千曲市

自転車活用

推進計画

令和３年３月
改定

千　曲　市

千　曲　市

自転車活用推進計画

令和３年３月改定

千　　曲　　市

－ 目　次 －

第１章 はじめに 1
１－１．計画策定の背景と目的 2
１－２．計画区域と計画期間 3
１－３．計画の位置付け 4
１－４．計画の策定体制 5
１－５．計画の策定過程 6
１－６．計画の構成 7
第２章 自転車を取り巻く情勢 9
２－１．全国的な動向 10
２－２．自転車の基本的な交通ルール 17
２－３．自転車のメリット 20
第３章 自転車利用の現状と課題 23
３－１．本市の概況 24
３－２．自転車利用環境の現状 32
３－３．自転車利用に関するアンケート調査 37
３－４．現状と課題の整理 48
第４章 目指すべき将来像・基本方針 49
４－１．目指すべき将来像 50
４－２．基本方針 51
第５章 自転車活用推進の具体施策 55
５－１．基盤整備 56
５－２．健康・環境 67
５－３．観光振興 69
５－４．交通安全 75
５－５．全体 79
第６章 推進体制・目標指標 83
６－１．推進体制 84
６－２．目標指標 85

第１章 はじめに

１－１．計画策定の背景と目的

１－２．計画区域と計画期間

１－３．計画の位置付け

１－４．計画の策定体制

１－５．計画の策定過程

１－６．計画の構成

１－１．計画策定の背景と目的

◇国では平成 29 年に「自転車活用推進法」が施行され、長野県では平成 31 年に「長野県自転車活用推進計画」が策定されるなど、全国的に多様な自転車の活用が進められている。

◇本計画は、自転車活用推進法に基づき、自転車の活用を推進することで、地域の活性化や市民の生活の質（QOL：Quality of Life※）の向上を図ることを目的に定めるものである。

・自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が利用できる、環境にも優しい身近な交通手段である。また、その活用は、健康づくり、観光振興や地域活性化にもつながるものであることから、自転車を活かしたまちづくりが注目されている。

・国では、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定するなど、自転車を取り巻く環境も大きく変化してきている。さらに、平成 29 年５月に「自転車活用推進法」が施行、平成 30 年６月には「自転車活用推進計画」が策定され、渋滞緩和や環境保全、健康増進、観光振興など、多様な自転車の活用が求められており、全国的に地方版自転車活用推進計画の策定が進められている。

・長野県では、平成 31 年３月に「長野県自転車活用推進計画」が策定、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」が施行されるなど、県全体として自転車利用環境整備を進める方針が示されている。また、令和元年６月に「Japan Alps Cycling プロジェクト」を設立し、オール長野で「サイクルツーリズムの聖地」となることを目指している。

・これらの国や長野県の動向を踏まえ、自転車の活用を推進するために「千曲市自転車活用推進計画」を策定する。本計画を策定、実現することで、地域の活性化を図るとともに、市民の生活の質（QOL：Quality of Life）の向上を図るものである。

・令和２年３月の当初計画では、自転車の活用を推進し、地域の喫緊の課題である観光振興を目的とした計画を策定した。令和３年３月の改定では、観光面だけでなく、まちづくり、健康や環境、交通安全などの他の視点も含めた総合的な自転車活用を推進するための計画として策定する。

※：「QOL：Quality of Life」とは、人生の内容の質や社会的にみた生活の質、どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているのか、ということを尺度として捉える概念。

１－２．計画区域と計画期間

１）計画区域

◇本計画の計画区域は、千曲市全域とする。

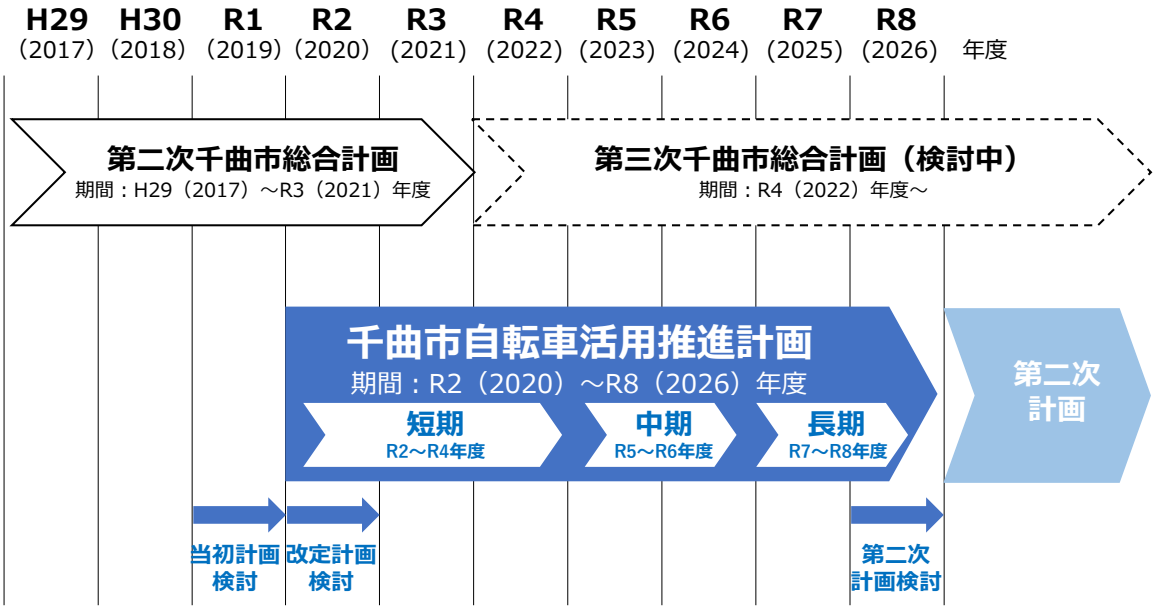
・本計画の計画対象区域は千曲市全域とし、市域を跨る取組については、適宜、長野県や近隣自治体と連携を図り、自転車の活用を推進することとする。

２）計画期間

◇本計画の計画期間は、令和２年度～令和８年度の７年間とする。

・本市の目指すべき将来像などを定めた最上位計画である「千曲市総合計画」を踏まえ、本計画の計画期間を令和２年度～令和８年度の７年間とする。

・令和２～４年度を「短期」、令和５～６年度を「中期」、令和７～８年度を「長期」とし、本計画に位置付ける自転車活用推進施策の実現を目指す。

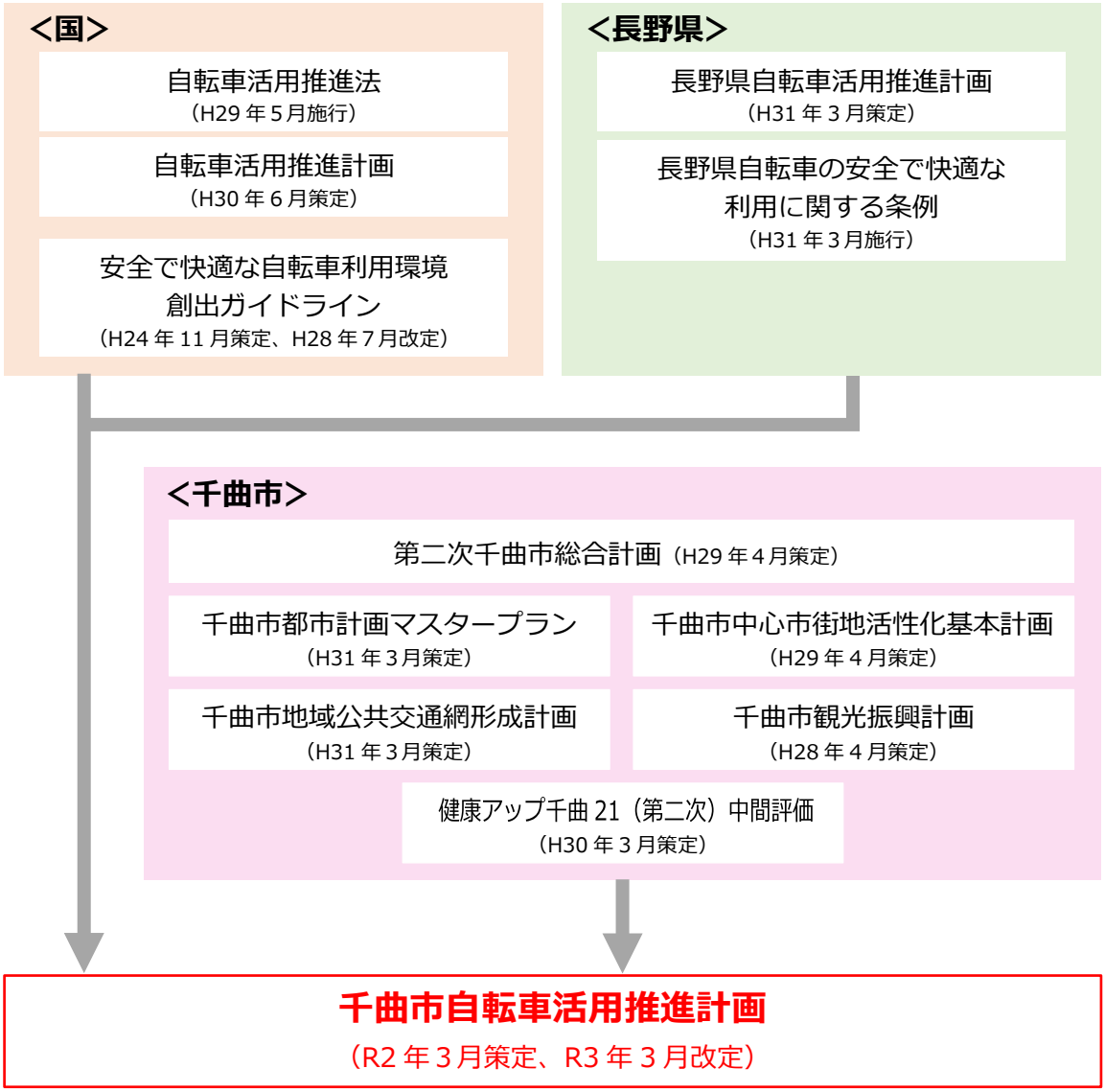


【計画期間】

１－３．計画の位置付け

◇本計画は、「第二次千曲市総合計画」を上位計画とし、まちづくりや交通、観光、健康に関する関連計画を踏まえて定める、本市の自転車政策に関する個別計画として位置付けるものである。

◇なお、本計画は、自転車活用推進法第 11 条第 2 項に基づく、市町村自転車活用推進計画として定めるものである。



【上位関連計画】

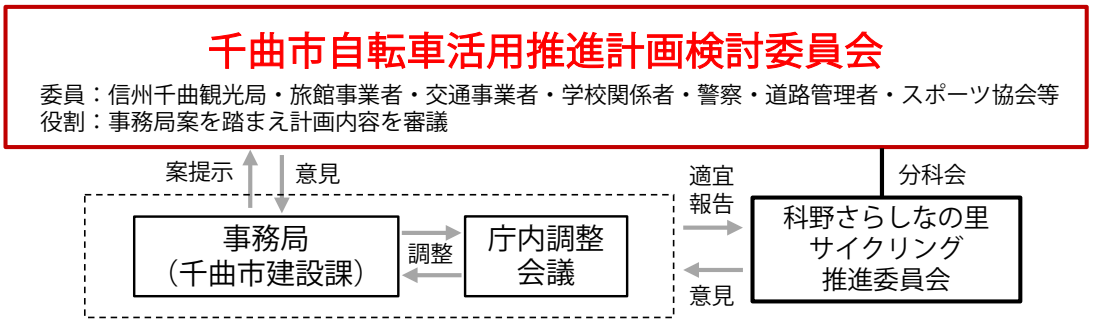
１－４．計画の策定体制

◇自転車施策に関連する各種団体により「千曲市自転車活用推進計画検討委員会」を組織し、委員会での審議結果などを踏まえ、本計画を策定した。

・本計画の策定にあたり、自転車施策に関連する（一社）信州千曲観光局や旅館事業者、交通事業者、学校関係者、警察、道路管理者などにより組織した「千曲市自転車活用推進計画検討委員会」を令和２年８月に設立した。委員会では、事務局からの提案を踏まえ、計画内容について審議し、本計画を策定した。

・また、本市では、平成 28 年８月に戸倉上山田温泉旅館組合や市内外の自転車愛好家、行政機関（長野県千曲建設事務所・千曲市）により構成される「科野さらしなの里サイクリング推進委員会」を設立し、継続的に千曲川サイクリングロードを軸としたサイクリング環境の検討、整備を行っている。この推進委員会は、計画検討委員会における観光面の分科会として位置付け、主に観光面における自転車活用を実践する役割を担う。

・計画策定の事務局は、千曲市建設課が担い、自転車施策に関連する庁内の様々な部局と連携するために庁内調整会議を設置し、関係課と調整した上で、計画案を作成した。



【計画の策定体制】

１－５．計画の策定過程

◇本計画の改定にあたっては、令和２年度に４回の千曲市自転車活用推進計画検討委員会、３回の庁内調整会議を開催し、議論・審議を行った。

【計画の策定過程】

年	月　日	会議・調査名	内容
令和元年度	11 月 19 日	**第 28 回科野さらしなの里サイクリング推進委員会**	・当初計画策定の流れ、検討スケジュールに関する協議
	1 月 28 日	**第 29 回科野さらしなの里サイクリング推進委員会**	・当初計画骨子案について協議
	2 月 25 日	**第 30 回科野さらしなの里サイクリング推進委員会**	・当初計画素案について協議
	3 月末日	**当初計画の策定**	
令和２年度	4 月	**当初計画の公表**	
	6 月 22 日	**第１回庁内調整会議**	・今年度策定する計画の視点や拡充内容などについて協議
	8 月 19 日	**第１回千曲市自転車活用推進計画検討委員会**	・市民・高校生アンケート調査の実施について協議
	8～9 月	市民・高校生アンケート調査の実施	
	10 月 16 日	**第２回庁内調整会議**	・目指すべき将来像・基本方針（素案）について協議
	11 月 5 日	**第２回千曲市自転車活用推進計画検討委員会**	
	12 月 10 日	**第３回庁内調整会議**	・改定計画（素案）について協議
	12 月 21 日	**第３回千曲市自転車活用推進計画検討委員会**	
	1 月 28 日～2 月 26 日	**パブリックコメント**	
	3 月 22 日	**第４回千曲市自転車活用推進計画検討委員会**	・改定計画（案）について協議
	3 月末日	改定計画の策定・公表	

１－６．計画の構成

◇本計画は下記の６章構成とする。第３章で市民・高校生アンケート調査結果などを踏まえた現状と課題を整理し、第４章で目指すべき将来像・基本方針を示し、自転車活用推進の具体施策については第５章で示す。

1 はじめに

2 自転車を取り巻く情勢

3 自転車利用の現状と課題

- **本市の概況**
  - ・人口、交通
  - ・観光入込客数
  - ・自転車分担率
  - ・自転車事故等
- **自転車利用環境の現状**
  - ・自転車通行空間整備
  - ・駐輪場整備
  - ・サイクリングコース整備
  - ・自転車交通安全教育等
- **アンケート調査結果**
  - ・自転車利用者の意識（ルールの認知状況、施策の満足度、今後求める施策等）
  - ・自転車通行経路等

4 目指すべき将来像・基本方針

5 自転車活用推進の具体施策

基盤整備　健康・環境　観光振興　交通安全

6 推進体制・目標指標

【計画の構成】

第２章 自転車を取り巻く情勢

２－１．全国的な動向

２－２．自転車の基本的な交通ルール

２－３．自転車のメリット

２－１．全国的な動向

１）近年の自転車関連の法令制定・改正状況

（１）法令の制定・改定の経緯

◇近年では、道路交通法の改正による自転車の歩道通行規定の明確化や、自転車ルール違反者に対する講習制度の導入などが進められ、自転車ルールを周知徹底するための制度が整備されてきている。また、平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、自転車ネットワーク計画の策定手順や自転車通行空間の整備方法が示されたことで、自転車が安全で快適に利用できる道路環境整備の基準が定められた。さらに、平成 29 年５月に「自転車活用推進法」が施行され、渋滞緩和や環境保全、健康増進、観光振興など、多様な自転車の活用が求められている。

【自転車関連の法令制定・改正状況】

年月	法令等の名称	内容
平成 20 年６月	改正道路交通法施行	◇普通自転車の歩道通行可要件の明確化
平成 23 年 10 月	警察庁通達	◇自転車は「車両」という基本的な考え方に基づき、自転車と歩行者の安全確保を目的とした対策を通達
平成 24 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの策定	◇自転車ネットワーク計画の策定手順や自転車通行空間の整備方法を明確化
平成 25 年 12 月	改正道路交通法施行	◇路側帯における自転車の左側通行を規定
平成 27 年６月	改正道路交通法施行	◇自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備（危険行為 14 類型を規定）
平成 28 年７月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定	◇自転車歩行者道の活用を整備形態の選択肢から除外 ◇路面表示の仕様の標準化等を追加
平成 29 年５月	自転車活用推進法施行	◇自転車専用道路の整備や駐輪場整備、交通安全に係る教育及び啓発、健康の保持増進などの 14 項目の基本方針を設定
平成 30 年６月	自転車活用推進計画策定（全国版の計画）	◇自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関して基本となる計画として策定（計画期間：H30 年度～R２年度）
令和２年６月	改正道路交通法施行	◇H27 年改正時の危険行為 14 類型に加え、あおり運転が「妨害運転」として追加

（２）安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

◇平成 24 年 11 月に国土交通省・警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、自転車の車道通行を前提とした自転車通行空間整備の標準的な考え方が提示された。また、平成 28 年 7 月の改定では、歩行者の安全確保の観点から、自転車の車道通行を大原則とする方針を強化している。

写真Ⅰ-1　自転車道の事例

写真Ⅰ-2　自転車専用通行帯の事例
（幅の全部をカラー化）

写真Ⅰ-3　自転車専用通行帯の事例
（幅の一部をカラー化）

写真Ⅰ-4　車道左側部の路肩内に矢羽根型の路面表示を設置した事例

写真Ⅰ-5　車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例（歩道のある道路）

写真Ⅰ-6　車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示を設置した事例（歩道のない道路）

【自転車通行空間の整備事例】

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7 改定版、国土交通省・警察庁）

（３）自転車活用推進法

◇平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行され、自転車専用道路の整備や駐輪場整備、交通安全に係る教育及び啓発、健康の保持増進等の 14 項目の基本方針を設定している。

◇平成 30 年 6 月には「自転車活用推進計画」が策定され（計画期間：平成 30 年度～令和 2 年度）、「都市環境」「スポーツ・健康」「観光」「交通安全」の４つの視点で目標を設定するとともに、自転車活用推進法における自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策を定めている。

【自転車活用推進計画における４つの目標】

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

1．自転車通行空間の計画的な整備推進
2．路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進
3．シェアサイクルの普及促進
4．地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
5．自転車の IoT 化の促進
6．まちづくりと連携した総合的な取組の実施

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

7．国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8．サイクルスポーツ振興の推進
9．自転車を活用した健康づくりの推進
10．自転車通勤等の促進

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

11．国際的なサイクリング大会等の誘致
12．世界に誇るサイクリング環境の創出

目標４：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13．安全性の高い自転車普及の促進
14．自転車の点検整備の促進
15．自転車の安全利用の促進
16．学校における交通安全教育の推進
17．自転車通行空間の計画的な整備推進
18．災害時における自転車活用の推進

（４）長野県自転車活用推進計画

◇平成 31 年３月に、長野県では「長野県自転車活用推進計画」が策定され、「安全・安心」「利用環境」「健康・環境負荷」「観光」の視点で自転車を活用することを位置付けている。また、令和元年６月に「Japan Alps Cycling プロジェクト」を設立し、オール長野で「サイクルツーリズムの聖地」となることを目指している。

安全安心

実施すべき施策

1 学校・事業所における交通安全教育を推進します。(学校における交通安全教育充実等)
2 自転車通行ルールを守る県民意識を高めます。(特に冬期の安全利用啓発等)
3 安全性の高い自転車の普及を促進します。(自転車貸付業者の登録制度等)
4 災害時における自転車活用を推進します。

利用環境

実施すべき施策

5 自転車通行空間のネットワーク化と広域的な整備を推進します。
・自転車専用通行帯や路面標示などによる市街地のネットワーク整備
・県１周『Japan Alps Cycling Road（ジャパン アルプス サイクリング ロード）』の整備（諏訪・北アルプス地域から先行着手）
・千曲川サイクリングロード・あづみ野やまびこ自転車道といった既存自転車道リニューアル 等
6 地域のニーズに応じた駐輪場の整備を促進します。
7 レンタルサイクル・シェアサイクルの普及を推進します。
8 違法駐車取締りを推進します。

健康 環境負荷

実施すべき施策

9 自転車による健康づくりを推進します。（信州ACE（エース）プロジェクト推進、自転車の機会増等）
10 環境負荷の低い交通手段への転換を図ります。
11 豊かな自然環境と自転車が共存できる環境を構築します。
（自然公園等におけるマウンテンバイクの適正な利用に向けた地域ルールづくり）

観光

実施すべき施策

12 サイクルツーリズムが楽しめる基盤づくりを進めます。
（官民連携のサイクルツーリズム推進組織立上げ、一元的な情報発信ウェブサイトの構築等）
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・高付加価値化を進めます。

【長野県自転車活用推進計画の実施すべき施策】

出典：長野県自転車活用推進計画（H31.3、長野県）より作成

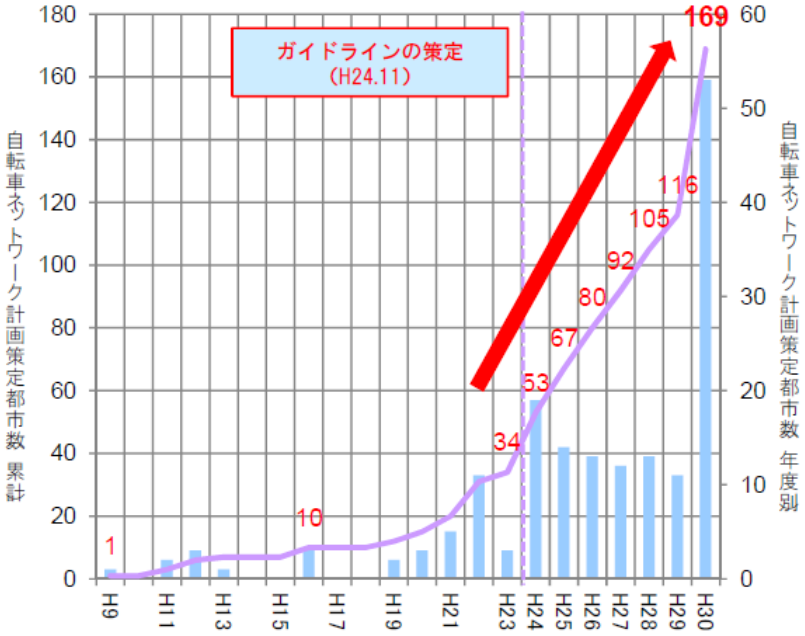
【Japan Alps Cycling プロジェクトの案内看板】

<Japan Alps Cycling プロジェクト>

・自転車を通じて長野県の魅力を発信していく団体として設立。
・日本アルプスの景観を核にした、長野県を一周する「Japan Alps Cycling Road」を整備（諏訪・北アルプス地域から先行着手し、全体で約 800km を予定）。
・山岳や高原など長野県の特徴を活かしたコースによる自転車を活用した観光地域づくりを目指している。

2）自転車通行空間の整備状況

◇平成 31 年３月時点で、自転車ネットワーク計画策定都市数は 169 自治体（DID を有する市区町村の約 20%）となっている。また、自転車通行空間の整備状況では、歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約 2,260km となっている。



【自転車ネットワーク計画策定都市数の推移】

出典：国土交通省道路局調べ（H31.３時点）

（km）

歩行者と分離された自転車通行空間				
自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在※1	計
70	160	480	1,540	2,260

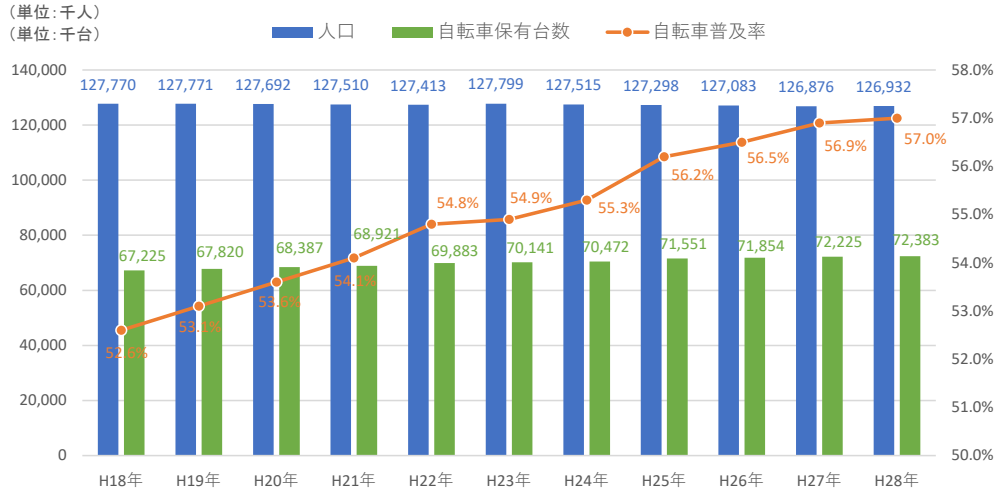
※1．矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。
※2．整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

【歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況】

出典：国土交通省道路局・警察庁交通局調べ（H31.３時点）

３）自転車の普及状況

◇国内の自転車保有台数は、平成 18 年の 6,722.5 万台から平成 28 年の 7,238.3 万台と年々上昇している。また、全国的な自転車の普及率も、平成 18 年の 52.6%から平成 28 年の 57.0%と６割程度に上昇している。

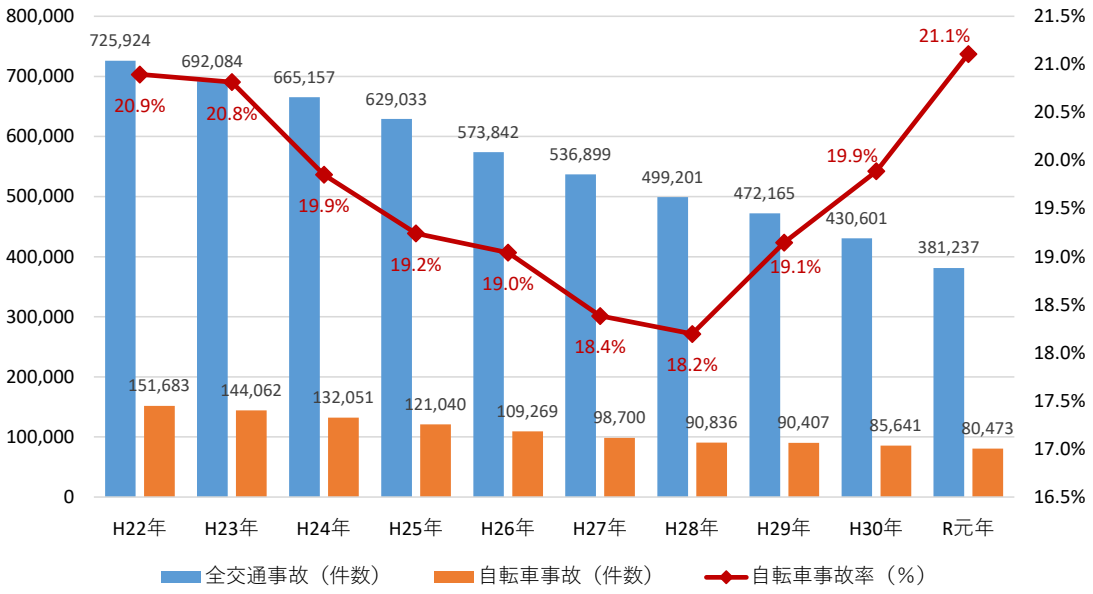


【自転車の普及率】

出典：第１回自転車の活用推進に向けた有識者会議（国土交通省）資料より作成

４）自転車事故の発生状況

◇国内の自転車事故件数は、平成 22 年の 151,683 件から令和元年の 80,473 件と 10 年前から 47%減少している一方で、自転車事故率は、近年増加傾向にある。



【全交通事故と自転車事故の発生状況】

出典：「交通事故の発生状況（警察庁）」より作成

5）全国的な自転車条例の策定状況

◇近年、全国の地方自治体において自転車関連条例の制定・施行が進められている。特に、条例では、自転車損害賠償責任保険の加入やヘルメット着用の義務化、努力義務化が位置付けられている。

【近年の主な自転車関連条例の事例】

自治体名	自転車損害賠償責任 保険加入	ヘルメットの着用
北海道	自転車利用者　：努力義務化 自転車貸付業者：義務化	努力義務化
仙台市	自転車利用者　　：義務化 事業者・自転車貸付業者：努力義務化	努力義務化
長野県	義務化	-
富山県	努力義務化	-
金沢市	義務化	努力義務化 ・保護者（中学生以下の子に対して） ・高齢者（70 歳以上の方に対して）
名古屋市	自転車利用者：義務化 事業者　　：努力義務化	努力義務化 ・65 歳以上
京都府	義務化	義務化 ・保護者と一緒に同乗する 6 歳未満
兵庫県	自転車利用者・事業者：義務化	努力義務化 ・保護者（幼児又は児童に対して） ・高齢者

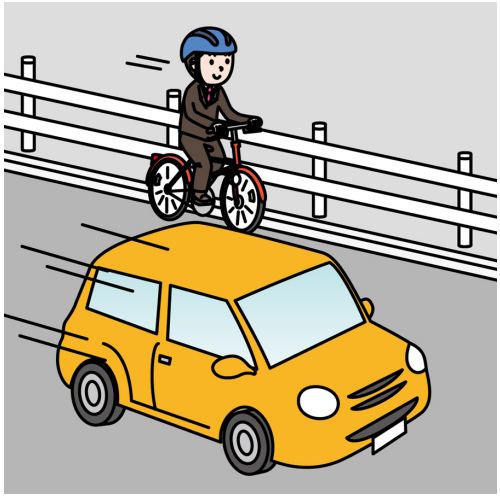
２－２．自転車の基本的な交通ルール

１）自転車は車両

◇道路交通法において、自転車は軽車両と位置付けられ、軽車両は車両の一つと位置付けられており、自転車も原則、車道を通行することとなる。

◇また、自転車は軽車両であることから、車道を通行する場合は、車道の左側端を通行しなければならない。

【根拠規定】道路交通法第 17 条、第 17 条の２、第 18 条、第 20 条、第 63 条の３
【罰 則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等



【原則、車道を通行する自転車】
出典：内閣府 HP

２）歩道通行は例外

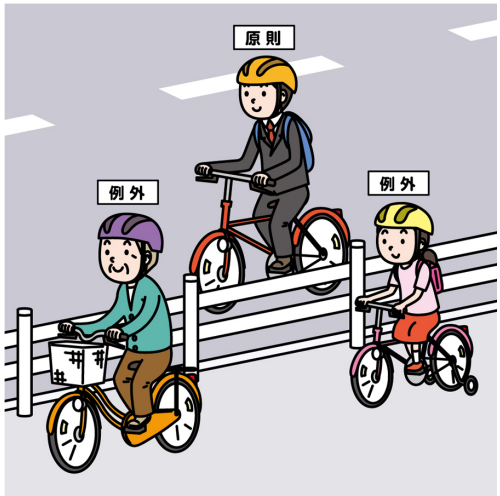
◇自転車が例外的に歩道を通行できるのは、以下の場合に限られる。それ以外の場合は、車道を通行しなければならない。

①道路標識等により、自転車が歩道を通行できるとされている場合

②自転車の運転者が、13 歳未満の児童や幼児、70 歳以上の高齢者等、自転車により車道を通行することが危険と認められる場合

③車道や交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するために、やむを得ないと認められる場合

【根拠規定】道路交通法第 63 条の４
【罰 則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金（歩道通行要件を満たさないにもかかわらず歩道を通行した場合）等



【自転車は車道が原則、歩道は例外】
出典：内閣府 HP

3）その他自転車の安全ルール

（1）飲酒運転は禁止

◇酒気を帯びて自転車を運転してはならない。また、酒気を帯びている者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供したりしてはならない。

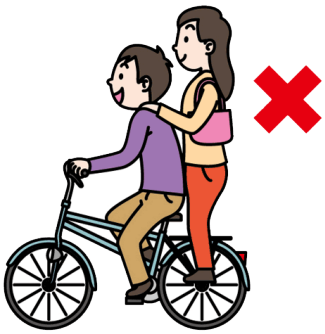
【根拠規定】道路交通法第 65 条
【罰　則】5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金（酒酔い運転を行った場合等）等

【飲酒運転は禁止】
出典：内閣府 HP

（2）二人乗りは禁止

◇自転車は原則として二人乗りをしてはならない。

【根拠規定】道路交通法第 55 条、第 57 条
都道府県公安委員会規則
【罰　則】5 万円以下の罰金等

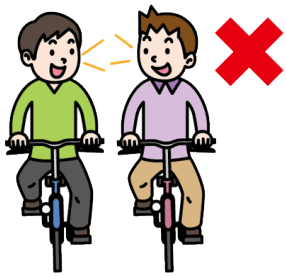


【二人乗りは禁止】
出典：内閣府 HP

（3）並進は禁止

◇自転車は、道路標識等により認められている場合を除き、他の自転車と並進してはならない。

【根拠規定】道路交通法第 19 条、第 63 条の 5
【罰　則】2 万円以下の罰金又は科料



【並進は禁止】
出典：内閣府 HP

（4）夜間はライトを点灯

◇自転車は、夜間にライトを点灯しなければならない。また、反射器材を備えていない自転車（尾灯をつけているものを除く。）を夜間に運転してはならない。

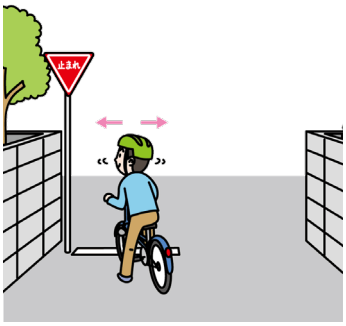
【根拠規定】道路交通法第 52 条、第 63 条の 9
道路交通法施行令第 18 条
道路交通法施行規則第 9 条の 4
都道府県公安委員会規則
【罰　則】5 万円以下の罰金等

【夜間はライトを点灯】
出典：内閣府 HP

（５）道路標識等に従い一時停止

◇自転車は、道路標識等により一時停止すべきとされているときは、一時停止しなければならない。

【根拠規定】道路交通法第 43 条
【罰 則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

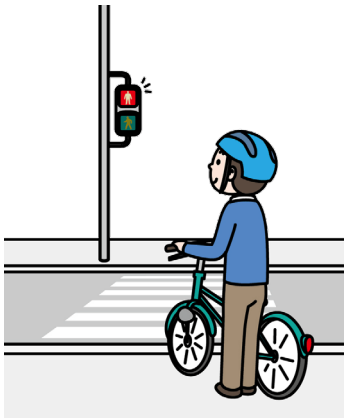


【道路標識等に従い一時停止】
出典：内閣府 HP

（６）信号機に従う

◇自転車は、道路を通行する際は、信号機等に従わなければならない。特に、横断歩道を進行して道路を横断する場合や、歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の標示のある場合は、歩行者用信号機に従わなければならない。

【根拠規定】道路交通法第７条
道路交通法施行令第２条
【罰 則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等



【信号機に従う】
出典：内閣府 HP

（７）児童・幼児のヘルメットの着用

◇児童・幼児を保護する責任のある者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときはヘルメットをかぶらせるように努めなければならない。

【根拠規定】道路交通法第 63 条の 11

【児童・幼児のヘルメットの着用】
出典：内閣府 HP

2－3．自転車のメリット

1）健康増進に効果的

◇厚生労働省では、身体活動や運動の重要性について普及啓発を推進するために、平成 25 年に取りまとめた「健康づくりのための身体活動基準 2013」において、日常生活で体を動かす具体例として「自転車に乗る」ことを掲げており、自転車は適度な運動強度を維持しやすい身体活動となっている。

【自転車を利用した身体活動の例とメッツ※数】

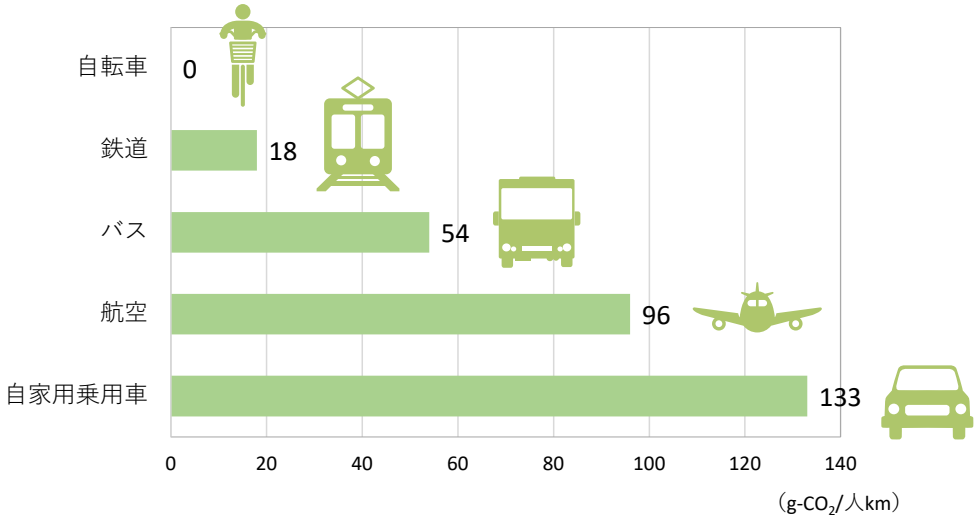
身体活動	メッツ数
電動アシスト付き自転車に乗る	3.0 メッツ
楽に自転車に乗る（8.9km／時）	3.5 メッツ
自転車に乗る（≒16km／時未満、通勤）	4.0 メッツ
サイクリング（約 20km／時）	8.0 メッツ

出典：厚生労働省資料「健康づくりのための身体活動基準 2013」より作成

※：「メッツ」とは、身体活動の強さを安静時の何倍に相当するかで表す単位。

2）環境にやさしい

◇自転車は、車のように二酸化炭素（CO_2）をはじめとした大気汚染物質を排出しないため、地球環境にやさしい乗り物となっている。



【輸送量あたりの二酸化炭素の排出量】

出典：国土交通省資料「運輸部門における二酸化炭素排出量（2018 年度）」より作成

３）経済効果

◇サイクルツーリズムの経験者※は年間で約 1,500 万人、その推定市場規模は年間で約 1,200 億円と有望な市場の一つになっている。

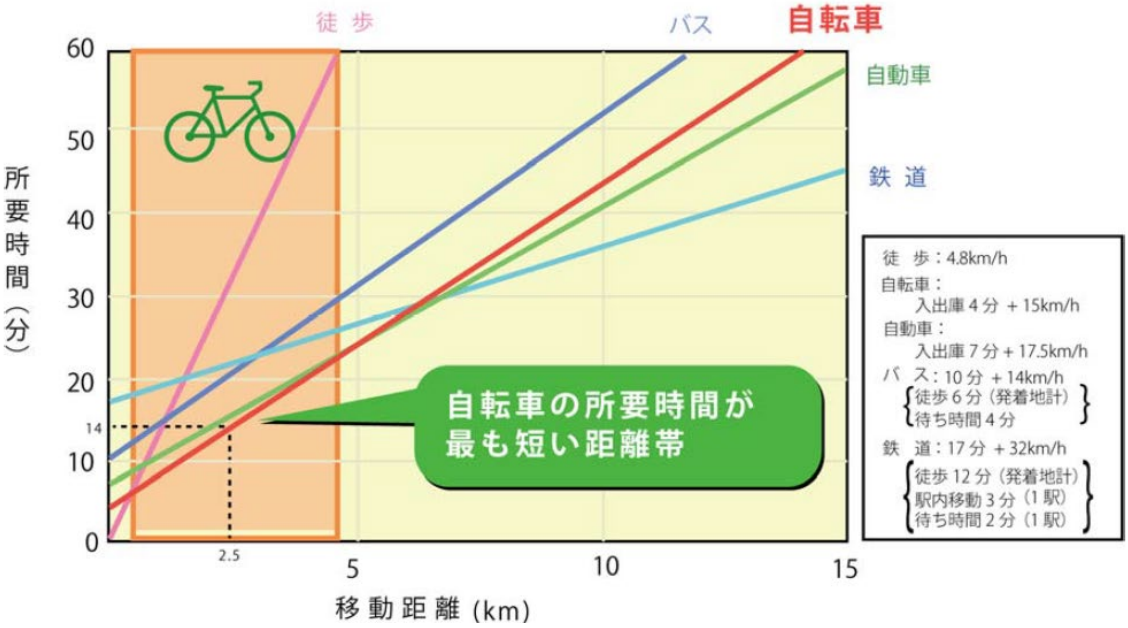
【サイクルツーリズムの経験者と市場規模】

出典：「サイクリスト国勢調査 2018（(一社）ルーツ・スポーツ・ジャパン)」より作成

※：1 年以内に「生活圏ではない地域」を訪れ自転車で走った経験者。

４）近距離移動に最適

◇自転車は、約 500m から 5km 弱の距離において、徒歩や自動車、バス、鉄道のどの交通手段よりも目的地までの所要時間が短く、優位性が高くなっている。



【交通手段別の移動距離と所要時間の関係】

出典：自転車通勤導入に関する手引き（R1.5 自転車活用推進官民連携協議会）

5）コロナ禍における３密回避

◇政府の「新型コロナウイルス感染症対策本部」により決定された「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和２年３月 28 日決定、随時改定）において、自転車通勤の推進を位置付けており、感染症対策として３密（密閉、密集、密接）を回避する有効な手段と位置付けられている。

「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（抜粋）

三 新型コロナウイルス感染症対策の実施に関する重要事項
（3）まん延防止
4）職場への出勤等
① 特定警戒都道府県は、事業者に対して、以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
・職場に出勤する場合でも、時差出勤、自転車通勤等の人との接触を低減する取組を引き続き強力に推進すること。
② 特定警戒都道府県以外の特定都道府県は、今後、持続的な対策が必要になると見込まれることを踏まえ、事業者に対して、以下の取組を行うよう働きかけを行うものとする。
・引き続き、在宅勤務（テレワーク）を推進するとともに、職場に出勤する場合でも、ローテーション勤務、時差出勤、自転車通勤等の人との接触を低減する取組を推進すること。
③ 政府及び地方公共団体は、在宅勤務（テレワーク）、ローテーション勤務、時差出勤、自転車通勤等、人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。

6）緊急事態宣言解除後の都道府県における取組等
（職場への出勤等）
・事業者に対して、引き続き、在宅勤務（テレワーク）、時差出勤、自転車通勤等、人との接触を低減する取組を働きかけるとともに、職場や店舗等に関して、業種ごとに策定される感染拡大予防ガイドライン等の実践をはじめとして、感染拡大防止のための取組が適切に行われるよう働きかけること。

【「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」における位置付け】

出典：厚生労働省 HP

第３章 自転車利用の現状と課題

３－１．本市の概況

３－２．自転車利用環境の現状

３－３．自転車利用に関するアンケート調査

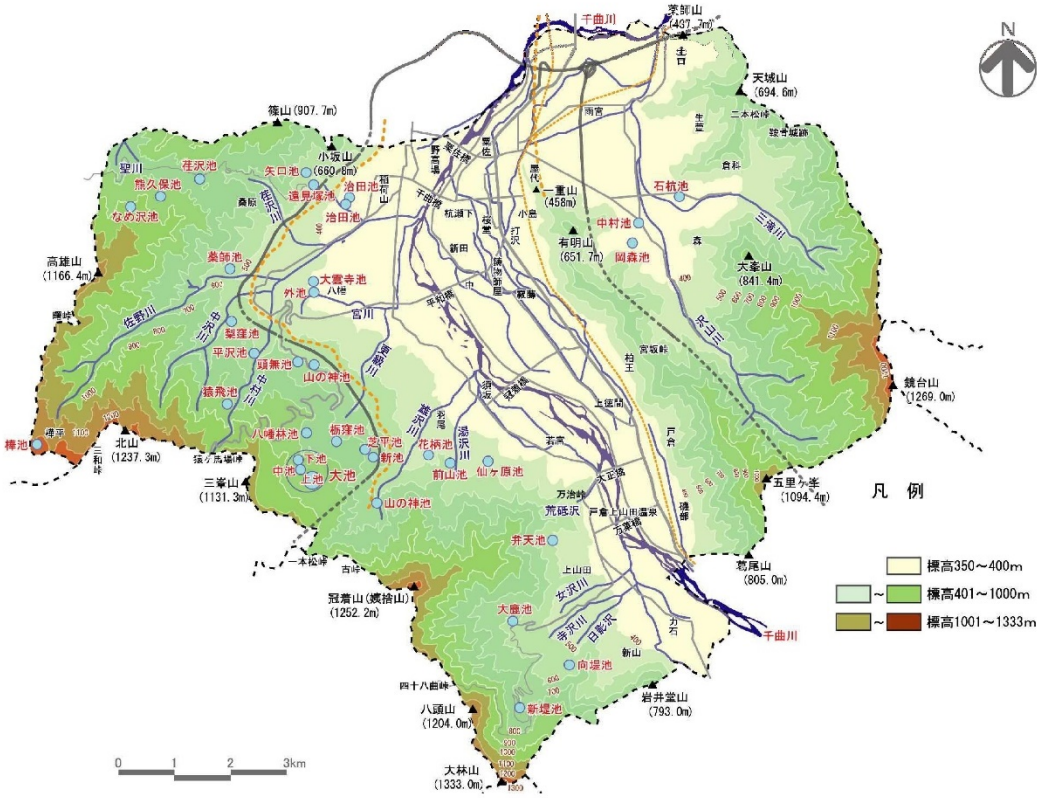
３－４．現状と課題の整理

３－１．本市の概況

１）地勢

◇本市は、東西約 15km、南北約 14km で面積は 119.79km^{2}である。標高の最高地点は、市南端の大林山(1,333m)、最低地点は市北東部の雨宮地区の水田(353m)で、その標高差は980mである。市の境界はほぼ里山に囲まれ、市の中央を千曲川が南北に貫流している。

総面積	119.79km^2（11,979ha）
最高地	1,333.0m（大林山山頂）
最低地	353.36m（雨宮字起返下ノ割の水田）
主な山	岩井堂山、大林山、八頭山、冠着山、三峯山、北山、高雄山、篠山、薬師山、天城山、鏡台山、五里ケ峯、葛尾山、大峯山、有明山、一重山
主な川	千曲川、沢山川、三滝川、佐野川、中沢川、中村川、荏沢川、更級川、宮川、雄沢川、湯沢川、荒砥沢川、女沢川、日影沢
主な池	大池（上池、中池、下池）、八幡林池、大雲寺池、荏沢池、治田池、石杭池



【地　勢】

出典：第二次千曲市環境基本計画より作成

２）地域資源

◇本市は、古くは「科野の国」の交通・文化の中心地として、平安時代から江戸時代には文人墨客の憧れの地「さらしな」として知られ、国指定の史跡「埴科古墳群森将軍塚古墳」や名勝「姨捨(田毎の月)」、重要文化的景観「姨捨の棚田」、稲荷山重要伝統的建造物群保存地区、城山史跡公園「荒砥城跡」、開湯 120 年を超える「戸倉上山田温泉」などの豊かな歴史文化資源が点在しており、令和２年６月には「月の都 千曲」として日本遺産に認定されている。その他にも、一目十万本といわれる「あんずの里」のあんずの実や加工品をはじめ、おしぼりうどん、千曲ワインなど、多彩な食文化も有している。

【埴科古墳群森将軍塚古墳】

【重要文化的景観「姨捨の棚田」】
出典：信州千曲観光局より提供

【稲荷山重要伝統的建造物群保存地区】

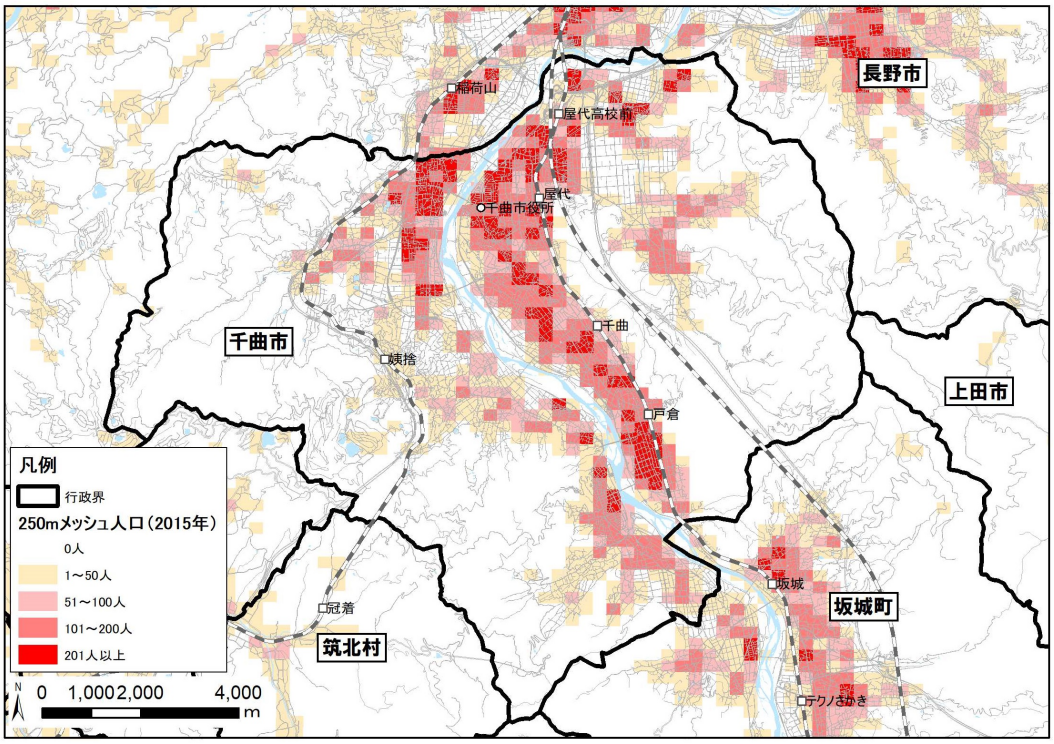
【城山史跡公園「荒砥城跡」】

【戸倉上山田温泉】

【あんずの里】
出典：信州千曲観光局より提供

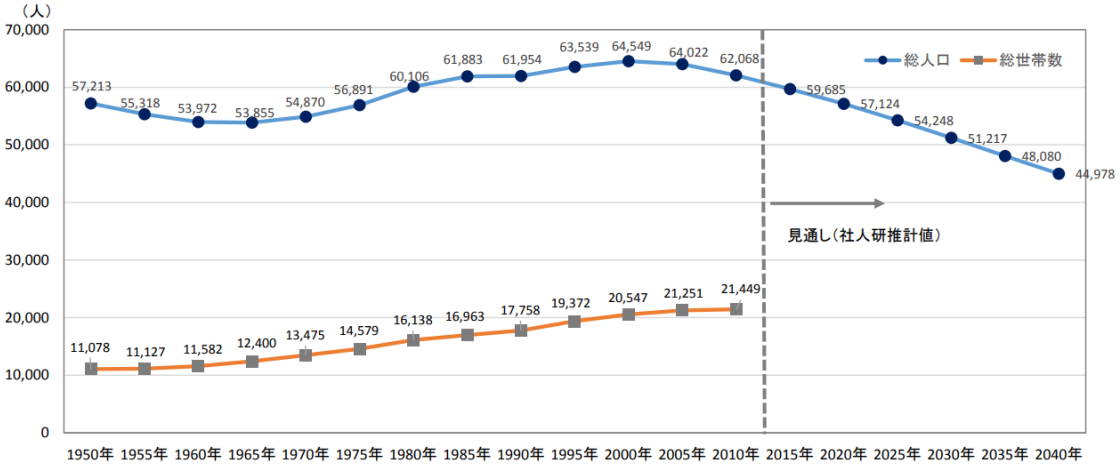
3）人口

◇千曲川東側のしなの鉄道沿線における人口が多く、特に屋代駅や市役所周辺など、市の北部に多くの人口が分布している。また、平成 12（2000）年をピークに人口は減少傾向にあり、令和 22（2040）年には約 45,000 人程度まで減少すると推計されている。



【H27 年の人口分布】

出典：H27 年国勢調査より作成



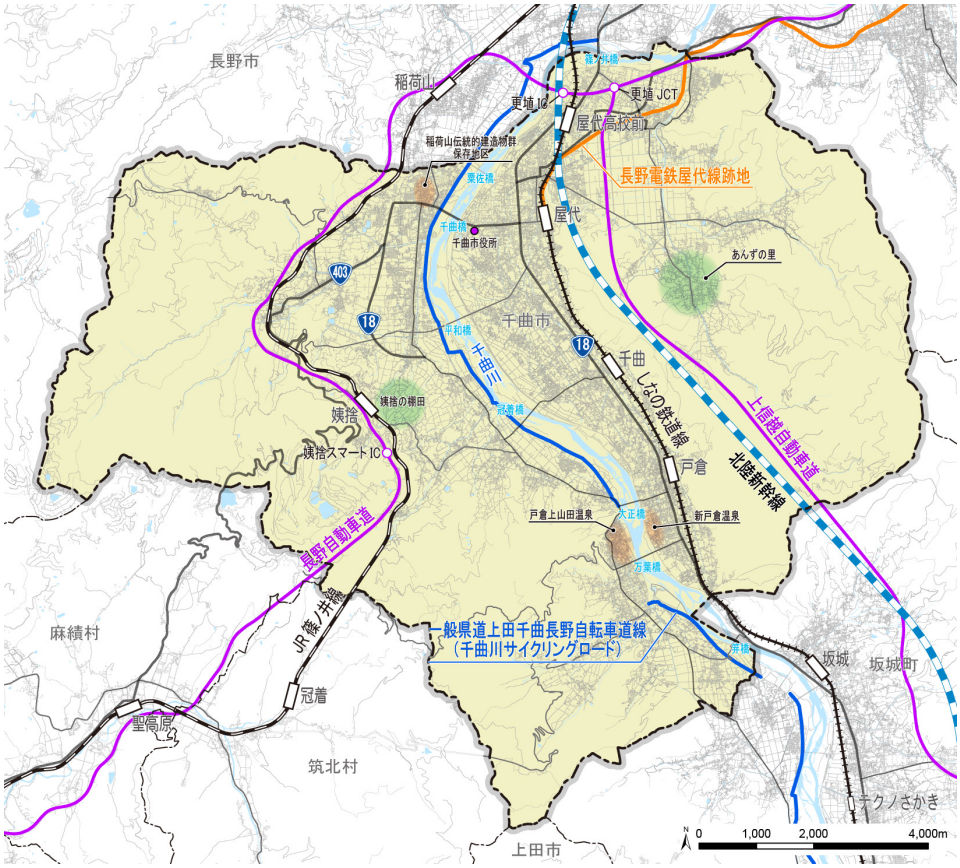
出典：2010 年まで国勢調査（2005 年までは 2009 年 10 月 1 日の境域による）
国立社会保障・人口問題研究所　『日本の地域別将来推計人口』2013 年 3 月をベースに再計算

【人口・世帯数の推移と見通し】

出典：千曲市人口ビジョン（H28.2）

４）交通

◇本市は、盛んな人・物の交流が活力を生み出してきた交通利便性の高い地であり、昔から「交通の要衝」として発展してきた。しなの鉄道が市中心部を南北に運行しており、西部に JR 篠ノ井線が運行している。また、長野自動車道の更埴 IC や姨捨スマート IC、長野自動車道と上信越自動車道を結ぶ更埴 JCT があり、広域道路の結節点にもなっている。さらに、千曲川沿いには、長野市や坂城町、上田市を結ぶ一般県道上田千曲長野自転車道線（千曲川サイクリングロード）があり、千曲川や周囲の山々を望みながらサイクリングができる環境が整備されている。一方で、市内の周遊や駅と観光資源を繋ぐ交通が少ない状態である。



【道路網・鉄道網】

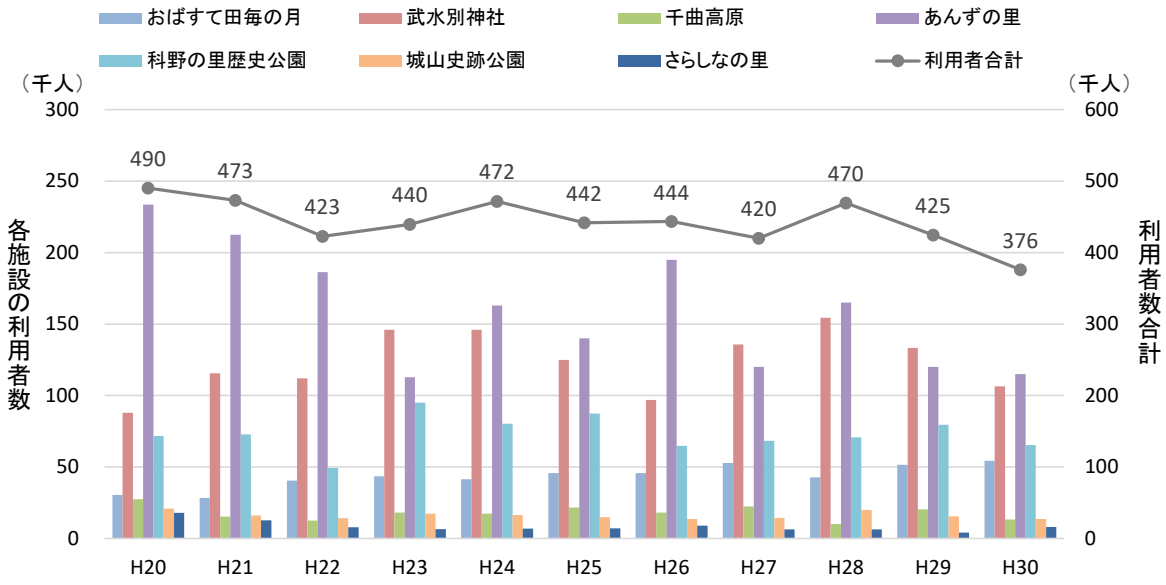
【JR 篠ノ井線 姨捨駅】

【しなの鉄道 戸倉駅】

5）観光動向

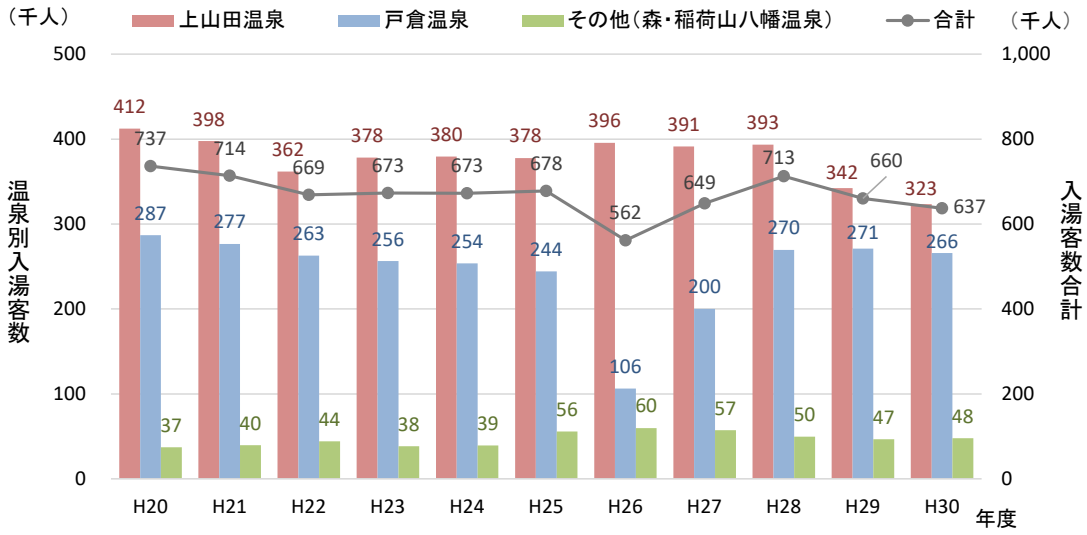
◇市内観光施設の合計利用者数は、過去 10 年では 45 万人前後で推移しているものの、平成 30 年は 37.6 万人となり、減少傾向となっている。施設別では、あんずの里、武水別神社の利用者が多く、観光誘客に貢献している。

◇市内温泉の入湯客数は、戸倉温泉において平成 26～27 年度を除き 27 万人前後で推移しているものの、上山田温泉では過去 10 年で約 7 万人減少（平成 21 年度：39.8 万人→平成 30 年度：32.3 万人）している。



【市内観光施設の利用者数】

出典：千曲市統計書より作成

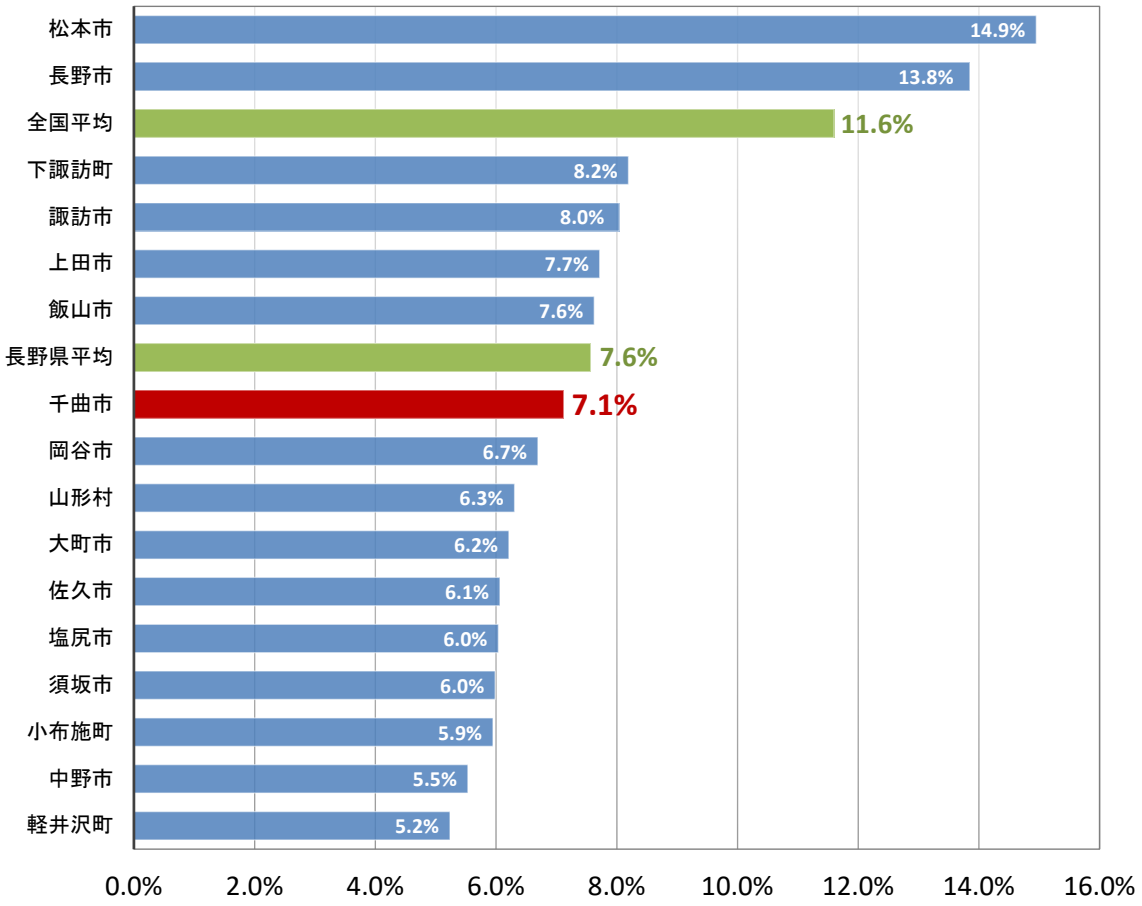


【市内温泉の入湯客数】

出典：千曲市統計書より作成

６）自転車分担率

◇平成 22 年における、通勤通学時に自転車を代表交通手段として利用する割合は、千曲市が 7.1%であり、長野県内の概ね平均的な自転車利用状況である。長野県内で全国平均の 11.6%を超える自治体は、松本市と長野市の２市のみとなっている。



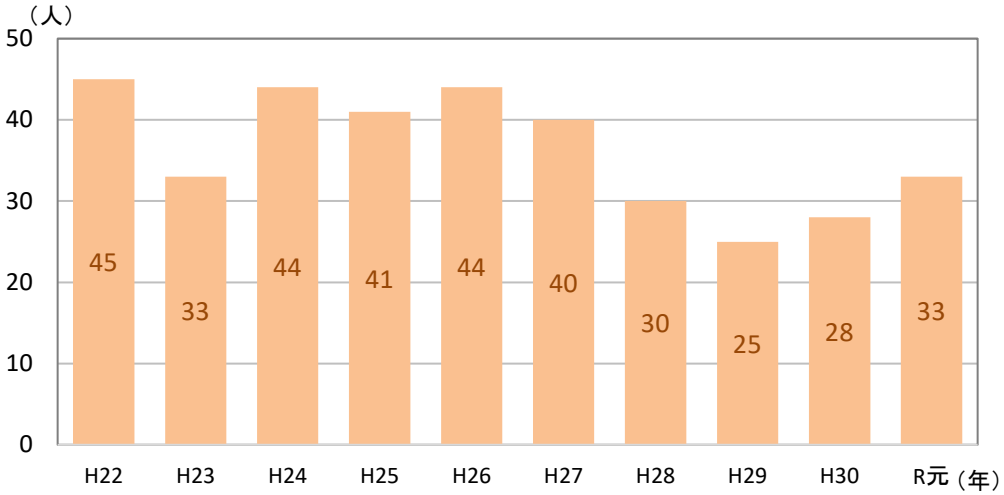
【長野県内自治体の通勤通学時自転車利用分担率（分担率 5%以上の自治体）】

出典：H22 年国勢調査より集計

7）自転車事故発生状況

（1）自転車事故件数

◇自転車事故件数は、平成 22～27 年まではほぼ横ばいで推移していたが、平成 28 年以降は減少し、近年は 30 件前後で推移している。

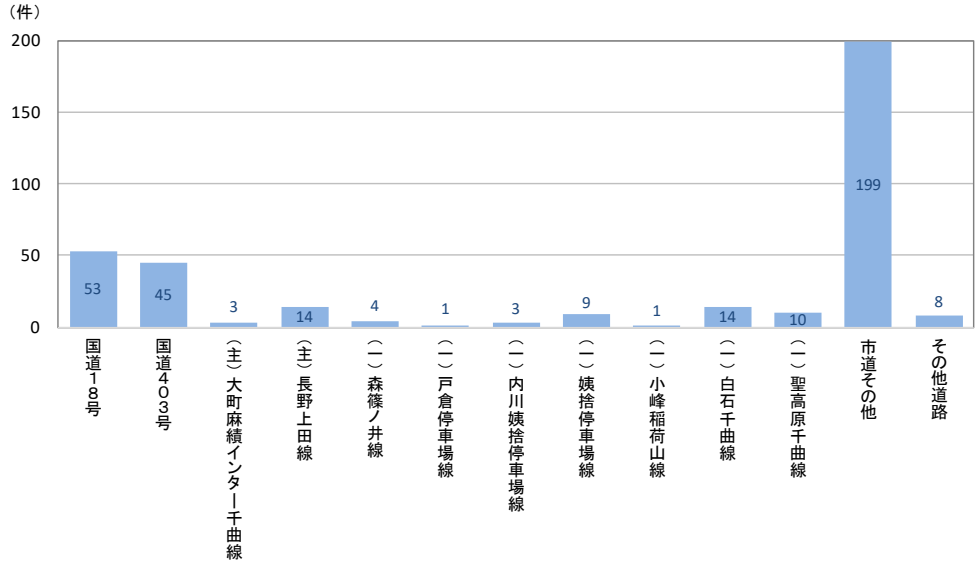


【自転車事故件数の推移】

出典：長野県警察本部提供資料より作成

（2）道路別の自転車事故の死傷者数

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

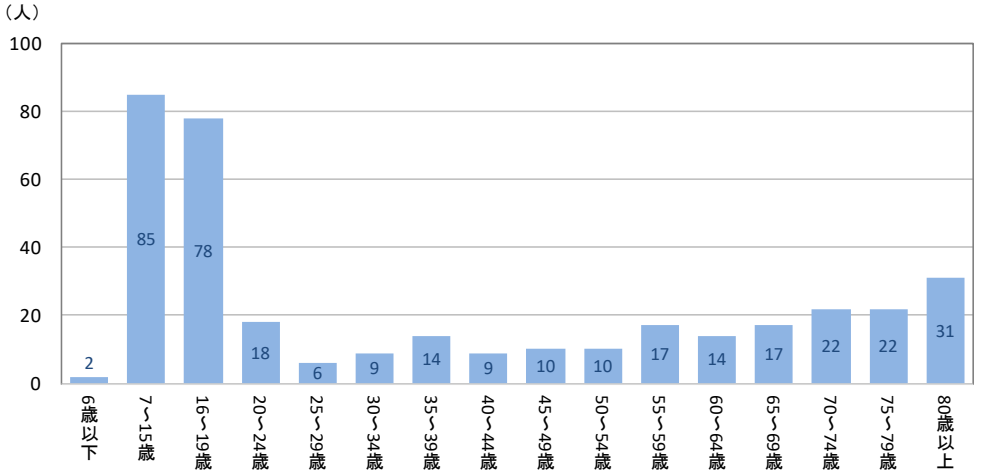


【道路別の自転車事故の死傷者数（H22-R 元年の合計）】

出典：長野県警察本部提供資料より作成

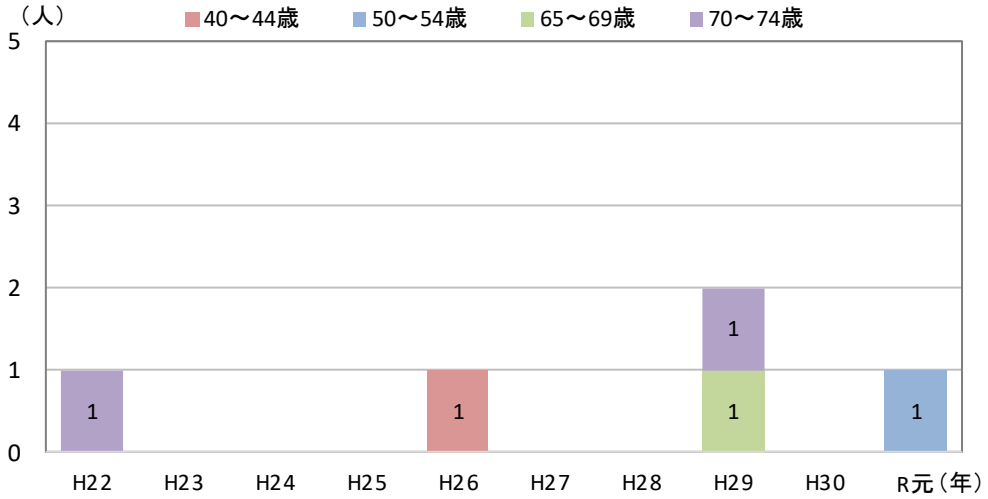
（３）年齢別の自転車事故の死傷者数

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



【年齢別の自転車事故の死傷者数（H22-R 元年の合計）】

出典：長野県警察本部提供資料より作成



【年齢別の自転車事故の死者数（H22-R 元年の合計）】

出典：長野県警察本部提供資料より作成

3－2．自転車利用環境の現状

1）自転車通行空間の整備状況

◇国道 403 号の市役所前交差点付近から消防署入口交差点付近（約 400m）において、自転車通行帯を整備し、自転車の車道通行を促進しており、通勤通学などの自転車利用者が通行している。

【国道 403 号の自転車通行帯】

【自転車通行帯の通行状況】

2）駐輪環境の整備状況

◇しなの鉄道屋代高校前駅、屋代駅、千曲駅、戸倉駅の各駅において駐輪場を整備しており、十分な駐輪台数を確保している。また、令和元年 10 月からは、駐輪場の無料化を開始し、市民の自転車利用の促進を目指している。

【しなの鉄道駅における駐輪場整備状況】

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

【屋代駅前駐輪場】

３）サイクリングコースの整備

◇本市の中央を南北に流れる千曲川の堤防沿いには、上田市を起点とし、長野市へ通じる全長23.4km の一般県道上田千曲長野自転車道線（千曲川サイクリングロード）が整備されている。千曲川サイクリングロードは、長野県が計画する「Japan Alps Cycling Road」のモデルルートに指定され、サイクリングだけでなく、通勤通学などの日常的な自転車利用でも通行されている。

◇科野さらしなの里サイクリング推進委員会では、千曲川サイクリングロードを軸として、観光地を巡るコースやヒルクライムコースなど、初級・中級・上級に分けて、様々なレベルのサイクリストが楽しむことができる９本のサイクリングコースを設定している。

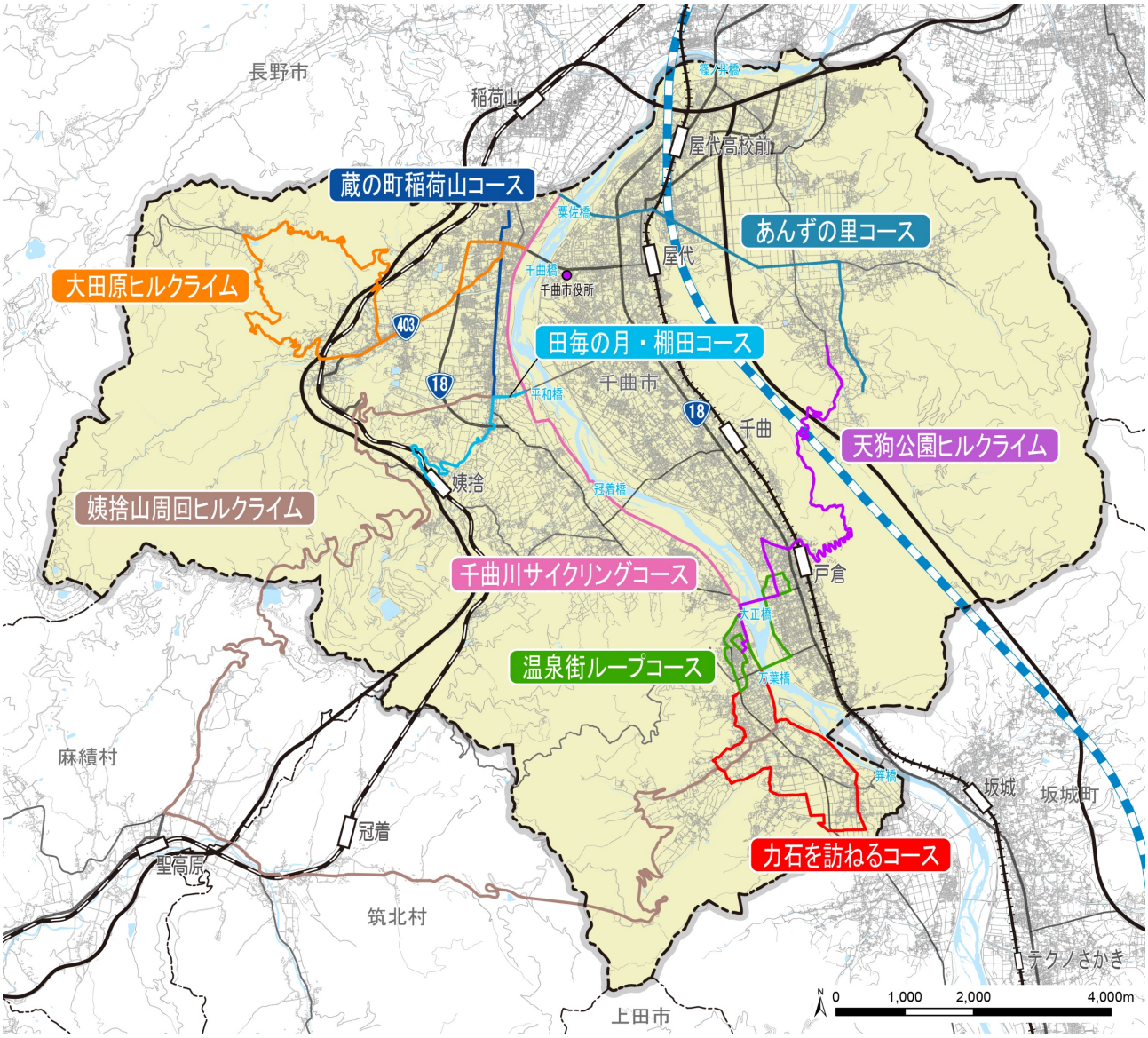
◇各サイクリングコースでは、サイクリストがコース上で迷わないように、案内看板や路面表示などの整備を進めるとともに、戸倉上山田温泉にはサイクリングコース全体を案内する看板を設置している。一方で、近隣市町村への案内が不連続な区間があり、一部区間では舗装が劣化し走行しにくいなどの課題もある。

【千曲川サイクリングロードの路面表示】

【サイクリングコースの案内看板】

【サイクリングコース全体の案内看板】

【舗装の劣化状況】



【サイクリングコース位置図】

【サイクリングコースの一覧】

	コース名	区分	距離	所要時間	消費カロリー
A	千曲川サイクリングコース	基幹	8.7km	41 分	171kcal
B	温泉街ループコース	初級	3.6km	30 分	122kcal
C	力石を訪ねるコース	初級	9.3km	1 時間 00 分	248kcal
D	蔵の町稲荷山コース	中級	9.4km	51 分	398kcal
E	田毎の月・棚田コース	中級	9.5km	52 分	406kcal
F	あんずの里コース	中級	15.4km	1 時間 26 分	675kcal
G	天狗公園ヒルクライム	上級	10.1km	1 時間 01 分	893kcal
H	姨捨山周回ヒルクライム	上級	38.1km	4 時間 00 分	3,526kcal
I	大田原ヒルクライム	上級	33.1km	3 時間 40 分	3,231kcal
合計			137.2km	14 時間 01 分	9,670kcal

４）サイクリングマップの作成

◇科野さらしなの里サイクリング推進委員会では、サイクリングコースをとりまとめたサイクリングマップを作成し、観光案内所や旅館などで配布している。サイクリングマップは、日本語だけでなく英語や繁体語版もあり、インバウンドの旅行客にも対応している。

【サイクリングマップ】

５）サイクリングイベントの開催

◇市内では、戸倉上山田温泉周辺をガイド付きで案内する「ずくだしエコツアー」、姨捨の棚田の坂道を駆け上がる「姨捨棚田ヒルクライム」、レトロな自転車で温泉街をポタリングする「北国街道ポタリング」など、民間が中心となり自転車関連のイベントを開催している。

【ずくだしエコツアー】

【姨捨棚田ヒルクライム】

出典：姨捨ゲストハウスなからやより提供

6）サイクリストの受入環境

◇科野さらしなの里サイクリング推進委員会では、サイクリング拠点の掘り起こしを行い、「自転車の駅」として認定した上で、サイクルスタンドや自転車修理工具などを設置し、サイクリストの受入環境を整備している（令和元年度時点：4 件指定済み）。

【「自転車の駅」認定看板】

【サイクルスタンド】

7）自転車交通安全教育などの実施状況

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

【自転車交通安全教育の実施状況】

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

8）千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例

◇平成 20 年 4 月に「千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」を施行し、自転車の安全利用及び駐車対策を推進することで、安全で快適なまちづくりを目指している。

３－３．自転車利用に関するアンケート調査

１）アンケート調査概要

（１）調査目的

◇本計画の改定にあたり、市民や高校生の日常的な自転車利用実態を把握するとともに、自転車利用に対する意識や今後の施策に対する要望を把握し、計画改定の基礎データとするために、アンケート調査を実施した。

（２）市民調査の概要

・調査対象：18 歳以上の市民 1,500 名
・抽出方法：地区別人口比率による層化抽出法
・調査方法：配布先を抽出し、市より調査票を郵送配布
・調査期間：令和２年８月 26 日（水）～9 月 14 日（月）

（３）高校生調査の概要

・調査対象：千曲市内にある屋代高校、屋代南高校の２年生
・調査方法：校内で配布回収
・調査期間：令和２年９月

（４）配布回収状況

【アンケート調査票の配布回収状況】

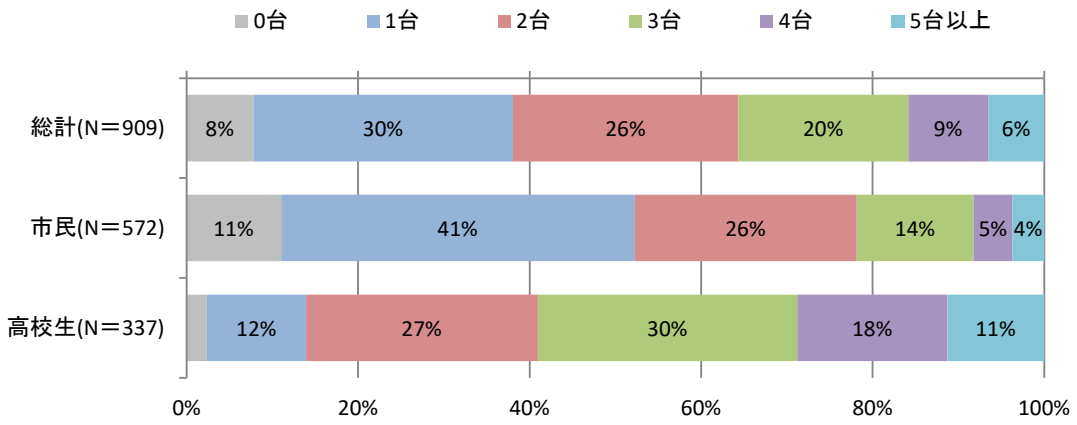
対象	配布数	回収数	回収率
市民	1,500 通	676 通	45.1%
高校生	386 通	353 通	91.5%

2）アンケート調査結果

（1）自転車の利用状況

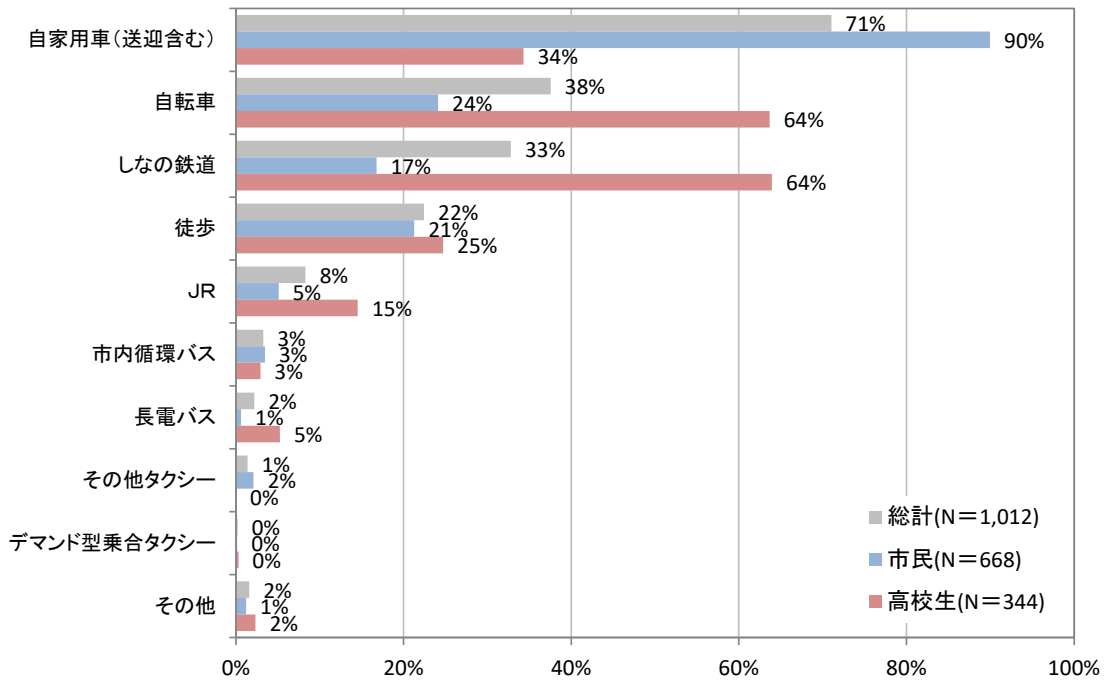
①世帯での自転車の保有台数

◇市民の世帯あたりの自転車保有台数では、「1 台」が 41%と最も多く、次いで「2 台」が 26%と多い。世帯あたりの平均自転車保有台数は約 1.75 台となっている。



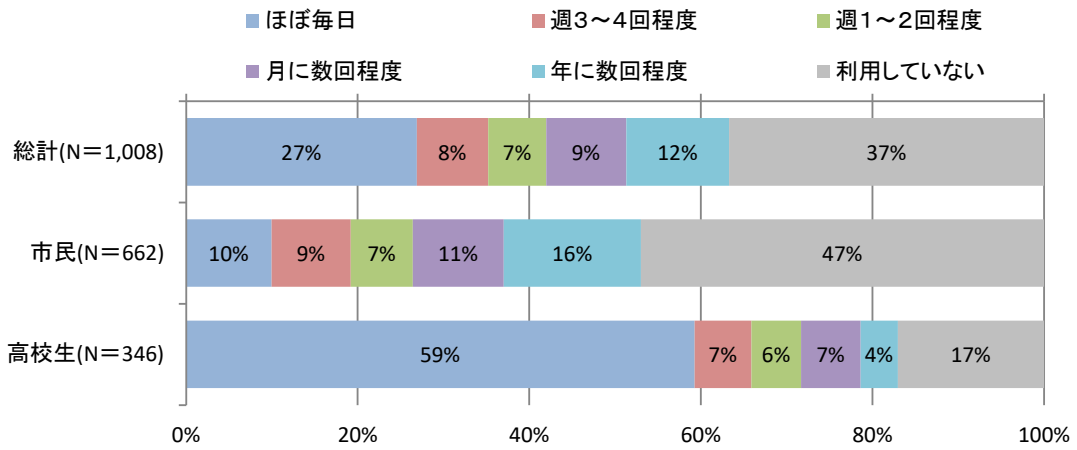
②日常的に主に利用する移動手段

◇市民の日常的に主に利用する移動手段としては、「自家用車（送迎含む）」が 90%と最も多く、次いで「自転車」が 24%と多い。高校生では、「自転車」「しなの鉄道」が 64%と最も多くなっている。



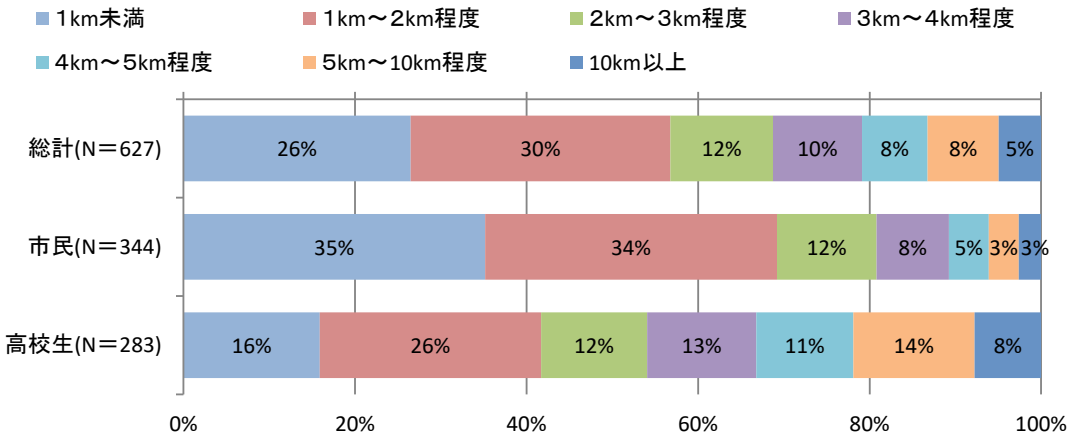
③自転車の利用頻度

◇市民の自転車利用頻度では、「利用していない」が 47%と最も多く、週に１回以上の合計は 26%に留まる。一方で、高校生は「ほぼ毎日」が 59%を占め、通学時に多くの生徒が自転車を利用している実態がうかがえる。



④１日あたりの自転車走行距離

◇１日あたりの自転車走行距離は、「１km 未満」「１km～２km 程度」の合計が総計で 56%を占め、2km 未満の近距離の自転車利用が多くなっている。

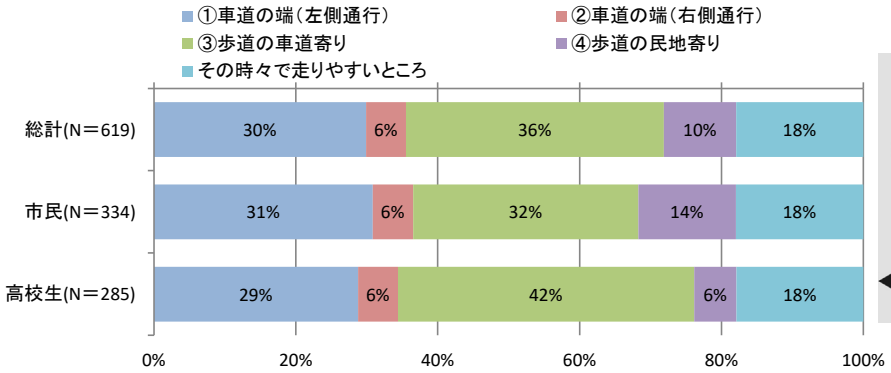


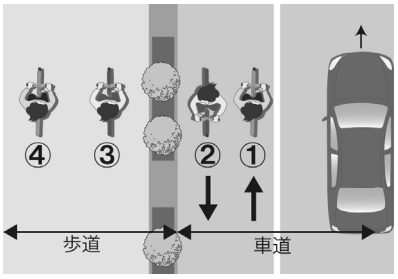
※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

（２）自転車の走行環境

①歩道がある道路における自転車の通行位置

◇歩道がある道路における自転車の通行位置では、歩道通行（③、④）が市民で 46%、高校生で 48%となり、道路交通法での原則としての通行位置である車道左側通行を上回っている。



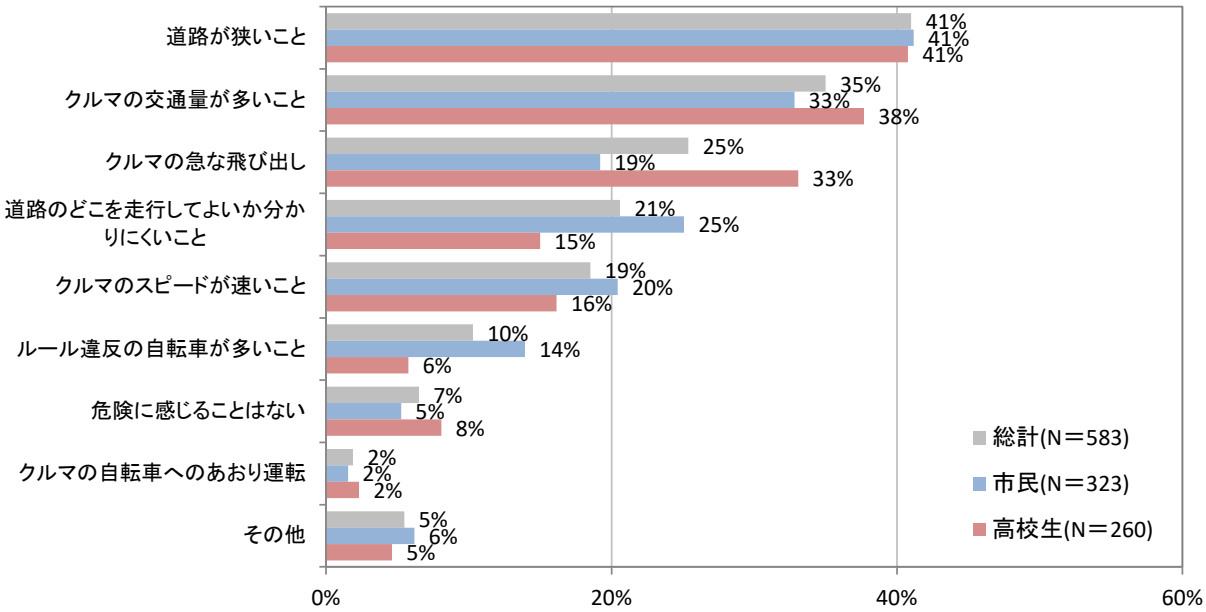


【自転車の通行場所】

※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

②自転車利用で危険に感じること

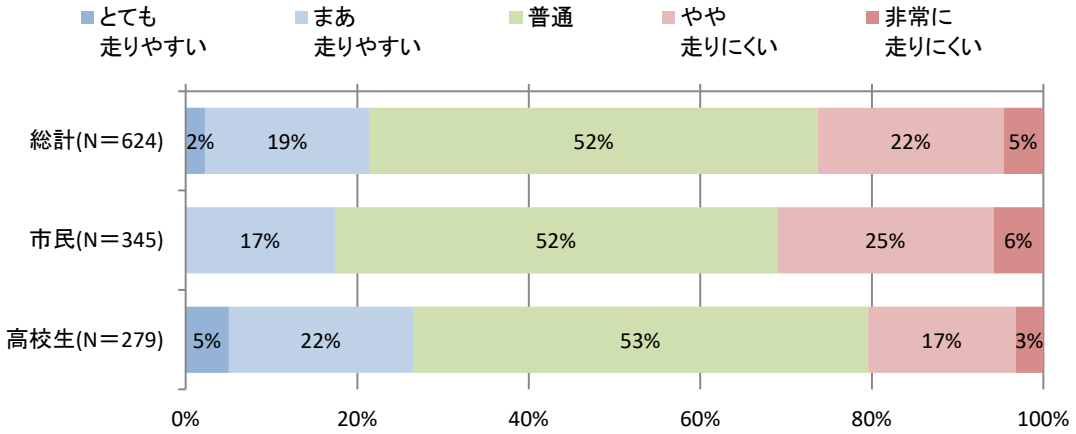
◇自転車利用で危険に感じることとしては、市民・高校生ともに「道路が狭いこと」が 41%と最も多く、次いで「クルマの交通量が多いこと」が多くなっており、道路空間やクルマの通行に関する意見が多くなっている。



※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

③市内道路の自転車での走りやすさ

◇市内道路の自転車での走りやすさでは、「とても走りやすい」「まあ走りやすい」と「やや走りにくい」「非常に走りにくい」の合計がほぼ同程度になっている。

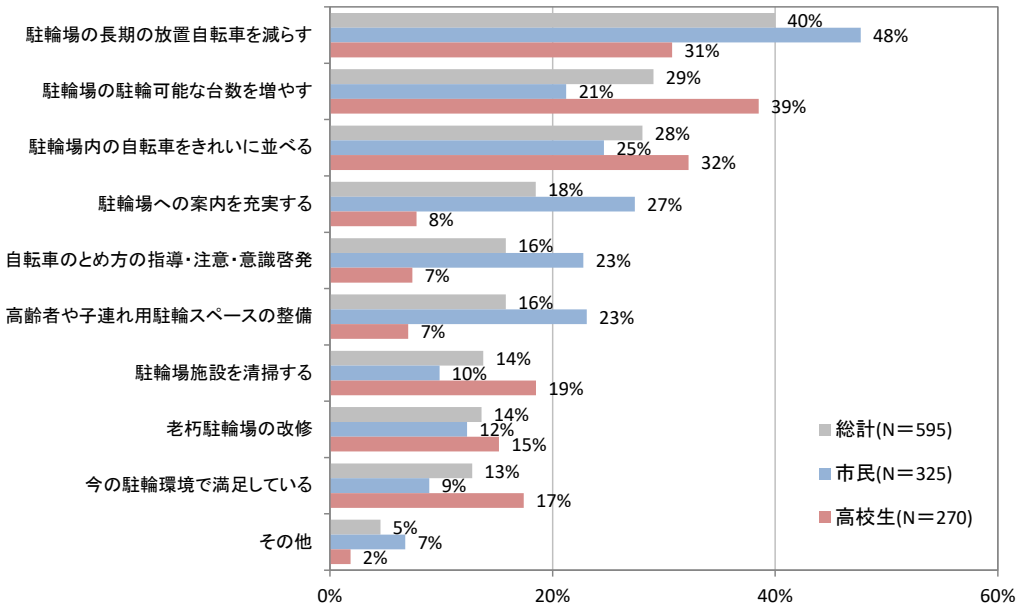


※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

（３）自転車の駐輪環境

①市内の駐輪環境の要望施策

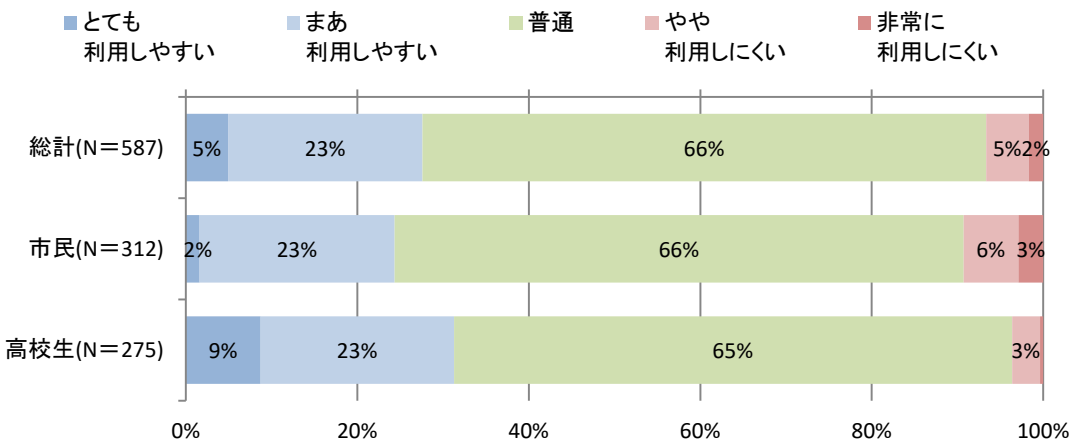
◇市内の駐輪環境の要望施策としては、市民・高校生ともに「駐輪場の長期の放置自転車を減らす」「駐輪場の駐輪可能な台数を増やす」「駐輪場内の自転車をきれいに並べる」などが多くなっている。



※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

②市内の駐輪場の利用しやすさ

◇市内の駐輪場の利用しやすさでは、総計での「やや利用しにくい」「非常に利用しにくい」の合計が７％に留まり、「とても利用しやすい」「まあ利用しやすい」の合計が 28%と多くなっている。



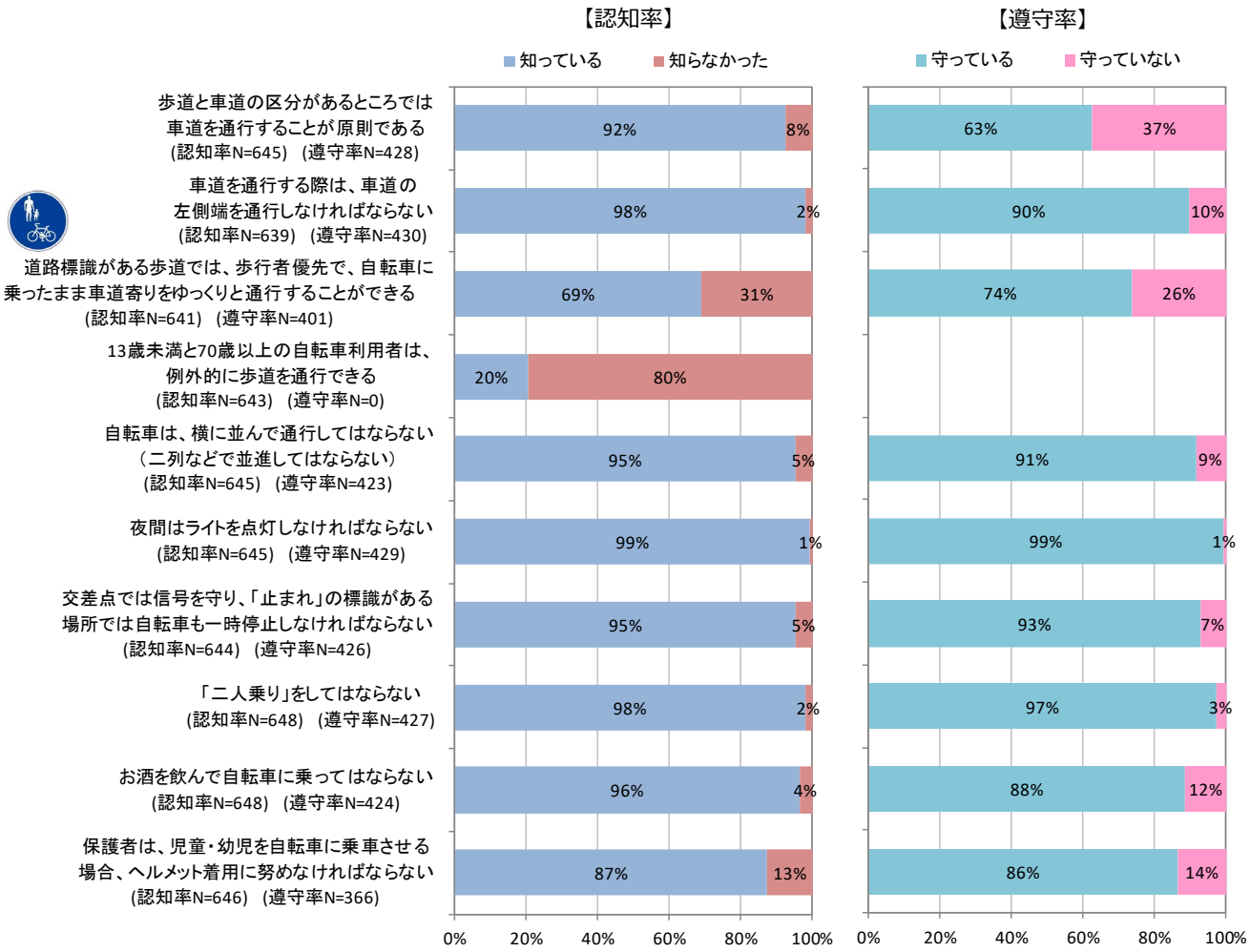
※「自転車を利用する」回答者のみの限定質問

（４）自転車ルールやマナー

①自転車ルールの認知・遵守（市民）

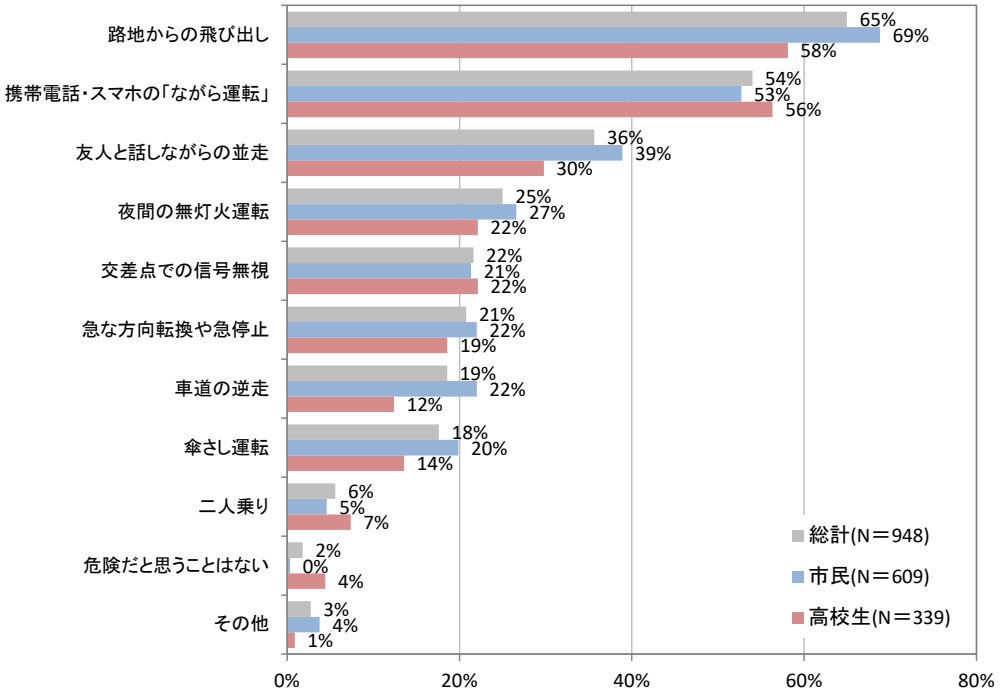
◇市民の自転車ルール認知率は、10 項目のうち７項目で認知率が９割以上となっている。一方で、「13 歳未満と 70 歳以上の自転車利用者は、例外的に歩道を通行できる」の認知率が 20%と最も少なくなっている。

◇遵守率では、「歩道と車道の区分があるところでは車道を通行することが原則である」が 63%と最も少なく、次いで「道路標識がある歩道では、歩行者優先で、自転車に乗ったまま車道寄りをゆっくり通行することができる」が 74%と少なくなっている。



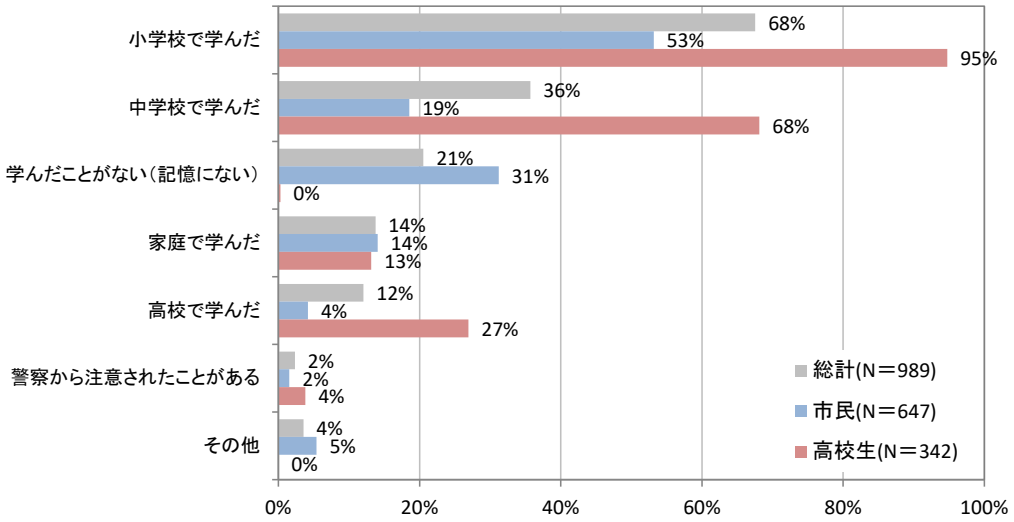
②徒歩やクルマの運転で自転車を「危険だ」と思う時

◇徒歩やクルマの運転で自転車を「危険だ」と思う時としては、市民・高校生ともに「路地からの飛び出し」「携帯電話・スマホの「ながら運転」」「友人との話しながらの並走」などのように、自転車の基本的なルール違反によるものが多くなっている。



③自転車のルールについて学んだ経験

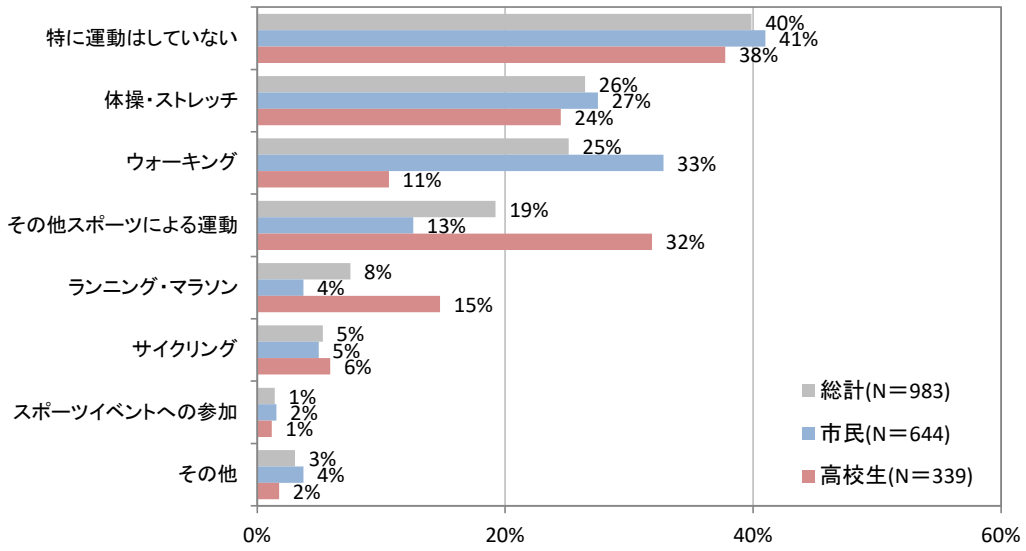
◇自転車のルールについて学んだ経験としては、市民・高校生ともに「小学校で学んだ」「中学校で学んだ」が多い一方で、「家庭で学んだ」が１割程度と低くなっている。



（５）自転車の利用促進

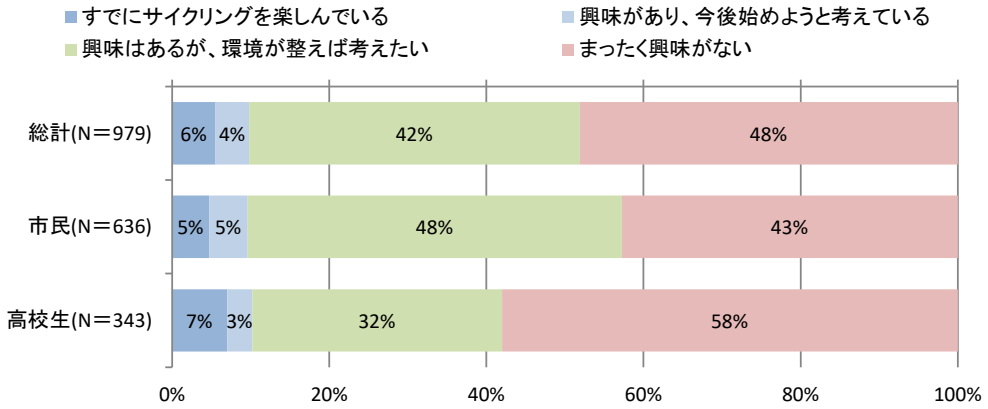
①健康を意識して日常的に取り組んでいる運動

◇健康を意識して日常的に取り組んでいる運動としては、市民・高校生ともに「特に運動はしていない」が最も多く、「サイクリング」は５%程度と少なくなっている。



②サイクリングへの興味

◇サイクリングへの興味としては、「まったく興味がない」が総計で 48%と半数程度を占める一方で、「興味はあるが、環境が整えば考えたい」が 42%と次いで多く、潜在的なサイクリング需要は高いことが予想される。

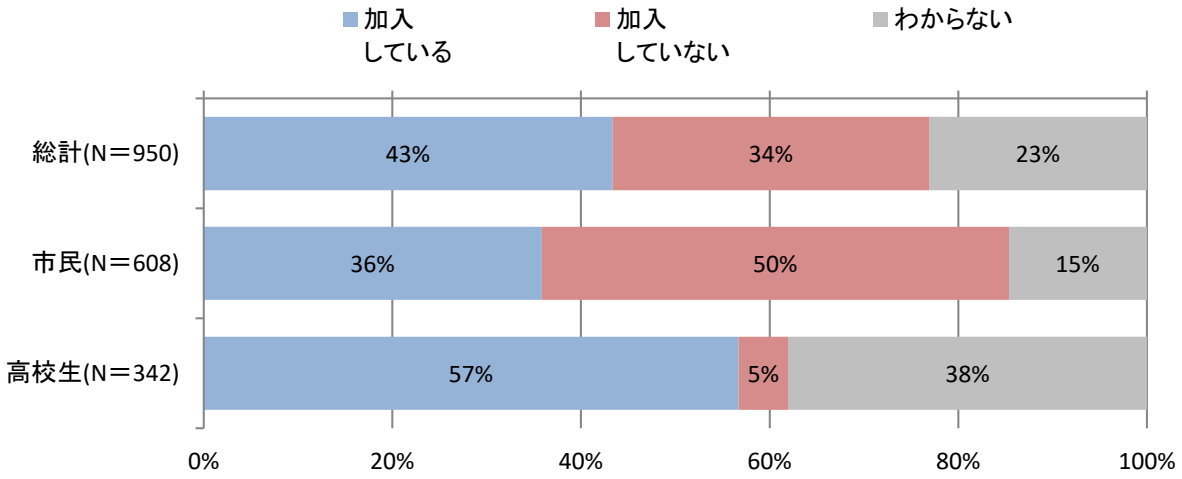


（６）自転車利用全般

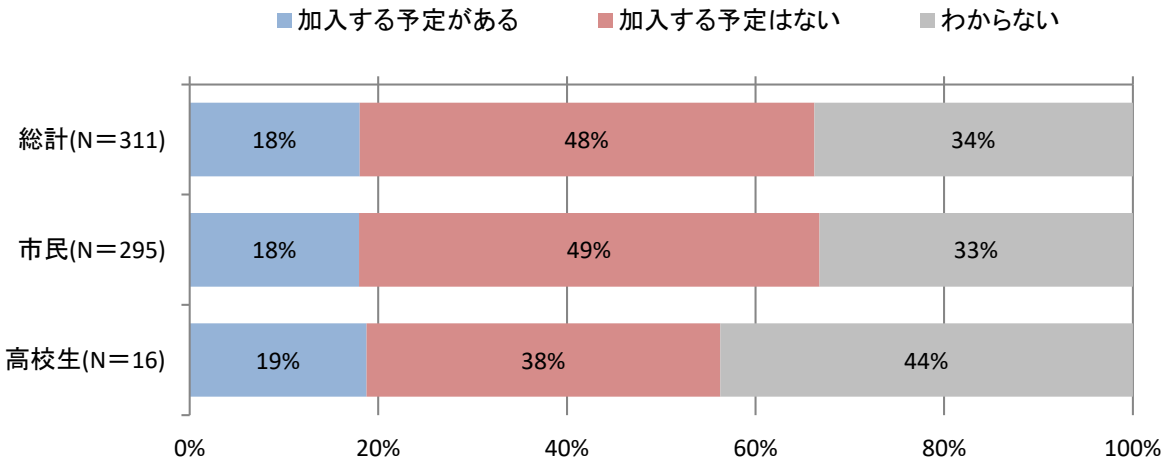
①自転車損害賠償責任保険への加入の有無、加入する予定

◇市民の自転車損害賠償責任保険への加入状況では、「加入していない」が 50%と「加入している」の 36%より多くなっている。高校生の加入状況では、「加入している」が 57%と「加入していない」の５%より多く、「わからない」も 38%と多くなっている。

◇市民の加入予定では、「加入する予定がある」が 18%と少なく、高校生の加入予定でも「加入する予定がある」が 19%と少なくなっている。



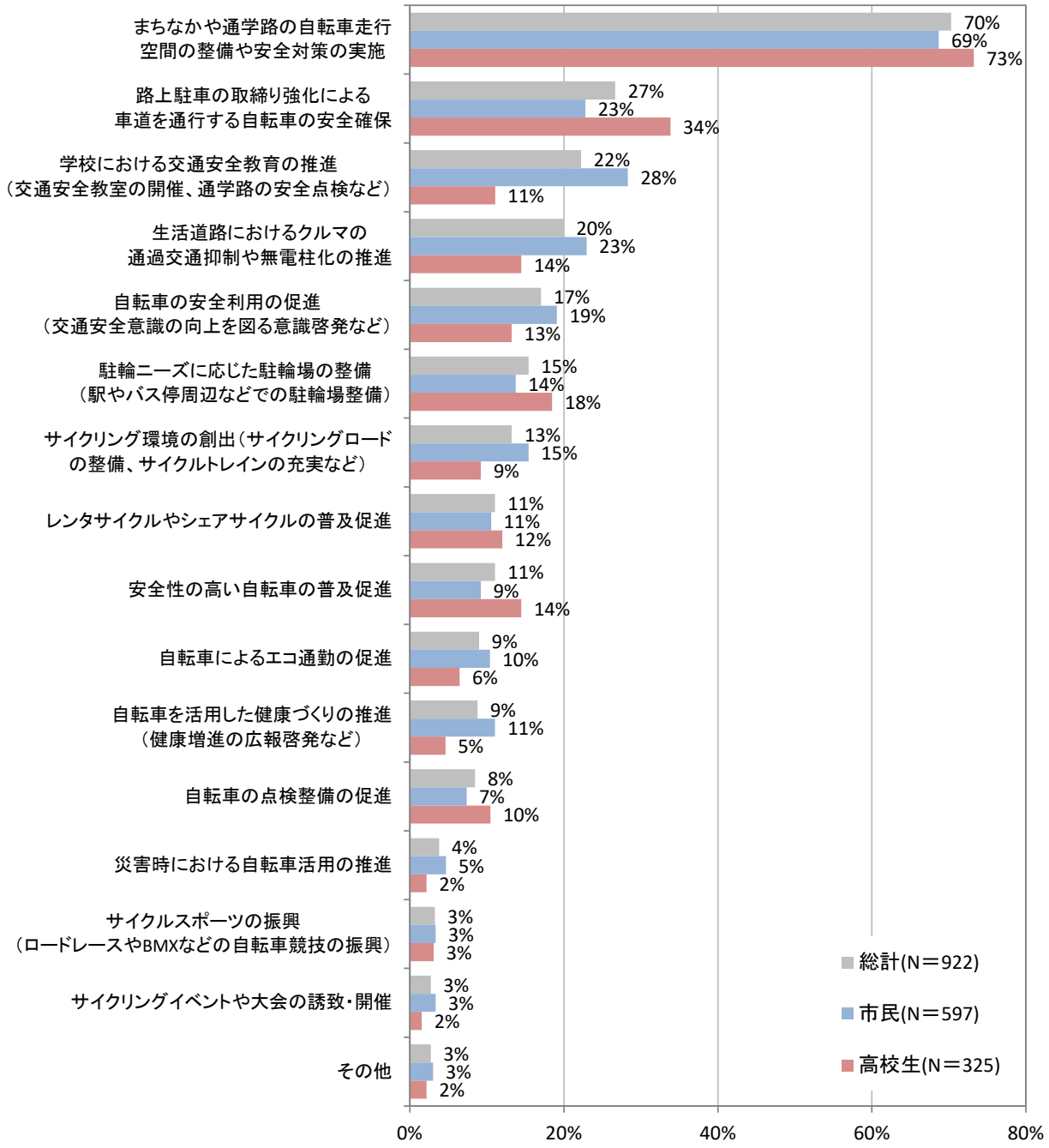
【自転車損害賠償責任保険の加入状況】



【自転車損害賠償責任保険未加入者の今後の加入意向】

②今後、市で取り組むべき自転車施策

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



３－４．現状と課題の整理

	現状	課題
自転車の走行環境	◇一部路線でモデル的な自転車通行空間を整備。 ◇市内道路の自転車の走りやすさでは、「走りやすい」と「走りにくい」が均衡。 ◇自転車利用で危険に感じることでは、「道路が狭いこと」「クルマの交通量が多いこと」が多い。 ◇今後取り組むべき自転車施策では、「自転車走行空間整備や安全対策の実施」が７割を占める。	◆自転車通行空間が不連続でありネットワーク構築が不十分。 ◆自転車が危険を感じ、走りにくいと感じている状況。 **→自転車が安全で快適に走行できる環境整備が必要**
駐輪環境	◇駅などに駐輪場を整備。無料化により利用促進。 ◇駐輪対策としては「長期放置自転車を減らす」「駐輪可能な台数を増やす」の要望が多い。一方、駐輪場の「利用しやすさ」では、「利用しにくい」が１割未満と少ない。	◆駐輪環境に対する不満は少ない状況であるが、一部要望もある。 **→駐輪ニーズに応じた駐輪環境整備が必要**
サイクリング利用	◇サイクリングルートにおいて案内機能を充実。 ◇健康を意識した日常的な運動では、「サイクリング」が５％と少なく、「特に運動していない」が最も多い。 ◇「サイクリングへ興味はあるが、環境が整えば考えたい」が 48%と多い。	◆潜在的なサイクリング需要は高いものの、実際の実践者は少ない。 **→サイクリング環境の整備による日常的なサイクリングの促進が必要**
自転車の利用状況	◇千曲市の自転車分担率は県内の平均。 ◇１世帯当たり約 1.75 台の自転車を保有。 ◇市民の 26%、高校生の 72%が週に１回以上自転車を利用。 ◇自転車による１日あたりの走行距離は、２km 未満の短距離が 56%を占める。	◆世帯の自転車保有台数は多いものの、市民の自転車利用頻度は低く、走行距離も短い。 **→自転車のメリットを活かした、効果的な利用促進策が必要**
自転車事故	◇過去 10 年間の自転車事故死傷者数は、「７～15 歳」「16～19 歳」の合計が 163 人と 45%を占める。 ◇自転車事故による死者は、全て 40 歳以上。	◆若年者の自転車死傷事故が多い状況であり、自転車のルール違反によりクルマや歩行者が危険を感じている状況。 **→自転車事故を抑制するために、自転車ルールやマナーの周知啓発が必要**
自転車ルール	◇歩道がある道路では、「歩道」通行が約５割と最も多い。 ◇自転車の「車道通行の原則」や「車道左側通行」などのルール認知率は９割以上と高い。一方、歩道上の通行方法は認知率が低い。 ◇自転車の危険な運転としては「路地からの飛び出し」のほか、「ながら運転」「並走」など基本的なルール違反が多い。 ◇自転車ルールを学んだ経験では、「小中学校」が多く、「家庭」が少ない。	

第４章 目指すべき将来像・基本方針

４－１．目指すべき将来像

４－２．基本方針

４－１．目指すべき将来像

◇本市では、市民や高校生などが通勤通学・買い物などに自転車を利用しており、来街者も千曲川サイクリングロードでサイクリングを楽しむなど、多様な目的に利用されている。その一方で、市民の自転車利用が低く、利用も短距離移動に留まるなど、自転車の利活用に課題を抱えている状態である。また、自転車による死亡事故の発生や、自転車ルール・マナーの違反など、基本的な自転車ルールの周知や安全性の確保などの課題もある。

◇市民や来街者がこれまで以上に多様な目的で自転車を活用し、健康増進、環境負荷低減、地域活性化への寄与など、多様な自転車のポテンシャルをまちづくりに活かすために、下記の目指すべき将来像を掲げ、本計画を推進する。

＜目指すべき将来像＞

◎市民や来街者が、自転車を安全で快適に楽しむことができる環境を創出し、自転車をより身近で快適な交通手段として活用するライフスタイルへ転換することで、地域の賑わい創出や市民の QOL（生活の質）向上を目指す。

【本計画の目指すべき将来像】

４－２．基本方針

◇前章の自転車利用の現状と課題や国の自転車活用推進計画で定める基本目標を踏まえ、本市における基本方針を「基盤整備」「健康・環境」「観光振興」「交通安全」の４つに設定する。

基盤整備

市民や来街者の安全で快適な自転車利用に向けた基盤整備の推進

◇自転車の活用を推進する上では、安全で快適に自転車が通行できる環境整備は不可欠であり、その環境があるからこそ、自転車を気軽に楽しく利用することができる。本市では、市民だけでなくサイクリングなどの来街者にとっても、安全で快適に自転車を利用できる環境とするために、自転車ネットワーク路線を選定した上で、自転車通行空間整備などを推進する。

健康・環境

自転車の活用による健康的で環境にやさしいライフスタイルへの転換

◇自転車は、生活習慣病を予防し健康寿命を延伸するなど、健康増進に効果があり、移動時に大気汚染物質を排出しないため環境負荷低減などにも効果があるように、様々なメリットがある交通手段である。本市では、自転車通勤の促進による自動車利用から自転車利用への転換、自転車を乗ること自体を楽しむサイクリングの普及などを推進することで、健康的で環境にやさしいライフスタイルへの転換を促進する。

観光振興

千曲川サイクリングロードを核としたサイクルツーリズムの推進

◇本市には、多彩な歴史・文化や自然環境を有する地域資源があり、これらをゆっくりと巡り、魅力を深く知り、発信するツールとして、移動自体を楽しむことができる自転車の活用は非常に有効である。また、様々なレベルの自転車利用者が楽しめる多彩な地形条件も有している。市民、民間事業者、行政、交通事業者などの関係者が連携することで、誰もが安全で快適に利用できるサイクリング環境を創出し、千曲川サイクリングロードを核としたサイクルツーリズムを推進する。

交通安全

自転車事故ゼロを目指した自転車ルール・マナーの周知啓発

◇自転車は、市民の身近な交通手段であるが故に、自転車による死亡事故や自転車ルール・マナーの違反などの課題もある。悲惨な自転車での事故をゼロにすることを目指して、自転車ルールやマナーを知り、理解する機会を創出するなど、関係機関と連携し、自転車利用者の年齢層やライフステージに応じた効果的な交通安全教育を実施する。

<SDGs（持続可能な開発目標）への対応>

◇本市では、人口減少・超高齢化など社会的課題の解決と持続可能な地域づくりに向けて、企業・団体、学校・研究機関、住民などとの官民連携を進め、日本の「SDGs モデル」を世界に発信する「SDGs 日本モデル」宣言に賛同し、SDGs の推進に取り組んでおり、本計画においても SDGs の理念に沿って、計画を推進する。次頁では、本計画の基本方針と SDGs における 17 の目標との対応について示す。

【SDGs の目標】

（参考）SDGs（持続可能な開発目標）とは

・平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された令和 12 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。

・17 のゴール、169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っている。

基本方針		施策項目	自転車活用推進の具体施策	該当する SDGs のゴール
基盤整備	市民や来街者の安全で快適な自転車利用に向けた基盤整備の推進	1）安全で快適な自転車ネットワークの整備推進	施策１　計画的な自転車ネットワーク路線整備の推進	
			施策２　長野電鉄屋代線跡地の活用	
			施策３　路面等の修繕・段差解消	
			施策４　事故発生箇所や危険箇所の調査及び対策の実施	
		2）まちづくりと連携した総合的な安全対策の実施	施策５　交通規制の導入や自動車の速度抑制策の実施	
			施策６　無電柱化や他道路事業と併せた自転車通行空間の整備推進	
		3）駐輪ニーズに応じた駐輪環境の整備	施策７　鉄道駅やバス停等の交通結節点での駐輪場整備	
			施策８　多様なニーズに対応した駐輪場整備	
			施策９　駐輪マナーの周知啓発	
健康・環境	自転車の活用による健康的で環境にやさしいライフスタイルへの転換	1）自転車通勤の促進	施策１０　企業における自転車通勤の推進	
			施策１１　市役所における自転車通勤の推進	
		2）自転車による健康づくりの促進・環境負荷の低減	施策１２　自転車による健康づくりの周知啓発	
			施策１３　自転車による環境負荷低減の推進	
観光振興	千曲川サイクリングロードを核としたサイクルツーリズムの推進	1）受入環境の整備	施策１４　レンタサイクル・シェアサイクルの推進	
			施策１５　サイクリング拠点の認定・整備	
			施策１６　サイクリスト駐車場の整備	
			施策１７　サイクルレスキューの体制構築	
			施策１８　多様な自転車が楽しめるコースの整備	
		2）公共交通機関との連携強化	施策１９　鉄道駅のサイクリング拠点化	
			施策２０　サイクルトレイン・サイクルバスの運行検討	
		3）自転車関連イベントの開催	施策２１　地域資源を活かした自転車関連イベントの開催	
			施策２２　市民を対象とした自転車関連イベントの開催	
		4）PR の強化	施策２３　サイクリングマップの活用	
			施策２４　ポータルサイトの整備・充実	
		5）サイクルツーリズムに関する地域連携の推進	施策２５　先行事例の調査・活用	
			施策２６　他地域とのネットワークづくりの推進	
交通安全	自転車事故ゼロを目指した自転車ルール・マナーの周知啓発	1）年齢に応じた交通安全教育の実施	施策２７　若年層・高齢者への交通安全教育の充実	
			施策２８　家庭での交通安全教育の促進	
			施策２９　交通安全意識の啓発	
		2）自転車の点検・整備の促進	施策３０　自転車の定期点検や整備に関する意識啓発	
		3）自転車損害賠償責任保険の加入やヘルメットの着用促進	施策３１　自転車損害賠償責任保険の加入促進	
			施策３２　ヘルメット着用の広報・啓発	
全体	自転車条例の改正		施策３３　「千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」の改正	

第５章 自転車活用推進の具体施策

５－１．基盤整備

５－２．健康・環境

５－３．観光振興

５－４．交通安全

５－５．全体

５－１．基盤整備

１）安全で快適な自転車ネットワークの整備推進

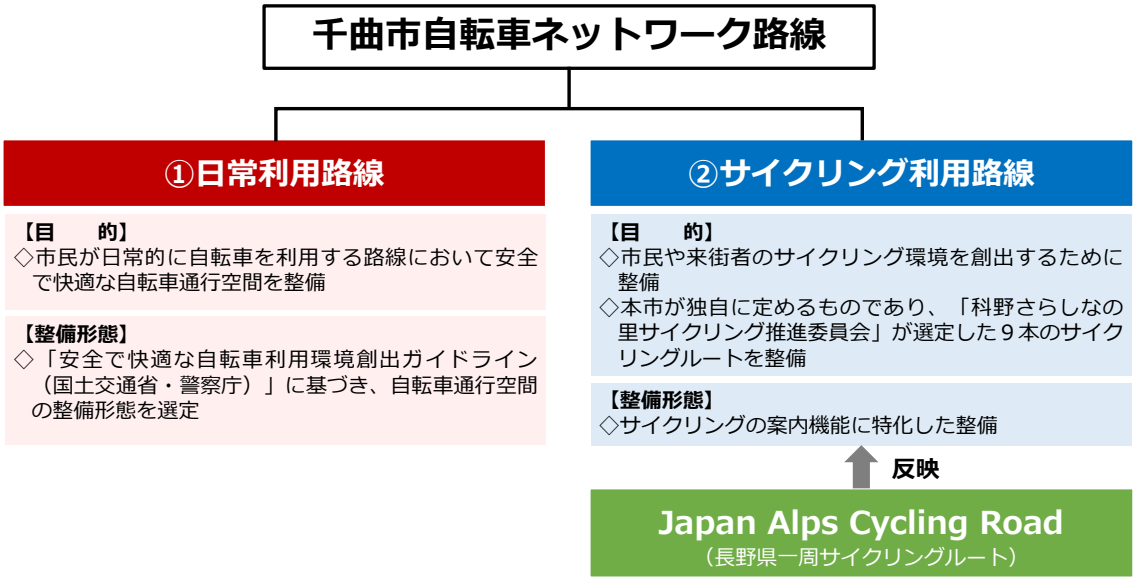
施策１　計画的な自転車ネットワーク路線整備の推進

◇市民や来街者が安全で快適に自転車を利用できるように、自転車通行空間を優先的に整備する路線として「千曲市自転車ネットワーク路線」を選定する。自転車ネットワーク路線においては、歩行者・自転車・自動車それぞれが安全に通行し、限られた道路空間を共存できるように自転車通行空間の整備を推進する。

◇本市における自転車ネットワーク路線は、市民の日常的な自転車利用を踏まえ選定した「①日常利用路線」と市民や来街者のサイクリング環境を創出するための「②サイクリング利用路線」の２つに分類する。

◇「①日常利用路線」の自転車ネットワーク路線については、国土交通省・警察庁が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の考え方を基本として選定し、自転車通行空間の整備形態を選定する。

◇また、「②サイクリング利用路線」の自転車ネットワーク路線については、本市が独自に定めるものであり、「科野さらしなの里サイクリング推進委員会」が選定した９本のサイクリングルートを基本とし、サイクリングの案内機能に特化した整備を推進する。



【千曲市自転車ネットワーク路線の分類】

①日常利用路線

ア）路線選定の考え方

◇「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における、自転車ネットワーク路線の選定基準を踏まえ、千曲市独自基準を設定し、路線を選定する。

◇下表の①～⑥を重ね合わせ、複合的な視点から路線を選定するために２件以上該当する路線を抽出した上で、「⑦連続性」を確保する路線を追加し、整備必要性や実現性を踏まえ最終的な路線を選定した。

【千曲市自転車ネットワーク路線の分類】

	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	千曲市独自基準
1	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	**①学校周辺で自転車利用が多い路線** ・中学校・高校周辺で自転車利用が多い路線（自転車通行経路調査結果より）
2	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	**②自転車危険箇所・区間** ・自転車事故発生箇所（長野県警察本部データより） ・自転車危険箇所（自転車危険箇所調査より）
3	自転車通学路の対象路線	※①に含む
4	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	※現状なし
5	自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	**⑤自転車の利用増加が見込まれる路線** ・長野電鉄屋代線跡地 ・市道一重山２号線
6	既に自転車の通行空間（自転車道、自転車通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線	**⑥自転車通行空間整備済み路線** ・国道 403 号の自転車通行帯
7	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	**⑦連続性を確保する路線** ・①～⑥の連続性を確保する路線

イ）整備形態選定の考え方

◇自転車通行空間の整備形態については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき選定することを基本とする。

◇自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、自転車が車道を通行するための道路空間について検討する。この場合、「車道を通行する自転車」の安全性を向上させる観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討する。

◇具体的には、自動車の速度が高い道路（A）では、自転車と自動車を構造的に分離する（自転車道）。また、速度が低く自動車交通量が少ない道路（C）では、自転車と自動車は混在通行とする（車道混在）。その中間にあたる交通状況の道路（B）では、自転車と自動車を視覚的に分離するものとする（自転車通行帯）。速度については原則として規制速度を用いるものとするが、速度規制が行われていない道路等については、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

◇但し、千曲川サイクリングロードについては、河川堤防上の自転車歩行者専用道路であり、自動車と分離された空間が整備されていることから、この考え方の対象外とする。また、改良済み区間で上記対策が困難な場合は、現況幅員の中で有効となる対策を検討する。

<交通状況を踏まえた分離の目安>

◇分離に関する目安としては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえた上で、以下を参考に検討するものとする。

【自転車と自動車の構造的な分離の目安】

・自動車の速度が高い道路とは、自動車の速度が 50km/h を超える道路とする。ただし、一定の自動車及び自転車の交通量があり、多様な速度の自転車が通行する道路を想定したものであるため、交通状況が想定と異なる場合は別途検討することができる。

【自転車と自動車の混在通行の目安】

・自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路とは、自動車の速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路とする。

【国道 403 号の自転車通行帯】

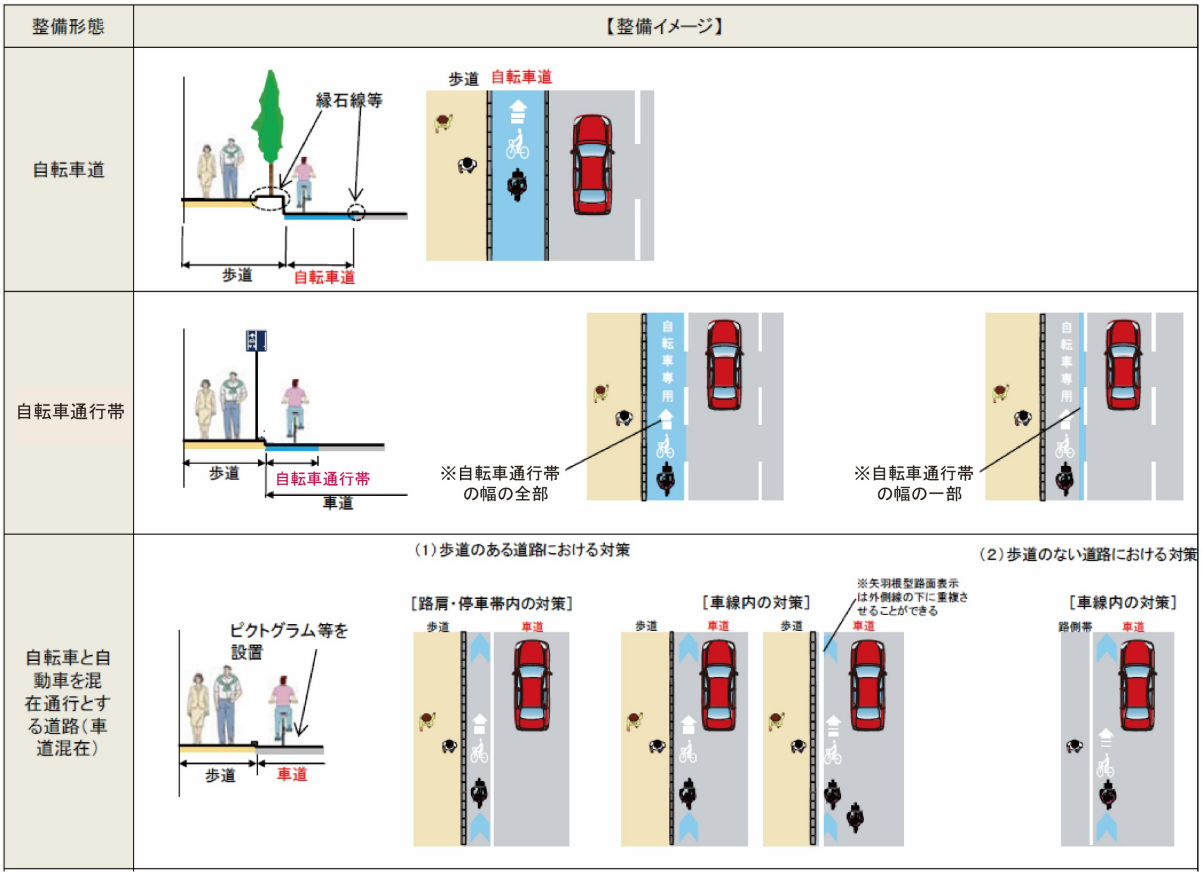
【千曲川サイクリングロード】

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

【交通状況を踏まえた自転車通行空間の整備形態選定の考え方】

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7 改定版、国土交通省・警察庁）



【基本的な自転車通行空間の整備形態】

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7 改定版、国土交通省・警察庁）

②サイクリング利用路線

ア）路線選定の考え方

◇サイクリング利用路線は、市民や来街者のサイクリング環境を創出するために市独自に定める路線である。

◇科野さらしなの里サイクリング推進委員会では、市内サイクリストへのヒアリングや現地調査を行い、本市の自然豊かな環境や点在する観光スポットを活かし、千曲川サイクリングロードを核として、市内の主要観光地を巡る計９本のサイクリングコースを選定している。この路線を対象として、令和２年３月の当初計画における自転車ネットワーク路線を選定し、改定計画においても、この路線を踏襲し、整備を推進する。

イ）整備形態選定の考え方

◇整備手法としては、本市や長野県で定めるサイクリングコースの路面表示や案内看板を交差点などの案内が必要な箇所に設置し、目的地までの快適なサイクリング環境を創出する。

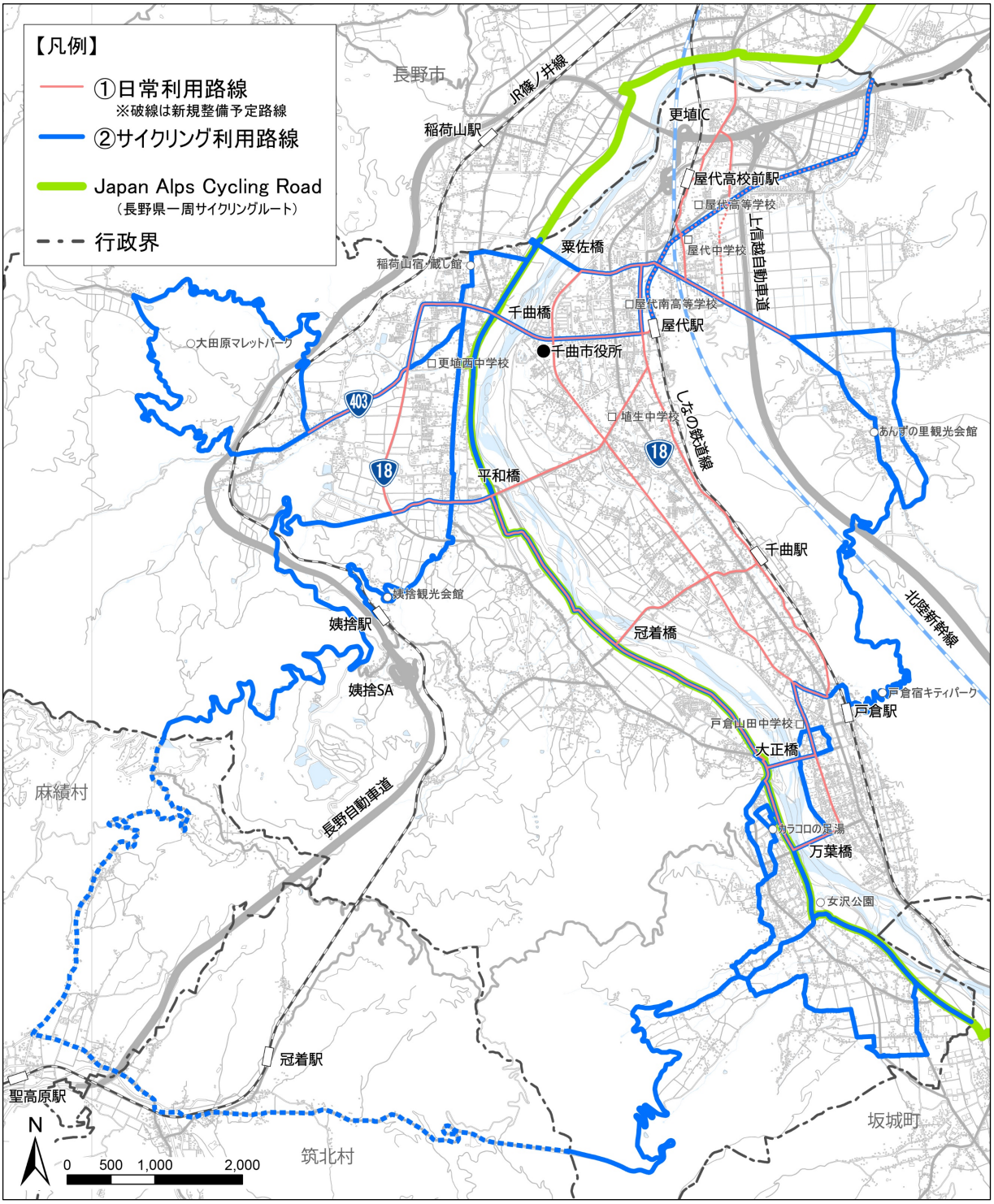
◇長野電鉄屋代線跡地の整備手法については、想定する利用者や隣接市町との連続性を踏まえて、別途検討する。

【路面表示の整備例】

【案内看板の整備例】

③千曲市自転車ネットワーク路線

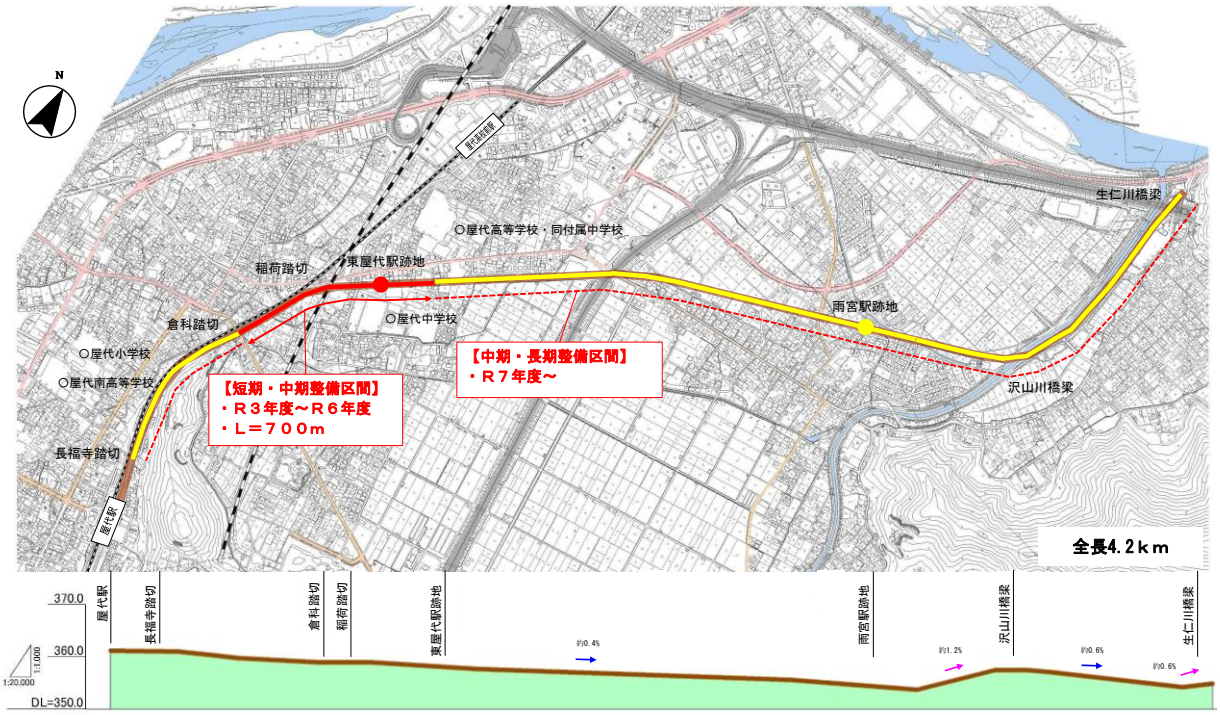
◇先述の路線選定の考え方により選定した自転車ネットワーク路線を下図に示す。



【千曲市自転車ネットワーク路線】

施策２　長野電鉄屋代線跡地の活用

◇長野電鉄屋代線跡地については、健康づくりや地域コミュニティの活性化を図るとともに、安全で快適な自転車歩行者通行空間の確保のため、長野電鉄屋代線跡地活用基本構想に基づき自転車歩行者道として整備を推進する。

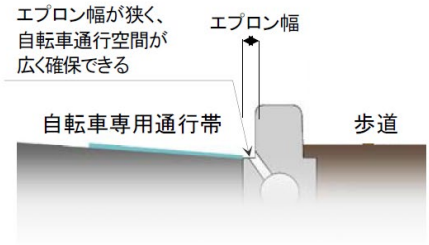


【長野電鉄屋代線跡地整備計画図】

【鉄道用地の活用例（長野市）】

施策３　路面等の修繕・段差解消

◇自転車が通行する車道左側端（主に路肩）の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とする。なお、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの溝蓋（グレーチング蓋）については、エプロン幅が狭く自転車通行空間を広く確保できるもの、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するためグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したもの、段差や路面の凹凸が小さく平坦性の高いもの等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を行う。



【街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた事例】

【グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例】

【マンホールの蓋に滑り止め加工している事例】

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7 改定版、国土交通省・警察庁）

施策４　事故発生箇所や危険箇所の調査及び対策の実施

◇長野県警察本部から自転車事故データの提供を受け、事故発生箇所や事故形態、発生時間などを調査分析した上で、当該地点の道路交通状況を踏まえ、路面表示や看板設置、交通規制の導入などによる交通安全対策を検討、実施する。

◇危険箇所については、「千曲市地域で子どもの安全を守る会」で定める「千曲市通学路交通安全プログラム」との連携を図り、小学校等の通学路における危険箇所を抽出した上で、歩行者とともに自転車の安全対策についても検討、実施する。

【路面表示による自転車事故対策の事例（金沢市）】

【通学路における安全点検】

出典：千曲市通学路交通安全プログラム（H28.2）

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策１	計画的な自転車ネットワーク路線整備の推進	★			○			■■■■	■■■■	■■■■
施策２	長野電鉄屋代線跡地の活用	★					○	■■■■	■■■■	■■■■
施策３	路面等の修繕・段差解消	★						■■■■	■■■■	■■■■
施策４	事故発生箇所や危険箇所の調査及び対策の実施	★			○	○		■■■■	■■■■	■■■■

２）まちづくりと連携した総合的な安全対策の実施

施策５　交通規制の導入や自動車の速度抑制策の実施

◇歩行者・自転車中心のまちづくりと併せ、長野県警察本部と連携し、自動車の速度抑制や通過交通抑制を図る「ゾーン 30」の整備、時間帯による交通規制の導入など、ハード・ソフトの両面から生活道路の交通安全対策を実施する。

施策６　無電柱化や他道路事業と併せた自転車通行空間の整備推進

◇自転車ネットワーク路線において、無電柱化事業や都市計画道路整備事業などの他道路事業が実施される際は、事業と併せて自転車通行空間整備を検討し、歩行者・自転車・自動車が共存できる道路空間を整備する。

【ゾーン 30 による自動車の速度抑制】

【無電柱化と併せた整備事例（松山市）】

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策５	交通規制の導入や自動車の速度抑制策の実施	★			★			■■■■	■■■■	■■■■
施策６	無電柱化や他道路事業と併せた自転車通行空間の整備推進	★						■■■■	■■■■	■■■■

３）駐輪ニーズに応じた駐輪環境の整備

施策７　鉄道駅やバス停等の交通結節点での駐輪場整備

◇自転車利用者が多い鉄道駅やバス停等の交通結節点においては、駐輪需要に応じた規模の駐輪場を整備し、自転車から公共交通へのスムーズな乗り換えによるサイクル＆ライドを推進する。バス停における駐輪場の整備にあたっては、周辺の公共施設や商業施設との連携を図り、施設駐輪場と共同の駐輪場とすることも想定する。

施策８　多様なニーズに対応した駐輪場整備

◇ロードバイクなどのスタンドがないスポーツ自転車や電動アシスト自転車、子どもを乗せる二人乗り・三人乗り自転車、高齢者や体の不自由な方などの駐輪も考慮し、多様な駐輪ニーズに対応した既存駐輪場の改良やサイクルスタンドの設置などを推進する。

施策９　駐輪マナーの周知啓発

◇駐輪場における長期放置駐輪は、駐輪スペースを減少させ、他の利用者の利便性を低下させるため、警告、移動を継続的に実施し、駐輪場の適正利用を図る。

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策７	鉄道駅やバス停等の交通結節点での駐輪場整備	★	○					▬▬▬▬	▬▬▬▬	▬▬▬▬
施策８	多様なニーズに対応した駐輪場整備	★	○					▬▬▬▬	▬▬▬▬	▬▬▬▬
施策９	駐輪マナーの周知啓発	★	○				○	▬▬▬▬	▬▬▬▬	▬▬▬▬

５－２．健康・環境

１）自転車通勤の促進

施策１０　企業における自転車通勤の推進

◇「自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）」などを参考とし、市内企業に対し、自転車通勤による企業としてのメリットや従業員個人としてのメリットをSNS などにより発信し、自転車通勤を促進する。

【自転車通勤導入に関する手引き】

出典：自転車活用推進官民連携協議会 HP

【自転車通勤のススメ（宇都宮市）】

出典：宇都宮市 HP

施策１１　市役所における自転車通勤の推進

◇行政が率先して自転車利用を推進するために、自転車通勤推奨週間・月間の導入などにより、市役所職員の自転車通勤を推進し、「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト（自転車活用推進本部認定）」の宣言企業や優良企業として、千曲市役所が認定されることを目指す。また、自転車通勤する市役所職員の自転車損害賠償責任保険の加入を促進するために、web 掲示板などで職員に周知する。

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策１０	企業における自転車通勤の推進	★	★				○	■■■■	■■■■	
施策１１	市役所における自転車通勤の推進	★					○	■■■■	■■■■	

２）自転車による健康づくりの促進・環境負荷の低減

施策１２　自転車による健康づくりの周知啓発

◇「２－３」で示すように、自転車の利用は生活習慣病の予防や健康増進に効果がある。徒歩やランニング、その他のスポーツなどによる健康効果と併せて、自転車の利用による心身の健康への効果を市広報やホームページ、検診の機会を活用して広報・周知することにより、日常生活やレジャーなどでの自転車利用を促進し、市民の健康づくりを支援する。

施策１３　自転車による環境負荷低減の推進

①市民・事業者における環境負荷の低い交通手段への転換促進

◇通勤や日々の生活での移動において、マイカーから公共交通機関（電車・バス）や自転車、徒歩などに転換する「エコ通勤」「スマートムーブ」について、SNS などで広報・啓発を実施することで、自転車の利用を促進する。

◇「小学校などでの環境学習」や「地球温暖化の出前講座」などの機会を活用し、環境負荷の低い交通手段である自転車の利用を推奨する。

【小学校での環境学習】

②市役所における環境負荷の低い交通手段への転換推進

◇通勤での移動において、マイカーから公共交通機関（電車・バス）や自転車、徒歩などに転換する「エコ通勤」を、web 掲示板などで職員に周知し、自転車の利用を推進する。

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策１２	自転車による健康づくりの周知啓発	★	○				★	■■■■		
施策１３	自転車による環境負荷低減の推進	★	★				★	■■■■		

５－３．観光振興

１）受入環境の整備

施策１４　レンタサイクル・シェアサイクルの推進

◇民間事業者や観光事業者と連携し、千曲市内外を周遊することができるレンタサイクルやシェアサイクルの実施に向けた研究・協議を行う。レンタサイクルやシェアサイクルの実施にあたっては、スポーツ用電動アシスト車（e-BIKE）やマウンテンバイクなど、多様な利用者が多様な目的で利用することができる車種の選定・導入を支援する。

施策１５　サイクリング拠点の認定・整備

◇サイクリング拠点である「自転車の駅」について、サイクリングルート沿線の商業施設や宿泊施設、公共施設などの協力を得て認定していくとともに、サイクルスタンドや自転車修理工具、空気入れなどの設置を支援する。また、公園などを活用したサイクリスト受入環境の整備を進める。

【信越自然郷アクティブセンター（飯山市）】

【e-BIKE のレンタサイクル（飯山市）】

施策１６　サイクリスト駐車場の整備

◇自家用車に自転車を積み、駐車場で自転車を組み立て、千曲市内をサイクリングするサイクリストのために、公営駐車場や公園の一部利用などを含め整備を進める。また、日帰り温泉や旅館などを利用した場合に、無料で駐車場の利用ができるよう協力を求め、整備を支援する。

施策１７　サイクルレスキューの体制構築

◇自転車の故障などで走行困難になった場合の救護体制として、自転車店や自転車関連団体などと連携し、また自動車修理業者などにも協力を要請するなど、簡単な修理や搬送などに対応できる体制構築を支援する。また、体制構築にあたっては、広域的な連携が不可欠となることから、長野県の「Japan Alps Cycling プロジェクト」とも連携を図る。

◇「自転車の駅」のスタッフを対象とした自転車点検講習会を開催し、パンクなどの簡易な修理に対応できる体制を整え、サイクリストのサポート施設としての機能を更に充実させる。

【しまなみ島走レスキュー（愛媛県）】

出典：NPO 法人シクロツーリズムしまなみより提供

施策１８　多様な自転車が楽しめるコースの整備

◇本市の自然豊かな環境を活かし、幅広い年齢の自転車利用者や多様な自転車が楽しめるコース整備に向け、既存施設の活用も含めた整備候補地の選定、整備を実施していく。

【マウンテンバイクパーク（大町市）】

出典：国営アルプスあづみの公園より提供

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策１４	レンタサイクル・シェアサイクルの推進	○	★	★			○	■■■■	■■■■	
施策１５	サイクリング拠点の認定・整備	★	★	○			○	■■■■	■■■■	■■■■
施策１６	サイクリスト駐車場の整備	★	★	★			○	■■■■	■■■■	
施策１７	サイクルレスキューの体制構築	○	★	○			○		■■■■	■■■■
施策１８	多様な自転車が楽しめるコースの整備	★	○	○			○	■■■■	■■■■	■■■■

２）公共交通機関との連携強化

施策１９　鉄道駅のサイクリング拠点化

◇鉄道は、手軽に広域のサイクリングを楽しむ上で重要な交通手段となる。長野市や上田市、軽井沢町、松本市などの周辺市町村と連携した誘客を推進するために、鉄道事業者との連携を図り、サイクルスタンドや自転車組立スペース、レンタサイクル、ガイドツアー、手荷物預け・配送サービスなどが整備された鉄道駅などのサイクリング拠点化を目指す。

◇行きは長野駅から姨捨駅まで輪行し、姨捨の棚田を下り、稲荷山やあんずの里、戸倉上山田温泉を巡り、帰りは屋代駅や戸倉駅から輪行するコースなど、公共交通機関を活かしたサイクリングの楽しみを開拓し、情報を発信する。

施策２０　サイクルトレイン・サイクルバスの運行検討

◇鉄道事業者と連携し、試験的にサイクルトレインを運行するなど、サイクルトレインの運行の実現に向けた研究を進める。また、自転車の持ち込みにおいて支障となる駅構内の段差解消などについても、鉄道事業者側の費用対効果や今後の自転車活用ニーズの変化などを注視しながら、支援の方向性を検討する。さらに、バス事業者と連携し、市内を運行する循環バスにおいて、利用ニーズや課題を把握した上で、サイクルバスの運行の可能性を研究していく。

【米原駅サイクルステーション（米原市）】

【サイクルトレインの事例（近江鉄道）】

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策１９	鉄道駅のサイクリング拠点化	★	★	○			○	▪▪▪▪	▪▪▪▪	▪▪▪▪
施策２０	サイクルトレイン・サイクルバスの運行検討	★	★				○	▪▪▪▪	▪▪▪▪	▪▪▪▪

３）自転車関連イベントの開催

施策２１　地域資源を活かした自転車関連イベントの開催

◇民間事業者や観光事業者と連携し、本市や周辺市町村の魅力的な地域資源をつなぎ、発信する自転車関連イベントを開催する。また、戸倉上山田温泉だけでなく、日本遺産に認定された姨捨の棚田や稲荷山、あんずの里などの各地において、ガイド付きサイクリングツアーを開催する。

施策２２　市民を対象とした自転車関連イベントの開催

◇市民や来街者が自転車を楽しむきっかけを作り、通勤通学やレジャーなどでの自転車利用を促進するため、千曲ランなどの各種スポーツイベントとの連携を図る。千曲ランは、日帰り入浴施設での温泉入浴とランニングをセットで楽しむ取組であるが、サイクリング目的での利用も可能となるよう、千曲ランサポートショップなどの関係者と調整し、周知を図る。

◇その他、市内で開催される各種イベントなどにおいて、「基盤整備」「健康増進」「交通安全」「環境保全」といった、自転車利用促進による波及効果や解決すべき課題についての企画を盛り込むなど、啓発活動に努める。

【サイクリングイベントの様子】

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策２１	地域資源を活かした自転車関連イベントの開催	★	★	★			○	■■■■	■■■■	■■■■
施策２２	市民を対象とした自転車関連イベントの開催	★	★	○			○	■■■■	■■■■	■■■■

４）PR の強化

施策２３　サイクリングマップの活用

◇科野さらしなの里サイクリング推進委員会で作成したサイクリングマップを有効活用するために、宿泊施設や公共施設、道の駅などサイクリストが立ち寄る施設にマップを設置する。また、サイクリングルートをスマートフォンなどで閲覧することができるように、情報発信を工夫する。

施策２４　ポータルサイトの整備・充実

◇市内のサイクリングルートや自転車の駅、おすすめスポットなどのサイクリングに役立つ情報を発信するとともに、サイクリングのルールなどを周知啓発するために、ポータルサイトの定期更新を行う。情報発信に際しては、長野県の「Japan Alps Cycling プロジェクト」との連携を図るなど、より幅広い層に訴求する手法を取り入れる。

サイクリングルートや
おすすめスポットはこちら

<リンク QR コード>

【科野さらしなの里サイクリングのホームページ】

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策２３	サイクリングマップの活用	★	○	○			○	■■■■	■■■■	■■■■
施策２４	ポータルサイトの整備・充実	★	★	★			○	■■■■	■■■■	■■■■

５）サイクルツーリズムに関する地域連携の推進

施策２５　先行事例の調査・活用

◇県内でサイクルツーリズムの促進に取り組む白馬村や伊那市、飯山市などの市町村の取組を調査するとともに、ナショナルサイクルルートに指定される３ルート（つくば霞ヶ浦りんりんロード、ビワイチ、しまなみ海道サイクリングロード）などを全国的な先進事例として調査し、本市のサイクルツーリズムの促進に活かす。

施策２６　他地域とのネットワークづくりの推進

◇国内外からの誘客を促進するためには、サイクルツーリズムの広域連携が不可欠であることから、県内市町村や県外都市との連携を図り、サイクルツーリズムに関する都市間のネットワークづくりを推進する。

【しまなみ海道サイクリングロード（尾道市）】

【プレイアトレ（土浦市）】

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策	取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
	行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策２５　先行事例の調査・活用	★	○	○				■■■■	■■■■	■■■■
施策２６　他地域とのネットワークづくりの推進	★	○	○				■■■■	■■■■	■■■■

５－４．交通安全

１）年齢に応じた交通安全教育の実施

施策２７　若年層・高齢者への交通安全教育の充実

◇自転車は、こどもから高齢者まで幅広く利用することができる身近な交通手段である。一方で、世代によって自転車を利用する頻度や自転車利用に対する意識が異なり、自転車ルール自体も年齢によって異なるため、自転車利用者の年齢層やライフステージに応じて、効果的な交通安全教育を実施することが重要である。

◇市内では特に、若年層の自転車事故が多く、高齢者も死亡事故などの重傷事故につながる危険性が高いため、重点的な交通安全教育が必要である。若年層については、学校やイベントなどでの実践的な交通安全教育を行うとともに、高齢者は自動車運転免許の更新時や公民館など身近な施設において出前講座を開催し、自転車の基本的なルールや発生頻度の高い事故状況などを周知することで、安全な自転車利用を促進する。また、交通安全市民大会を継続開催し、市民に対して交通安全意識の向上を図る。

【学校での交通安全教育】

【中学生・高校生向けのテキスト】

出典：内閣府 HP

施策２８　家庭での交通安全教育の促進

◇若年層の交通安全教育は、家庭での役割が重要となるが、市民・高校生アンケート結果によると、家庭で交通安全教育を受けた経験割合は 14%に留まっている。保護者自身が自転車ルールを理解し、率先して家庭における交通安全教育を実践することが重要であり、交通安全協会や学校・PTA などと連携し、家庭での交通安全教育の実施を促進する。

施策２９　交通安全意識の啓発

◇幅広い年齢層に対して交通安全意識の向上を図るために、鉄道駅周辺や学校周辺などの自転車利用が多い施設の周辺において、年４回の交通安全運動に併せた街頭指導などによる自転車安全運転の啓発活動を行う。実施に際しては、警察や千曲交通安全協会、学校などの関係者と連携し、継続的な活動を推進する。

◇自転車事故の抑制には、自転車だけでなく自動車ドライバーが自転車ルールを理解した上で、自転車に配慮した運転を心がけることが重要であるため、自動車運転免許センターなどにおいて、自動車ドライバーに対する自転車ルールの周知活動を実施する。

【自転車用反射材の配布】

【中学校周辺での街頭指導】

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策２７	若年層・高齢者への交通安全教育の充実	○			★	★		▪▪▪▪	▪▪▪▪	▪▪▪▪
施策２８	家庭での交通安全教育の促進	★			○		★	▪▪▪▪	▪▪▪▪	▪▪▪▪
施策２９	交通安全意識の啓発	○			★	★	○	▪▪▪▪	▪▪▪▪	▪▪▪▪

２）自転車の点検・整備の促進

施策３０　自転車の定期点検や整備に関する意識啓発

◇自転車を安全に利用するためには、日常的に定期点検や整備を行い、自転車各部の機能が正常に働くように確認しておく必要がある。定期点検や整備を怠ると、交通違反となるだけでなく、交通事故の原因となる可能性もある。点検箇所は、ブレーキ、タイヤ、ベル、サドル、ハンドル、反射材、ライトが主な箇所となるため、自転車店と連携し、自転車利用者自身でのセルフメンテナンスの方法や重要性について、SNS などによる広報活動を行う。

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策		取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
		行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策３０	自転車の定期点検や整備に関する意識啓発	○	★			○	★	■■■■	■■■■	■■■■

３）自転車損害賠償責任保険の加入やヘルメットの着用促進

施策３１　自転車損害賠償責任保険の加入促進

◇自転車は、身近な交通手段として、広い年齢層に利用される一方で、自転車事故によって他人の生命や身体を害した場合に、加害者が数千万円もの高額の損害賠償を命じられる判決事例も出ている。このため、自転車事故における被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険の加入を促進するために、市ホームページや SNS、広報により、保険加入の必要性などを周知啓発する。

【自転車の加害事故による高額損害賠償事例】

判決認容額※	事故の概要
9,521 万円	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成 25 年 7 月 4 日判決）
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成 20 年 6 月 5 日判決）
6,779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38 歳）と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 15 年 9 月 30 日判決）

出典：日本損害保険協会資料

※：「判決認容額」とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額（金額は概算額）。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性がある。

施策３２　ヘルメット着用の広報・啓発

◇自転車による死亡事故は、頭部損傷が原因となることが多く、安全に自転車を利用するために頭部を守るヘルメットの着用が重要となる。このため、自転車利用時のヘルメット着用の促進に向け、ヘルメット販売店などとの連携によるキャンペーンの実施や、学校との連携による周知啓発を図る。

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策	取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
	行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策３１　自転車損害賠償責任保険の加入促進	★	○			○	★	■■■■	■■■■	■■■■
施策３２　ヘルメット着用の広報・啓発	★			○	○	○	■■■■	■■■■	■■■■

５－５．全体

施策３３　「千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」の改正

◇平成 20 年４月に施行した「千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」では、自転車の安全利用及び駐車対策を推進することで、安全で快適なまちづくりを目指している。一方で、近年、「自転車活用推進法」や「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」が制定されるなど、自転車利用環境を取り巻く情勢も変化している。

◇このため、本市の条例においても、自転車の活用推進に向けた行政や市民、民間事業者の役割を明確にするとともに、自転車損害賠償責任保険の加入義務化やヘルメットの着用義務化、乗車前点検の励行を位置付けるなど、条例の見直しを検討する。

【具体施策の取組主体と実施スケジュール】

具体施策	取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
	行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
施策３３　「千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」の改正	★	○	○	○	○	○	■■■■	■■■■	

【具体施策の取組主体と実施スケジュール一覧表】

基本方針		具体施策	取組主体（★主担当、○関係者）						実施スケジュール		
			行政	民間	観光事業者	警察	学校	市民	短期（R2-4）	中期（R5-6）	長期（R7-8）
基盤整備	市民や来街者の安全で快適な自転車利用に向けた基盤整備の推進	施策１　計画的な自転車ネットワーク路線整備の推進	★			○			■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２　長野電鉄屋代線跡地の活用	★					○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策３　路面等の修繕・段差解消	★						■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策４　事故発生箇所や危険箇所の調査及び対策の実施	★			○	○		■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策５　交通規制の導入や自動車の速度抑制策の実施	★			★			■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策６　無電柱化や他道路事業と併せた自転車通行空間の整備推進	★						■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策７　鉄道駅やバス停等の交通結節点での駐輪場整備	★	○					■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策８　多様なニーズに対応した駐輪場整備	★	○					■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策９　駐輪マナーの周知啓発	★	○				○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
健康・環境	自転車の活用による健康的で環境にやさしいライフスタイルへの転換	施策１０ 企業における自転車通勤の推進	★	★				○	■■■■■	■■■■■	
		施策１１ 市役所における自転車通勤の推進	★					○	■■■■■	■■■■■	
		施策１２ 自転車による健康づくりの周知啓発	★	○				★	■■■■■		
		施策１３ 自転車による環境負荷低減の推進	★	★				★	■■■■■		
観光振興	千曲川サイクリングロードを核としたサイクルツーリズムの推進	施策１４ レンタサイクル・シェアサイクルの推進	○	★	★			○	■■■■■	■■■■■	
		施策１５ サイクリング拠点の認定・整備	★	★	○			○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策１６ サイクリスト駐車場の整備	★	★	★			○	■■■■■	■■■■■	
		施策１７ サイクルレスキューの体制構築	○	★	○			○		■■■■■	■■■■■
		施策１８ 多様な自転車が楽しめるコースの整備	★	○	○			○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策１９ 鉄道駅のサイクリング拠点化	★	★	○			○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２０ サイクルトレイン・サイクルバスの運行検討	★	★				○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２１ 地域資源を活かした自転車関連イベントの開催	★	★	★			○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２２ 市民を対象とした自転車関連イベントの開催	★	★	○			○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２３ サイクリングマップの活用	★	○	○			○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２４ ポータルサイトの整備・充実	★	★	★			○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２５ 先行事例の調査・活用	★	○	○				■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２６ 他地域とのネットワークづくりの推進	★	○	○				■■■■■	■■■■■	■■■■■
交通安全	自転車事故ゼロを目指した自転車ルール・マナーの周知啓発	施策２７ 若年層・高齢者への交通安全教育の充実	○			★	★		■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２８ 家庭での交通安全教育の促進	★			○		★	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策２９ 交通安全意識の啓発	○			★	★	○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策３０ 自転車の定期点検や整備に関する意識啓発	○	★			○	★	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策３１ 自転車損害賠償責任保険の加入促進	★	○			○	★	■■■■■	■■■■■	■■■■■
		施策３２ ヘルメット着用の広報・啓発	★			○	○	○	■■■■■	■■■■■	■■■■■
全体	自転車条例の改正	施策３３ 「千曲市自転車の安全利用及び自転車等の駐車対策に関する条例」の改正	★	○	○	○	○	○	■■■■■	■■■■■	

第６章 推進体制・目標指標

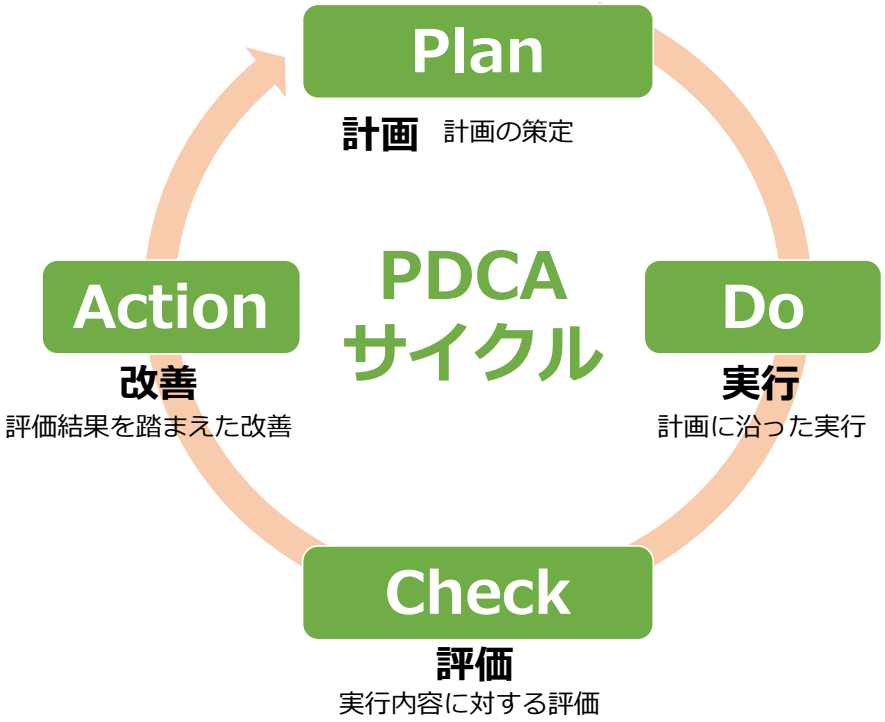
６－１．推進体制

６－２．目標指標

６－１．推進体制

◇本計画の目標達成に向け、市民・民間事業者（旅館、公共交通事業者など）・観光事業者（信州千曲観光局など）・学校・警察・道路管理者などが連携して、計画の推進を図る。

◇計画の進捗や目標指標については、毎年１回「千曲市自転車活用推進計画検討委員会」を開催し、計画の策定（Plan）、計画の実行（Do）、目標指標の確認などの実行内容に対する評価（Check）、評価結果を踏まえた改善（Action）の PDCA サイクルを実施することで、計画の着実な推進を図る。



【PDCA のマネジメントサイクル】

６－２．目標指標

◇計画の達成状況をフォローアップするために、下表のとおり目標指標を定める。計画の進捗は毎年フォローアップを行い、令和５年度にはアンケート調査を実施し、目標指標や目標値などの中間見直しを実施する。計画最終年度となる令和８年度には、第一次計画の進捗や課題を調査・分析した上で、第二次計画の策定に向けた検討を行うものとする。

【目標指標】

区分	指標名	基準値 (年度)	目標値 (R８年度)	指標選定の考え方
基盤整備	日常利用路線の整備延長	5.0km (R2)	34.5km※	・自転車ネットワーク路線の「日常利用路線」に位置付けられる路線のうち、計画期間内に整備が予定されている路線の延長
	サイクリング利用路線の整備コース数	２本 (R1)	９本	・自転車ネットワーク路線の「サイクリング利用路線」に位置付けられた路線における、案内看板や路面表示を設置したコース数
	市内道路を自転車で走りやすいと回答した割合	17% (R2)	50%	・市民アンケート調査における「走りやすい」「まあ走りやすい」の合計値
健康・環境	自転車を月に数回以上利用する割合	37% (R2)	60%	・市民アンケート調査における、自転車の利用頻度を「月に数回程度」以上利用すると回答した割合
	健康を意識して日常的にサイクリングしている割合	５％ (R2)	30%	・市民アンケート調査における、健康を意識して日常的に取り組んでいる運動として、サイクリングを回答した割合
観光振興	自転車の駅の認定件数	４件 (R1)	25 件	・「科野さらしなの里サイクリング推進委員会」が指定する「自転車の駅」の累計認定件数
	自転車関連イベントの開催件数	２件/年 (R1)	４件／年 (季節ごとに１件)	・自転車の利用促進に寄与するサイクリングイベントやフォーラムなど、市が主催もしくは共催する自転車関連イベントの年間開催件数
交通安全	自転車事故件数	33 件 (R1 年)	20 件 (R8 年)	・市内で発生する自転車の事故件数
	自転車損害賠償責任保険の加入率	36% (R2)	80%	・市民アンケート調査における、自転車損害賠償責任保険へ加入していると回答した割合

※県道と市道整備予定延長のみ記載。国道の整備予定は未定。

千曲市自転車活用推進計画（改定版）

発　行：令和３年３月

発行者：千曲市建設部建設課

千曲市杭瀬下二丁目１番地