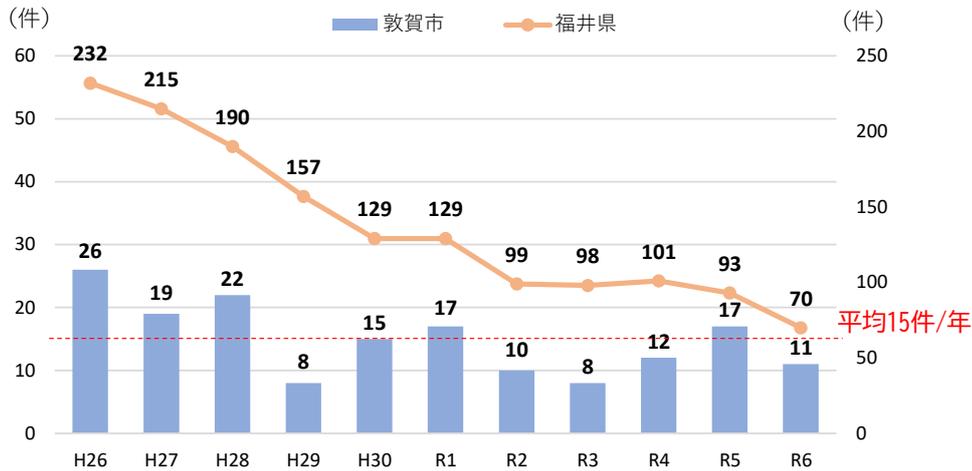
【つるが MaaS カードについて】

※MaaSとは Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに1つのアプリ・支払方法で提供するなど、移動を単なる移動としてではなく、利用者にとって一元的なサービスとして捉える概念。

2-4. 安全・安心

1) 自転車事故の発生状況

県全体の自転車事故の発生件数は、平成27年までは200件/年を超えていましたが、令和2年以降は100件/年程度となっています。本市においては、年によってばらつきがありますが、平均15件/年で推移しています。

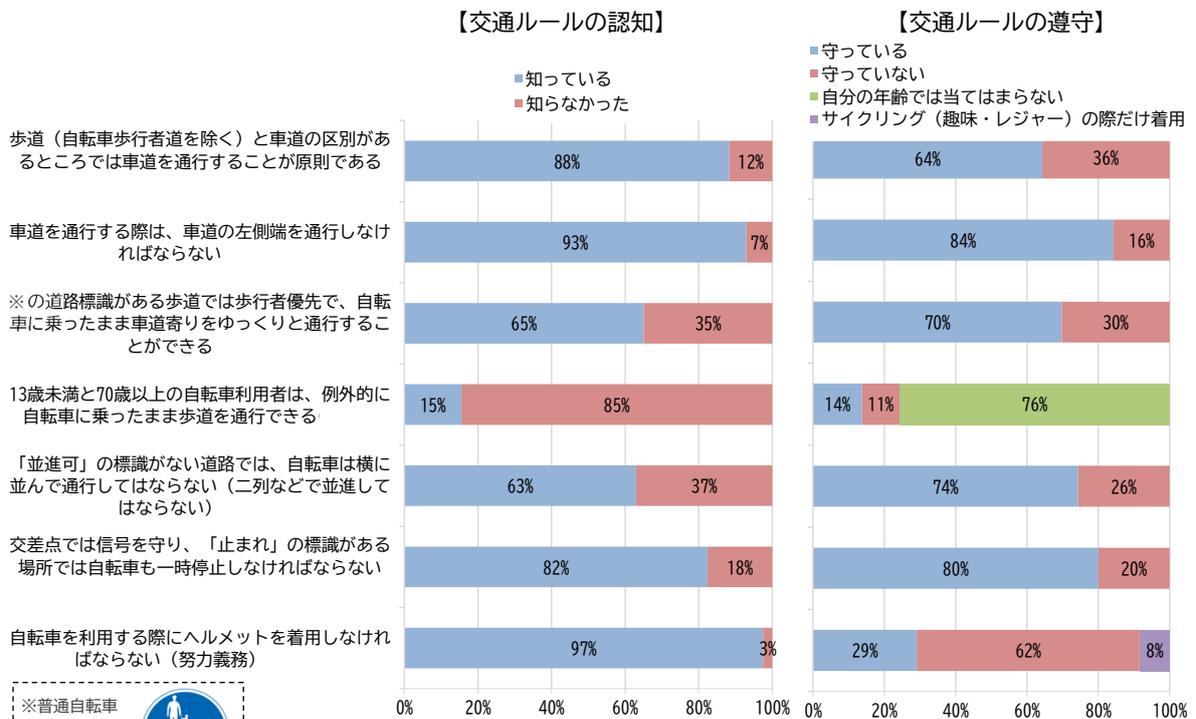


【自転車事故の年別発生件数 (H26-R6. 8 末計)】

出典：福井県警提供データ

2) 交通ルールの遵守状況

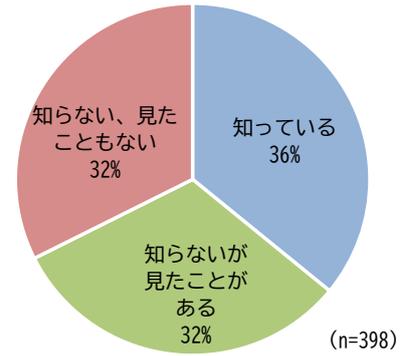
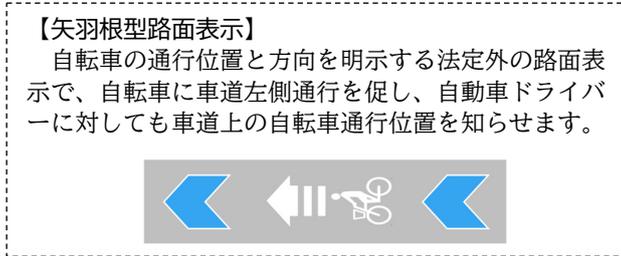
交通ルールの内容により認知率や遵守率が低いものがあり、特に歩道通行ルールに関する認知率、ヘルメット着用に関する遵守率が低くなっています。



【自転車に関する交通ルールの認知・遵守の状況】

出典：市民アンケート調査

また、自転車通行空間を示す矢羽根型路面表示の認知度は4割弱に留まっており、整備とあわせて周知を図ることが必要です。

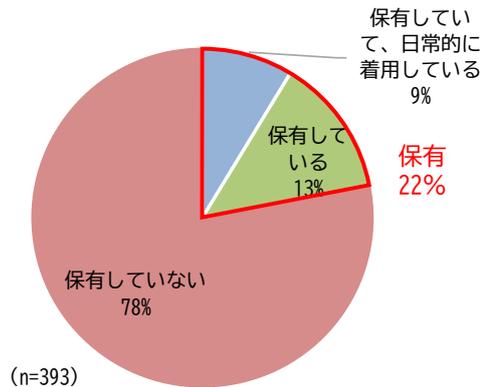


【矢羽根型路面表示の認知状況】
 出典：市民アンケート調査

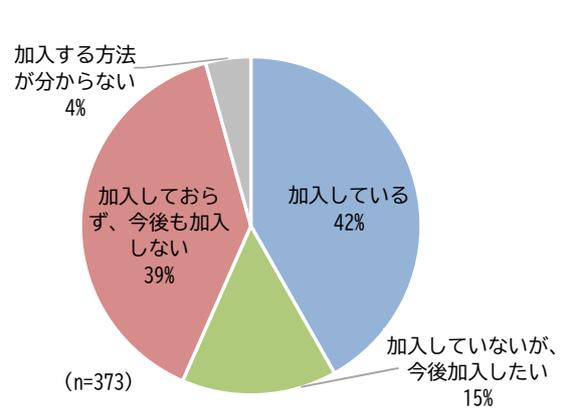
3) ヘルメットの着用状況・自転車損害賠償保険^{※1}への加入状況

ヘルメットを保有している割合は約2割で、日常的に着用している割合は約1割に留まっています。

自転車損害賠償保険への加入率は約4割ですが、民間保険会社が調査^{※2}した全国平均の加入率は7割弱となっています。



【ヘルメットの保有状況】



【自転車損害賠償保険への加入状況】

出典：市民アンケート調査

※1 自転車事故を補償する保険として、①損害保険会社が取り扱う保険（個人賠償責任保険や傷害保険、自動車保険等の特約で付帯する場合もあります）、②自転車安全整備店で自転車を購入・点検整備を受けると付帯されるTSマーク付帯保険等があります。加入の際は、ご自身の加入状況を確認し、契約内容を十分に確認して検討しましょう。

※2 au 損害保険㈱が令和6年1月に実施した、全国の自転車利用者を対象としたインターネット調査では、加入率が65.6%でした。

4) 学校での交通安全教育の実施

市内の全ての小学校、中学校において、毎年、交通安全教育を警察署、交通指導員、市の指導により実施しています。また、市内の高校においても、交通安全教室等が実施されています。

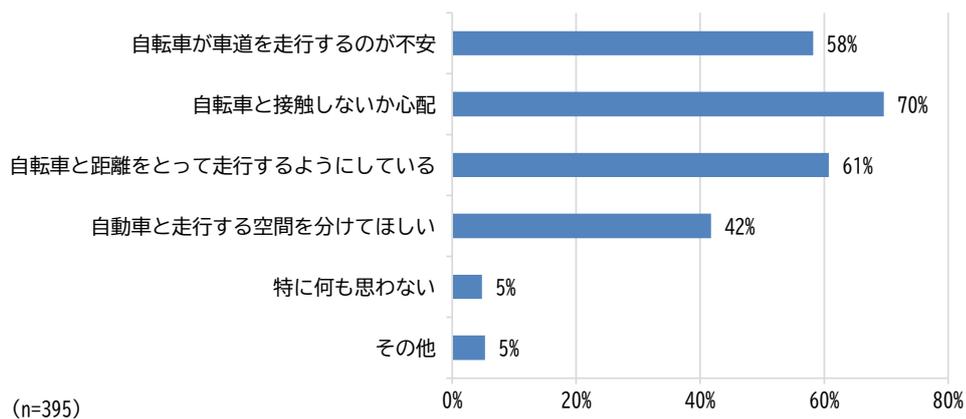


【小学校での交通安全教室】

出典：敦賀市中央小学校 HP

5) 自動車ドライバー等の自転車に対する意識

クルマの運転中や乗車中の自転車に対する意識について、自転車と接触しないか心配、自転車と距離をとって走行するようにしている、自転車が車道を走行するのが不安といった意見が多くなっています。



【クルマの運転中や乗車中の自転車に対する意識】

出典：市民アンケート調査

2-5. 現状と課題の整理

2-1~4で挙げた、各分野の現状と課題をまとめ、方向性を整理します。

進捗状況： ●継続して推進 ▲改善が必要 ◆その他

	現状と課題	今後の方向性
(1) 自転車の 利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ▲自転車通行空間が整備されつつあるが、海側が中心で、面的な自転車ネットワークの構築には不足している。 ●「つるがシェアサイクル」が整備され、新幹線開業に合わせて利用が増加。 ●自転車の駅や駅前に自転車駐輪場が設置されている。 ◆道路環境の改善が期待されている。 	<ul style="list-style-type: none"> →自転車通行空間等の確保と維持管理 →シェアサイクルの利用促進 →公共交通機関、商業施設等との接続強化
(2) 自転車の 利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ▲約4割が自転車を保有せず、40~60歳代で自転車利用が少ない。 ●自転車の交通分担率が県内では高く、自転車の利用頻度は週1回以上が5割程度で若年層や高齢者層で利用あり。 ▲自転車通勤の機会ありは約1割で、通勤手当の優遇や駐輪環境の改善を期待。 ▲業務での自転車利用は1割程度。 	<ul style="list-style-type: none"> →クルマから自転車への利用転換に向けた啓発 →自転車を活用したレクリエーションやイベントの推進
(3) サイクル ツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> ●わかさいくるのナショナルサイクルルート指定に向けた取組を県と連携して推進。 ▲わかさいくるの取組への認知度が低い。 ●路線バスとシェアサイクルサービスが連携したMaaSの取組を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> →わかさいくるを軸にした取組と活用 →観光MaaSの利用促進
(4) 安全・ 安心	<ul style="list-style-type: none"> ◆自転車事故が年平均15件発生している。 ▲認知率や遵守率が低い自転車の交通ルールがある。 ▲自転車通行空間の路面表示に対する認知度が低い。 ▲ヘルメットの着用率、保有率ともに低い。 ▲自転車損害賠償保険の加入率は、全国平均に比べ低い。 ●小学校、中学校、高校での交通安全教室を継続的に実施。 ●自転車との接触を心配する自動車ドライバーが多い。 	<ul style="list-style-type: none"> →交通事故に備える取組の推進

3. 基本目標・基本方針



3-1. 基本目標

本市では、様々な自転車利活用の取組を推進していますが、安全で快適な自転車利用環境の創出やクルマからの自転車への利用転換の促進、サイクルツーリズムの推進、また、自転車事故のない安全安心な利用の促進に向け、各分野で課題を有しています。

本計画においては、国・県の推進計画や各分野における課題を踏まえ、市民の様々なライフスタイルへの自転車の浸透、ナショナルサイクルルートへの指定を目指すわかさいくるの取組と連携したサイクルツーリズムの推進等を図るため、誰もが安全で快適に、そして楽しく、自転車を利活用することができるまちづくりを目指すことを基本目標とします。

【基本目標】

誰もが安全で快適に、楽しく自転車を利用できるまち つるが

3-2. 基本方針

基本目標の実現に向け、各分野で多様な施策に取り組みます。

分野	基本方針	具体的な方針
自転車の利用環境	自転車利用者に優しい環境づくり	1) 自転車通行空間等の確保と維持管理 2) シェアサイクルの利用促進 3) 公共交通機関、商業施設等との接続強化
自転車の利用状況	クルマに依存しないライフスタイルの推進	1) クルマから自転車への利用転換に向けた啓発 2) 自転車を活用したレクリエーションやイベントの推進
サイクルツーリズム	サイクルツーリズムの推進による地域振興	1) わかさいくるを軸にした取組と利活用 2) 観光 MaaS の利用促進
安全・安心	事故の無い安全で安心な社会の実現	1) 交通事故に備える取組の推進

4. 自転車活用推進施策



4-1. 自転車利用者に優しい環境づくり



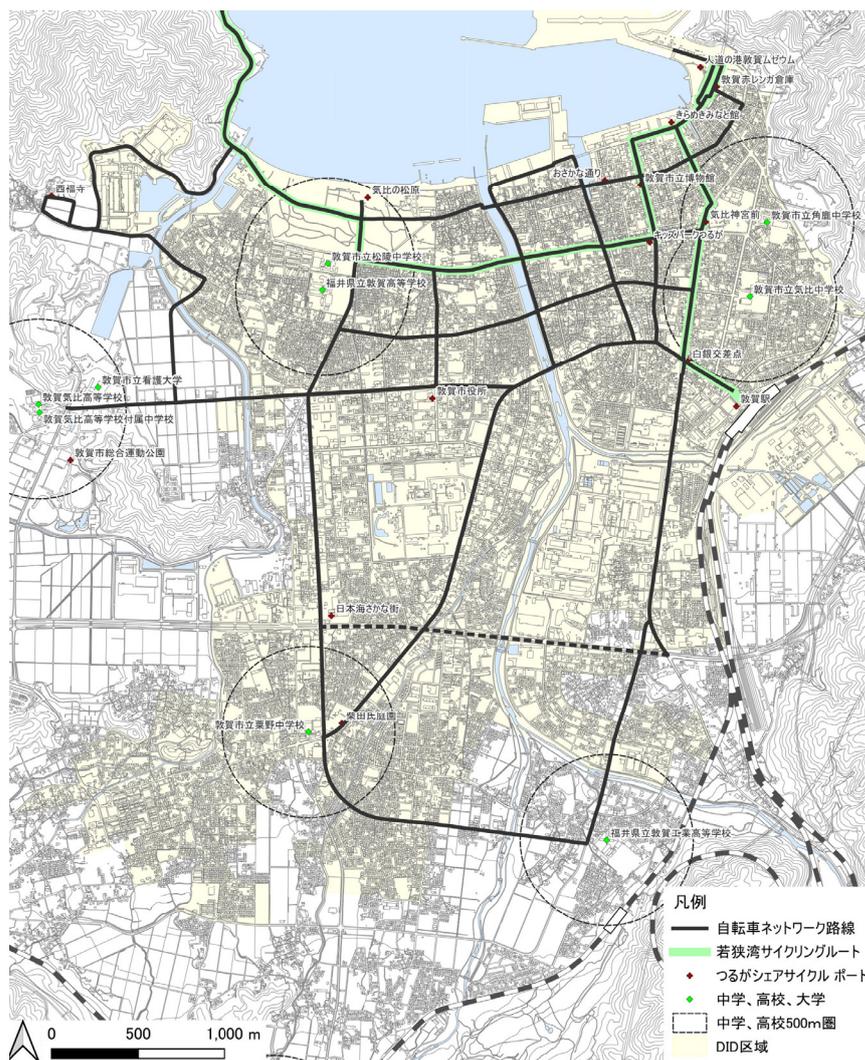
1) 自転車通行空間等の確保と維持管理

① 自転車通行空間の確保と維持管理

自転車通行実態や敦賀市自転車活用推進会議※¹での議論により選定した「敦賀市自転車ネットワーク路線」を対象として、利用者ニーズや地域状況を踏まえ、優先度の高い路線※²等から自転車通行空間整備を行います。自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、本計画の計画期間にとらわれず中長期的な視点にたち、将来の道路改良やまちづくり、道路交通状況の変化等を踏まえ、段階的に整備することとします。

市街地の自転車通行空間の整備形態や整備手法の検討にあたっては、関係機関である国、県、警察等と連携を図り、自転車事故の発生状況等を確認しながら、「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）」に基づいて実施します。

自転車通行空間の整備にあたっては、沿道住民や学校に周知を図り、正しい通行方法の普及に努めるとともに、設置した路面表示等の維持管理に努めます。



【自転車ネットワーク路線】

- ※¹ 敦賀市自転車活用推進計画の策定に向けた検討会議で、学識経験者、交通事業者、観光協会、市民（高校生、サイクリスト）、行政関係者が参加。
- ※² 優先度の高い路線として、中学校・高校や交通結節点の周辺、買物や観光等での移動ニーズが高いエリアの路線を想定。
- ※³ 自転車ネットワーク路線の破線区間（国道27号）は、交通規制や道路交通状況等を踏まえ、将来的に自転車ネットワーク路線への選定を検討。

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が示す9つの選定基準を踏まえ、本市における適用方針を設定し、地図上で該当区間の重ね合わせをしながら、「敦賀市自転車活用推進会議」での議論により検討しました。

【路線の選定基準の考え方と選定の流れ】

路線の選定基準 (国ガイドライン)		本市における適用方針
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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	➡	●シェアサイクルの利用が多い区間 (R6.9データで平均10台/日の通行がある区間)
②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	➡	●自転車関連事故 (H26-R6.8末) が2件/区間以上発生している区間
③自転車通学路の対象路線	➡	●中学校・高校周辺 500m圏で自転車事故等が多い区間
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	➡	●サイクルツーリズムの観点から、若狭湾・敦賀サイクリングルート等
⑤自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	➡	※該当なし
⑥既に自転車の通行空間が整備されている路線	➡	●自転車通行空間の整備路線
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	➡	※該当なし
⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）	➡	※該当なし
⑨その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	➡	※選定状況を踏まえて設定

該当区間を抽出して、地図上で重ね合わせ

➡ 自転車ネットワーク候補路線を整理

「敦賀市自転車活用推進会議」で議論し、自転車ネットワーク路線を選定

②歩行者・自転車優先のまちづくり

道路管理者と公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や、生活道路への大型車両や通過車両の流入の抑制を図るため、「ゾーン 30 プラス」等の整備を推進し、狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施します。

2) シェアサイクルの利用促進

①シェアサイクルの利用促進

敦賀駅から市内の観光拠点を周遊する観光二次アクセスを目的として整備した「つるがシェアサイクル」は、観光客をはじめ、様々な目的で本市を訪れる人が自由に市内を移動するための交通サービスの一角です。

北陸新幹線敦賀開業により敦賀駅経由で本市を訪れる人が急激に増加する中、来訪者の多様な交通ニーズを把握し、利便性の高いサイクルポートの配置を検討します。

3) 公共交通機関、商業施設等との接続強化

①「自転車の駅」の周知

快適に自転車が利用できる環境づくりのため、県と連携して、公共施設や飲食店、宿泊施設等に対し、自転車利用者に空気入れや工具、トイレ、駐輪場を無料で提供する「自転車の駅」の設置を働きかけます。また、自転車利用者に広く利用してもらうため、イベントや観光施設等において「自転車の駅」の周知を行います。

②自転車駐輪場の維持管理

鉄道駅前に設置した自転車駐輪場について、安全で快適に駐輪できるよう、施設の維持管理、放置駐輪の撤去や防止に向けた周知啓発活動を行います。

4-2. クルマに依存しないライフスタイルの推進

1) クルマから自転車への利用転換に向けた啓発

① 日常的な自転車利用に向けた広報啓発

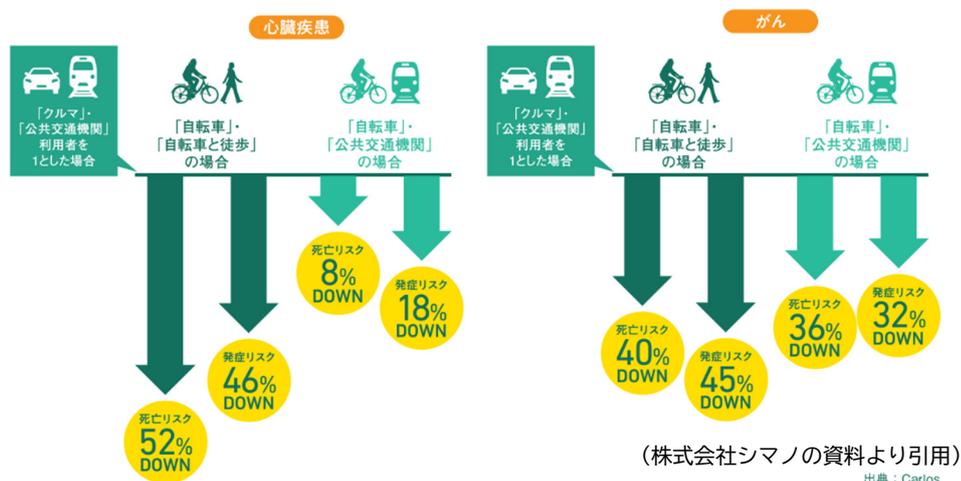


クルマから自転車への転換による健康増進効果をはじめとする自転車による効用を整理し、市民へ広報啓発することでクルマから自転車への利用転換を図ります。

また、カーボンニュートラルやSDGsに関する取組として、公共交通機関や自転車などを利用するスマートムーブ（エコで賢い移動手段の選択）を呼びかけます。

【参考】通勤時の移動手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

- 平成 29 年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんや心臓疾患による死亡リスクが低いことが示されています。



【参考】デコ活ふくい「ふく eco アプリ」

- 福井県では観光に配慮した行動を促進するため、スマートフォンアプリを活用して、県民に脱炭素につながる行動「エコアクション」の取組を促しています。



(環境ふくい推進協議会)

②自転車通勤や業務での利用促進

自転車通勤を導入する企業等を拡大するため、社員の健康増進や会社のイメージアップといったメリットや、自転車通勤に対応した通勤手当の制度例等を企業に対して広報啓発します。また、毎週金曜日にクルマでの通勤を控える「カー・セーブ運動」による、自転車通勤への転換を広報啓発します。

併せて、業務における短距離の移動を行う際に、自転車の利用を呼びかけ、クルマから自転車への転換を促します。また、同時に、安心して利用できるよう、業務内での自転車利用に係る保険の加入を呼びかけます。

【自転車通勤導入に関する手引き】
(自転車活用推進官民連携協議会)



2) 自転車を活用したレクリエーションやイベントの推進

①自転車を活用したレクリエーションの実施

体力の維持や健康増進が目的のレクリエーションとして、自転車利用を推進するため、関係団体と連携し、気軽に参加できるポタリング※イベントの実施やテーマを設けたサイクリングイベントの開催を支援します。

【サイクリングツアーのイメージ】



※ポタリング：目的地を特に定めることなく自転車で散歩するようにゆったり走ること。

②自転車に親しむ機会づくり

地域でのサイクリングイベントなどを行うサイクリングリーダーの養成支援、地域での自転車イベントの開催支援により、自転車利用の機会を創出します。

4-3. サイクルツーリズムの推進による地域振興



1) わかさいくるを軸にした取組と利活用

①サイクリング環境の整備・維持

若狭湾サイクリングルート、敦賀サイクリングルートにおいて迷わず安全に走行できる環境を整備するため、車道上の青い矢羽根等の統一的な路面表示、案内看板等を設置し、適切に維持管理します。



【市内ルートの整備状況】

②マップやHPでの分かりやすい情報発信

観光協会等と連携し、自転車利用者に市内の見どころやルートを分かりやすく紹介するマップ、シェアサイクルの情報等を周知します。



【観光案内のデジタルマップ】
(Dig the Local つるが~Gourmet & History~
株式会社 Stroly 制作)

③「自転車の駅」の周知【再掲】

快適に自転車が利用できる環境づくりのため、県と連携して、公共施設や飲食店、宿泊施設等に対し、自転車利用者に空気入れや工具、トイレ、駐輪場を無料で提供する「自転車の駅」の設置を働きかけます。また、自転車利用者に広く利用してもらうため、イベントや観光施設等において「自転車の駅」の周知を行います。

④サイクリングツアーの実施に向けたガイドの育成

市内のサイクリングルートやシェアサイクルの設置環境等を活かしたサイクリングツアーの実施に向け、県や観光協会、民間事業者等と連携しながら、サイクリングガイドの養成を進めます。

2) 観光 MaaS の利用促進

①つるが MaaS カードの利用促進

公共交通を利用した市内周遊の促進や利便性向上に向け、路線バスとシェアサイクルが連携した「つるが MaaS カード」の販売を継続します。

4-4. 事故の無い安全で安心な社会の実現



1) 交通事故に備える取組の推進

①自転車利用者に対する交通安全意識の向上

関係機関・団体と連携し、交通安全県民運動期間等の機会に「自転車安全利用五則」の活用により、自転車の通行ルール等の周知を図ります。また、令和6年11月から自転車運転中にスマートフォン等を使用する「ながら運転」（「ながらスマホ」）の罰則が強化され、また、自転車の酒気帯び運転が新たに罰則の対象とされており、罰則強化の周知も含めて、自転車利用者や学校の保護者等に啓発を行います。



【自転車安全利用五則の案内チラシ】
(福井県)

②自転車の安全性の確保

整備不良の自転車利用による事故を防止するため、交通安全教育等の機会を通じて、自転車の定期的な点検整備の重要性に関して自転車販売店や学校とも連携して周知します。

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の点灯の徹底と自転車の側面等への反射材用品の取付け促進など、自転車の被視認性の向上を図ります。

③学校等における交通安全教室開催等の推進

幼稚園や保育園、小学校、中学校、高等学校等において、子どもの発達段階に応じた自転車の安全利用や安全に行動する力を身につける交通安全教室等を実施するとともに、研修会による交通ボランティア等関係団体の指導力向上を図ります。



【就学前交通安全教室の実施】

④自転車利用時のヘルメット着用の啓発

令和5年4月施行の道路交通法の一部改正により、自転車の乗車用ヘルメットの着用努力義務が課されており、また、令和3年制定の福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例により、中学生以下の児童等にヘルメットを着用させる努力義務が保護者に対し設けられています。併せて、令和8年度から高校生のヘルメット着用を自転車通学の許可条件とします。

ヘルメットの着実な着用に向けて、小・中学生、高校生に対しては交通安全教室等を通して、高齢者や大人には交通安全県民運動や交通安全実践事業所等へのヘルメット着用の呼び掛け等を行うことによりヘルメットの着用を推進します。

⑤自転車損害賠償保険の加入促進

県内では令和4年7月から条例で自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されています。自転車利用者に対し、自転車事故による高額な賠償が発生した事例を紹介するなどの広報啓発を行い、万一の事故に備え、保険の加入を促します。

自転車販売店と協力して、自転車購入時に自転車安全整備士による安全点検を受けることで取得できるTSマーク（自転車保険が付帯）の取得を進めます。

【自転車保険の加入等を周知するチラシ】
（福井県）



⑥指導啓発活動の推進、違反に対する指導取締り

違反行為を防止するため、地域交通安全活動推進委員やボランティア等の交通関係協力者、行政、関係機関・団体、地域住民において指導啓発活動を推進します。

指導啓発活動における指導技術の向上を図るため、交通安全啓発に関するボランティア等に対し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する講習会等を開催します。

⑦自動車運転者に対する交通安全意識の向上

自動車運転者に向けた自転車の交通ルールの周知に向け、交通安全県民運動期間等の機会に、県や県警と連携しながら、「自転車安全利用五則」についての広報啓発を図ります。

【参考】思いやり1.5m運動

- ・愛媛県では、クルマのドライバー等に対し、自転車の側方を通過するときは1.5m以上の安全な間隔を保つか、または、徐行するよう呼び掛ける取組が行われています。



5. 計画の推進に向けて



5-1. 計画の推進体制

本計画は、庁内関係部局や関係機関・団体及び市民等と密に連携を図り、各種自転車施策を推進します。

計画の進捗状況については、学識者や関係者により構築する「敦賀市自転車活用推進会議」においてフォローアップに合わせて報告します。

5-2. 計画のフォローアップ

計画の進捗については「5-1. 計画の推進体制」に基づき、適宜進捗をフォローアップします。フォローアップ結果を踏まえて、達成状況や各種取組の進捗状況を確認します。

本計画の計画期間は、令和7年度～11年度の5年間ですが、国の自転車活用推進計画の見直し及び本市の総合計画や各種関連計画の見直し、自転車利用実態の変化等を踏まえるため、適宜、見直しを行います。

5-3. 成果指標

本計画では、各施策の実現に向け基本方針毎に目標指標を設定し、達成状況を確認します。

分野	基本方針	目標指標
自転車の利用環境	自転車利用者に優しい環境づくり	つるがシェアサイクルのポート数 15ポート (R6) → 18ポート (R11)
自転車の利用状況	クルマに依存しないライフスタイルの推進	自転車の利用頻度 (週1回以上利用) 45% (R6) → 50% (R11)
サイクルツーリズム	サイクルツーリズムの推進による地域振興	つるがシェアサイクルの利用回数 17,257回 (R6.2~R7.1) → 20,000回 (R11)
安全・安心	事故の無い安全で安心な社会の実現	自転車事故の発生件数 15件/年 (H26~R5) → 15件/年以下 (R7~11) 自転車損害賠償保険の加入率 42% (R6) → 50% (R11) ヘルメットの保有率 22% (R6) → 30% (R11)



○敦賀市自転車活用推進会議 委員名簿

所属	役職	氏名	備考
福井工業大学工学部建築土木工学科	教授	吉村 朋矩	
敦賀観光バス株式会社	所長	越坂 一芳	
西日本旅客鉄道株式会社 敦賀駅	副駅長	前 功太郎	
株式会社ハピラインふくい	企画課 主事	野坂 藤生	
敦賀シェアサイクル事務局 (敦賀駅オルパーク)	コンシェル ジュ	田邊 柚	
(一社) 敦賀観光協会	主事	村田 里菜	令和7年1月 末まで
(株) 港都つるが観光協会	観光営業 部長	拝地 正徳	令和7年2月 より
福井県立敦賀高等学校	情報経理科 1年	井畑 琉唯	
福井県立敦賀高等学校	情報経理科 1年	嶽 昂瑛	
福井県立敦賀高等学校	普通科 1年	寺地 美羽	
高野建具店サイクリングチーム		山口 伸一	
国土交通省近畿地方整備局福井国道事務所 敦賀国土維持出張所	所長	河合 洋明	
福井県交流文化部観光誘客課 若狭湾サイクリングルート推進室	室長	桑原 景子	
福井県新幹線・交通まちづくり局 交通まちづくり課	課長	中出 博行	
福井県嶺南振興局敦賀土木事務所 管理用地課	課長	田辺 徳広	
福井県嶺南振興局敦賀土木事務所 道路課	課長	吉田 邦夫	
福井県敦賀警察署 交通課	課長	小西出 佳徳 岩崎 哲也	
敦賀市市民生活部生活安全課	課長	横川 裕司	
敦賀市まちづくり観光部観光誘客課	課長	橋本 大樹	
敦賀市建設部 道路河川課	課長	森下 正則	
敦賀市教育委員会事務局 学校教育課	課長	戸羽 嘉和	

敦賀市自転車活用推進計画

令和7年3月 策定

発行 敦賀市

編集 まちづくり観光部 交通政策課

〒914-8501 福井県敦賀市中央町2丁目1-1

TEL : 0770-22-8232 FAX : 0770-23-4127
