

# 北アルプス地域自転車活用推進計画

令和4年3月

北アルプス地域自転車活用推進協議会



## 〈目 次〉

<b>序章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1 計画の目的 .....	1
2 計画の対象区域 .....	1
3 計画期間 .....	1
4 計画の位置づけ .....	3
5 計画策定の流れ .....	4
<b>第1章 北アルプス地域における現状と課題</b> .....	<b>5</b>
1 地勢 .....	5
2 人口 .....	6
(1) 総人口 .....	6
(2) 人口の分布（メッシュ図） .....	7
(3) 年齢3階層別人口 .....	8
3 北アルプス地域の観光特性 .....	9
(1) 観光地延利用者数 .....	9
(2) 観光地類型別の延利用者数 .....	11
(3) 外国人観光客の状況 .....	15
4 北アルプス地域の自転車利用環境 .....	17
(1) サイクリング支援施設・既存サイクリングルート .....	17
(2) 自転車走行環境整備の状況 .....	19
(3) サイクリングイベント実施地域等 .....	21
(4) レンタサイクルの利用実態 .....	23
5 施設立地状況 .....	25
(1) 主な生活支援施設 .....	25
(2) 観光スポット .....	27
(3) 宿泊施設 .....	29
6 交通基盤及び特性 .....	31
(1) 道路 .....	31
(2) 公共交通 .....	43
7 自転車安全教育 .....	45
(1) 自治体別の小中学校における自転車安全教育の実施状況 .....	45
(2) 高校における自転車利用状況等 .....	47
8 北アルプス地域における自転車利用上の課題 .....	48
(1) 北アルプス地域の現状からみた課題 .....	48
(2) 第1回協議会で出された意見と課題の整理 .....	50
<b>第2章 計画目標の設定</b> .....	<b>55</b>
1 上位・関連計画の整理 .....	55

(1) 長野県 SDGs 未来都市計画（令和3年3月）	55
(2) 第2次自転車活用推進計画（国土交通省）	55
(3) 長野県自転車活用推進計画	56
(4) 市町村個別計画における自転車活用に関する事項	57
2 世界的潮流：国連の持続可能な開発目標（SDGs）との関わり	60
3 計画目標の設定	61
<b>第3章 実施施策</b>	<b>63</b>
1 交通事故のない、安全安心な自転車利用の推進	63
(1) 交通安全教育の推進	63
(2) 自転車の安全利用に向けた環境づくり	64
(3) 災害時における自転車の活用推進	64
2 自転車利用環境の向上	65
(1) 自転車通行空間の計画的な整備	65
(2) 民間事業者及び他の交通機関との連携強化	66
3 健康長寿・脱炭素社会の構築に向けた自転車利用の推進	67
(1) 健康増進のための自転車利用の促進	67
(2) サイクルスポーツの振興	67
(3) 自転車利用促進による脱炭素社会への寄与	68
4 北アルプスサイクルツーリズムの推進	69
(1) 誰もが楽しめるサイクルツーリズムの展開	69
(2) 北アルプスからの自転車文化の発信	70
<b>第4章 自転車ネットワーク計画</b>	<b>71</b>
1 自転車ネットワーク計画の考え方	71
2 自転車ネットワーク計画	72
(1) 大町市	72
(2) 池田町	73
(3) 松川村	74
(4) 白馬村	75
(5) 小谷村	76
3 自転車ネットワークの整備方針	77
<b>第5章 計画の推進に向けて</b>	<b>79</b>
1 関係機関の連携・協力	79
2 計画のフォローアップ及び見直し	79
<b>資料編</b>	<b>81</b>
1. 北アルプス地域自転車活用推進協議会設置要綱	82
2. 北アルプス地域自転車活用推進協議会構成員名簿	83
3. 計画策定の経緯	84

# 序章 はじめに



## 1 計画の目的

我が国においては、これまで、「自転車道の整備等に関する法律」（昭和 45 年法律第 16 号）や、「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）に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等が推進されてきました。このような中、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の新たな課題に対応するため、交通の安全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低減により公共の利益の増進に資すること等を基本理念とし、自転車の活用を総合的・計画的に推進する「自転車活用推進法」（平成 28 年法律第 113 号）が、平成 29 年 5 月 1 日に施行されました。その後、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画（以下、国計画という。）」が平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定されました。また、令和 3 年 5 月には、社会情勢の変化や今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和 7 年度を目標年次とする「第 2 次自転車活用推進計画」が閣議決定されました。

地方自治体に対しても、区域の実情に応じ地方版自転車活用推進計画の策定が求められており、長野県は平成 31 年 3 月に「長野県自転車活用推進計画」（以下、県計画という）を策定しています。

北アルプス地域では、県計画による長野県一周ルートである「Japan Alps Cycling Road」に先駆けて、地域で連携した「北アルプス地域サイクリングモデルコース」を設定し、北アルプス地域の魅力的な地域資源を生かし、インバウンドを視野に入れたサイクルツーリズムを推進していることから、地域での共同により地方版自転車活用推進計画である「北アルプス地域自転車活用推進計画」を策定するものです。

## 2 計画の対象区域

本計画の対象箇所は北アルプス地域の大町市、北安曇郡池田町、松川村、白馬村、小谷村の 1 市 1 町 3 村とします。（次頁参照）

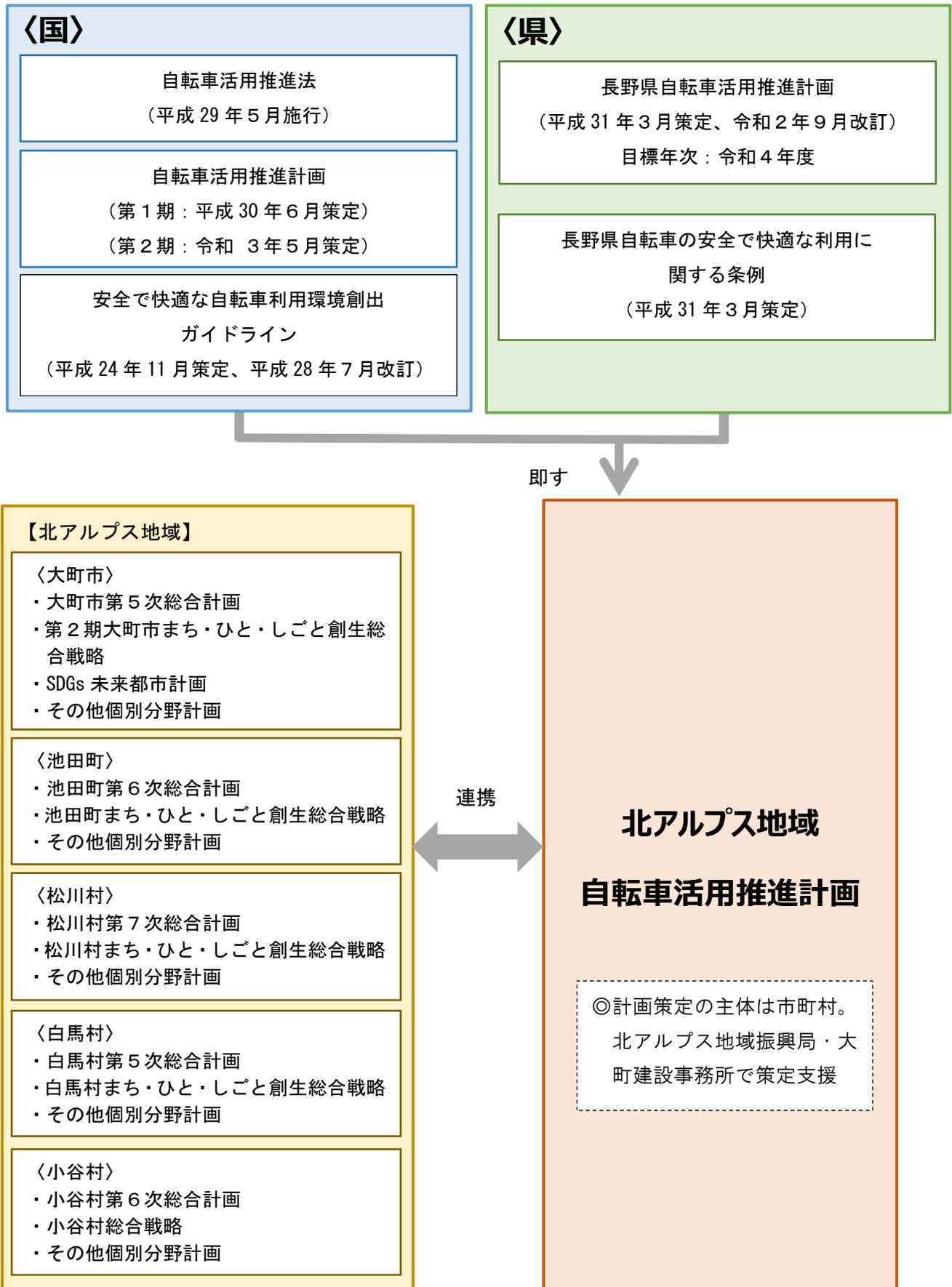
## 3 計画期間

本計画の計画期間は、令和 4 年度から令和 8 年度までの 5 か年とします。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。

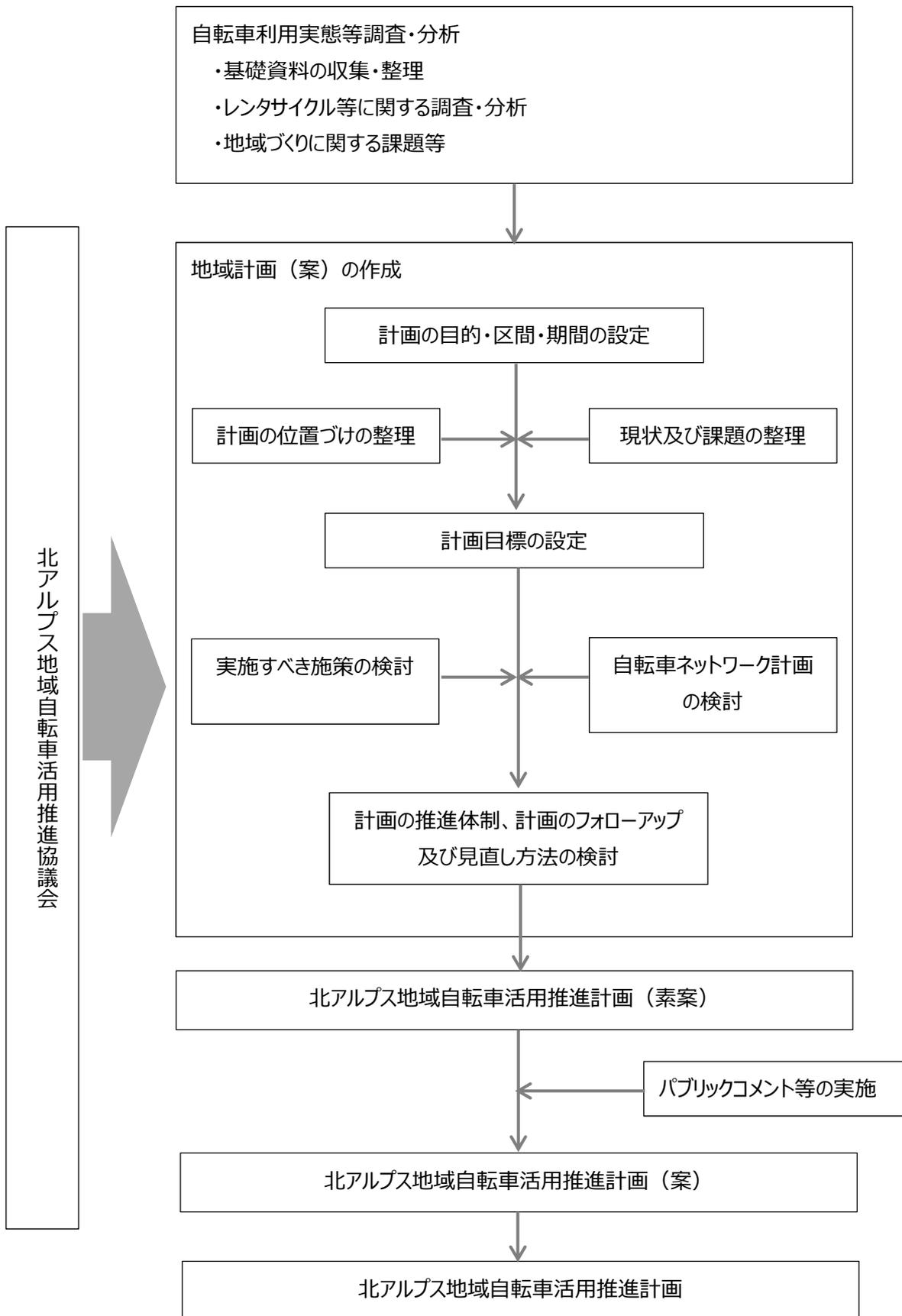


図 計画対象区域

#### 4 計画の位置づけ



## 5 計画策定の流れ



## 第1章 北アルプス地域における現状と課題



## 1 地勢

北アルプス地域は、県の北西部、北アルプスのふもとに位置し、中部山岳国立公園及び妙高戸隠連山国立公園の一部区域を含むエリアで、北部は全国有数の豪雪地帯です。大町市と北安曇郡から成るこの地域は、かつて日本海の塩を運んだ『塩の道』でも有名です。また、オリンピックの舞台となった白馬・八方尾根をはじめ、数多くのスキー場があり、温泉や湖沼などの観光資源にも恵まれ、山岳観光のメッカとして発展してきました。

地域の南北を縦断する国道147号・148号の断面をみると、松川村と安曇野市境の標高は約565m、青木湖付近では約880m、北小谷駅付近では約390mであり、全体的に起伏が多い地形となっています。

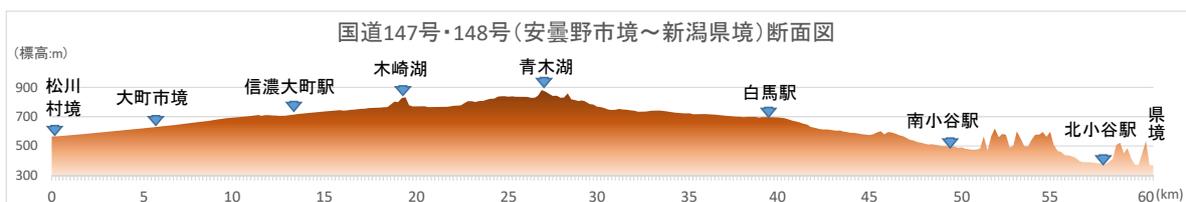
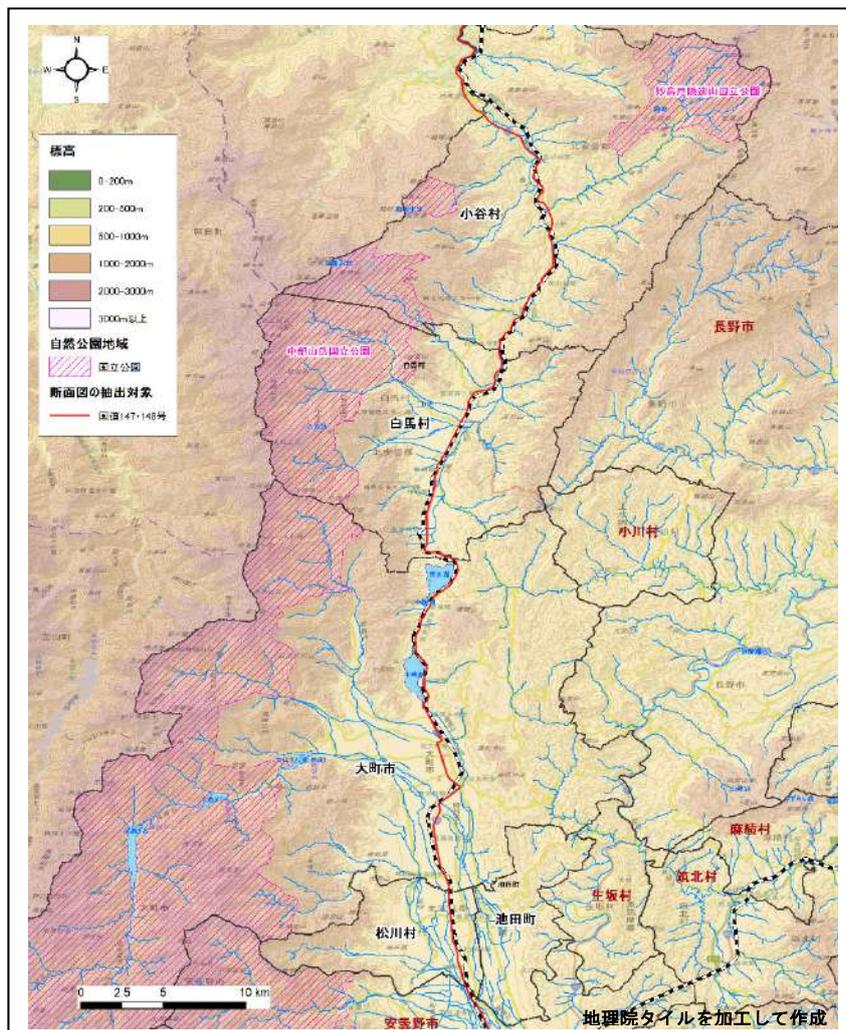


図 北アルプス地域の地勢

資料：基盤地図情報数値標高モデル・地理院地図

## 2 人口

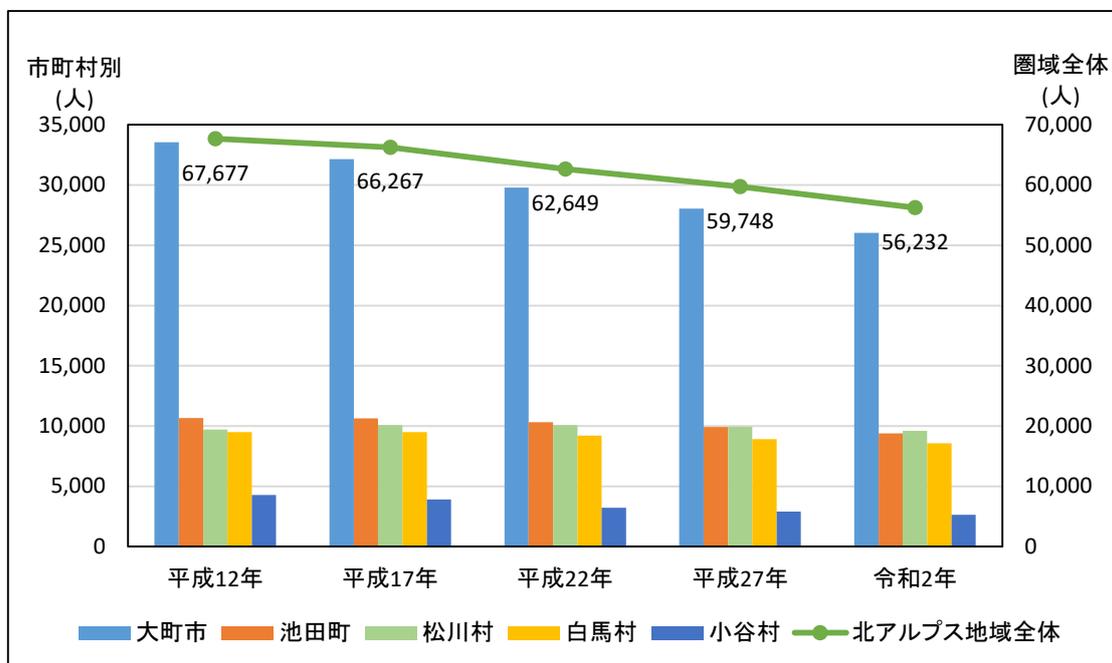
### (1) 総人口

令和2年における北アルプス地域の総人口は56,232人となっており、平成12年からの20年間の推移をみると、平成12年の67,677人から、11,445人(16.9%)の減少となっています。

市町村別でみると、最も減少率が高いのは小谷村の-38.1%、次いで大町市の-22.4%となっています。

表：市町村別人口推移(上段：人口総数 下段：前5年増減率)

市町村名	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	20年間の増減
大町市	33,550	32,145	29,801	28,041	26,029	-7,521
	-	-4.2%	-7.3%	-5.9%	-7.2%	-22.4%
池田町	10,658	10,630	10,329	9,926	9,382	-1,276
	-	-0.3%	-2.8%	-3.9%	-5.5%	-12.0%
松川村	9,701	10,072	10,093	9,948	9,599	-102
	-	3.8%	0.2%	-1.4%	-3.5%	-1.1%
白馬村	9,492	9,500	9,205	8,929	8,575	-917
	-	0.1%	-3.1%	-3.0%	-4.0%	-9.7%
小谷村	4,276	3,920	3,221	2,904	2,647	-1,629
	-	-8.3%	-17.8%	-9.8%	-8.8%	-38.1%
北アルプス地域全体	67,677	66,267	62,649	59,748	56,232	-11,445
	-	-2.1%	-5.5%	-4.6%	-5.9%	-16.9%



図：市町村別人口推移

資料：国勢調査(各年10月1日現在)

(2) 人口の分布 (メッシュ図)

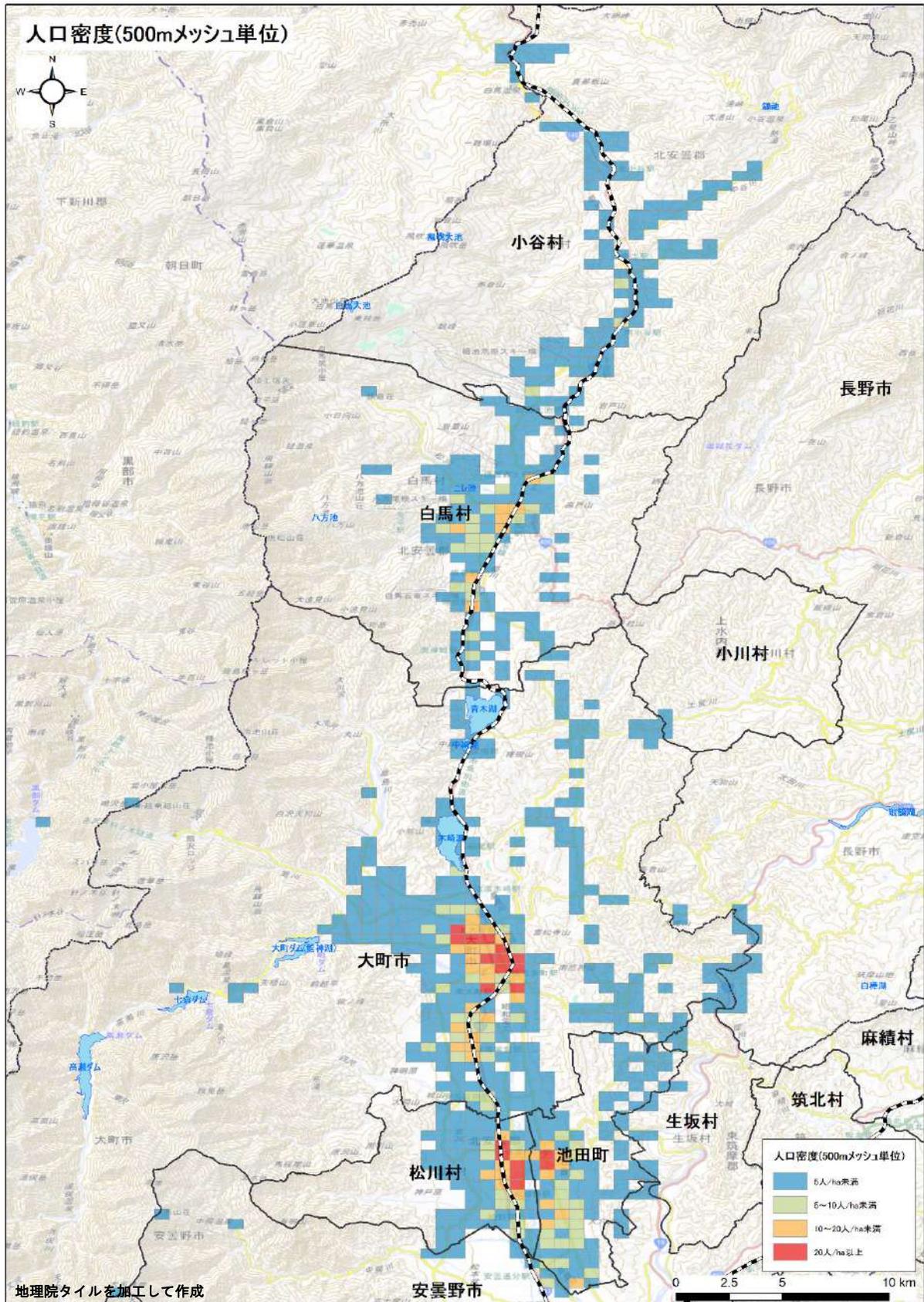


図 人口密度の分布

資料: 国勢調査(平成27年10月1日現在)

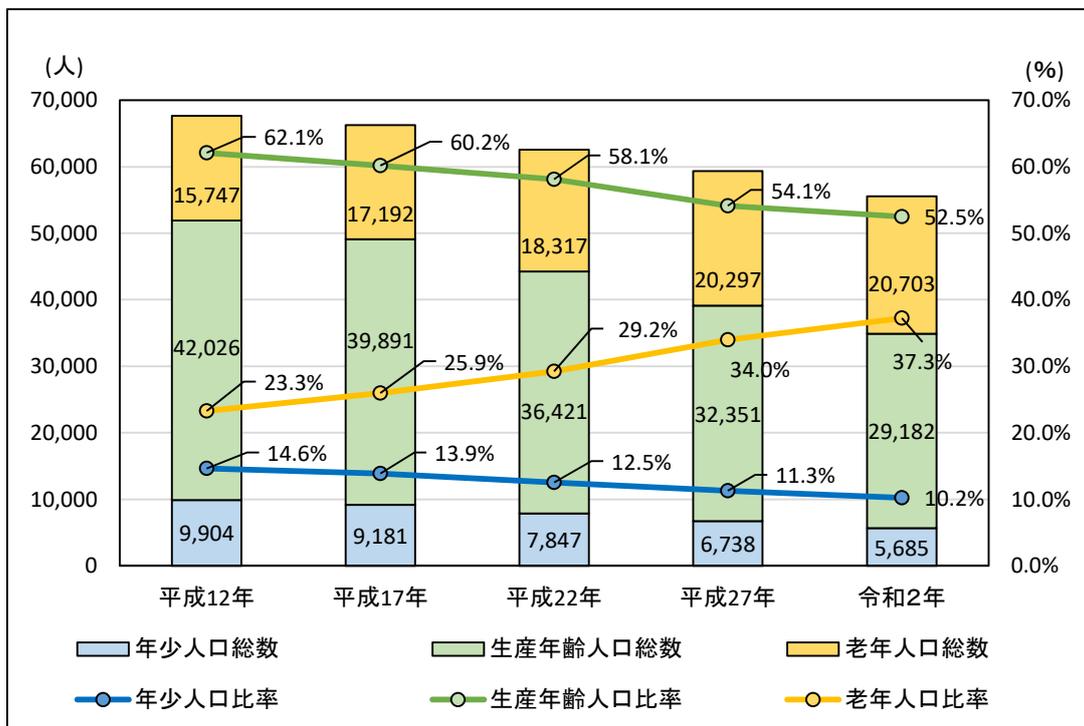
(3) 年齢3階層別人口

平成12年から令和2年にかけての20年間をみると、年少人口(0~14歳)及び生産年齢人口(15~64歳)はいずれも減少傾向であり、その一方で老年人口(65歳以上)は増加傾向となっています。

北アルプス地域全体の老年人口の比率は、平成12年は23.3%であったものの、令和2年には37.3%となっており、10ポイント以上の増加が見られました。老年人口の総数も概ね5,000人程度の増加となっています。

表：年齢3階層別人口推移(上段：人口総数 下段：人口比率)

年齢階層	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
年少人口	9,904	9,181	7,847	6,738	5,685
	14.6%	13.9%	12.5%	11.3%	10.2%
生産年齢人口	42,026	39,891	36,421	32,351	29,182
	62.1%	60.2%	58.1%	54.1%	52.5%
老年人口	15,747	17,192	18,317	20,297	20,703
	23.3%	25.9%	29.2%	34.0%	37.3%
北アルプス地域全体	67,677	66,267	62,649	59,748	55,570
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



図：年齢3階層別人口推移

資料：国勢調査(各年10月1日現在)

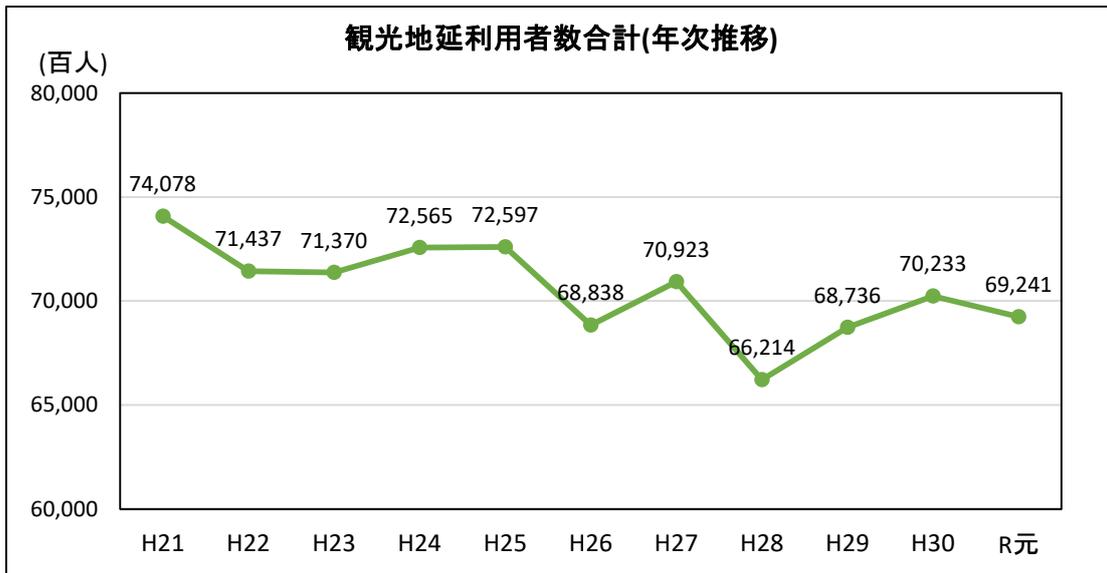
注)年齢不詳を除く

### 3 北アルプス地域の観光特性

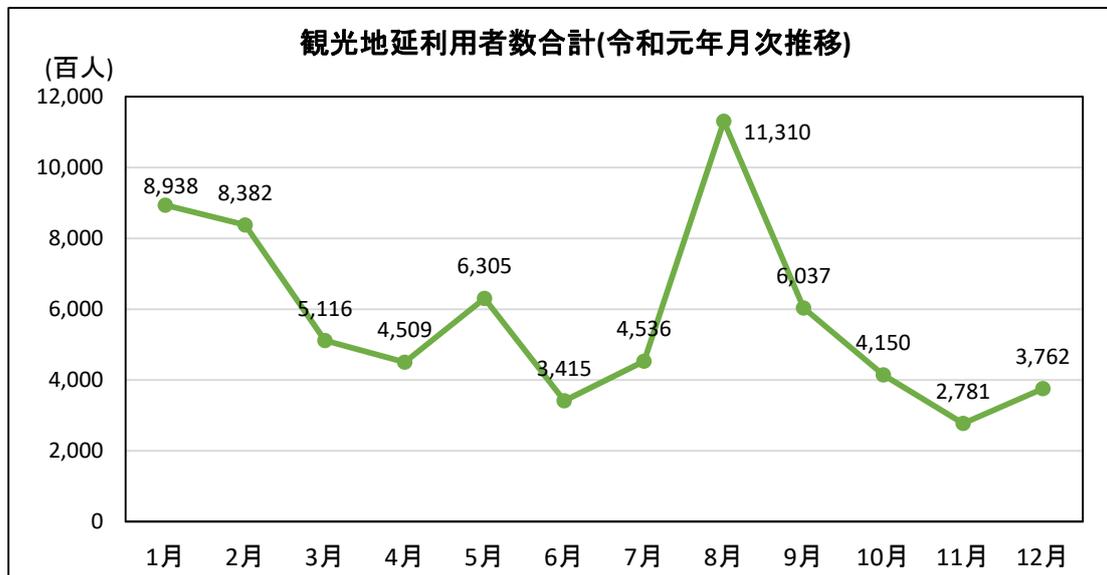
#### (1) 観光地延利用人数

北アルプス地域における観光地延利用人数の年間合計を見ると、過去10年では概ね700万人前後で推移してきたものの、令和元年には690万人となっており、やや減少傾向にあります。

また、令和元年を月別に見ると、スキーシーズンの1月・2月と夏山シーズンの8月で二度のピークがあり、最多であった8月には113万人の入込が見られます。



図：観光地延利用人数合計(年次推移)



図：観光地延利用人数合計(令和元年月次推移)

資料：観光地利用者統計調査

なお、北アルプス地域の観光地延利用者数について集計の対象とした観光地は、以下に示す21箇所です。各観光地を、「温泉」「名所・旧跡」「山岳」「高原・湖沼」の4種類に分類しました。

表：北アルプス地域の観光地一覧

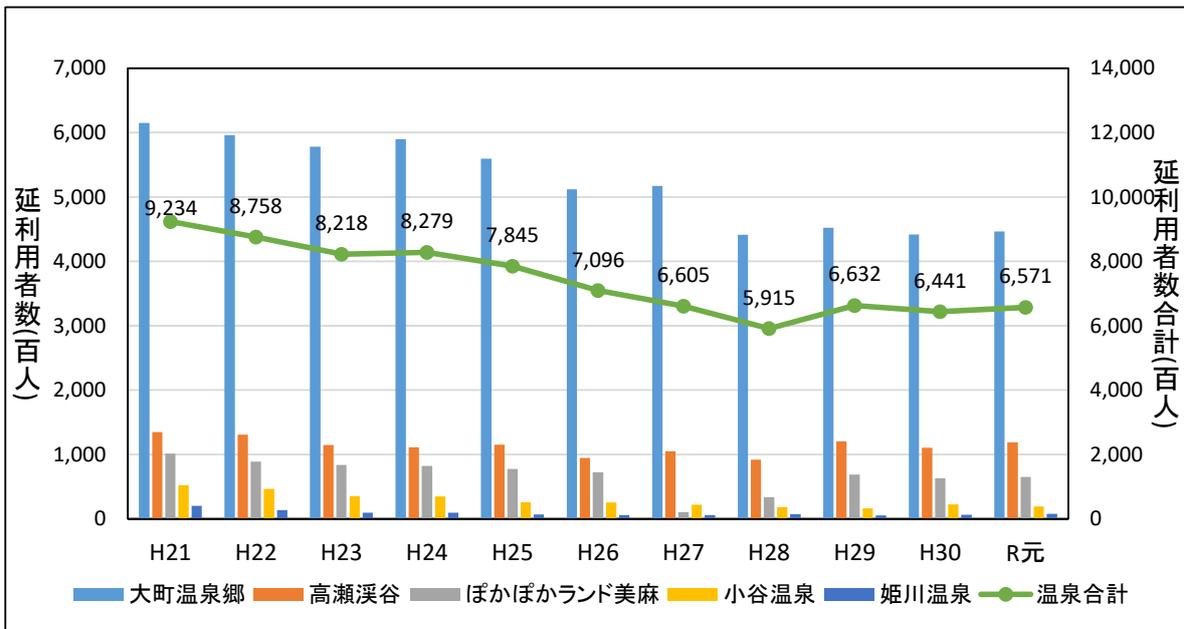
観光地類型	観光地名	延利用者数(百人) (※R元年合計)	市町村名
温泉	大町温泉郷	4,462	大町市
	高瀬溪谷	1,188	
	ぽかぽかランド美麻	650	
	小谷温泉	191	小谷村
	姫川温泉	80	
名所・旧跡	大町市街地東山公園	1,477	大町市
	国営アルプスあづみの公園大町・松川地区	1,630	
	花とハーブの里	2,998	池田町
	池田町立美術館・あづみ野	572	
	安曇野すずむしの里	5,711	松川村
山岳	黒部ダム	9,011	大町市
	後立山	782	
	白馬連峰	349	白馬村
高原・湖沼	仁科三湖	7,314	大町市
	鷹狩高原	389	
	新行高原	262	
	大峰高原	453	池田町
	白馬山麓	23,764	白馬村
	樽池高原	4,973	小谷村
	白馬乗鞍	1,005	
	白馬コルチナ	1,980	

資料：観光地利用者統計調査

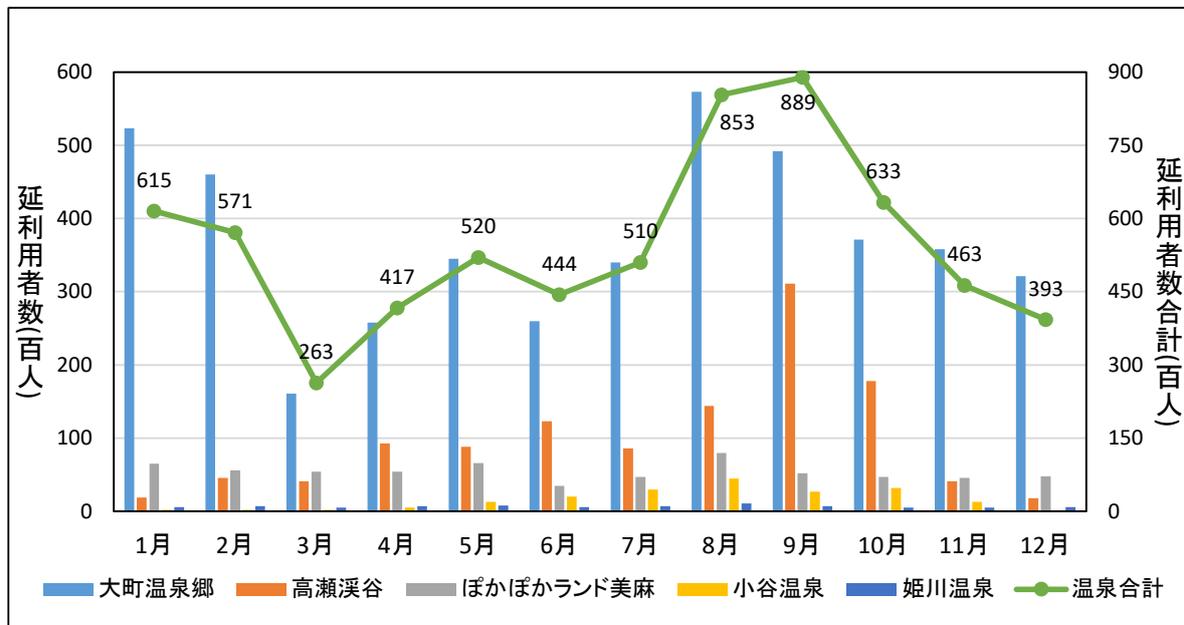
(2) 観光地類型別の延利用者数

北アルプス地域における各観光地の延利用者数について、年次(過去10年程度)と月次(令和元年)で傾向を整理しました。

「温泉」の年間利用者数合計は、約10年前と比較すると減少傾向にあり、令和元年は65万人となっています。最多は大町温泉郷で、このうち50万人前後を占めています。令和元年を月ごとに見ると、北アルプス地域全体では9月、大町温泉郷では8月が最多となっています。



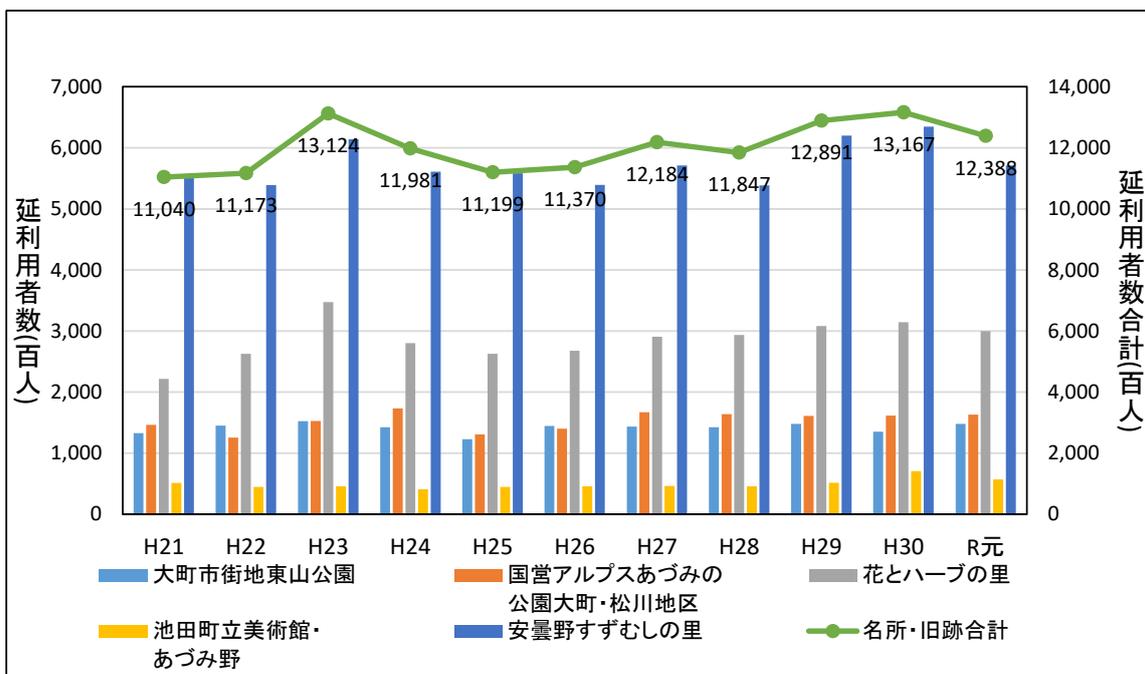
図：観光地(温泉)利用者延数 年次推移



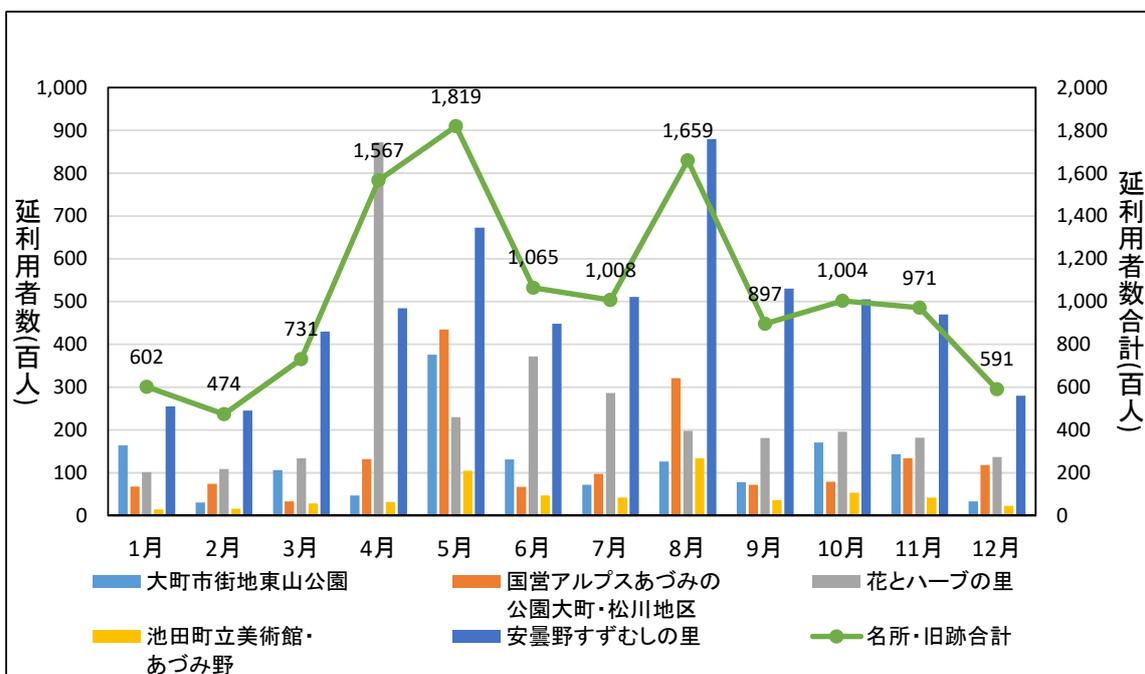
図：観光地(温泉)利用者延数 令和元年月次推移

資料：観光地利用者統計調査

「名所・旧跡」の年間利用者数合計は、増減を繰り返しており、令和元年は123万人となっています。各所のうち最多は松川村の「安曇野すずむしの里」(安曇野ちひろ美術館・馬羅尾高原清流の森など)で、年間50万人を上回って推移しています。次点は池田町の「花とハーブの里」(ハーブセンター・夢農場など)で、年間30万人前後で推移しています。令和元年を月ごとに見ると、「安曇野すずむしの里」は8月、「花とハーブの里」は4月が最多となっており、北アルプス地域全体では春と夏の二度ピークが訪れています。



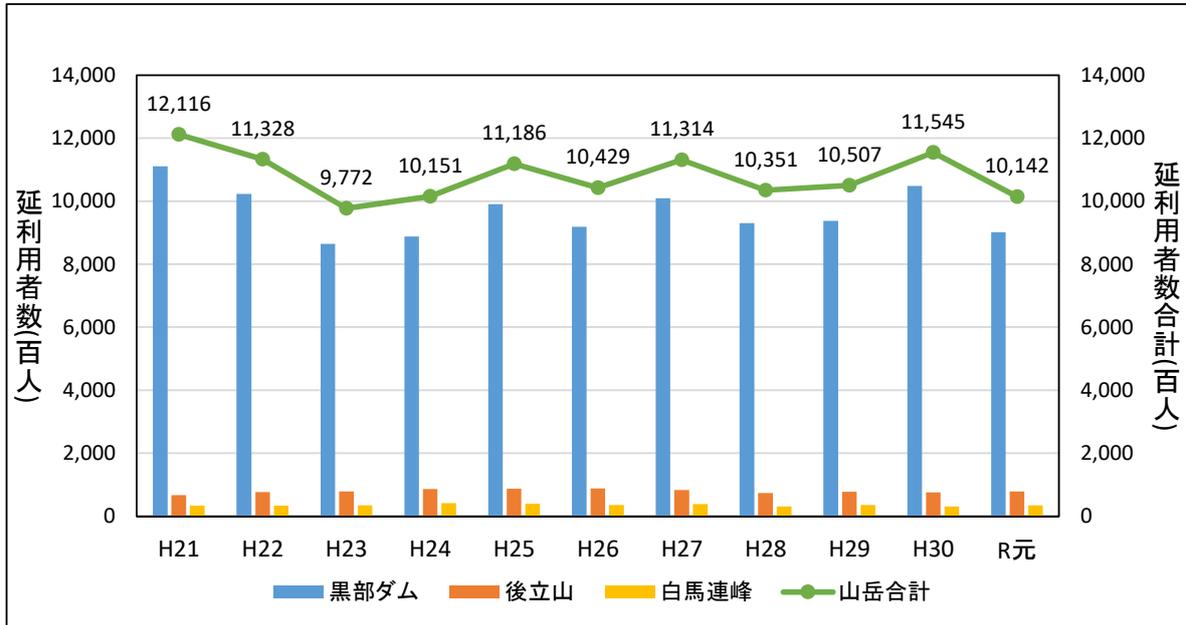
図：観光地(名所・旧跡)利用者延数 年次推移



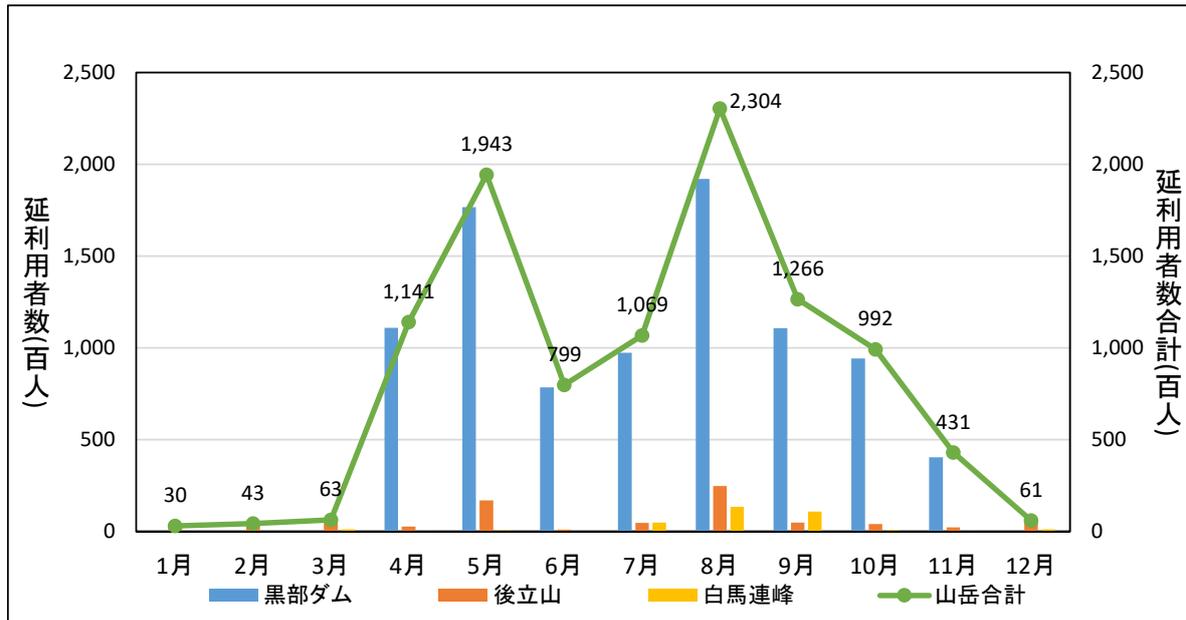
図：観光地(名所・旧跡)利用者延数 令和元年月次推移

資料：観光地利用者統計調査

「山岳」の年間利用者数合計は、平均して110万人前後で増減を繰り返しながら推移しており、令和元年は101万人となっています。各所のうち最多は黒部ダムで、このうち100万人程度を占めています。令和元年を月ごとに見ると、5月と8月にピークがあり、黒部ダムが閉鎖となる冬季は非常に少なくなっています。



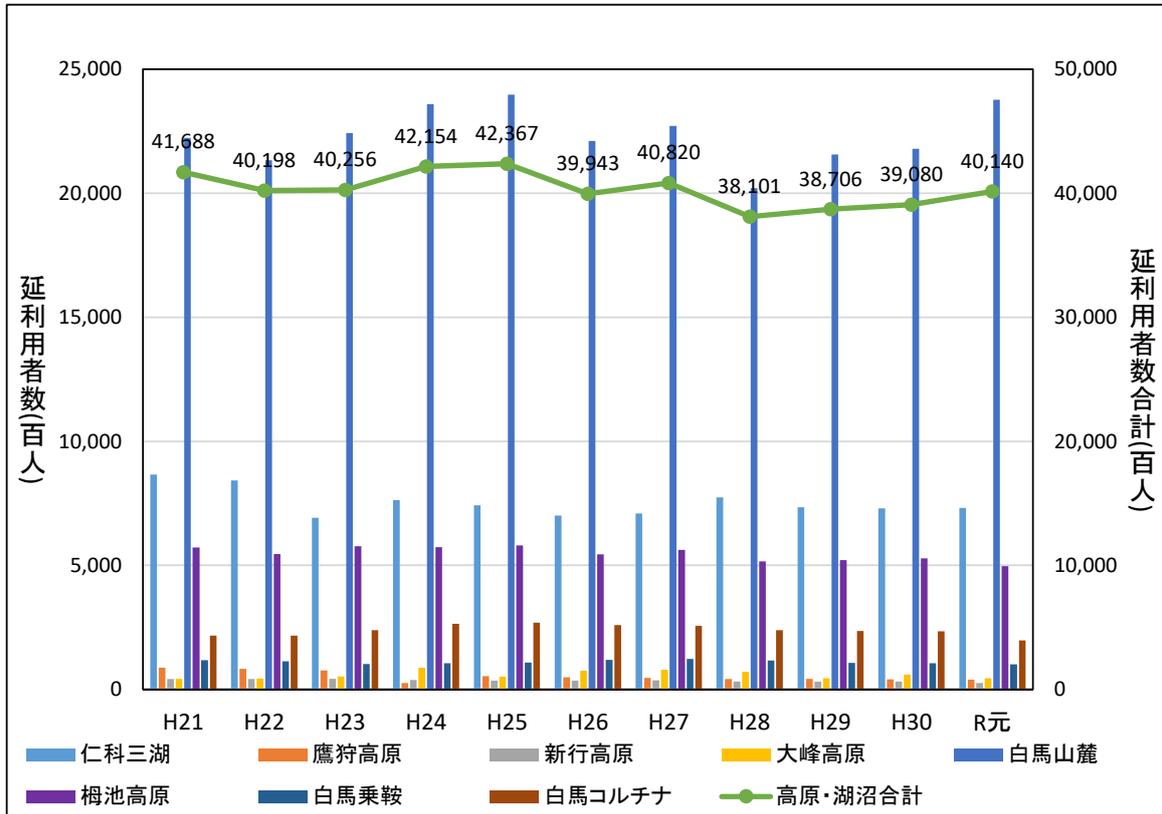
図：観光地(山岳)利用者延数 年次推移



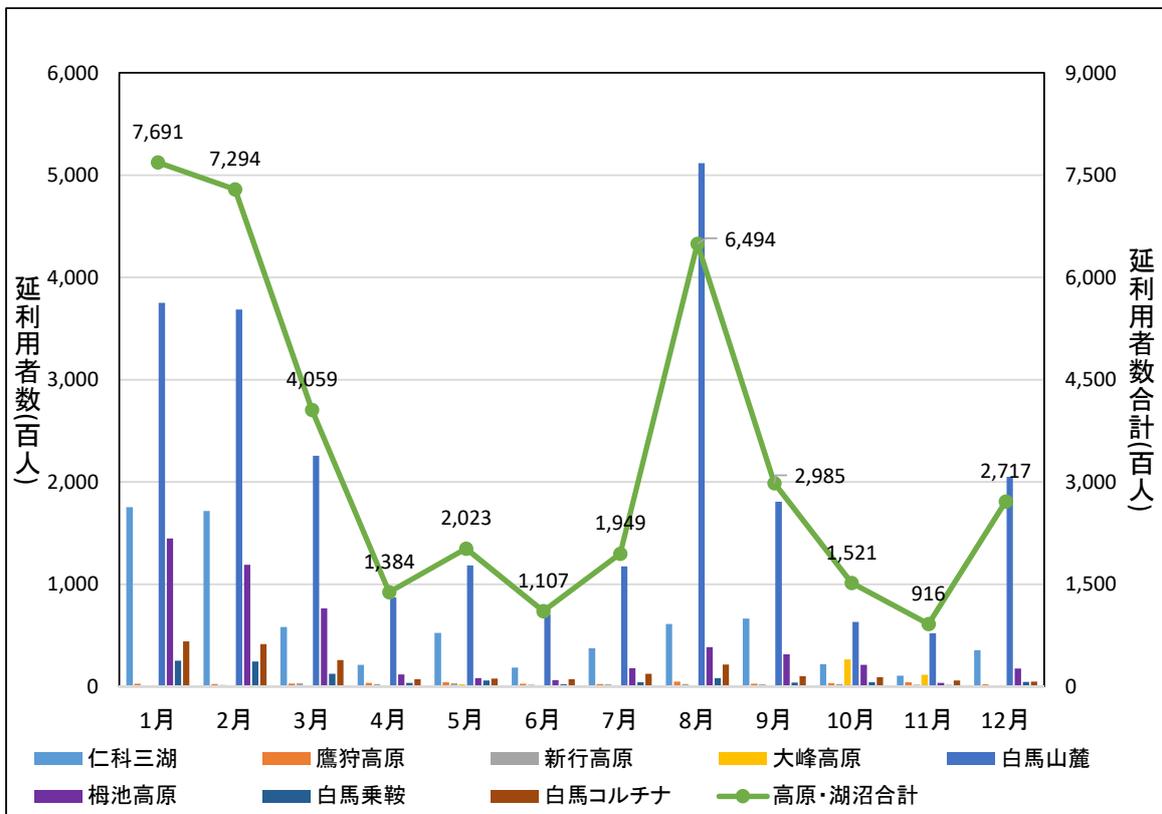
図：観光地(山岳)利用者延数 令和元年月次推移

資料：観光地利用者統計調査

「高原・湖沼」の年間利用者数合計は、概ね400万人前後で推移しており、令和元年は401万人となっています。各所のうち最多は白馬山麓で、年間200万人を上回って推移しています。令和元年を月ごとに見ると、北アルプス地域全体では1・2月が最も多くいずれも70万人を上回っているものの、8月にもピークがあり64万人となっています。令和元年を月ごとに見ると、白馬山麓では8月が最多となっています。



図：観光地(高原・湖沼)利用者延数 年次推移



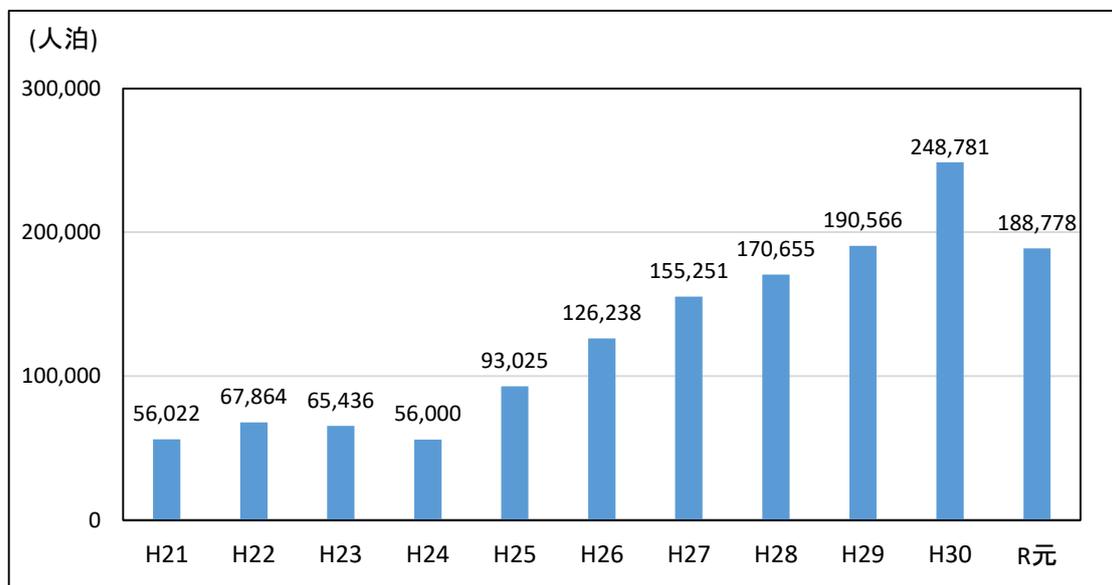
図：観光地(高原・湖沼)利用者延数 令和元年月次推移

資料：観光地利用者統計調査

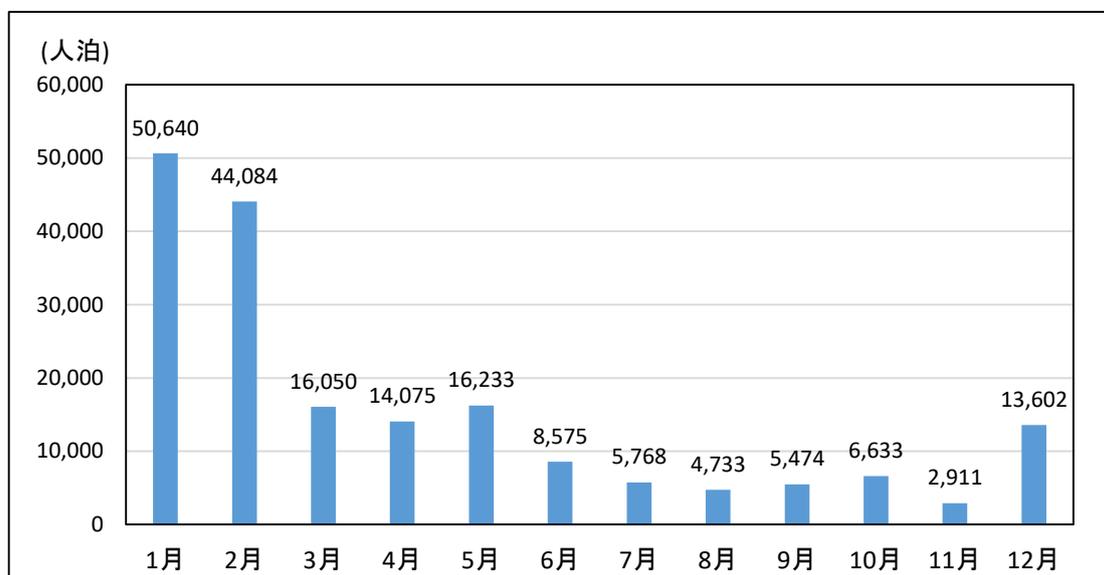
## (3) 外国人観光客の状況

北アルプス地域における外国人観光客による延宿泊者数は、年々増加を続けて平成30年には年間25万人泊に近づいたものの、令和元年には18.9万人泊に減少しています。

また、令和元年を月別にみると、外国人延宿泊者数はスキーシーズンの1月・2月にいずれも5万泊前後と際立って多くなっています。



図：外国人延宿泊者数合計(年次推移)



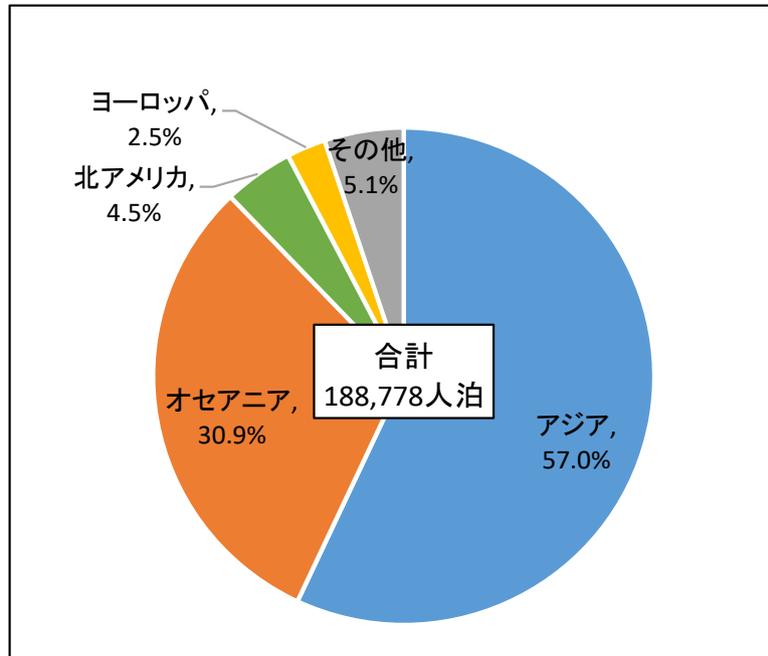
図：外国人延宿泊者数合計(令和元年月次推移)

資料：外国人延宿泊者数調査

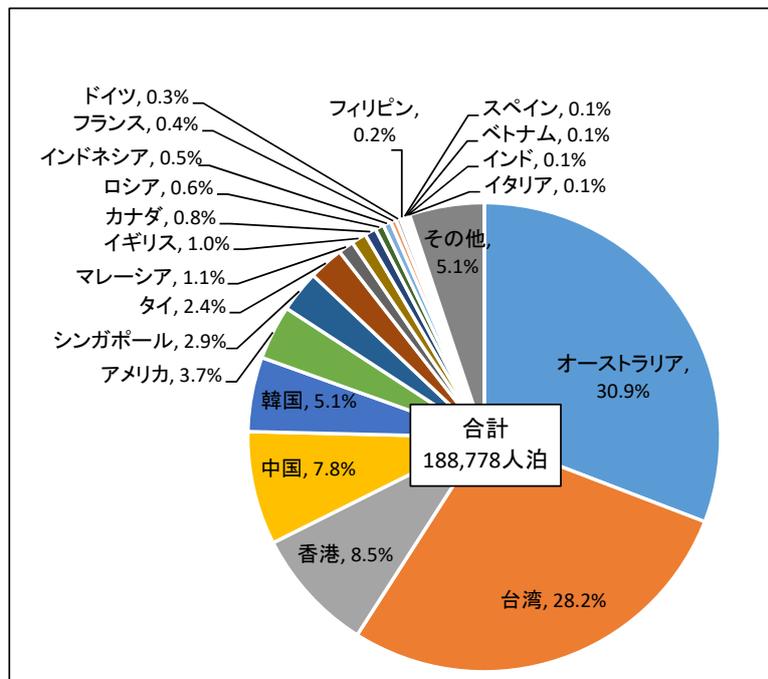
また、北アルプス地域における令和元年の外国人による宿泊観光の延 188,778 人泊分について、地域・国籍ごとの割合についても傾向を整理しました。

地域ごとの最多はアジアで、全体の半分以上である 57.0%を占めていました。次点には、オセアニア、北アメリカ、ヨーロッパと続きました。

国籍ごとの最多は、オーストラリアの 30.9%でした。次点には、台湾(28.2%)をはじめ、アジアの国々が上位に続いていました。



図：外国人延宿泊者数 令和元年地域別割合

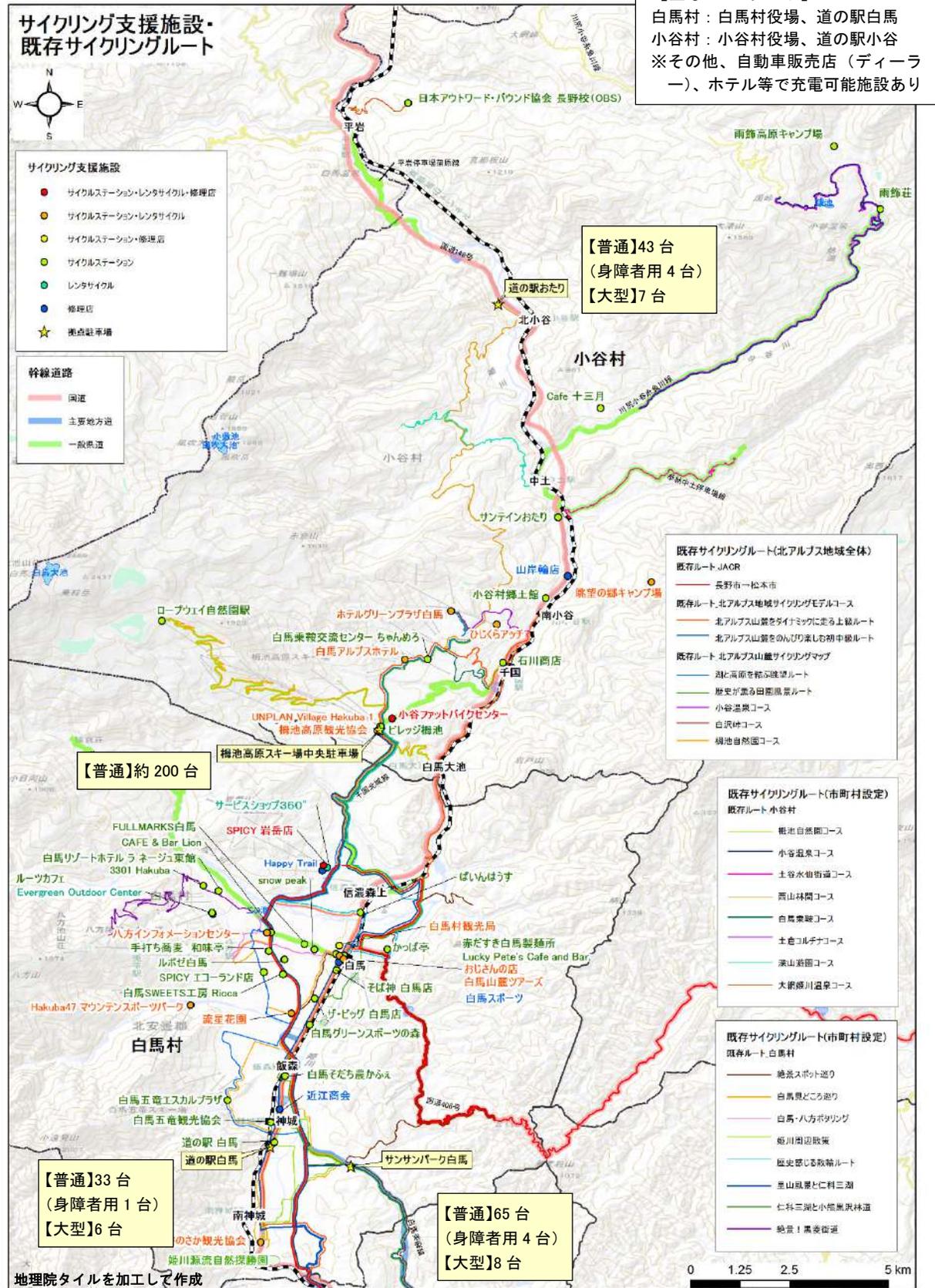


図：外国人延宿泊者数 令和元年国籍別割合

資料：外国人延宿泊者数調査

## 4 北アルプス地域の自転車利用環境

### (1) サイクリング支援施設・既存サイクリングルート



図：サイクリング支援施設・既存サイクリングルート①（白馬村・小谷村）

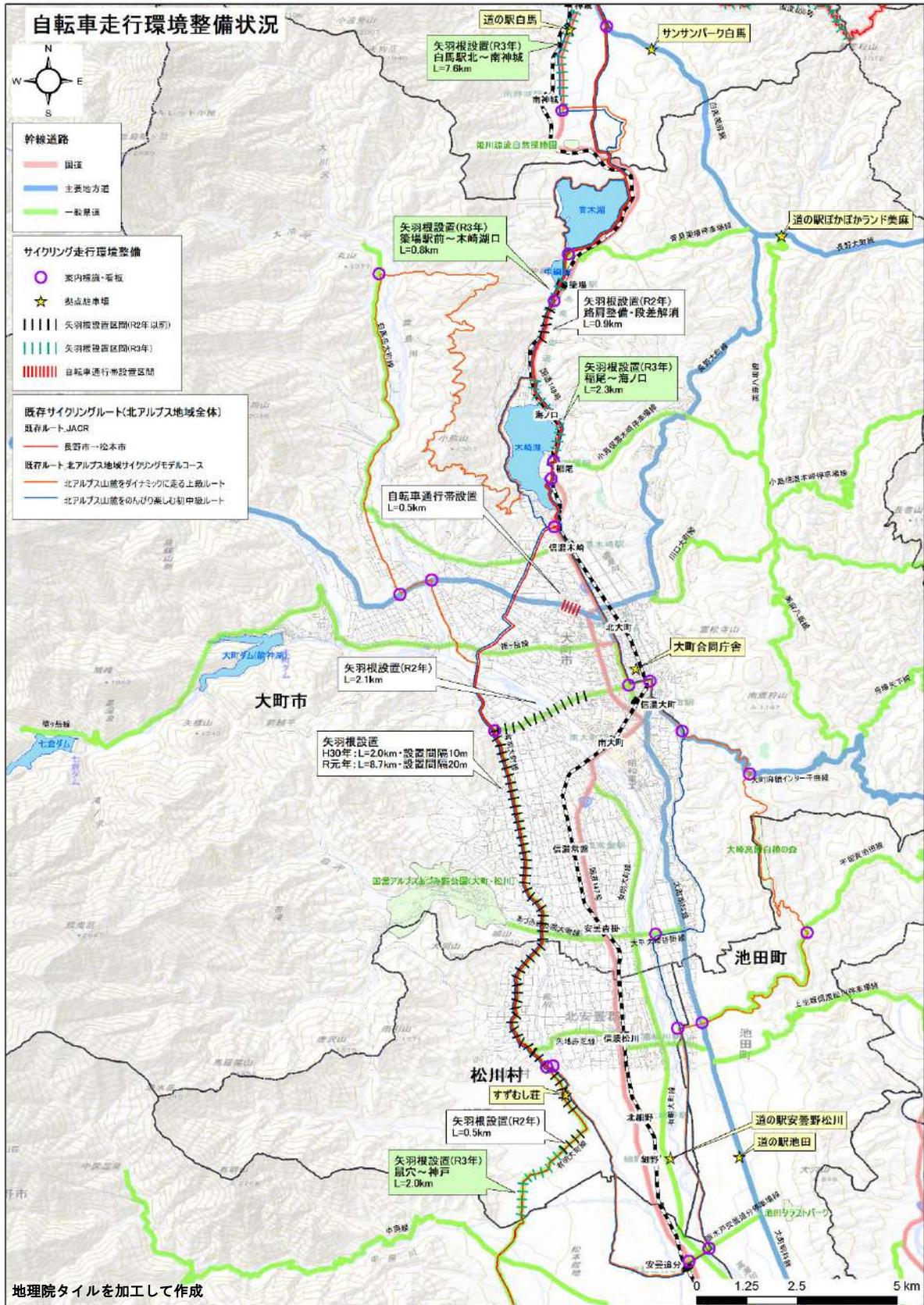


図：サイクリング支援施設・既存サイクリングルート②（大町市・池田町・松川村）

(2) 自転車走行環境整備の状況

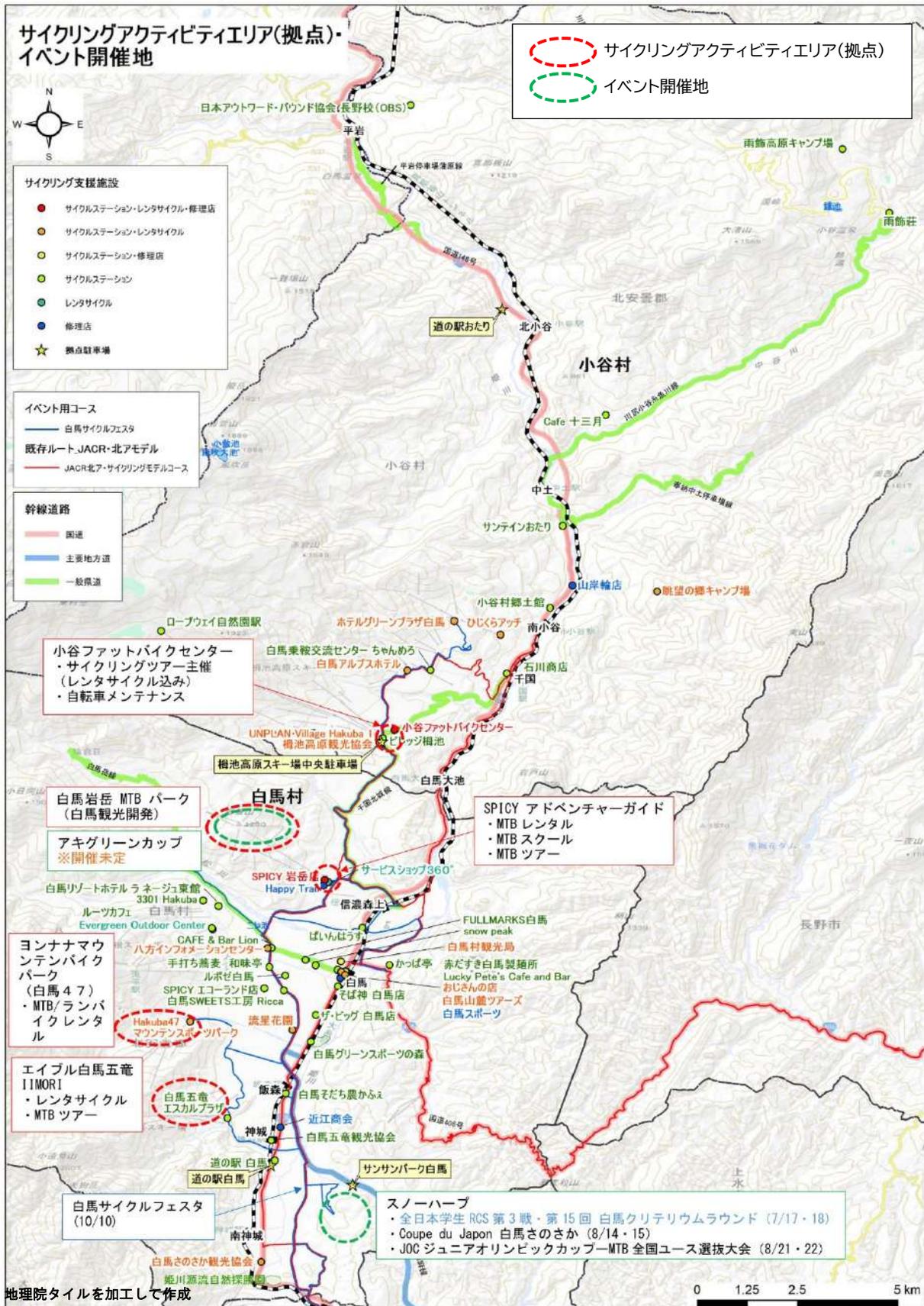


図：自転車走行環境整備状況①（白马村・小谷村）



図：自転車走行環境整備状況②（大町市・池田町・松川村）

(3) サイクリングイベント実施地域等



図：サイクリングイベント実施地域等①（白馬村・小谷村）



図：サイクリングイベント実施地域等②（大町市・池田町・松川村）

## (4) レンタサイクルの利用実態

## ア 調査対象事業者

北アルプス地域における自転車活用推進の一環として、レンタサイクル事業者を対象に、利用実態（利用者属性、目的地、利用時間、自転車観光におけるニーズ等）について、書面による聞き取り調査を実施しました。

調査対象としたレンタサイクル取扱い事業者は以下の23団体であり、このうち、7事業者から回答がありましたので以下に概要を紹介します。

表 北アルプス地域のレンタサイクル取扱い事業者

No.	事業者名	所在地
1	大町市観光協会	大町市
2	大町温泉郷観光協会	
3	木崎湖モダンボート	
4	星湖亭	
5	木崎湖 POW WOW	
6	青木湖キャンプ場	
7	鹿島槍スポーツヴィレッジ	
8	松川村観光協会	松川村
9	Hakuba47 マウンテンスポーツパーク	白馬村
10	流星花園(Bike Terminal)	
11	Evergreen Outdoor Center	
12	八方インフォメーションセンター	
13	おじさんの店	
14	白馬山麓ツアーズ	
15	SPICY 岩岳ゴンドラ店	
16	サービスショップ 360°	小谷村
17	小谷ファットバイクセンター	
18	ひじくらアッチ	
19	樽池高原観光協会	
20	UNPLAN Village Hakuba 1	
21	白馬アルプスホテル	
22	ホテル グリーンプラザ白馬	
23	眺望の郷キャンプ場	

## イ 調査結果の概要

## 【利用状況】

## ○利用者属性

- ・ 関東・関西・中京の大都市圏からの利用者が多い。
- ・ カップル、ファミリー層
- ・ 長期出張で滞在されている方
- ・ 小谷村は村民の利用が半数以上を占める。(電動アシスト付きシティサイクル又は e-bike)

### ○利用時間

- ・ 1～2時間程度、半日（4時間）程度が多い。
- ・ 小谷村は1日利用の割合が高い。

### ○利用範囲

- ・ 仁科三湖周辺など
- ・ 小谷村では、村内の利用が多くを占める。
- ・ 松川村では、ちひろ美術館までの往復がほとんど。
- ・ マウンテンバイクは施設エリア内

### ○利用者から聞かれる要望

- ・ 乗り捨てできるとよい。（出発地点まで帰るのが大変）
- ・ 安全に湖一周できたらよい（わかりづらい、狭い、草刈ができていない）

### 【レンタサイクル推進上の課題】

- ・ 利用時のパンクに対してのレスキュー・代車対応
- ・ サイクリング中のけがへの対応
- ・ 野生動物との遭遇リスクへの対応（熊鈴の導入検討）
- ・ 車両の維持管理（オフロード利用の場合転倒する確率が高く部品の損傷や消耗が激しい）
- ・ 商売として利益が上がりにくい。（観光協会でのe-bike貸出との競合）
- ・ 保険加入（TSマーク付帯保険では不足。他県では県やサイクリング協会が保険会社とタイアップしたレンタサイクル業者向けの傷害保険がある）
- ・ 車両の老朽化への対応（資金不足による代替車両の購入が難しい）

### 【利用促進に向けた提案】

#### ○道路走行環境について

- ・ 安全に走れる道路整備

#### ○情報発信・提供について

- ・ HPやSNSで周知している。
- ・ レンタサイクル利用者向けのお勧めサイクリングコースを設定し、マップとして配布している。
- ・ 搭載するバッテリー容量で走れる距離を実走にて検証し情報共有している。
- ・ コース整備、地図、魅力の発信
- ・ 長距離を走る人にとって現在のマップは有効だが、レンタサイクル利用者のための、短時間、短距離の魅力的なコース&コースマップが必要

#### ○レンタサイクル利用促進について

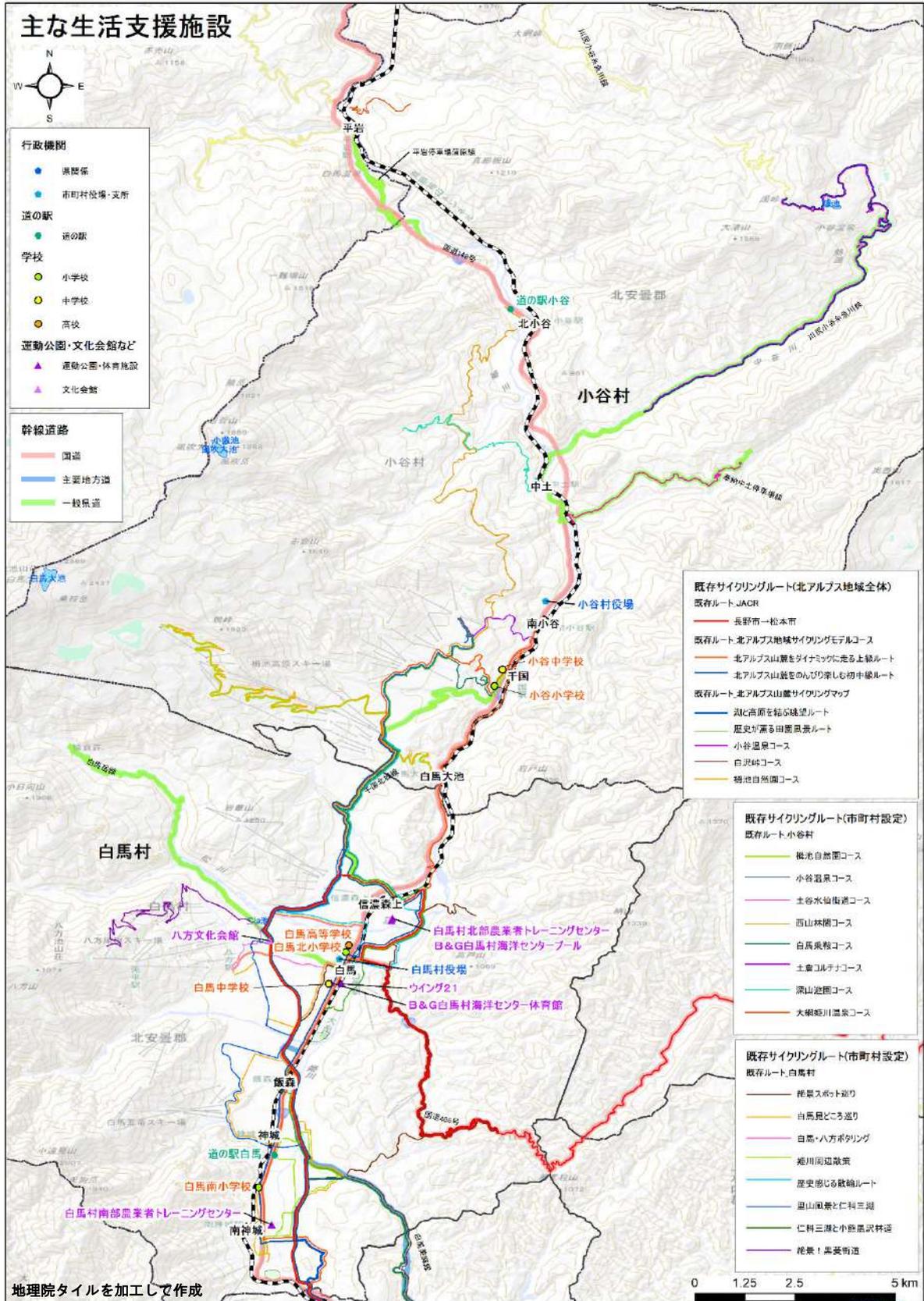
- ・ 宿卸価格を設定し、レンタサイクル付き宿泊プランの造成を促している。
- ・ レンタサイクル貸出拠点を増やした。

#### ○自転車利用の拡大・安全利用の普及について

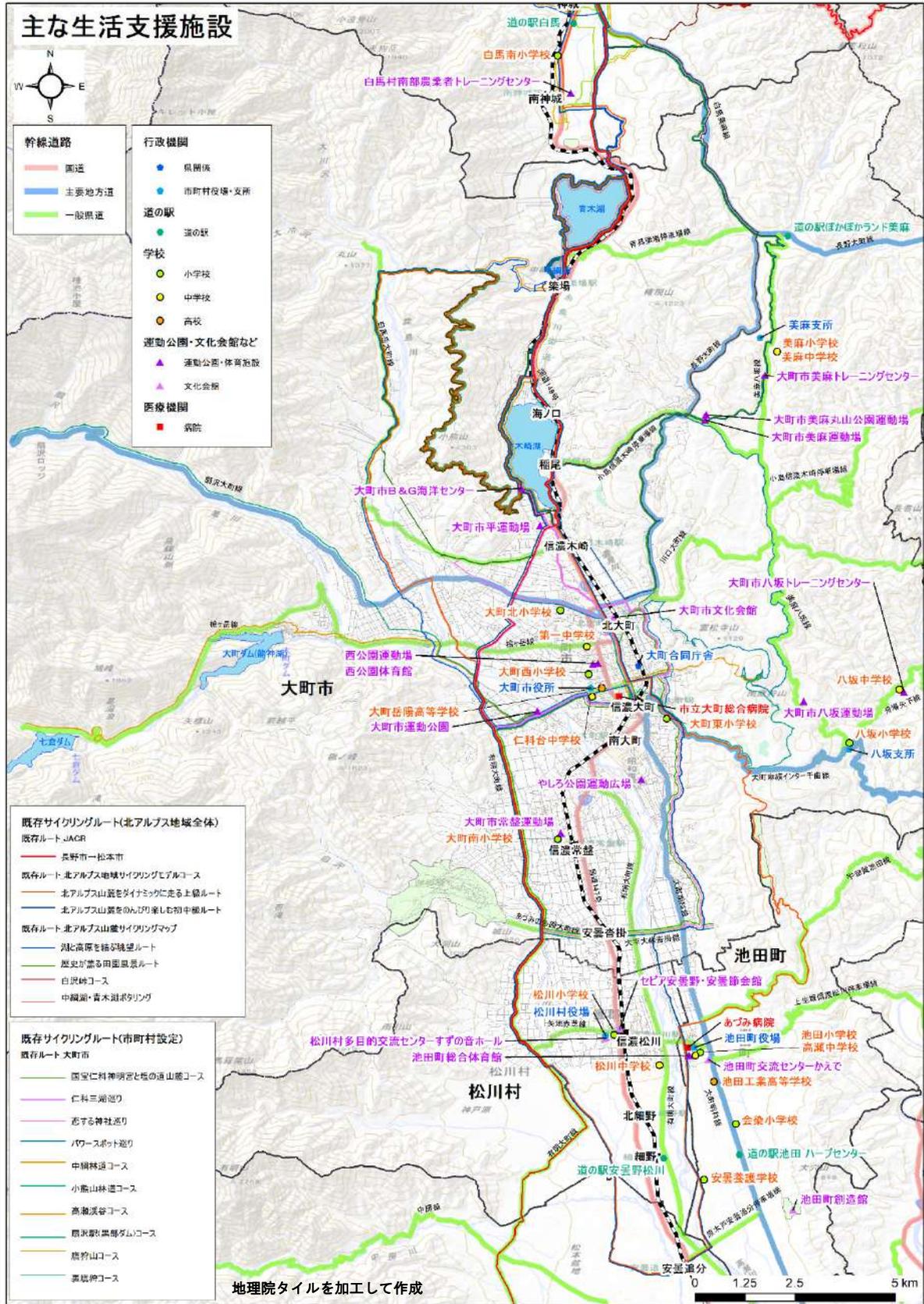
- ・ 村民向けにサイクリング教室の開催、およびサイクリング倶楽部の立ち上げ。

## 5 施設立地状況

### (1) 主な生活支援施設

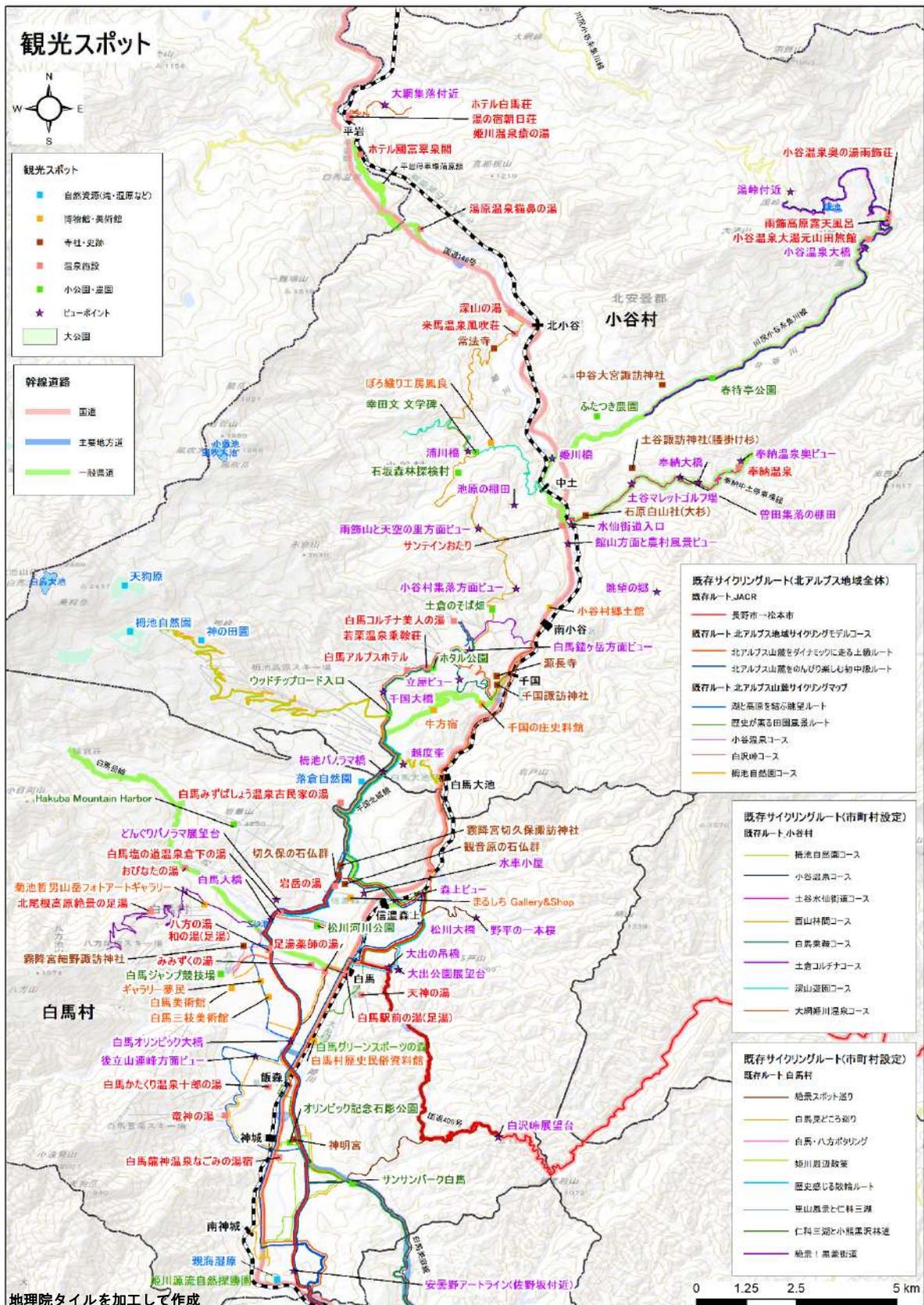


図：主な生活支援施設①（白馬村・小谷村）



図：主な生活支援施設②（大町市・池田町・松川村）

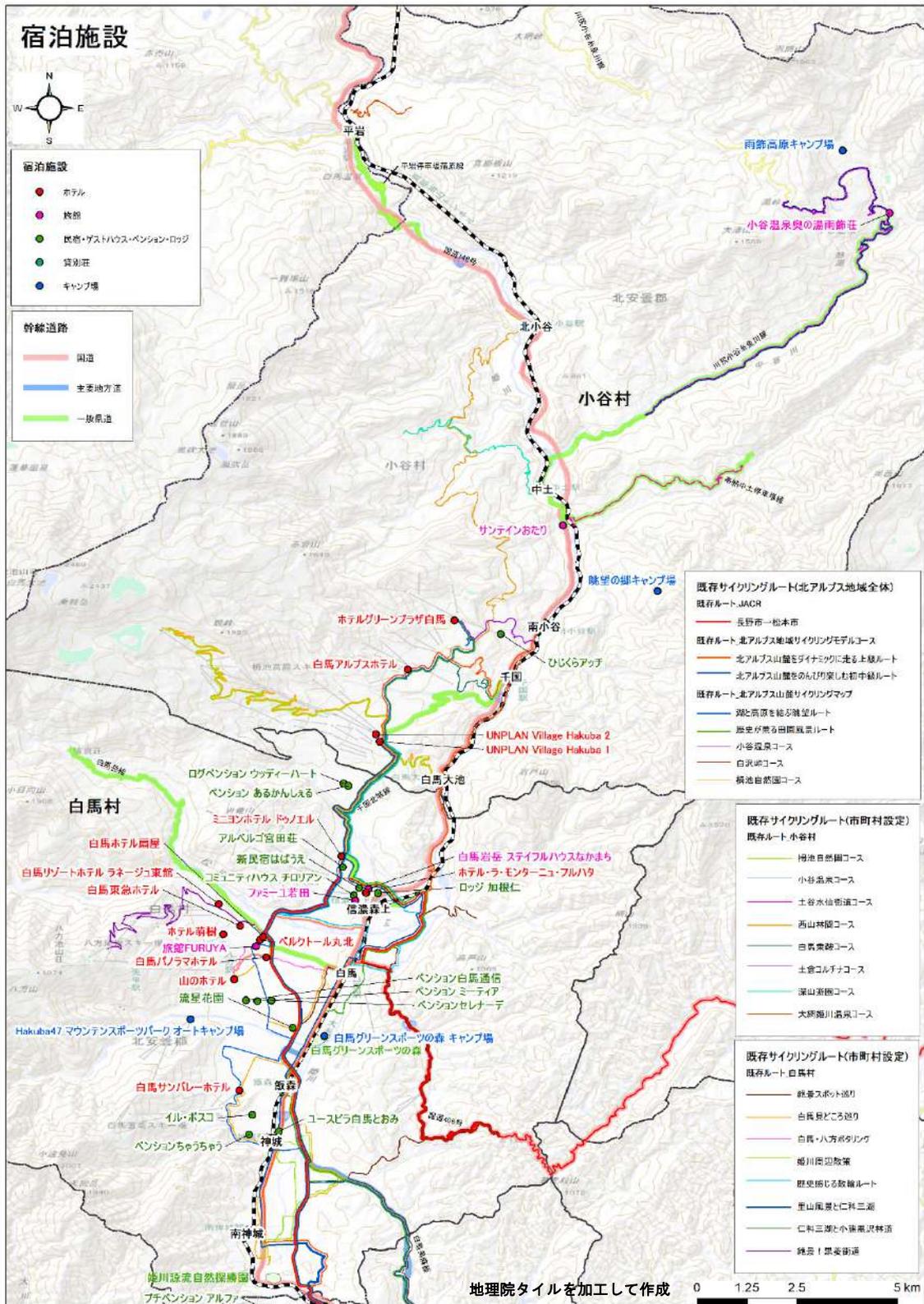
(2) 観光スポット



図：観光スポット①（白马村・小谷村）



(3) 宿泊施設

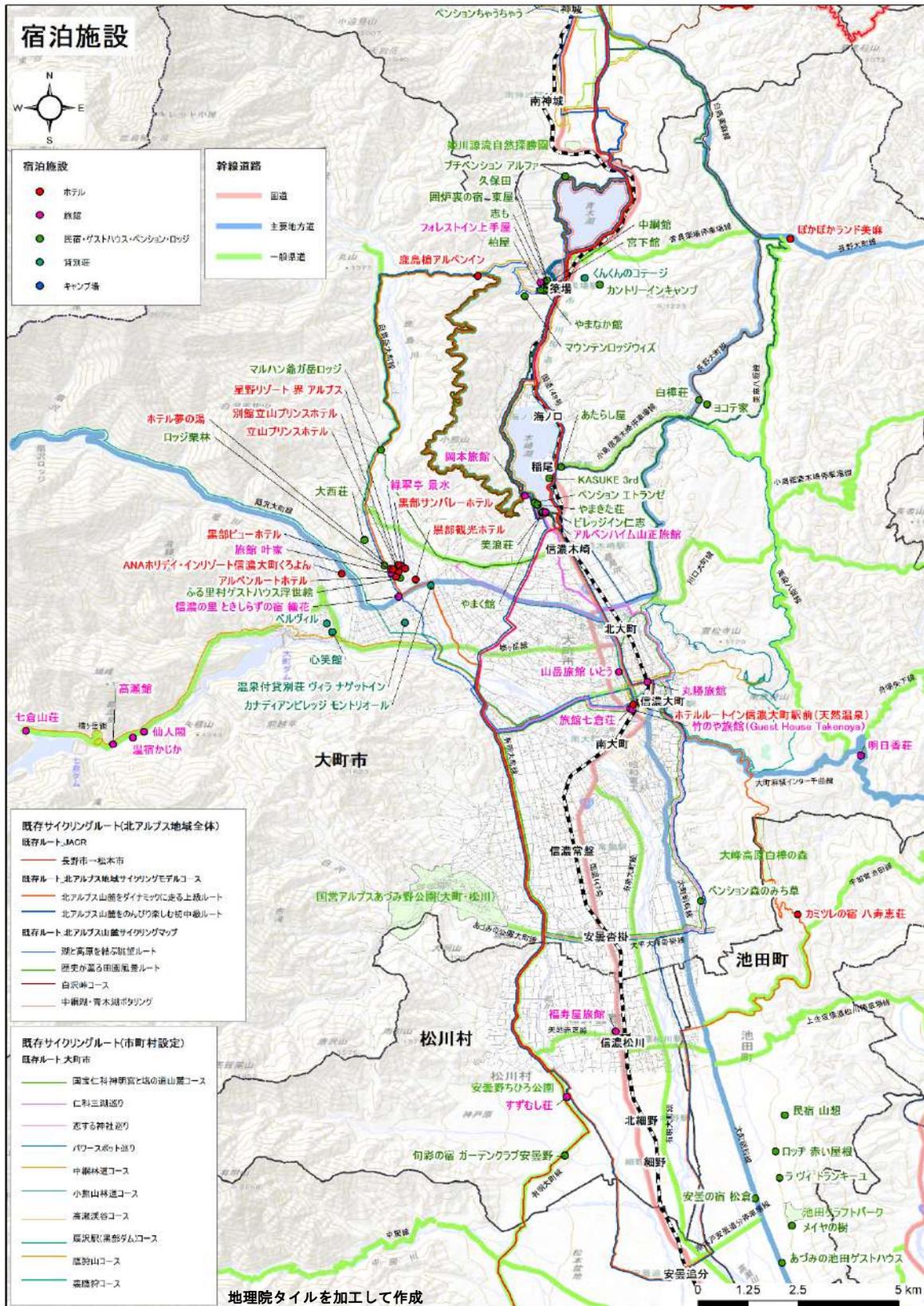


図：宿泊施設①（白馬村・小谷村）

注) 宿泊施設の出典

小谷村：サイクルステーションに指定の施設

白馬村：村作成「宿泊施設(サイクリストウエルカムな宿)」・サイクルステーションに指定の施設



図：宿泊施設②（大町市・池田町・松川村）

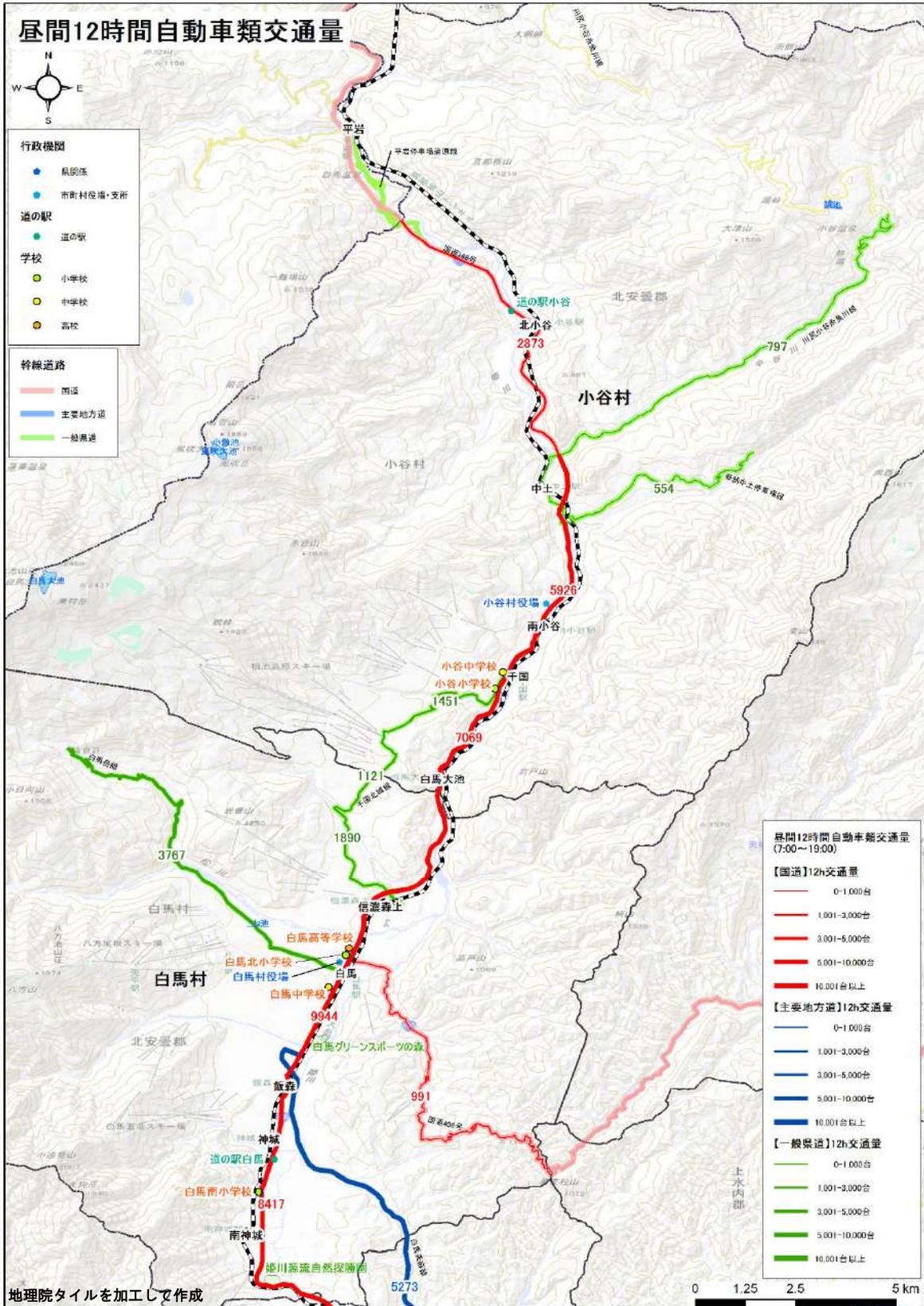
注) 宿泊施設の出典

大町市・池田町・松川村：各市町村の観光協会ホームページに掲載の宿泊施設

## 6 交通基盤及び特性

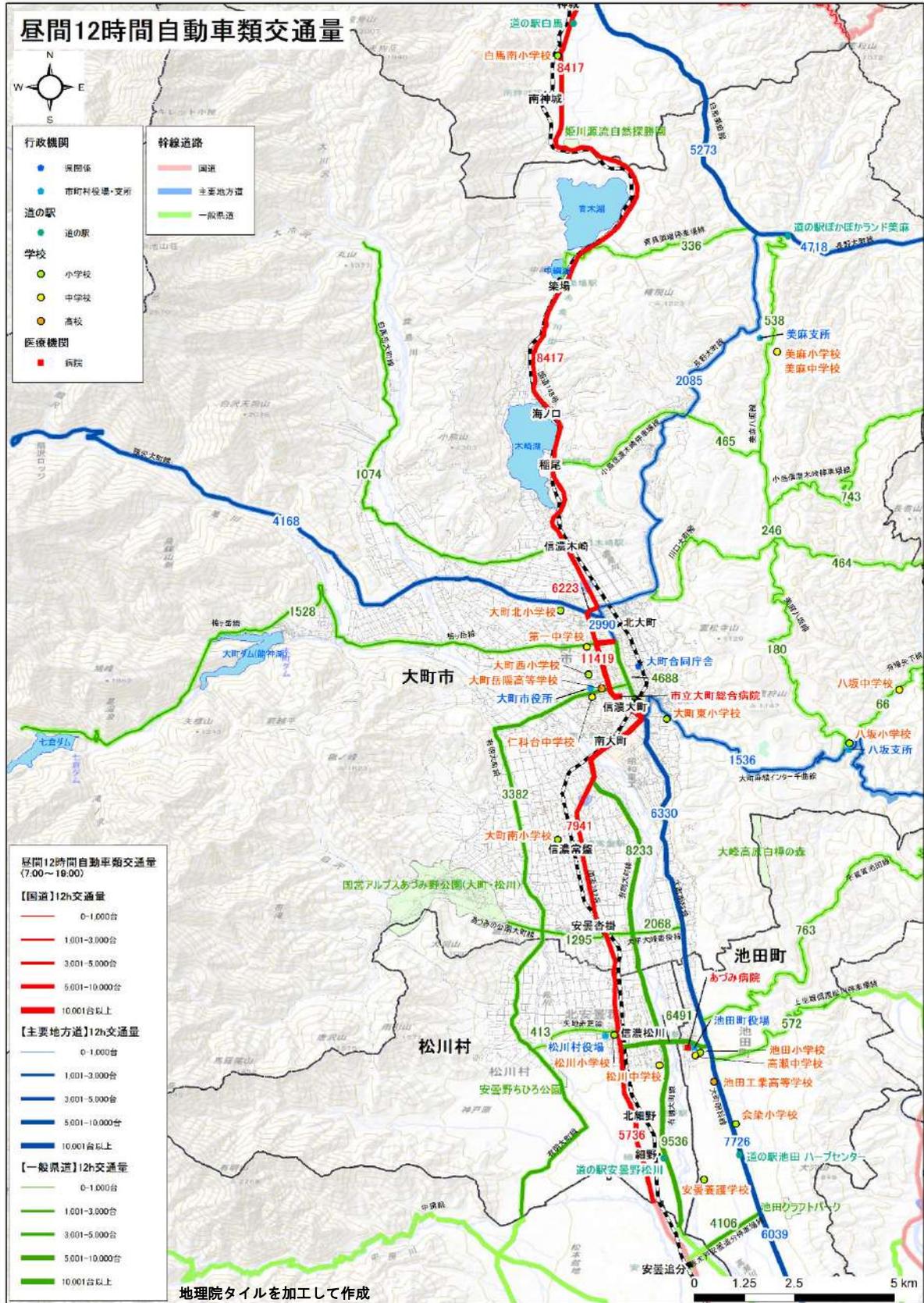
### (1) 道路

#### ア 道路交通センサスによる交通量 (平成27年度)



図：昼間12時間自動車類交通量① (白馬村・小谷村)

資料：平成27年度道路交通センサス



図：昼間12時間自動車類交通量②（大町市・池田町・松川村）

資料：平成27年度道路交通センサス

イ イタルダデータによる事故発生件数（平成20～29年）

(7)各年の事故の状況

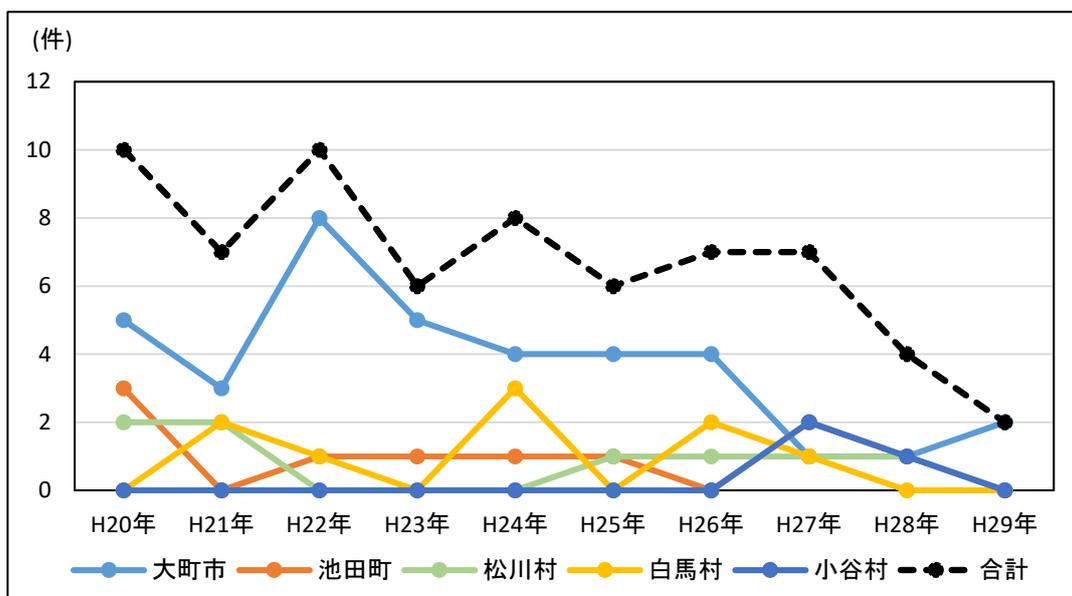
平成20年から平成29年にかけての自転車関係の事故件数は、多少の増減はあるものの少しずつ減少傾向にあります。10年間の事故を被害の程度によって分類すると、約8割にあたる53件が軽傷事故でした。なお、重傷事故は13件、死亡事故は1件となっています。

また、市町村別の割合を見ると、大町市が全体の半数以上を占めています。池田町、松川村、白馬村はいずれも全体の1割強ほどとなっています。小谷村では事故は少ないものの、平成27・28年頃に数件発生しています。

なお、イタルダデータでは、市町村道を除いた幹線道路（国道、主要地方道、一般県道）のみを対象としています。

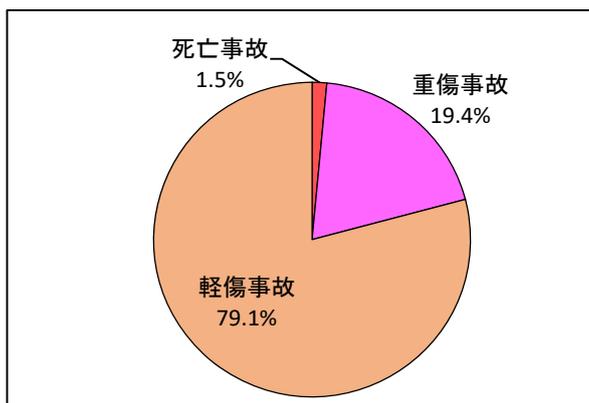
表：各年の事故件数と内容

年次	件数合計	事故内容別			市町村別				
		死亡事故	重傷事故	軽傷事故	大町市	池田町	松川村	白馬村	小谷村
H20年	10	0	4	6	5	3	2	0	0
H21年	7	0	0	7	3	0	2	2	0
H22年	10	0	1	9	8	1	0	1	0
H23年	6	0	1	5	5	1	0	0	0
H24年	8	1	1	6	4	1	0	3	0
H25年	6	0	0	6	4	1	1	0	0
H26年	7	0	2	5	4	0	1	2	0
H27年	7	0	1	6	1	2	1	1	2
H28年	4	0	1	3	1	1	1	0	1
H29年	2	0	2	0	2	0	0	0	0
H20～29合計	67	1	13	53	37	10	8	9	3
H20～29割合		1.5%	19.4%	79.1%	55.2%	14.9%	11.9%	13.4%	4.5%

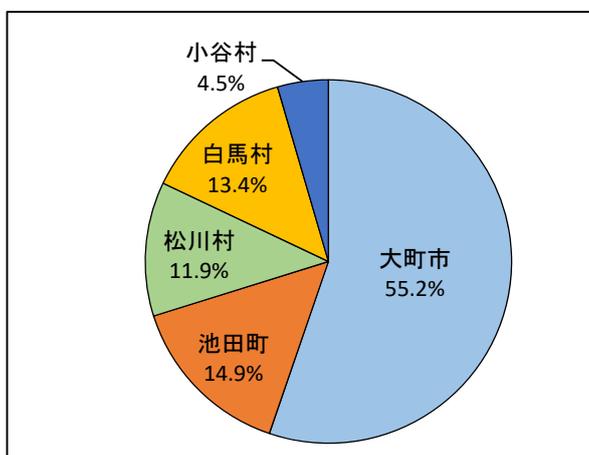


図：各年の事故件数の推移

資料：イタルダデータ（平成20～29年）



図：事故内容別割合



図：市町村別割合

資料：イタルダデータ(平成20～29年)

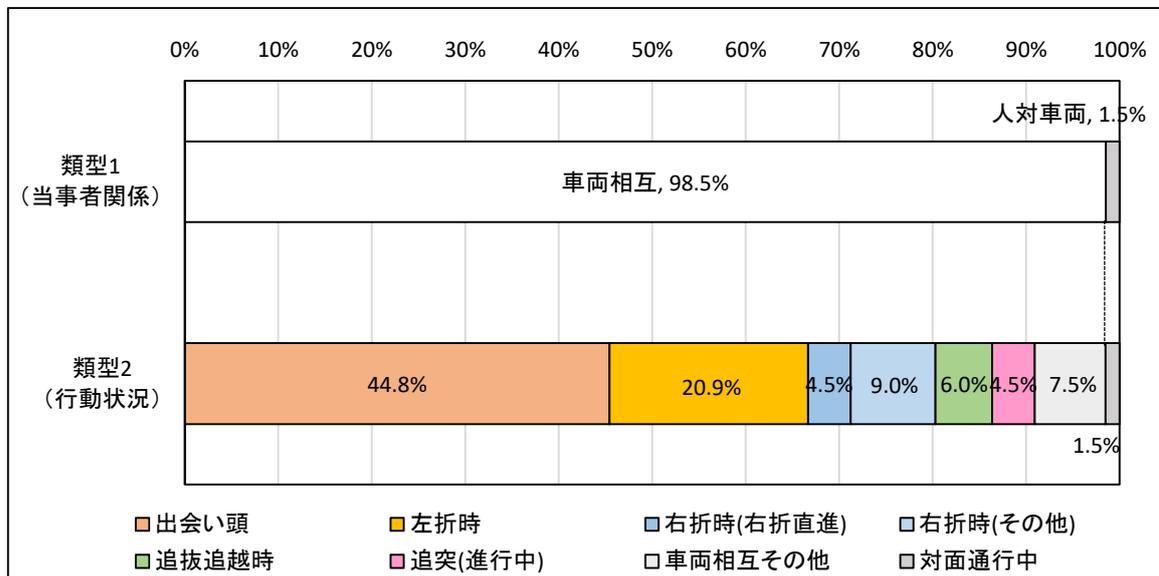
(イ)事故類型別の状況

事故発生時の当事者間の関係(車両相互または人対車両)による分類を「類型1」、事故発生時の行動状況(出会い頭、左折時など)による分類を「類型2」として、それぞれの件数と割合を以下に示しました。

自転車関係の事故のうち、相手が歩行者である「人対車両」の事故は対面通行中に発生した1件のみで、相手が自動車や二輪車などである「車両相互」がほとんどを占めています。また、車両相互の事故発生当時の状況のうち半数近くが「出会い頭」となっています。次点は「左折時」で、自動車の左折時における巻き込みも一定程度発生していると考えられます。

表：事故類型別の発生状況

類型1(当事者関係)	件数	割合	類型2(行動状況)	件数	割合
車両相互	66	98.5%	出会い頭	30	44.8%
			左折時	14	20.9%
			右折時(右折直進)	3	4.5%
			右折時(その他)	6	9.0%
			追抜追越時	4	6.0%
			追突(進行中)	3	4.5%
			車両相互その他	5	7.5%
人対車両	1	1.5%	対面通行中	1	1.5%
H20～H29合計	67		H20～H29合計	67	



図：事故類型別の発生状況

資料：イタルダデータ(平成20～29年)

(ウ)当事者種別ごとの状況

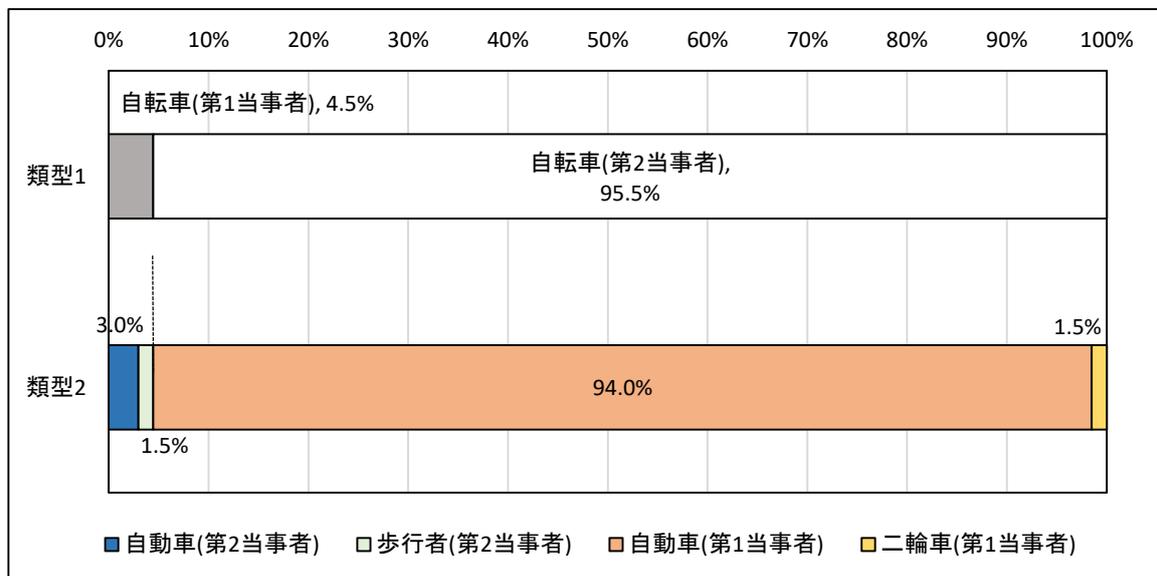
当事者種別を自転車としたときの自転車側の過失の程度(第1当事者または第2当事者)による分類を「類型1」、相手側の当事者種別(自動車や歩行者など)とその過失の程度による分類を「類型2」として、それぞれの件数と割合を以下に示しました。

10年間で67件発生した自転車が関係する事故のうち、自転車側の過失の方が重かった(第1当事者となった)事故は少なく、3件となっています。このうち2件は相手が自動車(いずれも中央分離帯のない単路部での出会い頭)で、1件は相手が歩行者(中央分離帯のない単路部での対面通行中)となっています。

一方で、自転車側の過失の方が軽かった(第2当事者となった)事故は、全体の95%以上を占めています。なお、過失が重かった相手側の当事者種別は大多数が自動車で、相手側が自動車以外の事故は二輪車の1件(交差点付近での出会い頭によるもの)となっています。

表：当事者種別ごとの発生状況

類型1(自転車側)	件数	割合	類型2(相手側)	件数	割合
自転車(第1当事者)	3	4.5%	自動車(第2当事者)	2	3.0%
			歩行者(第2当事者)	1	1.5%
自転車(第2当事者)	64	95.5%	自動車(第1当事者)	63	94.0%
			二輪車(第1当事者)	1	1.5%
H20~H29合計	67		H20~H29合計	67	



図：当事者種別ごとの発生状況

注)

第1当事者：当該事故における過失がより重い者(過失が同程度の場合は人身傷害がより軽い者)

第2当事者：当該事故における過失がより軽い者(過失が同程度の場合は人身傷害がより重い者)

資料：イタルダデータ(平成20~29年)

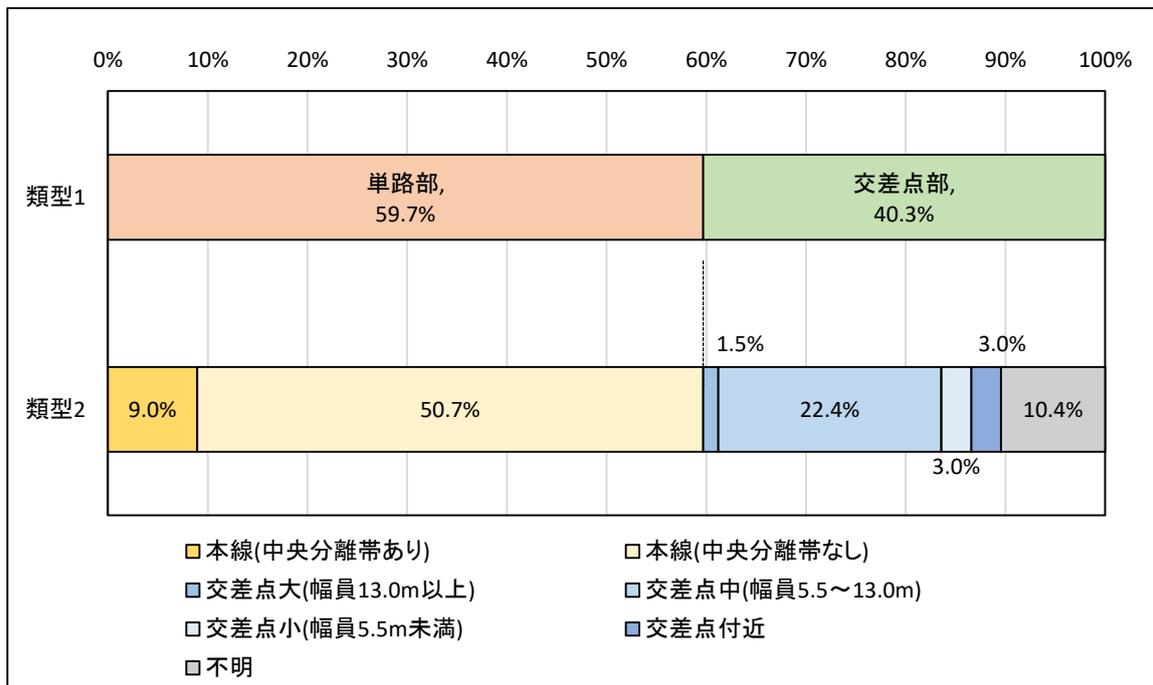
(I)道路形状別の状況

事故発生箇所の道路形状(単路部または交差点部)による分類を「類型1」、事故発生箇所の道路構造(上下線の分離状況など)や交差点形状(第1当事者の進入側の道路の幅員など)による分類を「類型2」として、それぞれの件数と割合を以下に示しました。

自転車関係の事故のうち、単路部で発生した数が、交差点部で発生した数を上回っています。単路部での事故のうち、大多数は中央分離帯のない道路で発生しています。また、交差点部で発生した事故のうち、約半数は第1当事者の進入側の道路の幅員が中程度(5.5m以上13.0m未満)の交差点で発生しています。

表：道路形状別の発生状況

類型1(道路形状)	件数	割合	類型2(道路構造等)	件数	割合
単路部	40	59.7%	本線(中央分離帯あり)	6	9.0%
			本線(中央分離帯なし)	34	50.7%
交差点部	27	40.3%	交差点大(幅員13.0m以上)	1	1.5%
			交差点中(幅員5.5~13.0m)	15	22.4%
			交差点小(幅員5.5m未満)	2	3.0%
			交差点付近	2	3.0%
			不明	7	10.4%
H20~H29合計	67		H20~H29合計	67	



図：道路形状別の発生状況

資料：イタルダデータ(平成20~29年)

ウ 大町警察署資料による事故発生件数（平成30年～令和3年6月末）

(7)各年の事故の状況

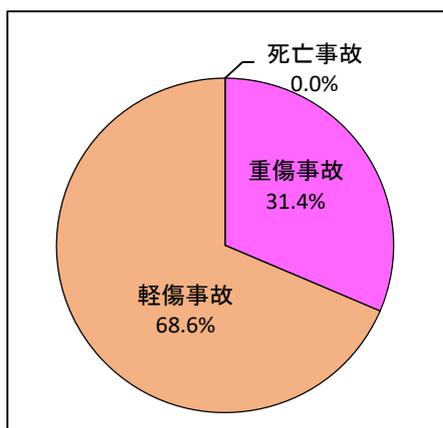
平成30年の自転車関係の事故件数は16件でしたが、翌年以降の発生件数は現段階では減少傾向にあります。事故を被害の程度によって分類すると、約7割にあたる24件が軽傷事故でした。なお、重傷事故は11件となっており、死亡事故は発生していません。

また、市町村別の割合を見ると、大町市が全体の半数以上を占めています。次点以降は白馬村、池田町、松川村の順に続いており、いずれも全体の1割から2割程度を占めています。小谷村では、平成30年以降に自転車が関係する事故は1件も発生していません。

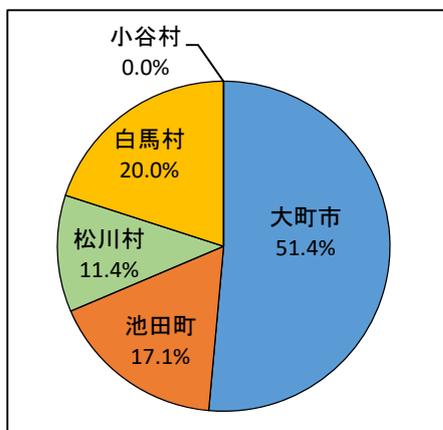
なお、大町警察署の資料では、市町村道を含めた全ての道路を対象としています。

表：各年の事故件数と内容

年次	件数合計	事故内容別			市町村別				
		死亡事故	重傷事故	軽傷事故	大町市	池田町	松川村	白馬村	小谷村
H30年	16	0	6	10	9	2	2	3	0
R元年	8	0	2	6	3	2	0	3	0
R2年	9	0	1	8	6	1	1	1	0
R3年(上半期)	2	0	2	0	0	1	1	0	0
H30～R3合計	35	0	11	24	18	6	4	7	0
H30～R3割合		0.0%	31.4%	68.6%	51.4%	17.1%	11.4%	20.0%	0.0%



図：事故内容別割合



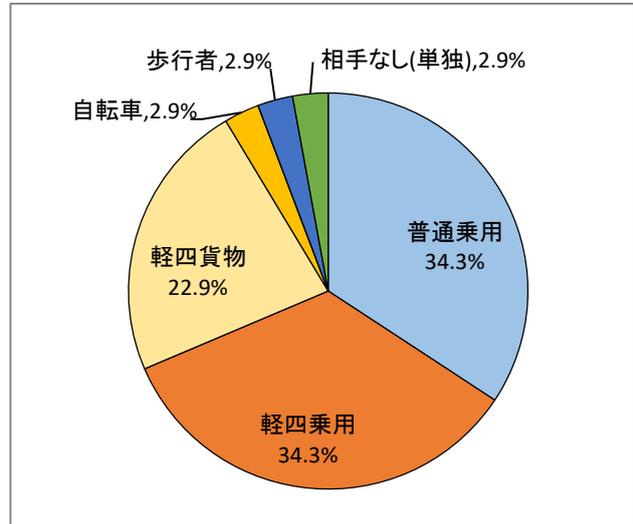
図：市町村別割合

資料：大町警察署資料(平成30年～令和3年6月末)

(イ)相手方の車両種別ごとの状況

各事故における自転車の相手方となった車両種別を見ると、普通乗用車と軽四輪乗用車がいずれも全体の3分の1程度を占めています。また、軽四輪貨物者(軽トラック)は全体の2割程度で、このほか自転車同士の事故、歩行者を巻き込んだ事故、自転車単独の事故がそれぞれ1件発生しています。

相手方の車両種別	件数	割合
普通乗用	12	34.3%
軽四乗用	12	34.3%
軽四貨物	8	22.9%
自転車	1	2.9%
歩行者	1	2.9%
相手なし(単独)	1	2.9%
件数合計	35	

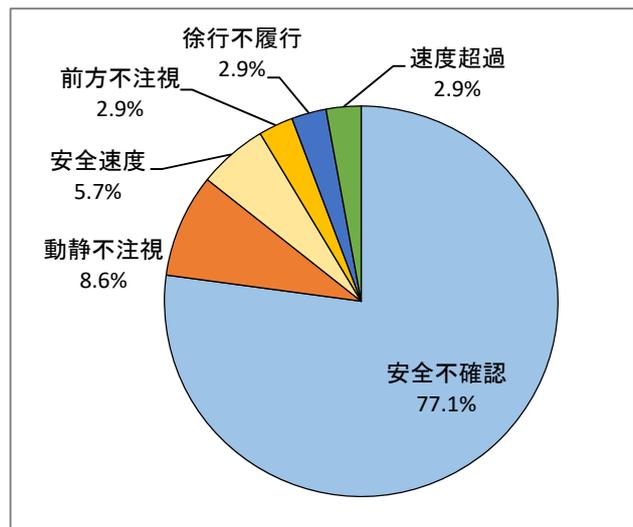


図：相手方の車両種別ごとの状況

(ウ)事故原因別の状況

事故原因は、8割方を「安全不確認」が占めています。次点は「動静不注視」であり、3件発生しています。

事故原因	件数	割合
安全不確認	27	77.1%
動静不注視	3	8.6%
安全速度	2	5.7%
前方不注視	1	2.9%
徐行不履行	1	2.9%
速度超過	1	2.9%
件数合計	35	



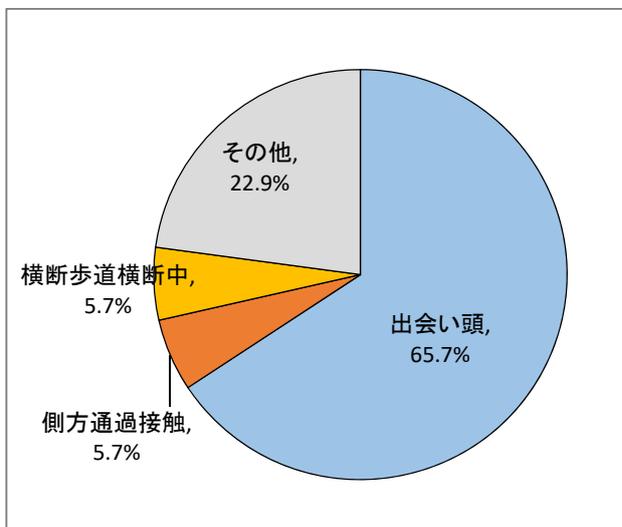
図：事故原因別の状況

資料：大町警察署資料(平成30年～令和3年6月末)

(I)事故形態別の状況

事故形態は、全体の3分の2程度を「出会い頭」が占めています。また、「側方通過接触」と「横断歩道横断中」がそれぞれ2件発生しています。

事故形態	件数	割合
出会い頭	23	65.7%
側方通過接触	2	5.7%
横断歩道横断中	2	5.7%
追越時接触	1	2.9%
自転車横断帯横断中	1	2.9%
歩行者飛び出し	1	2.9%
自転車飛び出し	1	2.9%
正面衝突	1	2.9%
後退時衝突	1	2.9%
ドア開放衝突	1	2.9%
ガードレール衝突(単独)	1	2.9%
件数合計	35	



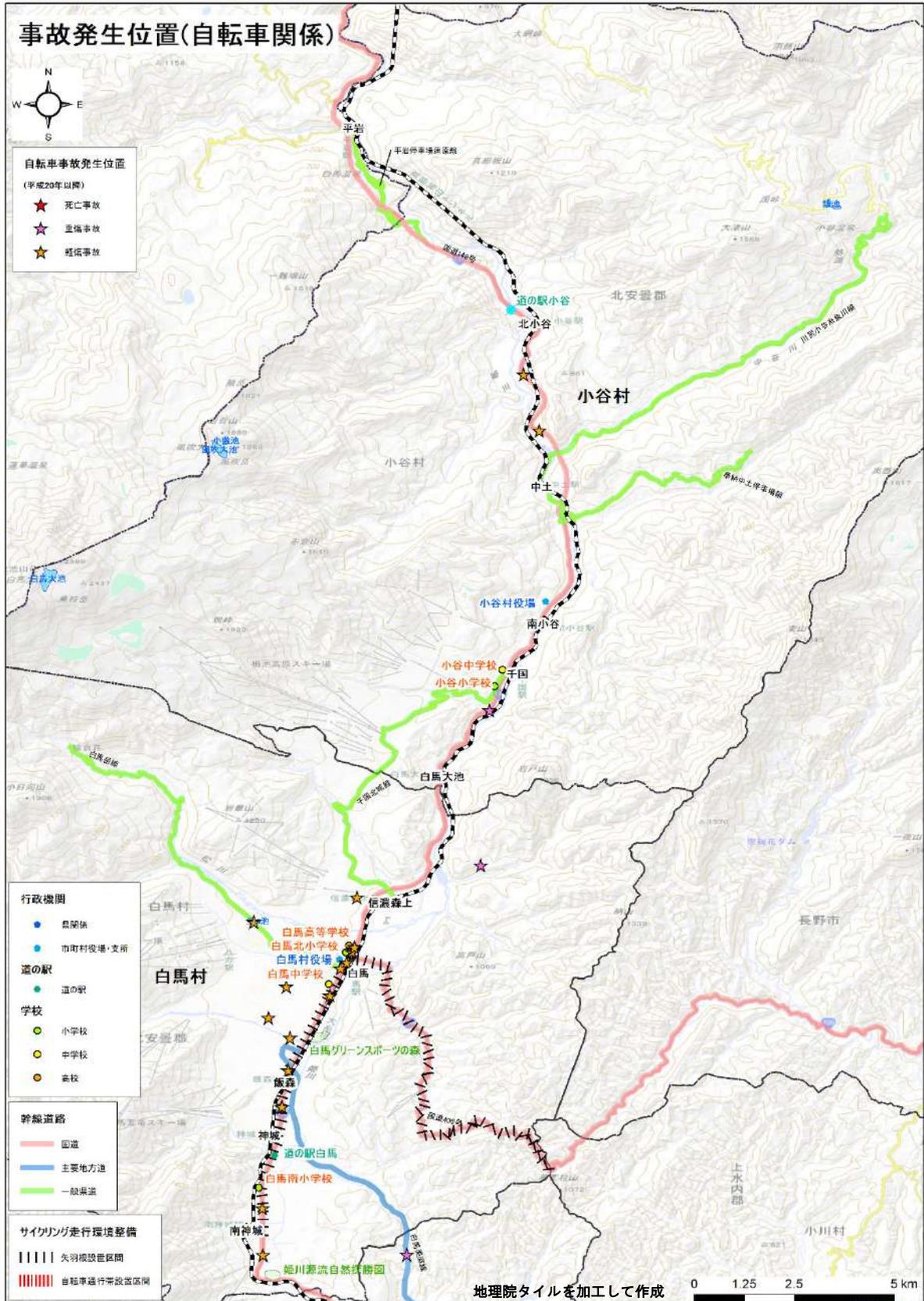
図：事故形態別の状況

資料：大町警察署資料(平成30年～令和3年6月末)

エ 事故発生位置 (平成20年～令和3年6月末)

大町市では、信濃大町駅西側周辺の交通量が多い中心部などで事故が集中しています。池田町では高瀬川大橋周辺、松川村では信濃松川駅周辺、白馬村では白馬駅周辺などを中心に事故が集中しています。小谷村では、国道148号の沿道上で数件発生しています。

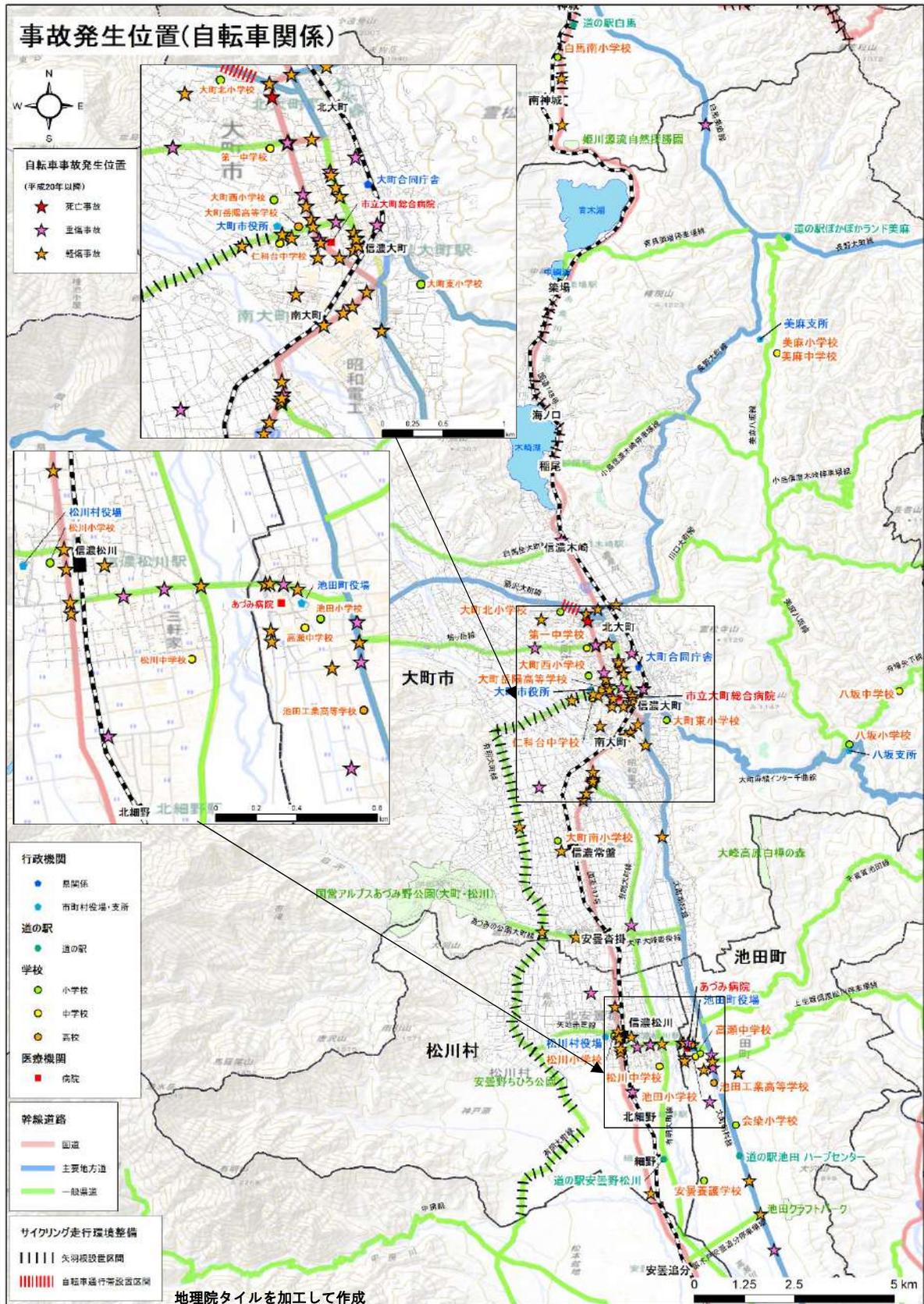
個々の事故の発生位置について、次のページ以降の図に示します。



図：事故発生位置①（白马村・小谷村）

資料：イタルダデータ(平成20～29年)・

大町警察署資料(平成30年～令和3年6月末)

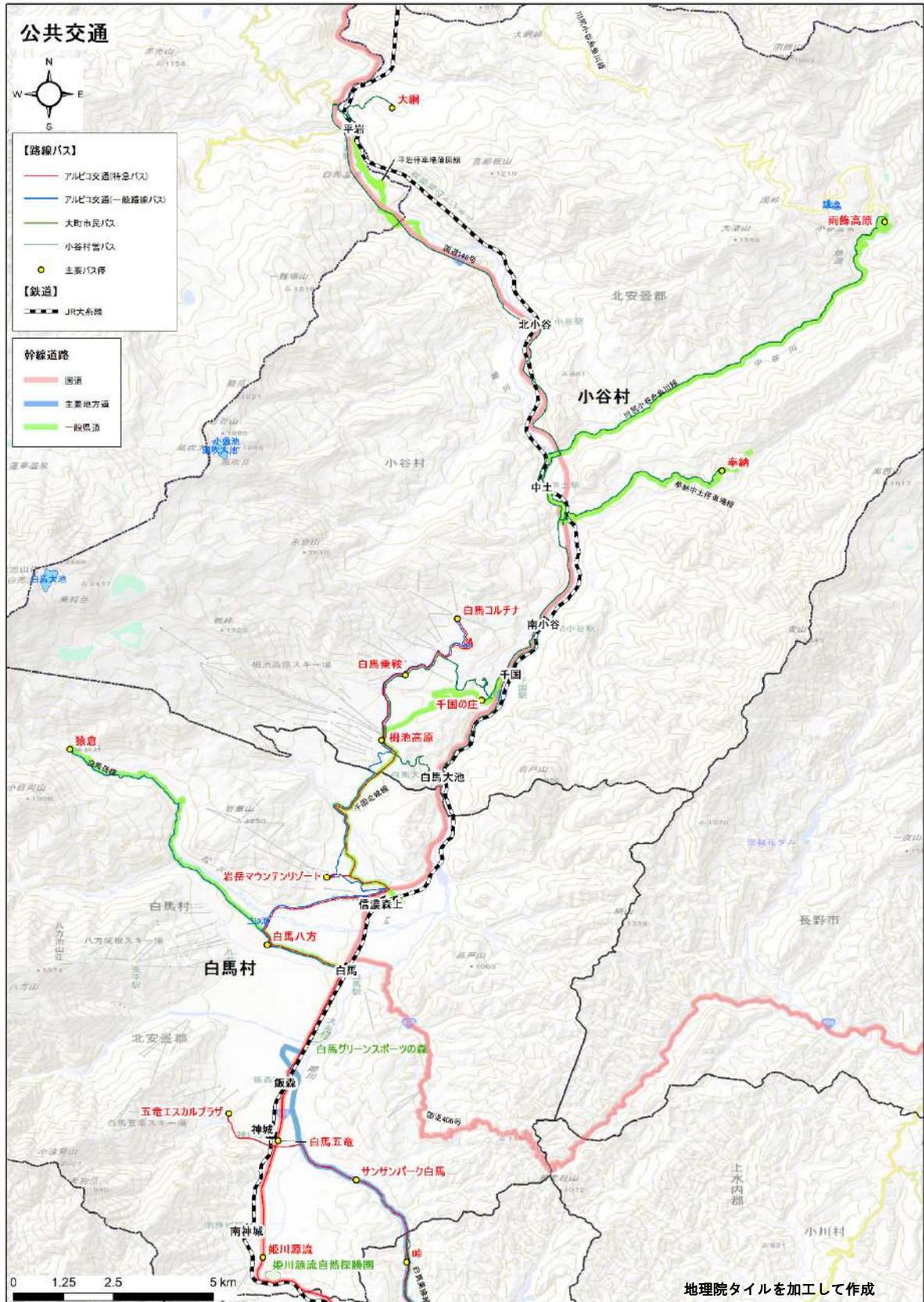


図：事故発生位置②（大町市・池田町・松川村）

資料：イタルデータ(平成20～29年)・

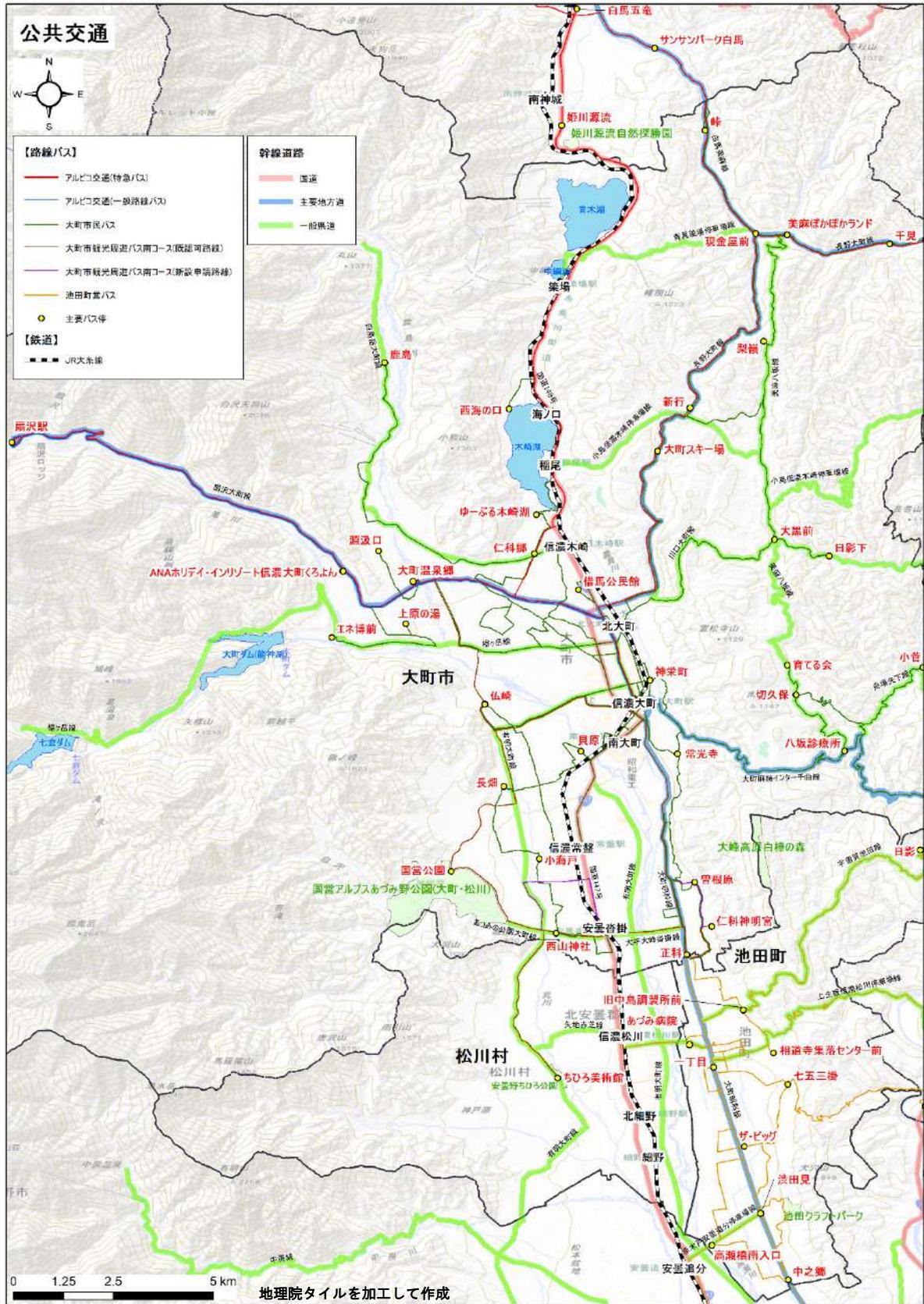
大町警察署資料(平成30年～令和3年6月末)

(2) 公共交通



図：路線バス・鉄道の分布①（白马村・小谷村）

注) 主要バス停は鉄道駅を除く



図：路線バス・鉄道の分布②（大町市・池田町・松川村）

注) 主要バス停は鉄道駅を除く

## 7 自転車安全教育

### (1) 自治体別の小中学校における自転車安全教育の実施状況

#### ア 大町市

大町市では、市内すべての小学校で自転車を使用した交通安全教室が実施されています。(令和2年度は、新型コロナウイルスの影響で10月実施の八坂小学校を除いて中止)

また、地区PTAの主催による交通安全教室(危険個所の確認等)も市内各地区で年1回の頻度で実施されています。

表：大町市の小学校における交通安全教室の実施概要

学校名	対象学年	実施時期	内容
東小学校	3年～6年	4月	交通安全教室
西小学校	3年～6年	4月	
南小学校	3年～6年	4月	
北小学校	3年～6年	4月	
八坂小学校	全学年	10月	
美麻小中学校	3年、4年	5月	

#### イ 池田町

池田町では、町内すべての小中学校で自転車を使用した交通安全教室が実施されています。

表：池田町の小中学校における交通安全教室の実施概要

学校名	対象学年	実施時期	内容
高瀬中学校	自転車通学生徒	4月	交通安全教室
池田小学校	3年	4月	
会染小学校	全学年	5月	

#### ウ 松川村

松川小学校では、自転車実地練習などによる交通安全教室が実施されています。なお、令和2年度は、新型コロナウイルスの影響で例年とは違い変則的な日程と内容での実施となりました。

松川中学校では、4月の始業式において、1年生を対象とした自転車点検が実施されています。

表：松川村の小中学校における交通安全教室の実施概要

学校名	対象学年	実施時期	内容
松川小学校	1年、2年	4月	歩行実地練習
	3年～6年		安全指導・ビデオ視聴
	3年、4年	9月	自転車実地練習
松川中学校	1年	4月	自転車点検

エ 白馬村

白馬南小学校と白馬北小学校では、例年4月から5月頃に、自転車乗車練習などによる交通安全教室が実施されています。

白馬中学校では、例年6月に、歩道の幅員の確認、自転車の安全な走行などについてのビデオ視聴による交通安全教室が実施されています。

表：白馬村の小中学校における交通安全教室の実施概要

学校名	対象学年	実施時期	内容
白馬南小学校 白馬北小学校	1年	4月～5月	国道の歩行及び横断
	2年		自転車乗車練習(校庭)
	3年、4年		自転車乗車練習(校庭模擬道路と一般道路)
	5年、6年		自転車乗車練習(一般道路)
白馬中学校	全学年	6月	①自分たちが通行している歩道の広さについて(20分) (実際に通行している歩道の幅を確認する。 自転車や歩行者の立場で広さの確認) ②自転車の立場の確認と安全な自転車の走行要領について (ビデオ視聴17分)

オ 小谷村

小谷小学校では、例年4月に、自転車の乗り方や交通法規などについての交通安全教室が実施されています。

表：小谷村の小中学校における交通安全教室の実施概要

学校名	対象学年	実施時期	内容
小谷小学校	1年、2年	4月	安全な道路の歩行について (場所：校地周辺及び千国の庄近辺の車道)
	3年～6年		①自転車の乗り方について(DVD鑑賞) ②自転車に関わる交通法規及びマナーについて(指導) (場所：小谷小学校体育館)

## (2) 高校における自転車利用状況等

池田工業高校、大町岳陽高校、白馬高校の3校を対象に、交通安全教室の実施概要や自転車の安全点検、通学時における自転車の利用状況に関するヒアリングを行いました。

表：北アルプス地域の高校における自転車利用状況の概要

学校名	交通安全教室の実施概要	安全点検	通学時の利用状況
池田工業高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 毎年実施</li> <li>・ 自転車事故の多い1年生は、自転車に関して年2～3回実施</li> <li>・ 2年生、3年生は、自転車に関する講習内容はないが交通安全教室は実施</li> <li>・ 大町警察署から講師を派遣</li> <li>・ スタントマンが実演する回もある</li> </ul>	春と秋の 2回実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 信濃松川駅から高校まで自転車利用者がいる。その経路で、道路が狭い箇所がある。</li> <li>・ 入学時、自転車保険加入を指導している。</li> </ul>
大町岳陽高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 毎年実施</li> <li>・ 全校生徒対象</li> <li>・ 1年生は自転車事故が多いため、自転車の乗り方も含めた安全教室を実施</li> <li>・ 交通安全センターから講師を派遣</li> </ul>	口頭指導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 信濃大町駅からの自転車利用者はいない。(徒歩のみ)</li> <li>・ 自転車保険加入を自転車通学の許可条件としている。(全員確認済み)</li> <li>・ 通学に自転車を使用する生徒は、全校の約半数。</li> </ul>
白馬高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 毎年5月実施</li> <li>・ 全校生徒対象</li> <li>・ 交通安全センターから講師を派遣</li> </ul>	適宜実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 白馬駅からの自転車利用者はいない。(徒歩のみ)</li> <li>・ 自転車保険加入を自転車通学の許可条件としている。(全員確認済み)</li> <li>・ 自転車通学している生徒数は、半分より少ない程度。</li> </ul>

## 8 北アルプス地域における自転車利用上の課題

### (1) 北アルプス地域の現状からみた課題

前述した地域の現状からみた課題は以下に示すとおりです。

大分類	小分類	概要
地勢		<ul style="list-style-type: none"> <li>・北アルプス地域の標高は概ね 500m 以上で、起伏が多い。</li> <li>・周辺には中部山岳国立公園と妙高戸隠連山国立公園がある。</li> </ul>
→【課題】起伏の多い地形や自然資源を活かしたサイクルツーリズムの推進が求められる。		
人口	市町村別人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北アルプス地域の直近 20 年間の総人口は減少傾向にある。(20 年間で 1 万人以上減少、令和 2 年現在は 56,232 人)</li> </ul>
	人口密度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大町市中心部や池田町・松川村の一部で、1 ha あたり 20 人以上の区域もあるが、北アルプス地域全体では 1ha あたり 5 人未満の区域が広く分布している。</li> </ul>
	年齢 3 階層別人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直近 20 年間の年少人口と生産年齢人口は減少傾向にあるが、老年人口は 1 割以上の増加。(令和 2 年現在は年少人口 11.3%、生産年齢人口 54.1%、老年人口 34.0%)</li> </ul>
→【課題】人口減少への対応策として、観光誘客などによる地域経済の活性化が求められる。		
観光特性	観光地延利用者数(全体)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北アルプス地域全体の年間合計は概ね 700 万人(過去 10 年)。</li> <li>・ピークはスキーシーズンの 1~2 月と夏山シーズンの 8 月の 2 回。(令和元年の最多は 8 月で 113 万人)</li> </ul>
	観光地延利用者数(類型別)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・温泉のピークは 8~9 月で、年間の入込は減少傾向にある。</li> <li>・名所・旧跡と山岳のピークは春(5 月)と夏(8 月)。</li> <li>・高原・湖沼のピークは冬(1~2 月)と夏(8 月)。</li> </ul>
	外国人観光客の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人延宿泊者数の年間合計は、年々増加傾向にある。(令和元年は 18.9 万人泊)</li> <li>・ピークは 1~2 月で、この 2 か月で年間の約半分を占める。</li> <li>・地域別ではアジア、国籍別ではオーストラリアが最多。</li> </ul>
→【課題】観光入込が比較的少ない春季や秋季における観光メニューとして自転車を活用したアクティビティの充実・強化が求められる。また、新型コロナウイルスの影響により観光客の減少が想定されるが、屋外において密になりにくいというサイクリングの特性を活かしたサイクルツーリズムの展開が求められる。		
自転車利用環境	走行環境整備の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Japan Alps Cycling Road に沿った路面への矢羽根型路面標示の設置は、令和 3 年度に新たに 23.9km の整備が予定されており、地域全体における総延長は 38.1 km となる。</li> <li>・案内標識・看板は地域全体で 30 箇所、拠点駐車場は 9 箇所が整備されている。</li> </ul>
	イベント実施地域等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・MTB パークの整備やロードレース等のイベントの開催が、域内各地で多数行われている。</li> </ul>
→【課題】自転車走行環境の計画的な整備の推進や、イベント等に対する住民の認知度の向上が必要である。		

大分類	小分類	概要
交通基盤 及び特性 (道路)	交通量 (H27 道路交通 センサス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 昼間 12 時間自動車類交通量は、国道 147・148 号ではほとんどの区間で 5,000 台を上回っており、大町市中心部では 11,419 台となっている。</li> <li>・ 松川村では有明大町線(高瀬川沿い)、池田町では大町明科線において特に集中した区間が見られる。</li> </ul>
	事故発生件数 (H20～H29) ※イタルダ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年間の事故発生件数は次第に減少傾向にある。</li> <li>・ 事故の約 8 割は軽傷事故だが、死亡事故も発生している。</li> <li>・ 行動状況のうち、最多は車両同士の出会い頭である。</li> <li>・ 事故相手の 9 割以上は自動車である。</li> <li>・ 中央分離帯のない単路部での事故が約半数だが、交差点部での事故も全体の約 4 割となっている。</li> </ul>
	事故発生件数 (H30 以降) ※警察署資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事故の約 7 割が軽傷事故で、死亡事故は発生していない。</li> <li>・ 事故相手の約 7 割が乗用車となっており、軽トラックも合わせると 9 割以上が自動車である。</li> <li>・ 事故原因の約 8 割は安全不確認である。</li> <li>・ 事故形態のうち 3 分の 2 程度は出会い頭である。</li> </ul>
	事故発生位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村別の発生件数では大町市が最も多く、信濃大町駅の西側を中心に多数の事故が発生している。</li> <li>・ 池田町では高瀬川大橋周辺、松川村では信濃松川駅周辺、白馬村では白馬駅付近等を中心に事故が集中している。</li> <li>・ 小谷村では国道 148 号で数件発生している。</li> </ul>
→【課題】安全不確認による自動車との出会い頭で発生する事故が多い傾向がみられることから、自転車事故が多いエリアにおける交通安全対策が必要である。		
自転車 安全教育	小中学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 域内全ての小学校で、自転車に関する交通安全教室が毎年実施されている。</li> <li>・ 中学校でも、自転車点検やビデオ視聴等による交通安全教室が実施されているところが多い。</li> </ul>
	高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 域内全ての高校で、交通安全教室が毎年実施されている。</li> <li>・ 池田工業高校、大町岳陽高校では、特に 1 年生の事故が多い。</li> <li>・ 自転車保険加入を自転車通学の必須条件としている高校もある。</li> </ul>
→【課題】小学校から安全教育は実施されているものの、高校生の自転車事故が多いことから、より効果的な安全教育の推進が必要である。		

(2) 第1回協議会で出された意見と課題の整理

第1回協議会において、参加者から自転車利用に関する意見を発表して頂きました。それらの意見について、「安全・安心」、「利用環境」、「健康・環境負荷」、「観光」の4つの分野で整理するとともに、課題を抽出しました。

①安全・安心

主な意見	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の性能向上に合わせて車と自転車、自転車と歩行者の事故が年々増加傾向にある</li> <li>・松本市や長野市で、バスが自転車を巻き込む事故が発生しているため、ルールを守って安全に走行してほしい</li> </ul>	<p>(自転車事故防止)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○増加傾向にある自転車事故の抑制(バスの自転車巻き込みなど)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は車道の左側通行が原則であること、飲酒運転や2人乗り、交差点の一時停止無視などが違反であることといったルール・マナーの周知徹底も必要である</li> <li>・ただ走ってもらうだけでなく、事業者による交通ルール、マナー等の安全教育の推進策も並行して進めてほしい</li> </ul>	<p>(自転車の安全利用の意識啓発)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ルール・マナーなど安全教育の推進(左側通行、飲酒・二人乗り、交差点の一時停止など)</li> <li>○ヘルメット着用の意識啓発</li> <li>○TSマークの普及による自転車の安全性確保</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車事故による代償責任に対する保険関係の促進、自転車を安全に使用するための「自転車点検整備済みTSマーク」の普及、ヘルメットの着用が必要であろう</li> </ul>	<p>(自転車事故に備えた対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○保険加入の促進</li> </ul>

## ②利用環境

主な意見	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・塩尻市から安曇野市までの自転車道路はつながりそうだが、その先の北安曇地域は狭い道が多く、特に木崎湖から中綱湖にかけての国道148号は危険</li> <li>・大町と白馬それぞれからは、築場付近に向けて標高が上がっており、大きな傾斜となっている</li> <li>・北安曇地域に傾斜が多いことは、競技や趣味目的のサイクリストにとっては魅力的である一方、観光目的など一般のサイクリストにとってはデメリットになる</li> <li>・大糸線と並走する国道148号は道路自体は良いものの、自転車にとっては非常に厳しい環境である</li> <li>・JR東日本側の大糸線(信濃大町以北)に自転車専用席の設置を依頼したところ、携行袋に収納した上で載せることは可能だが専用スペースの確保までは難しいとのこと</li> <li>・大糸線(JR東日本側)では、輪行にあたって携行袋が必須となっており、持っていない場合は利用を断られてしまう</li> <li>・大糸線をサイクルトレイン化する場合、駅舎の改札口や跨線橋の改良(線路上を渡る場合は信号抑止と社員による安全確認)が必要となる。企業としての生産性向上を制約条件とした上で、自転車をどのような形で整備して車内に載せるのかを精査する必要がある</li> <li>・ディスクブレーキ型の自転車は形状的に輪行が難しいので、大糸線でもそのまま積載できる状態にしてほしい</li> <li>・小谷村から糸魚川市に向かう途中の、閉鎖されている蒲原トンネルを通るルートをサイクリスト向けに開放してほしい</li> </ul>	<p>(起伏が多い地形条件を踏まえた、多様なサイクリングニーズに対応する環境づくり)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車+公共交通の連携(携行袋なしでの自転車積載、サイクルトレインの運行など)</li> <li>○自転車の列車への積載方法の精査</li> <li>○自動車通行止め区間の自転車への開放(蒲原トンネルを自転車通行可能に)</li> <li>○趣味として自転車を利用する者だけでなく一般の自転車利用者を視野に入れた道路環境整備</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のメンテナンス・修理のできる箇所が不足している</li> </ul>	<p>(自転車利用支援施設の充実・周知)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車メンテナンスができる箇所の不足への対応(サイクルステーションの充実、周知)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路環境の整備において、初心者向けの考え方も発信していきたい</li> </ul>	<p>(安全な走行空間の確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車走行の際の危険個所の対応</li> <li>○走行性確保のための路肩を中心とした舗装修繕</li> <li>○路面への矢羽根型路面標示の推進</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャパンアルプスサイクリングルートを案内する矢羽根型路面標示や看板の設置、走行性確保のための路肩を中心とした舗装修繕の実施で、ハード面から走行環境の整備を推進したい</li> </ul>	<p>(サイクリングコース案内標識の設置)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○JACR(ジャパンアルプスサイクリングルート)の案内看板設置、矢羽根型路面標示の表記</li> </ul>

③健康・環境負荷

主な意見	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・県で健康づくり県民運動「信州 ACE プロジェクト」を推進している</li> <li>・自転車を一つの身近なツールとして、運動習慣の定着(健康づくり)と結び付けてほしい</li> <li>・地元の人に自転車の面白さを知ってもらえるように、より走行が簡単な地域を周回するようなコースもあるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○健康づくり県民運動「信州 ACE プロジェクト」と連動した、走行が簡単な周遊コースの設置</li> </ul>

## ④観光

主な意見	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・北アルプス地域の自転車推進への取り組みは県内ではかなり先進的である</li> <li>・国の自転車活用推進法において、里山や未舗装路のより積極的な整備という方針にアップグレードされているので、このような内容も計画作りの方向性に付加してほしい。</li> <li>・自転車のシンボリックな場所に。文化や人々の関係性を作っていける場所になるように。</li> <li>・観光は、地域の人が観光になりうる資源を一番楽しんでいないと成功しない(例：スキー)</li> <li>・自転車文化の定着を目的として、大町市内のサイクルステーションの設置、サイクリングやe-bikeのツアーガイド、自転車イベント参加者の宿泊受け入れをしている。</li> <li>・北アルプスグランfond等の山岳ライドイベントも主催</li> <li>・今後、観光誘客に目標を置いて様々な協力をしたい</li> <li>・現在、世界的に自転車が流行しているため、このトレンドを逃さずに観光振興につなげてほしい</li> <li>・北アルプス地域はサイクリストにとって評価が高く、マウンテンバイクとロードバイクの双方にとってより楽しめるエリアにしたい</li> </ul>	<p>○北アルプス地域からの自転車文化の発信</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・パンフレットの作成にあたっては、ある程度統括しないと、地域ごとに同種のパンフレットが乱発されてしまう可能性がある</li> </ul>	<p>○北アルプス地域におけるサイクリングマップ・パンフレットの統一・集約化</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・北アルプスグランfond等といった自転車の大会の規模をより拡大し、積極的にPRすることで、呼び込みに力を入れてほしい</li> </ul>	<p>○自転車イベント（北アルプスグランfond、インカレなど）のPR、地域との連携</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元にはどのようなメリットがあるのか、サイクリストにいかにお金をを使わせるのかを意識して、力を入れたい</li> <li>・ スポーツバイクの利用は消費単価の高い中高年が多いため、各施設の側は積極的な受け入れ環境を整備してほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 北アルプスサイクルツーリズムのビジネスモデルの確立（ガイドツアー、インバウンド受け入れ、地域文化との連携、付加価値の創出や再評価など）</li> <li>○ サイクルツーリズムによる地域経済への波及効果の最大化</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ガイド付きサイクリングツアーの参加者は、北アルプス地域の食や風景、文化といった観光資源に感動する</li> <li>・ 観光サイクリスト向けのガイドを育成する必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 観光サイクリスト向けのガイド育成</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般の観光サイクリストに対しては、鉄道との組み合わせでの利用推進が効果的であろう</li> <li>・ サイクルトレインとして大系線を利用してもらうことで、白馬方面の観光資源を十分活用できるような形で結びつけたい</li> <li>・ 北アルプス地域には、自転車を趣味にしている人であっても観光で自転車を楽しめる要素が多くある</li> <li>・ 信濃大町駅構内の転車台を観光資源として復元整備したい</li> <li>・ これまで、松川村観光協会としてはウォーキングコースの整備に注力しており、レンタサイクルは安曇野ちひろ美術館に向かう信濃松川駅下車の利用者が100%であった</li> <li>・ 今後、推進協議会の趣旨に基づいて村外の地域との連携体制を検討したい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車を趣味にしている人でも楽しめるメニューの検討</li> <li>○ サイクルトレイン導入による観光資源の周遊性の強化</li> <li>○ 地域の観光資源との連携強化及び観光客の受け入れ環境の整備</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マウンテンバイクのコースは白馬岩岳が充実しているが、白馬フォーティセブンでは家族連れなど初心者の受け入れ体制を整えており、棲み分けをしたい</li> <li>・ 北アルプス地域はサイクリストにとって評価が高く、マウンテンバイクとロードバイクの双方にとってより楽しめるエリアにしたい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 各自転車アクティビティ施設間の特徴づけによる棲み分け（ロード、MTB、グラベルなど）</li> <li>○ 里山や未舗装路までを視野に入れた自転車走行ルートの整備</li> </ul>

## 第2章 計画目標の設定



### 1 上位・関連計画の整理

#### (1) 長野県 SDGs 未来都市計画（令和3年3月）

基本目標	確かな暮らしが営まれる美しい信州 ～学びと自治の力で拓く新時代～
自治体 SDGs の推進に資する取組	3. 快適な健康長寿のまち・むらづくり ・自家用車に頼らない地域づくりにより、公共交通の活性化を図り、高齢者の生活の足を確保するとともに、CO2 削減を通じ環境負荷を低減する。生活習慣病予防など健康増進に繋がるとともに、自動車からの乗り換えによる CO2 削減など環境に配慮した移動手段として自転車の利用を促進する。

#### (2) 第2次自転車活用推進計画（国土交通省）

計画主体	国土交通省
計画期間	令和7(2025)年度まで (長期的な展望を視野に入れつつ)
位置づけ	自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
目標と施策	<p>【目標1】自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <p>①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進</p> <p>②自転車通行空間の計画的な整備</p> <p>③路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等</p> <p>④シェアサイクルの普及促進</p> <p>⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進</p> <p>⑥情報通信技術の活用の推進</p> <p>⑦生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施</p> <p>【目標2】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</p> <p>⑧国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進</p> <p>⑨公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出</p> <p>⑩自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進</p> <p>⑪自転車通勤等の促進</p> <p>【目標3】サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <p>⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致</p> <p>⑬走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出</p>

目標と施策	<p><b>【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現</b></p> <p>⑭高い安全性を備えた自転車の普及促進          ⑮多様な自転車の開発・普及          ⑯自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進          ⑰交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施          ⑱学校における交通安全教室の開催等の推進          ⑲地方公共団体における計画策定・取組実施の促進          ⑳自転車通行空間の計画的な整備の促進(再掲)          ㉑災害時における自転車の活用の促進          ㉒損害賠償責任保険等への加入促進</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>〈GOOD CYCLE JAPAN (国土交通省)〉</p> <p>「日本初の「自転車」の理念法(自転車活用推進法)と計画(自転車活用推進計画)に基づいて、日本中のみんなで自転車をどんどん活用し、これからの「しあわせ」な生活と社会を目指していく。」をスローガンに、国土交通省が進めている取り組みです。</p> <div style="text-align: right;">  </div> </div>
-------	---

(3) 長野県自転車活用推進計画

計画主体	長野県
計画期間	令和4(2022)年度まで (長期的な展望を視野に入れつつ)
位置づけ	自転車活用推進法第10条・長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例第11条に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
目標と施策	<p><b>【目標1】「すべての人が自転車を安全に利用する信州」の実現</b></p> <p>①学校・事業所における交通安全教育の推進          ②自転車通行ルールを守る県民意識の向上          ③安全性の高い自転車の普及の促進          ④災害時における自転車活用の推進</p> <p><b>【目標2】自転車を利用するライフサイクルにあったまちづくり</b></p> <p>⑤自転車通行空間のネットワーク化と広域的な整備の推進          ⑥地域のニーズに応じた駐輪場の整備の促進          ⑦レンタサイクル・シェアサイクルの普及の推進          ⑧違法駐車取締りの推進</p> <p><b>【目標3】「人も自然も健康な信州」の実現</b></p> <p>⑨自転車による健康づくりの推進          ⑩環境負荷の低い交通手段への転換          ⑪豊かな自然環境と自転車が共存できる環境の構築</p> <p><b>【目標4】「Japan Alps Cycling」ブランドの構築</b></p> <p>⑫サイクルツーリズムが楽しめる基盤づくり          ⑬サイクルツーリズムの推進によるサービス産業の多様化・高付加価値化</p>

## (4) 市町村個別計画における自転車活用に関する事項

## ア 大町市観光振興計画（サイクルツーリズムの推進）

計画主体	大町市
計画期間	令和3(2021)年度まで
位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政と観光関連団体、民間事業者、市民の連携と役割分担によって取り組む指針として策定する、大町市総合計画の個別計画</li> <li>・今後の観光振興の基本的方向の策定と観光振興施策の総合的な展開</li> </ul>
目標と施策	<p><b>【目指す姿】「welcome おおまち」魅力ある観光地づくりの推進</b></p> <p>①稼げる観光地</p> <p>②観光客と市民が満足する観光地</p> <p><b>【目指す具体的な施策】</b></p> <p>①観光資源の有効活用と魅力向上</p> <p>→(事業3)サイクルツーリズムの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクルイベントの実施</li> <li>・レンタサイクル事業</li> <li>・サイクルステーション運営</li> </ul> <p>②滞在型観光の推進</p> <p>③外国人観光客の誘客強化</p> <p>④山岳観光の推進</p> <p>⑤おもてなしの心で観光客を迎える魅力ある観光地づくり</p> <p>⑥観光ボランティア活動、観光ガイドの育成</p> <p><b>【重点施策プロジェクト】</b></p> <p>①観光資源の磨き上げ</p> <p>②ブランド力の向上</p> <p>③滞在周遊型観光の推進</p> <p>④インバウンドの推進</p>

注) 自転車に関連する内容を中心に抜粋

イ 白馬村観光地経営計画

計画主体	白馬村
計画期間	平成 28(2016)年度から令和 7 (2025)年度
位置づけ	<p>・「観光地を経営する」視点を意識しながら、</p> <p>①経営に資する資源を捉えその状況を把握した上で、</p> <p>②白馬村が観光地として目指すべき姿や進むべき道、実施すべき施策・プロジェクトなどを示すとともに、</p> <p>③これらを確実に実行し、必要な改善を施しながら継続していくための体制や方策も同時に提示する</p> <p>・計画期間中に策定が予定されている「白馬村第5次総合計画」、「白馬村総合戦略」に先行して策定し、これらの計画の部門別計画として位置づけ、整合性を図る</p>
目標と施策	<p><b>【戦略1】観光の資産価値の最大化</b></p> <p><b>(1-3)滞在空間としての魅力向上</b></p> <p>①景観のコントロールによる滞在魅力の向上</p> <p>②オープンスペースの創出による滞在魅力の向上</p> <p><b>③歩行者・自転車優先の安心で心地よい滞在空間づくり</b></p> <p>＜事業内容＞</p> <p>・宿泊施設が集積する拠点を中心にカーフリーゾーンを設定し、スキーを担いで移動する冬季の安全性を確保するとともに、夏季も歩行者にとって心地よい空間づくりを進めます。</p> <p>・また、自転車で楽しめるルート設定がされている「白馬小径」について積極的に情報発信し活用を促進するとともに、自転車利用者の利便性を高めるサイクルステーションの設置など利便性向上を図る他、緊急時も含めた安全対策など、自転車利用者に優しい環境整備を進めます。</p> <p>④雨天時に対応可能な拠点づくり</p> <p><b>【戦略2】白馬村を訪れ滞在する価値の多様化</b></p> <p><b>(2-1)季節それぞれの新しい楽しみ方の創出</b></p> <p><b>①屋内外でのアクティビティ充実</b></p> <p>＜事業内容＞</p> <p>・夏季のゲレンデを活用したマウンテンバイク、平坦地でのロードバイクの導入推進を視野に入れ、自転車活用の環境整備を進めます。</p> <p>②スポーツプログラムの強化</p> <p>③教育・学習的なプログラムの開発</p>

注) 自転車に関連する内容を中心に抜粋

## ウ 小谷村第6次総合計画

計画主体	小谷村
計画期間	令和4年度～令和13年度
目標と施策	<p>基本目標4 自然の恵みをチカラに変える村づくり</p> <p>【基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・先人から引き継いできた里山の原風景と暮らしが残る小谷村の価値を再認識し、観光資源となりうる地域の魅力をあらためて見つめ直し、地域資源を最大限に活かした観光振興に取り組みます。</li> <li>・国立公園をはじめ自然環境を保全しながら、大北3市村の大町市、白馬村、小谷村の関係団体で構成する一般社団法人 HAKUBAVALLEY TOURISM を中心として、広域的な観光誘客を進めます。また、<u>里山を活用した電動自転車による自転車観光を推進します。</u></li> </ul> <p>【具体的施策】</p> <p>(1) 観光</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①地域全体でもてなす「観光地域づくり」という視点に着目し、観光資源の価値を再認識する中で、住民参加の地域プラットフォームで対話をしながら、観光客等に注目される地域づくりを進めます。</li> <li>②<u>電動自転車を活用し、安全・安心な里山の魅力を活かした自転車観光を推進します。</u></li> <li>③伝統ある小谷村の里山文化を発信するとともに、里山に暮らす人々の知恵や技術を活かした魅力ある観光地域の形成を推進します。</li> <li>④一般社団法人 HAKUBAVALLEY TOURISM と連携しながら、広域的な観光誘客を推進します。</li> <li>⑤文化庁「歴史の道百選」に選定された古道「塩の道」を保全するとともに、標識等を整備し、安心して歩ける環境整備を進めます。</li> <li>⑥訪日外国人の満足度向上及び入り込みを増加させるため、標識の多言語案内等インバウンド対応を進めます。</li> </ol>

## 2 世界的潮流:国連の持続可能な開発目標(SDGs)との関わり

SDGs (エス・ディー・ジーズ) とは、2015年9月に国連で採択された17ゴール・169のターゲットからなる「持続可能な開発目標」であり、世界共通のモノサシとして、「誰一人取り残さない持続可能な社会づくり」の達成を目指すものです。

長野県では、総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン2.0」にSDGsの理念を反映し、「確かな暮らしが営まれる美しい信州」(＝「誰一人取り残さない」「持続可能な地域・社会」)の実現を目指しています。

また、長野県は、「SDGs 未来都市」に選定されており、「長野県SDGs未来都市計画」において、「自家用車に頼らない地域づくり、自転車の利用促進」が掲げられています。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)との関係性を示します。



SDGs 17の目標(ゴール)

### 3 計画目標の設定

上位・関連計画や地域の現況や課題、協議会で出された意見を踏まえ、計画目標を以下のよう  
に設定します。

#### 〈目標1〉

### 交通事故のない、安全安心な自転車利用の推進

- ・安全な自転車利用及び圏域全体の自転車マナーアップに向けて、交通ルールや利用の  
マナーの浸透を図るとともに、事故に備えた安全・安心対策の普及・啓発を推進しま  
す。

#### 〈目標2〉

### 自転車利用環境の向上

- ・安全で快適な自転車利用環境の形成に向けて、走行空間の確保や危険個所の解消、公共  
交通や自動車等との結節機能や連携強化、案内標識等の設置、自転車利用者のための支  
援機能の充実を目指します。

#### 〈目標3〉

### 健康長寿・脱炭素社会の構築に向けた自転車利用の推進

- ・健康づくりのツールとして自転車の利用増進を図るとともに、エコな乗り物である自  
転車利用の促進により脱炭素社会の構築に寄与することを目指します。

#### 〈目標4〉

### 北アルプスサイクルツーリズムの推進

- ・北アルプス地域のサイクルツーリズムは、年間を通じた観光入込客の平準化を図るこ  
とを目的として推進されてきた経緯があり、県内でも自転車活用において先進的な取  
組を行っている地域といえます。このような背景を踏まえ、既存観光資源との連携  
によるサイクルツーリズムの更なる推進や、自転車文化の情報発信機能強化を推進し  
ます。

《施策の体系》

〈目標1〉 交通事故のない、安全安心な自転車利用の推進

〈基本方針〉	〈具体的な取組み〉
交通安全教育の推進	学校教育や地域等における交通安全教室の推進/自転車指導員等の人材の育成/コミュニティ・事業所等における安全意識の普及・啓発
自転車の安全利用に向けた環境づくり	自転車利用の安全性確保(適合車両の普及等)/自転車点検・整備・保険の加入促進
災害時における自転車の活用推進	災害時における自転車活用の検討

〈目標2〉 自転車利用環境の向上

〈基本方針〉	〈具体的な取組み〉
自転車通行空間の計画的な整備	自転車通行空間ネットワークの整備(舗装修繕・矢羽根型路面表示設置)/危険箇所への対応(路肩の改良・視距改良等)
民間事業者及び他の交通機関との連携強化	サイクルステーション(CS)の充実/CSの位置情報・サービス内容の発信/公共交通(鉄道、バス)との連携による広域的な利用環境(サイクルトレイン等)づくり

〈目標3〉 健康長寿・脱炭素社会の構築に向けた自転車利用の推進

〈基本方針〉	〈具体的な取組み〉
健康増進のための自転車利用の促進	健康増進ツールとしての自転車活用のPR促進/日常生活圏における自転車利用環境の充実(周遊コース整備等)
サイクリススポーツの振興	まちづくりとの連携によるイベント・競技会のPR/サイクリススポーツ団体等の活動支援/自然環境と自転車が共存できる環境・ルールづくり
自転車利用促進による脱炭素社会への寄与	交通手段の転換促進/自転車利用促進に取り組む事業者への評価充実

〈目標4〉 北アルプスサイクルツーリズムの推進

〈基本方針〉	〈具体的な取組み〉
誰もが楽しめるサイクルツーリズムの展開	来訪者のための拠点づくりやルート情報等の発信/点在する観光資源の連携による自転車利用環境(CS、レンタサイクル)の向上/地域特性を活かした旅行商品の開発と人材育成/外国人旅行者への対応
北アルプス地域からの自転車文化の発信	圏域統一のサイクルツーリズム情報の発信/マナー向上への意識啓発/大都市圏でのPR活動

## 第3章 実施施策



### 1 交通事故のない、安全安心な自転車利用の推進

該当する SDGs の目標（ゴール）



#### （1）交通安全教育の推進

##### ア 学校教育や地域等における交通安全教室の推進

- ・現在、圏域内の小・中学校において、適宜交通安全教室が行われていますが、今後とも継続的に推進していくとともに、高校においても自転車の安全利用のための啓発活動や指導を推進します。

##### イ 自転車指導員等の人材の育成

- ・交通安全協会等との連携を図りながら、自転車指導者育成のための研修会への参加を促すなど、自転車の交通安全の普及・啓発を担う人材の育成を図ります。

##### ウ コミュニティ・事業所等における安全意識の普及・啓発

- ・自治体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。
- ・「自転車安全利用五則」の周知等により自転車利用の安全意識の普及・啓発に努めます。

## 自転車はルールを守って安全に

～自転車に関係する交通事故は、全体の約1割を占めています～

**【自転車利用安全五則】**

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行(※)
- 4 安全ルールを守る
  - ・ 飲酒運転・ふたり乗り・並進の禁止
  - ・ 夜間はライトを点灯
  - ・ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

(※) 歩道で自転車同士がすれ違うときは、相手を右側に見てすれ違いましょう

\* 雪道や凍った道路では、自転車を降りて歩きましょう。

\* 万が一の事故に備えて、自転車損害賠償保険等に加入しましょう。



長野県自転車  
安全・安心PRキャラクター  
風野 りん  
イラスト/雨宮理真

図 長野県 自転車安全利用啓発カード（長野県県民文化部くらし安全・消費生活課）

(2) 自転車の安全利用に向けた環境づくり

ア 自転車利用の安全性確保

- ・ TS マーク※や BAA マーク※など、一定の品質水準を満たした自転車の普及を促進します。
- ・ 県内では高齢者の自転車単独死亡事故が多くなっていることを踏まえ、ヘルメット着用の促進に向けた普及・啓発を図ります。

表 TS マークと BAA マークの概要

TS マーク	BAA マーク
自転車安全整備士が点検確認した普通自転車に貼付されるマーク。このマークには傷害保険と賠償責任保険、被害者見舞金（赤色 TS マークのみ）が付いている（付帯保険）	一般社団法人自転車協会が定めた自転車安全基準に適合した車両に貼付されるマーク
 <p>第一種点検整備済みTSマーク (青色TSマーク 3.0cm×5cm)</p> <p>第二種点検整備済みTSマーク (赤色TSマーク 3.5cm×5cm)</p>	 <p>◀「BAAマーク」</p> <p>◀「幼児2人同乗基準適合車」マーク</p>

イ 自転車点検・整備の促進

- ・ 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。
- ・ 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。

ウ 自転車保険の加入促進

- ・ 令和元年 10 月 1 日より自転車損害賠償保険等への加入が義務化されていることから、保険会社等と協力しながら情報提供等を行い、加入促進を図ります。
- ・ レンタサイクル利用者のための保険制度の導入に向けて、関連団体や保険事業者との連携により検討を進めます。

(3) 災害時における自転車の活用推進

ア 災害時における自転車活用の検討

- ・ 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。

【県内の災害時の自転車活用事例】

令和3年8月20日、上伊那郡辰野町において、停滞した前線による大雨で土砂崩れなどの被害が発生した際、マウンテンバイクの活用による被害状況の確認が行われました。気候変動にともなう自然災害の激甚化・頻発化の中で、自転車の機動性を生かした活用可能性の広がりが期待されます。

## 2 自転車利用環境の向上

該当するSDGsの目標（ゴール）



### (1) 自転車通行空間の計画的な整備

#### ア 自転車通行空間ネットワークの整備

- ・ JACR (Japan Alps Cycling Road)、北アルプスサイクリングモデルコースを軸に、道路管理者(国・県・市町村)との連携を図りながら、自転車通行空間のネットワーク化を図ります。
- ・ 自転車ネットワーク計画に基づき、矢羽根型路面表示の設置などにより自転車通行空間の確保を計画的に進めます。

#### 【「Japan Alps Cycling」プロジェクト】

「長野県自転車活用推進計画」の目標にある「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、令和元年（2019年）6月18日に「Japan Alps Cycling プロジェクト」が設立されました。

自転車による地域の振興に寄与を目的として、「サイクルツーリズム推進団体間の情報発信・連携促進」、「サイクルツーリズムに関わる人材の育成」、「安全に関する普及、啓発」等の取組みを推進しています。



#### イ 危険箇所への対応

- ・ 自転車走行上、交通事故の危険のある箇所において、舗装や路肩等の改良や注意喚起看板の設置等により、視距の向上や自転車走行のリスク低減を図ります。標識の設置にあたっては、北アルプス地域共通のサインを検討します。

(2) 民間事業者及び他の交通機関との連携強化

ア サイクルステーション（CS）の充実と情報発信

- ・自転車利用者のサポートを行う拠点として、サイクルステーションの充実を図ります。また、サイクルステーションの位置情報やサービス内容等の情報発信を行います。

【サイクルステーション】

サイクルステーションは、休憩や自転車の簡単な調整、周辺情報を入手できるスポットで、北アルプス地域の各所に設置されています。



目印のタペストリー



サイクルステーションとなっている店舗

イ 公共交通（鉄道、バス）との連携による広域的な利用環境づくり

- ・域外から来訪するサイクリストにとって、サイクルツーリズムの起点となりうる、「自動車駐車場」、「鉄道駅」、「バスターミナル」において、案内機能の充実や、輪行作業スペース（自転車の組立や解体）の確保を図ります。
- ・北アルプス地域は広範囲で起伏が激しい地形条件であることから、サイクルトレインやサイクルバスの運行など公共交通との連携による広域のかつ多様な自転車利用環境づくりを検討します。

【サイクルトレイン】

自転車を鉄道車両内に、輪行状態ではなく解体せずに持ち込むことができるサービス。すでに全国 52 社 62 路線で「サイクルトレイン」（自転車を解体せず鉄道車両内に持ち込めるサービス）や「サイクルバス」の運行が実施されています（国土交通省 Good Cycle Japan HP より）

令和3年は、9月11日、10月9日、11月13日に、JR大糸線（南小谷～糸魚川）においてサイクルトレインが運行されました。



大糸線サイクルトレイン車両内の様子（令和3年9月）

### 3 健康長寿・脱炭素社会の構築に向けた自転車利用の推進

該当する SDGs の目標（ゴール）



#### （1）健康増進のための自転車利用の促進

##### ア 健康増進ツールとしての自転車活用のPRの促進

- ・海外では自転車は生活習慣病のリスクを低減する効果があるという報告もあり、自転車の利活用が日本人の健康を支える大きな役割を果たすことが期待されています。そのため、県が展開している「信州 ACE（エース）プロジェクト」を念頭に置きながら健康部局と連携し、健康増進のツールとしての自転車活用の情報発信を推進します。

#### 【信州 ACE（エース）プロジェクト】

長野県が展開する健康づくり県民運動の名称。ACE は脳卒中等の生活習慣病予防に効果のある Action（体を動かす）、Check（健診を受ける）、Eat（健康に食べる）を表し、世界で一番（ACE）の健康長寿を目指す想いを込めたものです。

#### 生活習慣病予防のための3つの重点項目とキャッチフレーズ

<b>Action</b> (体を動かす)	毎日続ける速歩と体操	～休日は楽しみながらウォーキング～
○長野県発のインターバル速歩や信州の自然を満喫できるウォーキング、地域のオリジナル体操やラジオ体操・ストレッチ等で体を動かしましょう。		
<b>Check</b> (健診を受ける)	家族そろって必ず健診	～毎年の歯科チェック、毎日の血圧チェックも～
○家族全員が年に1回は健診や歯科チェックを受け、生活習慣を見直す機会にするとともに、血圧が高めの方は、毎日測定するようにしましょう。		
<b>Eat</b> (健康に食べる)	減らそう塩分、増やそう野菜	～1食の塩分は3g、野菜はもう一皿～
○調味料の使い方を工夫した食事や野菜を使った料理を楽しむとともに、外食などの際には塩分表示を確認しましょう。		

（長野県健康福祉部健康増進課健康づくり推進係）

#### イ 日常生活圏における自転車利用環境の充実

- ・日常生活圏において、健康増進として気楽に自転車を利用できる簡単な周遊コース等の設定を検討します。

#### （2）サイクルスポーツの振興

##### ア まちづくりとの連携によるイベント・競技会のPR

- ・北アルプス地域では、サイクルスポーツイベントや競技会が開催されてきた歴史があり、国内外の多くのアスリートが北アルプス地域に訪れます。そのため、まちづくりとの連携によ

り、イベント・競技会のPRやサイクルスポーツを一般市民に身近に感じられる機会づくりなどを通じて、サイクルスポーツへの理解を広めます。

#### イ サイクルスポーツ団体等の活動支援

- ・地元のスポーツ団体から国内屈指の選手を輩出している例もあることから、サイクルスポーツ団体や競技者の活動支援（国内外の競技会への参戦状況や結果などの情報発信等）により、一般市民にも関心を持ってもらえるよう普及・啓発を促進します。

#### ウ 自然環境と自転車共存できる環境・ルールづくり

- ・マウンテンバイクの利用が見込まれるエリアにおいて、トレイルの整備と併せ、生態系保護や登山道の損傷防止の観点から、適正な利用に向けたルールづくりを検討します。

### (3) 自転車利用促進による脱炭素社会への寄与

#### ア 交通手段の転換促進

- ・長野県ゼロカーボン戦略を踏まえ、自転車への交通手段転換を促進します。（自転車通勤の普及啓発）

#### イ 自転車利用促進に取り組む事業者への評価充実

- ・国土交通省で創設が検討されている「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト（仮称）」の普及・啓発に努めます。



白馬岩岳 MTB パーク（白馬村）

## 4 北アルプスサイクルツーリズムの推進

該当する SDGs の目標（ゴール）



### （1）誰もが楽しめるサイクルツーリズムの展開

#### ア 来訪者のための拠点づくりや情報発信

- ・域外からサイクリングに訪れる方の拠点となる駐車場の整備を推進します。また、電気自動車の充電スタンドの設置箇所情報など、サイクルツーリズムを楽しむための情報提供を推進します。

#### イ 点在する観光資源の連携による自転車利用環境の向上

- ・北アルプス地域には様々な観光資源が点在しており、四季折々で地域の魅力づくりの要素となっています。これら観光資源や集客施設との連携により、サイクルラックの設置やサイクルステーション登録、民間事業者と連携したレンタサイクルの充実などにより、観光客が自転車を利用しやすい環境づくりを推進します。
- ・地域の食文化や温泉など、従来の地域資源と結び付けた情報発信により、経済波及効果の創出を目指します。

#### 【長野県自転車貸付事業者登録制度について】

長野県では、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」等に基づき、レンタルサイクルやシェアサイクル等を安全に利用できる環境を創出し、自転車貸付事業者の発展を支援するため、一定の基準を満たす事業者の登録制度を運用しています。



〈登録証とステッカー〉

（長野県県民文化部 くらし安全・消費生活課）

#### ウ 地域特性を活かした旅行商品の開発と人材育成

- ・北アルプス地域は豊かな自然環境を背景に、各種自転車アクティビティ（ロード、MTB、グラベル（未舗装路））に対応できる走行環境を有しています。そのため、これら多様なサイクリ

ングルートを生かしたガイドツアーなどの旅行商品の開発を推進します。

- ・また、サイクリングを通じて地域の魅力を発信していくため、人材の育成（ツアーガイド等）に努めます。

#### エ 外国人旅行者への対応

- ・ウインターシーズンを中心に多くの外国人観光客が訪れることから、グリーンシーズンにおけるサイクルツーリズムについても情報発信を行うとともに、案内標識やマップの多言語化の推進、ピクトグラムを導入により、外国人旅行者の受け入れ態勢の構築を推進します。

#### (2) 北アルプスからの自転車文化の発信

##### ア 圏域統一のサイクルツーリズム情報の発信

- ・北アルプス地域の5市町村ではそれぞれのサイクリング資源を有しており、マップやパンフレットも個別に多種多様なものが存在します。そのため、サイクルツーリストによりわかりやすい情報発信を目的として、圏域全体としてサイクリングマップ・パンフレットの統一化・集約化を検討します。
- ・インターネットを通じて、北アルプス地域の観光情報やサイクリングに関する情報発信に努めます。

##### イ マナー向上への意識啓発

- ・観光情報発信やイベント開催と併せ、北アルプス地域におけるサイクリングマナー（歩行者優先の原則、交通ルールの順守、ハンドサイン等）向上のための意識啓発を推進します。

##### ウ 大都市圏におけるPRの推進

- ・サイクルモードなど大都市圏の自転車イベントにブースの出展等を行い、広くPR活動を展開します。



ファットバイク雪上ライド（小谷村）

# 第4章 自転車ネットワーク計画



## 1 自転車ネットワーク計画の考え方

「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（下図参照）。北アルプス地域においては、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、以下の整備形態のいずれかのパターンでの自転車通行空間の確保を図ります。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>歩道 自転車道</p> <p>緑石線等</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に置かれることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p>

図 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）

### 北アルプス地域における「矢羽根型路面表示」の設置事例

「矢羽根型路面表示」とは、自転車の通行位置と方向を明示して、自転車の安全な通行を促すものです。また、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーに対しても、車道上の自転車通行位置を知らせる法定外の路面表示です。

現在、北アルプス地域では、県と市町村が連携し、自転車通行における安全性確保の優先度が高い路線を「自転車ネットワーク路線」と位置づけ、この矢羽根型路面表示を進めています。

限られた道路空間を、歩行者、自転車、自動車のそれぞれが安全かつ快適に共有することで、「自転車交通事故ゼロ」を目指しています。



県道有明大町線 松川村安曇野ちひろ美術館付近に設置されている矢羽根型路面表示

## 2 自転車ネットワーク計画

各市町村の自転車ネットワーク計画を以下に示します。

### (1) 大町市



(2) 池田町



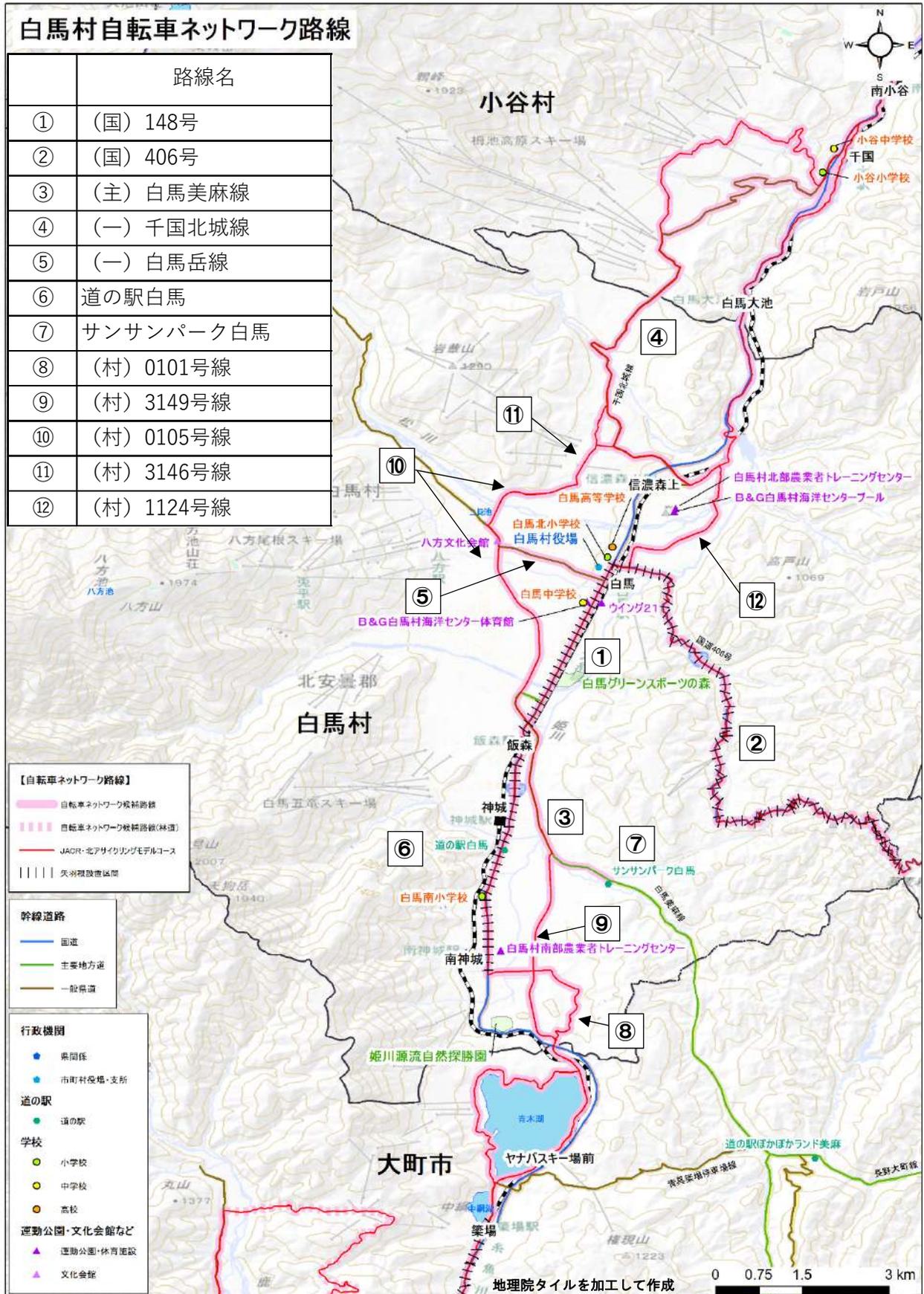
	路線名
①	(一) 上生坂信濃松川(停)線
②	(主) 大町明科線
③	(一) 原木戸安曇追分(停)線
④	(一) 宇留賀池田線
⑤	道の駅池田
⑥	(町) 町道251~207号線
⑦	(町) 町道山麓線

(3) 松川村

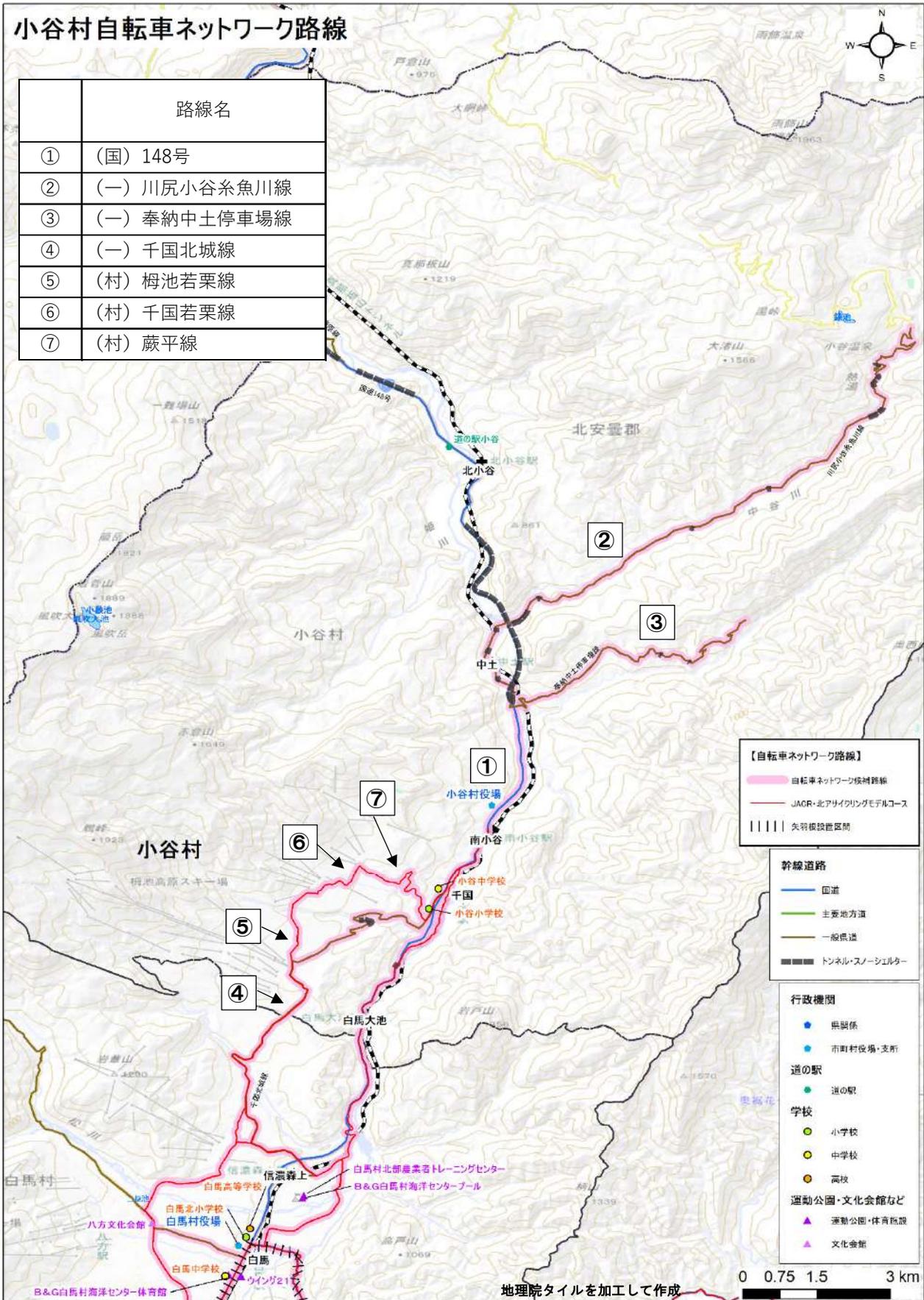


	路線名
①	(一) 有明大町線
②	(一) 上生坂信濃松川(停)線
③	(一) 矢地赤芝線
④	道の駅安曇野松川
⑤	(村) 1003
⑥	(村) 1004
⑦	(村) 1006
⑧	(村) 1007
⑨	(村) 1008
⑩	(村) 6538
⑪	(村) 6600

(4) 白馬村



(5) 小谷村



## 3 自転車ネットワークの整備方針

	路線名	事業優先度		想定される整備形態
		短期 (5年以内)	中・長期 (5年～20年)	
大 町 市	① (国) 148号	○		矢羽根型路面表示設置 (L=2,500m)
	② (主) 長野大町線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,000m)
	③ (主) 扇沢大町線		○	
	④ (主) 大町麻績インター千曲線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=3,300m)
	⑤ (一) 白馬岳大町線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=6,700m)
	⑥ (一) 有明大町線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,000m)
	⑦ (一) 槍ヶ岳線		○	
	⑧ (一) 大平大峰沓掛線	○		矢羽根型路面表示設置 (L= 700m)
	⑨ (一) 信濃大町(停)線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,200m)
	⑩ (一) 青具築場(停)線	○		矢羽根型路面表示設置 (L= 800m)
	⑪ (市) 青木佐野坂線		○	
	⑫ (市) 青木白浜線		○	
	⑬ (市) 青木1号線		○	
	⑭ (市) 築場駅線		○	
	⑮ (林) 小熊黒沢線		○	
	⑯ (市) 木崎海ノ口線		○	
	⑰ (市) 森南線		○	
	⑱ (市) 借馬森線		○	
	⑲ (市) 木崎稲尾線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,600m)
	⑳ (市) 木崎野口泉線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=5,900m)
	㉑ (市) 源汲16号線		○	
	㉒ (市) 野口源汲線		○	
	㉓ (市) 高根花見線		○	
	㉔ (市) 野口39号線		○	
	㉕ (市) 仁科町1号線		○	
	㉖ (市) 八日町五日町線		○	
	㉗ (市) 曾山観音橋線		○	
	㉘ (市) 神栄町三日町線		○	
	㉙ (市) 常光寺山の寺線		○	
	㉚ (市) 神明宮線		○	
	㉛ (市) 高瀬川左岸線		○	
	㉜ (市) 相川池田線		○	
池 田 町	① (一) 上生坂信濃松川(停)線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,000m)
	② (主) 大町明科線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=4,000m)
	③ (一) 原木戸安曇追分(停)線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,800m)
	④ (一) 宇留賀池田線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=5,000m)
	⑤ 道の駅池田	○		サイクルステーション
	⑥ (町) 町道251～207号線		○	矢羽根型路面表示設置 (L=5,300m)
	⑦ (町) 町道山麓線		○	矢羽根型路面表示設置 (L=4,700m)

	路線名	事業優先度		想定される整備形態
		短期 (5年以内)	中・長期 (5年～20年)	
松川村	① (一) 有明大町線			矢羽根型路面表示設置済み
	② (一) 上生坂信濃松川(停)線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,000m)
	③ (一) 矢地赤芝線	○		矢羽根型路面表示設置 (L= 200m)
	④ 道の駅安曇野松川	○		サイクルステーション
	⑤ (村) 1003		○	舗装修繕 (L= 950m)
	⑥ (村) 1004			
	⑦ (村) 1006			
	⑧ (村) 1007		○	舗装修繕 (L= 350m)
	⑨ (村) 1008		○	舗装修繕 (L=3,000m)
	⑩ (村) 6538		○	舗装修繕 (L=2,500m)
	⑪ (村) 6600			
白馬村	① (国) 148号			矢羽根型路面表示設置済み
	② (国) 406号			矢羽根型路面表示設置済み
	③ (主) 白馬美麻線			矢羽根型路面表示設置済み
	④ (一) 千国北城線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=4,700m)
	⑤ (一) 白馬岳線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,600m)
	⑥ 道の駅白馬	○		サイクルステーション
	⑦ サンサンパーク白馬	○		サイクルステーション
	⑧ (村) 0101号線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=2,500m)
	⑨ (村) 3149号線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=3,500m)
	⑩ (村) 0105号線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=4,700m)
	⑪ (村) 3146号線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,500m)
	⑫ (村) 1124号線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=4,400m)
小谷村	① (国) 148号	○		矢羽根型路面表示設置 (L=1,000m)
	② (一) 川尻小谷糸魚川線		○	
	③ (一) 奉納中土停車場線		○	
	④ (一) 千国北城線	○		矢羽根型路面表示設置 (L=5,700m)
	⑤ (村) 梅池若栗線		○	
	⑥ (村) 千国若栗線		○	
	⑦ (村) 蕨平線		○	



### 1 関係機関の連携・協力

本計画の目標達成に向けて、「北アルプス地域自転車活用推進協議会」を構成する民間事業者及び行政が中心となり、地域住民と連携しながら計画の推進を図ります。

また、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」において加入が義務付けられている自転車損害賠償保険等については、重要性の周知などを含め、加入促進のための取組みを関係機関と連携して行います。

### 2 計画のフォローアップ及び見直し

本計画については、毎年度において施策の進捗状況に関するフォローアップを行い、その結果を公表するほか、結果や社会情勢を踏まえ、必要な措置について柔軟に追加や更新を行うPDCAサイクルを設定し、適切に施策を推進していきます。

また、国や県の自転車活用推進計画において改定がなされた場合には、本計画との整合性を確認のうえ、必要に応じて計画の見直しを検討します。

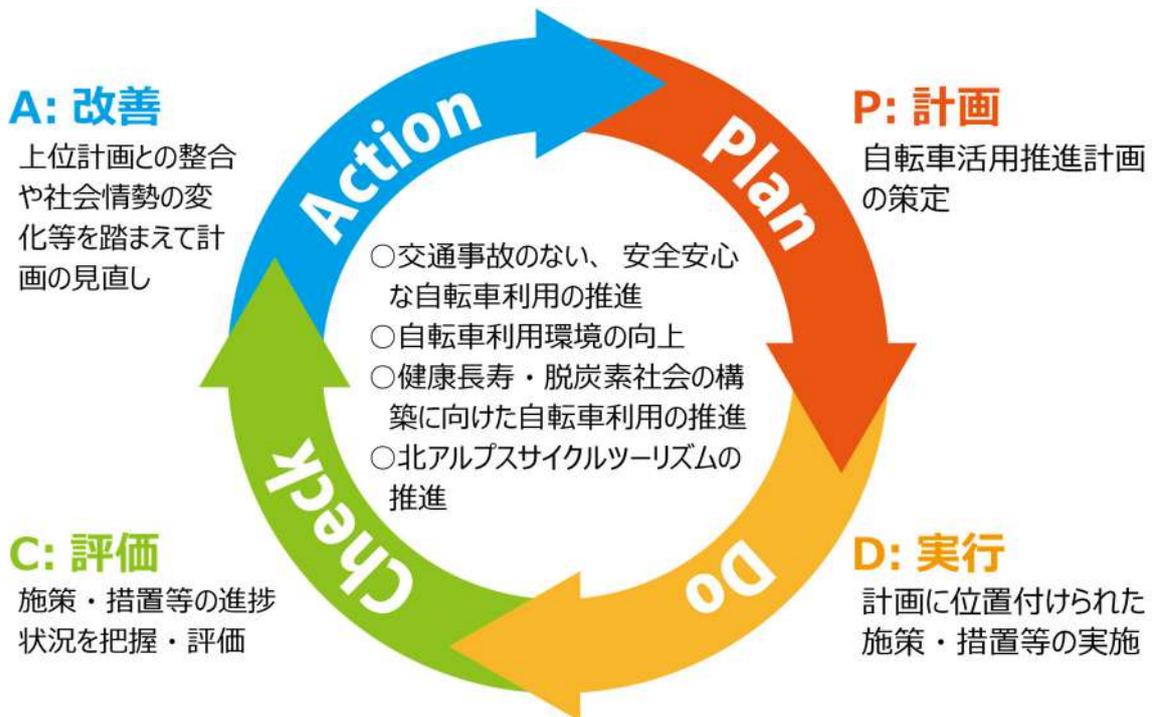


図 PDCAサイクル



# 資料編

## 1. 北アルプス地域自転車活用推進協議会設置要綱

### 北アルプス地域自転車活用推進協議会設置要綱

#### (設置)

第1 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）第11条1項に規定する市町村自転車活用推進計画（以下「計画」という。）の策定及び変更に関する意見聴取並びに計画の円滑な実施に係る連絡調整を行うため、北アルプス地域自転車活用推進協議会（以下「協議会」という。）を置く。

#### (所掌事務)

第2 協議会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 計画の策定及び変更に関する意見聴取
- (2) 計画の実施に係る連絡調整
- (3) その他必要な事項

#### (組織)

第3 協議会の構成員は、別表のとおりとする。

#### (会長及び副会長)

第4 協議会に会長、副会長それぞれ1名を置き、構成員の互選により定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

#### (会議)

第5 会議は、会長が招集する。

- 2 会長は、会議の議長となる。
- 3 構成員の報酬は、無報酬とする。
- 4 構成員が、やむを得ない理由により会議に出席できない場合は、代理人が会議に出席することができる。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、構成員以外の者を会議に出席させて意見を聴取し、又は必要な説明若しくは資料の提供を求めることができる。

#### (庶務)

第6 会議の庶務は、北アルプス地域振興局企画振興課において行う。

#### (補則)

第7 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

#### 附 則

この要綱は、令和3年3月8日から施行する。

## 2. 北アルプス地域自転車活用推進協議会構成員名簿

(別紙)

区分	団体名		役職	代表者	備考
民間団体	1	小谷サイクルツーリズム協議会	代表	新井 東珠	
	2	国営アルプスあづみの公園 大町・松川地区	専門役	宮田 弘康	
	3	(株)鹿島槍	代表取締役	西沢 勇人	
	4	(株)アドソニック	代表	塩澤 将士	
	5	一般社団法人ライド長野	専務理事	松島 義一	
	6	白馬五竜観光協会	局員	佐藤 文生	
	7	カイザー	代表	清水 康博	
	8	株式会社 白馬フォーティセブン	代表	前田 貴典	
	9	建設業協会大北支部	青年部会長	吉田 正	
観光団体	1	大町市観光協会	事務局長	菊原 昭一	会長
	2	池田町観光協会	事務局長	片瀬 登	
	3	松川村観光協会	事務局長	武田 和巳	
	4	白馬村観光局	事務局長	福島 洋次郎	副会長
	5	小谷村観光連盟	事務局長	堀 克彦	
交通関係	1	西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社北陸地域広域鉄道部	大糸線担当部長	柴田 一博	
	2	東日本旅客鉄道株式会社 信濃大町駅	駅長	塩原 佳春	
	3	アルピコ交通株式会社 白馬営業所	所長	工藤 秀行	
警察	1	大町警察署 交通課	交通係長	内田 秀樹	
県	1	北アルプス地域振興局 企画振興課	課長	土屋 征寛	
	2	" 総務管理・環境課	"	小林 衛	
	3	" 農地整備課	"	小林 照男	
	4	" 林務課	"	伊藤 実	
	5	" 商工観光課	"	藤戸 昌浩	
	6	大町保健福祉事務所 健康づくり支援課	"	藤澤 里美	
	7	大町建設事務所 整備・建築課	"	宮崎 哲也	
	8	" 維持管理課	"	藤森 秀一	
市町村	1	大町市 建設課	課長	松田 紀幸	
	2	" 観光課	"	松澤 まさみ	
	3	池田町 建設水道課	"	丸山 善久	
	4	" 産業振興課	"	宮澤 達	
	5	松川村 建設水道課	"	太田 健一	
	6	" 経済課	"	高山 重典	
	7	白馬村 建設課	"	矢口 俊樹	
	8	" 観光課	"	太田 雄介	
	9	小谷村 建設水道課	"	佐藤 孝行	
	10	" 観光地域振興課	"	山田 久志	

### 3. 計画策定の経緯

年月日	項目
令和2年12月22日	第1回市町村会議 ・ 策定の進め方 ・ 協議会設置について ・ 資料提供依頼
令和3年3月8日	第1回 北アルプス地域自転車活用推進協議会 ・ 協議会の設置について ・ 「北アルプス地域自転車活用推進計画（仮称）」策定について
令和3年7月21日	第2回 北アルプス地域自転車活用推進協議会（書面開催） ・ 北アルプス地域自転車活用推進計画（骨子案）について
令和3年10月4日	第3回 北アルプス地域自転車活用推進協議会 ・ 北アルプス地域自転車活用推進計画（素案）について
令和3年11月～12月	各市町村にてパブリックコメントの実施
令和4年1月27日	第4回 北アルプス地域自転車活用推進協議会（書面開催） ・ パブリックコメントの結果報告 ・ 北アルプス地域自転車活用推進計画（案）について
令和4年3月	計画の策定

---

## 北アルプス地域自転車活用推進計画

令和4年3月

発行・編集 北アルプス地域自転車活用推進協議会

大町市	建設課・観光課	大町市大町 3887	0261-22-0190
池田町	建設水道課・産業振興課	北安曇郡池田町池田 3203-6	0261-62-3131
松川村	建設水道課・経済化	北安曇郡松川村 76-5	0261-62-3111
白馬村	建設課・観光課	北安曇郡白馬村北城 7025	0261-72-5000
小谷村	建設水道課・観光地域振興課	北安曇郡小谷村大字中小谷丙 131	0261-82-2001

---