

長野市自転車活用推進計画

自転車さっそうで「ながの」を早さっそう爽と
～自然・健康・家計にやさしいまち～

令和2年7月

長野市

目 次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の対象範囲.....	1
3 計画の期間	1
4 計画の位置付け.....	2
第2章 長野市における現状と課題	3
1 現状.....	3
2 市民意識	9
3 課題.....	11
第3章 計画の基本的な考え方	15
1 キャッチフレーズ.....	15
2 目標像.....	15
3 目標像を達成するための基本方針	15
4 計画の体系図	16
第4章 自転車の活用に向けた施策	17
第5章 自転車ネットワークの構築	25
1 基本方針	25
2 計画目標	25
3 計画エリア	25
4 自転車ネットワーク路線	25
5 優先整備路線	25
6 整備形態	31
7 整備計画	31
第6章 実施スケジュール	34
第7章 計画の推進体制と進捗管理	35
1 推進体制	36
2 進捗管理	36
3 計画の達成度をはかる指標.....	37
第8章 参考資料	38
1 上位・関連計画の概要	38
2 自転車の特性と現状	45
3 市民意識	53
4 用語集	61

第1章 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

自転車は、もっともエコでありながら、移動手段として大きなポテンシャルを有している優れた交通手段です。しかしながら、急激に進んだモータリゼーションの波を受け、一般的には「歩道を走行するもの」といった誤った認識の下、その能力を過小評価されてきた面があるといえます。

持続可能な社会のあり方が求められる中、平成 29 年 5 月 1 日に「自転車活用推進法」が施行されました。この法律は、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな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、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念としています。法の施行に伴い、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。この計画は、いわゆる自転車の活用の推進に関しての基本となる計画であり、第 11 条には、市町村計画の策定について努力義務が規定されています。

本市では、これまで自転車に関する総合的な計画を策定した経過はありませんでした。しかし、人口減少・少子高齢化が進む中、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進するに当たって、法に掲げる基本理念を踏まえ、交通手段の一つとしてのみならず、環境負荷の低減や健康増進、観光振興など多岐にわたる場面で、自転車の果たす役割が重要になってきています。

そこで、「安全で安心な自転車通行空間の整備を推進し、自転車を活用した魅力あるまちづくり」を目指した取り組みを行うことを目的として、「長野市自転車活用推進計画」（以下、本計画とします）を策定し、以下の事項に取り組みます。

- 長野市の交通体系における自転車の位置づけと役割の明確化
- 自転車通行空間の確保と計画的な整備の推進
- 安全・安心な自転車利用に向けた広報啓発の推進
- 環境負荷の低減、健康増進、観光振興等地域の実情に応じた施策の策定

2 計画の対象範囲

長野市全域を対象とします。

3 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である「長野市公共交通ビジョン」との整合を図るため、令和 2 年度（2020）から令和 6 年度（2024）までとします。ただし、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

4 計画の位置付け

本計画は、自転車活用推進法第 11 条の規定に基づく、市町村自転車活用推進計画とします。また、「第五次長野市総合計画」、「長野市公共交通ビジョン」、「長野市地域公共交通網形成計画」、「長野市都市マスタープラン」、「第 10 次長野市交通安全計画」を上位計画とし、その他の関連計画との整合を図ります（図 1 参照）。

さらに、国及び長野県において「自転車活用推進計画」が策定されていることから、これらの計画を勘案し、長野市の実情に応じた計画とします。

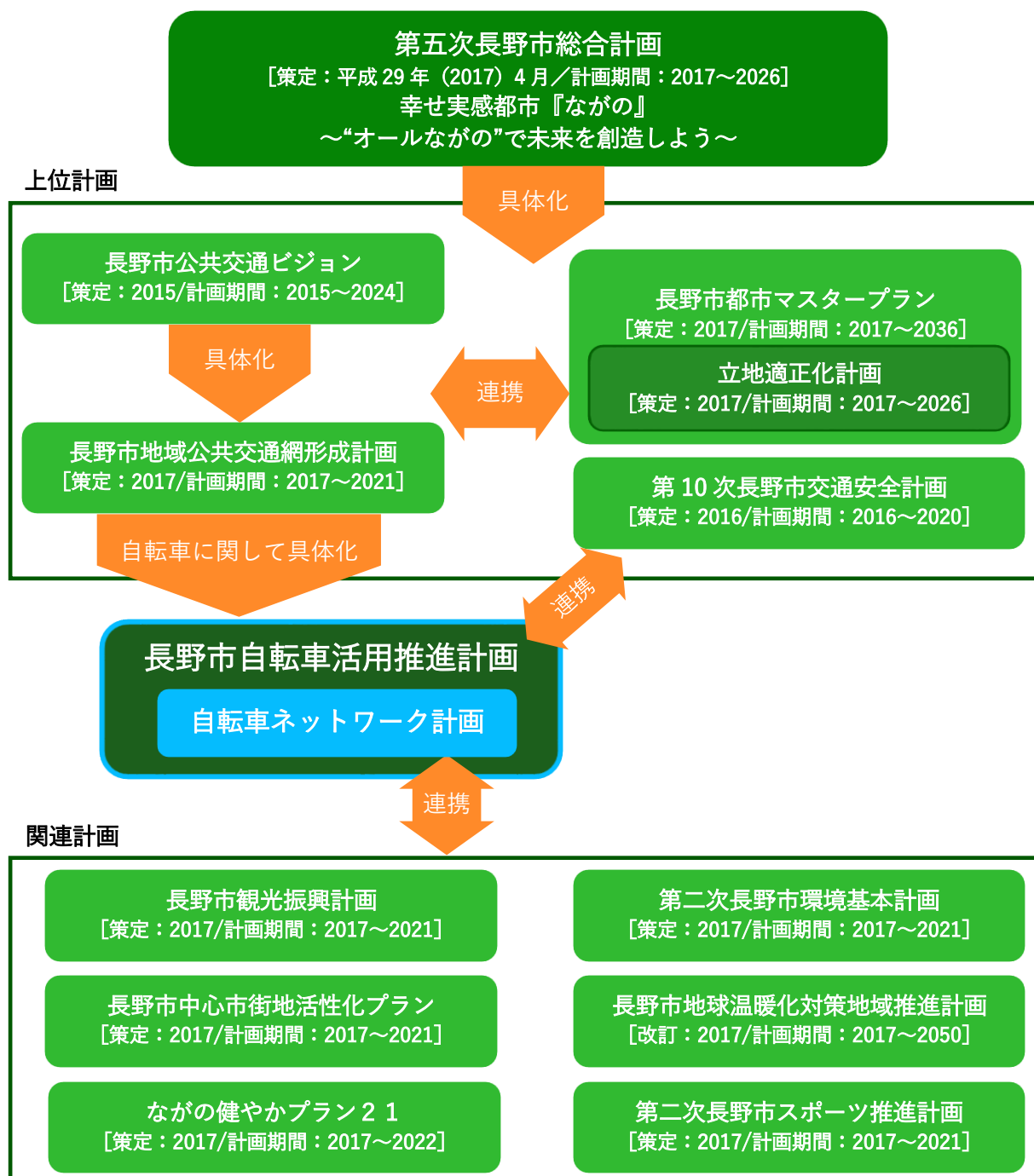


図 1 上位・関連計画の体系

第2章 長野市における現状と課題

1 現状

(1) 立地条件

長野市は人口 377,598 人（平成 27 年（2015）国勢調査による）の都市です。

長野市において自転車に乗ることをためらわせる自然条件としては、「坂」と「雨や雪」が挙げられます。

変速機能が充実した軽量なスポーツ車の利用者はともかく、多くの自転車利用者はできる限り起伏の少ない平坦な道での利用を望みます。本市は市域の 7 割以上が坂道の多い中山間地域であり、それら地域での自転車の利用は限られたものとなることが想定されます。

気候に関しては、長野県が全県的に内陸特有の気候が明瞭であり、特に長野盆地から上田・佐久盆地にかけては特に雨が少ない地域です（表 1 参照）。しかし、冬には北部は季節風の影響で雪の日が多い傾向にあり、また低温となることから路面凍結も発生し、自転車利用には厳しい天候となります。

表 1 県内の主な地点の年間降水量平年値*1

長野	932.7mm	上田	890.8mm
松本	1,031.0mm	飯田	1,611.5mm
木曽福島	1,884.9mm	全国都道府県平均*2	1,822mm

出典：長野地方気象台ウェブサイト

*1 平年値は昭和 56 年～平成 22 年

*2 全国都道府県平均は「統計でみる都道府県の姿 2018」（総務省統計局）

(2) 健康

自転車は身体を動かす乗りものであり、健康増進の効果が期待できます。

市民を対象としたアンケート（平成 28 年度まちづくりアンケート、図 2 参照）によると、自身の生活習慣において改善すべきこととして「運動不足」を挙げた人が回答者の約 7 割にのぼりました。多くの人が運動の必要性を感じていることがうかがえます。

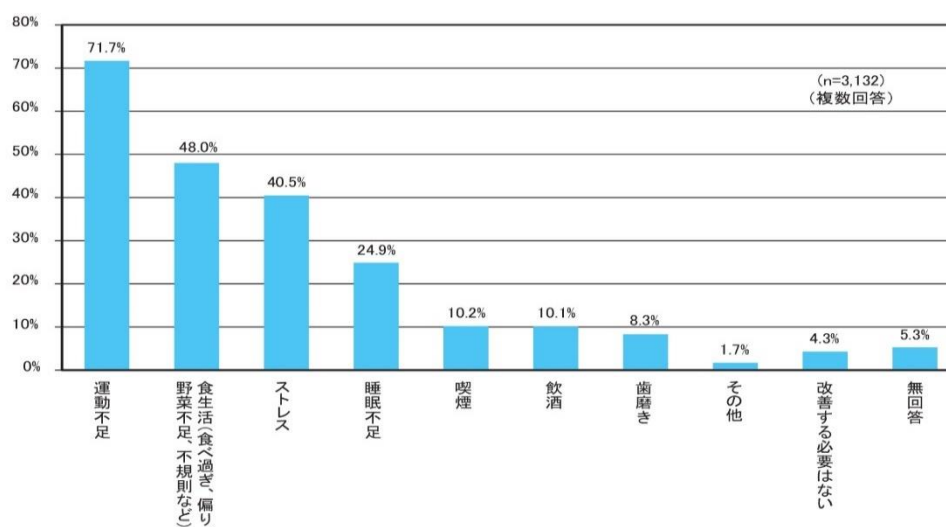


図 2 生活習慣で改善する必要があると思うもの

出典：平成 28 年度まちづくりアンケート

運動を行っている成人の割合（図3参照）をみると、週1回以上・週3回以上ともに増加傾向にあります。日常生活において自転車を活用することで、運動の頻度をさらに向上させることが期待できます。

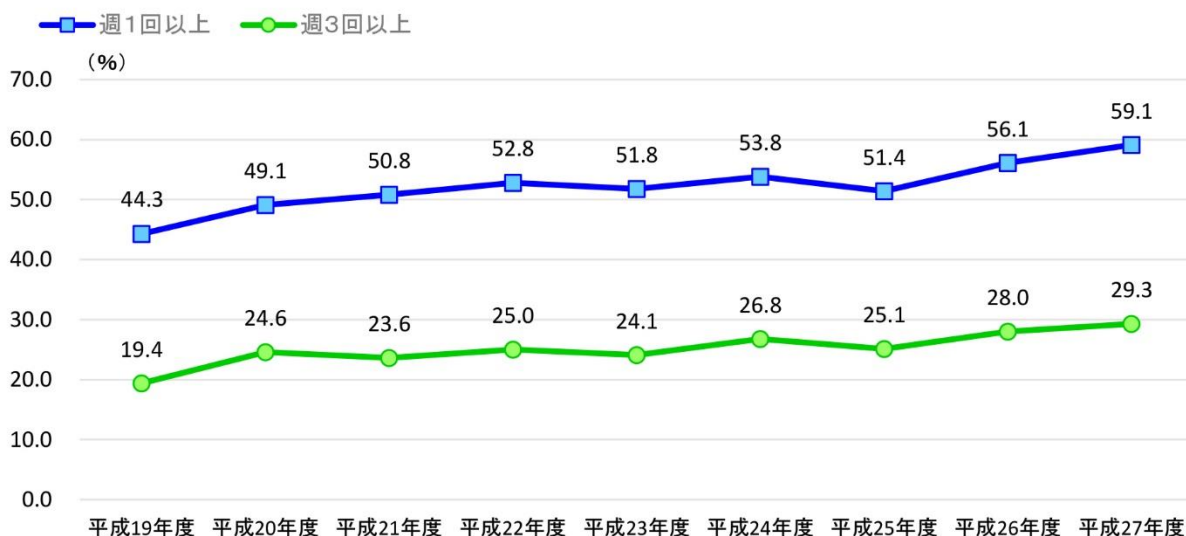


図3 スポーツ活動を行っている成人の割合

出典：第二次長野市スポーツ推進計画（データはまちづくりアンケート）

(3) 環境

地球温暖化の主因とされている二酸化炭素（CO₂）等の温室効果ガスの長野市における排出量は、平成28年度（2016）の推計が220万5,391トン（CO₂換算）となっています。このうち、自動車の排出ガス等が含まれる運輸部門は、全体の約2割を占めています（図4左参照）。また、一般家庭の1世帯当たり（図4右参照）でみると、自動車の年間燃料消費量はガソリン換算で約512ℓ、温室効果ガスはCO₂換算では約1.19トンを排出していることになり、その割合は家庭で出される温室効果ガスの約1/4に相当します。

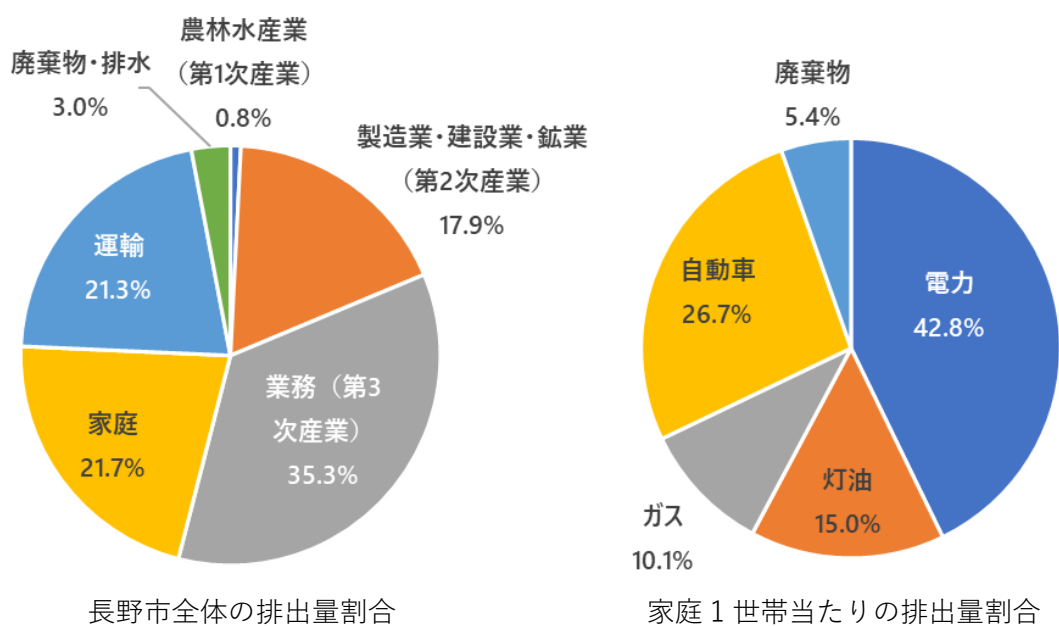


図4 長野市における温室効果ガス排出量（平成28年度）

出典：長野市の温室効果ガス排出量について 2016（H28）年度版

(4) 交通

長野市など5市3町村を対象範囲とする平成28年の第3回長野都市圏パーソントリップ調査の結果（図5参照）によると、平成元年に実施した同調査と比較して、自動車利用の割合が増加している一方、自転車は減少しています。

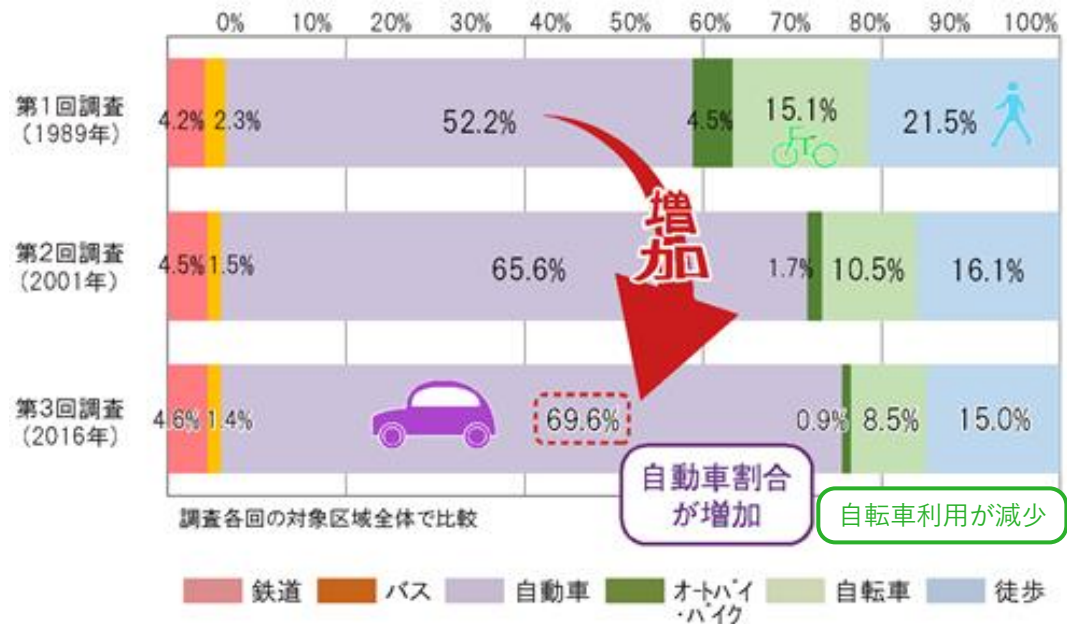


図5 外出の際の移動手段

出典：第3回長野都市圏パーソントリップ調査結果（平成28年、一部追記）

自動車の利用は短距離でも高くなっており、約5kmであれば最も短時間で目的地に到着できるとされる自転車の利用は、短距離であっても低い現状です（図6参照）。

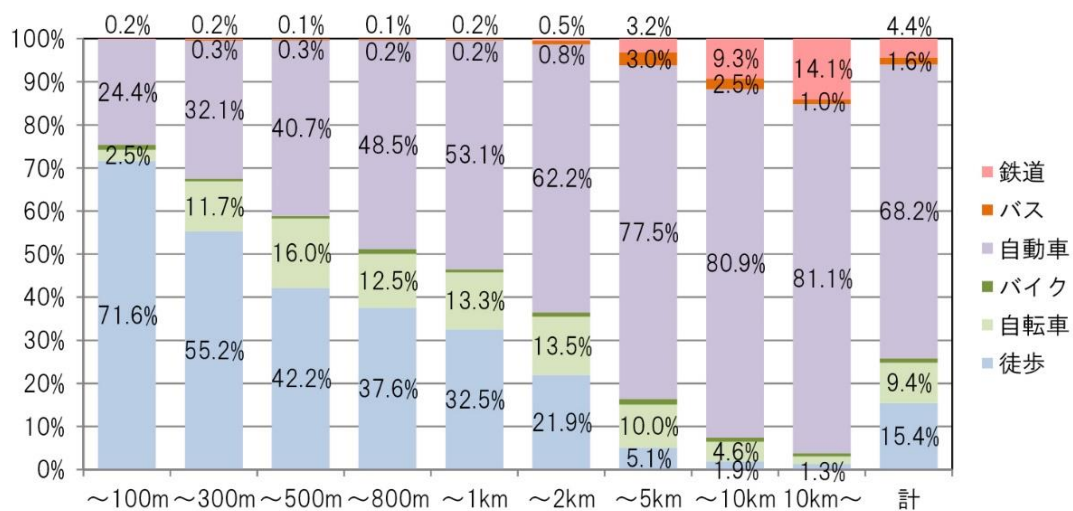


図6 距離帯別の代表交通手段

出典：第3回長野都市圏パーソントリップ調査結果（平成28年）

(5) 自転車通行空間

自転車関連の交通事故の削減や自転車の活用促進のため、自転車通行空間整備の必要性が高まっています。

長野市における自転車通行空間の総延長は、平成 30 年度末時点で 13km となっています。

長野市では、本計画とは別に「自転車ネットワーク計画」の策定作業を進めてきましたが、自転車ネットワーク計画は、地域の課題やニーズに対応しつつ、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的としており、本計画における自転車通行空間整備に係る項目と一体のものとして策定し、取り組みを進めるものとします。



上松吉田線
(自転車通行帯)



国道 18 号 上高田交差点
(車道混在)

写真 1 長野市における自転車通行空間の整備例

(6) 駐輪環境

現在、長野市では駅周辺等に市営自転車駐車を設置しご利用いただいています(表 2、写真 2 参照)。市営自転車駐車場は令和元年度末現在で 33 箇所、約 9,500 台分設置しており、すべて無料で利用できます。

表 2 長野市における自転車駐車の整備状況 (令和元年度末現在)

設置場所	台数	設置場所	台数	設置場所	台数
長野駅	2,752	北長野駅	548	信濃吉田駅	209
安茂里駅	668	三才駅	384	朝陽駅	351
川中島駅	1,169	豊野駅	165	旧松代駅	110
今井駅	847	信濃浅野駅	41	中御所	75
篠ノ井駅	1,738	権堂駅	70	丹波島橋南バス停	160
稲荷山駅	158	善光寺下駅	73	合計	9,518



長野駅自転車駐車場



長野駅東口自転車駐車場

写真 2 長野市における自転車駐車場

(7) 放置自転車対策

長野市では特に長野駅周辺において放置自転車が問題となったことから、「長野市自転車等の適正利用の促進に関する条例」(昭和 58 年 12 月 22 日条例第 44 号) を制定し、長野駅善光寺口周辺の主要道路及び歩道を自転車等整理区域(図 7 参照)と定めて、自転車の適正利用に向けた広報を行うとともに、特に放置自転車が集中する箇所での整理・撤去を行っています。

処分可能となった放置自転車については、市内自転車店(登録制)へ売却(1台 1,000 円)し、整備・点検後にリサイクル自転車として販売するなど、有効活用を図っています。自転車店による買取の実績は、平成 29 年度で 117 台となっています。



写真 3 自転車等整理区域での整理員による通告書の貼付



図 7 自転車等整理区域

(8) 自転車関連事故の発生状況

長野市内での自転車関連事故件数の推移(図 8 参照)をみると、過去 10 年で件数自体は減少傾向にあります。しかし、自転車が関係しない交通事故も含めた交通事故全体に占める割合をみると、自転車が関係する事故の割合はほとんど変化していません。

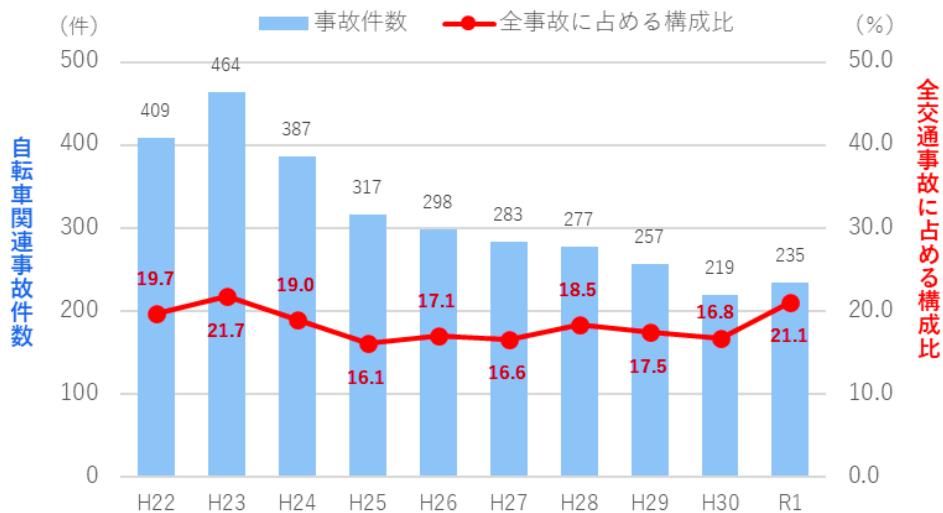


図 8 長野市内における自転車関連事故件数の推移

出典：長野市交通事故統計

(9) 自転車による観光の状況

長野市には、全国から参詣者を集める善光寺を初めとして、松代、飯綱高原、戸隠など多くの観光地が立地しています。長野県への主要な玄関口の一つである長野駅では、輪行して自転車を組み立てる人の姿も多くみられます。長野市内のみならず、近隣の信越自然郷エリアや千曲川サイクリングロードを通じて千曲市方面等へのツーリングが行われているものとみられます。

現在、ながの観光コンベンションビューローではサイクリングモデルコースを設定し、インターネット上で公開しています（図9参照）。

NAGANO CYCLING | コース | 宿 | Q&A |

棚田とアルプス眺望コース

走りやすさ ★★★★★
路面の状態 ★★★★★
獲得標高 1,324m
おすすめ 5月下旬～9月下旬

交通量 ★★★★★
距離 88.3km
目安所要時間 約4時間50分

※「交通量」は、星の数と交通量が比例します。（星の数が少ないほど交通量は少ない）
※「路面の状態」は、星の数が多いいほど路面状態は良好です。

88.4 km, + 1610 / - 1610 meters

図9 ながの観光コンベンションビューローによるサイクルツーリズムの情報発信



写真4 長野市内のサイクルツーリズム（イメージ）

2 市民意識

本計画の策定に先立ち、市民の自転車利用状況や安全についての意識、走行環境に関する意見等を把握することを目的として、市民と通学等での自転車利用が多い高校生を対象にアンケート調査を実施しました。ここでは、アンケートの結果の一部を記載します。なお、アンケート結果の詳細は53ページ以降に掲載しました。

(1) 自転車の保有・利用状況

- 使用できる自転車を保有している人は市民の回答者の7割近くでした。
- 自転車を日常的に利用している人は市民の回答者の半数近くに上り、目的は「買い物・食事」と「通勤・通学」が約7割でした。
- 自転車を利用する距離は、市民の回答者の3/4が3km未満でした。高校生は5kmまでで回答者の6割でした。
- 自転車を保有していない方及び保有してはいるが利用していないという方が利用しない理由は「自転車では移動距離が長い」が最も多く、「荷物が多く自転車に積めない」、「体力的に自転車に乗れない」などでした。
- 利用促進のための取り組みとして、賛同の意見が多かったものは「自転車が安全・快適に走行できる空間が整備される」、「駅・バス停周辺で駐輪スペースが整備される」、「商業施設周辺で駐輪スペースが整備される」などでした。

(2) 自転車利用環境について

① 自転車通行空間

- 自転車走行ルートを選択理由は、市民では「車や歩行者が少ない」、「最短経路」、「時間的に早い」が多く、高校生では回答者の6割近くが「時間的に早い」でした。
- 自転車での走行時に感じる危険としては、市民では「自動車の通行があるとき」が最も多く、全回答者の半数以上でした。次いで「道路に凹凸や段差が多いとき」、「道路が狭いとき」、「道路が暗いとき」が多く寄せられました。全体的に道が狭いことや通行空間が未整備であることに起因するものと考えられます。一方、高校生では「道路が狭いとき」が回答者の半数以上で最も多く、次いで「歩行者とすれ違うとき・追い抜くとき」、「自動車の通行があるとき」、「道路が暗いとき」が多い結果でした。
- 自転車の走行に対して感じる危険としては、市民では「携帯電話等を操作しながらの運転」が最も多く、全回答者に占める割合は全体の3/4を超えました。次いで、「夜間の無灯火」、「交差点からの飛び出し」、「イヤホンをしながらの運転」も多く寄せられました。

② 駐輪環境

- 駐輪スペースについては、市民・高校生とも約7割が「ほぼ確保されており心配はない」と回答しました。
- 市営駐輪場については、市民で満足との回答が4割強、不満との回答が4割弱であり、満足と不満が同程度でした。なお、不満度は市街地地域でやや高い傾向がみられました。

(3) 自転車走行のルール・マナー

① 走行ルール

- 市民では、「信号無視や一時不停止などの規定の違反行為を反復して行った自転車利用者は、法令に定める自転車運転者講習を受講する必要がある。」のみ「知っている」が全回答者の 1/4 に留まりましたが、それ以外の項目では半数以上が知っていました。一方、高校生では全ての項目について半数以上が知っていました。
- ルールやマナーを向上させる取り組みについては、市民で「街頭での指導」が最も多く、次いで「取り締まりの強化」の順でした。これらの項目はいずれも回答者の半数以上が回答しました。高校生では、「取り締まりの強化」が最も多く、次いで「広報等への情報掲載」、「街頭での指導」の順でした。
- 交通安全教室については、「受講経験あり」が市民の全回答者の 2 割以下でした。また受講時期も大多数が 10 年以上前であることから、最新のルールや知識が伝わっていない可能性があります。

② 自転車賠償責任保険への加入

- 市民では、保険の加入者は約 3 割であり、「今後加入したい」は 2 割でした。
- 高校生では回答者の 8 割近くが保険へ加入しており、1 割近くが今後加入したいと回答しました。

③ 点検・整備の実施

- 市民では、点検・整備を「受けていない」が全回答者の半数弱であり、点検を受けている人は 2 割未満でした。
- 高校生では「受けている」が全回答者の約半数であり、そのうち約半数は 1 年以内に 1 回以上受けていました。




(4) 自転車を活用したまちづくり

- 市民に対して、シェアサイクルが導入された場合の利用意向を聞いたところ、「設置場所によっては利用したい」と「利用したい」の合計が半数近くでした。
- 長野市における自転車の取り組みについて、市民で満足度が比較的高いのは「自転車の駐輪スペース」及び「自転車の走行の安全性」でした。一方、不満の度合いが比較的高いのは「自転車の走行の安全性」及び「自転車利用者のマナー」でした。
- 高校生で満足度が比較的高いのは「自転車の駐輪スペース」及び「自転車の総合的な使いやすさ」でした。

3 課題

(1) 課題の抽出

長野市の現況や市民等の意識を踏まえ、長野市における自転車の活用を考える上での問題点を整理し、課題を抽出しました。

現状（問題点）	抽出した課題
<p>①長野市の立地特性</p> <ul style="list-style-type: none">● 市街地周辺は<u>坂が多い</u>。● 冬は寒く<u>道が凍る</u>。<u>雪が降る</u>。	 <ul style="list-style-type: none">● 坂道でも登りやすい自転車（電動アシスト自転車等）を広報啓発する。● 冬季の凍結防止対策、迅速な除雪を行う。
<p>②自転車利用</p> <ul style="list-style-type: none">● 市民の7割近くが自転車を所有し、その約半数は日常的に（週2日以上）利用している。● 高校生の自転車利用が多い。● 市民が自転車を利用する距離は3km未満が多い。● <u>運動不足と</u>感じる市民が多い。週3日以上運動する人は市民の約3割弱。● 家庭1世帯当たりの温室効果ガス排出量のうち自動車は約1/4を占める。● 自動車の分担率が高く、<u>自転車の分担率は低い</u>。● 平日朝夕を中心に<u>渋滞が発生</u>している。● 自転車を利用することのメリットが伝わっていない。● 公共交通機関との連携が図られていない。● どこが走りやすいのか分からない。● <u>自転車を利用した観光</u>はあまり行われていない。	 <ul style="list-style-type: none">● 自転車の利用が健康増進や環境負荷低減につながるについて、市ウェブサイト等に情報を掲載し、広報啓発する。● 自動車通勤（マイカー通勤）から自転車へ転換を図り、交通渋滞の緩和につなげる。● 自転車利用者がメリットを得られるような優遇制度を検討する。● 自転車と公共交通との連携等、交通政策として改善を検討する。● 自転車を利用する上で参考となる自転車の利用促進につながるマップを作成し配布する。● サイクルツーリズム向けのサイクリングコースを設定し周知を図り、観光振興に結びつける。
<p>③道路環境</p> <ul style="list-style-type: none">● 自転車通行空間として約13km整備済。● 自転車が<u>安心して走れる道が少ない</u>（道幅が狭い、自動車・歩行者等の混在など）。● 道路の整備が不十分で自転車走行の障害となる場合がある（凹凸、段差、電柱、看板、樹木のはみ出し、暗い、など）。● 側溝・水路に蓋がない場所がある。● 地下道、高架橋などに急坂がある。● <u>千曲川サイクリングロード</u>への経路が分かりづらい。	 <ul style="list-style-type: none">● 安全に通行できる道路へ誘導する。● 自転車通行空間の整備を行う。

現状（問題点）

抽出した課題

④駐輪環境

- 市営駐輪場は駅周辺などに 33 箇所、約 9,500 台分設置。
- 駐輪スペースが不足している（長野駅周辺）。
- 停めたい場所に駐輪スペースがない（長野駅～善光寺、バス停周辺、自転車専用道路周辺など）
- 市営駐輪場で盗難やいたずらがある。
- 乱雑に置かれていて止められない。
- 屋根がなく雨に濡れる。
- 駐輪のマナーが守られていない。

- 目的やニーズに応じて駐輪場を設置する。
- 既設駐輪場の改修を行う。
- 駐輪場における防犯対策を実施する。

⑤安全に関する事項

- 事故件数は年間 200 件前後発生している。
- 交通事故件数全体は減少しているものの、自転車に関連する事故の割合が減少していない。
- ルールを知っているが守っていない（並走、無灯火、傘さし、逆走、一時不停止、携帯・スマホ、ヘッドホン、二人乗り、スピード出しすぎ、など）。
- 危険な自動車の運転がみられる（一時停止時に停止線で止まらない、右左折時にウィンカーを出さない、信号無視、など）。
- 市民全体の保険加入者は約3割しかいない。
- メンテナンスの仕方が分からない（パンク修理など）。
- どこで整備をしてもらえるかが分からない。

- 交通安全教育を充実させる。
- 自転車の安全利用に関する広報啓発活動を行う。
- 自転車保険の加入及び点検・整備を促進する。

(2) 課題の整理

前項で抽出した課題について、自転車を活用した魅力あるまちづくりを進めるという視点から整理した結果を以下に示します。

① 自転車の利用に関する課題

市街地では短距離の移動が多く、良好な都市環境の形成の面からも自転車の利用促進が必要です。多くの市民が自転車を所有し、利用する意向が一定程度あることから、自転車利用のきっかけづくりにつながるような広報啓発を積極的に行う必要があります。

具体的には、自転車を利用することが健康増進や環境負荷低減につながることを継続的にPRします。

また、朝夕の通勤時間帯における渋滞の緩和のためにも通勤時の自転車利用を促進することが重要です。広報啓発や企業への働きかけを通じて、自転車通勤の拡大を図る必要があります。

② 自転車の通行空間及び駐輪環境の整備に関する課題

自転車を所有しながら利用しない理由の一つに、自転車の通行空間の整備が十分ではないことが挙げられます。しかし、通行空間の整備には時間も費用もかかることから、通勤・通学で利用される道路を、自転車ネットワーク路線として位置付け、重点的に整備を進めていく必要があります。

また、新たな通行空間の整備に加え、路面の補修や段差の解消など、自転車が走りやすい空間づくりを積極的に行う必要があります。

駐輪環境の整備も重要な課題です。現在、各駅には駐輪場が設置されていますが、場所によってはスペースが不足していることや、バス停周辺での設置は進んでいないことから、ニーズと目的に応じた駐輪場整備を進めていく必要があります。

既存の駐輪場についても、防犯対策や利便性の向上等を進め、充実化を図る必要があります。



自転車駐車場で乱雑にとめられた自転車等



自転車等整理区域の放置自転車

写真5 長野市内の駐輪の状況

③ 安全な自転車利用に関する課題

自転車を安全に、安心して利用するためには、誰もが交通ルールを守り、周りに配慮する意識の醸成が欠かせないことから、継続的に交通安全教育や広報啓発活動を実施する必要があります。

また、点検・整備の実施や長野県において義務化された損害賠償保険への加入についても、広報啓発を通じて促進を図る必要があります。

④ 自転車を活用した魅力あるまちづくりに関する課題

自転車を利用した観光、いわゆるサイクルツーリズムへの関心が、世界的に高まりつつあることから、長野市におけるサイクルツーリズムを促進して観光振興につなげていくため、これらの人々の受け入れ環境を整えるとともに、サイクリングコースの設定と周知を図る必要があります。

上記の課題の整理結果に基づき、本計画の基本方針を定めます。



写真 6 長野市内の通勤・通学時の状況

第3章 計画の基本的な考え方




1 キャッチフレーズ

本計画のキャッチフレーズを以下のとおりとします。

 **自転車**で「**ながの**」を**早爽**と
～**自然・健康・家計にやさしいまち**～
(さっそう)

2 目標像

本計画の目標像は以下のとおりとします。

-  通勤・通学や買い物などで自転車が日常的に利用されている。
-  移動距離が 5km 以内の場合は、自転車が最有力候補となっている。
-  自転車が安全に安心して利用できるまちとなっている。

3 目標像を達成するための基本方針

上記の目標像を達成するための本計画の基本方針は以下のとおりとします。

基本方針 1
自転車を活用した
ライフスタイルの定着

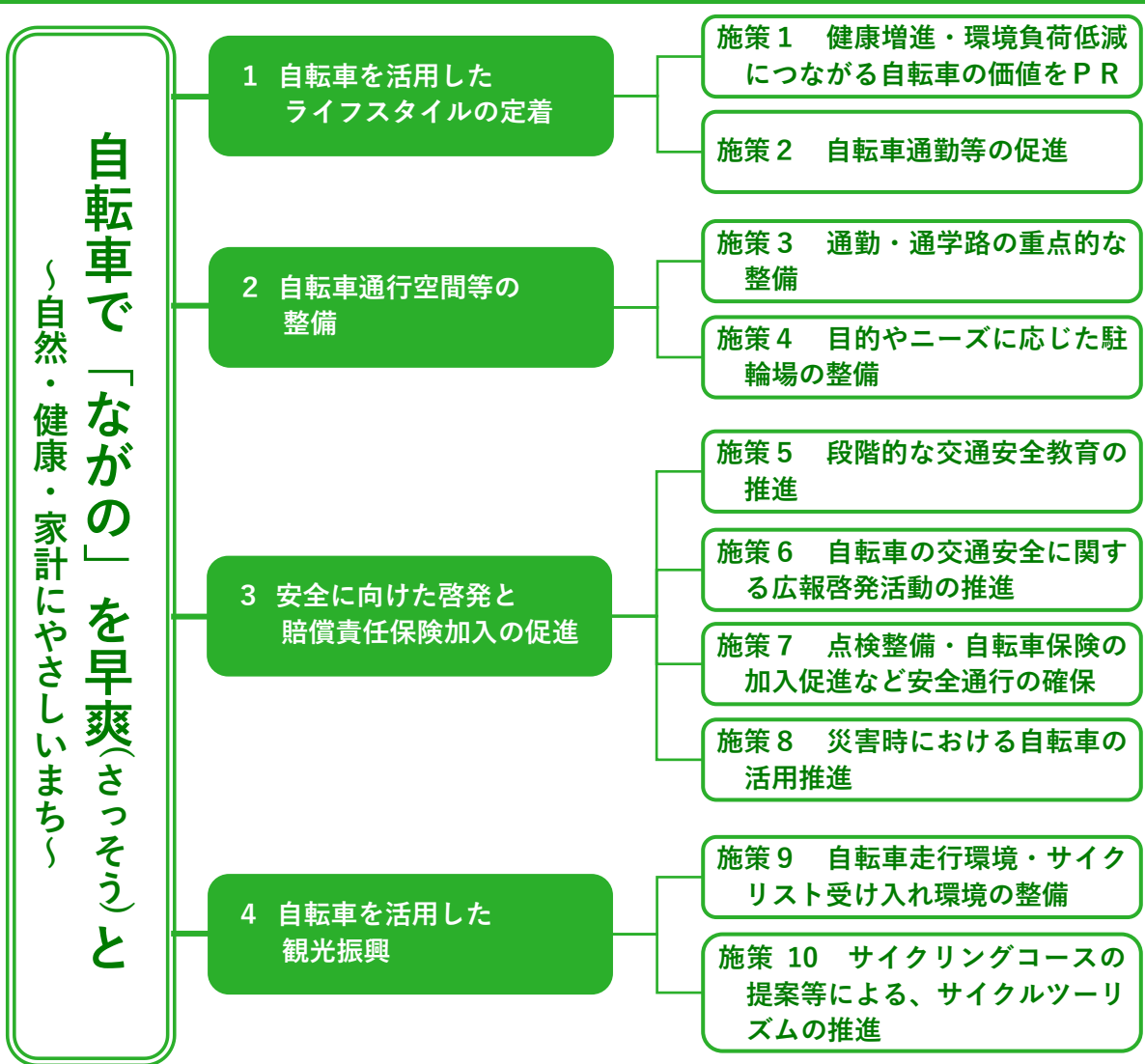
基本方針 2
自転車
通行空間等の整備

基本方針 3
安全に向けた啓発と
賠償責任保険加入の促進

基本方針 4
自転車を活用した
観光振興

各方針に基づく具体的な施策は次の第 4 章で説明します。

4 計画の体系図



世界的潮流：国連の持続可能な開発目標（SDGs）との関わり

長野市では、国の「持続可能な開発目標（SDGs）実施方針」の趣旨を理解し、国際社会全体の課題解決のため、SDGs 達成に向けた取り組みを推進します。

本計画においても SDGs を念頭に置いて取り組みを実施することとし、本計画の実行により達成される目標（ゴール）は、第 4 章において基本方針ごとに示しました。



図 10 SDGs 17 の目標（ゴール）

第4章 自転車の活用に向けた施策



基本方針1 自転車を活用したライフスタイルの定着

該当する SDGs の目標（ゴール）：

【現状】

長野市を含む長野都市圏における代表交通手段は、2016年時点で自動車が約70%と最も多く、自転車は9.4%となっています。自動車については、全国の都市の平均45%（平日、2015年）と比較して高く、自動車への依存度が高い都市といえます。朝夕の通勤時間帯には、主要道路で激しい渋滞が発生しており、自転車や公共交通機関など、自動車以外への転換を促進する必要があります。

また、自転車を日常的に利用することは、健康増進の面からも効果があります。令和元年度（2019）、市民及び高校生を対象に実施した「自転車に関するアンケート」では、自転車を利用する主な目的としては「買い物・食事」及び「通勤・通学」の合計で7割近くに達しました。健康増進の面から自転車を利用する人を増やしていく必要があります。

【施策の方向性】

自転車の利用を促すため、健康増進、環境負荷の低減など、自転車の利用による効果と価値の広報啓発を行い、自転車を活用したライフスタイルの定着を図ります。また、鉄道駅や主要バス停周辺における駐輪場の整備をすすめ、通勤・通学における自転車の利便性を向上させます。

■コラム■ 長野市におけるエコ通勤促進の取り組み

長野市では、通勤時間帯の渋滞緩和、公共交通の利用促進及び環境負荷の低減などを目的として、自家用車から環境負荷の少ない電車やバス、自転車、徒歩などへ転換する「エコ通勤」を推進しています。令和元年5月に「ながのスマート通勤応援月間」として、市民への広報啓発や企業への働きかけ、街頭でのPR活動などを行いました（写真7）。

また、市役所の職員がエコ通勤に率先して取り組むため、令和元年5月に「エコ通勤優良事業所」の認証を取得しました（図11）。長野市役所では「マイカー通勤の職員の50%を公共交通等の通勤に切り替えること」を目標として掲げ、「エコ通勤」啓発用のチラシ配布や職員用駐輪場の整備などの取り組みを進めています。



写真7 ながのスマート通勤応援月間の街頭での啓発活動



図11 エコ通勤優良事業所認証マーク

【具体的な施策の展開】

施策1 健康増進・環境負荷低減につながる自転車の価値をPR

事業	具体的な内容
1 自転車の利用促進につながる広報啓発	(1) 広報ながの、テレビ・ラジオ等の市政番組での広報と啓発を行います。 (2) 市で実施している各種イベントや教室等を通じて自転車利用のPRや自転車に触れる機会をつくり、自転車利用の促進を図ります。
2 健康増進・環境負荷低減につながる広報啓発	(1) 広報ながの、テレビ・ラジオ等の市政番組での広報と啓発を行います。＜施策1-1(1)再掲＞ (2) 自動車等から自転車へ乗り替えることによる環境負荷低減効果等に関する資料を収集し情報提供します。 (3) 自転車に乗ることが生活習慣病予防や健康増進につながるよう、健康教育や健康相談等を通じて、自転車の運動強度や効果的な活用方法について市民へ情報提供をします。 (4) 働き盛り世代や職場向けに保健所健康課で定期配信している健康通信により自転車活用と健康増進について普及啓発を行います。 (5) 誰もが健康的な生活習慣を形成できるよう、自転車活用を含め日常生活において身体活動量を増やす具体的な方法を提案します。
3 自転車の利用促進につながるマップの作成	(1) 自転車通勤・通学や買い物等に役立つ情報を集め、自転車の利用促進につながるマップを作成します。 (2) 統合型GIS「長野市行政情報地図」に自転車利用に関連する情報を掲載します。

施策2 自転車通勤等の促進

事業	具体的な内容
1 自転車通勤拡大のための広報啓発	(1) 企業等へ自転車通勤制度の導入を働きかけます。 参考：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」 (2) 広報ながの、テレビ・ラジオ等の市政番組での広報と啓発を行います。＜施策1-1(1)再掲＞
2 エコ通勤運動の推進	(1) 交通事業者と連携を図りながら、企業等の協力を得て、マイカー通勤から電車やバス、自転車、徒歩などのエコ通勤への転換を促します。 (2) 企業等が行う自転車通勤促進への取り組みを支援します。
3 公共交通と組み合わせた通勤・通学の推進	(1) 交通事業者等と連携し、サイクル&ライドを推進します。 (2) 鉄道駅における駐輪場整備（新設、増設、改修）を推進します。 (3) 利用者の多い主要なバス停周辺での駐輪場整備を推進します。

基本方針 2 自転車通行空間等の整備



該当する SDGs の目標（ゴール）：

【現状】

令和元年度（2019）、市民及び高校生を対象に実施した「自転車に関するアンケート」によると、回答していただいた市民の7割近くが、使用できる自転車を保有しており、その半分程度が、日常的に自転車を利用していました。冬季に降雪や積雪はあるものの、市街地は比較的平坦であることから、自転車の利用に適したまちであるという意見も寄せられました。

一方で、市内の道路が狭い、自転車通行空間が整備されていないなどの理由により、自転車を利用したくても利用できないという意見も多く寄せられました。

自転車通行空間の整備については、平成20年に「自転車通行環境に関するモデル地区」に指定された際の整備計画に基づき、通行空間等の整備を進めてきました。

【施策の方向性】

本計画に併せて整備路線の見直しを行い、自転車ネットワーク計画を策定しました。この計画に基づき、特に通勤・通学者にとって安全な通行空間の整備を進めます。また、地域の目的やニーズに応じた駐輪場の整備を推進します。

■コラム■ サイクル&バスライド

自転車利用と公共交通機関の利便性向上を図る取り組みとして「サイクル&ライド」があり、特にバスの利用に特化したものを「サイクル&バスライド」と呼んでいます。サイクル&バスライドは、出発地点（例えば自宅）から最寄りのバス停まで自転車でいき、バス停付近にある駐輪場に自転車を置いて、バスに乗り換えて目的地に向かうことです。この取り組みは全国的に広まっています。一例として、神奈川県茅ヶ崎市（写真8）では、市内の8箇所のバス停に、合計200台分の無料駐輪場が整備されています。なお、長野市では、丹波島橋南バス停付近等にバス利用者向け駐輪場を整備しています。



写真8 サイクル・アンド・バスライドの事例（神奈川県茅ヶ崎市）

左：駐輪場の看板／右：バス停の状況

出典：茅ヶ崎市ウェブサイト

【具体的な施策の展開】

施策3 通勤・通学路の重点的な整備

事業	具体的な内容
1 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の計画的な整備	(1) 自転車ネットワーク路線における迅速な整備を行います（特に優先整備路線（p.25 参照））。 (2) 市の管轄外の道路（国・県道）について、道路管理者（国・県）との協議を行い、整備促進を働きかけます。
2 道路標識・道路標示の適切な設置・運用	(1) 自転車走行に係る道路標識・道路標示類を適切に設置し、運用します。 (2) 市の管轄外の道路（国・県道）について、道路管理者（国・県）との協議を行い、整備促進を働きかけます。＜施策3-1(2)再掲＞
3 通行空間の利用方法、マナーの周知	(1) 自転車通行帯の新設など自転車通行空間の整備進展に合わせて、自転車の通行ルール等の広報啓発を行います。

施策4 目的やニーズに応じた駐輪場の整備

事業	具体的な内容
1 バス停周辺に駐輪スペースを設置	(1) 交通事業者等と連携し、サイクル&ライドを推進します。＜施策2-3(1)再掲＞ (2) 利用者の多い主要なバス停周辺での駐輪場整備を推進します。＜施策2-3(3)再掲＞
2 市営自転車駐車場の適正な管理・運営	(1) 鉄道駅周辺の市営自転車駐車場について、安全性の確保と利便性の向上のため、適正な維持・管理を行います。 (2) 長野駅自転車駐車場、篠ノ井駅東口自転車駐車場の老朽化等に伴う補修等の計画的な整備を進めます。
3 鉄道駅周辺駐輪場へのサイクルスタンド等の設置	(1) 鉄道駅における駐輪場整備（新設、増設、改修）の協力を鉄道事業者へ働きかけます。 (2) 鉄道駅における駐輪場の充実化を図ります（サイクルスタンドの設置（写真10）、照明、防犯システム等の整備）。



写真9 自転車歩行者専用道路の整備例（千曲川新道）



写真10 自転車駐車場に設置されたサイクルスタンドの例（長野駅東口自転車駐車場）

基本方針3 安全に向けた啓発と賠償責任保険加入の促進

該当する SDGs の目標（ゴール）：



【現状】

令和元年（2019）に長野市では、自転車事故が 235 件発生し、234 人が負傷しています。長野県全体でみると、自転車事故の負傷者 763 人のうち、16～19 歳が 29%、65 歳以上が 13%にのぼっています。長野県全体の過去 10 年でみると、自転車事故による死者の多くは高齢者で、負傷者の多くは 15～17 歳となっています。

令和元年度（2019）、市民及び高校生を対象に実施した「自転車に関するアンケート」によると、市民・高校生とも一部を除いて自転車のルールは多くの人を知っていました。一方、自転車のルールが守られていないという意見も多く寄せられていることから、交通安全意識の醸成が必要と考えます。

また自転車賠償責任保険への加入については、市民で回答者全体の 3 割程度であった一方、高校生では 8 割近くが加入しています。

【施策の方向性】

自転車を安全に、安心して利用できるようにするため、交通ルールの周知やマナーの向上を図ります。

また、万が一に備えた自転車賠償責任保険への加入や点検・整備の促進を図ります。

■コラム■ 自転車交通安全の取り組み

自転車は身近で便利な乗り物ですが、時には事故の加害者になりうることもあり、全国では 1 億円近い賠償を命じられた事例が発生しています。自転車の交通事故を防ぐためには、自転車が車両であることを認識し、ひとりひとりがルールを守ることが大切です。

長野市では、交通ルールの習得やマナーの向上を図るため、各世代の特性に応じた交通安全教育に取り組んでいます（写真 11）。また、交通安全関係団体と協力して街頭啓発活動を行い、交通安全意識の向上に取り組んでいます（写真 12）。



写真 11 交通安全教室の様子



写真 12 街頭啓発活動の様子

【具体的な施策の展開】

施策5 段階的な交通安全教育の推進

事業	具体的な内容
1 世代に応じた交通安全教育の充実	(1) 学校、自治会等が開催する交通安全教室へ交通安全教育講師を派遣し、幼児から高齢者まで幅広い世代に応じた交通安全教育の場を提供します。 (2) 学校等における体験型交通安全教室(スケアードストレート技法による自転車交通安全教室)を実施します。 (3) 各世代の特性に合わせた教材(DVD等)の充実を図ります。
2 自転車交通安全に関する人材の育成	(1) 県が主催する自転車指導者育成のためのリーダー研修会に関する情報を広報啓発し、参加を呼びかけます。

施策6 自転車の交通安全に関する広報啓発活動の推進

事業	具体的な内容
1 安全な自転車利用につながる広報活動	(1) 自転車の走行ルール、安全のための取り組みなど、自転車事故の危険性等についての広報啓発を行います。 (2) イベント等を活用し、自転車利用者に対し、ヘルメットの着用促進を啓発します。
2 交通安全運動を活用した街頭啓発活動の実施	(1) 自転車及び自動車ドライバー双方が互いを思いやり、道路を共有する意識を高める啓発活動を行います。

施策7 点検整備・自転車保険の加入促進など安全通行の確保

事業	具体的な内容
1 自転車保険の加入促進	(1) 様々な機会を通じて自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性を周知し、加入を促進します。
2 自転車の点検・整備の促進	(1) 交通安全教室などを通じて、自転車の日常点検の必要性と方法を周知し、点検・整備を促進します。 (2) 自転車販売店と連携し、点検・整備を促進する広報啓発を検討します。

施策8 災害時における自転車の活用推進

事業	具体的な内容
1 災害時における自転車活用に関する検討	(1) 災害発生時において、被災状況の把握や住民の避難、ボランティアや支援者の移動支援等に自転車を活用する場合の課題と有用性について検討します。

基本方針4 自転車を活用した観光振興



該当する SDGs の目標（ゴール）：

【現状】

長野市には県外や県内他地域との交通結節点である長野駅・篠ノ井駅等があり、また上信越自動車道が通じていることから、公共交通や自家用車を利用して長野県へ出入りする観光客が多く訪れます。スポーツで自転車を利用する人々、いわゆるサイクリストにとっても長野市は長野県への出入口となっているほか、善光寺や戸隠等の魅力的な観光地を抱えていることから、サイクリングの目的地ともなっています。

【施策の方向性】

既存の資源を活かしつつ、サイクリスト向けの施設・サービス等の充実化を図るなどの環境整備を進めます。また、市内の観光地等をつなぐ新たなルートを開発し、サイクルツーリズムを推進します。

■コラム■ サイクリスト受入環境の整備

自転車を利用した旅を楽しむ人々、すなわちサイクリストに安心して訪れてもらうためには、サイクリストの受入環境を整備することが不可欠です。特に、多様な交通手段に対応したゲートウェイ（出入口）が整備されていることや、休憩や自転車のメンテナンスができる環境が整備されていることは、安心して快適なサイクリングをする上でとても重要です。

各所に整備されている「道の駅」もサイクリストにとって重要な施設であり、全国各地で、サイクリストに対応した受入環境の整備が進められています（図12参照）。長野市内の道の駅では、信州新町、中条、大岡の3箇所にサイクルスタンドが設置され、ポンプや工具なども備え付けられています。

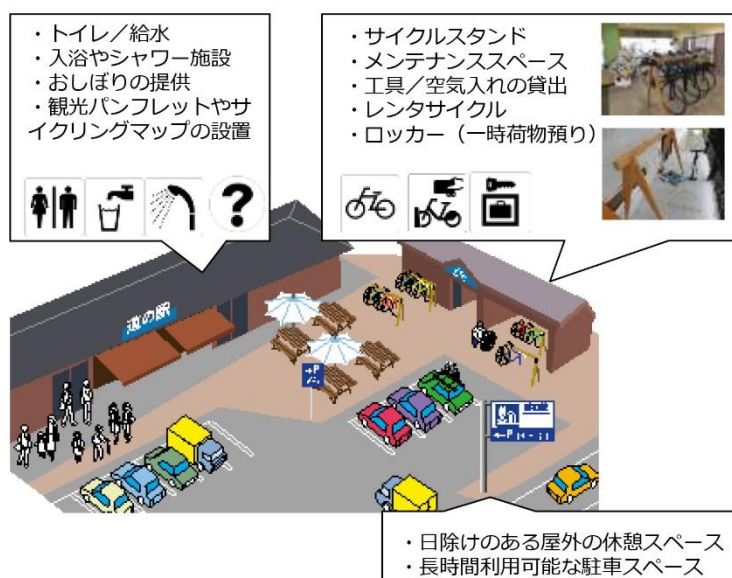


図12 「道の駅」における
サイクリスト受入環境整備イメージ
出典：国土交通省資料

【具体的な施策の展開】

施策9 自転車走行環境・サイクリスト受け入れ環境の整備

事業	具体的な内容
1 交通結節点等におけるサイクリストの受け入れサービスの充実	(1) 主要駅（長野駅、篠ノ井駅）、道の駅等の交通結節点において、サイクリストの受け入れサービスの充実を図るため、交通事業者等とともに、輪行作業スペース（自転車の組立や解体）の確保と明瞭化を図ります。
2 利用拠点における利便施設の整備	(1) 利用拠点（主要結節点となる駅、道の駅等）で利便施設（サイクルスタンド（写真13参照）、トイレ、給水設備、メンテナンス工具等）を整備する。

施策10 サイクリングコースの提案等による、サイクルツーリズムの推進

事業	具体的な内容
1 千曲川サイクリングロードの環境整備	(1) 千曲川サイクリングロードにおける路面標示・看板等の設置による環境整備を行います。 (2) 千曲川サイクリングロードの環境整備進展に合わせて、利用促進のための広報啓発を行います。 (3) 交通結節点（駅、バスターミナル等）からサイクリングロードへ至る誘導サイン類を整備します。
2 新たなサイクリングコースの設定と広報周知	(1) 広域の市町村と連携しながら、豊かな自然景観を四季毎に楽しむことができ、長野市の特産品や料理等を味わうことのできるサイクリングコースを設定します。 (2) 設定したコースについて、インターネットや情報誌等の各種メディアにより情報発信します。 (3) 長野県が設定するジャパンアルプスサイクリングロードと連携を図ります。



道の駅中条



川中島古戦場史跡公園



鬼無里の湯



戸隠キャンプ場

写真13 長野市内で整備されているサイクルスタンドの例

第5章 自転車ネットワークの構築

平成 20 年に「自転車通行環境に関するモデル地区」に指定された際の整備計画に基づき、今回行われたアンケートの結果も踏まえ、「長野市自転車ネットワーク計画」を策定します。

1 基本方針

本計画（長野市自転車活用推進計画）の基本的な考え方に基づき、「自転車通行空間の整備（通勤・通学路の重点的な整備）」を基本方針とします。

2 計画目標

上記基本方針により、「通勤・通学における通行空間の整備」「公共交通を活かした通行空間の整備」を計画目標とします。

3 計画エリア

市内平野部（都市計画区域）を対象エリアとします。

4 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線を図 14（27 ページ）及び図 15（28 ページ）に示します。

なお、自転車ネットワーク路線の見直しについては、本市の施策事業や関係機関との調整などを踏まえて、計画期間中においても柔軟に対応することとします。

5 優先整備路線

自転車ネットワーク路線に設定した路線の中から、以下の項目を勘案し、優先整備路線を選定しました。

【優先整備路線の選定理由】

- アンケート調査に基づく高校生の利用が特に多い路線
- 公共交通の利用促進に寄与する路線
- サイクリングコースへのアクセスルートとして活用できる路線
- 現在自転車通行空間の整備を実施中もしくは計画がある路線

優先整備路線に選定した路線を図 16（29 ページ）及び図 17（30 ページ）に示します。

アンケートから把握した高校生の自転車利用

本計画の策定に先立ち実施したアンケートでは、自転車を普段利用しているルートについて伺いました。高校生については、通学先の学校周辺の地図を同封し、通学時に走行するルートを回答していただきました。高校生から寄せられた回答を集計した結果が図13です。この図では、1人の回答を薄い色で示し、それらが重なることによって濃い線となっています。色が濃いほど、多くの方が走行していることがわかります。これにより、自宅や最寄り駅と学校との間をどのように走行しているかが把握できました。市民に対するアンケートでは概略図を描いていただき、そこから同じように実際の地図上に反映させて集計を行いました。これらの結果を参考に、自転車ネットワーク計画を検討しました。

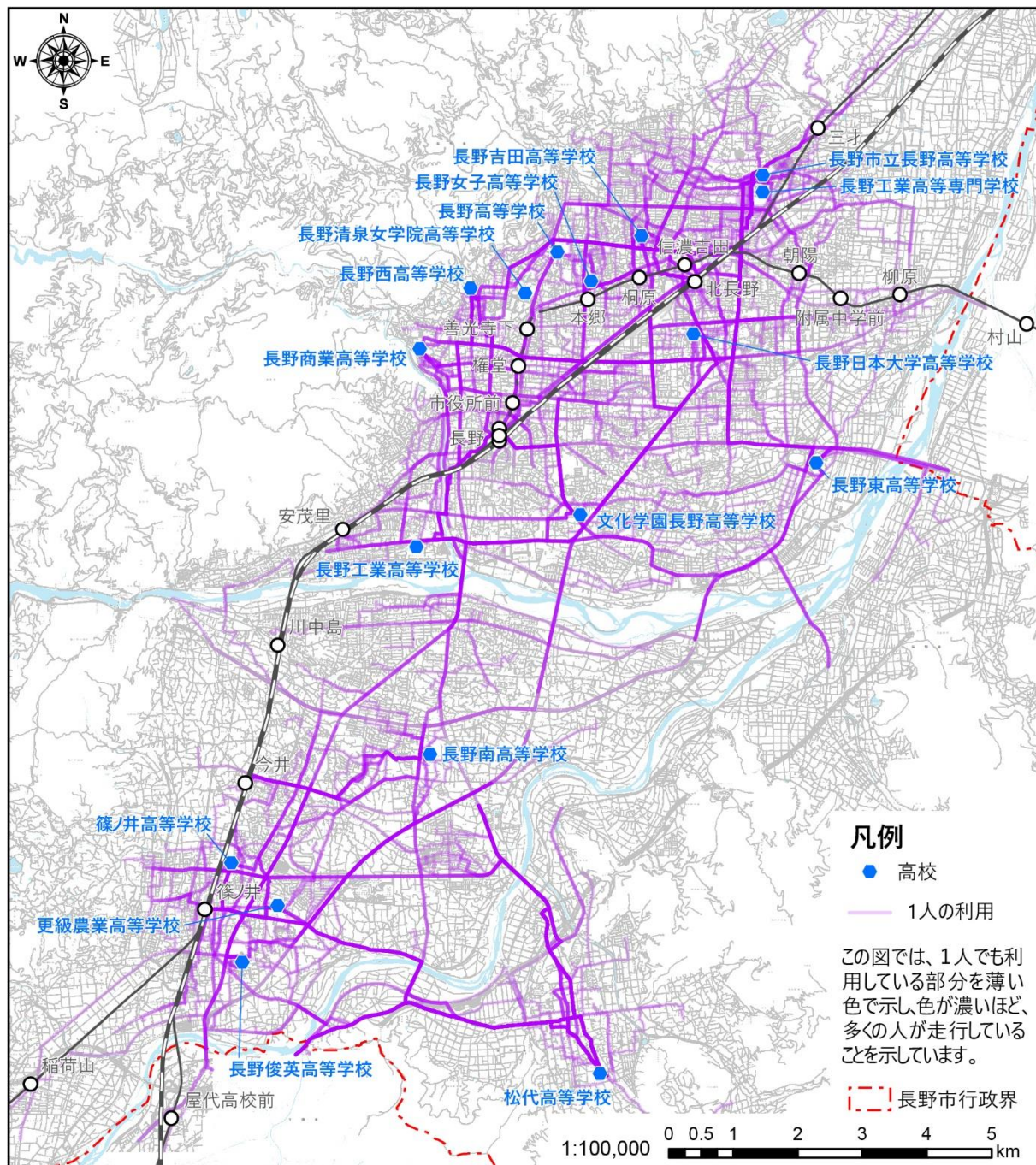


図13 高校生の通学時の自転車走行ルート

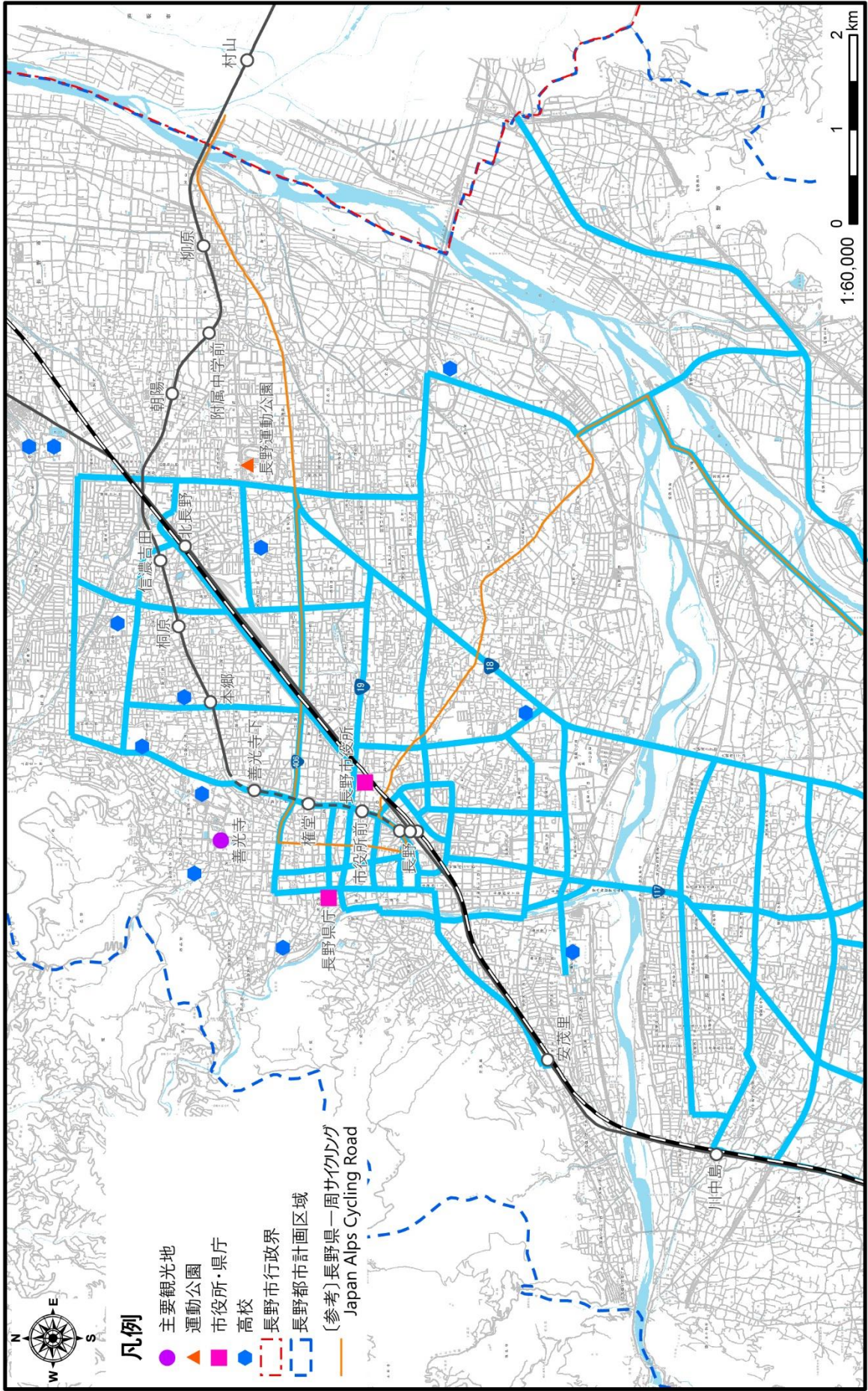


図 14 自転車ネットワーク路線図 (北部)

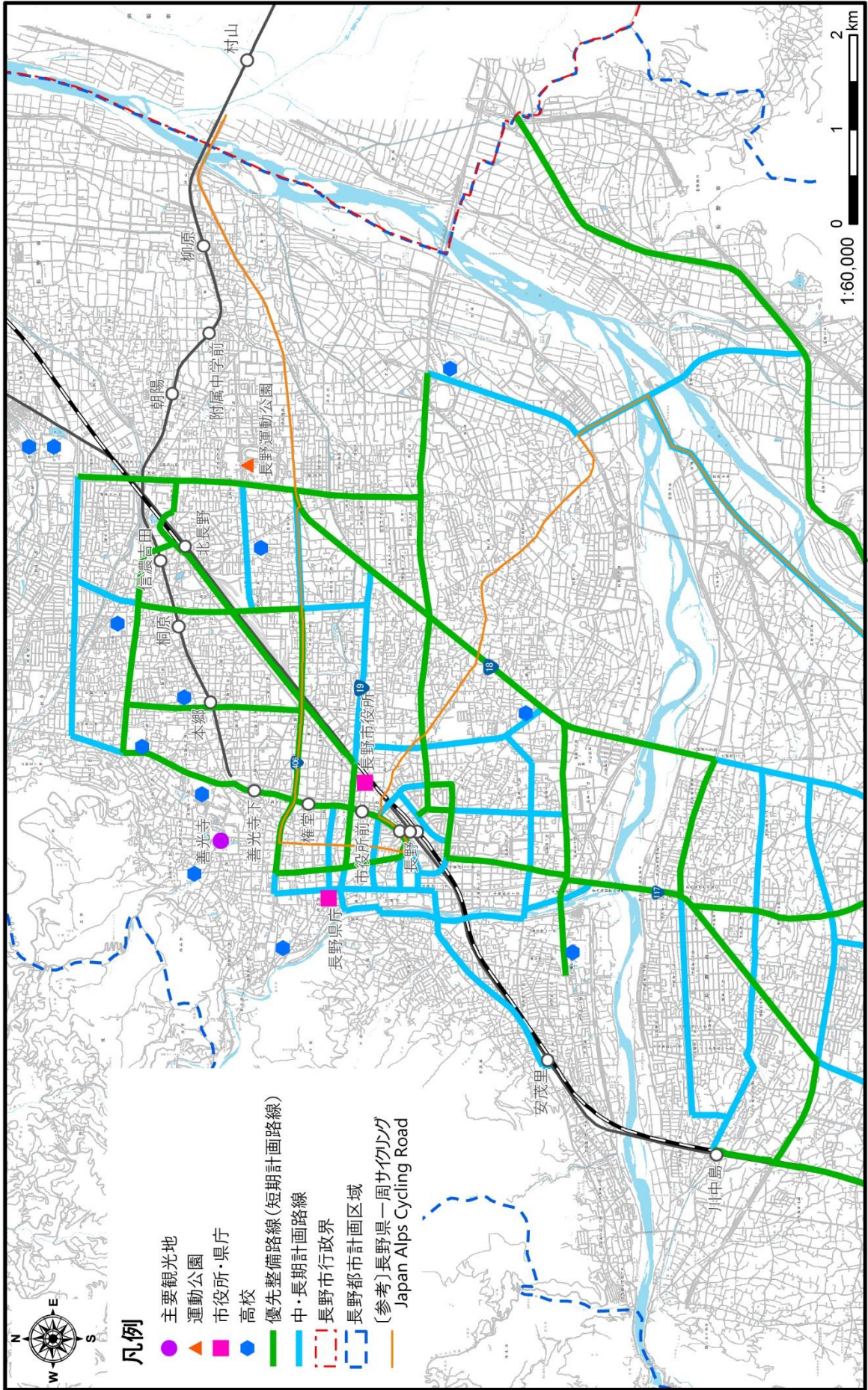


図 16 優先整備路線（北部）

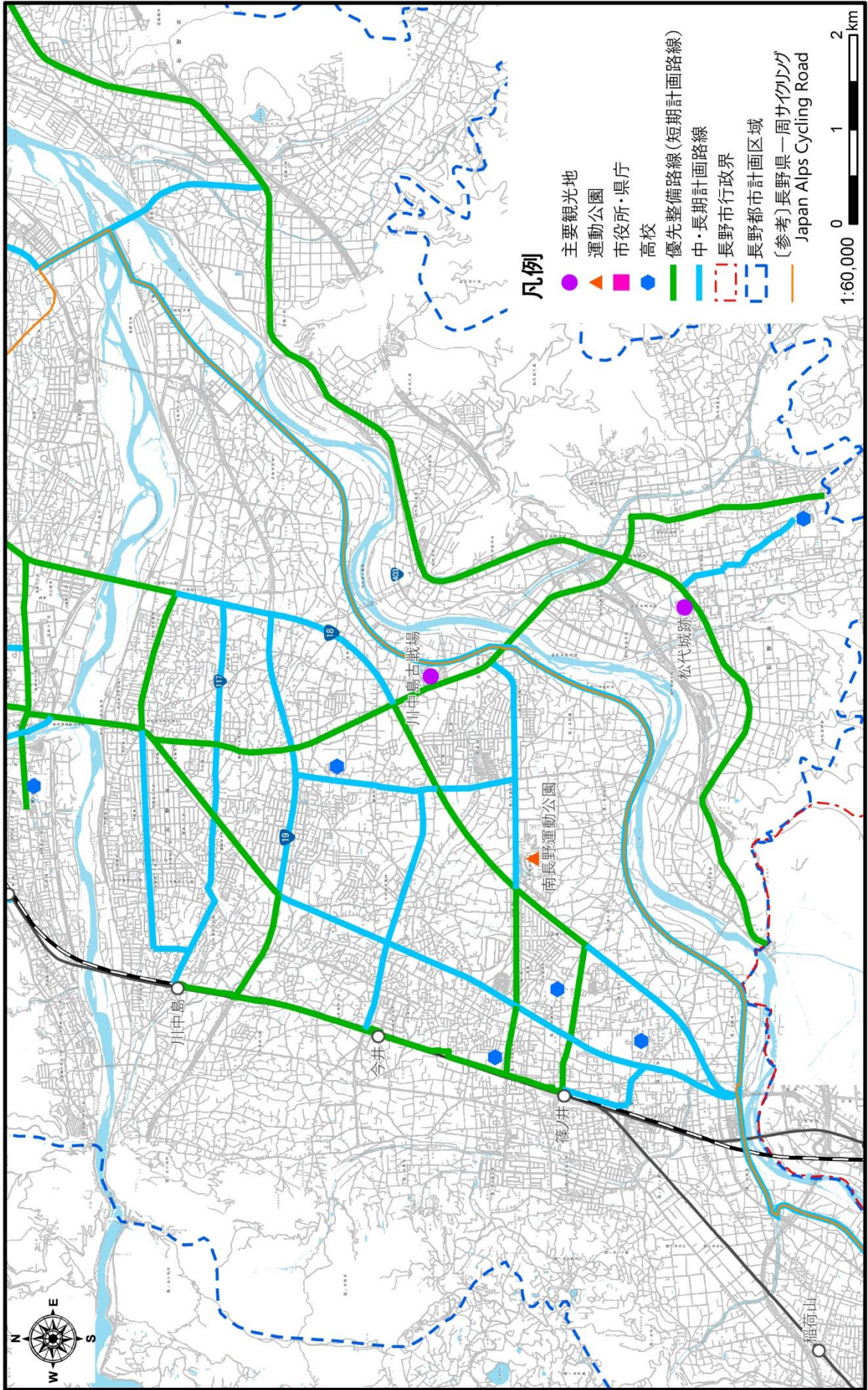


图 17 優先整備路線 (南部)

6 整備形態

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においては、自動車の交通量や通行速度等により「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3種類の整備形態が示されています（図18参照）。自転車ネットワーク路線の連続性が、早期に確保できるよう整備を進める必要があることから、「自転車通行可」歩道の部分については、大規模改修を実施する際に整備を行うこととし、その際は道路内における自転車通行空間の再配分を視野に入れた検討を行います。なお、「自転車通行可」の歩道については、歩行者が優先であることを前提とした路面標示や看板等を設置して注意喚起を行い、自転車と歩行者の接触事故回避やマナー向上のための整備を行います。

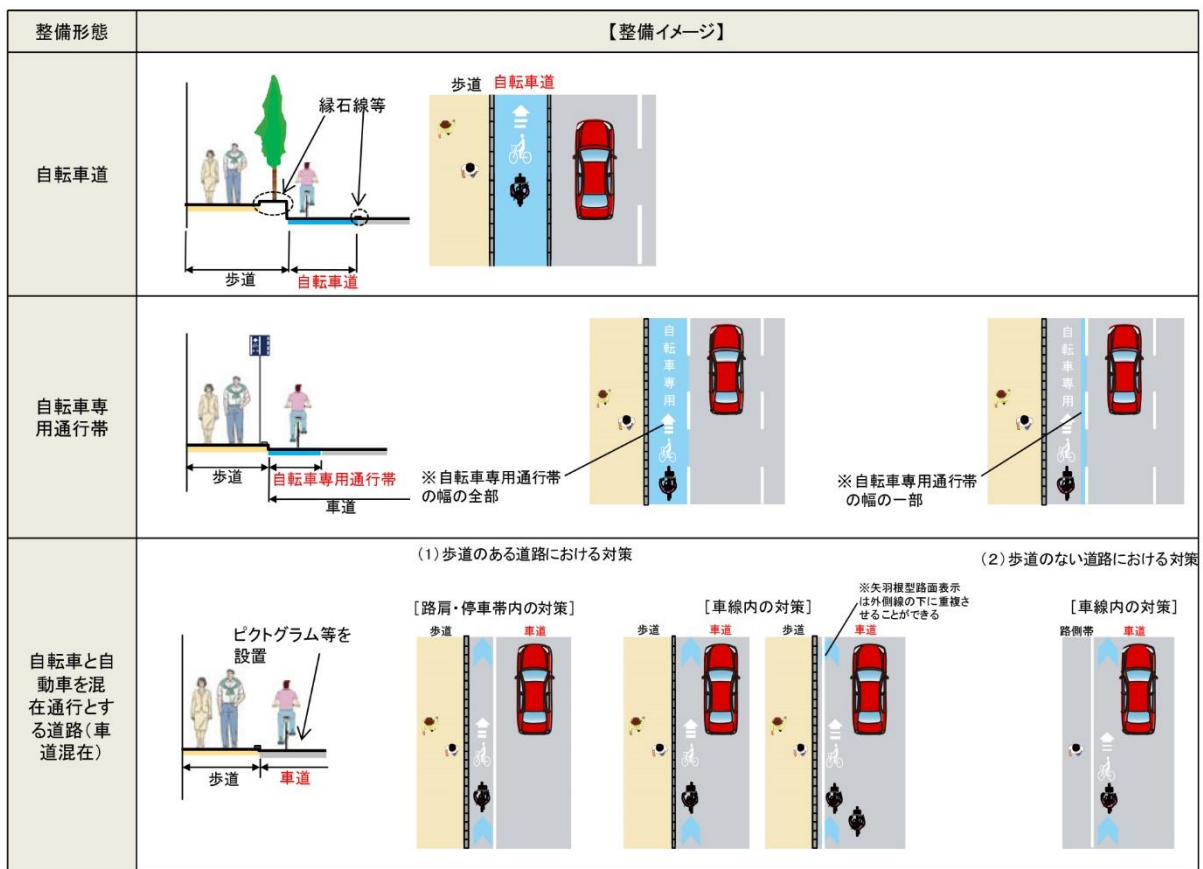


図18 基本的な整備形態（イメージ）

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）

7 整備計画

自転車ネットワーク路線の整備は、各路線の道路管理者（国・県・市）が、現状や将来計画等の状況を勘案し、整備形態を決定し整備を実施します。

優先整備路線は、本計画期間（令和6年度末まで：短期整備期間）に整備することとし、その他については、それ以降（中・長期整備期間）に整備することとします。

短期整備期間の整備計画を表3（32ページ）及び図19（33ページ）・図20（34ページ）に示します。

表3 優先整備路線の整備計画

番号	路線名※1	整備形態別整備延長 (km)				整備予定年度				
		自転車道	車道混在	自転車歩行者専用道路	歩道自転車通行可※2	R2	R3	R4	R5	R6
1	国道19号				1.1					
2	国道18号				5.4					
3	北長野停車場線		0.4							
4	高田若槻線				0.8					
5	国道406号				2.7					
6	長野須坂インター線				3.9					
7	国道117号				1.2					
8	大豆島吉田線				1.2					
9	三才大豆島中御所線				1.5					
10	長野大通り線				2.2					
11	三輪幹線		1.7							
12	平林古野線				0.8					
13	箱清水石堂線		1.3							
14	長野西945号線		0.1							
15	新幹線側道		1.1							
16				1.4						
17	吉田朝陽線		0.3							
18					0.3					
19	上松吉田線		0.2							
20	東豊線				0.6					
21	長野西812号線		1.2							
22	丹波島小市線				1.0					
23	東口通り線				0.7					
24	北中市村線				0.2					
25	東口環状道路		0.5							
26					0.5					
	(犀川以北合計)		8.2		24.1					
27	国道19号	1.0								
28	国道18号				3.3					
29	長野上田線		2.0							
30	長野真田線				5.4					
31			2.8							
32	戸隠篠ノ井線				1.9					
33	松代篠ノ井線				1.5					
34	更北北部線				1.4					
35	新幹線側道		4.0							
36	千曲川新道(松代工区)			4.0						
37	千曲川新道(若穂工区)			2.6						
	(犀川以南合計)		16.4		13.5					
	全合計		24.6		37.6					
	整備済延長(整備率)		13.3(35.1%)		-					
	優先整備路線延長		37.9		37.6					

※1 路線名は通称名として表示しているものがあります。

※2 「自転車通行可」が指定された歩道において注意喚起等の整備を実施する区間延長を示します。

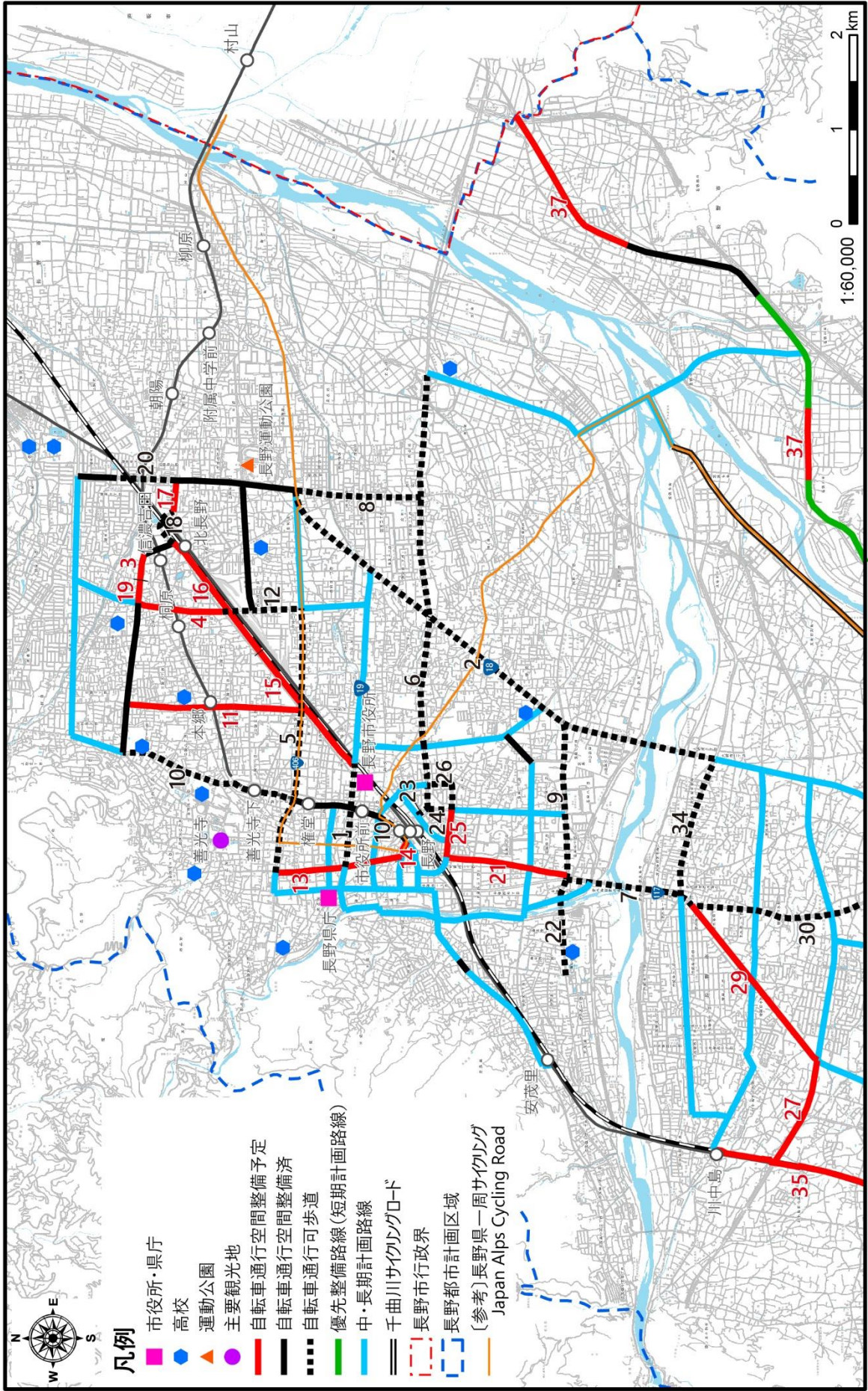


図 19 優先整備路線の整備形態 (北部)

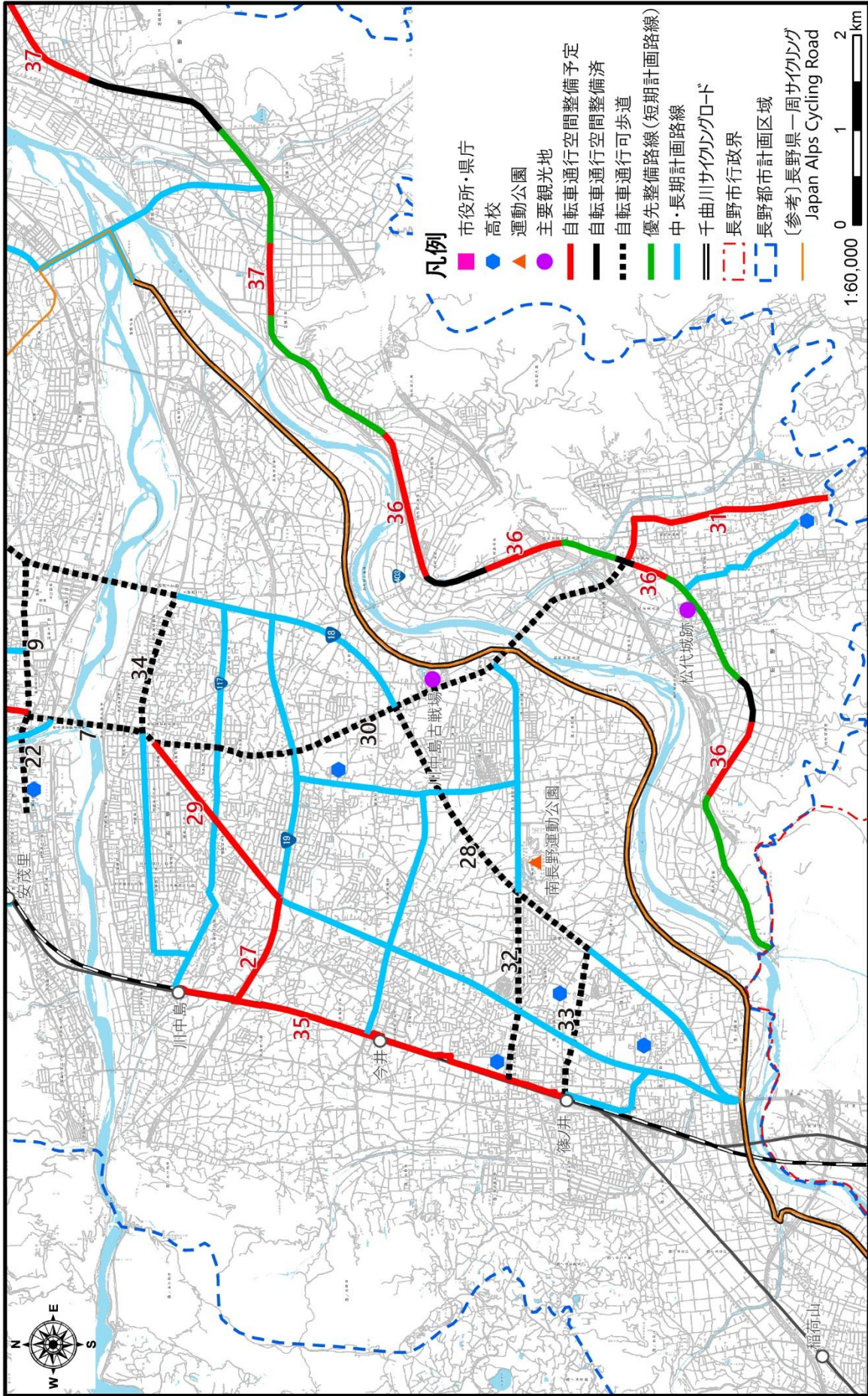


図 20 優先整備路線の整備形態 (南部)

第6章 実施スケジュール

本計画の着実な推進のためには、限られた時間の中で効果的・効率的に施策・事業を実施する必要があります。各施策の重要性や実現可能性により、実施スケジュールを整理した結果を以下に示します。

基本方針 施策・事業	実施スケジュール				
	R2	R3	R4	R5	R6
1 自転車を活用したライフスタイルの定着					
施策1 健康増進・環境負荷低減につながる自転車の価値をPR					
1 自転車の利用促進につながる広報啓発					
2 健康増進・環境負荷低減につながる広報啓発					
3 自転車の利用促進につながるマップの作成					
施策2 自転車通勤等の促進					
1 自転車通勤拡大のための広報啓発					
2 エコ通勤運動の推進					
3 公共交通と組み合わせた通勤・通学の推進					
2 自転車通行空間等の整備					
施策3 通勤・通学路の重点的な整備					
4 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の計画的な整備					
5 道路標識・道路標示の適切な設置・運用					
6 通行空間の利用方法、マナーの周知					
施策4 目的やニーズに応じた駐輪場の整備					
7 バス停周辺に駐輪スペースを設置					
8 市営自転車駐車場の適正な管理・運営					
9 鉄道駅周辺駐輪場へのサイクルスタンド等の設置					
3 安全に向けた啓発と賠償責任保険加入の促進					
施策5 段階的な交通安全教育の推進					
10 世代に応じた交通安全教育の充実					
11 自転車交通安全に関する人材の育成					
施策6 自転車の交通安全に関する広報啓発活動の推進					
12 安全な自転車利用につながる広報活動					
13 交通安全運動を活用した街頭啓発活動の実施					
施策7 点検整備・自転車保険の加入促進など安全通行の確保					
14 自転車保険の加入促進					
15 自転車の点検・整備の促進					
施策8 災害時における自転車の活用推進					
16 災害時における自転車活用に関する検討					
4 自転車を活用した観光振興					
施策9 自転車走行環境・サイクリスト受け入れ環境の整備					
17 交通結節点等におけるサイクリストの受け入れサービスの充実					
18 利用拠点における便利施設の整備					
施策10 サイクリングコースの提案等による、サイクルツーリズムの推進					
19 千曲川サイクリングロードの環境整備					
20 新たなサイクリングコースの設定と広報周知					

第7章 計画の推進体制と進捗管理

1 推進体制

計画の目標達成に向け、庁内の関係部署が緊密に連携しながら、個別の施策・事業の実施状況を確認するとともに、課題等を検討し、施策の推進を図ります。

また、進捗状況については、道路管理者、警察、学識経験者、自転車関係者等で構成する「長野市自転車活用推進部会」に毎年報告し、計画全体の進捗状況の評価や事業の見直し等を確認します。長野市自転車活用推進部会は、本計画の上位計画である「長野市公共交通ビジョン」の進捗管理を担う「長野市公共交通活性化・再生協議会」の部会であることから、公共交通ビジョンに基づく各種施策とも連携しながら、各施策を推進します（図 21 参照）。

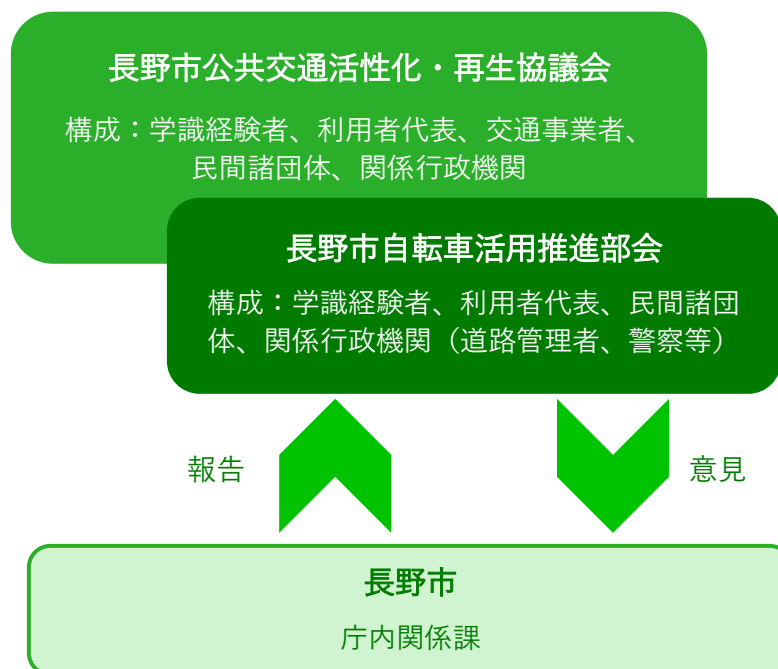


図 21 本計画の推進体制

2 進捗管理

本計画を確実に推進するためには、計画に基づいて施策を実施するとともに、その結果について評価・検証し、必要に応じて施策の内容を見直すといったフォローアップが欠かせません。そこで本計画の進捗管理は、PDCA サイクル（「Plan(計画)」、「Do(実行)」、「Check(検証)」、「Action(改善)」）を適用し、継続的かつ着実な展開を図ります。

なお、計画の進捗状況については、毎年度開催する長野市自転車活用推進部会へ報告し、取り組みについての助言を受けることとします（フォローアップ）。フォローアップの実施結果は各年度の実績としてとりまとめ、公表します。

また、自転車ネットワーク路線については、短期整備期間中に整備状況の進捗管理や整備の効果検証を行い、必要に応じて見直しを行います。

3 計画の達成度をはかる指標

本計画の達成度をはかる指標として、4つの基本方針ごとに指標を定め、目標値を設定します。基本方針ごとの指標と目標値を表4に示します。

これらの目標値は、計画期間の最終年にあたる令和6年度に、各施策・事業の実施状況及び各目標値の達成状況を確認し、課題を整理した上で事業を見直し、本計画の目標達成を目指すこととします。

表4 基本方針ごとの指標と目標値

基本方針	指標と目標値
自転車を活用したライフスタイルの定着	● 自転車を日常的に（週2、3日程度以上）利用する人が市民の50%以上 現状値 「ほぼ毎日」及び「週2、3日程度」の合計が45.1%（令和元年度「自転車の利用に関するアンケート」による）
自転車通行空間等の整備	● 自転車ネットワーク路線における優先整備路線（計37.9km）の整備率が100%（整備計画延長24.6km） 現状値 整備率35.1%（整備済み延長13.3km）
安全に向けた啓発と賠償責任保険加入の促進	● 自転車に関係する事故件数が15%減 現状値 235件/年（令和元年）
自転車を活用した観光振興	● 自転車の総合的な使いやすさを「満足」と感じる人が市民の30%以上 現状値 「満足」と「どちらかといえば満足」の合計が9.4%（令和元年度「自転車の利用に関するアンケート」による）

第8章 参考資料

1 上位・関連計画の概要

(1) 上位計画

本計画に関連する上位計画の概要は以下の通りです。

① 第五次長野市総合計画（平成 29 年 4 月策定）

長野市の最上位計画として位置付けられている計画です。計画期間は平成 29 年度（2017）から令和 8 年度（2026）までです。目指すまちの将来像や目標を明らかにするとともに、これらを実現するための施策の大綱を示す「基本構想」、基本構想に掲げるまちの将来像や目標を実現するために必要な手段や施策を明らかにする「基本計画」、及び基本計画で定めた施策体系に基づく具体的な事業を示す「実施計画」の 3 層構造となっています。

第五次長野市総合計画における自転車関係の取り組みを以下に示します。

分野	4 防災・安全分野 安全で安心して暮らせるまち「ながの」	7 都市整備分野 快適に暮らし活動できるコンパクトなまち「ながの」
政策	2 安心して暮らせる安全社会の構築	2 拠点をつなぐネットワークの充実
施策	1 交通安全対策の推進	2 拠点をつなぐ交通ネットワークの整備
目指す状態	市民が交通事故の被害者・加害者になることなく、安全に安心して生活している。	自家用乗用車に過度に頼らず、中心市街地、観光地などの拠点や生活機能の拠点を移動できる交通ネットワークが形成されている。
主な取組内容	● 安全で円滑な自転車通行を確保します。 （地域活動支援課、道路課、維持課）	● 都市部における自転車ネットワークの形成に取り組みます。（道路課、交通政策課） ● ミニバスターミナルの検討を含めた公共交通路線相互の乗換えなどの交通結節機能の向上に取り組みます。（交通政策課、道路課、都市政策課）

② 長野市公共交通ビジョン（平成 27 年 6 月策定）

長野市の中長期的な公共交通の目指す姿及び取り組みを示した計画で、長野市における公共交通のマスタープランです。計画期間は平成 27 年度（2015）～令和 6 年度（2024）です。

長野市の公共交通の将来像を「人をつなぎ まちを育て 暮らしを守る公共交通」と設定しています。また、自治体、事業者及び市民が相互に協力し、地域が一体となって公共交通を構築していくための計画となっています。

長野市公共交通ビジョンにおける自転車関係の取り組みを次ページに示します。

基本方針	2 公共交通ネットワークの再構築	
推進施策	2 ネットワークを利用しやすくするための利便性向上	
項目	(1)結節機能、速達性・定時性の向上、利用者ニーズへの対応	(2)自転車利用と公共交通との連携
施策の方向	公共交通路線相互の乗換え等の結節機能を向上させ、利用促進を図ります。	移動手段として環境にも優しい自転車の魅力を高めることにより、通勤・通学・買い物への自転車利用を促進します。併せて自動車の利用を抑制し、自転車の走りやすい環境づくりを目指します。
推進施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 結節機能の向上 バス停留所周辺に、公有地あるいは民間施設の活用を含めたパーク＆ライド用駐車場、サイクル＆ライド用自転車駐車場の整備を進めていきます。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通へのアクセス手段として自転車を上手に使えるよう、また、違法駐輪や自転車に関する事故の減少に向け、駐輪場の整備や自転車専用レーンの設置などのハード面の取組みを進めます。 ● 自転車を利用する人にとって役立つ様々な情報を集め、自転車の利用者目線に立って、情報地図「長野市自転車利用促進マップ」を作成します。なお、利用者目線を重視するため行政が作るのではなく、自転車愛好家に制作を依頼することも検討します。 ● 鉄道駅及びバス停留所周辺に、公有地あるいは民間施設の活用を含めた、サイクル＆ライド用自転車駐車場の整備を進めていきます。

③ 長野市公共交通網形成計画（平成 29 年 6 月策定）

長野市公共交通ビジョンの施策のうち、短期で取り組むものを具体化し、中長期で取り組むものを検討しています。

長野市公共交通ビジョンにおける自転車関係の取組みを以下に示します。

基本方針	2 利用環境の整備	
実施施策	(1) 交通結節、乗り継ぎ環境の向上	(2) 自転車利用と公共交通の連携
項目	③パーク＆ライド、サイクル＆ライドの施設整備	①自転車利用環境の整備
実施する事業	結節点となる駅、バス停においてパーク＆ライド用駐車場、自転車との乗継ぎを想定したサイクル＆ライド用駐輪場の整備を進めます。駐車場、駐輪場は公有地を利用するほか、民間施設と連携した整備も併せて検討します。	自転車を公共交通の結節点へアクセスする重要な手段として捉え、自転車を上手に使えるよう、駅周辺の駐輪場利用実態調査等も参考にして、駐輪場や自転車専用レーンなどの整備を進めます。市全体として、自転車を利用しやすい環境をつくります。

基本方針	2 利用環境の整備	
実施施策	(2) 自転車利用と公共交通の連携	
項目	②自転車利用者への情報発信	③サイクルラックの導入検討
実施する事業	自転車利用者に役立つ情報地図「長野市自転車利用促進マップ」を作成し、市内における自転車利用を促進します。作成にあたっては、自転車愛好家など自転車を利用する人の目線を取り入れます。	バスと自転車の併用を促進するためにサイクルラックの導入を検討します。サイクルラックは、まず、観光路線と位置づけられる路線への装備を検討しますが、将来的に生活路線への導入についても検討します。

④ 長野市都市計画マスタープラン（平成 29 年 4 月策定）

都市計画マスタープランは、市の土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に係る方向性を具体的に定め、都市の健全な発展と秩序ある整備を図っていくための計画です。

長野市都市計画マスタープラン（計画期間：平成 29 年度（2017）～令和 18 年度（2036））では、集約型都市構造の形成と、地域資源を活かし各地域が連携した一体的な都市を形成するため、市内の「拠点」とそれらを結ぶ「軸」からなる都市構造を目指しています。

公共交通分野に特に関わる内容としては、暮らしを守る役割を根底に、集約型のまちづくりを支えるための拠点間のネットワークづくりや観光等による交流の活性化の役割を踏まえ維持・整備を図るものとしています。

長野市都市計画マスタープランにおける自転車関係の取り組みを以下に示します。

分野	第 2 編 第 4 章 道路・交通施設整備の方針		第 4 編 第 1 章 部門別の実現化方策
基本方針	1 道路・交通施設整備の基本方針		3 道路・交通施設整備の実現化方策
項目	安全・安心で環境にやさしい交通施設整備		(2) 公共交通の利用促進ときめ細かな需要に応じた交通施策の推進
実施する事業	自転車利用を促進するための交通施設の整備を進める。	自転車利用を促進するための交通施設の整備を進める。	鉄道駅周辺への駐輪場の整備

⑤ 第 10 次長野市交通安全計画（平成 28 年 11 月策定）

安全で安心な社会を実現するには、高齢者、障害者等を含む全ての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要です。この社会の実現に向けて、長野市では昭和 46 年（1971）以降 5 年ごと 10 次にわたり「長野市交通安全計画」を策定し、取り組んできました。現在の「第 10 次長野市交通安全計画」は、平成 28 年度（2016）から令和 2 年度（2020）までの 5 年間を計画の期間とし、交通安全に関する諸施策の大綱を定め、市民の行動指針として自助、共助の取組みを呼び掛けるものです。

第 10 次長野市交通安全計画における自転車関係の取り組みを次ページ以降に示します。

基本方針	第1節 道路交通環境の整備	
実施施策	1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	
項目	(2)通学路等の歩道整備等の推進	(3)高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
取組内容	<p>イ 安全な歩行空間の確保 小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童及び幼児、高等学校、中学校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を関係機関と連携して推進します。</p>	<p>ア 歩道等の整備 高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車枠等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。</p> <p>ウ 道路環境のバリアフリー化 高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方に基づいて、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車枠等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。</p>

基本方針	第1節 道路交通環境の整備		
実施施策	2 幹線道路における交通安全対策の推進		
項目	(2)事故危険箇所対策の推進	(5)適切に機能分担された道路網の整備	(6)改築等による交通事故対策の推進
取組内容	<p>・事故危険箇所においては、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標・自転車専用通行帯等の設置等の対策を推進し、さらに公安委員会による信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化を推進します。</p>	<p>ア 異種交通の分離 高規格幹線道路から、居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。</p>	<p>ア 歩行者等の安全と生活環境の改善 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。</p> <p>オ 歩行者等の安全な通行空間の確保 商業地区における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進します。</p>

基本方針	第1節 道路交通環境の整備		
実施施策	7 自転車利用環境の総合的整備		
項目	(1)安全で快適な自転車利用環境の整備	(2)ソフト施策の推進	(3)自転車駐車場対策
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車と歩行者の事故を防止するため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワークの形成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を図るため「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を周知し、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車等の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）による施策を総合的に推進することとし、路外・路上の自転車駐車場の整備等を図り、自転車、歩行者の通行の安全も確保していきます。

基本方針	第2節 交通安全思想の徹底		
実施施策	3 交通安全に関する普及啓発活動の推進		
項目	(2)自転車の安全利用の推進	(5)反射材・自発光材の普及促進	
実施する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを周知していきます。 ・自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為等を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図ります。 ・薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、自転車の整備点検及び自転車側面等への反射材の取り付けを促進します。 ・保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進します。 ・幼児同乗中の危険性や交通事故実態について、広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を積極的に促進します。 ・自転車の交通事故発生時における警察への報告義務等の周知を図るとともに、自転車安全利用意識の向上と自転車加害事故による賠償責任への対応と被害者の救済のための損害賠償保険等への加入促進を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間の歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に期待できる反射材・自発光材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進します。 ・反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や、関係機関・団体と協力した反射材の展示会等を開催します。 ・反射材等の普及に際しては、特定の年齢に偏ることなく全年齢を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の利用を推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品について情報提供に努めます。 	

基本方針	第4節 車両の安全性の確保		
実施施策	2 自転車の安全性の確保		
項目	(1)自転車の点検整備の促進	(2)自転車保険への加入促進	(3)夜間における自転車の安全対策
実施する事業	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者に対し、定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、併せて付帯保険により被害者の救済に資することを目的とする TS マーク（自転車安全整備店の整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている）の普及に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係団体と協力した「夜間街頭活動（ピカピカナイト作戦）」等を実施し、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図り、夜間における交通事故の防止を図ります。

(2) 関連計画

本計画の関連計画の概要は以下の通りです。

① 長野市観光振興計画（平成 29 年 4 月策定）

長野市の今後の観光振興に向けた具体的な行動を明確にし、長野市の経済の活性化を目的として策定しました。平成 29 年度（2017）から令和 3 年度（2021）を計画の期間としています。自転車に関係する取り組みとしては、「政策 1 観光地域づくりの実践」の中で、「スポーツや文化芸術を活用した観光コンテンツの開発」においてロードバイクを含むとしています。

② 第二次長野市環境基本計画（平成 29 年 4 月策定）

長野市環境基本条例に基づく環境行政の基本計画として、第五次長野市総合計画と整合を図り、環境施策を総合的かつ計画的に推進することにより、長野市の望ましい環境像の実現を目指すものとして策定しました。平成 29 年度（2017）から令和 3 年度（2021）を計画の期間としています。

自転車に関する取り組みとしては、「基本目標 5 低炭素社会の実現」の中で「モビリティ・マネジメントの実施」と「サイクル&ライドの促進」を掲げています。また、環境に関わる側面を持つ各種個別計画を策定する際は、環境基本計画との整合を図る必要があり、環境の保全と創造に関する又は環境に影響を及ぼすおそれのある施策・事業は、この計画に従って実施する必要があることから、関連計画として位置付けます。

③ 長野市中心市街地活性化プラン（平成 29 年 10 月策定）

長野市の中心市街地におけるまちづくりの中長期的な一貫性を確保しつつ、現状に即した中心市街地の活性化を図るために、国の認定を受けた第一期・第二期長野市中心市街地活性化基本計画を継承する形で、独自計画として策定しました。平成 29 年度（2017）から令和 3 年度（2021）を計画の期間としています。

具体的な取り組みとして、自転車に関して直接的に言及はされていませんが、計画達成度をはかる指標として「歩行者・自転車通行量」を取り上げています。

④ 長野市地球温暖化対策地域推進計画（平成 29 年 4 月改訂）

長野市における温室効果ガス削減に関する市民・事業者・行政の取り組みを推進し、地球温暖化の抑止を図ることを目指す計画です。施策の中で「自転車利用の促進」を掲げています。

⑤ ながの健やかプラン 2 1（平成 29 年 3 月策定）

健康増進法第 8 条に基づく「市町村健康増進計画」に位置付けられる計画で、市民の健康づくり支援の基本的指針となるものです。平成 29 年度（2017）から令和 4 年度（2022）を計画の期間としています。「すべての市民が支え合い、健やかで心豊かな暮らしを実感できるまちを目指して～健やか未来都市“ながの”」を基本理念として、市民の健康寿命の更なる延伸を目標として掲げています。

この計画の中で、自転車に関して直接的に言及はされていませんが、健康の保持・増進を目的に、からだを動かす身体活動の重要性について普及啓発活動を実施していることから、関連計画として位置付けます。

⑥ 第二次長野市スポーツ推進計画（平成 29 年 4 月策定）

スポーツ基本法に基づき、長野市独自の計画として策定しました。平成 29 年度（2017）から令和 3 年度（2021）を計画の期間としています。

長野市には、これまで 1998 年に開催された長野オリンピック・パラリンピックに代表されるスポーツイベントをはじめ、これまで培われてきた多数のスポーツに関連する有形無形の財産があり、これらを活かしたまちづくりを推進することを目的としています。この計画の中で、自転車に関して直接的に言及はされていませんが、運動・スポーツの機会の提供や普及啓発活動を実施していることから、関連計画として位置付けます。

2 自転車の特性と現状

(1) 特性

① 5km 程度の短距離移動に適している

自転車は、5km 程度の短距離の移動において、自動車や鉄道・バス等の公共交通機関よりも所要時間が短くなっています（図 22 参照）。特に市街地においては、最も時間的かつ経済的な交通手段と言えます。

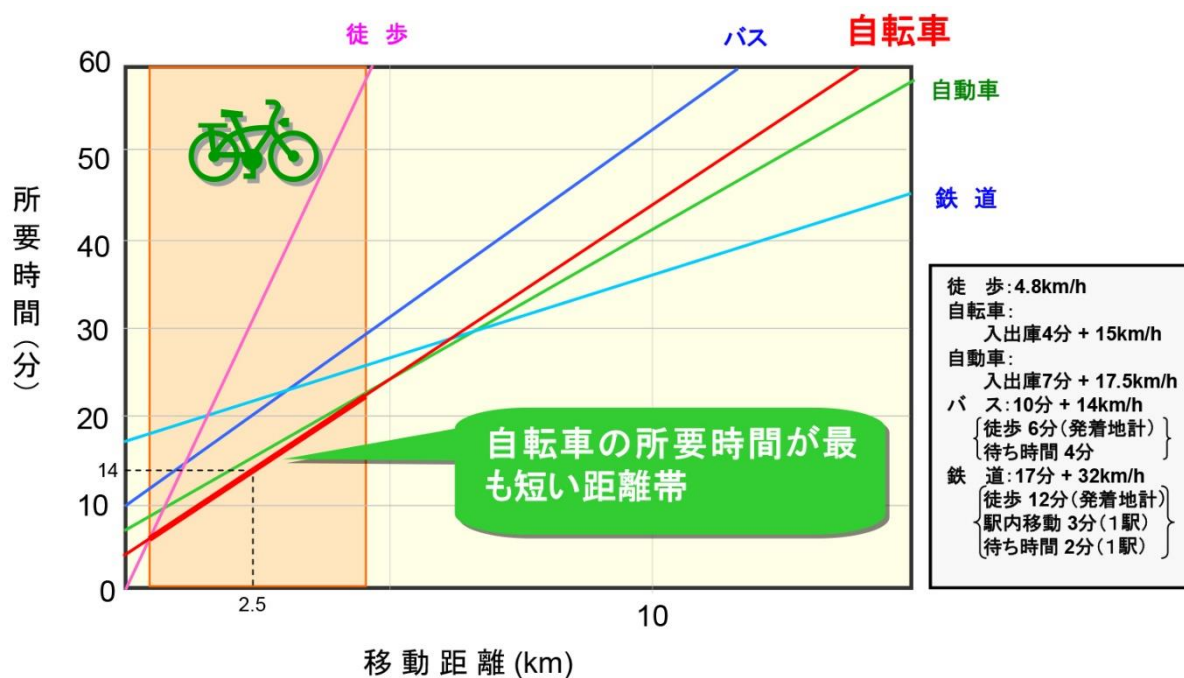


図 22 交通手段別移動距離と所要時間の関係

出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 会議資料（国土交通省、平成 19 年）

コンパクトなまちづくりは、これからのまちづくりの重要な課題です。コンパクトなまちでは医療・福祉施設、商業施設や住居などを集約され、区域内での移動距離が短くなるため、自転車が重要な移動手段としてクローズアップされます。加えて電動アシストタイプや、安定性が高く荷物の搭載力に優れた三輪自転車など、高齢者にとっても利用しやすい自転車が普及しつつあることから、まちなか移動の主役として自転車を位置づけることが可能になります。

また、自転車で移動する場合、多くはドア・トゥ・ドアで目的地にたどり着けることに加え、季節の変化を肌で感じたり、新しいお店を発見したりするなど、心身ともにリフレッシュできるとともに、移動することそのものに喜びや楽しさを見出すことができることが大きな魅力です。

② 身体活動が増え、健康増進につながる

「自転車に乗る」運動は「速歩」とほぼ同程度の活動強度で、軽い負荷であっても約 4 メッツ（「メッツ」とは、安静時を 1 とした場合に何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を表す）の活動強度があります。

厚生労働省がまとめた「健康づくりのための身体活動基準 2013」では、18 歳から 64 歳の運動の基準として「息がはずみ汗をかく程度の運動」(3 メッツ以上)を、「毎週 60 分行う」としています。例えば、片道 15 分を自転車で通勤すれば、この基準の倍以上の運動を行うことになります。

また、一般社団法人日本自転車普及協会発行のパンフレット「自転車に乗って健康になろう」では、自転車は有酸素運動として、様々な心身の健康維持・増進効果が期待でき、健康的に自転車に乗るためには、自転車に乗る時間によって、運動の強度を変えることが効果的であるとしています。詳しくは、パンフレットを参照してください。

③ 環境にやさしい

自転車は走行時に化石燃料を使用せず、地球温暖化の要因とされる二酸化炭素 (CO₂) を排出しないなど、環境への負荷が極めて小さい交通手段です。平成 29 年度 (2017) の輸送部門のうち、旅客輸送における CO₂ の排出量 (図 23 参照) をみると、自家用乗用車が 1km あたり 137g の CO₂ を排出しているのに対し、公共交通機関であるバスは 56g、鉄道は 19g と大幅に少なくなっていますが、自転車であれば 0 となります。

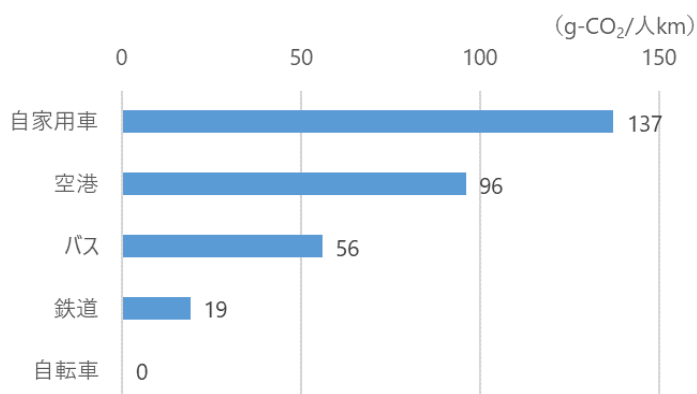


図 23 1 人 1km あたりの二酸化炭素排出量 (g-CO₂/人・km、2017 年度)

出典：国土交通省総合政策局環境政策課資料

(2) 取り巻く現状

① 国及び長野県の動向

【国の自転車政策】

平成 28 年 12 月 9 日に自転車活用推進法が成立し、同 16 日に公布されました。この法律は、超党派の国会議員により組織された「自転車活用推進議員連盟」の自転車活用プロジェクト・チームにおいて、平成 25 年 12 月にとりまとめられた提言をもとに、議員立法として提案されたものであり、全会一致をもって成立したものです。法律においては、自転車の活用の推進が、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することが掲げられています。

法律の施行に伴い、国土交通大臣を本部長とする「自転車活用推進本部」が設置され、各省庁にまたがる課題を調整しながら、総合的に自転車活用推進施策を展開することとしています。

こうした動きに先がけて平成 23 年には警察庁より、自転車は「車両」であり、原則として車道通行を徹底することや、自転車が通行可能な歩道を見直すことなど、自転車に対する総合対策を進める通達があり、併せて道路交通法が一部改正されるなどの法整備が進んでいました。

自転車をめぐる国のこうした動きは、自転車が持つ交通手段としての可能性を広げるだけでなく、安全な利用を前提に、健康増進や観光振興といった多方面への効果を視野に入れたものとして受け止めることができます。

平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。この計画では、①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、②サイクリスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現、③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現、④自転車事故のない安全で安心な社会の実現の 4 つの目標を掲げ、実施に取り組んでいます。

【長野県の施策】

長野県では、「安全・安心な県民生活の確保」と「自転車の利用促進」を基本理念とする「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」（平成31年3月18日、長野県条例第6号、図24参照）を制定し、この条例に基づく「長野県自転車活用推進計画」を平成31年3月に策定しました。

この計画では、自転車の安全な利用や利用環境の整備、また、長野県の特長を生かした健康増進、環境負荷の低減、観光振興における活用等について、総合的に計画的な施策の推進を図ることとしています（図25参照）。



図24 長野県自転車条例チラシ

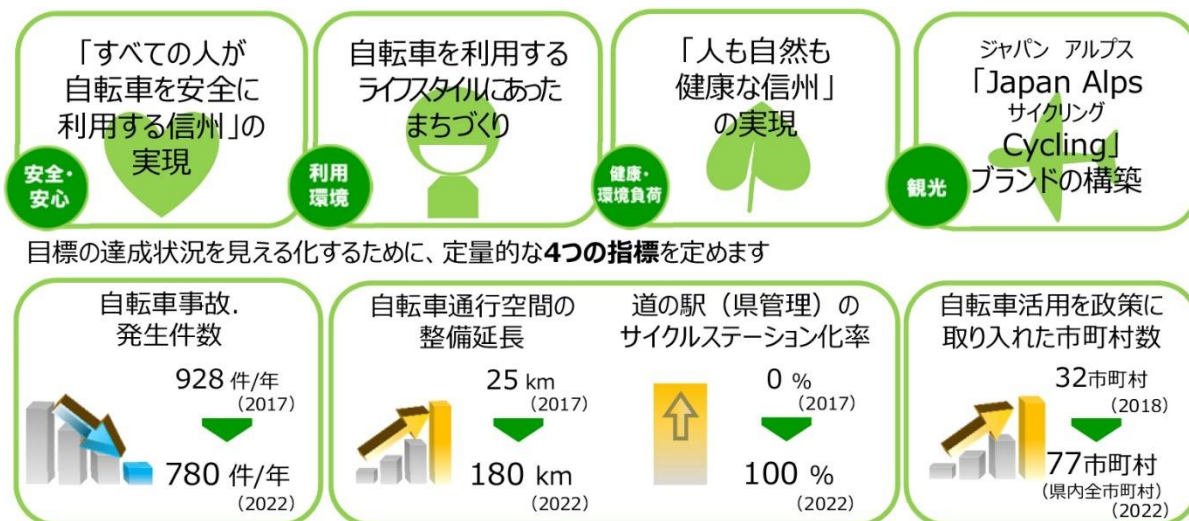


図25 長野県自転車活用推進計画の目標と指標

出典：長野県自転車活用推進計画（概要版）

また、この計画において掲げた目標の1つである「Japan Alps Cycling」ブランドの構築に向け、官民連携によるオール長野で取り組むための推進体制として「Japan Alps Cycling プロジェクト」を令和元年（2019）6月に設立しました。このプロジェクトは、自転車による地域の振興に寄与することを目的とし、①国内外へのサイクルツーリズムに関する情報発信、②イベント開催の支援、③サイクリングルート設定の支援、④サイクルツーリズムを推進するサポートサービスの検討、⑤サイクルツーリズム推進団体間の情報発信・連携促進、⑥サイクルツーリズムに関わる人材の育成、⑦安全に関する普及・啓発、⑧サイクリストをはじめとした観光客の誘客促進を図る取り組み、⑨その他サイクルツーリズムの推進に資する取り組み等に取り組むこととしています。

特に③サイクリングルート設定の支援では、長野県をほぼ一周する全長800kmのサイクリングルート設定が進められており、長野市内も長野駅、善光寺、千曲川サイクリングロード等を経由するルートが検討されています。

② 自転車事故の発生状況

交通事故による死者数は昭和45年をピークに減少傾向にあり、平成9年から平成29年にかけては約62%の減少率となっています。一方、自転車乗車中の事故による死者数は、同じ期間において56%の減少率となっており、交通事故全体に比べて減っていない状況です（図26参照）。

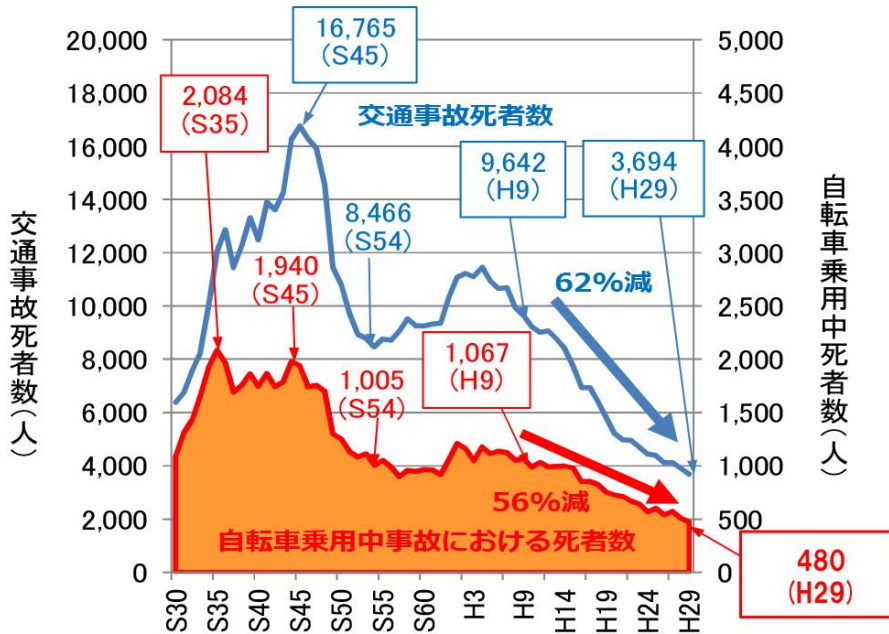
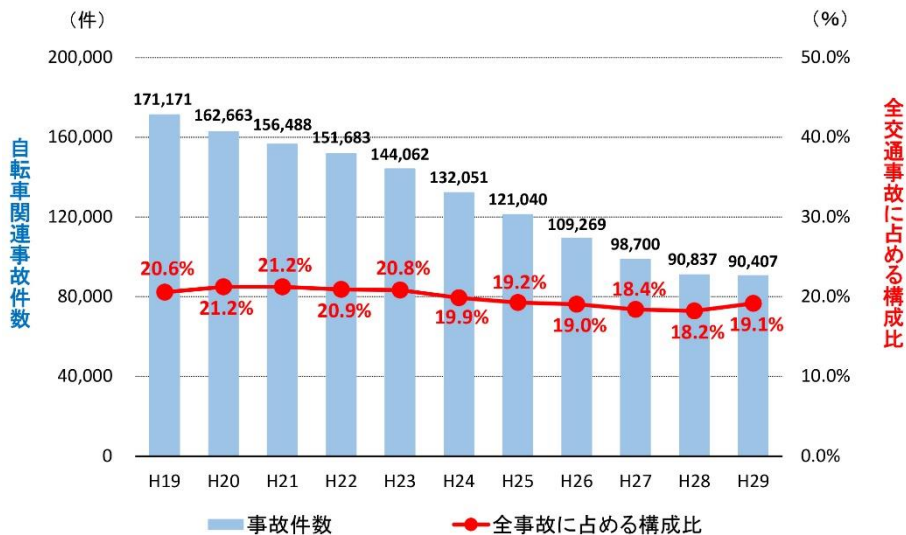


図26 自転車関連事故件数の推移

出典：自転車活用推進計画の策定について（国土交通省、データは警察庁）

死亡事故に限らない事故件数をベースにした統計でも同様の傾向が見られ、自転車関連事故件数そのものは減少していますが、全交通事故に占める割合は減少していません（図27参照）。



※ 自転車乗用者が第一当事者・第二当事者となった事故を計上した。
ただし、自転車相互事故は1件として計上した。

図27 自転車関連事故件数の推移

出典：平成29年における交通死亡事故の特徴等について（警察庁）

さらに自転車関連事故の内容を詳しく見てみると、対自動車・二輪車に比べ、対歩行者や自転車相互の事故の割合が相対的に増えていることがわかります（図 28 参照）。

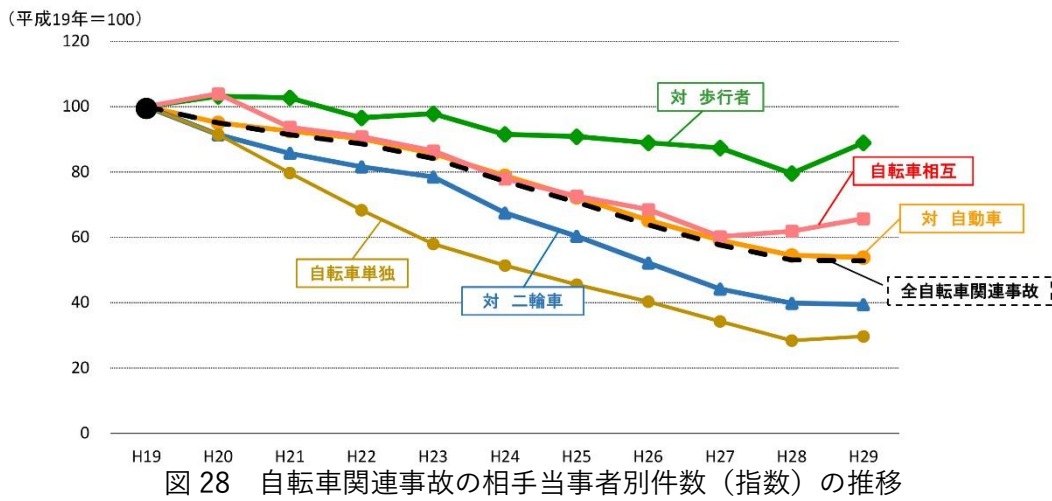


図 28 自転車関連事故の相手当事者別件数（指数）の推移

出典：平成 29 年における交通死亡事故の特徴等について（警察庁）

このような自転車事故の傾向を断ち切るためには、道路交通法の遵守はもとより、自転車走行空間の整備といったハード面の対応も必要と考えられます。

③ 自転車の多様化

生活に身近な乗り物である自転車は、自動車と同程度（約 7,200 万台）で増加しています（図 29 参照）。

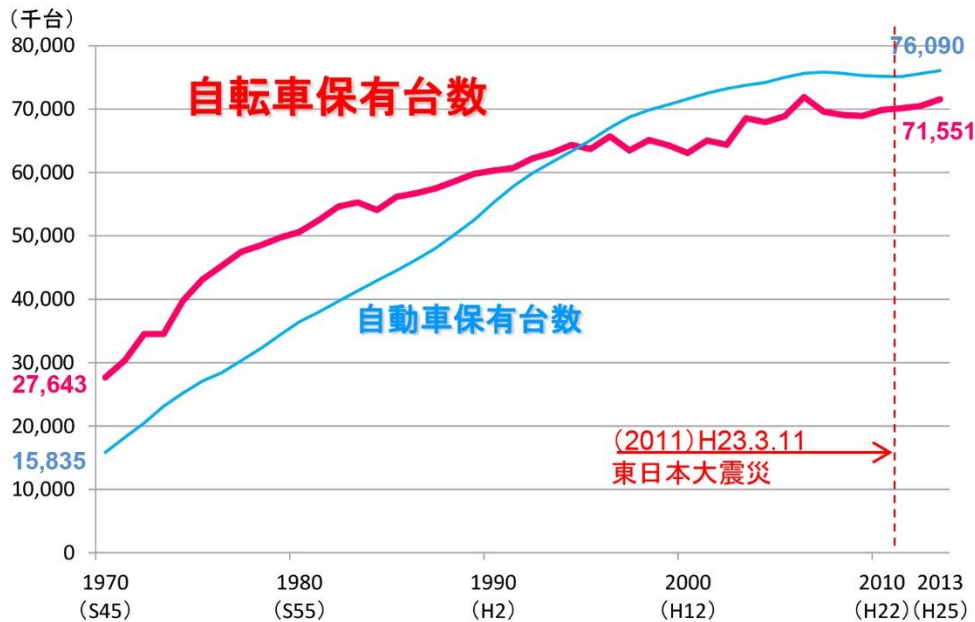


図 29 自転車保有台数の推移

標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年 3 月の登録台数。

出典：自転車施策をとりまく環境（警察庁、データは自転車（S45～H20）（社）自転車協会、自転車（H21～H25）（財）自転車産業振興協会及び自動車（財）自動車検査登録情報協会）

近年の自転車販売台数の推移（図 30 参照）によると、平成 15 年に比べてスポーツ自転車が約 3.5 倍、電動アシスト車が約 1.8 倍の伸びを示しており、ホーム車や通学に人気のあるシティ車のみならず、持ち運びに便利な折りたたみ型やクイックな動きが特徴の小口径車なども普及するなど、自転車の形が多様化していることがうかがえます。

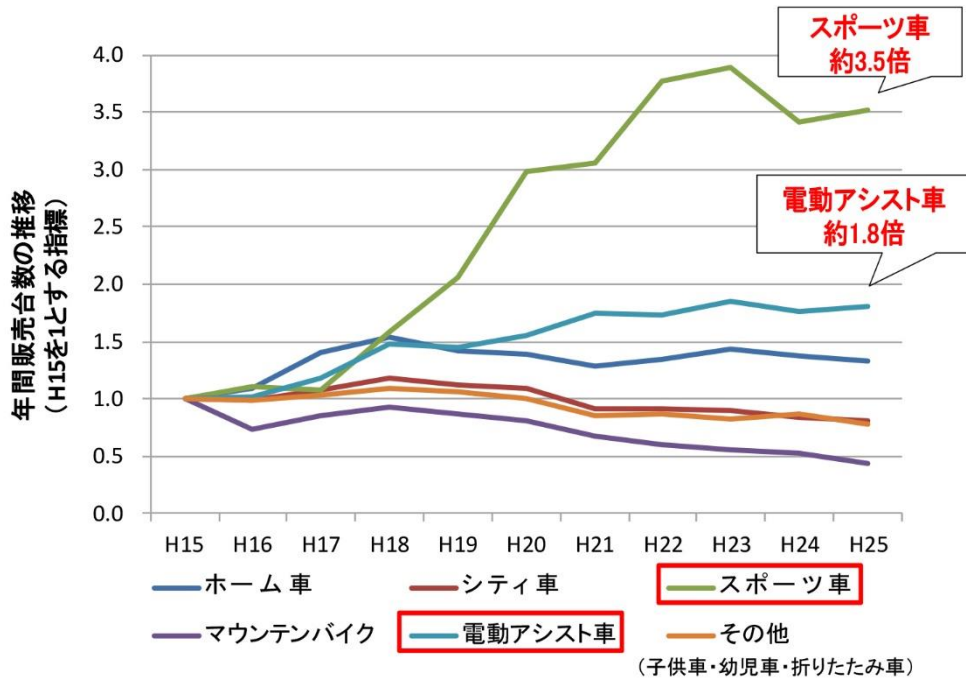


図 30 車種別販売台数（指数）の推移

出典：自転車施策をとりまく環境（警察庁、データは(財)自転車産業振興協会)

④ 災害発生時の利用可能性

大災害が発生したとき、避難のための移動手段として、また復旧時において人の移動や物資運搬の手段としての自転車が見直されています。

災害発生時に自転車が注目を集めたのは、平成 7 年（1995）に発生した阪神淡路大震災でした。大都市部で多くの建物が倒壊したり焼失したりして道路が寸断されたため、人力で移動できる自転車が多数利用されました。平成 23 年（2011）に発生した東日本大震災では、広い範囲で交通網が寸断され、公共交通機関の運休やガソリンなどの燃料が手に入りにくい状況などが長期間続き、自転車が移動手段として活躍しました。自転車を被災地へ送る支援活動も多数行われました。

東日本大震災では、沿岸に押し寄せた大津波から避難する際、多くの人々が自動車を利用したため、道路が大渋滞して津波に巻き込まれた人も多数いました。このことを教訓として、避難時の移動手段として自転車に注目する動きもあり、避難用に自転車を準備している自治体もあります。

⑤ 観光振興

平成 29 年に経済産業省北海道経済産業局がまとめた「サイクル・イベントの経済波及効果調査報告書によると、北海道で開催された 2 つのイベントのほか、全国的にも有名なイベントについての経済効果をまとめています（表 5 参照）。

表 5 サイクル・イベントの経済波及効果

イベント名称	事業費概算	経済効果額	想定効果 範囲	経済効果 /事業費
丘のまちびえい センチュリーライド	1,800 万円	6,800 万円	北海道	3.8 倍
利尻島一周 ふれあいサイクリング	145 万円	1,200 万円	北海道	8.3 倍
瀬戸内しまなみ海道・ 国際サイクリング大会*1	4 億 7,800 万円	6 億 2,898 万円	愛媛・広島	1.32 倍
第 27 回全国トライ アスロン宮古島大会*2	8,900 万円	3 億 2,600 万円	沖縄県内	3.66 倍

出典 サイクル・イベントの経済波及効果調査報告書（経済産業省北海道産業局）
（*1 ㈱いよぎん地域経済センター／*2 ㈱おきぎん経済研究所）

同調査書では、「サイクルツーリズムは地域への経済波及効果や、地域が丸ごと商品となる価値を生み出すものであり、特にライダーと観覧者、イベントボランティアなどの参加が多く見込まれる「サイクル・イベント」は、地域への集客・消費等の経済的効果が期待される」とし、サイクルツーリズムの更なる推進に向けたキーワードとして「スポーツ型」と「観光型」を挙げ、その可能性を示唆しています。

また、季節に応じた自然の美しさや起伏にとんだ地形は、ロングライドと呼ばれる比較的長距離の自転車ツーリングに適しており、国内のみならずインバウンドの手法としても効果が期待されています。

3 市民意識

本計画の策定に先立ち、市民の自転車利用状況や安全についての意識、走行環境に関する意見等を把握することを目的として、アンケートを実施しました。アンケートは市民と通学等での自転車利用が多い高校生を対象に行いました。ここでは、アンケートの結果の一部を抜粋します。

(1) アンケートの概要

アンケートの実施状況は下記のとおりです。

① 市民向けアンケート

- 調査対象 長野市内在住者（満 19 歳以上 80 歳未満） 2,639 人
- 調査方法 郵送による配布及び回収
- 調査期間 令和元年 11 月 13 日（水） ～ 12 月 2 日（月）
- 有効回収数 945 件（回収率 35.8%）

② 高校生向けアンケート

- 調査対象高校等（順不同）：長野市内の高校で自転車通学の生徒がいる以下を対象
長野工業高校／国立長野高専／長野高校／長野俊英高校／長野商業高校／市立長野高校／長野女子高校／長野清泉女学院高校／長野西高校／長野日大高校／長野東高校／長野南高校／長野吉田高校／文化学園長野高校／更級農業高校／篠ノ井高校／松代高校／長野西高校中条校／篠ノ井高校犀峽校
- 有効回収数 1,026 件

(2) 自転車の保有・利用状況

- 使用できる自転車を保有している人は市民の回答者の 7 割近くでした（図 31）。
- 保有している自転車の種類は、市民の回答者の 3/4 がシティサイクルでした。
- 自転車を日常的に利用している人は市民の回答者の半数近くに上り（図 32）、目的は「買い物・食事」と「通勤・通学」が約 7 割でした（図 33）。
- 自転車を利用する距離は、市民の回答者の 3/4 が 3km 未満でした（図 34）。高校生は 5km までで回答者の 6 割でした（図 35）。

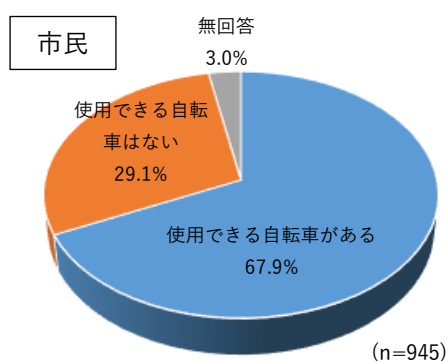


図 31 自転車の保有状況

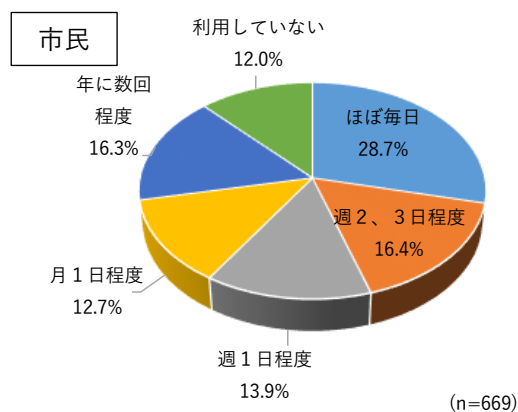


図 32 自転車の利用頻度

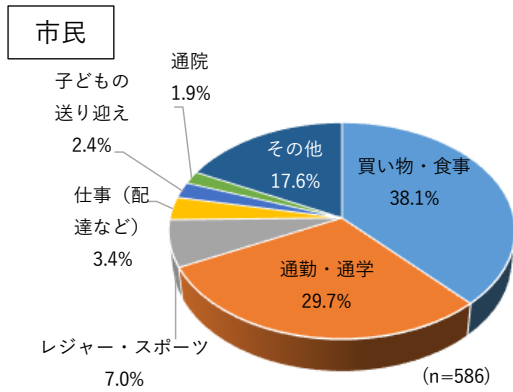


図 33 自転車を利用する主な目的

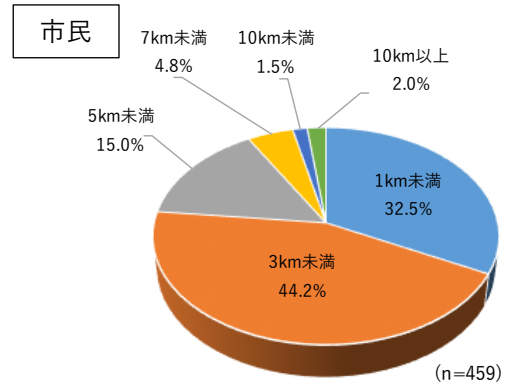


図 34 自転車を利用する距離

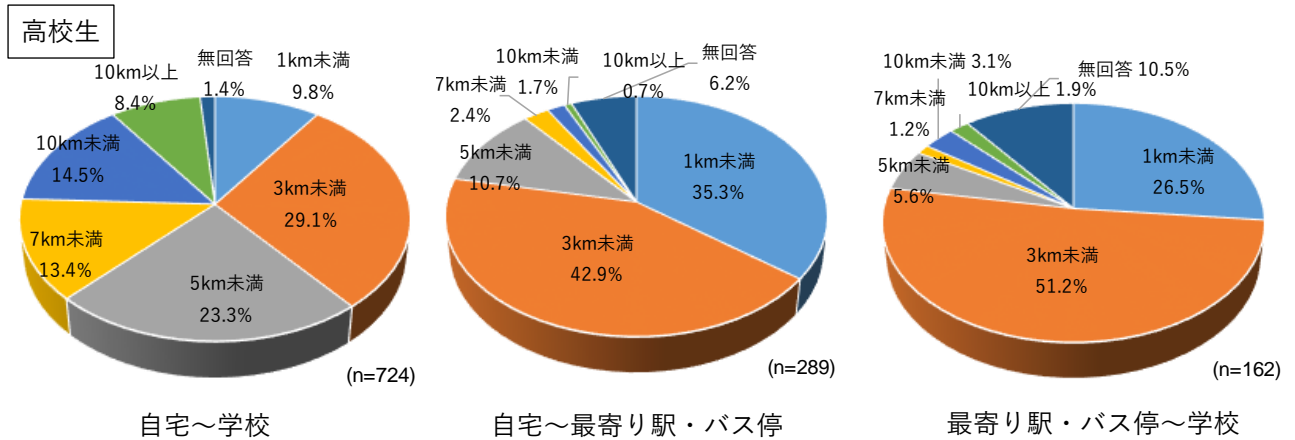


図 35 自転車を利用する距離

- 自転車を保有していない方及び保有してはいるが利用していないという方が利用しない理由は「自転車では移動距離が長い」が最も多く、「荷物が多く自転車に積めない」、「体力的に自転車に乗れない」などでした（図 36）。

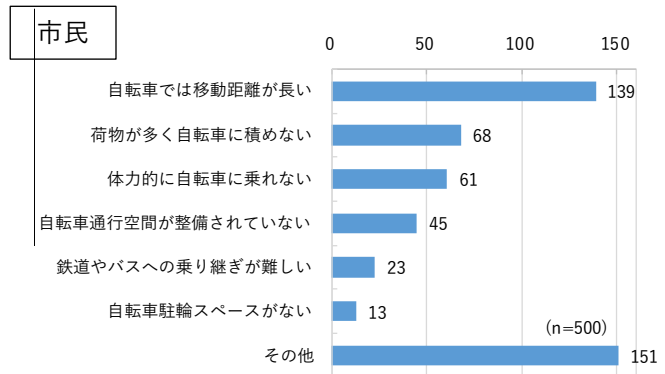


図 36 自転車を利用しない理由

- 利用促進のための取り組みとして、賛同の意見が多かったものは以下の通りでした。（（ ）内は全回答者に占める割合を示します）

順位	市民
1	自転車が安全・快適に走行できる空間が整備される（75.9%）
2	駅・バス停周辺で駐輪スペースが整備される（72.6%）
3	商業施設周辺で駐輪スペースが整備される（69.6%）
4	交通安全ルールとマナーが周知され向上する（68.6%）
5	自転車が積めるサイクルトレイン、サイクルバスが運行される（49.0%）

- 市民の自転車非保有者についての集計結果では、賛同の意見が多かったものとして「自転車が安全・快適に走行できる空間整備」、「駅・バス停周辺での駐輪スペース整備」、「商業施設周辺での駐輪スペース整備」、「交通安全ルールとマナーの周知と向上」が挙げられました。

(3) 自転車利用環境について

① 自転車通行空間

- 自転車走行ルートを選択理由は、市民では「車や歩行者が少ない」、「最短経路」、「時間的に早い」が多く、高校生では回答者の6割近くが「時間的に早い」でした。
- 自転車での走行時に感じる危険としては、市民では「自動車の通行があるとき」が最も多く、全回答者の半数以上でした。次いで「道路に凹凸や段差が多いとき」、「道路が狭いとき」、「道路が暗いとき」が多く寄せられました。全体的に道が狭いことや通行空間が未整備であることに起因するものと考えられます。一方、高校生では「道路が狭いとき」が回答者の半数以上で最も多く、次いで「歩行者とすれ違うとき・追い抜くとき」、「自動車の通行があるとき」、「道路が暗いとき」が多い結果でした（図37）。
- 自転車の走行に対して感じる危険としては、市民では「携帯電話等进行操作しながらの運転」が最も多く、全回答者に占める割合は全体の3/4を超えました。次いで、「夜間の無灯火」、「交差点からの飛び出し」、「イヤホンしながらの運転」も多く寄せられました（図38）。
- 危険箇所としては、高校生の回答で「道が狭い」が最も多く、次いで「見通しが悪い」、「車通りが多い」の順でした。

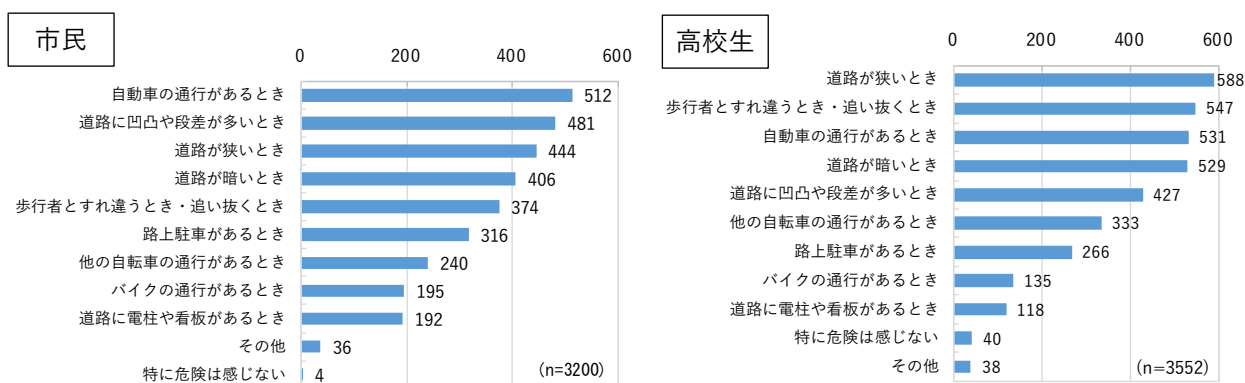


図 37 自転車走行時に感じる危険

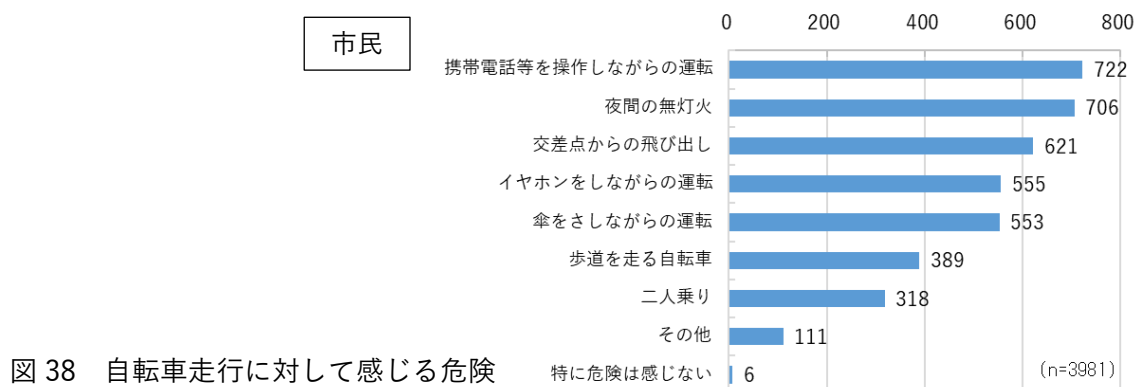


図 38 自転車走行に対して感じる危険

② 駐輪環境

- 駐輪スペースについては、市民・高校生とも約7割が「ほぼ確保されており心配はない」と回答しました（図39）。

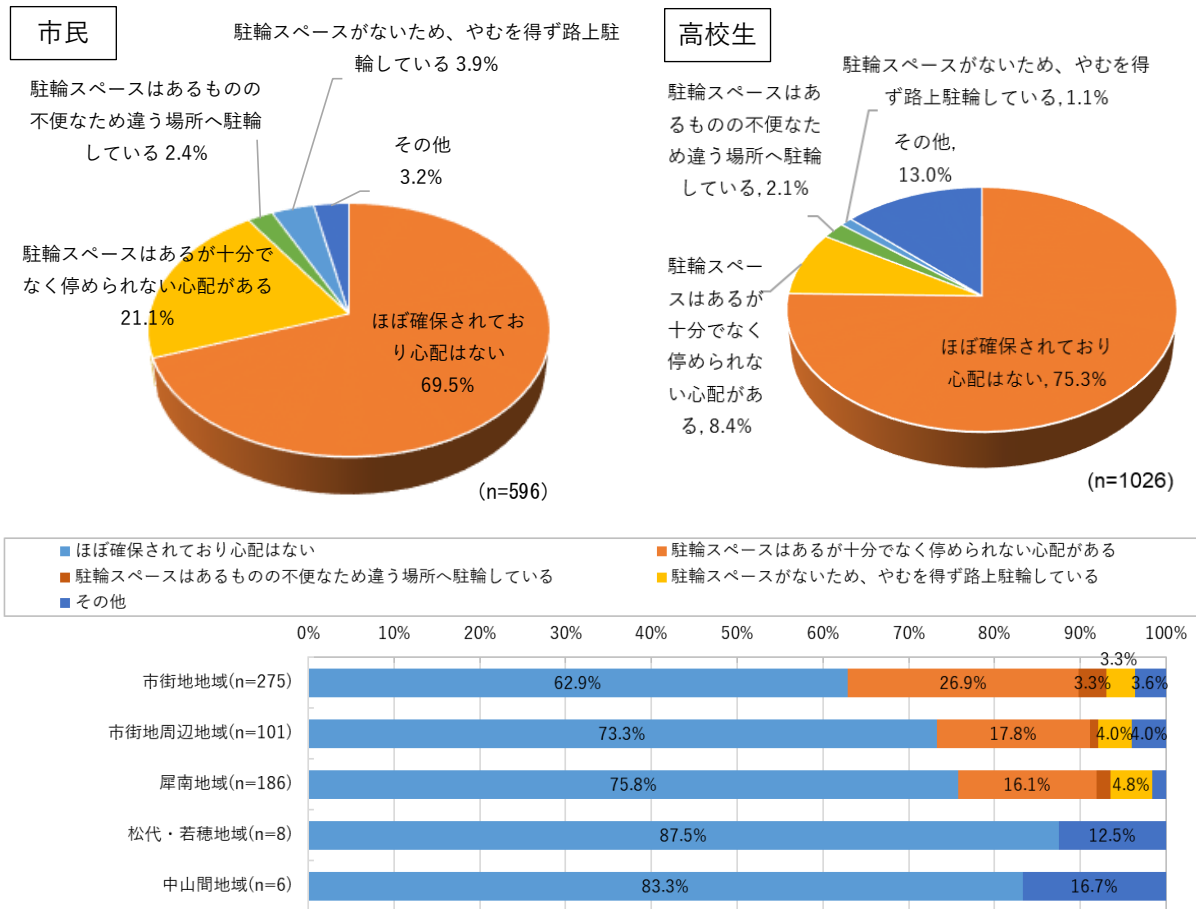


図39 駐輪スペースが確保されているかどうか

- 市営駐輪場については、市民で満足（「満足」と「やや満足」の合計）が4割強、不満（「不満」と「やや不満」の合計）が4割弱であり、満足と不満が同程度でした（図40）。なお、不満の回答は市街地地域でやや多い傾向がみられました。
- 高校生では、駐輪スペース全体についての設備整備の要望をお聞きしており、「駐輪スペースを増やしてほしい」、「照明を付けるか増やしてほしい」、「屋根を付けてほしい」が多く寄せられました（図41）。

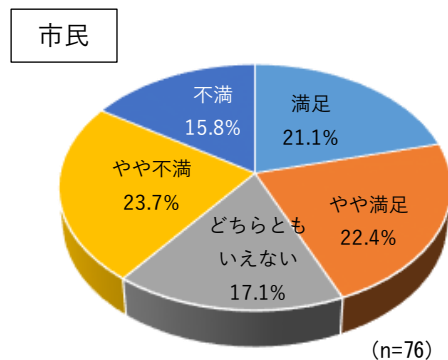


図40 市営駐車場の満足度

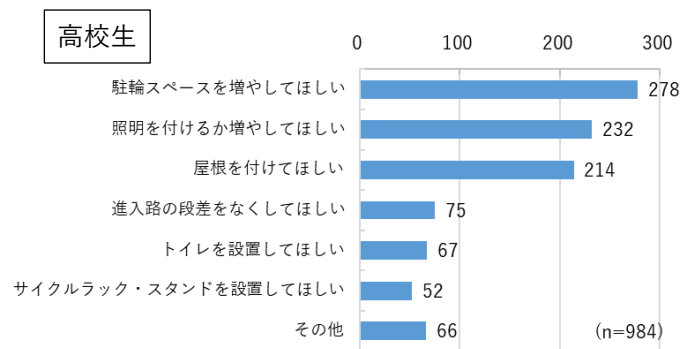


図41 駐輪スペースに整備してほしい設備

(4) 自転車走行のルール・マナー

① 走行ルール

- 市民では、「信号無視や一時不停止などの規定の違反行為を反復して行った自転車利用者は、法令に定める自転車運転者講習を受講する必要がある。」のみ「知っている」が全回答者の1/4に留まりましたが、それ以外の項目では半数以上が知っていました（図42上）。
- 高校生では、全ての項目で半数以上が知っていました（図42下）。



図43 「自転車歩道通行可」の標識

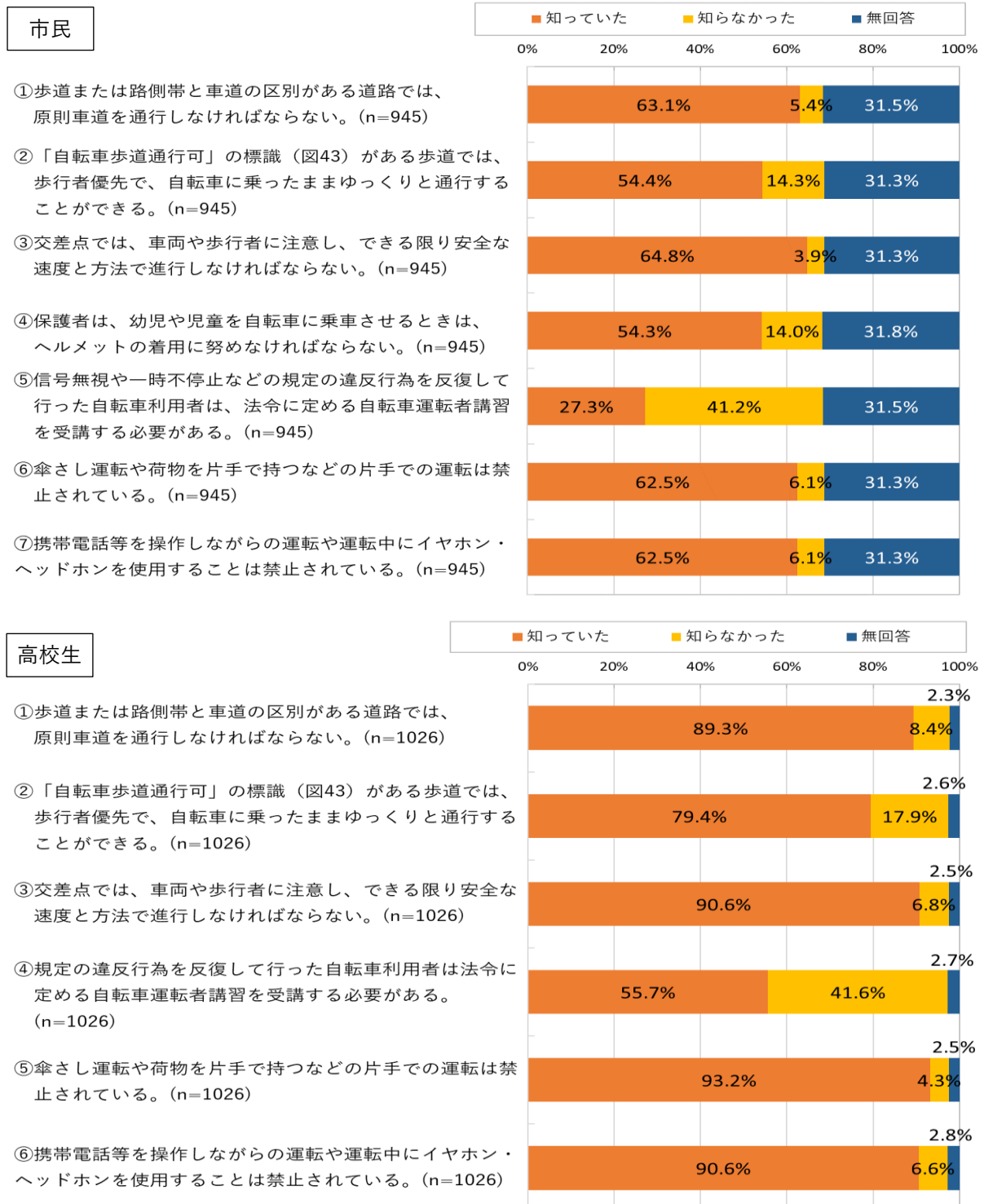


図42 自転車走行ルールの認知度

- ルールやマナーを向上させる取り組みについてお聞きしたところ、市民では「街頭での指導」が最も多く、次いで「取り締まりの強化」の順でした（図 44 左）。これらの項目はいずれも回答者の半数以上が回答しました。高校生では、「取り締まりの強化」が最も多く、次いで「広報等への情報掲載」、「街頭での指導」の順でした（図 44 右）。

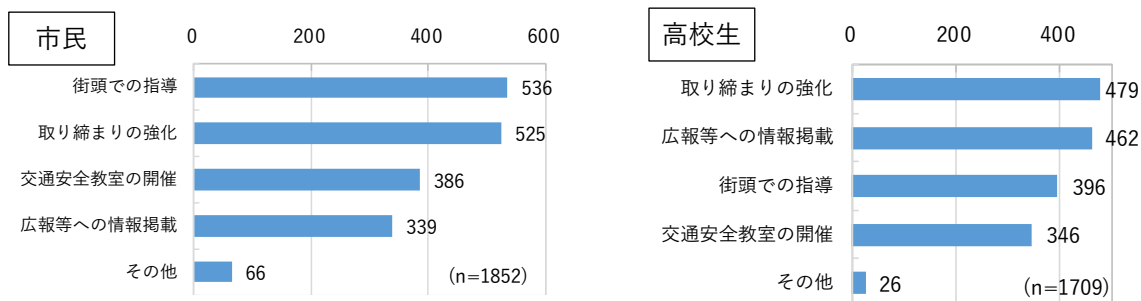


図 44 ルール・マナー向上のための取り組み

- 交通安全教室については、「受講経験あり」が市民の全回答者の 2 割以下でした（図 45）。また受講時期も大多数が 10 年以上前であることから、最新のルールや知識が伝わっていない可能性があります。

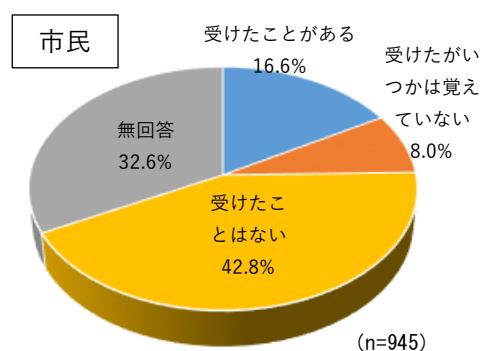


図 45 交通安全教室の受講経験

② 自転車賠償責任保険への加入

- 市民では、保険の加入者は約 3 割であり、「今後加入したい」は 2 割でした（図 46 左）。
- 高校生では回答者の 8 割近くが保険へ加入しており、1 割近くが今後加入したいと回答しました（図 46 右）。

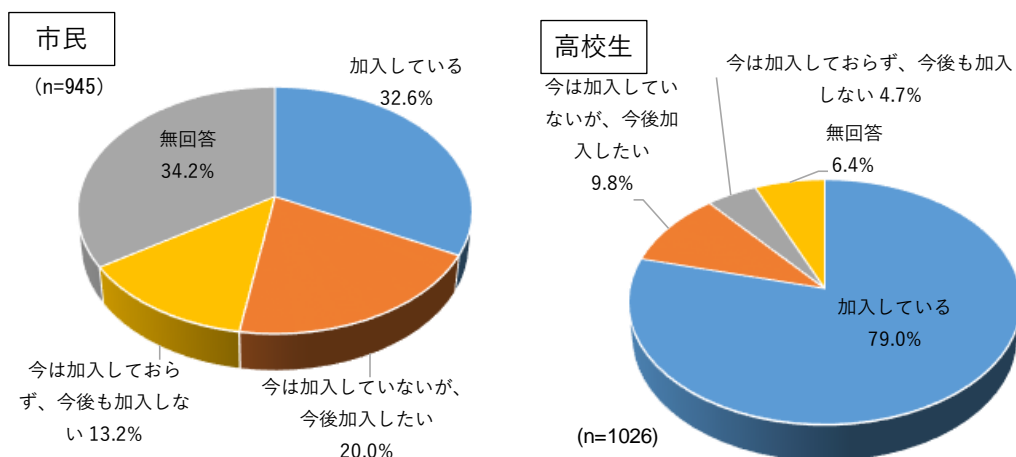


図 46 自転車賠償責任保険への加入状況

③ 点検・整備の実施

- 「受けていない」は市民で全回答者の半数弱であり、「点検を受けている」（「1年以内に1回以上受けている」と「受けているが間隔は1年以上」の合計）は2割未満でした（図47左）。
- 高校生では「受けている」が全回答者の約半数であり、そのうち約半数は1年以内に受けていました（図47右）。

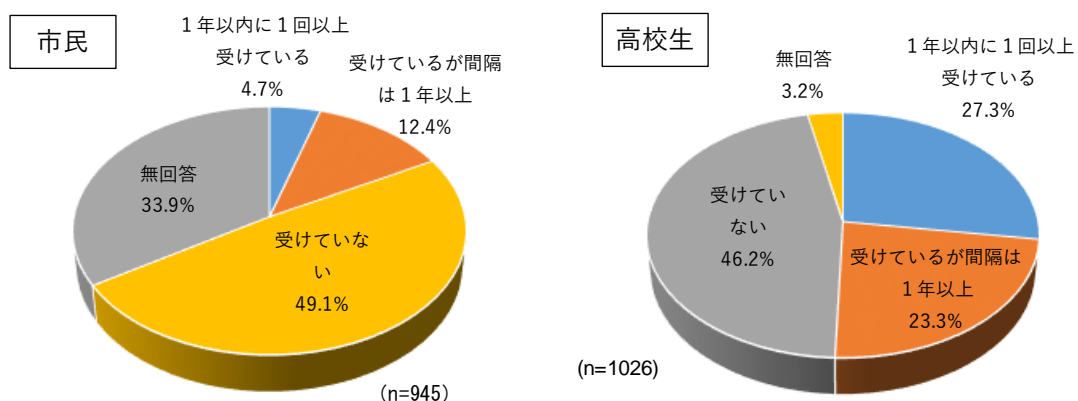


図 47 自転車の点検・整備の実施状況

(5) 自転車を活用したまちづくり

- 市民に対してシェアサイクルが導入された場合の利用意向を聞いたところ、「設置場所によっては利用したい」と「利用したい」の合計は半数近くでした（図 48）。
- 長野市における自転車の取り組みについて、市民で満足度が比較的高いのは「自転車の駐輪スペース」及び「自転車の走行の安全性」でした。一方、不満の度合いが比較的高いのは「自転車の走行の安全性」及び「自転車利用者のマナー」でした（図 49 上）。
- 高校生では、満足度が比較的高いのは「自転車の駐輪スペース」及び「自転車の総合的な使いやすさ」でした（図 49 下）。

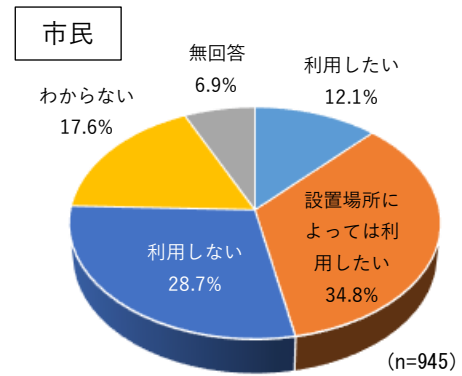


図 48 シェアサイクルの利用意向

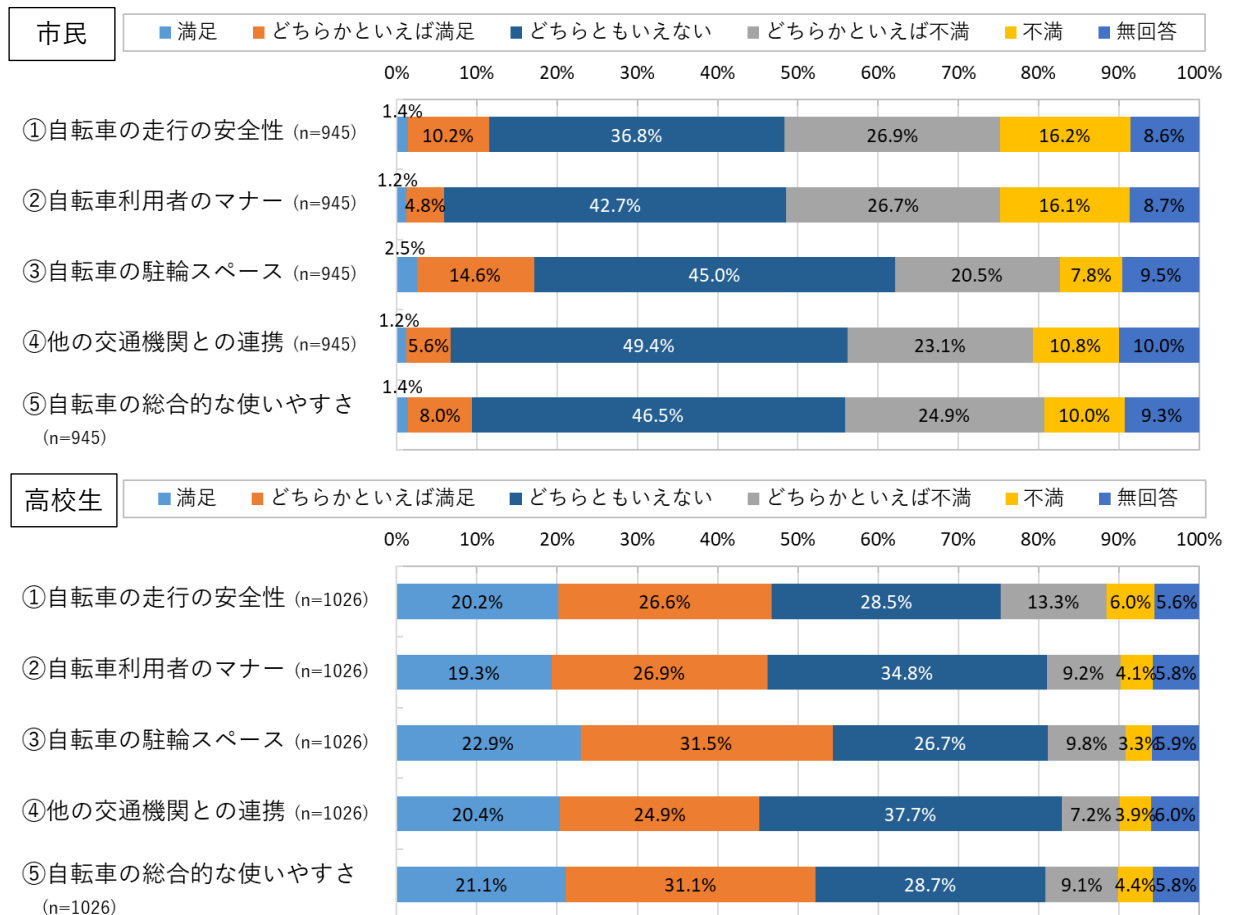


図 49 長野市における自転車の取り組みの満足度

4 用語集

コンパクト・プラス・ネットワーク

少子高齢化と人口減少が進展するなか、インフラの維持コストの削減と生活の利便性の確保の両立を目的として、都市機能の集約等を進めるコンパクトシティの実現が求められています。これと、公共交通網の再構築をはじめとする、インフラネットワークの構築による都市再整備を組み合わせる考え方であり、具体的な取り組みをまとめた計画が「立地適性化計画」です。

サイクル&バスライド

出発地（自宅など）から自転車で最寄りのバス停まで行き、バス停付近の駐輪場に駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かうことです。

サイクルツーリズム

自転車を活用した観光の総称です。観光資源を自転車で巡る観光ルートづくりや、特定の日に特定のコースを走るイベント型など、さまざまな形態があります。

自転車保険（損害賠償保険・賠償責任保険）

自転車の運転により生じた、他人の生命または身体の損害を填補するための保険（共済を含む）を言います。長野県では令和元年（2019）10月1日から、長野県内で自転車を利用する際には自転車損害賠償保険等への加入が義務化されています。

スケアードストレート技法

スケアードストレートとは、事故の悲惨さや恐怖を間近で見ると実感することで、事故につながる危険行為を未然に防止する教育方式です。プロのスタントマンが車や自転車を使い、実際の速度で交通事故を再現します。

長野都市圏パーソントリップ調査

市民が日頃の生活の中で、自動車、バス、鉄道等を利用してどのように移動しているかをアンケート方式でたずね、把握する調査です。得られた結果は、将来のまちづくりや交通計画などに広く役立てられます。最近では、平成28年（2016）10月から12月にかけて、長野市、須坂市、中野市、飯山市、千曲市、小布施町、信濃町、飯綱町を対象範囲として実施しました。

モータリゼーション

英語では「動力化」や「自動車化」を意味します。人の移動の手段が徒歩・自転車等の人力から自動車へ移行し、自動車が生活必需品として普及するようになる状態を言います。わが国では昭和30年代半ば（1960年代）からこのモータリゼーションの進行が著しくなるとされています。

ライフスタイル

生活の様式や営み方を言います。本計画では、自転車が通勤・通学や買い物などの移動手段として、日常生活の中で普通に利用されている状態を「自転車を活用したライフスタイル」としてイメージしています。

輪行

公共交通機関（鉄道、バス、航空機など）を利用して、自転車を運ぶことです。自転車の一部を解体して、輪行袋と呼ばれる専用の袋に収納して運搬するのが一般的です。なお、自家用車で自転車を運ぶことは輪行とは呼びません。