

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〉

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 序章 はじめに | 1 |
| 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 |
| 第1章 北アルプス地域における現状と課題 | 5 |
| 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 |
| 第2章 計画目標の設定 | 55 |
| 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 |
| 第3章 実施施策 | 63 |
| 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 |
| 第4章 自転車ネットワーク計画 | 71 |
| 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 |
| 第5章 計画の推進に向けて | 79 |
| 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 |
| 資料編 | 81 |
| 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。

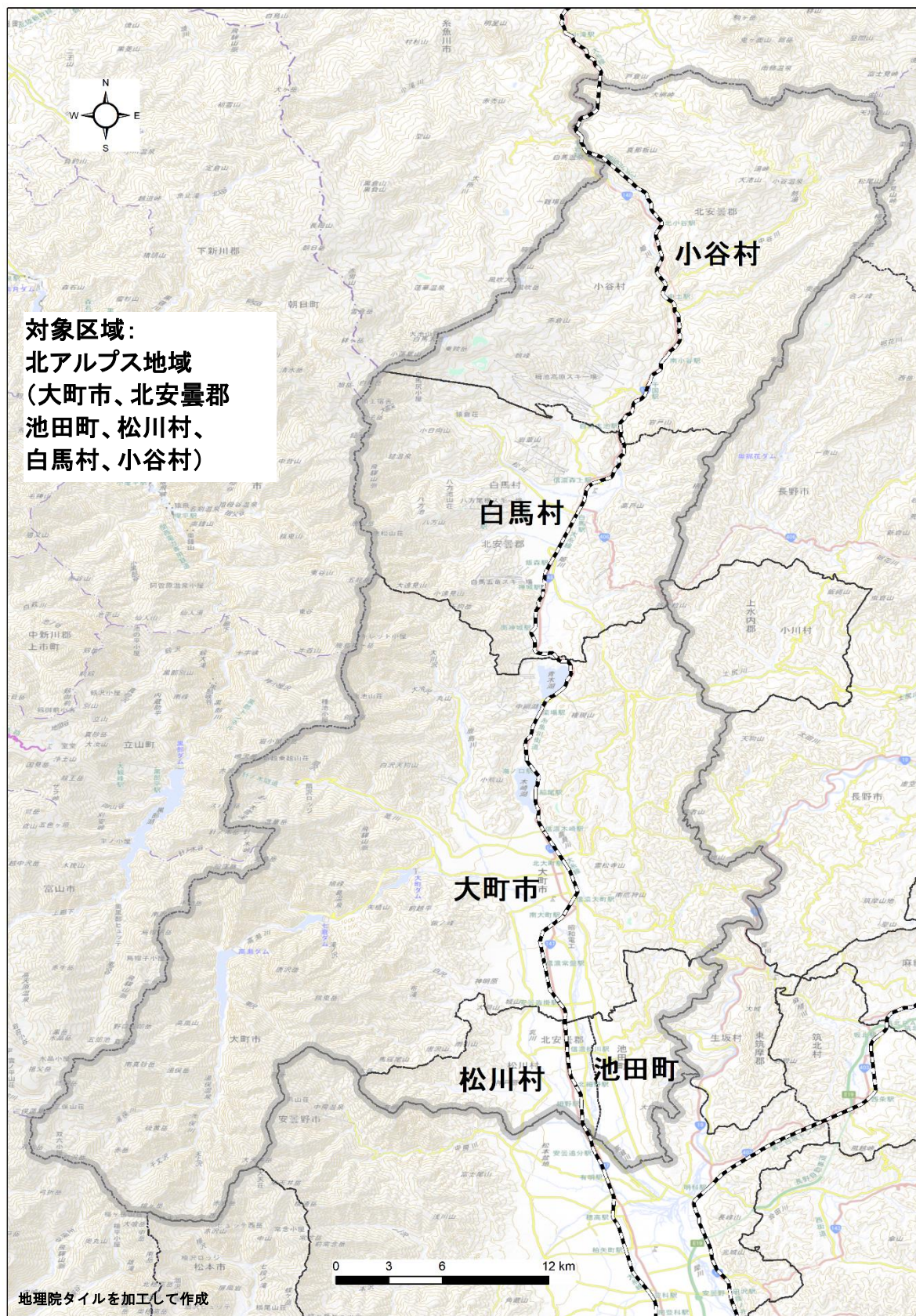
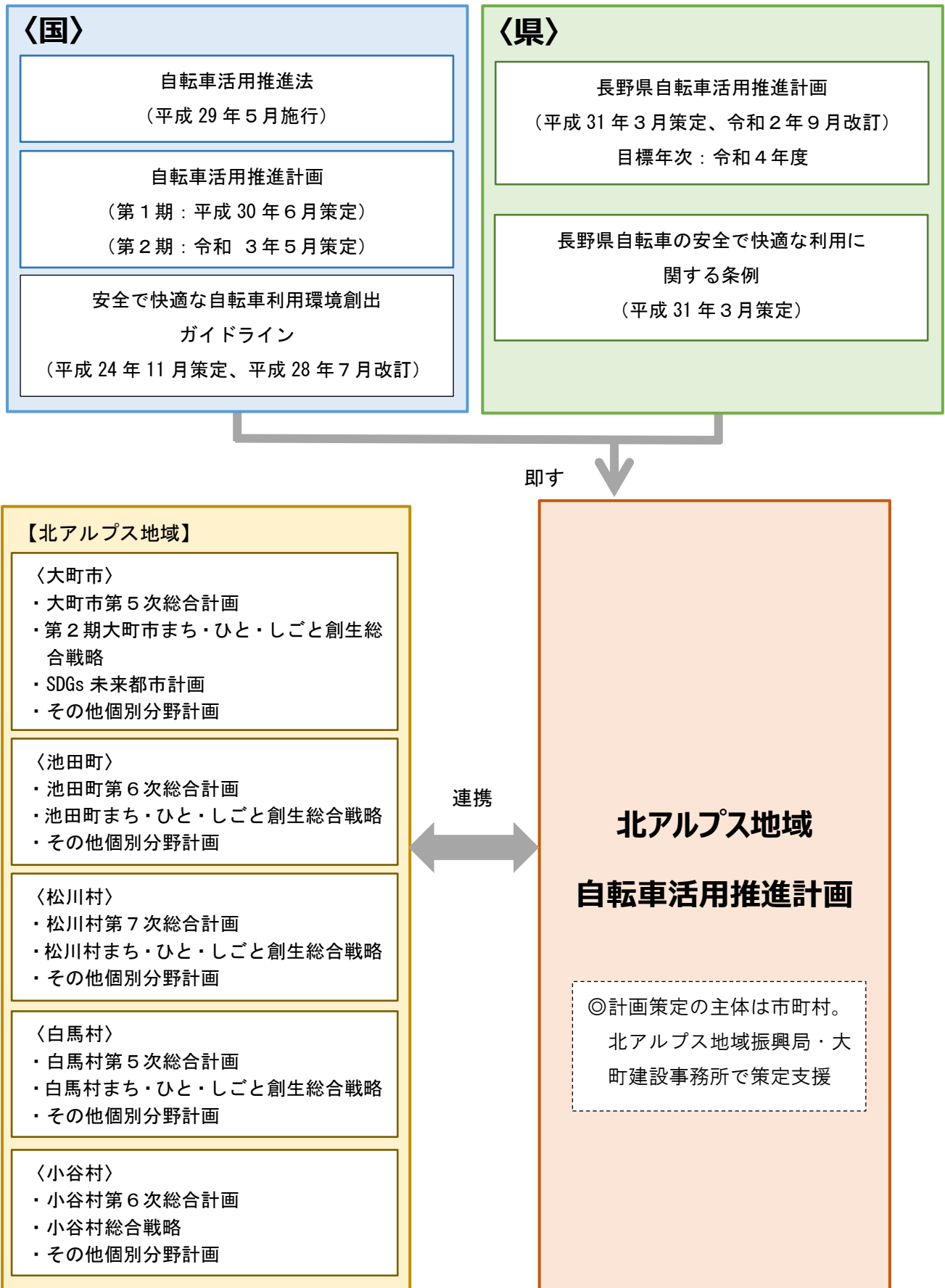
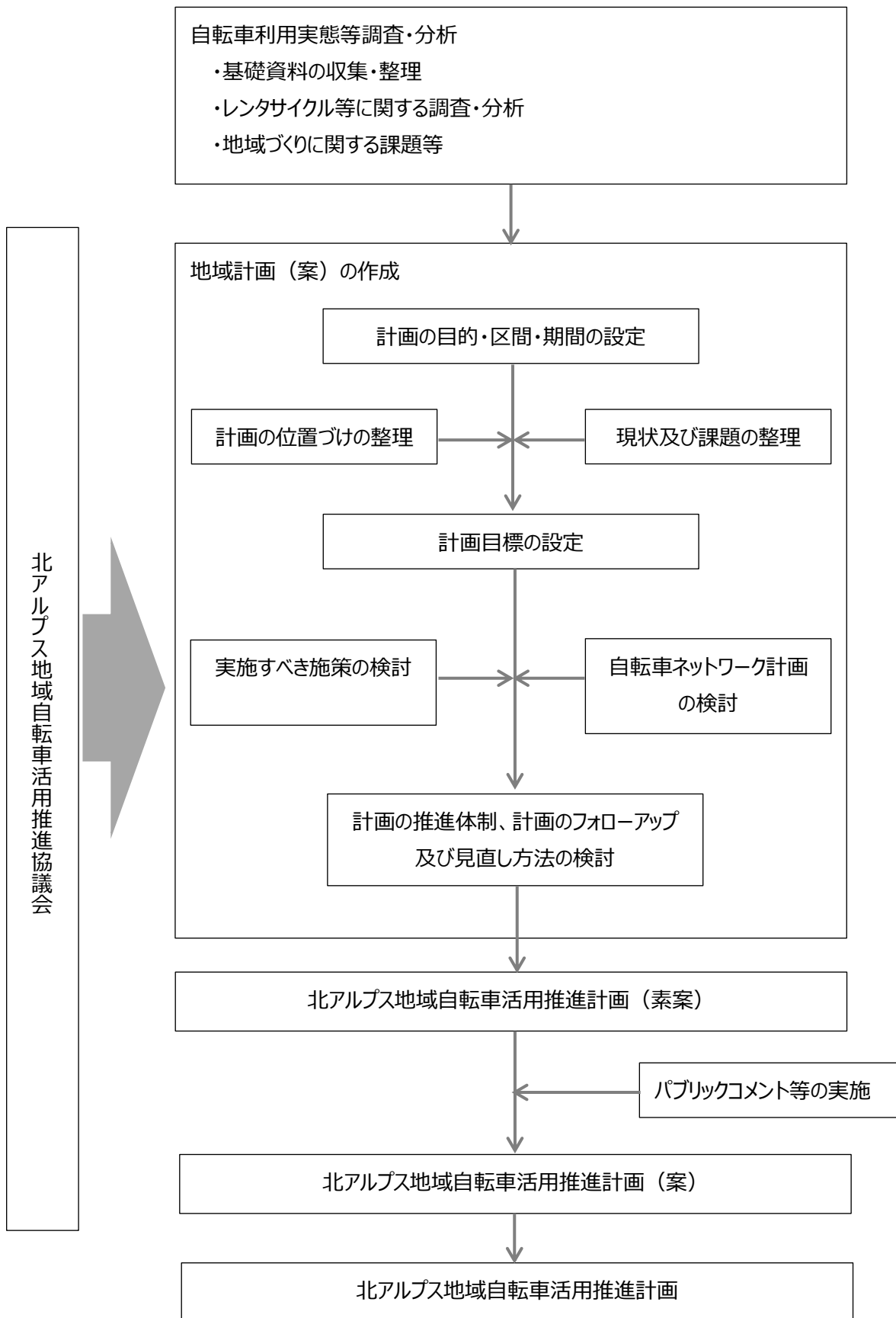


図 計画対象区域

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。

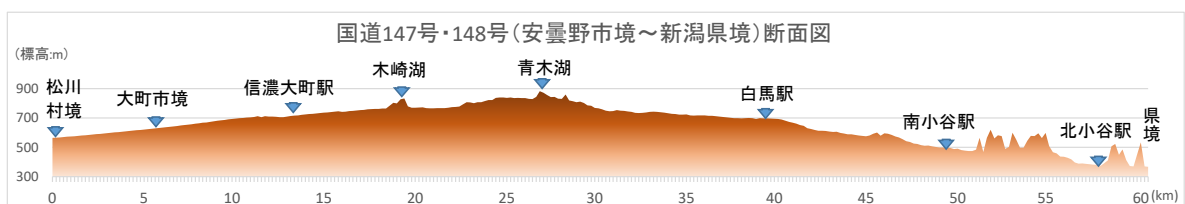
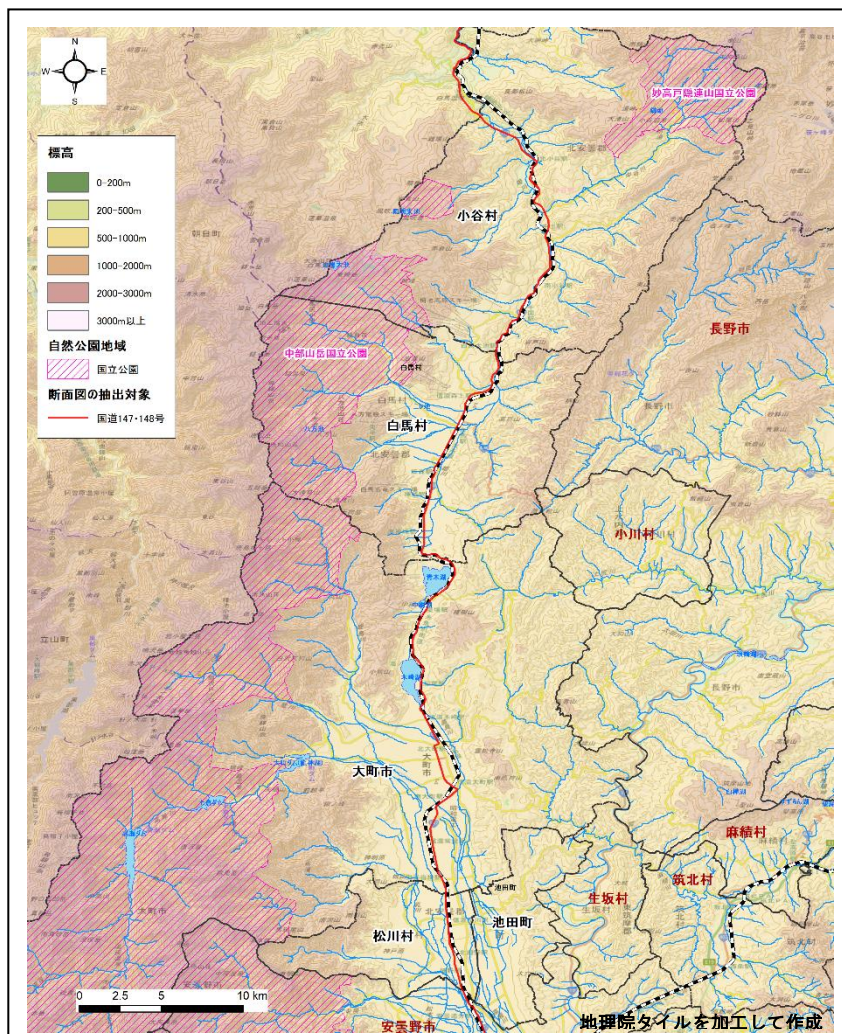


図 北アルプス地域の地勢

資料：基盤地図情報数値標高モデル・地理院地図

2 人口

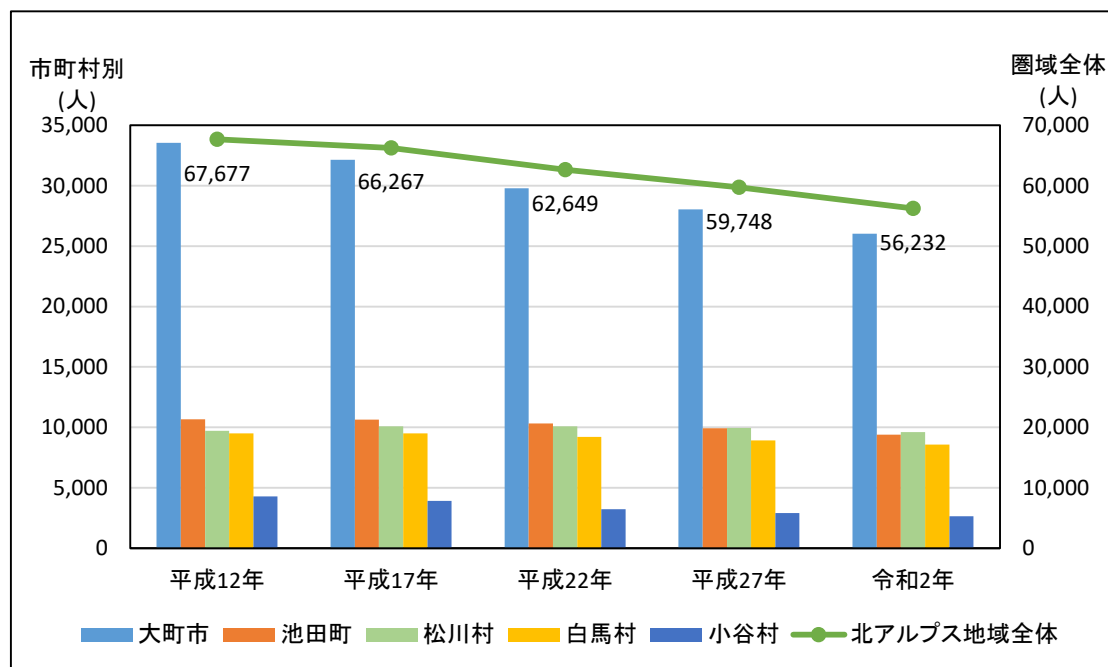
(1) 総人口

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)

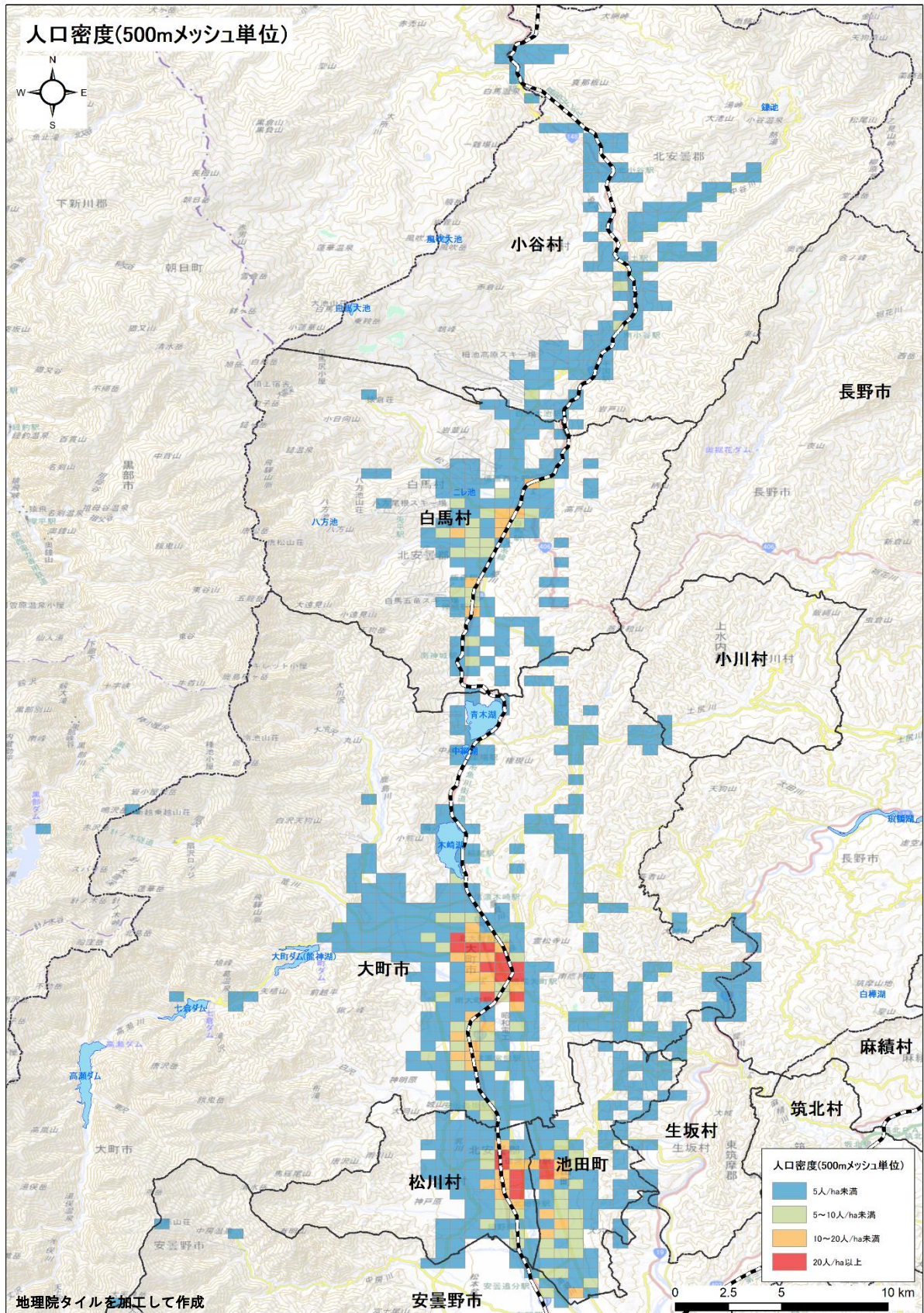


図 人口密度の分布

資料：国勢調査(平成27年10月1日現在)

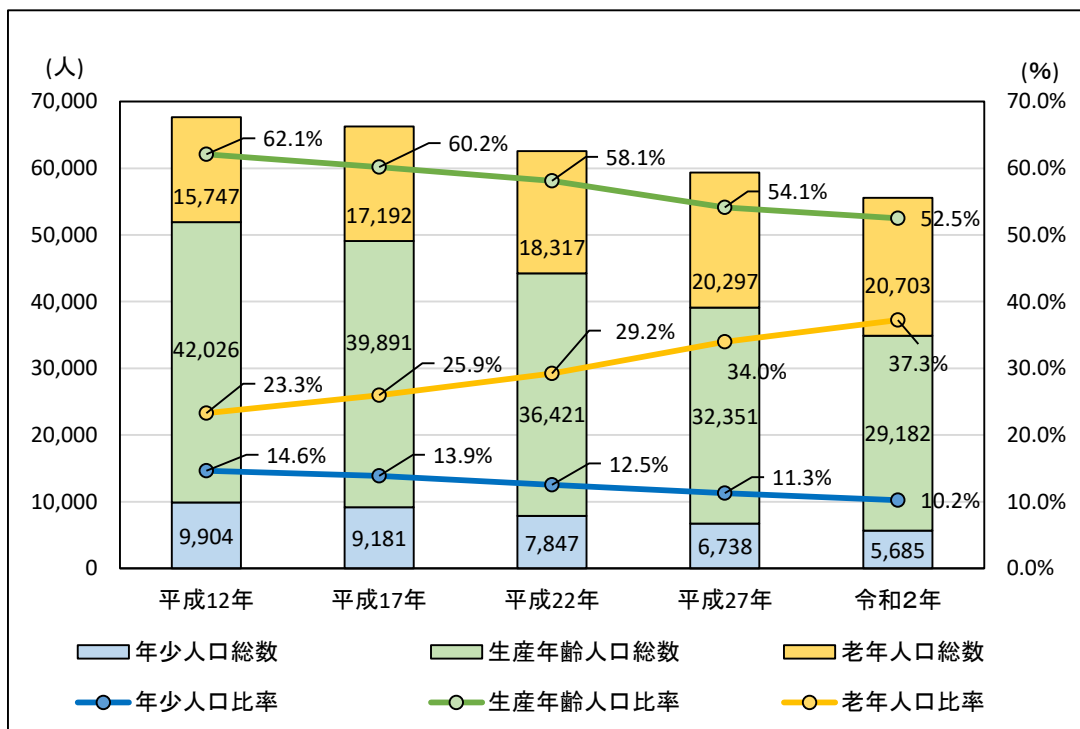
(3) 年齢3階層別人口

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



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)

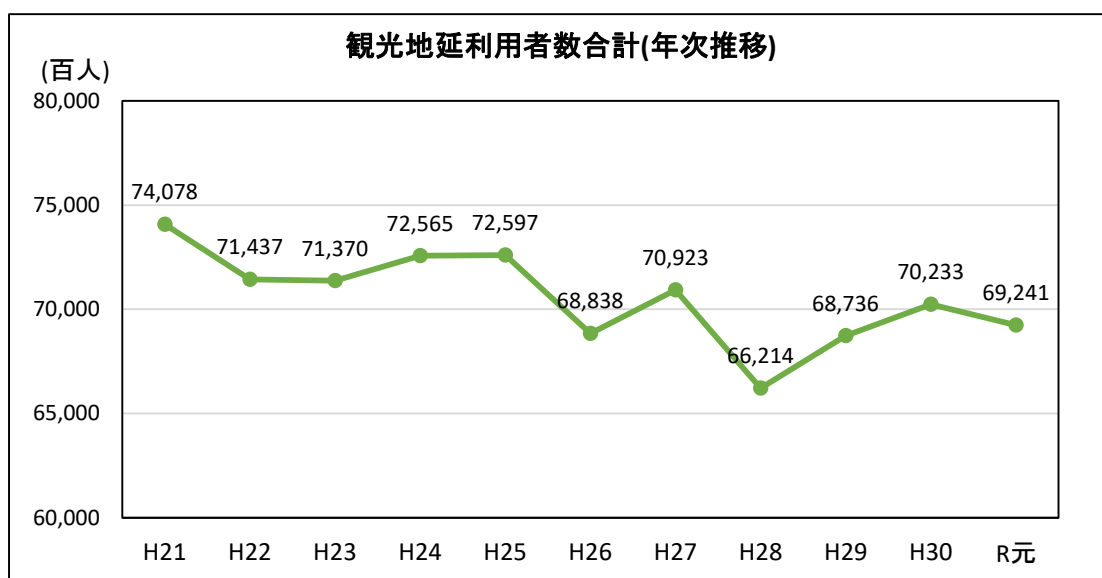
注)年齢不詳を除く

3 北アルプス地域の観光特性

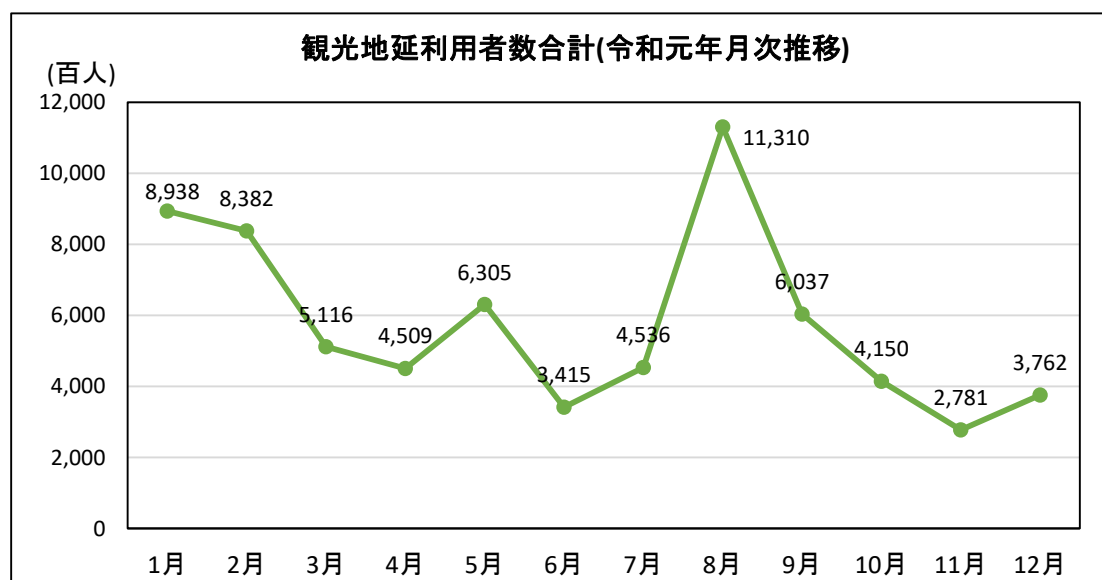
(1) 観光地延利用者数

北アルプス地域における観光地延利用者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：観光地延利用者数合計(年次推移)



図：観光地延利用者数合計(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

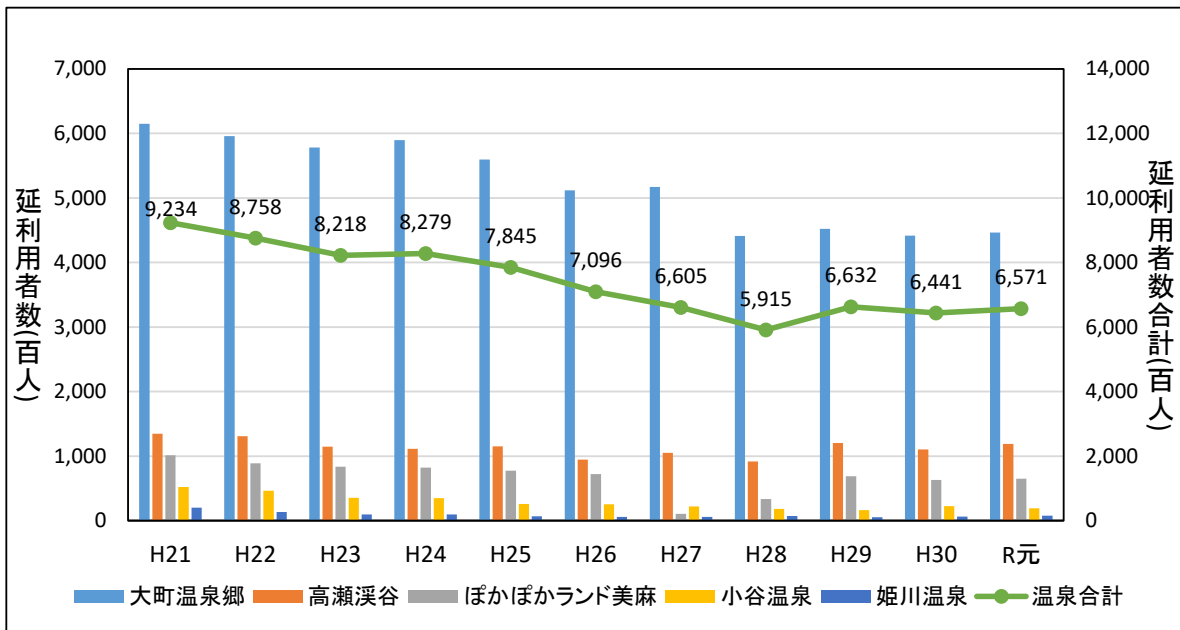
| 観光地類型 | 観光地名 | 延利用者数(百人) (※R元年合計) | 市町村名 |
|-------|---------------------|-----------------------|------|
| 温泉 | 大町温泉郷 | 4,462 | 大町市 |
| | 高瀬溪谷 | 1,188 | |
| | ぽかぽかランド美麻 | 650 | |
| | 小谷温泉 | 191 | 小谷村 |
| | 姫川温泉 | 80 | |
| 名所・旧跡 | 大町市街地東山公園 | 1,477 | 大町市 |
| | 国営アルプスあづみの公園大町・松川地区 | 1,630 | |
| | 花とハーブの里 | 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

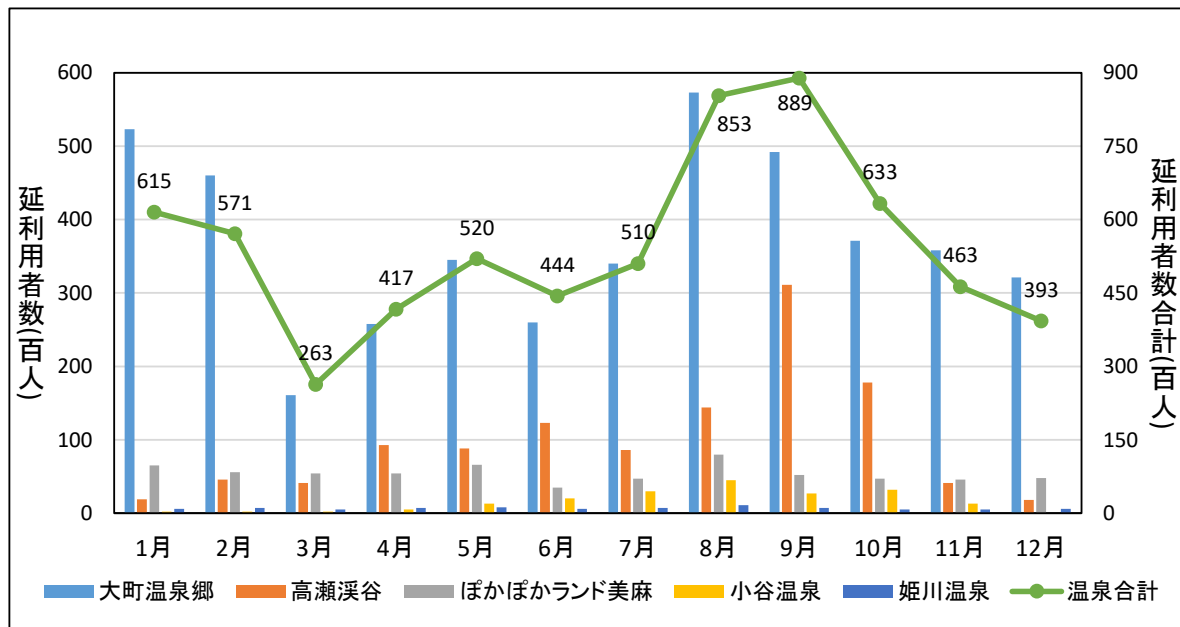
(2) 観光地類型別の延利用者数

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。



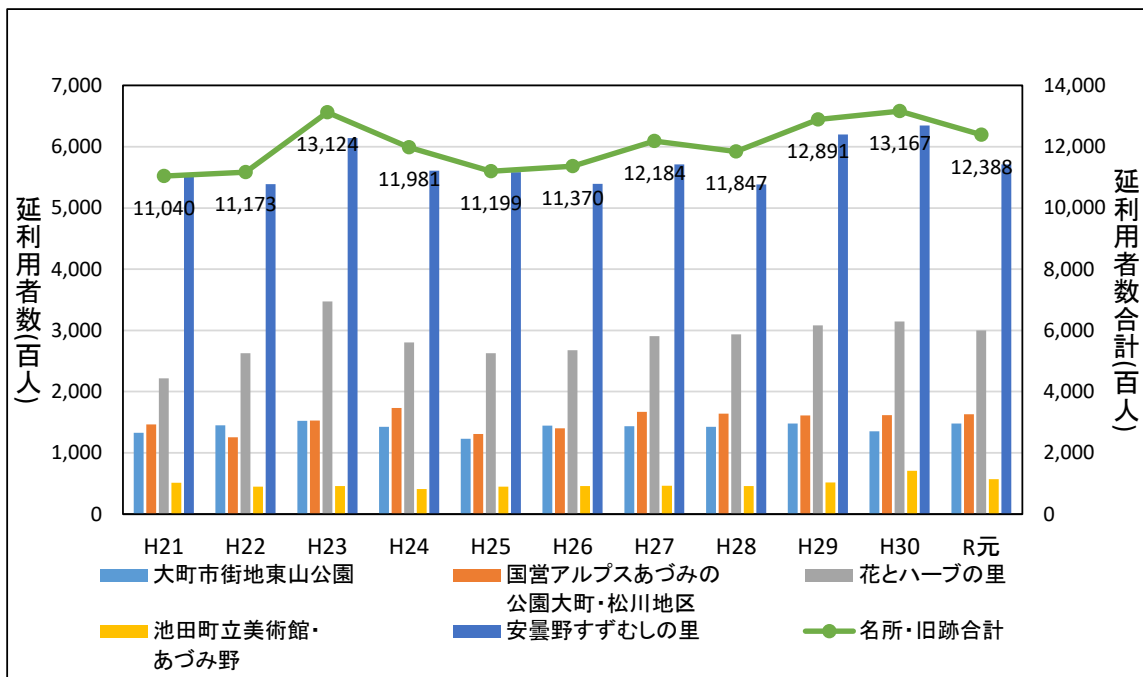
図：観光地(温泉)利用者延数 年次推移



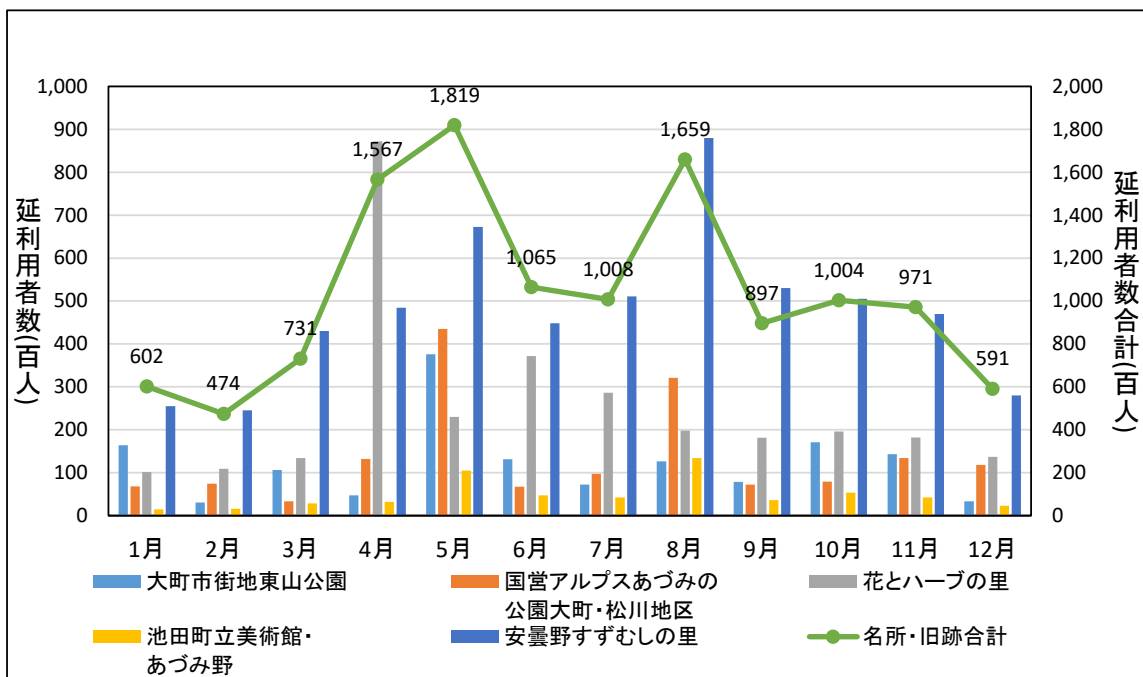
図：観光地(温泉)利用者延数 令和元年月次推移

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。



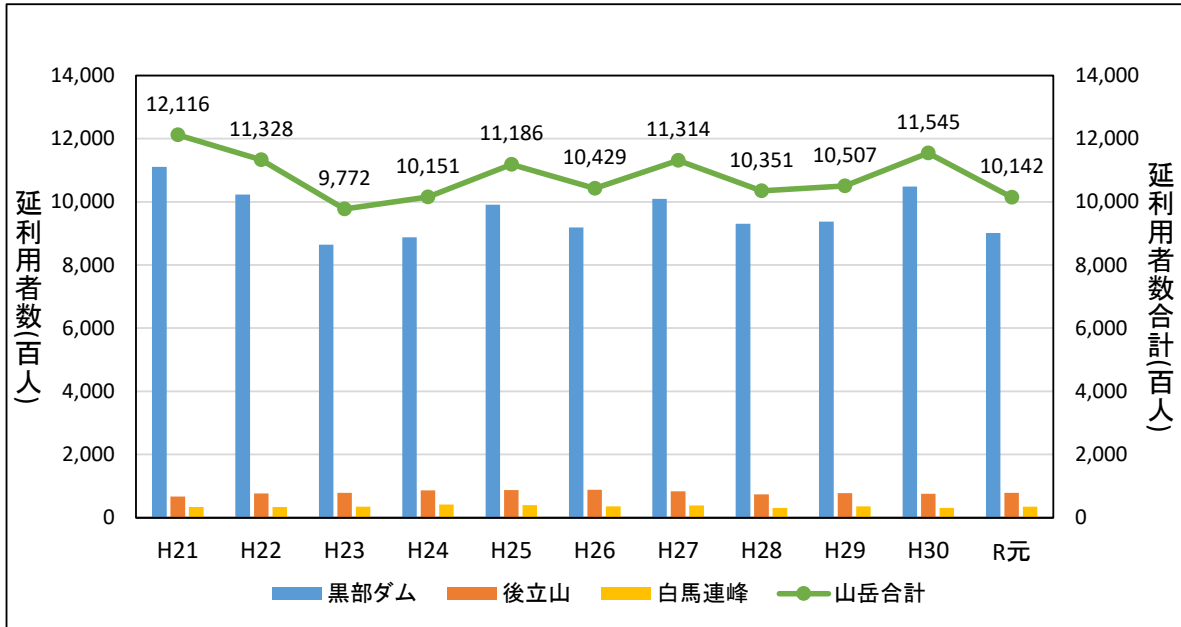
図：観光地(名所・旧跡)利用者延数 年次推移



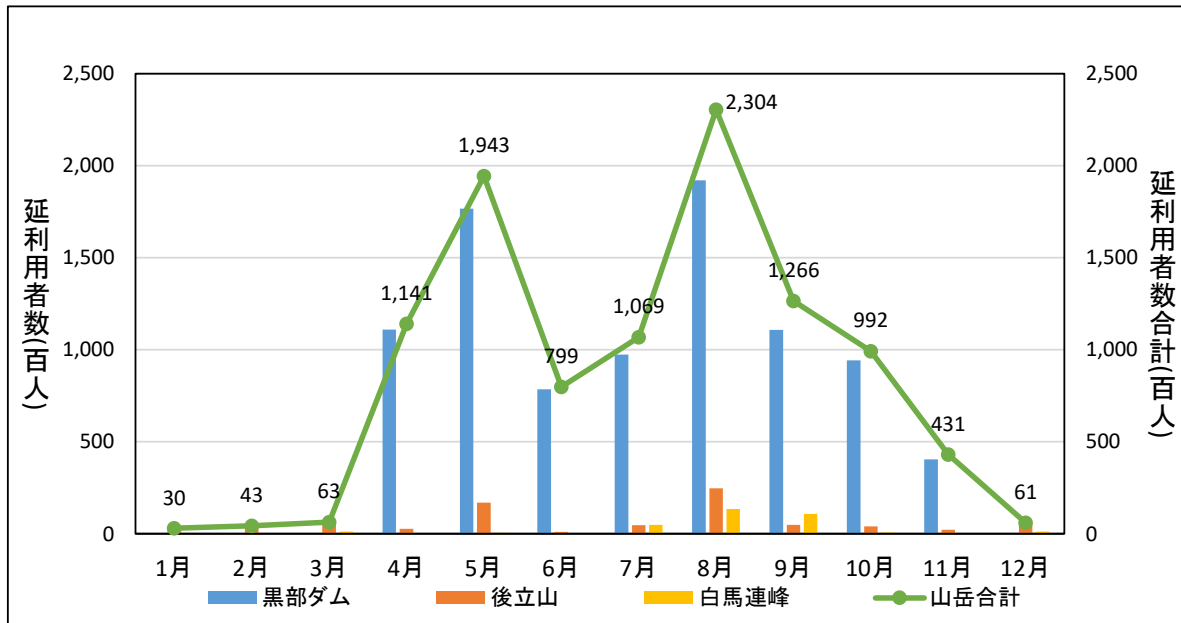
図：観光地(名所・旧跡)利用者延数 令和元年月次推移

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。



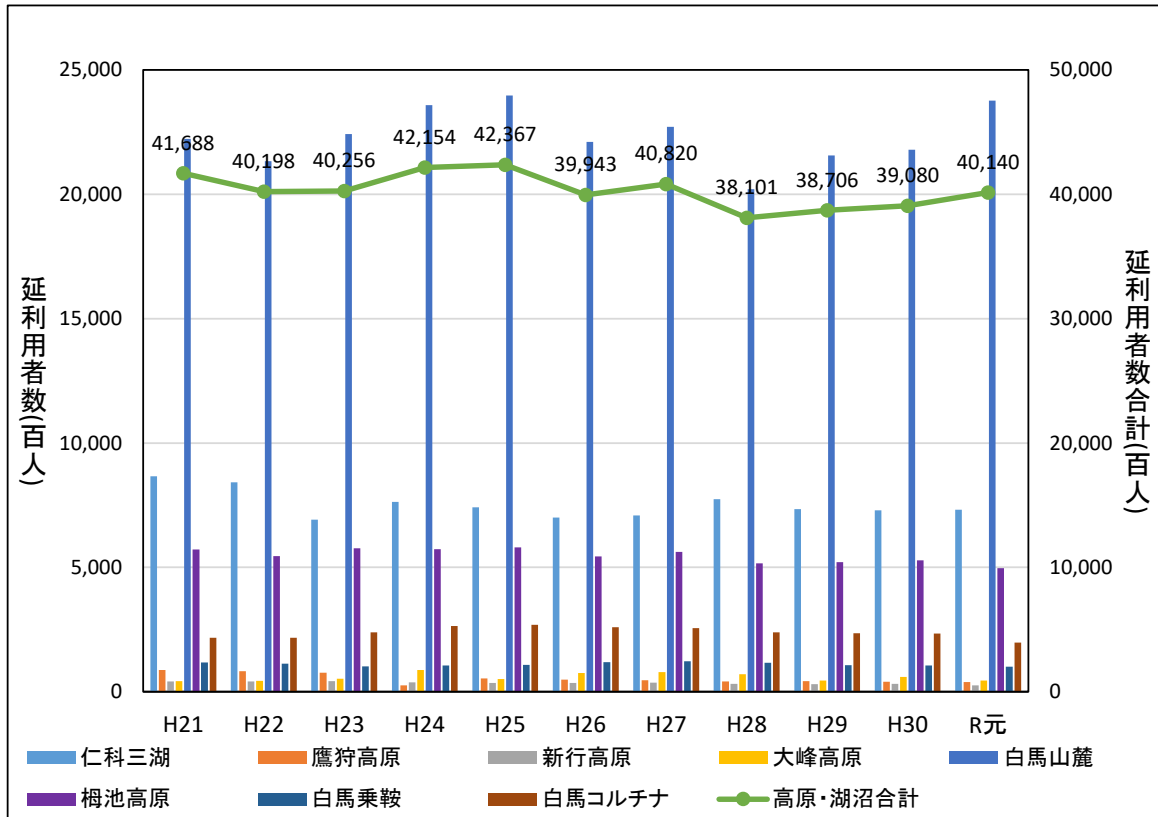
図：観光地(山岳)利用者延数 年次推移



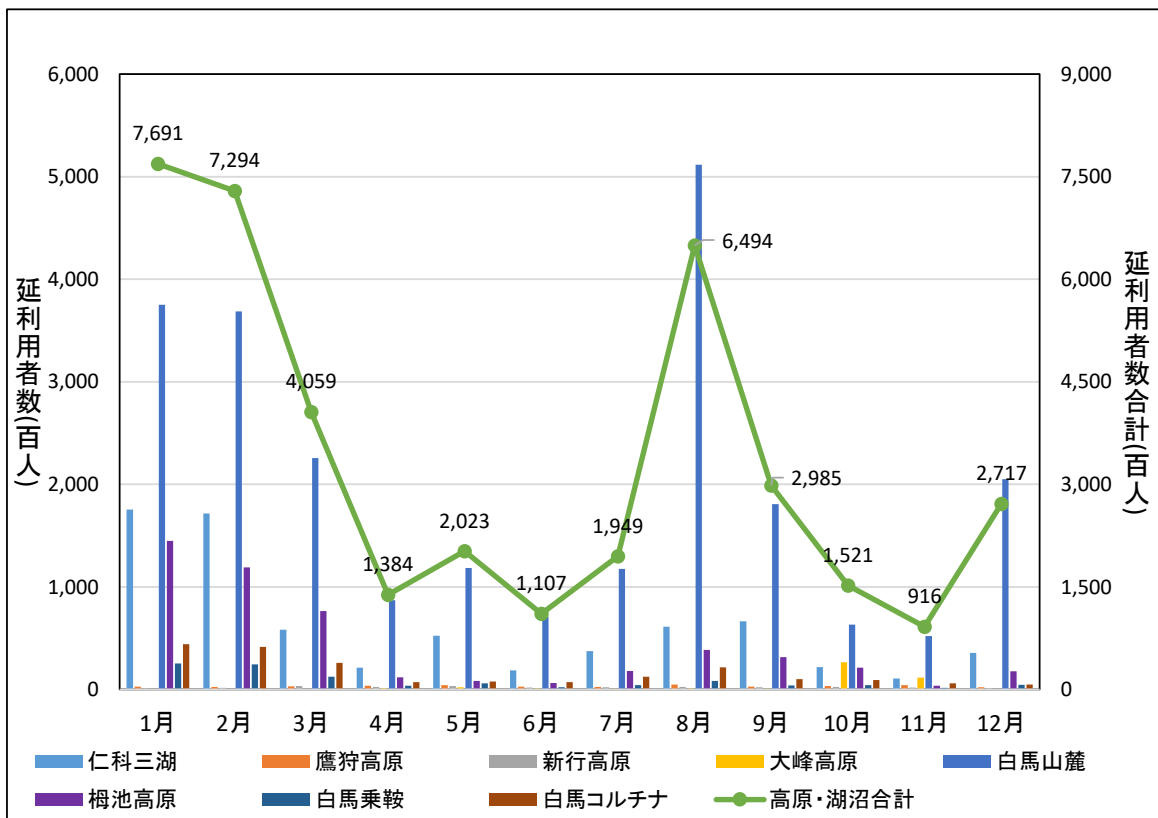
図：観光地(山岳)利用者延数 令和元年月次推移

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



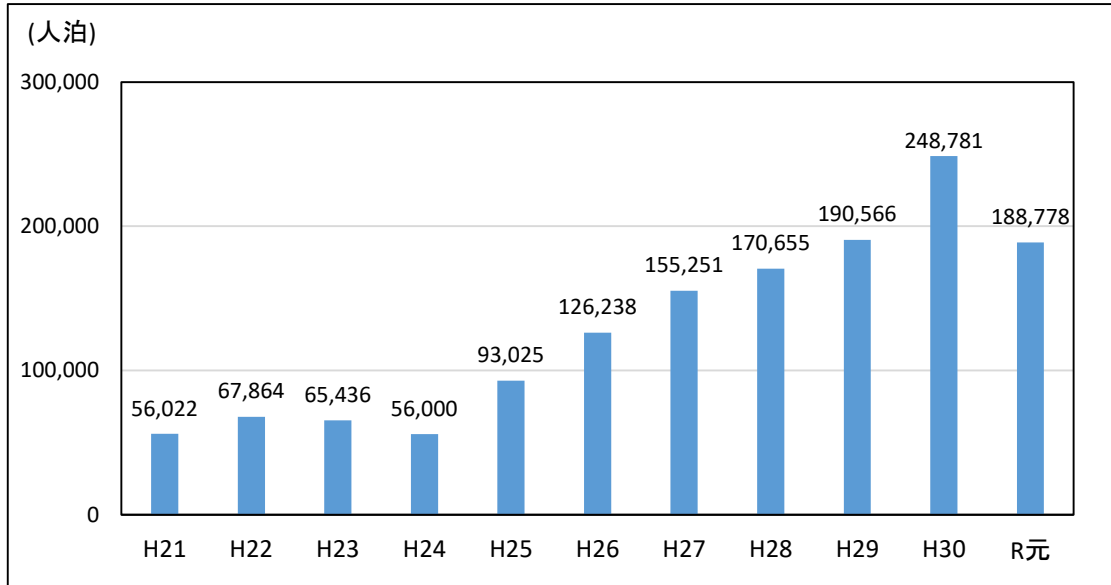
図：観光地(高原・湖沼)利用者延数 令和元年月次推移

資料：観光地利用者統計調査

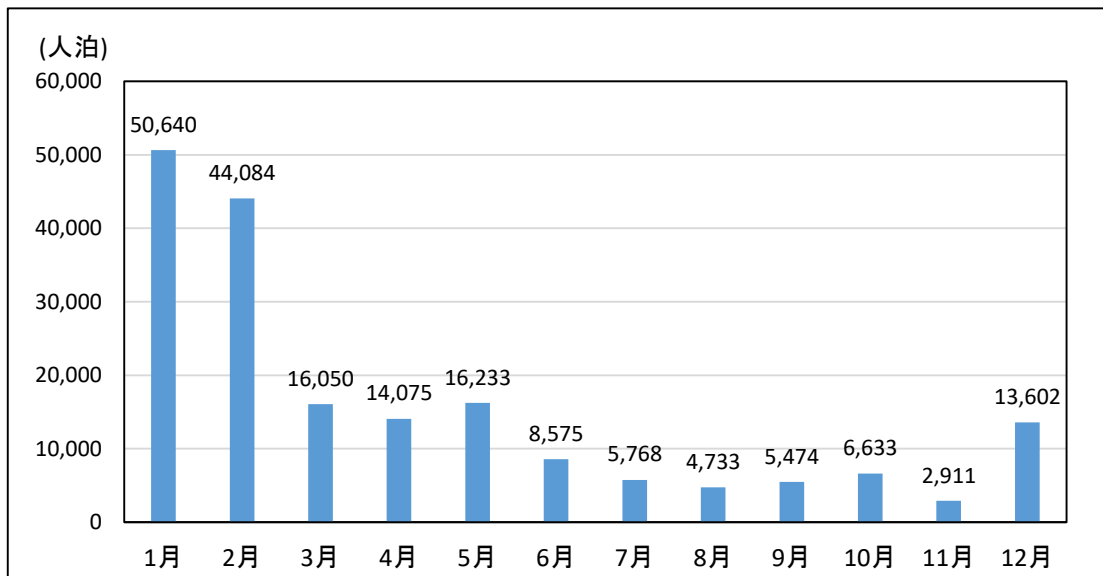
(3) 外国人観光客の状況

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)



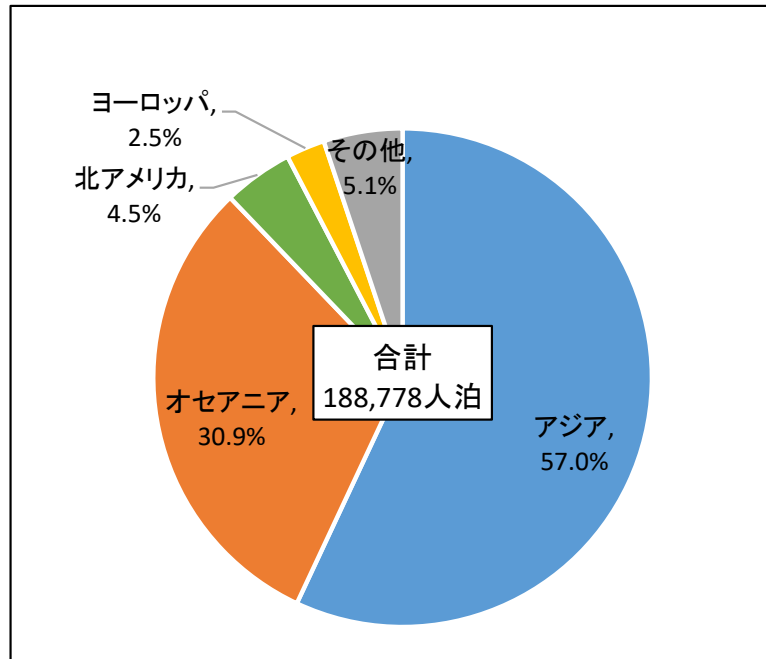
図：外国人延宿泊者数合計(令和元年月次推移)

資料：外国人延宿泊者数調査

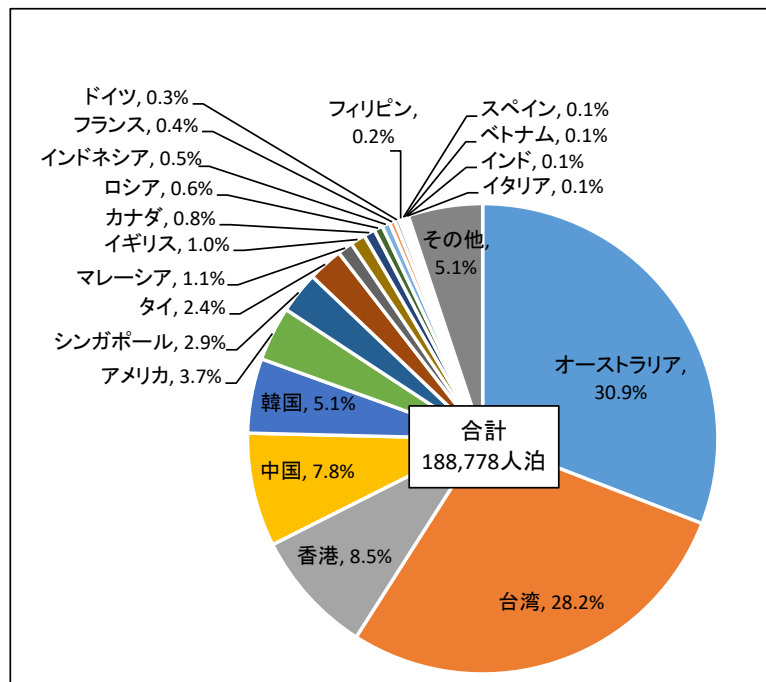
また、北アルプス地域における令和元年の外国人による宿泊観光の延 188,778 人泊分について、地域・国籍ごとの割合についても傾向を整理しました。

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

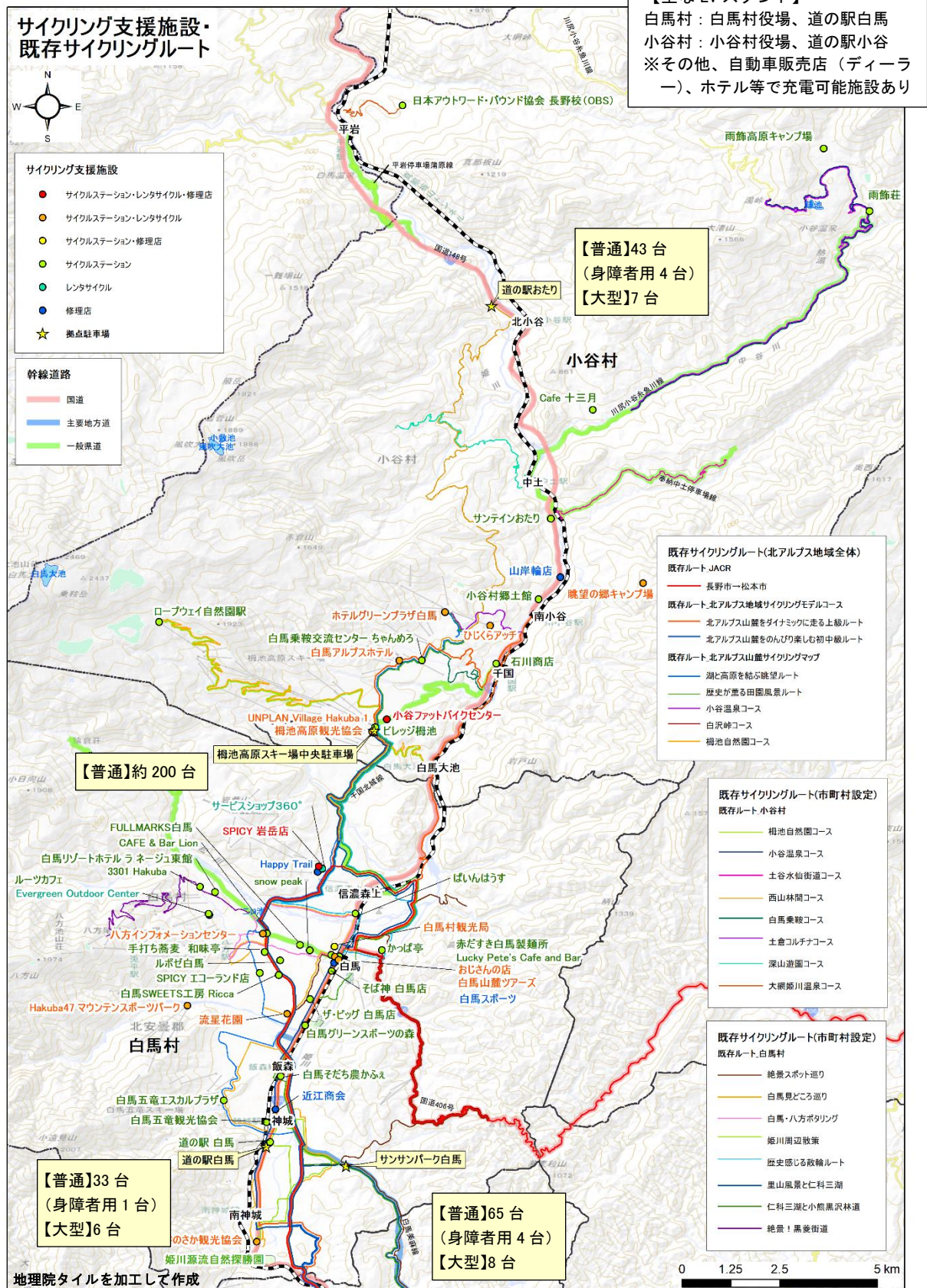


図：外国人延宿泊者数 令和元年国籍別割合

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

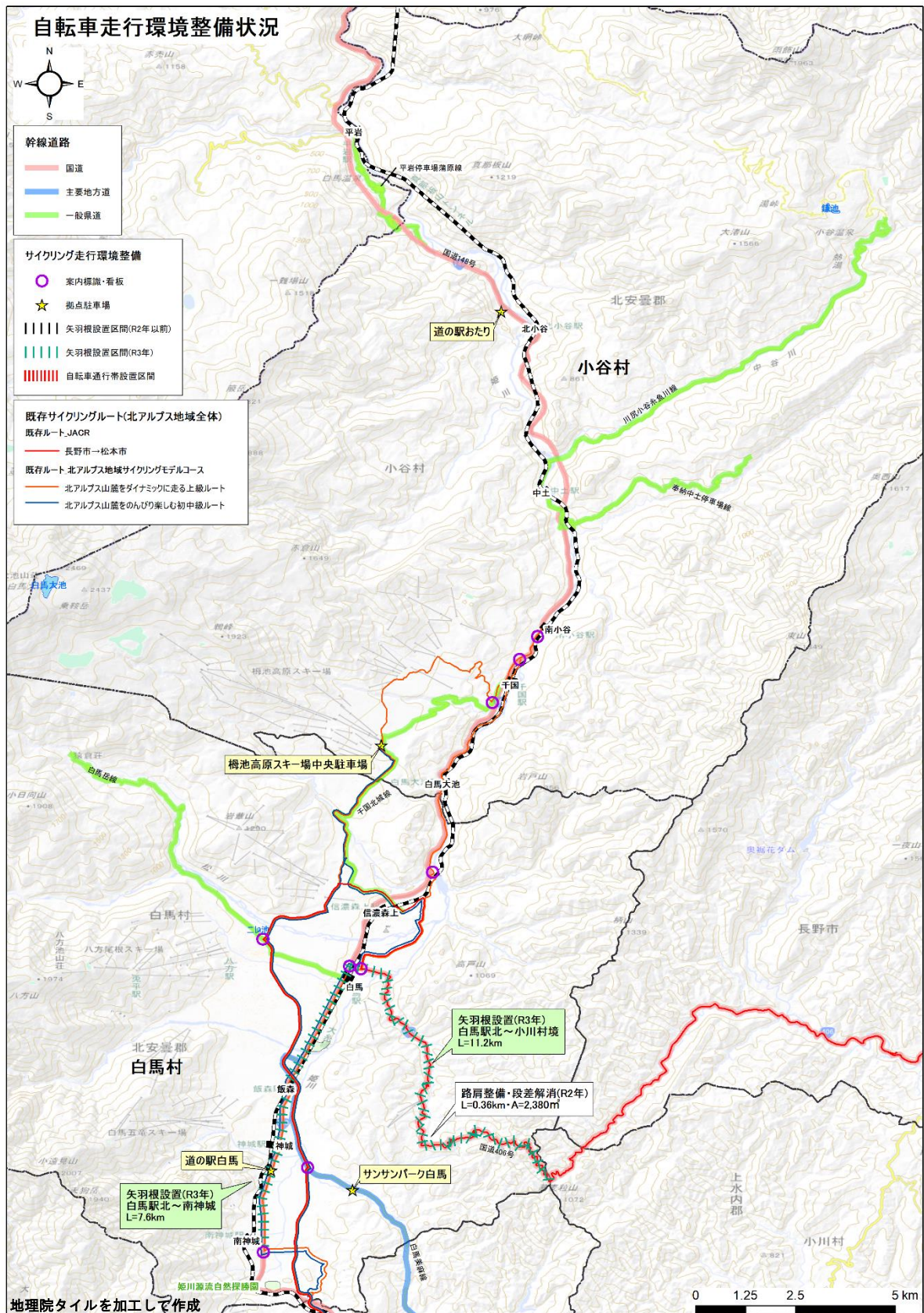


図：サイクリング支援施設・既存サイクリングルート①（白馬村・小谷村）

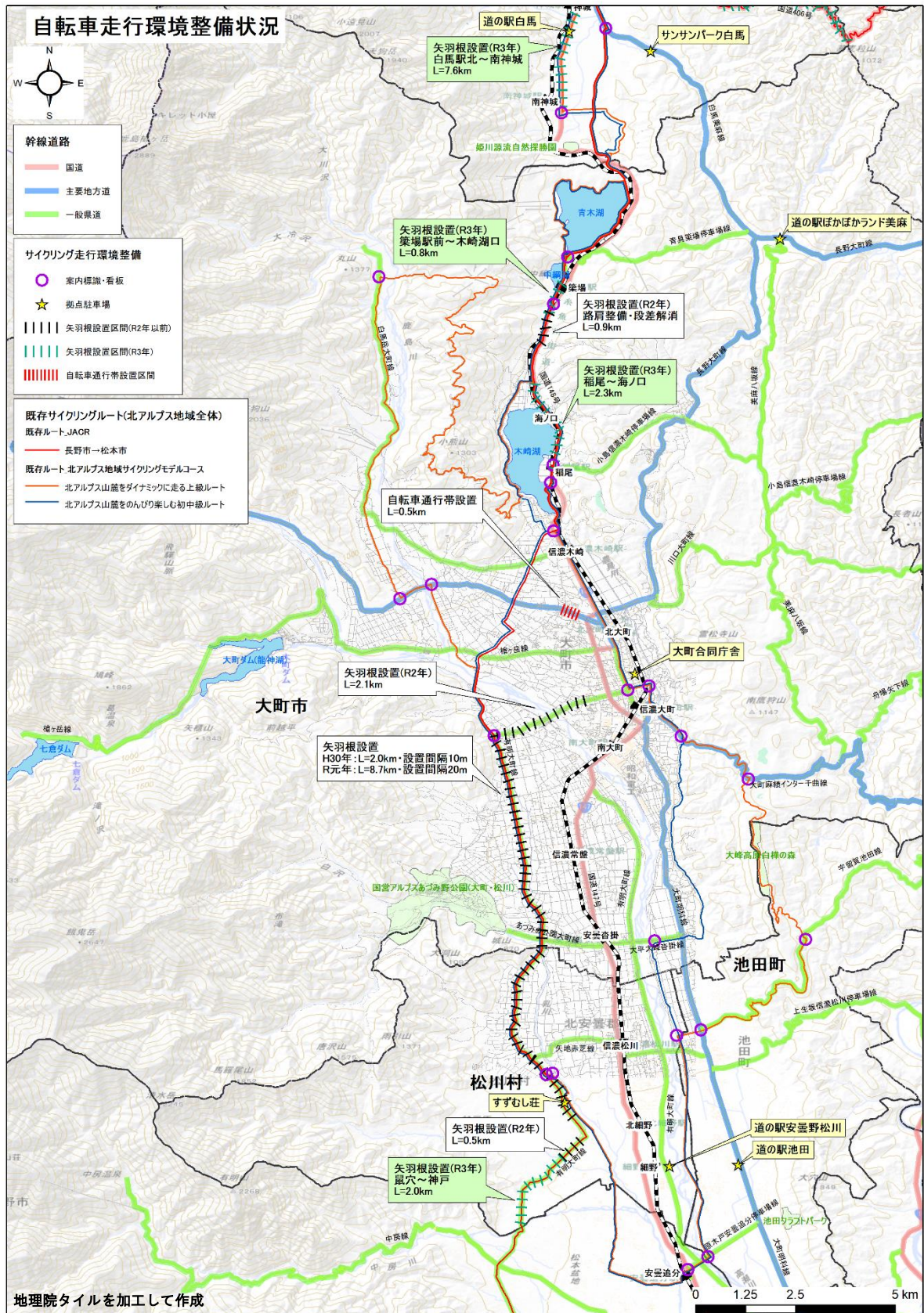


図：サイクリング支援施設・既存サイクリングルート②（大町市・池田町・松川村）

(2) 自転車走行環境整備の状況

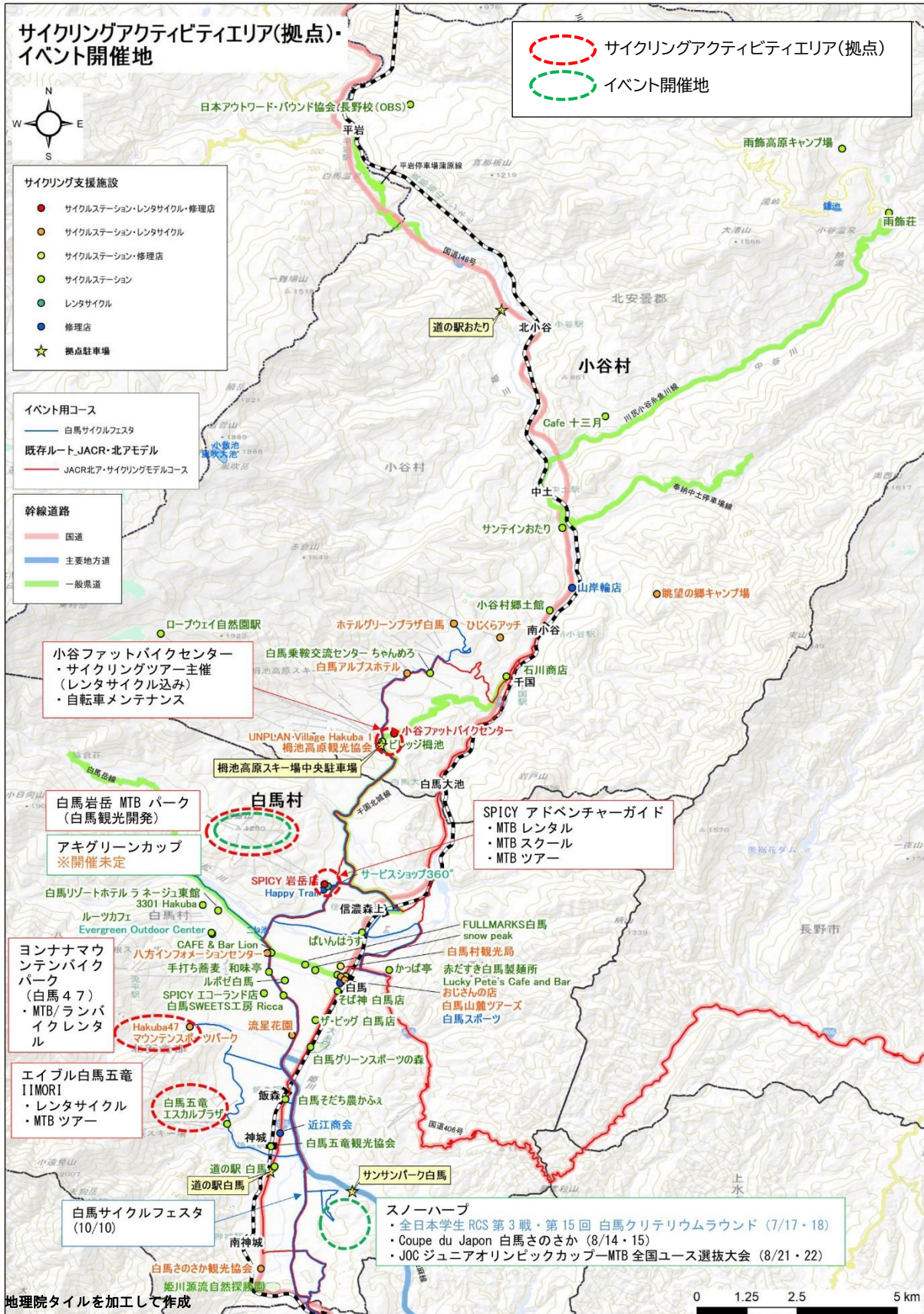


図：自転車走行環境整備状況①（白马村・小谷村）

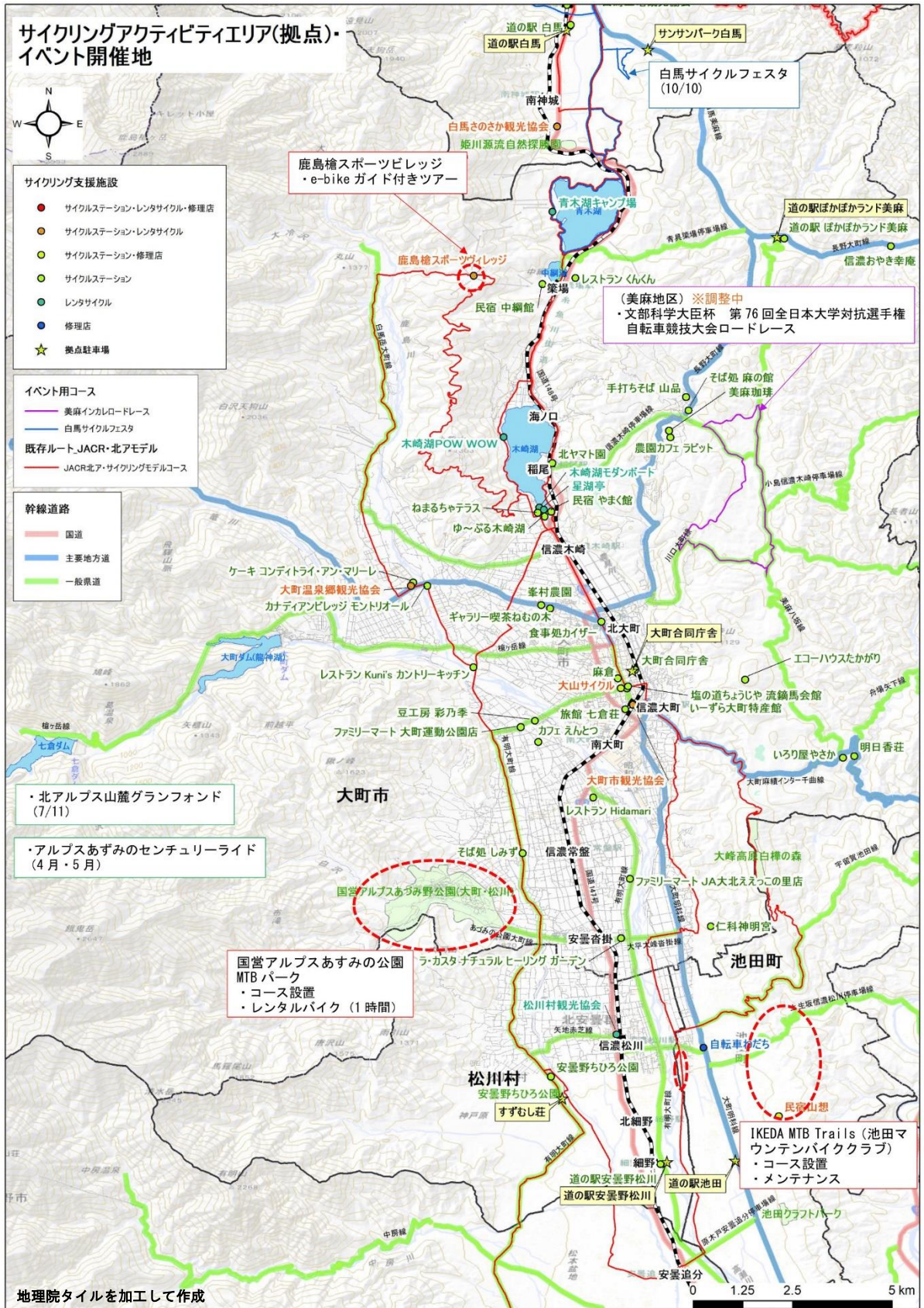


図：自転車走行環境整備状況②（大町市・池田町・松川村）

(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

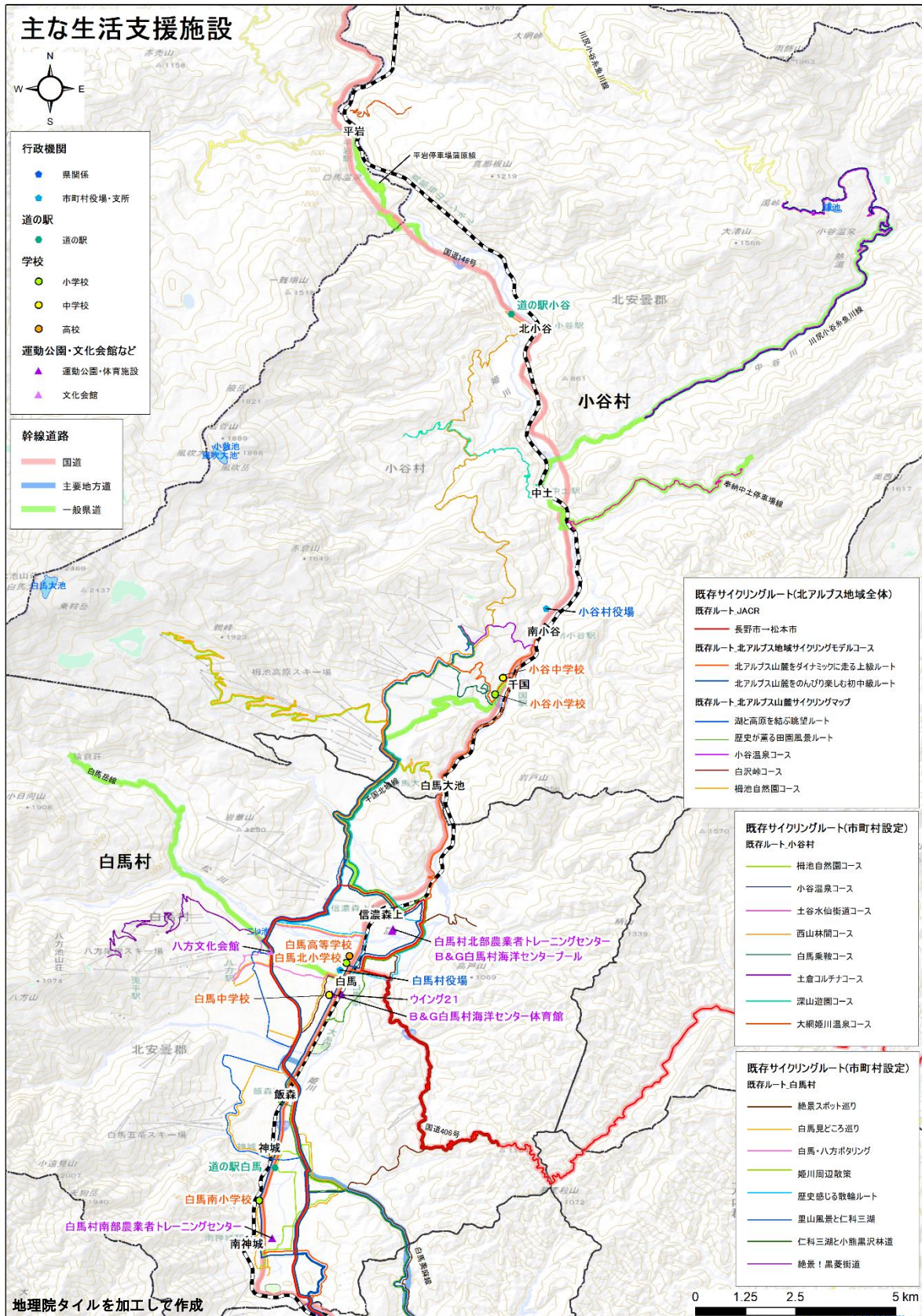
- ・ 宿卸価格を設定し、レンタサイクル付き宿泊プランの造成を促している。
- ・ レンタサイクル貸出拠点を増やした。

○自転車利用の拡大・安全利用の普及について

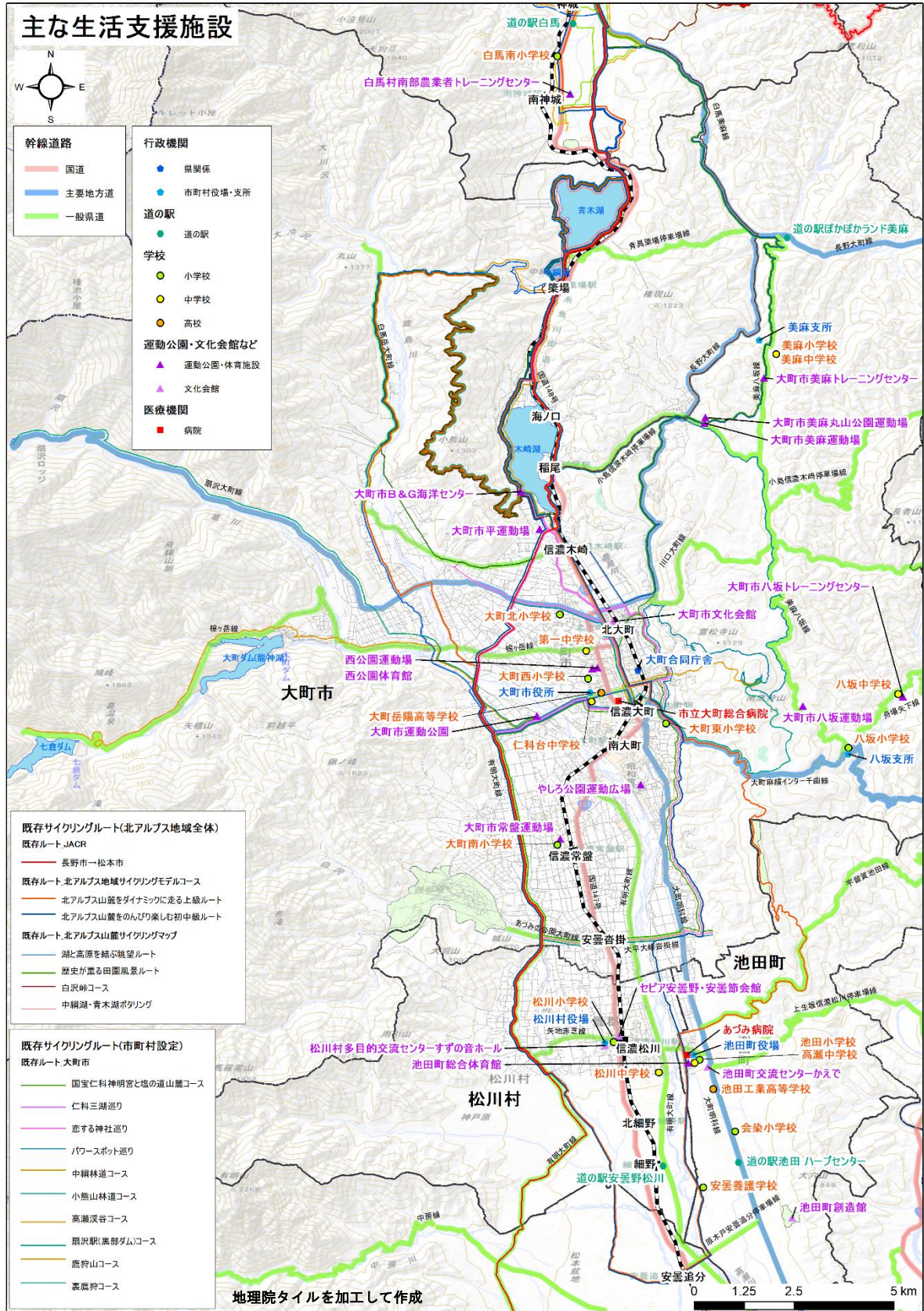
- ・ 村民向けにサイクリング教室の開催、およびサイクリング倶楽部の立ち上げ。

5 施設立地状況

(1) 主な生活支援施設

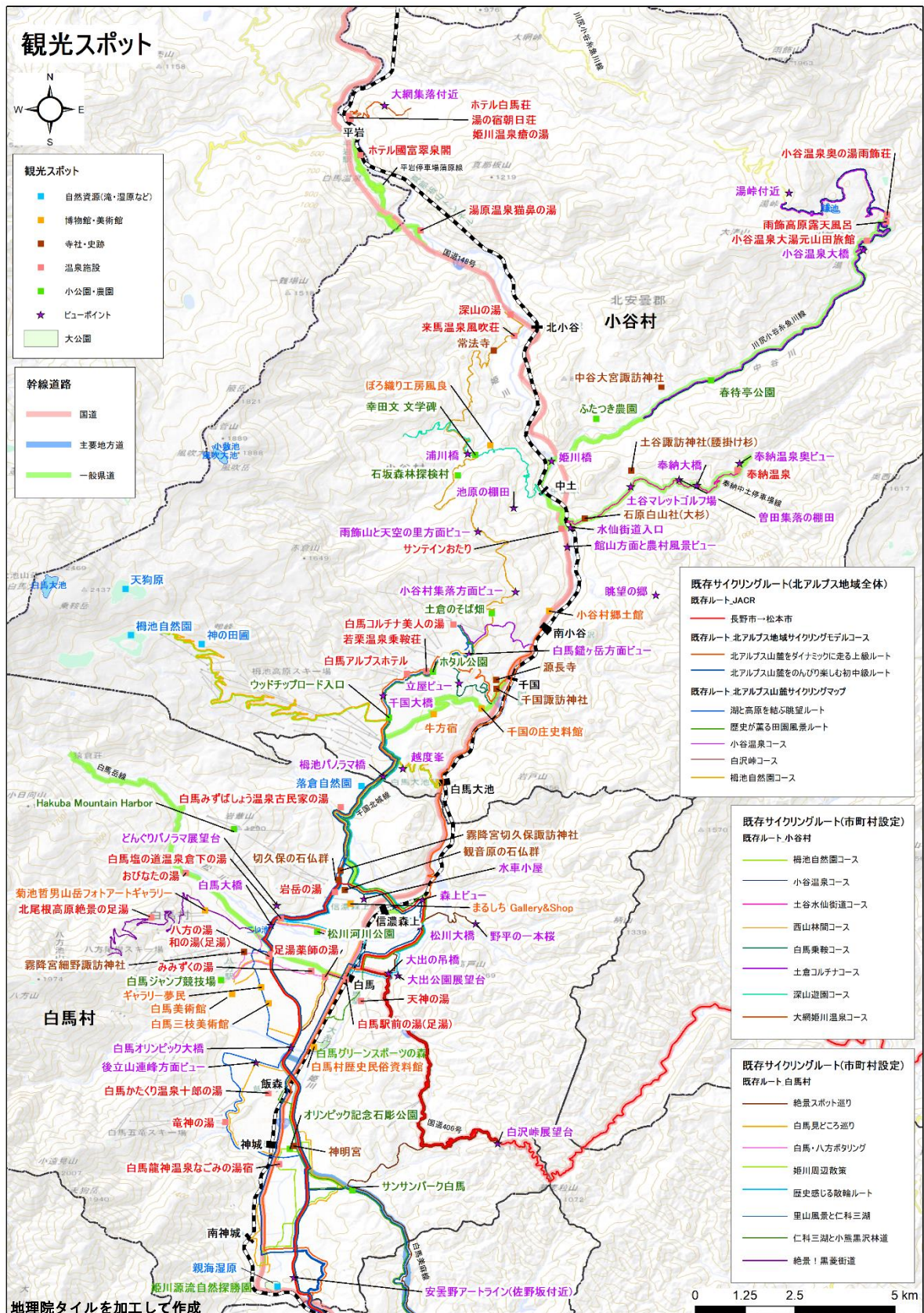


図：主な生活支援施設①（白马村・小谷村）

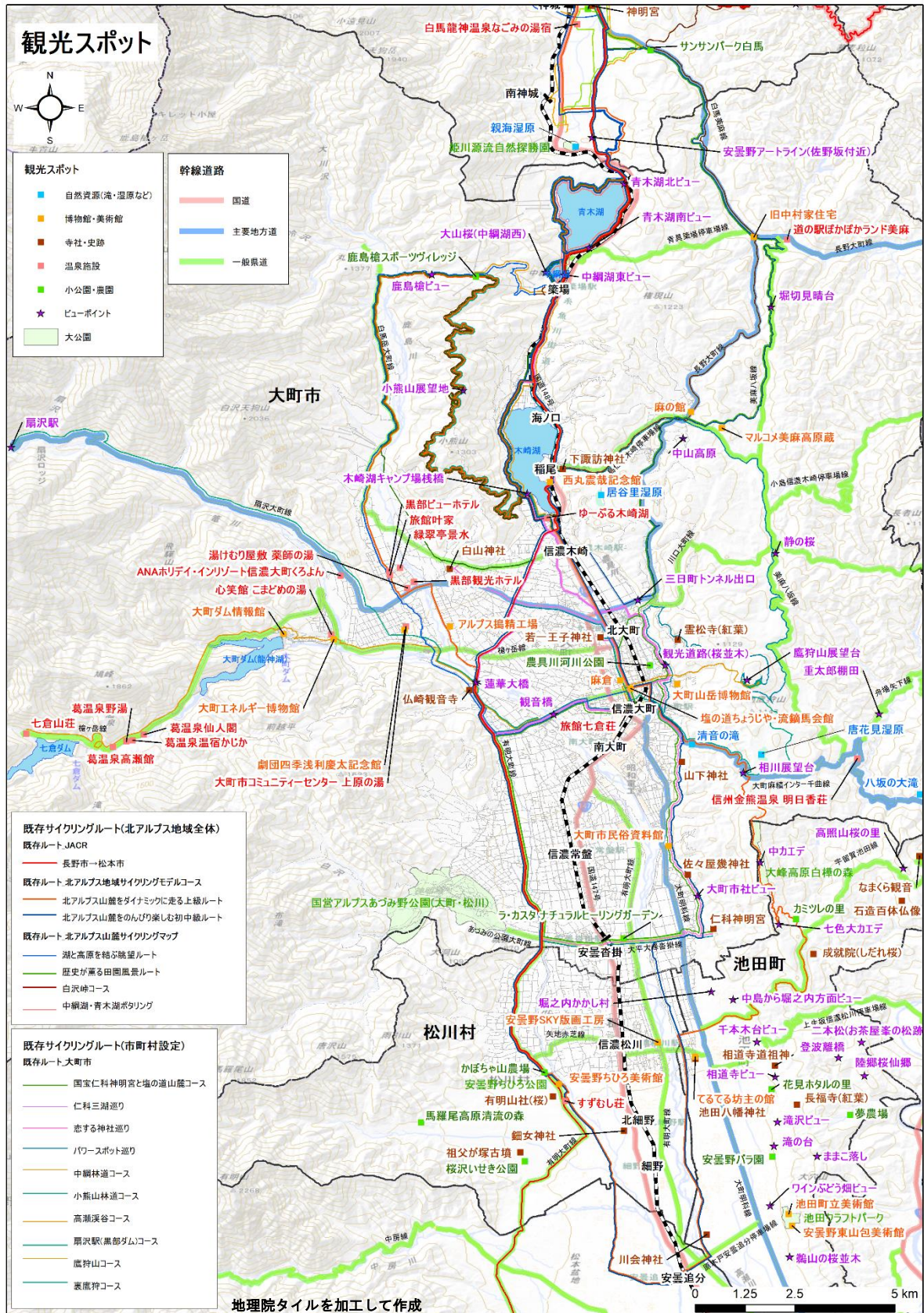


図：主な生活支援施設②（大町市・池田町・松川村）

(2) 観光スポット

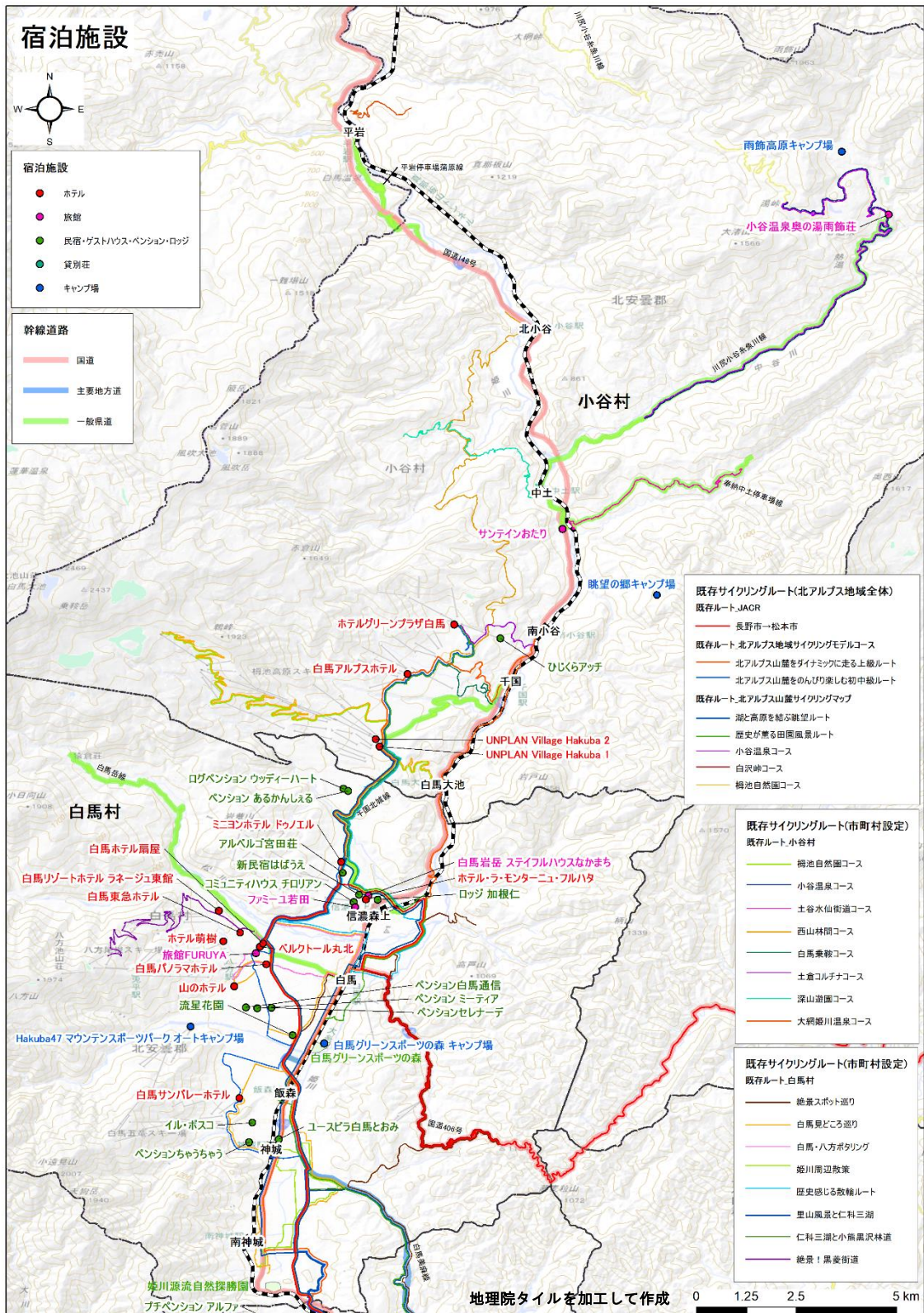


図：観光スポット①（白马村・小谷村）



図：観光スポット②（大町市・池田町・松川村）

(3) 宿泊施設

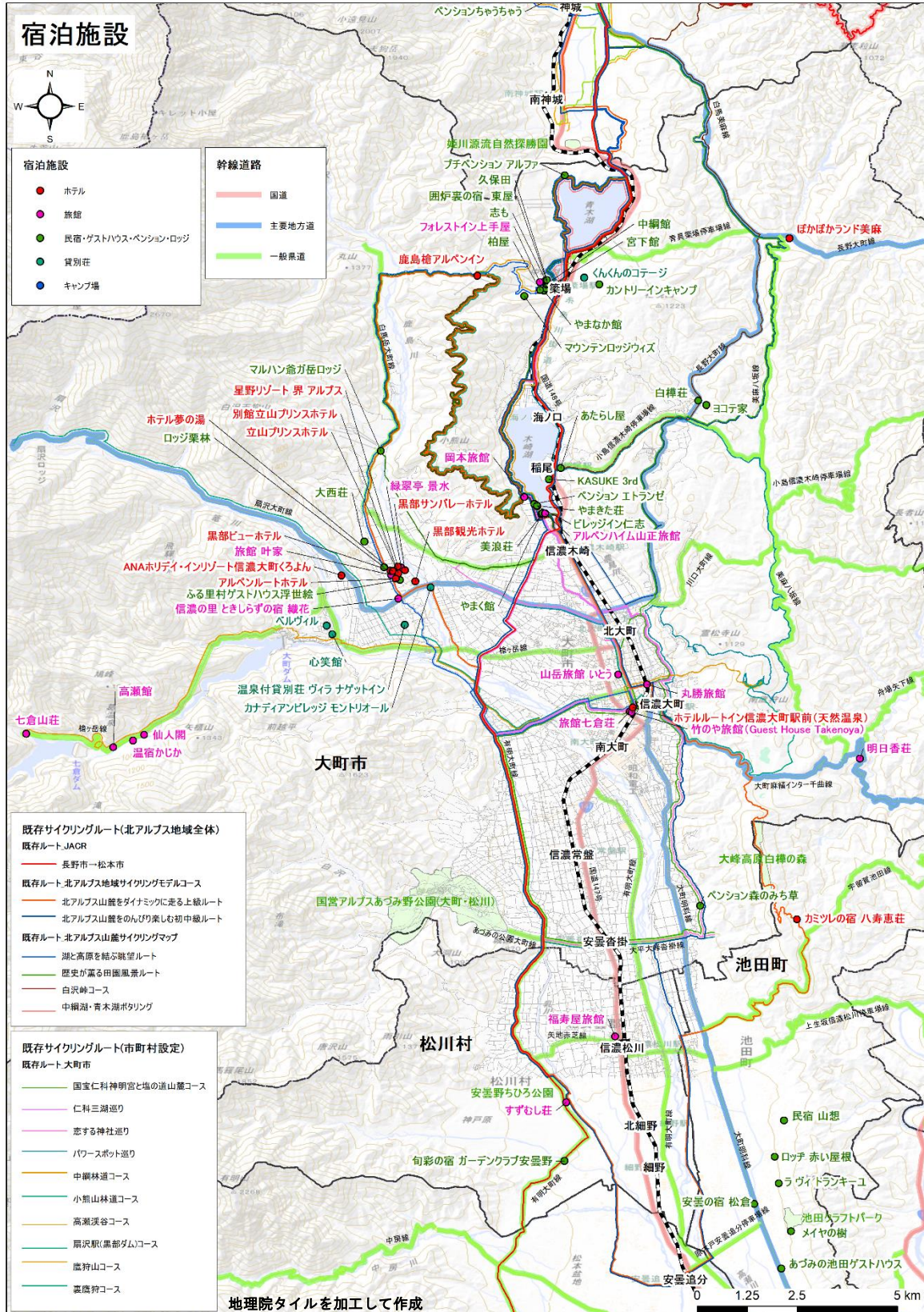


図：宿泊施設①（白馬村・小谷村）

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(サイクリストウェルカムな宿)」・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）

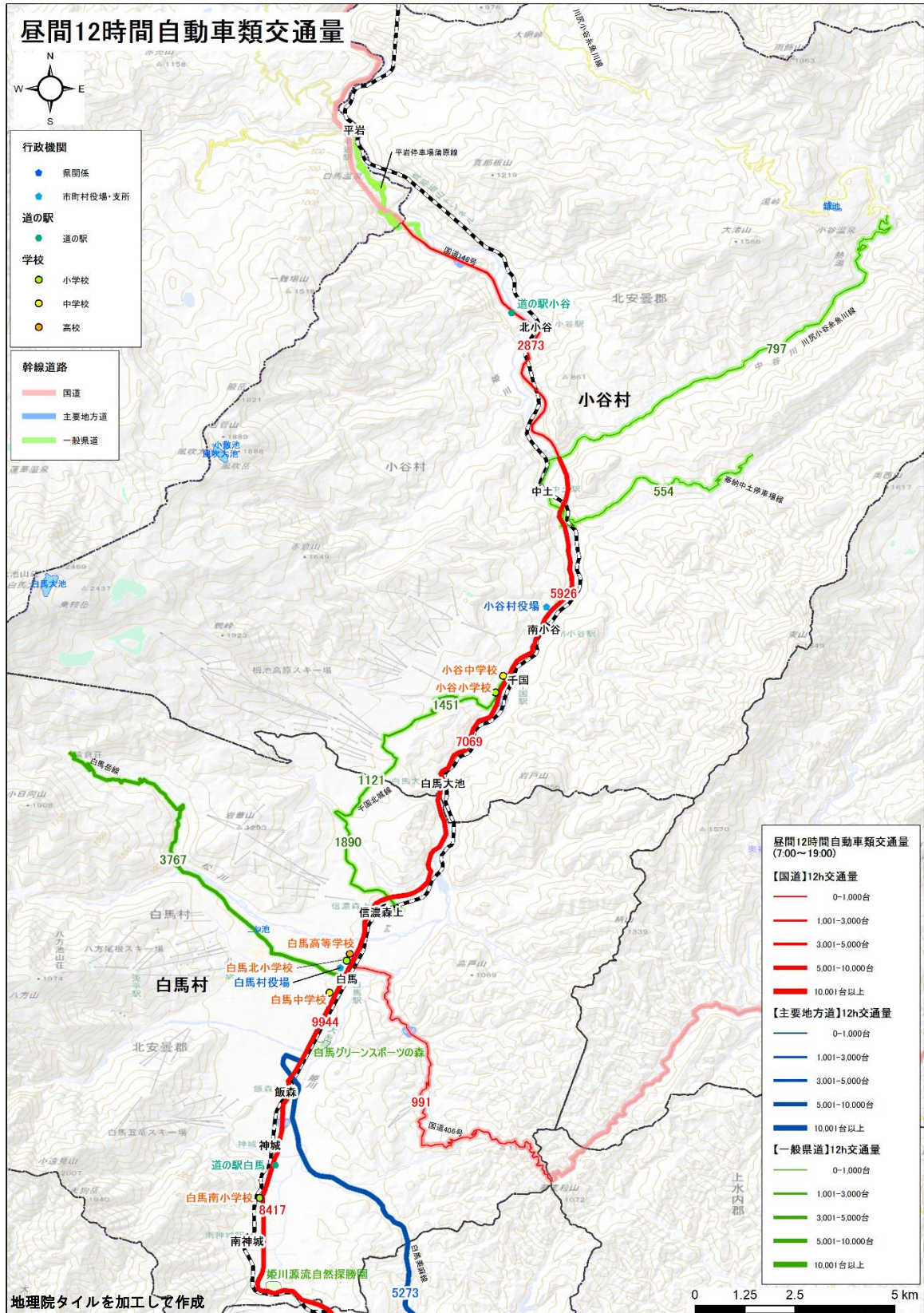
注) 宿泊施設の出典

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

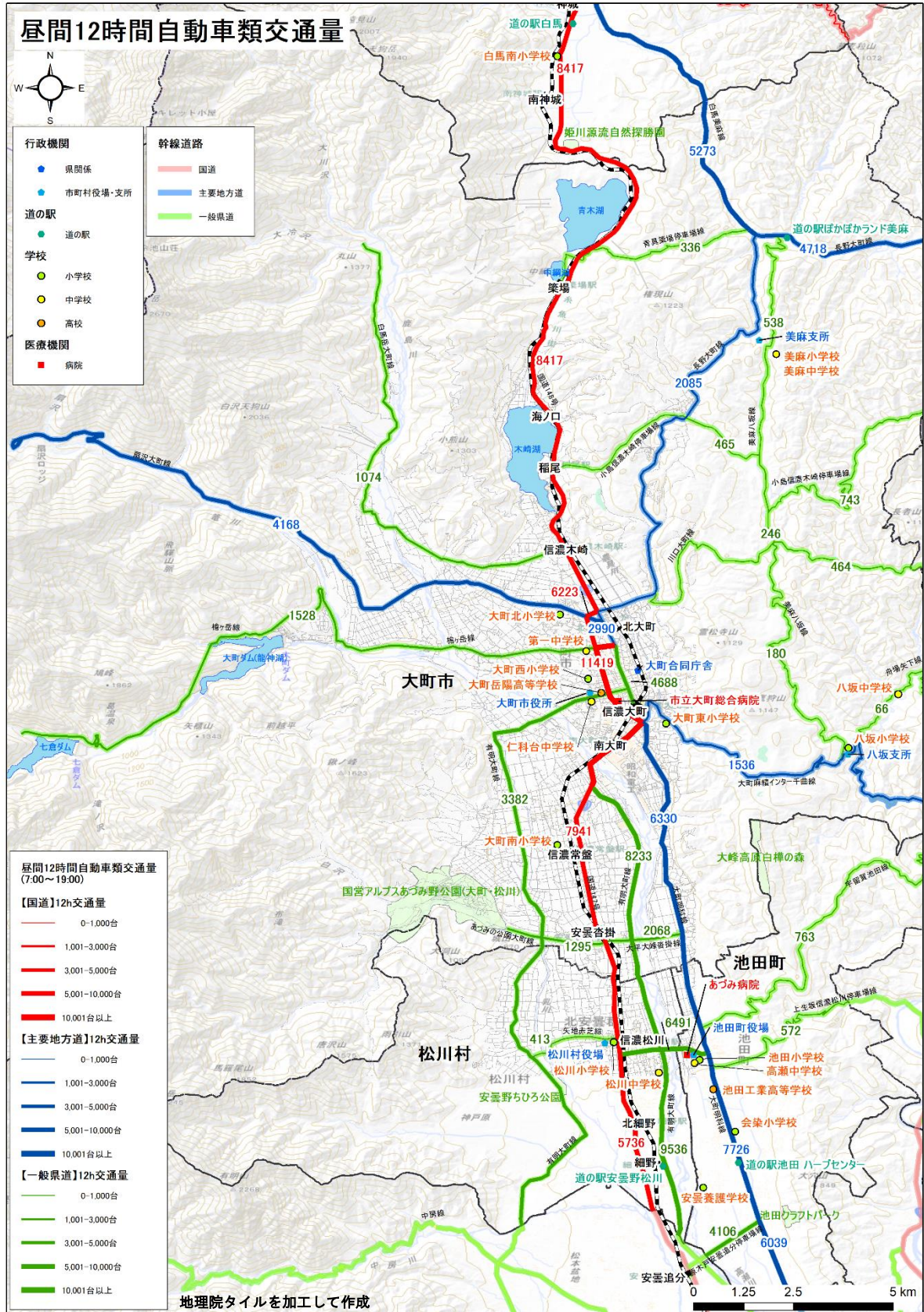
(1) 道路

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

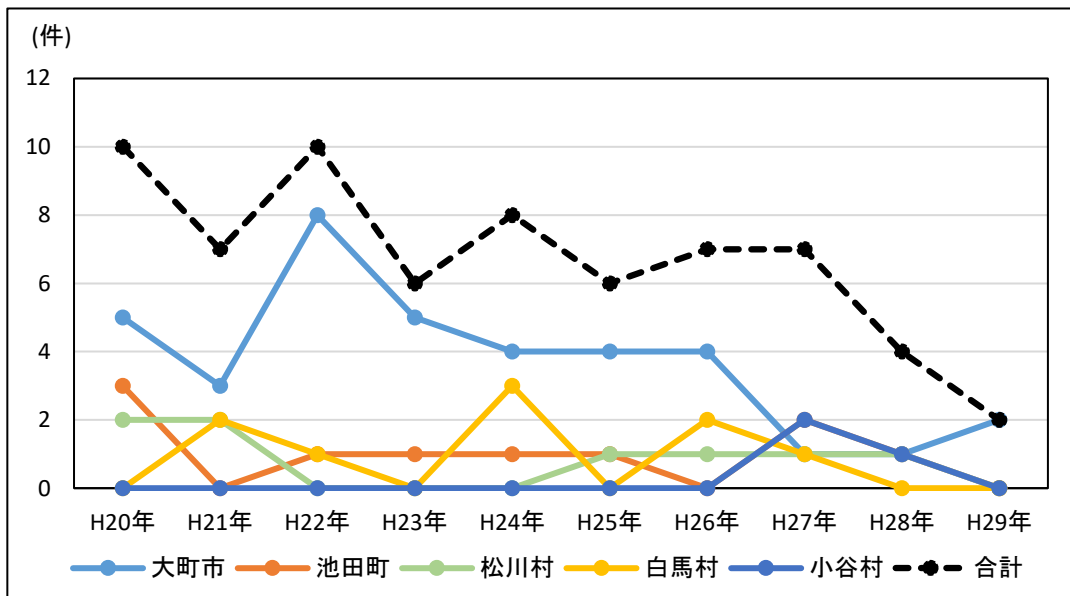
平成20年から平成29年にかけての自転車関係の事故件数は、多少の増減はあるものの少しずつ減少傾向にあります。10年間の事故を被害の程度によって分類すると、約8割にあたる53件が軽傷事故でした。なお、重傷事故は13件、死亡事故は1件となっています。

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。

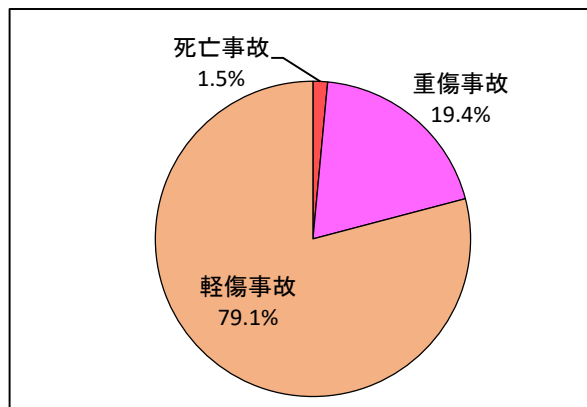
表：各年の事故件数と内容

| 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% |

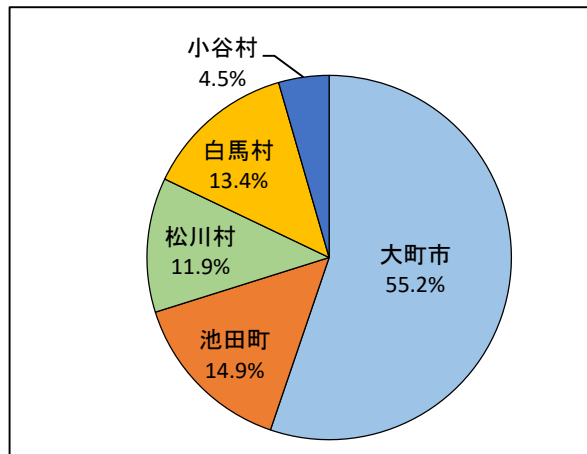


図：各年の事故件数の推移

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)

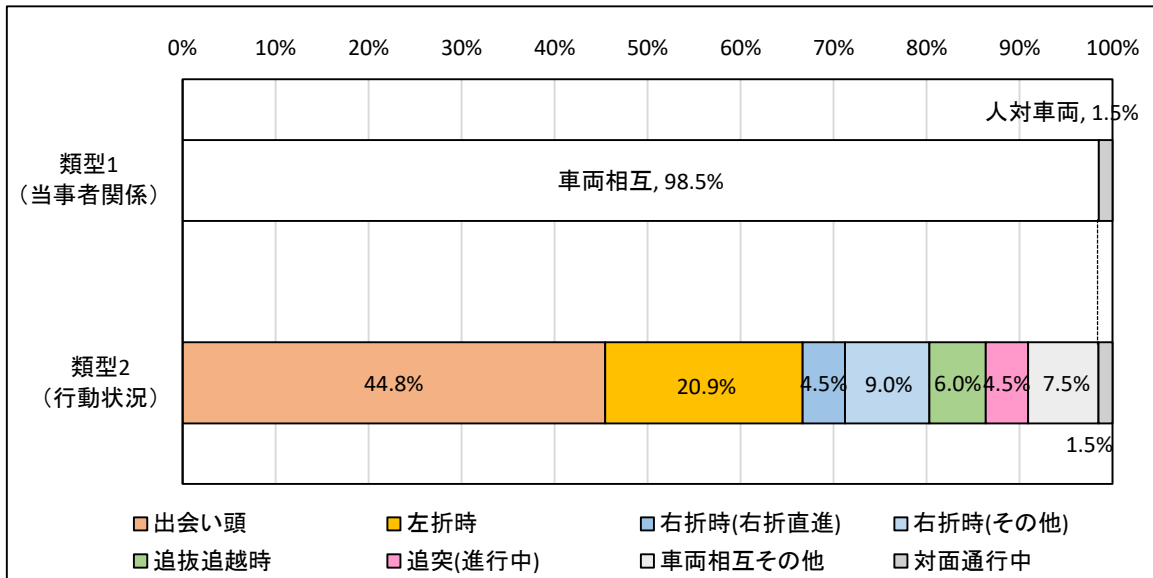
(イ)事故類型別の状況

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

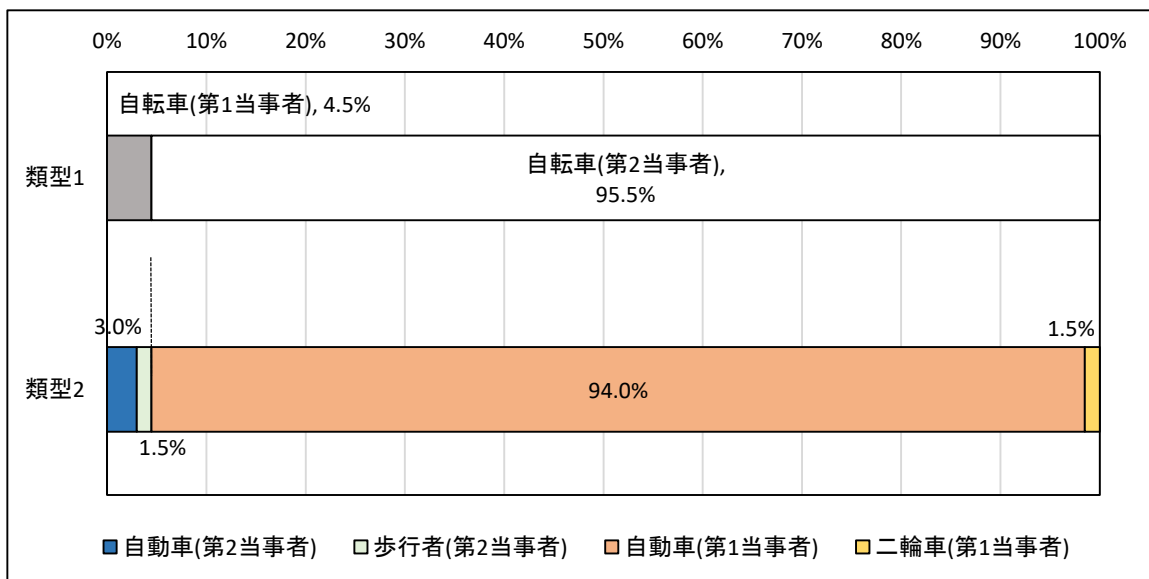
当事者種別を自転車としたときの自転車側の過失の程度(第1当事者または第2当事者)による分類を「類型1」、相手側の当事者種別(自動車や歩行者など)とその過失の程度による分類を「類型2」として、それぞれの件数と割合を以下に示しました。

10年間で67件発生した自転車に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)

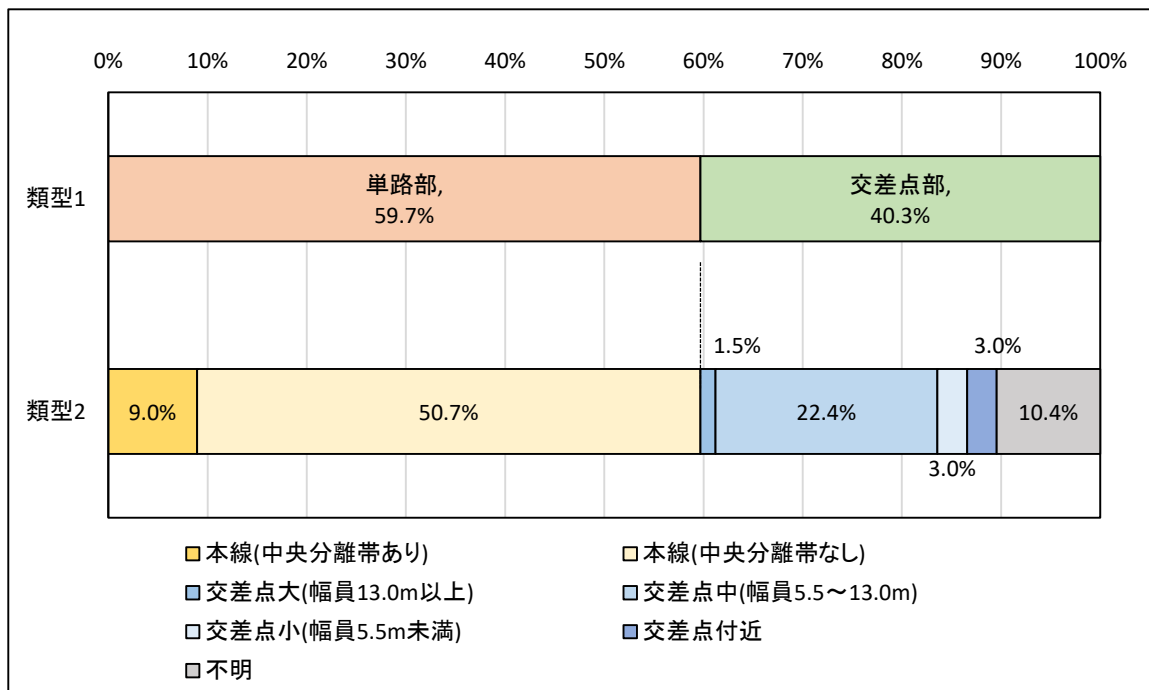
(I)道路形状別の状況

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

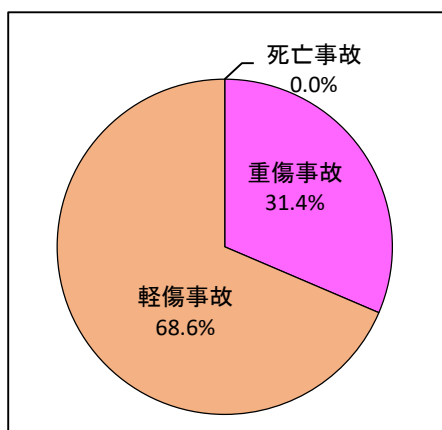
平成30年の自転車関係の事故件数は16件でしたが、翌年以降の発生件数は現段階では減少傾向にあります。事故を被害の程度によって分類すると、約7割にあたる24件が軽傷事故でした。なお、重傷事故は11件となっており、死亡事故は発生していません。

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。

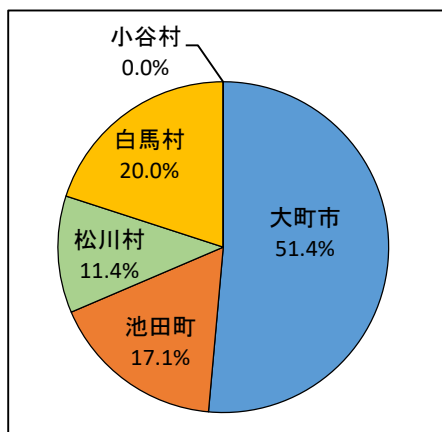
なお、大町警察署の資料では、市町村道を含めた全ての道路を対象としています。

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



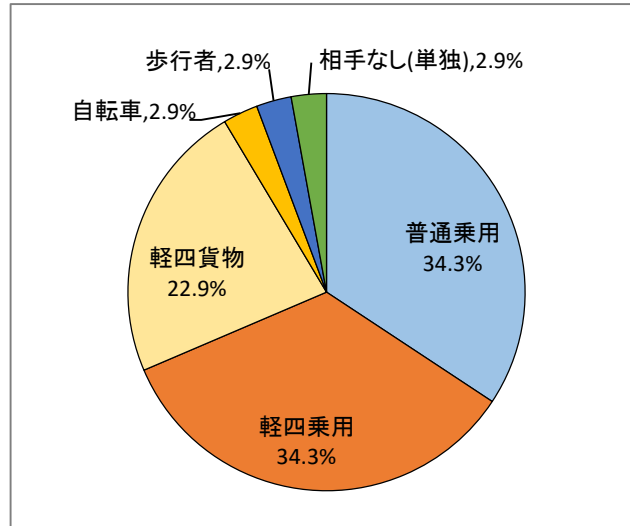
図：市町村別割合

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 | |

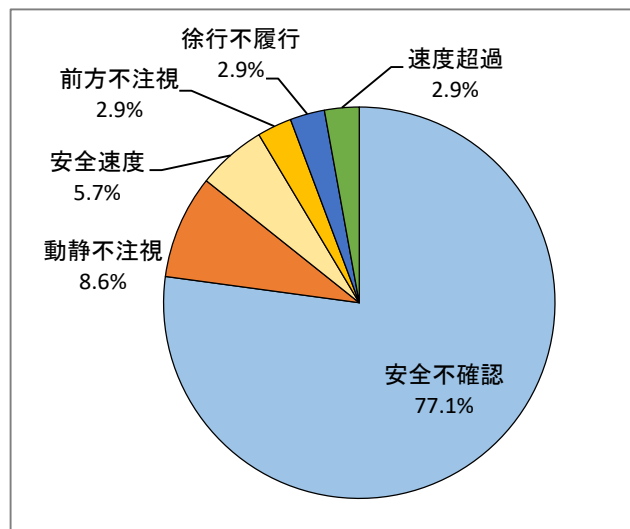


図：相手方の車両種別ごとの状況

(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 | |



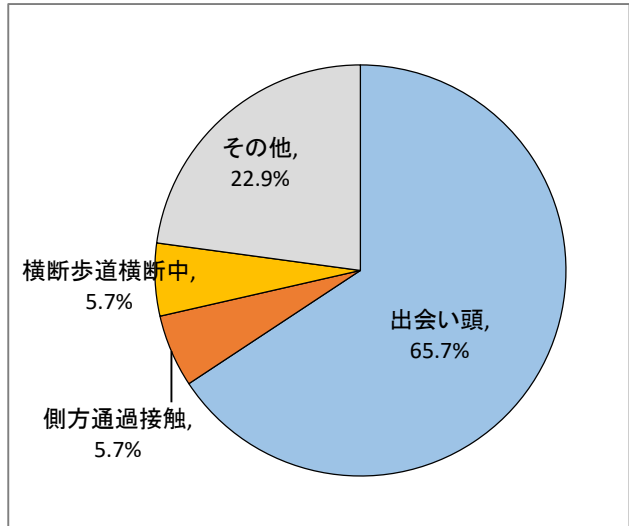
図：事故原因別の状況

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 | |



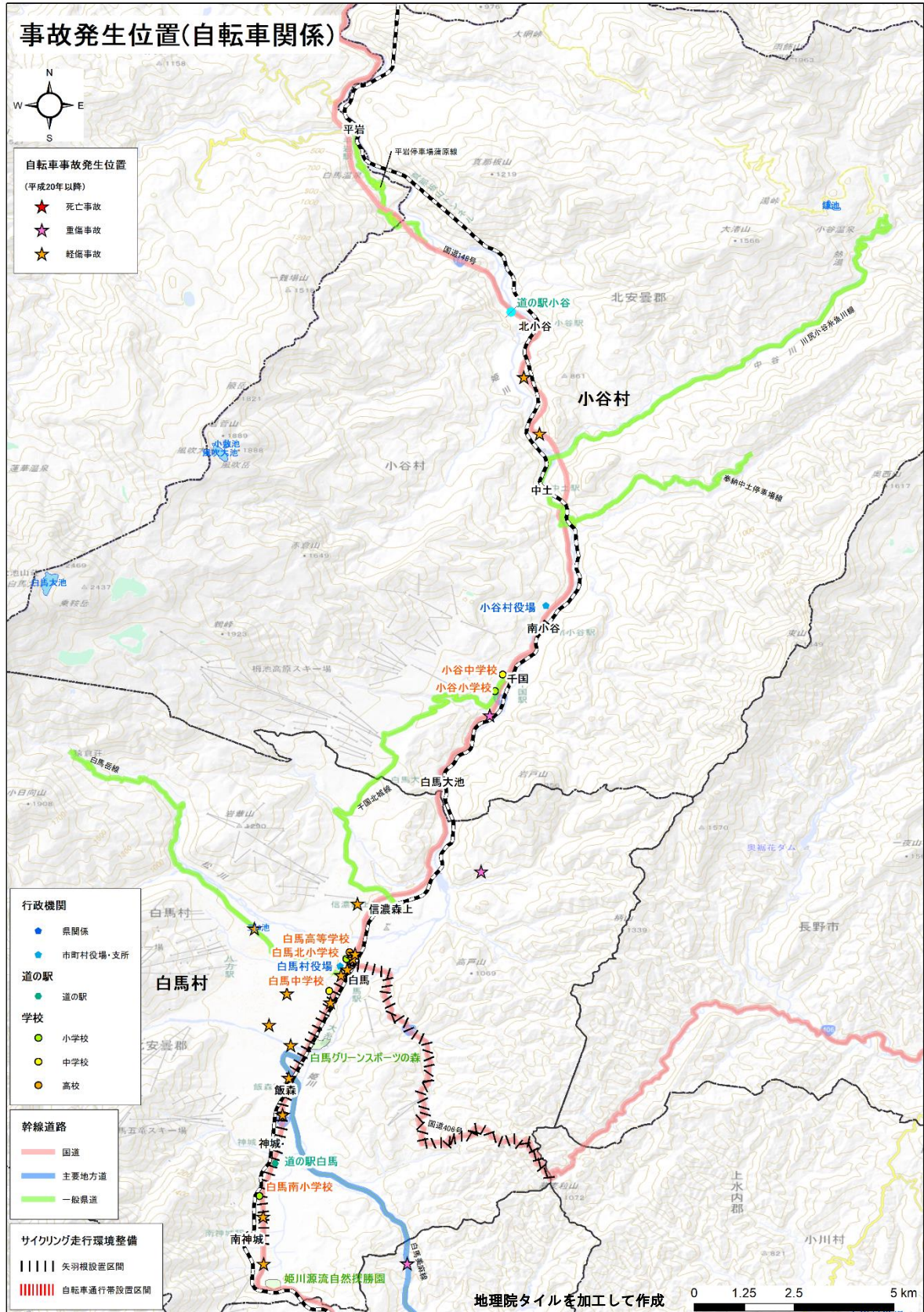
図：事故形態別の状況

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。

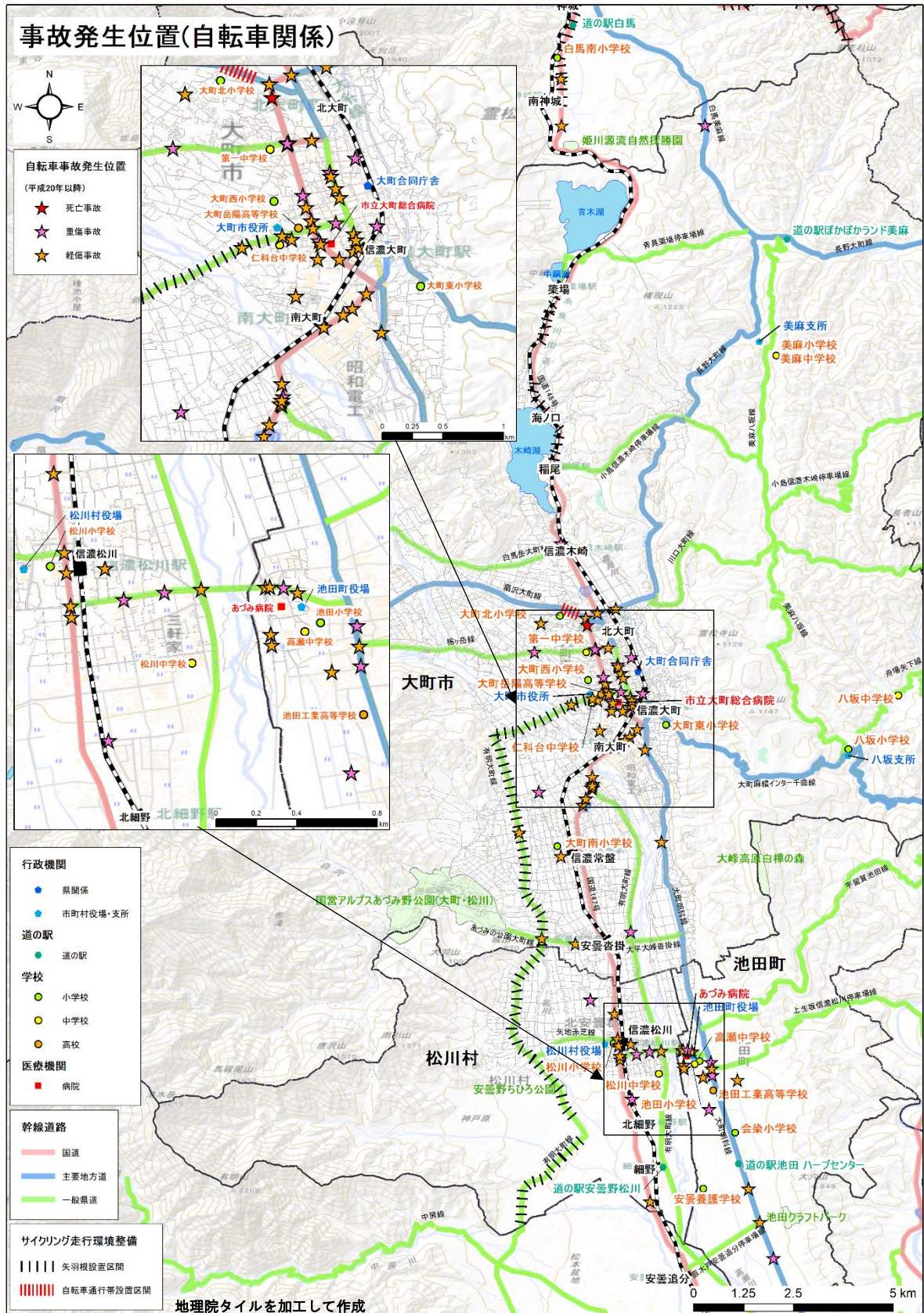
個々の事故の発生位置について、次のページ以降の図に示します。



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)

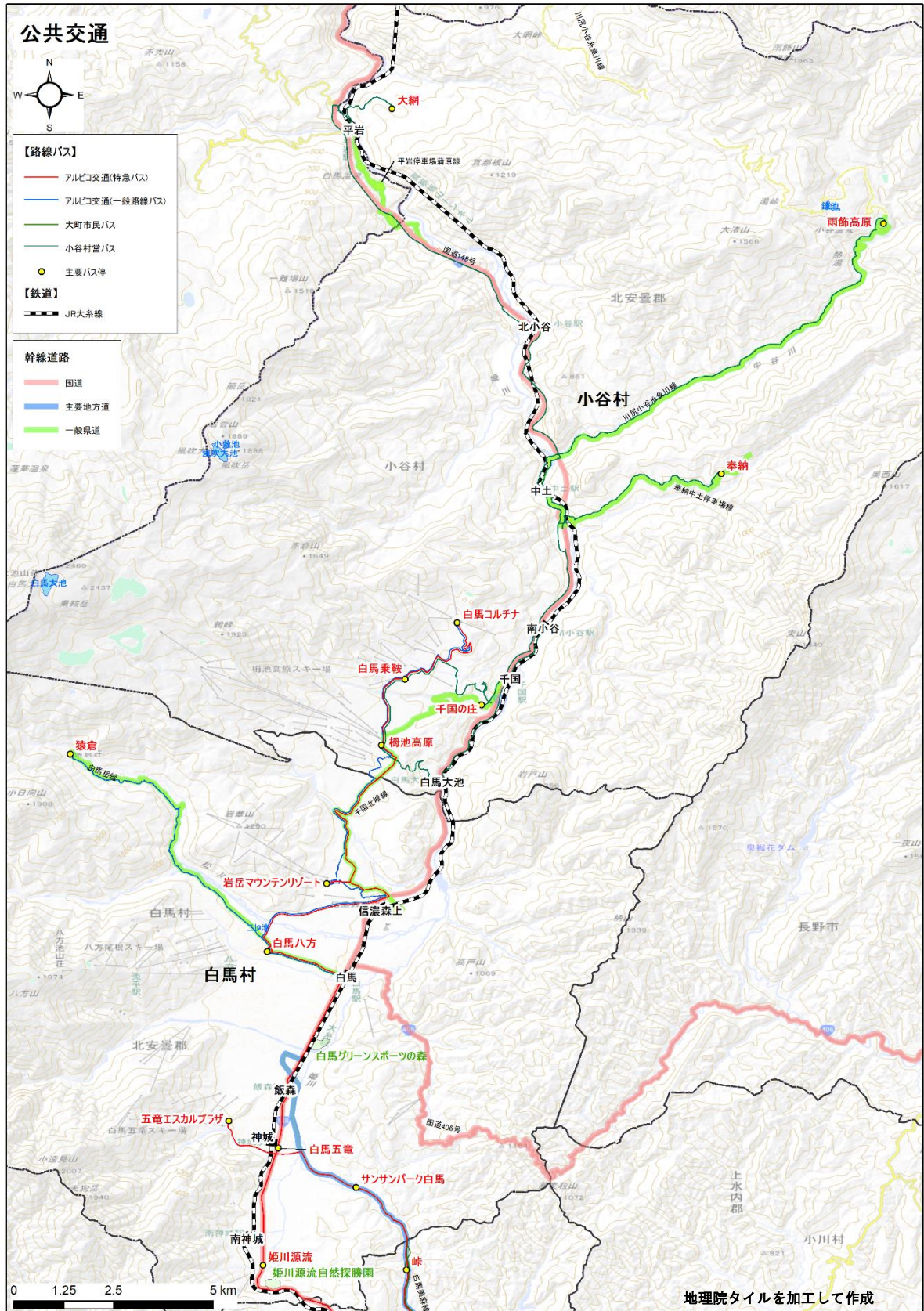


図：事故発生位置②（大町市・池田町・松川村）

資料：イタルダデータ(平成20～29年)・

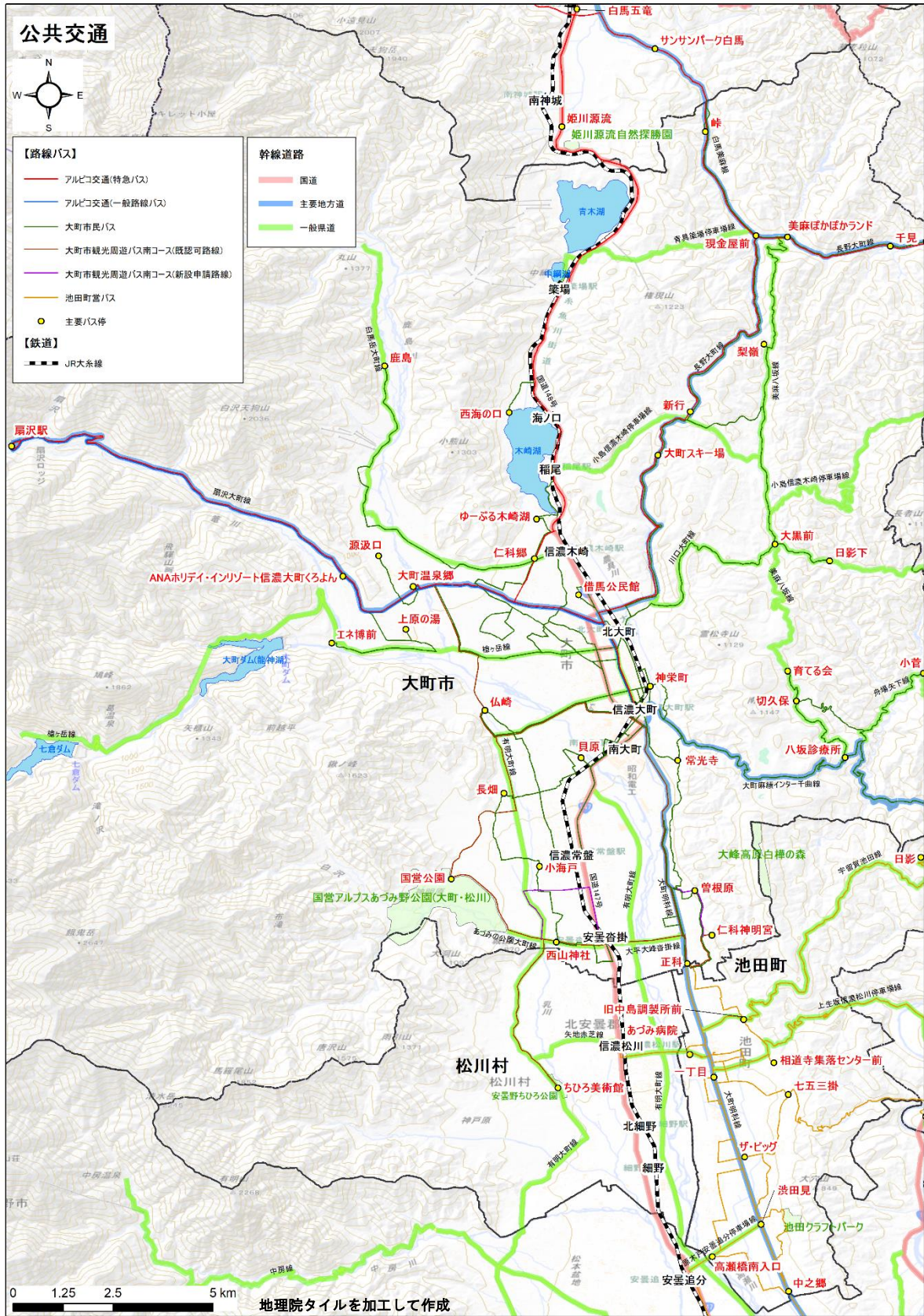
大町警察署資料(平成30年～令和3年6月末)

(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"> ・ 毎年実施 ・ 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 ・ 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 ・ 大町警察署から講師を派遣 ・ スタントマンが実演する回もある | 春と秋の2回実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 入学時、自転車保険加入を指導している。 |
| 大町岳陽高校 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 毎年実施 ・ 全校生徒対象 ・ 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 ・ 交通安全センターから講師を派遣 | 口頭指導 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 信濃大町駅からの自転車利用者はいない。(徒歩のみ) ・ 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) ・ 通学に自転車を使用する生徒は、全校の約半数。 |
| 白馬高校 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 毎年5月実施 ・ 全校生徒対象 ・ 交通安全センターから講師を派遣 | 適宜実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 白馬駅からの自転車利用者はいない。(徒歩のみ) ・ 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) ・ 自転車通学している生徒数は、半分より少ない程度。 |

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"> ・北アルプス地域の標高は概ね 500m 以上で、起伏が多い。 ・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。 |
| →【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"> ・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) |
| | 人口密度 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| | 年齢 3 階層別人口 | <ul style="list-style-type: none"> ・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%) |
| →【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"> ・北アルプス地域全体の年間合計は概ね 700 万人(過去 10 年)。 ・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) |
| | 観光地延利用者数(類型別) | <ul style="list-style-type: none"> ・温泉のピークは 8~9 月で、年間の入込は減少傾向にある。 ・名所・旧跡と山岳のピークは春(5 月)と夏(8 月)。 ・高原・湖沼のピークは冬(1~2 月)と夏(8 月)。 |
| | 外国人観光客の状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・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) ・ピークは 1~2 月で、この 2 か月で年間の約半分を占める。 ・地域別ではアジア、国籍別ではオーストラリアが最多。 |
| →【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"> ・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。 ・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。 |
| | イベント実施地域等 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| →【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"> ・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。 ・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。 |
| | 事故発生件数 (H20~H29) ※イタルダ | <ul style="list-style-type: none"> ・年間の事故発生件数は次第に減少傾向にある。 ・事故の約 8 割は軽傷事故だが、死亡事故も発生している。 ・行動状況のうち、最多は車両同士の出会い頭である。 ・事故相手の 9 割以上は自動車である。 ・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。 |
| | 事故発生件数 (H30 以降) ※警察署資料 | <ul style="list-style-type: none"> ・事故の約 7 割が軽傷事故で、死亡事故は発生していない。 ・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。 ・事故原因の約 8 割は安全不確認である。 ・事故形態のうち 3 分の 2 程度は出会い頭である。 |
| | 事故発生位置 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・小谷村では国道 148 号で数件発生している。 |
| →【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"> ・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。 ・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。 |
| | 高校 | <ul style="list-style-type: none"> ・域内全ての高校で、交通安全教室が毎年実施されている。 ・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。 ・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。 |
| →【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"> ・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 ・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 | <p>(自転車事故防止)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 | <p>(自転車の安全利用の意識啓発)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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) ○ヘルメット着用の意識啓発 ○TSマークの普及による自転車の安全性確保 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>(自転車事故に備えた対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○保険加入の促進 |

②利用環境

| 主な意見 | 課題 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 ・大系線と並走する国道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 ・JR東日本側の大系線(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 ・大系線(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 ・大系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 ・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、大系線でもそのまま積載できる状態にしてほしい ・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 | <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"> ○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) ○自転車の列車への積載方法の精査 ○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) ○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 |

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>(自転車利用支援施設の充実・周知)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>(安全な走行空間の確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車走行の際の危険個所の対応 ○走行性確保のための路肩を中心とした舗装修繕 ○路面への矢羽根型路面標示の推進 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <p>(サイクリングコース案内標識の設置)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 |

③健康・環境負荷

| 主な意見 | 課題 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 |

④観光

| 主な意見 | 課題 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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。 ・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。 ・観光は、地域の人々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) ・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。 ・北アルプスグランfond等の山岳ライドイベントも主催 ・今後、観光誘客に目標を置いて様々な協力をしたい ・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 ・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 | <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"> ・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 | <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"> ・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 | <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"> ・ 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使わせるのかを意識して、力を入れたい ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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） ○ 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 観光サイクリスト向けのガイドを育成する必要がある | <ul style="list-style-type: none"> ○ 観光サイクリスト向けのガイド育成 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ サイクルトレイン導入による観光資源の周遊性の強化 ○ 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 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、白馬フォーティー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 ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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） ○ 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 |

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> <ul style="list-style-type: none">①地方公共団体における計画策定・取組実施の促進②自転車通行空間の計画的な整備③路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等④シェアサイクルの普及促進⑤地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進⑥情報通信技術の活用の推進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>【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> <ul style="list-style-type: none">⑧国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進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⑪自転車通勤等の促進 <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> <ul style="list-style-type: none">⑫国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致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> | <p>【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現</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、日本中のみなん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;">  <p>GOOD CYCLE JAPAN</p> </div> </div> |
|--------------|---|

(3) 長野県自転車活用推進計画

| | |
|--------------|--|
| <p>計画主体</p> | <p>長野県</p> |
| <p>計画期間</p> | <p>令和4(2022)年度まで (長期的な展望を視野に入れつつ)</p> |
| <p>位置づけ</p> | <p>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</p> |
| <p>目標と施策</p> | <p>【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</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>【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</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>【目標3】「人も自然も健康な信州」の実現</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>【目標4】「Japan Alps Cycling」ブランドの構築</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"> ・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 ・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 |
| 目標と施策 | <p>【目指す姿】「welcome おおまち」魅力ある観光地づくりの推進</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> <hr/> <p>【目指す具体的な施策】</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"> ・サイクルイベントの実施 ・レンタサイクル事業 ・サイクルステーション運営 <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> <hr/> <p>【重点施策プロジェクト】</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>【戦略1】観光の資産価値の最大化</p> <p>(1-3)滞在空間としての魅力向上</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>③歩行者・自転車優先の安心で心地よい滞在空間づくり</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>【戦略2】白馬村を訪れ滞在する価値の多様化</p> <p>(2-1)季節それぞれの新しい楽しみ方の創出</p> <p>①屋内外でのアクティビティ充実</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">・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。・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> <p>【具体的施策】</p> <p>(1) 観光</p> <ol style="list-style-type: none">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。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>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。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。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。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。 |

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 |